

# Albenga-Predosa, torna di attualità la bretella jolly contro il traffico

Sindaci, amministratori ed esperti riuniti a Palazzo Nervi. L'operazione procederà per lotti e costerà cinque miliardi

GIOVANNI VACCARO<sup>27</sup> LUGLIO 2021

•  
•  
•

Savona – Dopo quasi quarant'anni di discussioni rispunta dai cassetti il **progetto della bretella autostradale Albenga-Carcare-Predosa**, ora ribattezzata "Passaggio a Nord-Ovest". L'emergenza dei collegamenti viari, esplosa dopo la tragedia del ponte Morandi, e la seguente corsa alle ristrutturazioni di viadotti e gallerie, che sta mandando in tilt un sistema viario già prima al limite della saturazione, hanno spinto gli enti locali a rimettere al lavoro ingegneri ed economisti per studiare la fattibilità dell'opera. **Un'infrastruttura più che mai necessaria**, anche perché, nel frattempo, il sistema portuale sta vivendo una fase di forte espansione, con la nuova piattaforma multipurpose di Vado che a regime potrebbe far muovere un traffico di duemila camion, e il settore del turismo cerca di riemergere dopo anni di contrazione, con l'ultima mazzata della pandemia. Ecco perché un'idea, pur non nuova e, anzi, sollecitata in ogni occasione da autotrasportatori (Cna in testa) e operatori turistici, ha riacceso l'attenzione di quaranta sindaci, delle province e delle regioni Liguria e Piemonte, a cui si è aggiunta la Lombardia.

## Corsa contro il tempo

L'obiettivo che è stato fissato ieri, nel corso del convegno organizzato a **Palazzo Nervi** dalla Provincia, è di riuscire a concretizzare qualcosa entro il 2026. L'operazione, però, procederà per lotti, essendo difficile riuscire a far finanziare l'intera opera, che a spanne dovrebbe costare

almeno cinque miliardi di euro. E non sarà una vera e propria autostrada, piuttosto si punta sulla formula della tangenziale, meno onerosa. «Bisogna riaprire il libro - spiega il presidente della Provincia di Savona, **Pierangelo Olivieri** -, siamo in una situazione di sofferenza e di insufficienza del sistema viario e perciò l'abbiamo messa come priorità insieme al raddoppio ferroviario. Le difficoltà per chi viaggia, sia il trasporto merci sia il turismo, sono all'ordine del giorno: oltre ai cantieri sulla A10, ci preoccupano le chiusure della A6, che mettono a rischio la sp 29 che da sola non può reggere tutto il traffico».

## **Il tracciato**

Un "capolinea" è già fissato nella zona di **Predosa, vicino a Novi Ligure**, ideale per allacciare agevolmente la A26 e la A7. Così chi parte da Milano o da Alessandria potrà viaggiare direttamente verso la Riviera, in diagonale guardando la cartina, evitando il nodo genovese. Lo stesso faranno i mezzi pesanti da e per il porto di Savona-Vado e quelli in transito tra Spagna, Francia, Nordest italiano, Germania e Paesi dell'Est europeo, che potranno "tagliare" uno dei punti più congestionati d'Europa. In Riviera l'allaccio con la A10 sarà tra i caselli di Pietra e Albenga, toccherà ai tecnici e ai contabili decidere quale sia la soluzione più opportuna, che sembra individuata nell'area di Loano. Costruirla non sarà uno scherzo: secondo i calcoli dell'ingegnere **Alessandro Rodino**, presidente di Igeas Engineering srl, il percorso sarà realizzato in galleria per 45 chilometri (69% del totale), per 5 km su viadotto (13%) e per 14 km su rilevato (18%).

## **Analisi costi-benefici**

Il progetto preliminare è allo studio, basandosi sugli studi già effettuati nel corso dei decenni, ma resta ancora da definire il capitolo, non secondario, dei finanziamenti. La Fondazione De Mari, presieduta da **Luciano Pasquale** e da sempre dispensatrice di fondi per la cultura e il sociale, proprio quest'anno ha inserito un capitolo dedicato al sostegno allo sviluppo economico: «La nuova arteria è un elemento fondamentale – spiega Pasquale -. C'è un'esigenza di cui si parla da anni: il Piano dei trasporti del Piemonte del 1981 dava già indicazioni. ora però bisogna tradurle in realtà. La Fondazione ha deciso di finanziare lo studio di sostenibilità economica e ambientale, perché bisogna quantificare "in euro" i vantaggi sul territorio. Nel percorso verso il Nord Europa rappresentiamo un "buco nero"».

## Chi paga?

Sembra escluso già in partenza il ricorso al Recovery plan, che non permette di finanziare opere per il trasporto su gomma. Con questa premessa il presidente della Regione, **Giovanni Toti**, e la presidente della Commissione Trasporti della Camera, **Raffaella Paita**, puntano alla possibilità di riqualificare altri investimenti (quindi dirottando i fondi di altre opere che, invece, potranno essere sovvenzionate dall'Europa) o fare leva sui pedaggi coinvolgendo i concessionari autostradali.