

Un "passaggio a Nord-Ovest" per risolvere i blackout del traffico ligure: presentato il progetto di una nuova autostrada (foto e video)

[Condividi](#)[Facebook](#)[Twitter](#)[Print](#)[WhatsApp](#)[Email](#)

Presente all'incontro anche il sindaco di Imperia, Scajola il quale ha sottolineato che "oltre il 30% del traffico pesante sono camion che scaricano nel Nord Ovest o negli altri Paesi europei creando disagi al turismo"



Collasso e blocco totale nei traffici di merce dai porti di Savona e Genova verso l'hinterland industriale del Nord Ovest, ma anche blocco dei flussi turistici per tutta la Riviera di Ponente e danni incalcolabili alla Val Bormida.

E' questa l'idea, o meglio l'incubo come lo ha definito qualcuno, che ha portato alla presentazione svoltasi a Palazzo Nervi di quello che qualcuno ha definito un **"passaggio a Nord-Ovest"**, un **nuovo bypass autostradale** che colleghi l'alessandrino al ponente ligure fino ad Albenga passando per Savona, rendendosi complementare all'autostrada già esistente nel sopportare i traffici previsti con l'entrata a pieno regime del terminal container di Savona-Vado, pronto a riversare su A10, A6 e A26 dai 2000 ai 2500 mezzi pesanti al giorno.

A lanciare il guanto di sfida, accendendo i riflettori su quella che minaccia di diventare una vera e propria emergenza nazionale (attraverso i porti liguri transita più del 35% dell'interscambio internazionale del Paese), è stato quindi il presidente della Provincia di Savona **Pierangelo Olivieri**, che ha agito come catalizzatore di interessi che vanno

dall'autotrasporto (rappresentato da Trasportounito, presieduto da Franco Pensiero), agli operatori del comparto turistico, al mondo della logistica e a **una cinquantina di Sindaci direttamente coinvolti** in questa emergenza in quella che è porsa, ma i condizionali sono d'obbligo, la prova di una volontà politica coesa di affrontare il problema.

Si tratterebbe quindi di un **pre-progetto di un'autostrada**, per certi aspetti "figlia" della vecchia "Gronda di ponente", o della bretella, destinata a collegare l'Alessandrino e quindi l'alto tracciato della A26 con la **Savona-Ventimiglia** integrando Albenga e il terminal container di Vado.

I numeri si prestano a ben poche interpretazioni: già oggi la **Genova-Ventimiglia**, sotto osservazione ulteriore per i lavori di manutenzione in atto, ha superato il livello di guardia del congestionamento. Idem per i nodi di interconnessione con la Savona-Torino e con la Voltri-Gravellona Toce.

Con i 2000 mezzi pesanti che ogni giorno graviteranno sul nuovo terminal e con la crescita prevista anche del Terminal di Voltri su una rete che per i prossimi dieci anni subirà **disagi, code e ingorghi** derivanti da lavori di manutenzione posposti per anni, il nuovo bypass si presenta come l'unica alternativa percorribile per scongiurare il blackout.

Tra i territori che potrebbero beneficiare maggiormente dell'opera, come hanno sottolineato molte delle autorità ed entità politiche intervenute come il sindaco di Genova, **Marco Bucci** e l'assessore piemontese Marco Protopapa, sarebbe la Val Bormida: *"E' fondamentale affinché la Val Bormida possa ritornare industrialmente attrattiva - ha sottolineato ai nostri microfoni il direttore dell'Unione Industriali savonese, **Alessandro Berta** - e non vada a depauperarsi. La possibilità di essere collegati direttamente con la Lombardia sarebbe un valore aggiunto e potrebbe portare in questo territorio nuovi investimenti. Già ora se si percorre la statale Dego-Acqui ci si rende conto come sia diventata una camionale"*.

*"Il porto in questo momento ha bisogno di un sistema viario e ferroviario efficiente che possa mirare al domani, a una crescita e una stabilizzazione in termini occupazionali **estendendo il discorso dai porti a tutti i territori che questo tracciato autostradale va a servire**"* ha aggiunto il dirigente dell'ufficio savonese dell'Autorità di Sistema portuale, **Paolo Canavese**.

