

◆ Tra cinque anni si potrà andare in autostrada da Roma a Genova. La spesa prevista è di mille miliardi

◆ In questo rinnovato sistema stradale risulta essenziale la realizzazione del grande raccordo del capoluogo ligure

◆ Il progetto della Società Autostrade "salterà" la città della Lanterna snellendo il traffico commerciale e turistico

IN
PRIMO
PIANO

Lungo il mare, in fuga dall'Autosole

Nel 2003 saranno completati i lavori della nuova dorsale tirrenica

DALL'INVIATO

MARCO FERRARI

GENOVA Gli annunci di «Onda Verde» sono ripetitivi: code in ingresso a Genova per chi proviene da Savona, code a Genova Ovest per chi arriva da Milano e code a Genova Est per chi giunge dalla Spezia. La scena non è virtuale e puntuale si ripete ogni mattina. L'ardita geografia del capoluogo ligure con i suoi «svincoli micidiali» cantati da De Gregori lascia poco spazio alle alternative viarie poiché le strade normali si inerpicano lungo coste rocciose, sfiorano il mare e si infilano in quartieri popolari e industriali dove i camion trionfano.

Sarà sempre così? Pare di no. Regione Liguria, Società Autostrade e Anas hanno deciso di avviare la progettazione di massa di un grande raccordo autostradale (Grag) che dovrebbe bypassare il centro città. Il Cipe ha messo a disposizione sei miliardi per studi e progetti. L'intero costo dell'operazione autostradale dovrebbe variare tra i 1.000 e i 1.500 miliardi a seconda della soluzione finale che sarà adottata. Naturalmente gli utenti dovranno pazientare parecchio e tenere l'orecchio ancora attaccato a «Onda Verde» dovendo transitare per Genova perché l'apertura finale del nuovo raccordo è prevista per il 2010. Non è detto, però, che i tempi si possano abbreviare.

Il grande raccordo genovese infatti diventa una delle opere fondamentali del nuovo corridoio tirrenico che, secondo le previsioni del Governo, dovrebbe entrare in funzione entro il 2003-2004 con un incremento del traffico nel tratto tra Genova e Livorno dell'8-10%. Già oggi sulla Livorno-Sestri Levante si registra un aumento medio annuo del 4% del traffico. Nel '97 il passaggio medio giornaliero è stato di 115 mila veicoli, mentre nell'anno scorso si sono sfiorati i 120 mila veicoli.

Il grande raccordo è già da tempo una necessità fisiologica del sistema autostradale italiano oltre che della viabilità ligure. I tratti che interessano la città della Lanterna sono vetusti, attraversano il centro città e svolgono una funzione urbana mettendo in comunicazione le due sponde liguri. Se a ciò si aggiunge il sempre crescente ruolo del porto di Genova nel sistema infrastrutturale della Penisola si capisce che siamo alla saturazione. Le modifiche introdotte negli ultimi tempi ai tratti interessati (come il

