

**Aurelia Bis e Casello Albamare: speriamo che "facciano gli Indiani"!.....**

Tratto Vadodara-Mumbai della "National highway No 8"



Nel 2008 è stata presentata la sesta edizione del Rapporto della Società Geografica Italiana, intitolata con perspicuità: «L'Italia delle città, tra malessere e trasfigurazione» (1).

Il Presidente della Società, F. Salvatori, nell'introduzione precisa: «L'Italia è attraversata da profondi momenti di riassetto, che, da un lato aprono prospettive assai positive di assoluto interesse per il progresso del sistema territoriale nazionale, dall'altro lato non sono assenti fenomeni di profondo malessere e di declino, cui occorre porre freno attivando meccanismi di contrasto».

Tale considerazione non meraviglierà certo chi abbia l'opportunità di visitare le contrade straniere o, perlomeno, di attingere dai diari di viaggio scritti, sin dai tempi di Erodoto, da illuminati giramondo.

Trovandomi per lavoro all'estero, mi capita talvolta di scoprire realtà locali assai diverse dagli scenari edulcorati dei consueti itinerari turistici e - nel mio piccolo - sono portato a fare confronti con quanto ogni giorno osservo nei miei borghi natii.

Qualche settimana fa, nello Stato indiano di Gujarat, muovendomi tra Vadodara e Mumbai, sono rimasto letteralmente stupito dal fatto che, salvo la permanenza di alcuni cantieri, una modernissima arteria a 6 corsie (3 per direzione), percorsa da un traffico disciplinato, avesse preso il posto di quella che, soltanto sei mesi prima, era una carrozzabile - malamente asfaltata ed in parte ancora sterrata - transitata, in modo caotico e spericolato, da mezzi di ogni sorta. Le foto da me scattate nel settembre 2008 ed agli inizi di marzo 2009 documentano le notevoli differenze.

Le sorprese non finiscono qui: fonti del settembre 2006, reperite su internet (2), citano l'avvenuta approvazione da parte delle autorità pubbliche del progetto del tratto Vadodara - Mumbai della "National highway No 8", che connette New Delhi and Mumbai. Un'opera dal valore di 32 miliardi di Rupie (circa 500 milioni di €), lunga quasi 500 km e da ultimare entro il giugno 2008. *Ahime! ... Pure nel "Continente misterioso", sempre più prepotentemente presente sul mercato mondiale, esistono i ritardi!*

E' sorto quindi spontaneo un paragone con i lidi nostrani, in cui, a causa della singolare geomorfologia e del contesto urbano fortemente antropizzato, realizzare vie di comunicazione è un'impresa di notevole impegno. Lo sapevano bene i grandi costruttori di strade dell'antichità, cioè i Romani, i quali concepirono, per la parte di Aurelia che percorre la Riviera di Ponente, un tracciato, che, anziché spingersi all'interno, si mantiene vicino al mare, toccando i numerosi centri costieri.

Nonostante una circolazione col tempo divenuta gravosa, la maggior parte delle località rivierasche non è a tutt'oggi provvista di una variante o di una tangenziale, che ne eviti l'attraversamento; non sono mancate in passato iniziative al riguardo, purtroppo spesso arenatesi per via di altre priorità o, sciaguratamente, di polemiche, ritardi e contrattamenti, tra crisi di Governo, progetti, appalti e relativi bandi....

Per il levante savonese si tratta di questioni storicamente non misurabili a decenni, ma a secoli: per esempio, fino agli anni Venti del Novecento fra Savona ed Albisola non esisteva un collegamento costiero. Per raggiungere Albisola, era fruibile unicamente il tortuoso percorso che, dall'attuale piazza Diaz, attraverso la galleria del Garbasso, sale in Valloria per discendere al ritano Termine. Nel 1906 fu proposta la costituzione di un "Consorzio per lo studio di un progetto di strada a mare Savona-Albisola". I lavori per la litoranea Savona-Albisola ebbero finalmente inizio solo nel 1929 e la stessa fu inaugurata nel 1931 (6).

Si è instaurato un teatrino a cui ci siamo abituati fin da quando avevamo i pantaloni corti: puntualmente arriva qualcuno a dire - apertis verbis - che la soluzione per la mobilità tra Albisola e Savona è a portata di mano.

Ancora ultimamente, le cronache (4) hanno annunciato gaudiosamente a una cittadinanza preoccupata per altre cose, stufo e distratta, che, al termine dell'ennesimo gran consesso di amministratori, è stato proclamato l'avvio di uno studio di fattibilità, in accordo con le parti competenti, sulla nuova connessione tra l'Aurelia bis ed il nuovo casello autostradale di Albamare.

Opere tra loro complementari, che dispiegherebbero effetti benefici sulla situazione viaria tra Albisola e Savona, attualmente vissuta da residenti e non come una delle emergenze principali, siccome questo tratto è completamente strangolato dal traffico.

