

Albisola “il grande tappo”.

**Così lo abbiamo definito lo scorso anno
Così ci riferiamo a “lui” nei nostri convegni.
Così lo chiamano giornalisti e politici.
Ormai è “un marchio di fabbrica”.
Ma che cosa è?**

E’ un continuo ingorgo stradale, che ormai dura da oltre 50 anni, e che non sembra assolutamente destinato a soluzione, visti i progetti in corso.

La causa di tutto una strada, unica strada, l’Aurelia ad Albisola, che attraversa il paese, e che convoglia una quantità di traffico in attraversamento assolutamente sproporzionato alle sue caratteristiche.

Per cui abbiamo fatto la proposta di chiedere ad Anas ed Autostrade la realizzazione di un casello tra Albisola e Savona, per “togliere” da Albisola tutto quel traffico che la stringe in una morsa che stravolge la sua vita quotidiana.

Secondo le rilevazioni effettuate dalla regione Liguria, il nodo di Albisola è il più “trafficato” dell’intera regione, ma è anche il più a rischio in quanto all’Aurelia, strada unica di accesso a Savona, non esiste alternativa.

L'ingresso a Savona da levante gravita completamente su di una sola strada: l'Aurelia.

L'Aurelia ad Albisola Capo è tecnicamente obsoleta, perché di larghezza limitata, 3 metri per corsia, e perché è fiancheggiata da platani che ostruiscono la visibilità. Scorrendo in città, il flusso auto è disturbato da attraversamenti e da auto e moto che parcheggiano ai suoi lati tra un platano e l'altro.

Questa arteria, unica strada possibile, sopporta completamente il traffico proveniente da Celle-Varazze, che costituisce quasi la metà del traffico totale che da Albissola Marina entra in Savona.

Diversa la situazione a ponente di Savona, dove esistono 3 strade di accesso alla città: l'Aurelia, via Stalingrado, strada interquartieri, e quindi con una criticità assai minore.

Una aggravante: ad Albisola Superiore il casello autostradale, oltre a fare un buon servizio per il territorio albisolese e l'entroterra (Stella, Sassello,...), funziona anche come casello di Savona centro (porto, ospedale, centro città), con un traffico pesante (Tir+autobus Costa Crociere) di circa 700 veicoli al giorno e di circa 3500 veicoli leggeri. Questo traffico attraversa tutto il centro urbano albisolese, e proprio in centro, ad Albisola Capo, confluisce sull'Aurelia, strada che abbiamo appena notato, molto insufficiente e critica.

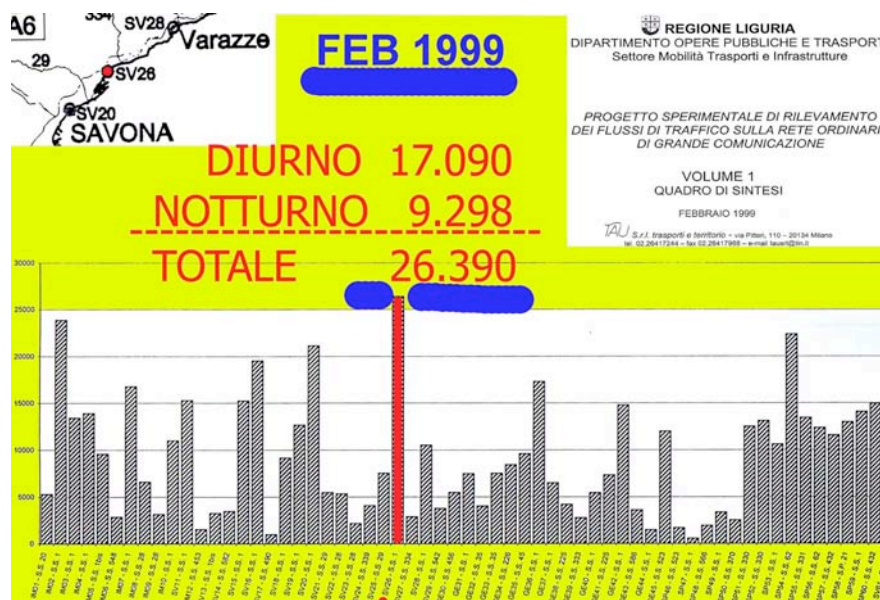
Da un punto di vista “pratico”, dalla parte del cittadino: la situazione è drammatica, e lo è da 50 anni.

Code quotidiane che spesso richiedono 2 ore per percorrere 3 km. Rumore, smog, di conseguenza.

Molti provenienti da Celle-Varazze cercano disperatamente di accelerare il percorso facendo ricorso alle poche vie minori del centro urbano di Albisola, con il risultato di paralizzare tutta la città.

Le code più gravi si formano in senso Albisola-Savona al mattino e nel primo pomeriggio, in senso contrario a mezzogiorno ed alla sera: ma spesso ci sono tutto il giorno, specie se, qualche evento funziona da “goccia che fa traboccare il vaso”, estate, arrivi di navi Costa Crociere, ecc.