Il presidente della Regione **Giovanni Toti** lo ha definito un **"progetto importante in una regione che ha un deficit infrastrutturale importante proveniente dal passato a cui cerchiamo di rimediare in questi anni grazie anche agli investimenti del Pnrr, col riutilizzo di risorse statali sostituite da questi fondi per il trasporto su gomma"**.

Una visione, quella del riutilizzo dei fondi sostituiti dal **Recovery Fund**, in qualche modo suffragata dalla Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita secondo cui ora è fondamentale "ripartire dalla progettazione" di quella che era la **vecchia bretella Albenga-Carcare-Predosa**.

Più volte tirato in ballo come uno dei principali attori necessari a mettere in scena l'opera, il governatore ha poi affermato: *"Costruire strade e ferrovie richiede tempo punto siamo in ritardo su parecchi investimenti strategici, questo sarebbe importante riuscire a cantierarlo. Dopodiché è chiaro che si tratta di un investimento molto oneroso di **oltre 5 miliardi di euro**, bisognerà mettere in fila molti portatori di interesse per riuscire a fare un piano finanziario, però credo che accendere un riflettore e cominciare a mettere in fila istituzioni, enti e fondazioni del territorio sia un passo avanti"*.

"E' il momento opportuno per spingere la realizzazione della bretella Albenga-Carcare-Predosa. Un'opera che si rivela essenziale per l'intero Nord Ovest della nazione. Il nostro sistema infrastrutturale è più vicino al collasso di quanto non fosse già prima del crollo del ponte Morandi a Genova. La Liguria, regione di cerniera tra mediterraneo e nord Europa, ha necessità di bypass per permettere a Genova-Savona, principale porto del Paese, di aumentare i propri traffici", ha sottolineato l'onorevole e responsabile trasporti della Lega, **Edoardo Rixi**.

Un concetto ribadito dal sindaco di Imperia, **Claudio Scajola**, che poi ha provocatoriamente aggiunto: ***"Sul nostro sistema autostradale oltre il 30% del traffico pesante sono camion che scaricano nel Nord Ovest italiano o negli altri Paesi europei, senza toccare la nostra economia, ma anzi creando disagi al turismo ad esempio"***.

Un settore, quest'ultimo, che conta ***"oltre 2 milione 200 mila persone che all'anno vengono nel ponente, di cui due terzi degli italiani provengono da Piemonte e Lombardia con le seconde case che generano un moltiplicatore di sette volte, arrivando anche ai 50 milioni l'anno"*** ha ricordato il direttore dell'Upa Savona, **Carlo Scrivano**.

"Un turista sceglie la destinazione principalmente sulla sicurezza, la velocità e i mezzi coi quali raggiungerla - ha aggiunto Scrivano, quantificando il danno subito per i disagi autostradali in circa 250 milioni nel solo periodo tra giugno e agosto 2020 - Il turista per il cosiddetto 'short brek', ormai principale tipologia di turismo, è disposto a trascorrere in auto al massimo un'ora e mezza, non due ore a venire e quattro a tornare a casa: è questo di cui noi parliamo oggi".

Ma come muoversi per dare basi sempre più solide al progetto? A riassumere quello che è stato il **"piano d'azione"** stabilito a seguito dell'incontro si possono riassumere in tre passaggi consequenziali: **trovare subito un soggetto attuatore**, un singolo o più enti, in grado di affermare l'urgenza del progetto; creare un fronte comune compatto per la soluzione del problema infrastrutturale; infine trovare i soldi.

Ha concluso i lavori il Presidente della Provincia di Savona, Pierangelo Olivieri, che ha parlato con soddisfazione di ***"una ripartenza, resa possibile da un territorio unito sia nella parte pubblica che nella parte privata. Ci siamo già accordati - ha affermato - per un seguito tecnico che vuole portare all'apertura di un tavolo combinato dalle Province sul territorio, con l'indispensabile supporto delle Regioni che è stato dichiarato in questa occasione"***.