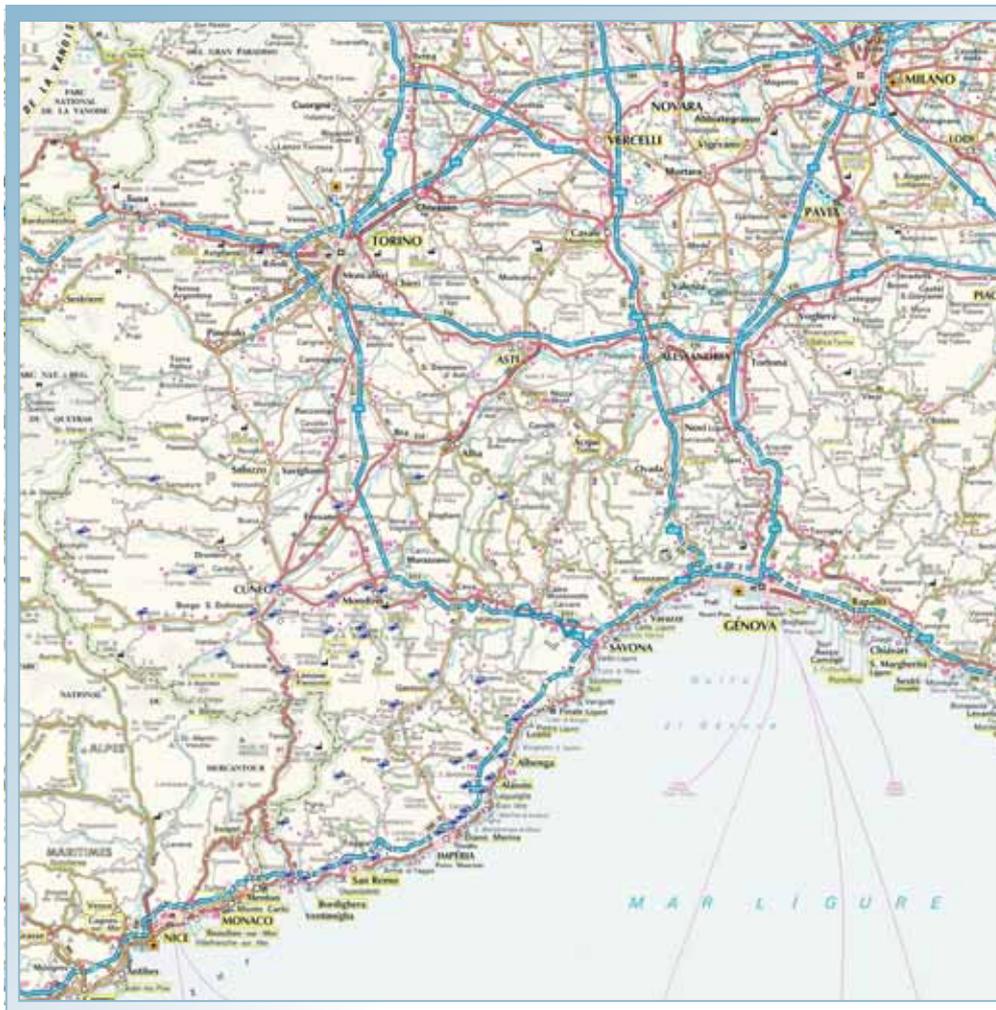


## Obiettivo dello studio:



La Provincia di Imperia rappresenta il punto di incontro tra il territorio ligure, il sud del Piemonte e la Francia meridionale, e costituisce un'area di notevole importanza per i settori del turismo, del terziario ed industriale.

Partendo da un'accurata analisi sulle caratteristiche della mobilità attuale e della situazione infrastrutturale odierna, lo studio ha effettuato delle previsioni sull'evoluzione della mobilità nell'area in seguito a determinate scelte strategiche di interventi infrastrutturali di ampio respiro. In particolare sono stati valutati il

costruendo asse autostradale Asti-Cuneo, il traforo del Mercantour, il completamento della S.R. 1 Aurelia bis ed il raccordo autostradale Albenga-Garessio-Ceva.

## Metodologia adottata:

Allo scopo di analizzare con il massimo dettaglio gli interventi progettuali sopra indicati è stato implementato un modello di micro-simulazione dinamica del traffico.

## Individuazione dell'area di studio:

Al fine di determinare l'area in cui si sviluppano gli effetti degli interventi in esame sono state individuate ed analizzate due zone: l'area di studio vera e propria coincidente con la Provincia di Imperia, e una zona di interazione corrispondente all'intero settore nord occidentale dell'Italia ed alla parte orientale della Francia.