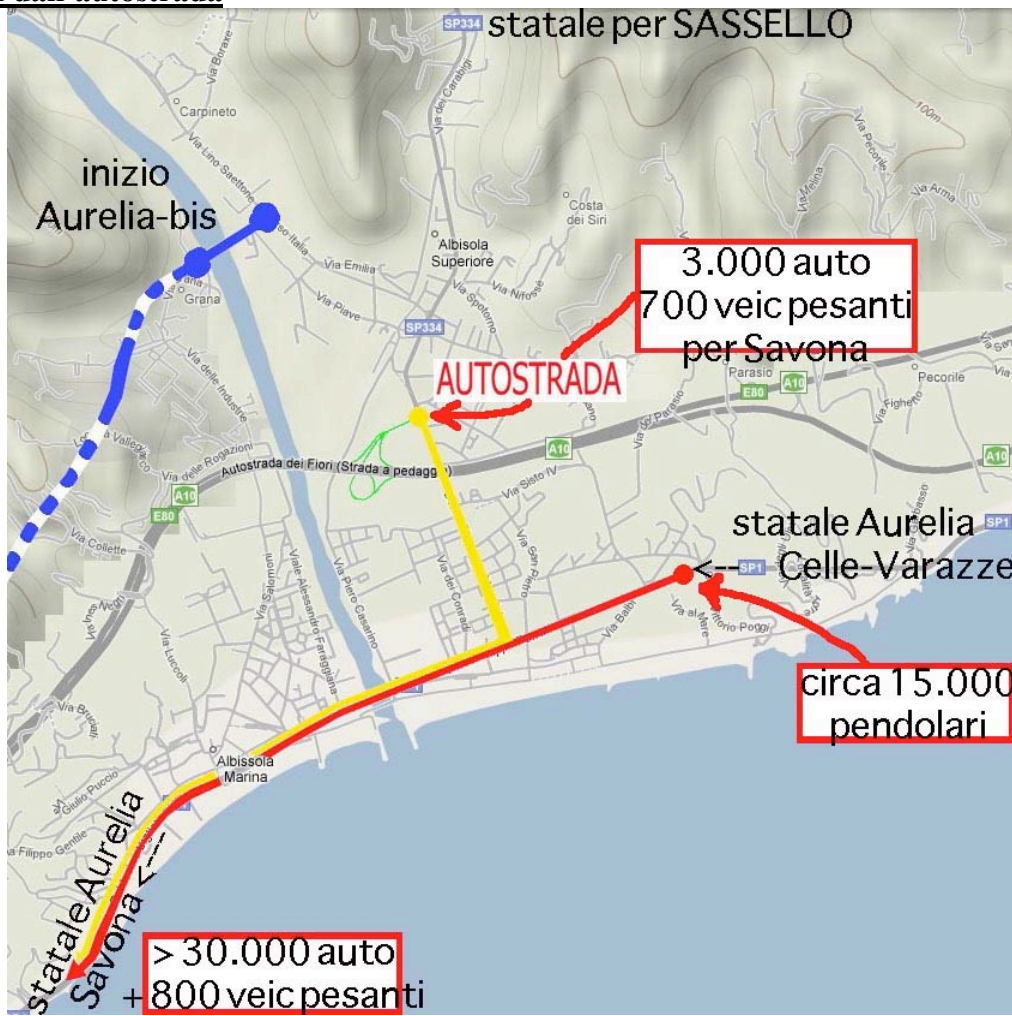
Questo nodo è da sempre riconosciuto essere il punto più cruciale di tutta la Liguria, sia per intensità di traffico, che di mancanza di alternative:



In figura il rilevamento della TAU per la regione Liguria del 1999, misura 26.390 veicoli, con un cospicuo aumento rispetto al 1992 che rilevava invece 16.000 veicoli: 65% di aumento.

Quali i valori nel 2008? Non ci sono dati noti, ma sicuramente un buon incremento, visto anche il nuovo traffico indotto da Costa Crociere, stimato in circa (media) 50 autobus + 450 auto + 12 camion per nave attraccata, valori che raggiungono notevoli picchi quando c'è la concomitanza di 3 ed anche 4 navi contemporaneamente in porto.

1) Il tratto di Aurelia-bis approvata e finanziata non risolverà i problemi della zona Albisola-Savona perché non intercetta i flussi provenienti dalla attuale Aurelia (Celle-→Savona) né quelli dall'autostrada



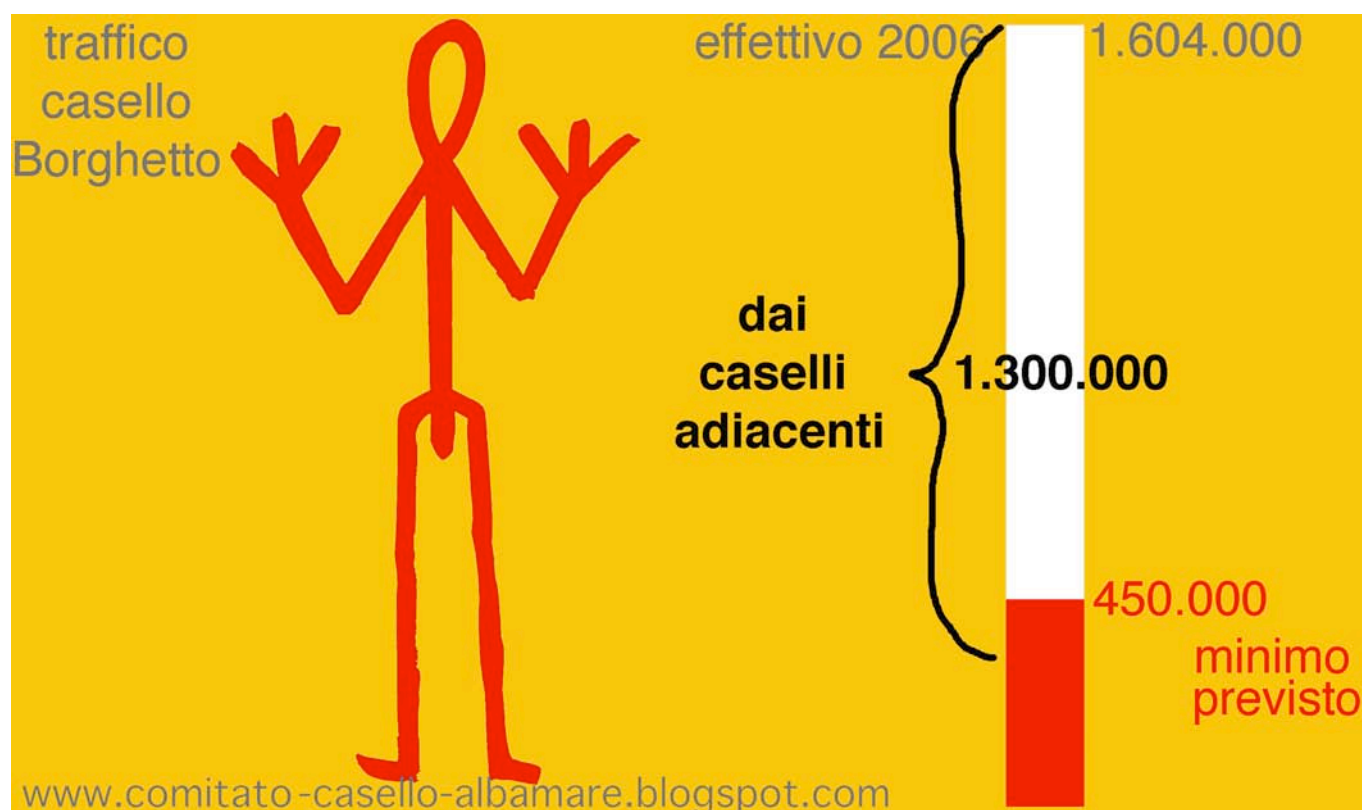
2) L’Aurelia-bis potrà essere utile quando sarà completata:

