

# 49. Mozione

## Massimo Arecco

**Alla cortese attenzione del Segretario Nazionale della Lega Nord Liguria**

Dipartimento infrastrutture – urbanistica

### **OGGETTO: PROPOSTE RACCOLTE DAL RESPONSABILE DEL DIPARTIMENTO. SINTESI FINALE**

Savona, li 09/09/2013

#### **Premesse**

La vittoria dell'On. Maroni in Lombardia ha concretizzato la fattiva possibilità per cui la Macro Regione del Nord si trasformi in realtà politica, economica, identitaria.

Da tale progetto non potrà essere esclusa la Liguria, in virtù di ragioni storiche, economiche e sociali che da secoli legano i popoli piemontesi e lombardi.

I porti della Liguria sono indispensabili per garantire alle merci prodotte nell'area padana di raggiungere i mercati internazionali.

La Liguria è la naturale destinazione del turismo del Nord.

In un'ottica di sistema, i porti liguri costituiscono inoltre la naturale integrazione e surrogazione di Venezia e Trieste.

Di seguito si elencano i principali interventi infrastrutturali necessari per favorire e sviluppare il legame della Liguria con la macro area padana.

In particolare, delle varie proposte raccolte, si è ritenuto utile e strategico privilegiarne una di esse, allo scopo di concentrarvi le risorse finanziarie disponibili e reperibili.

Proposte:

#### **1) Area genovese**

Terzo valico autostradale e Gronda autostradale di ponente;

Terzo valico ferroviario

#### **2) Area savonese / albisole / sassellese / varazzino / valle Bormida**

Casello autostradale denominato "Albamare", nel tratto compreso tra Savona ed Albisola Superiore, lungo l'autostrada denominata A10

Il progetto è portato avanti da anni dal comitato di cittadini sorto per risolvere in maniera definitiva la problematica del traffico in entrata ed uscita da Savona, proveniente dalle Albisole, da Varazze e dal sassellese.

Detta infrastruttura, da porsi a carico della "Società Autostrade", dovrebbe essere collegata alla costruenda Aurelia bis.

Benefici: decongestionamento viabilistico dell'intera area gravitante su Savona, proveniente dalla valle Bormida, dal sassellese e dal varazzino.

Con la chiusura dell'ospedale di Cairo Montenotte, si creerebbe una comoda via di accesso all'ospedale di Savona, in quanto il casello Albamare sarebbe ubicato a breve distanza dal nosocomio.

### **3) Portualità di Savona – Vado Ligure**

Creazione di un tunnel (in parte sottomarino) che colleghi il porto di Savona con la costruenda Aurelia bis e, soprattutto, tramite il casello “Albamare” con le autostrada A10 e A6.

Attualmente il porto di Savona è congestionato dal traffico dei camion e, soprattutto dei pulman dell'area crocieristica, che si riversano sull'Aurelia, creando ulteriori problemi di traffico ad un'arteria già fortemente intasata.

Per quanto concerne il porto di Vado Ligure, si ritiene strategica la realizzazione della piattaforma denominata Maersk.

Diventa altresì determinate creare un nuovo casello autostradale che, in località Bossarino (Vado Ligure), permetta ai mezzi pesanti di uscire dall'area portuale e di immettersi sulla rete autostradale (A10 ed A6).

### **4) Ambito Vado Ligure / Bergeggi / Noli / Spotorno**

Creazione delle “Terme del mare”, da realizzarsi a Vado Ligure, le quali, sfruttando l'acqua marina e il calore delle acque utilizzate per il raffreddamento della turbine della vicina centrale elettrica Tirreno Power, permetta di creare una valida offerta turistica per il comprensorio.

Creazione di attività legate alle attività di allevamento ittico di qualità, ottenuto anch'esso sfruttando l'acqua di mare e le acque di raffreddamento delle turbine della centrale Tirreno Power.

### **5) Ambito Albenga / Borghetto Ceriale / Loano / Valle Bormida**

Realizzazione della bretella autostradale Carcare – Predona – Albenga.

Previo uno studio ambientale rigoroso, partecipato dalle popolazioni locali, si ritiene strategica la creazione della bretella indispensabile per collegare direttamente il basso Piemonte con l'albenganese e l'imperiese.