Di tale territorio sono state analizzate le caratteristiche delle principali infrastrutture stradali costituenti la rete primaria, per poi estendere l'analisi in dettaglio alla rete secondaria qualora le strade avessero una particolare rilevanza ai fini dei collegamenti turistici e della mobilità interprovinciale.



## Analisi dell'offerta infrastrutturale attuale:



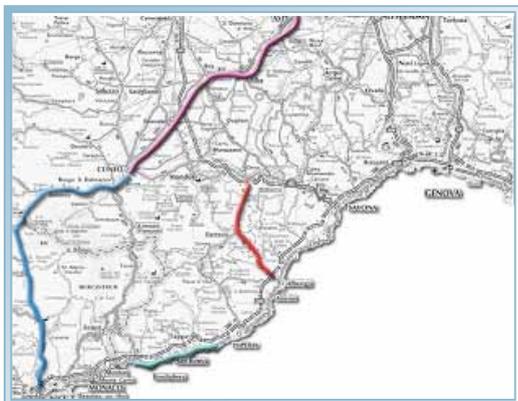
La rete di base della Provincia di Imperia è costituita dall'autostrada A10 dei Fiori e da una serie di strade regionali: la S.R. 1 Aurelia, e la S.R. 1 Aurelia bis che si sviluppano parallelamente alla costa, la S.R. 20 Del Colle di Tenda e Valle Roja e la S.R. 28 del Colle di Nava che collegano la Liguria con il Piemonte e la S.R. 453 della Valle Arroscia che congiunge Pieve di Teco con Albenga.

## Analisi della mobilità:

La mobilità nell'area in esame è costituita dalla fondamentale componente legata al turismo, la cui sovrapposizione con il traffico locale determina, in particolari periodi, situazioni di intensa criticità. Sulla rete autostradale, ad esempio, si registra un raddoppio del traffico leggero tra il periodo estivo e quello invernale. In particolare sui 64 km di A10 che si sviluppano nel territorio della Provincia si verificano circa 30.000 spostamenti medi giornalieri con una percorrenza media di circa 1.400.000 km al giorno.



## Gli scenari di previsione ed i principali risultati:



Gli scenari a medio e lungo termine individuati prevedono le seguenti possibili soluzioni:

- L'asse autostradale Cuneo-Asti, lungo complessivamente 74 km il cui tracciato si snoderà tra Asti, Alba, Bra e Cuneo, potenziando il collegamento tra le province del Piemonte.
- il traforo del Mercantour, tracciato dalle caratteristiche autostradali che, raccordandosi alla direttrice Cuneo-Asti e terminando in Francia, costituirà un collegamento di importanza primaria per gli scambi tra la Pianura padana ed il resto dell'Europa e del Mediterraneo.
- il prolungamento della S.R.1 Aurelia bis, che consentirà di by-passare il centro urbano di Sanremo.
- il raccordo autostradale Albenga-Garessio-Ceva ipotesi progettuale che prevede la realizzazione di una bretella di circa 47 Km tra Albenga e Ceva che costituirà un'alternativa ai collegamenti tra il Piemonte e la Provincia di Imperia.



## MICRO-SIMULAZIONE DEL TRAFFICO

**TTA** Studio Associato  
 Trasporti, Traffico e Ambiente  
 Ingg. Marco Dellasette e Giovanni Menotti

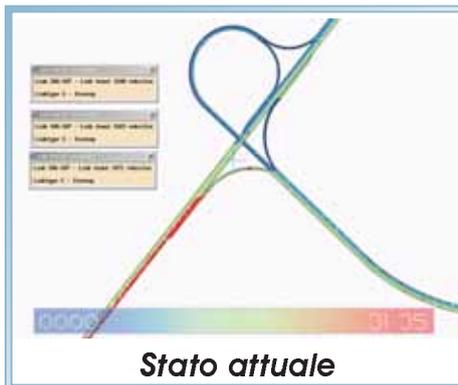
### Scenario Mercantour:



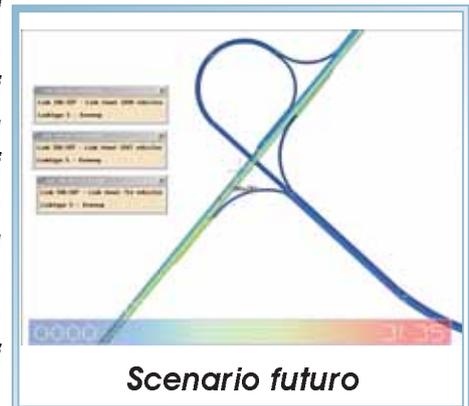
Lo scenario in esame affianca l'asse autostradale in costruzione tra Cuneo ed Asti al traforo del Mercantour ed evidenzia come l'infrastruttura, pur migliorando in modo significativo il collegamento tra la Francia e la Pianura Padana, non si riveli un intervento in grado di ridurre le notevoli criticità dovute al traffico turistico ligure. La nuova infrastruttura consentirebbe di ridurre significativamente i tempi di viaggio e le distanze con la

### Scenario Albenga-Garessio-Ceva:

Il modello di simulazione evidenzia come il trasferimento del 40% di traffico dalla tratta autostradale costiera al nuovo raccordo autostradale sia in grado di scaricare la tratta Albenga Savona dai flussi provenienti da Ovest e diretti verso Torino; in particolare la simulazione ha evidenziato una drastica riduzione delle code e dei rallentamenti autostradali.

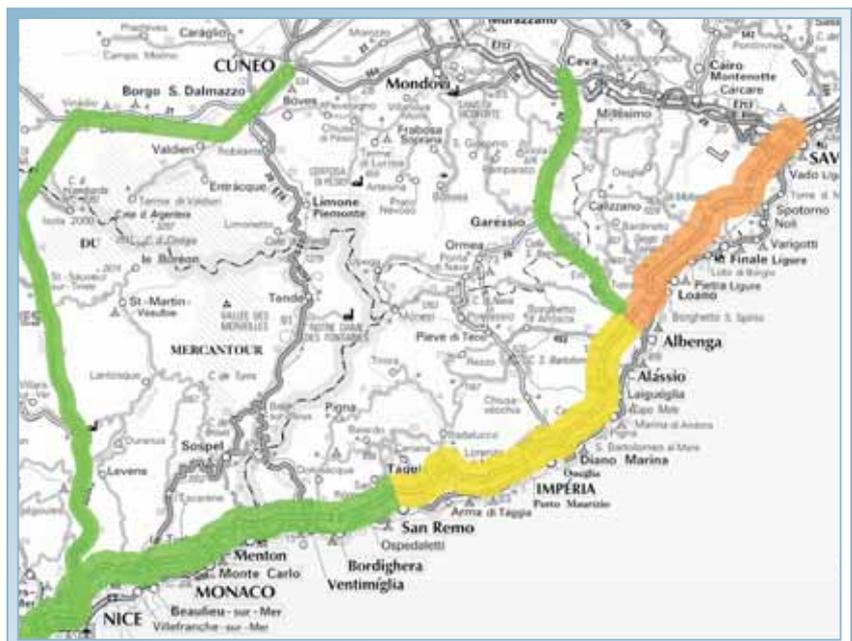


La simulazione evidenzia come il trasferimento del 40% di traffico dalla tratta autostradale costiera al nuovo raccordo autostradale sia in grado di scaricare la tratta Albenga Savona dai flussi provenienti da Ovest e diretti verso Torino; in particolare la simulazione ha evidenziato una drastica riduzione delle code e dei rallentamenti autostradali.