- verso località Torre ovvero verso Celle Ligure, per recepire il maggior volume di traffico nella piana Albigolese;
- verso la statale di Sassello;
- appare inverosimile invece un allacciamento con il casello di Albisola, in quanto assolutamente fuori norma e soggetto a vincoli dovuti alla villa Gavotti: peraltro tutte le ipotesi in questo senso formulate ad oggi creerebbero lunghi transiti nella piana, con ulteriore intasamento ed inquinamento, e quindi in contrasto con il principio di liberare la città dal traffico;

E’ comunque una possibilità che si potrà sviluppare in un periodo di tempo lungo, nel senso che l’iter progettuale, approvativo e di finanziamento non appare semplice e breve, viste le difficoltà orografiche, urbane, e di controversie tra i comuni interessati.

3) La realtà del casello di Borghetto Santo Spirito insegna:

in una realtà ambientale difficile come la Liguria possono e debbono essere perseguite tutte le iniziative che portano dei benefici ad una mobilità estremamente critica, con sinergie tra viabilità normale ed autostradale, da valorizzare. Il casello di Borghetto, titolato di un potenziale traffico minimo di 450.000 veicoli ha superato in brevissimo tempo 1.604.000 veicoli/anno, sostanzialmente attirando traffico dai caselli adiacenti, ed alleggerendo di conseguenza l’Aurelia, che praticamente è la sola alternativa. Casello realizzato dalla società Autostrade a sue spese. Reddività buona.



4) Casello Albamare – tra Albissola e Savona: porta d’ingresso a Savona



L’area del casello prescelta è tra le colline di Ranco, Albamare, e Bosco delle Ninfe, la collina alle spalle dell’ospedale S.Paolo di Savona: un’area poco pregiata, e l’unica area tra Albisola e Savona-Vado che possa ospitare un casello.

Con 1,1 km di galleria può essere facilmente connessa all’Aurelia alle Funivie, alla Aurelia-bis a Turati o Scotto (secondo l’ipotesi del Comune di Savona).

Per Savona un ingresso “naturale” della città **sarebbe** quello del tracciato dell’ex FS che passa da via Falletti: perché esiste già la traccia e perché accede a tutti i parcheggi principali, un ingresso da non trascurare, in questo momento, perché verso le Funivie si sovrappone all’Aurelia bis:



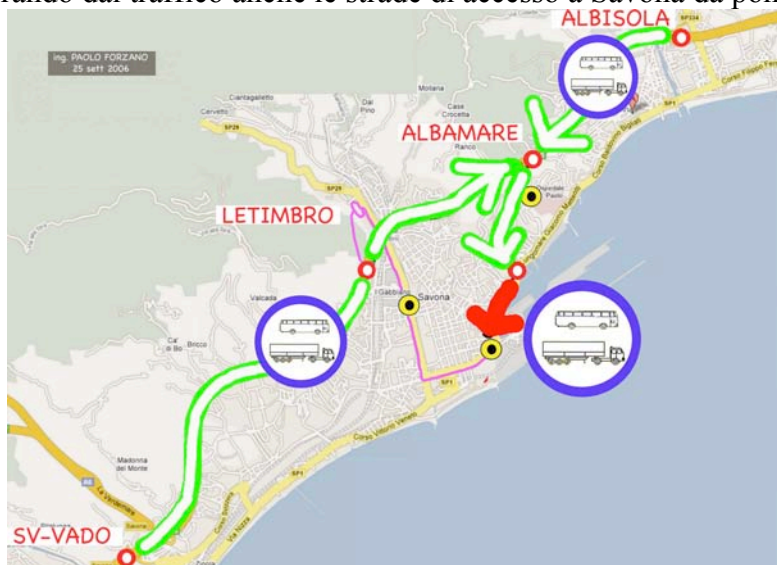
**5) Il casello Albamare convoglierebbe in autostrada
tutti i traffici verso Porto, Ospedale, Savona Centro**



in modo naturale, perché una via comoda, veloce, centrale per tutti gli obiettivi savonesi:

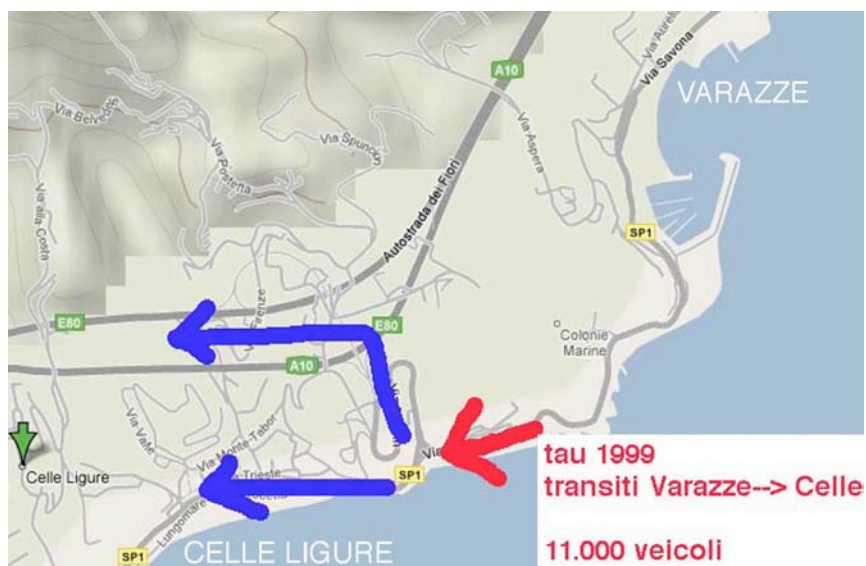


liberando dal traffico anche le strade di accesso a Savona da ponente:



con un minimo percorso urbano tra l'uscita a Funivie e l'accesso al porto:

6) il casello Albamare avrebbe anche una forte attrazione di traffico dai caselli adiacenti:

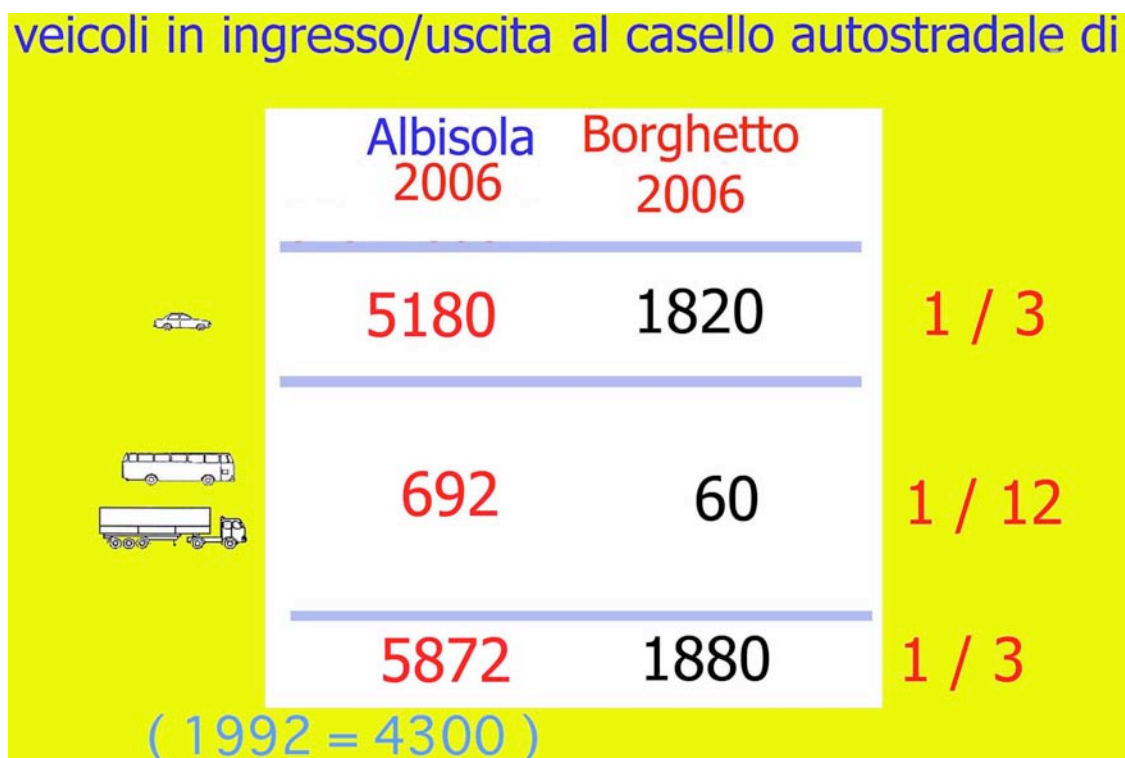


Nel 1999 la Tau, per conto della Regione Liguria, ha stimato in 11.000 i veicoli in transito da Varazze verso Celle, presumibilmente quasi tutti pendolari, cui vanno aggiunti i pendolari di Varazze, per avere il numero totale di pendolari che attraversano Albisola. 15.000?



Attualmente il percorso in autostrada non è attraente, perché si ricade nella coda di Albisola. Nel caso invece del casello Albamare, il tempo di percorrenza stimato, da Varazze porto a Savona Funivie, di 8 minuti, contro 1 ora o più del passaggio attraverso Albisola, rende il percorso autostradale sicuramente interessante ed appetibile, anche in termini monetari.