Si coronerebbe così di successo lo strenuo impegno dell' Ing. Paolo Forzano, promotore, con il Comitato da lui capitanato, di un'idea significativa, che trae spunti da valutazioni, più volte fatte tra gli anni '50 ed oggi, sulla possibilità di posizionare un casello nella valletta tra Ranco, Bosco delle Ninfe ed Albamare.

Secondo altre recenti notizie (5), l'ultima versione di progetto dell'Aurelia Bis dovrebbe essere in fase di gara e si prevederebbero per i lavori: inizio entro la fine dell'anno ed il completamento nel 2013.

In simili casi, però, il condizionale è d'obbligo, perché non sono da escludere ulteriori intoppi. Tanto più che per l'Aurelia Bis pendono ricorsi presentati da privati contro gli espropri al vaglio del Consiglio di Stato e per il nuovo casello non è scontato un immediato parere favorevole da parte della Società Autostrade. Per di più, complicazioni varie potrebbero emergere dai piani regolatori.

Visto poi il costo stimato dell'Aurelia Bis: 239 milioni di euro, per il Casello Albamare non mi sono ad oggi noti riferimenti, le prospettive sono alquanto demoralizzanti; stando ai dati elaborati dal Dipartimento politiche di sviluppo (Dps) del Ministero dello Sviluppo Economico e riportati da "Il Sole 24ore" nell'aprile 2008 (3), per realizzare, nel settore dei trasporti, un'opera pubblica di valore superiore ai 50 milioni di euro occorrono mediamente quasi 11 anni, fino a ridursi a 4 anni e mezzo per quelle tra 5 e 10 milioni.

Ulteriormente, umori contrastanti si levano sia dai vari comitati civici che dalle disparate liste, che si fronteggeranno durante il rinnovo amministrativo di fine primavera: per taluni addirittura l'Aurelia Bis - di per sé - potrebbe non costituire assolutamente il rimedio migliore ai problemi annosi del territorio, perché non basata su una valida analisi delle connessioni autostradali ed urbane per Savona ed Albissola.

Occorre considerare infine il vezzo persistente usato dai nostri politici per farsi notare, acquistare consensi ed affermarsi: il ricorso alle ovvietà irrefutabili, che, permeando tutta la comunicazione contemporanea, trova il proprio fondamento paradigmatico nei messaggi pubblicitari nel caso del mercato e in promesse elettorali, nel caso della politica appunto.

Un problema ritenuto irrisolvibile è spesso in realtà frutto di errate scelte politiche talora motivate più da scelte ideologiche che da scelte tecniche e di buon senso.

Se, mutatis mutandis, anche gli attuali propositi dovessero venire accantonati, come più volte avvenuto in passato per altri, forse meno validi o condivisi, si innescherebbe un'ulteriore scandalosa spirale di procrastinazioni, che celerebbe null'altro che inspiegabili inerzie e dissidi, contrastanti con una vera volontà di addivenire ad una concreta conclusione, improrogabile e compatibile con i vari interessi pubblici e privati in gioco.

Per tutte queste ragioni, negli anni duemila a Savona e dintorni non resta che augurarsi che si avveri una boutade: i nostri attuali rappresentanti nelle istituzioni (comuni, provincia, regione), diversamente dai precedenti, una volta tanto **"facciano gli Indiani"**...visto che i progetti, la capacità tecnica e..., per il momento, fors'anche le finanze non mancano.

Non tanto nel senso di fingere, di non capire o di non sapere al di fuori dei periodi elettorali, perché torna comodo non ricordarsi di promesse mai mantenute, quanto piuttosto per dare prova, **al pari dei propri omologhi in un paese terzomondista**, di essere in grado di adottare, con efficacia e tempestività, i provvedimenti necessari ed urgenti per conferire al comprensorio capacità di attrattiva ed eccellenza nei servizi.

Marzo 2009

Ing. Antonio Rossello

1. [www.radioradicale.it/scheda/258044/litalia-delle-citta-tra-malessere-e-trasfigurazione](http://www.radioradicale.it/scheda/258044/litalia-delle-citta-tra-malessere-e-trasfigurazione)
2. <http://economictimes.indiatimes.com/articleshow/2027089.cms>
3. <http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Economia%20e%20Lavoro/2008/04/realizzazione-opera-pubblica-11-anni.shtml?uuid=c36a09c2-0536-11dd-bdea-00000e251029&DocRulesView=Libero&fromSearch>
4. <http://ilsecoloxix.ilsole24ore.com/savona/2009/03/11/1202143858426-a10-nuovo-casello-savona-albissola.shtml>
5. <http://www.truciolisavonesi.it/articoli/numero147/aurelia.htm> e <http://www.truciolisavonesi.it/articoli/numero189/albamare.htm>
6. Atti della Società Savonese di Storia Patria. Vol.VIII, 1925. Savona, Tipografia Savonese, 1925. - Bruno, Federico: *La strada a mare Savona - Albisola Marina e le sue vicende storiche*. pp. 125-138.