### Scenario autostradale complessivo:

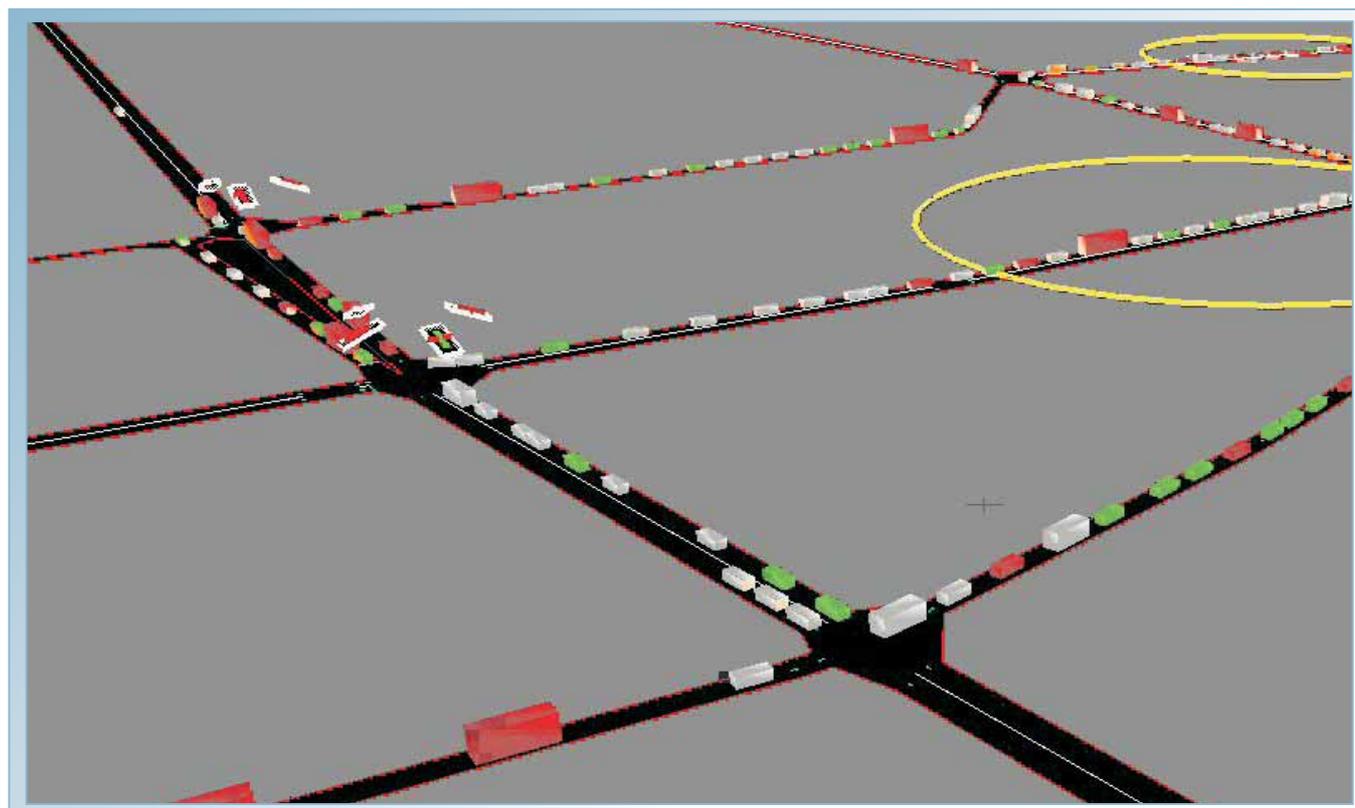
In questo scenario si considera la presenza contemporanea del traforo del Mercantour, del raccordo Albenga-Garessio-Ceva e dell'autostrada Asti-Cuneo. L'effetto di diversione turistica del Mercantour viene attenuato dal potenziamento delle infrastrutture di collegamento con la Liguria; si evidenzia anche un incremento del miglioramento delle condizioni di traffico sulla tratta autostradale Savona-Genova dovuto alla presenza di percorsi alternativi di collegamento con la Lombardia.





## Valutazioni della rete ordinaria:

La microsimulazione del traffico sulla rete ordinaria è stata implementata su gran parte della rete di II livello e su parte della rete di III livello nel Comune di Sanremo. L'analisi ha evidenziato che le strade provinciali presentano una capacità pari a circa il 50% di quella teorica; tale riduzione è dovuta ai forti condizionamenti alla circolazione causati da conflitti tra flussi, accessi, semaforizzazioni ed insediamenti dislocati lungo la rete.



## Conclusioni:

Lo studio condotto ha dimostrato che la realizzazione del traforo del Mercantour unitamente alla tratta autostradale Asti-Cuneo dirotta gran parte del traffico turistico verso la Francia, con ripercussioni negative sull'economia imperiese; è pertanto necessario adottare delle strategie per contrastare tale effetto.

Il raccordo autostradale Albenga-Garessio-Ceva rappresenta in quest'ottica una soluzione valida, creando un'alternativa agli attuali collegamenti tra Piemonte, Lombardia e Liguria: tale intervento riuscirebbe ad eliminare le code e le congestioni autostradali del fine settimana e dei periodi estivi, rendendo la zona più accessibile.

Tuttavia è opportuno sottolineare che le difficoltà in cui versa la rete di II e III livello non possono non avere forti ripercussioni anche sulle arterie principali: contestualmente alla realizzazione di nuove infrastrutture si dimostra necessario intervenire con una riqualificazione degli assi stradali esistenti attraverso l'adeguamento della sede viaria, l'ottimizzazione delle fasi semaforiche e la risoluzione dei conflitti alle intersezioni.

A tal fine, lo strumento di micro-simulazione adottato si è dimostrato un insostituibile strumento di analisi, di programmazione e di progettazione degli interventi, in un'ottica di rete comprendente l'intero territorio provinciale.