7) Stima del traffico potenziale:



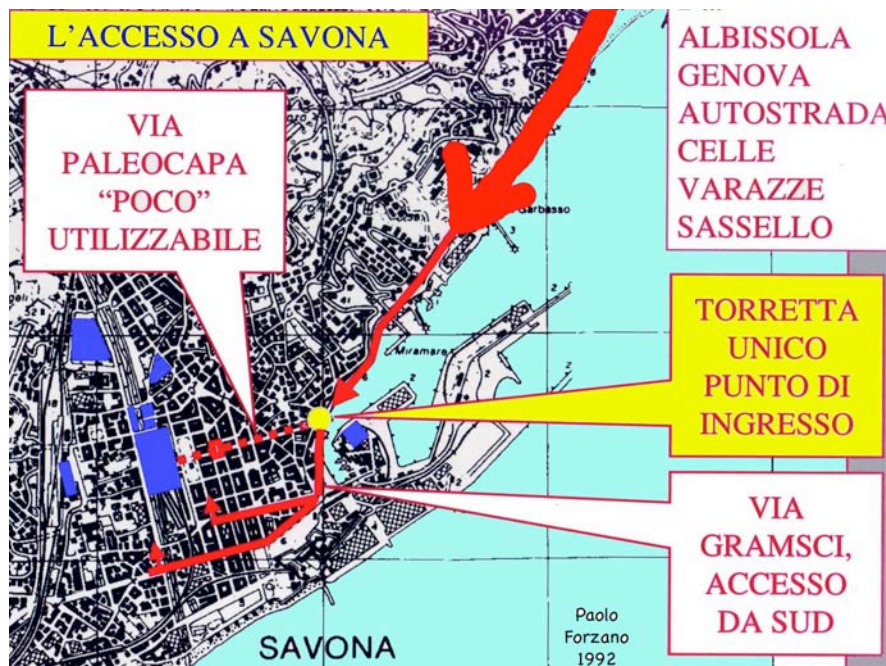
Come si vede dalla figura il traffico reale del casello di Albisola è stato di circa 3 volte il traffico leggero del casello di Borghetto, e di circa 12 volte per quanto riguarda il traffico pesante.



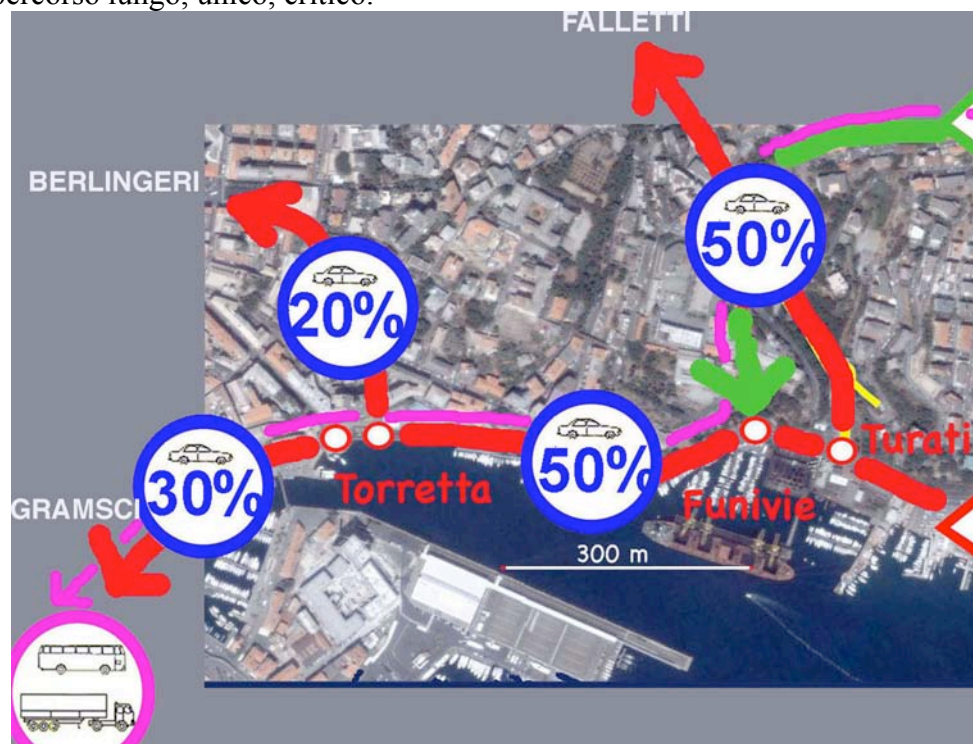
Una stima del traffico potenziale del casello Albamare è riportata in figura, ed ammonta a ben 17.000 veicoli in entrata e 17.000 veicoli in uscita al giorno. Tenendo conto che c'è una buona parte di traffico pesante, quasi assente a Borghetto.

Quindi 9 volte il traffico di Borghetto!

8) Ingresso in Savona.



E' qui riportata la situazione attuale di ingresso in Savona: essendo via Paleocapa inusabile per intasamento nelle ore di punta, tutto il traffico deve circumnavigare Savona da Sud, attraverso via Gramsci. Un percorso lungo, unico, critico.

