

ANDREA BIGNONE (ITALIA NOSTRA)

«A che cosa serve un'opera che assorbirà soltanto il 26 per cento del traffico?»

«**Q**uello che ancora non è stato dimostrato è l'utilità della gronda, anzi: i dati forniti da Autostrade dicono che non serve, perché assorbirebbe, al massimo, il 30 per cento del traffico». Lo afferma Andrea Bignone, responsabile del gruppo mobilità di Italia Nostra, che sta seguendo il "dibattito pubblico". «Il "dibattito pubblico" è certamente da sostenere, perché per la prima volta Autostrade è stata costretta a rendere pubblici dati e documenti che non aveva mai dato e che, probabilmente, senza il "dibattito pubblico", non avrebbe mai fornito» commenta Bignone che, però, su questi dati ha molto da dire. «Il fatto che la stessa commissione che gestisce il "dibattito pubblico" - osserva - abbia chiesto di rivedere, al ribasso, i dati di crescita del traffico e che, dopo, Autostrade abbia previsto una riduzione del 50 per cento del traffico portuale nel 2025, la dice lunga sulla superficialità dei dati forniti. Senza contare le numerose contraddizioni che si registrano e il fatto che Autostrade non disponga o comunque non abbia fornito dati aggiornati». Altri limiti individuati riguardano la poca chia-



Andrea Bignone

rezza sulla distinzione fra traffico merci e leggero e la «mancanza di una visione della mobilità nel suo complesso: non si citano mai le ferrovie - osserva Bignone - ma solo le auto, in una visione completamente autocentrica». Quindi la questione di fondo: «I dati forniti da Autostrade - spiega l'esponente di Italia Nostra - non giustificano la realizzazione della gronda che ormai anche loro definiscono un raddoppio della A10. La previsione, infatti, è quella di uno spostamento del 25-26 per cento del traffico, 30 al massimo, il che vuol dire che il 70 per cento del traffico resta a Genova e che la nuova infrastruttura sarà inutilizzata per il 70 per cento. Certamente l'opera serve ad Autostrade, ma la

situazione in città di fatto resterebbe invariata, anzi, viste che - sottolinea Bignone - non si prevede neppure il declassamento del tratto urbano della A10, il rischio è che, con la nuova strada a mare e l'allargamento di lungomare Canepa, si congestioni tutta la viabilità a mare urbana, con possibili ripercussioni anche su corso Italia, soprattutto se si realizzerà il tunnel sotto il porto». Il rischio, quindi, secondo l'ambientalista, è che «prima si faccia l'opera e poi la si giustifichi. L'opzione zero - spiega - non significa non fare niente, ma conoscere e studiare il territorio per capire se può sostenere un'opera. Se si verifica che quell'opera non è sostenibile, non significa che non si debba fare nulla ma che si può fare un'altra opera». Dall'amministrazione comunale che, almeno fino a un certo punto del dibattito pubblico è rimasta «al buio», Bignone si aspetta quindi che, pur avendo escluso l'opzione zero, abbia «il coraggio di dire che se i dati confermeranno che la gronda non serve, non si farà. Al suo posto si potrà realizzare un'opera utile davvero alla città».

[a.c.]

