

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

LA LINEA DI TRASPORTO PUBBLICO A MAGLIA INTEGRATA VADO LIGURE - SAVONA

rientra nelle ipotesi di progetto complessivo del Piano di Coordinamento delle Aree produttive e delle Infrastrutture dell'area centrale ligure (PTC-ACL) Ambito Savonese Bormide che indica, quale soluzione delle problematiche di mobilità interna, la realizzazione di una nuova linea di trasporto pubblico tra Vado L. e le Albisole.

La previsione, per quanto si attiene allo stralcio in oggetto, è stata verificata dalle analisi propedeutiche della Descrizione Fondativa, confermata dal "Documento degli Obiettivi" e inserita quale struttura portante della mobilità negli elaborati della struttura del Piano Urbano Comunale di Savona in fase di definitiva stesura.

Tali analisi hanno messo in evidenza una forte pendolarità in entrata su Vado, con origine levante, verso le aree produttive delle valli del Segno e del Quiliano, una quasi pari pendolarità in uscita verso il levante savonese e una mobilità di attraversamento con origine ponente che, coinvolgendo Vado, è diretta verso lo svincolo autostradale, il capoluogo e le Bormide.

L'attuale sistema viario urbano di Vado Ligure, articolato sull'asse parallelo al mare (Aurelia) e sulle due perpendicolari attestata, del Torrente Segno e del Torrente Quiliano (direttici Valleggia o delle Murate sulla sponda destra del torrente) individua Vado Centro quale polo di convergenza degli spostamenti generali da o verso il savonese.

Le previsioni infrastrutturali (sosta) della pianificazione generale e/o particolare, quest'ultima lodevolmente portata avanti dalle Amministrazioni del Comune di Vado che si sono succedute nel tempo, consentono e consentiranno con la definitiva attuazione dei progetti, la formazione di consistenti poli di sosta ai margini del centro, capaci di rispondere alla domanda di interscambio (trasporto privato - pubblico) che gli utenti del bacino Vado - Quiliano, già oggi, privilegiano per i loro spostamenti.

Il miglioramento dei tempi di percorrenza e la sicurezza del percorso non potranno che incrementare l'attuale domanda che potrà avere ulteriori positivi risvolti con la possibilità di

collegamenti navetta perpendicolari ad integrazione del percorso litoraneo.

Ci si trova di fronte ad una previsione infrastrutturale inserita in un territorio predisposto alla sua realizzazione (aree prevalentemente dismesse) e con un'utenza egualmente predisposta all'uso del mezzo pubblico.

Per quanto riguarda Vado si devono prendere in considerazione i seguenti importanti progetti ultimati od in fase di studio:

- a) nuovo P.R.G. del Porto Savona - Vado, sia nella sua previsione di minima (allargamento del pontile S. Raffaele) che di massima (nuovo Terminal Contenitori);
- b) la conversione all'urbano delle ex aree produttive comprese tra la vecchia foce del Segno e la sua rialveazione verso ponente con il loro conseguente compattamento con Vado Centro;

circa Savona:

- c) studio dell'assetto urbanistico delle aree Orto Folconi, ex stazione Letimbro, ex squadra Rialzo e il relativo progetto di parco urbano tra piazza del Popolo e la stazione Mongrifone a cavallo del torrente Leimbro;

Per gli obiettivi dichiarati e per le implicazioni che ne derivano, si rende necessario offrire un prodotto facilmente leggibile, accessibile, interscambiabile e di servizio a qualsiasi tipo di utenza, compresa quella che è poco incline allo spostamento poiché penalizzata dalle difficoltà di rapporto con il mezzo pubblico e scoraggiata da lunghi tempi di percorrenza.

IL SISTEMA DELLE STAZIONI

Complessivamente il tracciato, che usufruisce dei vecchi sedimi ferroviari o utilizza spazi di prossima dismissione, è articolato su undici stazioni e due capolinea.

Le due stazioni terminali ricadono entrambe su aree oggetto di progettazione particolare in atto, di elevato valore urbano, per la loro posizione strategica sia in Vado sia nel capoluogo.

La previsione di attestamento della linea all'interno di tali aree consente un approccio organico e funzionale specie se visto in funzione del secondo stralcio (Savona – Albisole) o dell'eventuale prolungamento della struttura verso ponente (Porto Vado – Bergeggi – Spotorno – Noli).