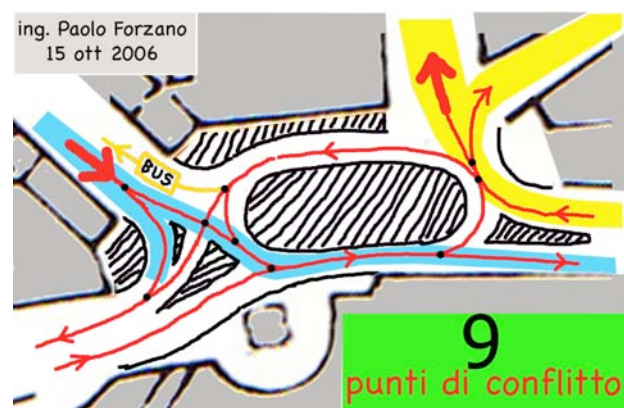
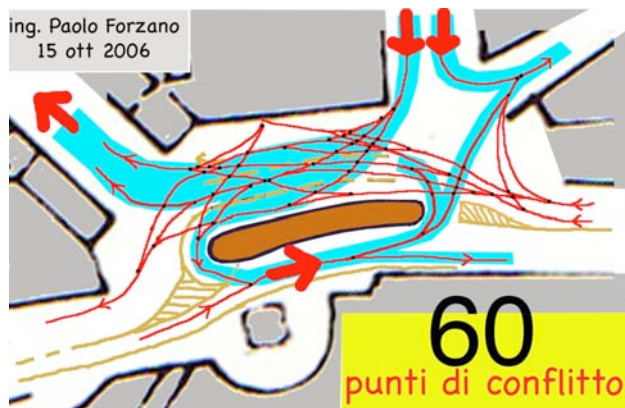


E' necessario attivare più ingressi, uno sarà l'Aurelia bis appena più a destra del percorso Turati-Falletti, che pur non essendo così attraente come questo, attrarrà una certa percentuale di traffico. Abbiamo indicato il percorso Turati-Falletti perché riteniamo un accesso strategico, breve, indispensabile per Savona, perché raggiunge direttamente in tutti i maggiori parcheggi, e può proseguire attraverso via Vittime di Brescia, formando un primo anello attorno alla città, e quindi una alternativa a via Gramsci. Con questo accesso, o comunque con l'Aurelia bis, o meglio con entrambi, il traffico che entra alla Torretta dovrebbe dimezzarsi. Realizzando poi un ulteriore accesso al centro città attraverso via Berlingeri (facile da farsi, occorre solo cambiare alcuni sensi unici), il traffico da Torretta a Gramsci e porto dovrebbe ulteriormente diminuire.

9) Nuovi sensi unici per Via Paleocapa e via Berlingeri



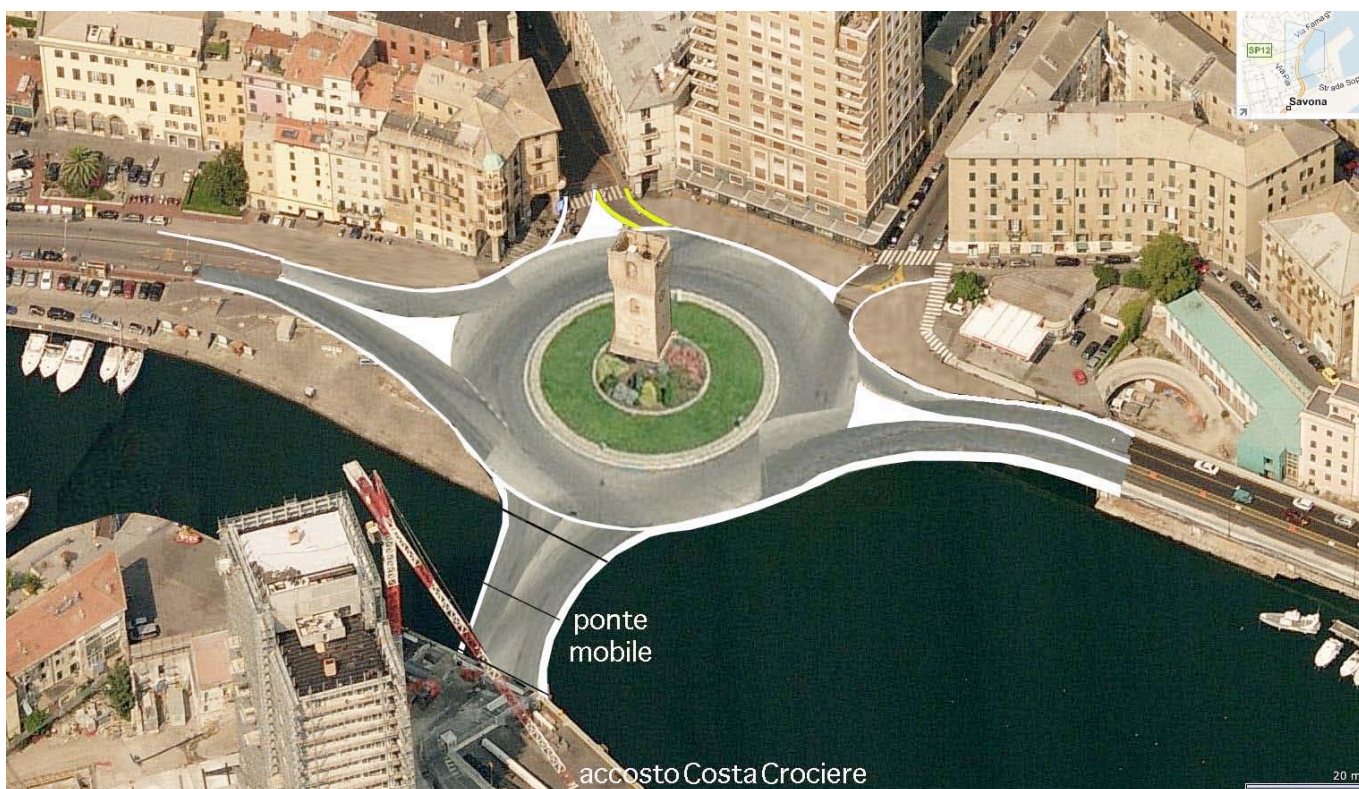
ritoccare l'aiuola centrale in piazza Leon Pancaldo, assegnare le precedenze secondo l'uso delle rotatorie, cambiare i sensi unici in via Paleocapa e Berlingeri, consente di avere flussi di traffico molto più fluidi e semplici in piazza Leon Pancaldo e di liberarla da quelle auto che la bloccano, non riuscendo ad entrare in via Paleocapa, sempre intasata nelle ore di punta;