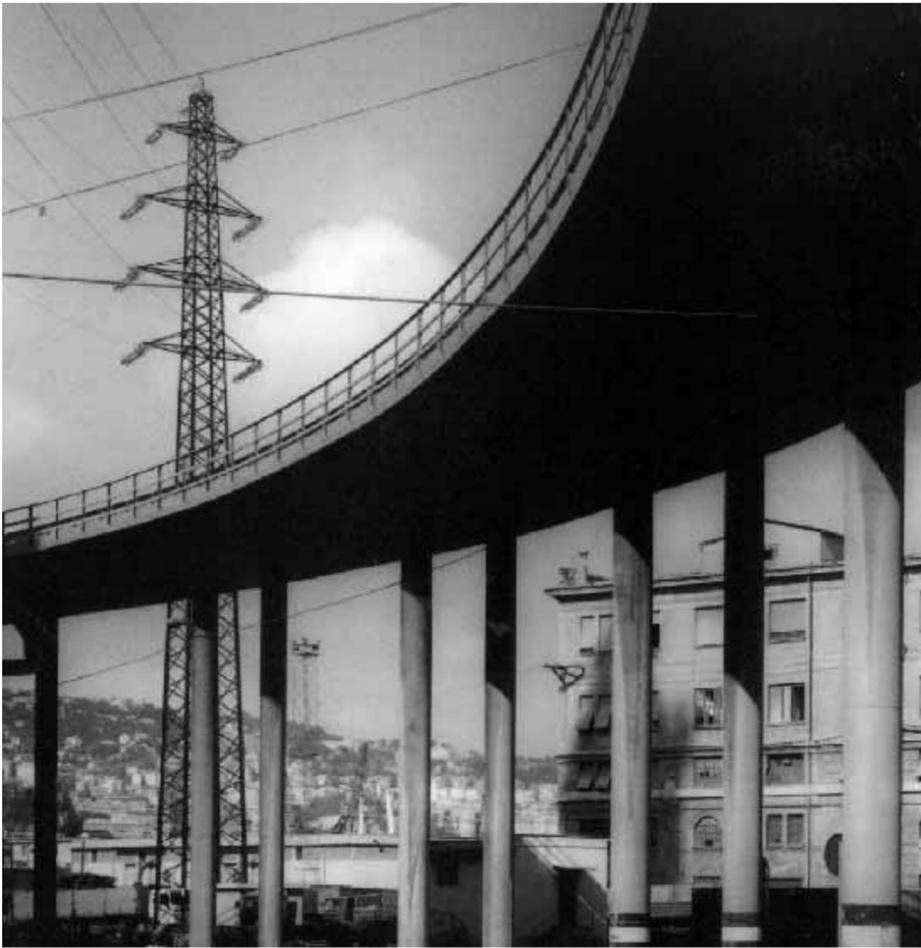
Apertura dei lavori nel 2000 Cantieri anche sull'Aurelia

Il grande raccordo autostradale di Genova diventerà uno dei punti cruciali della nuova dorsale tirrenica. Governo, Società Autostrade, Anas, Regione Toscana e Regione Lazio hanno infatti steso il protocollo d'intesa per il completamento dell'autostrada che corre in riva al mare. A metà aprile ci sarà la firma definitiva e la presentazione del piano della commissione tecnica. Tra l'estate e l'autunno saranno avviate le trattative per assegnare l'opera in concessione ad una società. I lavori inizieranno l'anno prossimo e dovrebbero essere completati nel 2003 con una spesa

prevista di 1.000 miliardi.

In pratica tra Rosignano e Civitavecchia si lavorerà per quanto possibile sull'Aurelia che verrà ristrutturata e messa in sicurezza con le corsie d'emergenza. Poi si andrà a toccare un nuovo percorso. Il completamento della Rosignano-Civitavecchia comporterà un aumento dell'8-10% del traffico sulla dorsale tirrenica dove già oggi, nel tratto Livorno-Sestri Levante, si assiste ad un incremento annuo medio del 4%.

Cosa accadrà nel nodo autostradale della città della Lanterna nel 2003 quando si potrà andare da Genova a Roma in autostrada sulla dorsale tirrenica? Ecco perché risulta indispensabile che il raccordo autostradale genovese sia avviato in contemporanea con il nuovo «corridoio» del mare, vera alternativa all'Autostrada del Sole. Sfasare le date e posticipare di qualche anno l'opera genovese significherebbe infatti decretare la paralisi di un'autostrada che a Genova è già saturata e corre quasi interamente in città.



Basilico

Un "nodo" da 100 milioni di mezzi all'anno

Questo il volume di traffico intorno a Genova. Il ruolo delle ferrovie

GENOVA Cento milioni di mezzi all'anno nel nodo autostradale di Genova: una cifra da capogiro che rende inquieto il sonno di molti cittadini ma soprattutto di Graziano Mazzarello, vice-presidente della Regione Liguria e assessore ai trasporti della giunta di centro-sinistra. Una situazione che nel giro di due anni dovrebbe avere una svolta con il progetto esecutivo della nuova bretella autostradale.

