

Strade

La Nuova Aurelia ridà forza all'Anas dopo il decentramento

Nel settore stradale la Liguria si era segnalata negli scorsi anni per alcune delle incongruenze più eclatanti verificatesi nel decentramento della rete Anas, in particolare per quanto riguarda l'Aurelia, un'arteria di collegamento fra Roma e il confine francese, a Ventimiglia: è nazionale (come tutte le consolari) nel Lazio e in Toscana, ma poi diventa regionale nel tratto ligure, suddivisa per Province.

Complessivamente, inoltre, la rete nazionale nella regione si è ridotta nel 2001 a soli 120 chilometri, articolati in tre tronconi separati, portando l'Anas a prefigurarne una gestione dai compartimenti limofiti, e la chiusura di quello ligure.

La svolta del 2003

Invece, nel luglio 2003 si è verificata una svolta di notevole portata, che ha ridato un ruolo e una rete al compartimento della Liguria: la firma di un protocollo d'intesa per la realizzazione della Nuova Aurelia, alternativa all'antica consolare, che consente il ripristino della continuità della rete viaria nazionale, superando i limiti della vecchia arteria che negli ultimi decenni ha subito un imponente sviluppo urbanistico lungo il suo tracciato.

“Quando nell'aprile del 2000 vincemmo le elezioni ci rendemmo conto dell'errore fatto nel trasferire la viabilità nazionale alle Province che notoriamente non hanno una grande capacità di spesa per nuovi progetti - sottolinea Sandro Biasotti, Presidente della Regione Liguria - e ci rendemmo immediatamente conto che se avessimo voluto realizzare tutti gli interventi di miglioramento avremmo dovuto resti-

tuire la competenza ad Anas. Abbiamo lavorato oltre un anno per convincere le quattro province liguri della bontà della nostra idea, sostenuta dal desiderio di Anas di tornare ad essere attore principale della viabilità nazionale in particolare di una consolare così importante come la via Aurelia”.

Una superstrada transnazionale

Nasce così, in accordo con gli Enti locali, una nuova superstrada transnazionale, definita “moderna, tecnologica e rispettosa dell'ambiente” dal Presidente dell'Anas, Vincenzo Pozzi, che dove possibile utilizza il tracciato della vecchia statale e si sviluppa in variante nei tratti più complessi, in particolare dove oggi attraversa i centri urbani.

In questo quadro, le Province liguri cederanno all'Anas i tratti dell'attuale Aurelia esterni ai centri abitati principali, mentre l'Anas progetterà ed eseguirà i tratti della Nuova Aurelia, inserendoli nei propri Piani finanziari.

Grazie a questo accordo - ha spiegato il Vincenzo Pozzi - si possono avviare opere viarie per decine di miliardi di euro nei prossimi anni, migliorando parallelamente anche la viabilità di accesso ai porti di Genova, Savona, La Spezia e Vado Ligure, garantendo, in tal modo, gli scambi intermodali con la rete viaria nazionale.

Tracciato Completo



Nuova Aurelia:



Imperia

Savona





Lavori in corso

L'intervento, per un importo complessivo stimato in oltre 5 miliardi di euro, si segnala non solo per la rilevanza viabilistica e per l'impatto sulle aree costiere attualmente attraversate, dove promette di risolvere situazioni complesse e su cui si studia da anni, ma anche per essere già oggi una realtà concreta.

La Nuova Aurelia - inserita fra le opere prioritarie della Legge obiettivo - è costituita da parti dell'ex Aurelia esterne ai centri abitati principali, da tratti "Aurelia Bis" già eseguiti o in corso di esecuzione/progettazione, e da tracciati da progettare ex novo, a volte nell'entroterra ligure, altre volte



Altre varianti, che riguardano tutti i capoluoghi e i tre hub portuali, sono in fase di progetto Preliminare o Definitivo e seguono le procedure della Legge obiettivo.

Un contributo per la soluzione del nodo di Genova

Nel tracciato della Nuova Aurelia si inseriscono anche una serie di progetti - per ora tutti allo stadio di Preliminare - che insieme ad altri interventi potrebbero contribuire alla soluzione del nodo stradale di Genova.

In particolare spicca il Tunnel subportuale di Genova, atteso sin dagli anni Sessanta (quando gli è stata preferita l'attuale sopraelevata che divide il centro storico dal porto); il progetto, elaborato dalla Tunnel di Genova Spa, è oggi a livello di Preliminare (trasmesso al Ministero nel dicembre 2003), e prevede l'attraversamento del bacino del Porto Vecchio di Genova, da San Benigno all'area del mercato del pesce e da qui una nuova strada, sotto la sopraelevata, fino a Piazzale Kennedy; se sarà realizzato porterà alla demolizione di parte della sopraelevata, con tutti vantaggi conseguenti per la riqualificazione del "waterfront" cittadino.

sotto i grandi centri.

Alcuni progetti sono stati approvati dal Consiglio d'amministrazione dell'Anas, in particolare quelli relativi all'Aurelia Bis, e alcuni sono già stati realizzati, come la Variante tra Villanova di Albenga e Alassio, inaugurata nel maggio scorso, lunga 5.365 metri, con tre gallerie, per un costo complessivo di circa 68 milioni di euro.

Oggi sono in appalto la variante di Sanremo (un lavoro da 49 milioni di euro) e la tratta tra lo svincolo autostradale di Taggia e la ex Statale 548 (22 milioni di euro), con inizio lavori previsto per la prima metà del 2005.



Genova