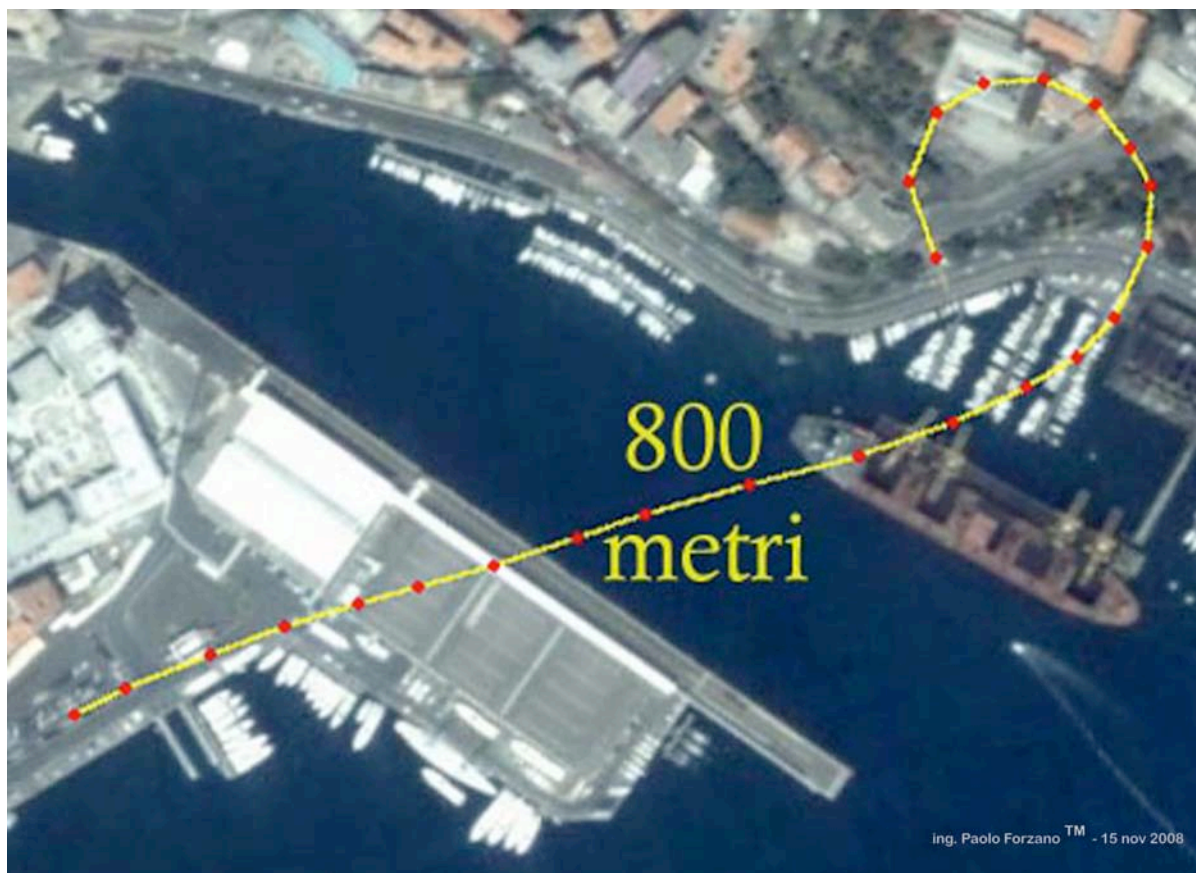
10) Ulteriore possibilità: un ponte mobile verso Costa Crociere



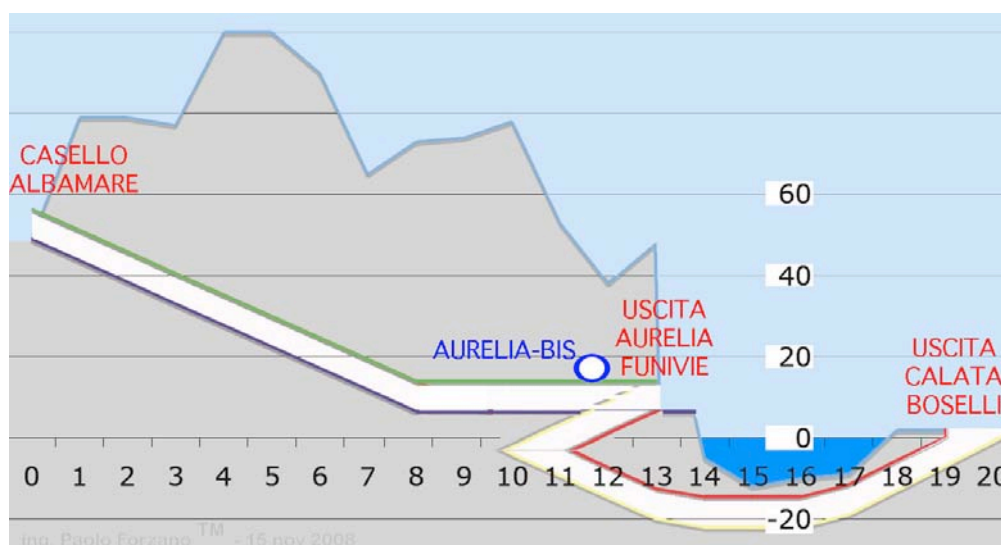
Attualmente piazza Leon Pancaldo è stretta e non permette di realizzare una rotonda, che potrebbe essere invece realizzata prolungando di poche decine di metri calata Sbarbaro, e realizzare una piazza più ampia che permetta anche di accedere all'accosto Costa Crociere tramite un ponte mobile. Come si vede dalla figura i flussi di traffico sono correttamente indirizzati, ed attraverso il ponte mobile si potrebbe accedere facilmente e considerevole risparmio di percorso rispetto alla situazione attuale.