In particolare a Vado il P.T.C. - A.C.L. individua, sull'area, previsioni di riassetto urbano che tengano in dovuta considerazione il potenziamento infrastrutturale; tale previsione, coniugata con il nuovo porto e con le nuove utenze, indica la necessità di un capolinea fortemente integrato con la struttura urbana, con risvolti commerciali e di servizio da non sottovalutare.

L'area, in virtù della sua trasformabilità e conformazione morfologica, consente elevate previsioni di accessibilità e di sosta, oltre a quelle già esistenti, e facile risulta il passaggio tra percorrenza in sede propria e percorso stradale lungo la valle del Segno dove, alla concentrazione delle attività produttive, seguono le concentrazioni residenziali della Valle, di S. Ermete e di Segno.

La sua possibile e auspicabile prosecuzione verso ponente dovrà forzatamente attendere gli sviluppi delle decisioni portuali e già nella fase di realizzazione dell'intero bacino, sarà possibile ipotizzare la sua realizzazione.

Per quanto riguarda Savona (Piazza del Popolo), il terminale dello stralcio, nel contesto dello studio integrato delle aree "Orti Folconi", ex Stazione Letimbro ed ex Squadra Rialzo, dovrà essere collocato in posizione baricentrica tale da consentire il suo proseguimento lungo la via Paleocapa o, in alternativa, lungo il vecchio tracciato della Genova Ventimiglia fino a Valloria attraverso Villapiana, e il collegamento, anche meccanizzato, con la Stazione Mongrifone scavalcato il Letimbro e attraversato il previsto parco urbano.

Questa previsione infrastrutturale rientra nello studio di saldatura dell'Oltreletimbro con la città che l'Amministrazione, con Metropolis e privati, sta portando avanti nel programma di riqualificazione urbana che coinvolge la città ed il porto.

Delle undici stazioni intermediali cinque assumono rilevante importanza urbana:

Stazione Sabazia (Vado): collocata all'incrocio di via Sabazia con piazza Mathon a valle del binario ferroviario di servizio alla Esso, necessita di un disegno particolare che contempli un

sottopasso pedonale in uso al citato binario e per un efficace collegamento diretto con le aree residenziali e commerciali di via Sabazia e via Italia.

L'interruzione della via Sabazia è compensata validamente dal suo proseguimento verso levante con la nuova bretella prevista dal P.R.G., dal realizzato sovrappasso ferroviario alla via Ferraris e dal P.P. della zona S 3 che la collega direttamente la provinciale da ponente con la via Ferraris e quindi con Vado Centro e Valleggia.

La Stazione Sabazia costituisce l'immediato riferimento di Valleggia, delle residenze a monte della ex Genova Ventimiglia e degli addetti dell'Enel e della Tecnomasio: per questi ultimi è altresì valida la stazione Murate.

Stazione Murate: collocata a confine con Savona a cavallo tra le aree residenziali e produttive della Tecnomasio, della Zinco e di Valleggia usufruisce del sottopasso viario esistente ed è collocata in vicinanza di aree libere facilmente utilizzabili per la sosta.

Nella previsione di potenziamento residenziale lungo la costa (Zona Murate ex aree FF.S. della Stazione di Vado dismessa e ex Campo Sportivo Enel), costituisce riferimento di levante dell'abitato di Vado.

Stazione Legino: collocata urbanisticamente in un punto nevralgico dello sviluppo di Savona va ad integrarsi con le previsioni della bozza di progetto preliminare di PUC che individua proprio a Legino un nuovo polo di sviluppo legato alla Università e agli insediamenti artigianali indicando altresì la necessità di fermata della linea ferroviaria Genova - Ventimiglia.

Posta a mare di via Stalingrado, abbisogna di collegamenti in sovrappasso o sottopasso capaci di evitare i forti flussi veicolari e collegare con il centro abitato a monte.

Stazioni Leoncavallo e S. Cecilia: due fermate ravvicinate a servizio del lungomare (C.so Vittorio Veneto) e della concentrazione residenziale di C.so Tardy e Benech e via Collodi.

STIMA DEL COSTO

La rilevazione del costo è una quota parte rilevata dal computo allegato al progetto definitivo della linea metrobus ed è di euro 235.000.