### **6) Venimiglia / Limone / Cuneo**

Mantenimento e potenziamento della linea ferroviaria Ventimiglia – Cuneo.

Tale linea ferroviaria, che transita in parte per il territorio francese, non deve essere assolutamente depotenziata; essa costituisce una fondamentale linea di collegamento tra la Liguria, la Costa azzurra ed il Piemonte.

### **7) Chiavari**

Realizzazione della “Gronda” (compreso il collegamento con Chiavari e Rapallo, realizzato aggirando Genova) e del terzo valico.

### **8) La Spezia**

Potenziamento della linea ferroviaria denominata “pontremolese”.

### **9) Urbanistica**

I nuovi piani regolatori Liguri devono essere predisposti sulla base del motto “Salviamo il paesaggio”.

Devono essere ridotti al minimo i nuovi insediamenti residenziali, a vantaggio di quelli esclusivamente turistici.

Al contempo occorrerà valorizzare il patrimonio edilizio esistente.

La salvaguardia del territorio deve essere finalizzato alla valorizzazione dell'ambito naturale.

Il paesaggio è la vera industria della Liguria.

\*\*

## **Conclusioni – Opere ritenute prioritarie per lo sviluppo ligure e per il collegamento con la Macro Regione del Nord**

### **Area genovese**

#### **Terzo valico autostradale e Gronda autostradale di ponente.**

#### **Terzo valico ferroviario.**

Le opere in questione sono oggetto di discussione e scontri politici vecchi ormai di decenni.

Premesso che sono da ritenersi prioritarie per lo sviluppo futuro di Genova (e quindi dell'intera Liguria), non occorre dimenticare che le soluzioni progettuali ad oggi presentate hanno sollevato le giuste proteste di numerosi cittadini riuniti in comitati, sorti spontaneamente nella Valle Polcevera.

Le principali motivazioni della protesta sono legate a timori di natura ambientale, per gli espropri previsti e perché il territorio si sente abbandonato a seguito di decenni di governo delle amministrazioni locali di sinistra.

Recentemente i Verdi locali ed in particolare SEL hanno cavalcato tali proteste, chiedendo in Parlamento di rivedere le stime dei traffici, di effettuare ulteriori analisi dei flussi merci previsti, preliminarmente all'avvio della realizzazione di qualunque opera.

Tale tattica politica della sinistra estrema è in contrasto con la linea del Presidente Burlando, del PD ligure, dei sindacati, degli edili genovesi e degli operatori portuali.

Il Sindaco Doria si trova a gestire una situazione di notevole difficoltà, per cui non assume decisioni in merito.

La Lega Nord Liguria ritiene che le predette opere debbano essere integralmente finanziate e realizzate, per il bene dell'intera regione e per creare un volano economico occupazionale virtuoso per l'intera economia del Nord.

La linea strategica da seguire, deve però marcare in maniera netta che le peculiarità e le problematiche del territorio non possono essere trascurate.

Le giuste proteste della popolazione della Valle Polcevera debbono essere ascoltate, per cui le società impegnate (società Autostrade e RFI per la parte ferroviaria) debbono essere poste nelle condizioni per cui i tracciati definitivi dovranno recepire le proposte del territorio.

Ciò dovrà avvenire anche nel caso in cui il costo finale delle opere subisse un incremento economico (peraltro il finanziamento della parte stradale deriva in prevalenza dal pagamento dei pedaggi che gli automobilisti subiscono dall'anno 2004).

In secondo luogo, nei territori attraversati dalle infrastrutture dovranno essere realizzati interventi di riqualificazione ambientale, oltre a prevedere specifici interventi compensativi di mitigazione dei disagi provocati: per esempio previo impegno della Regione Liguria a mantenere i presidi ospedalieri presenti (in predicato di chiusura), di riduzione della fiscalità locale, di miglioramento della rete locale autostradale e della dotazione di mezzi pubblici per l'intera vallata.

Tale procedura di approccio alla soluzione del problema, consentirebbe di ottenere vistosi vantaggi in termine di consenso politico (a scapito dei partiti di estrema sinistra che cavalcano la protesta) e in virtù della forte spinta politica impressa dai Governatori delle Regioni del Nord consentirebbe finalmente l'avvio di opere ferme ormai da decenni.

Il responsabile del Dipartimento

Dott. arch. Massimo Arecco