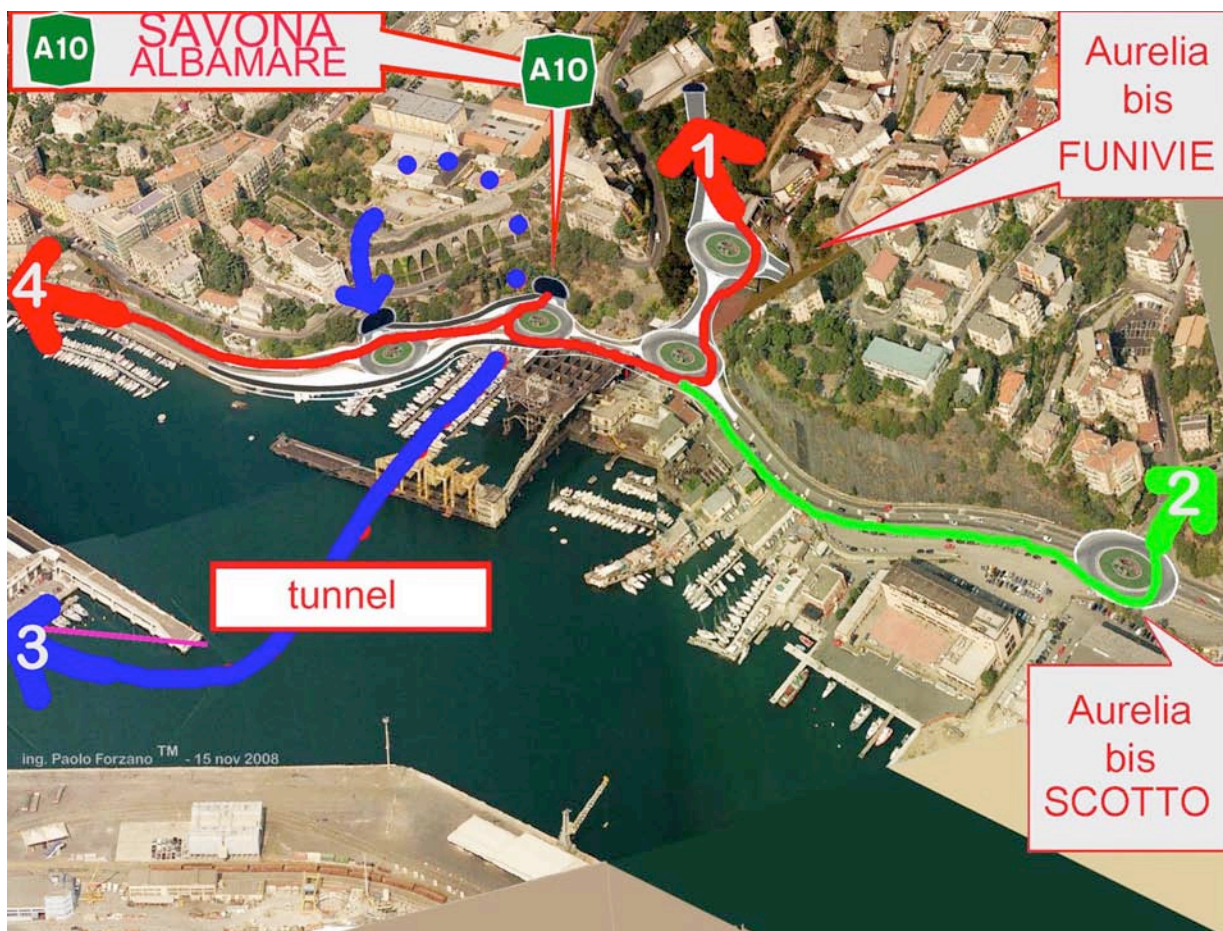
11) **l'ideale completamento dello svincolo Albamare: una connessione diretta col porto**



Poiché la larghezza del porto è di soli 350 metri con una profondità massima di 12 metri, è realistico pensare ad un collegamento che passi sotto questo tratto acqueo, per sboccare direttamente nel centro del porto, meta di buona parte dei veicoli pesanti che impegnano gravemente la viabilità urbana. Inoltre l'uscita di questa bretella si posizionerebbe proprio in concomitanza dell'arrivo della nuova strada di viabilità portuale in costruzione, pertanto molti dei veicoli con destinazione Priamar potrebbero farne buon uso, liberando finalmente la zona Torretta. La connessione dell'Aurelia bis con l'attuale Aurelia, può attuarsi con un paio di semplici rotatorie.



Veduta aerea zona Futura rotatoria di via Scotto (accesso ospedale)-rotatoria Priamar Porto



Da questa veduta appare chiaro come le proposte fatte realizzino una pluralità di accessi in Savona da est, accessi praticabili ed efficaci: Aurelia-bis e/o via Falletti, via Berlingeri, corso Mazzini, con l'opzione accesso diretto al porto che permetterebbe di liberare completamente l'area Funivie-Torretta-Gramsci dal traffico diretto in porto ed anche da quello diretto in corso Mazzini ed oltre.



Quest'ultima soluzione permetterebbe quindi di dare all'area centrale savonese Torretta e della vecchia darsena una tranquillità ed una fruibilità quasi da area pedonale.