Comesi è sviluppata, chiediamola a Mazzarello, l'idea del grande raccordo autostradale genovese?

«Siamo partiti dal fatto che il nodo autostradale genovese è intasato e con un trend di aumento esponenziale del carico. Non abbiamo una tangenziale come altre grandi città e siamo in presenza di due porti sullo stesso tratto di costa, quello di Voltri e quello di Genova, oltre che quello di Savona. Lo sforzo è quello di spostare più traffico possibile su ferrovia, ma l'aumento della movimentazione portuale è rapido ed elevato (da 300 mila teu di 4 anni fa agli attuali 1.300.000). Inoltre l'autostrada è più stretta di altre, non possiede corsie d'emergenza e transita completamente in mezzo alla città. Di qui l'idea di un raccordo che trasferisca il traffico passante da dentro il nucleo urbano ad un'area di cintura.»

Ci sono i fondi disponibili per la progettazione dell'opera?

«Avevamo a disposizione 8 miliardi dell'accordo di programma Stato-regione del '93 ed abbiamo realizzato una prima intesa sul tracciato. La priorità di questo anello è nel ponente di Genova: un'area cittadina che pur avendo un porto che potrebbe arrivare presto a 2 milioni di container, possiede solo una strada, la vecchia Aurelia. Il Cipe ha deliberato che 6 degli 8 miliardi possono essere impegnati nella progettazione della nuova bretella. Siamo quindi arrivati alla firma della convenzione su cui c'è l'accordo della Società Autostrade e dell'Anas per partire subito con la progettazione. Il nodo autostradale di Genova è dunque una priorità nazionale. E la realizzazione del raccordo è pienamente inserita nella convenzione tra Società Autostrade e Anas. Si è dunque sbloccata una situazione che qualche anno fa si era sviluppata su un'ipotesi bocciata dai cittadini perché prevedeva un altro

affronta il nodo genovese ci sarà un inevitabile intasamento dentro la città di Genova con costi che riteniamo insopportabili.»

Quest'opera servirà a integrare maggiormente Genova e la Liguria nei traffici internazionali?

«Nel momento in cui è tornata centrale la questione della portualità e della logistica, oltre che quella del turismo, si è cercato di correggere la marginalità di cui ha sofferto la Liguria con un'ottica più vasta, comprendente tutto l'arco costiero occidentale. Abbiamo operato per sbloccare mi-

UN SISTEMA INTEGRATO
Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

Il movimento di merci nei tre porti liguri è in rapido aumento

ora in considerazione di una ripresa del trasporto marittimo e intermodale poniamo l'esigenza di un giusto riequilibrio tra nord e sud ed avanziamo una proposta, quella del corridoio tirrenico. Si tratta dell'organizzazione di un sistema intermodale che ingloba l'autostrada del mare nord-sud, la rete autostradale, quella ferroviaria, gli interporti.»

E per i pendolari che confluiscono a migliaia a Genova ogni giorno ci saranno delle novità?

«Visto che il trasporto pubblico è metropolitano delle ferrovie passerà di competenza regionale, abbiamo deciso di acquistare quattro treni moderni per i pendolari. Il primo entrerà in funzione a febbraio del 2000.»

Ci sono dei progetti per il trasporto urbano?

«Con la riorganizzazione del nodo ferroviario le linee di costa e quella della Valpolcevera diventeranno metropolitane. Poi esiste la linea metropolitana già in funzione e in via di potenziamento. Il punto nodale è la Val Bisagno che è servita solo su gomma. L'impegno è per un modulo particolare su cui esiste un finanziamento di 50 miliardi: un «people mover» o una tranvia leggera compatibile con l'ambiente»

M.F.

