

IL PRIMO INCONTRO DI APPROFONDIMENTO

Gronda e traffico

La guerra dei numeri

Processo ad Autostrade

Numeri, previsioni, proiezioni ma, alla fine, i conti della gronda "non tornano". E' l'impressione con la quale si esce dal Salone del Maggior Consiglio di Palazzo Ducale dove ieri mattina, per oltre tre ore, si è discusso intensamente, ma tranquillamente, della gronda e degli scenari di traffico e della mobilità, nell'ambito del primo incontro tematico che ha aperto la seconda fase del "dibattito pubblico". Incontro seguito, anche ieri, da comitati anti-gronda e ambientalisti, ma durante il quale il dibattito e le contestazioni non sono mai saliti di tono.

Che il tema fosse spinoso era noto, viste le obiezioni già mosse allo studio trasportistico di Autostrade per l'Italia dalla commissione che gestisce il "dibattito pubblico" e da diversi tecnici esterni. E ieri si è avuta la conferma di quanto resti controversa, sulla base dei dati trasportistici, la giustificazione della gronda, visto che da più parti sono stati di nuovo contestati i numeri forniti da Autostrade e il modo in cui è stato impostato il raffronto fra i cinque tracciati. E il presidente della commissione, Luigi Bobbio, ha confermato, infatti, che questo tema sarà ulteriormente approfondito da un apposito gruppo di lavoro.

Ad aprire la rassegna numerica è stato Franco Righetti, consulente esterno (come ci ha tenuto a precisare dopo) di Spea, la società di progettazione di Autostrade. Righetti è partito dagli «oltre 60 mila veicoli al giorno che attraversano il nodo di Genova, con picchi che in estate possono raggiungere gli 80 mila», e dai «73 mila veicoli al giorno in transito sul ponte Morandi dove, per avere condizioni di sicurezza adeguate - ha spiegato - servirebbero due corsie in più per ogni direzione di marcia». Ben più fosca la situazione delineata sulle "turbative da traffico" (code, rallenta-

menti e incidenti). «Sul Polcevera - ha affermato - per 290 giorni all'anno c'è una turbativa, con effetti che ricadono su tutto il nodo genovese. Tutto questo significa 450 mila ore di tempo perso all'anno, e che per il 56 per cento dell'anno le condizioni di servizio sono inadeguate».

Alla relazione di Righetti ha immediatamente replicato l'architetto Paolo Rigamonti, dell'Inu (Istituto nazionale di Urbanistica) Liguria, per dire innanzitutto che un'opera come la gronda dev'essere sottoposta alla procedura di «valutazione ambientale strategica per esaminare, da tutti i punti di vista, l'impatto che avrà sul territorio. Noi - ha spiegato - non neghiamo che esistano problemi sul nodo di Genova ma vogliamo chiederci se è adeguata la soluzione individuata. Le previsioni

di Autostrade sull'andamento dei flussi di traffico sono palesemente sovradimensionate: sono stati usati valori medi del decennio 1996-2006, mentre in quel periodo il traffico è decrescente, e si è fatta una proiezione, non una previsione. Fino al 2006, però, il costo del carburante era basso e la congiuntura economica alta: due condizioni che non ci sono più, quindi entro il 2025 non si avrà il 46 per cento di maggiore traffico. E poi è singolare che nelle previsioni, quando entra in gioco la gronda, si passi dai 60-80 mila veicoli al giorno a 110-120 mila. Da dove arriva questo traffico in più? E bisogna comunque considerare che dei circa 47 mila veicoli del traffico di attraversamento, 29 mila non interesserebbero comunque la gronda». Alle obiezioni di Rigamonti, Righetti ha risposto che ai 110-120 mila veicoli si arriva «considerando la gronda e la A10 che, una volta realizzata la gronda, potrebbe assorbire ancora una quota di traffico che adesso per-

corre le strade urbane». Quanto alle previsioni di traffico, «inizialmente erano state fatte sulla base del trend storico, dopo, su richiesta della commissione - ha spiegato Righetti - abbiamo elaborato previsioni di crescita più prudenti e in questi giorni stiamo facendo un'ulteriore analisi sulla base dello stato delle cose attuale. Ma già adesso la situazione è gravissima».

«Facciamo finta di credere ai numeri forniti da Autostrade» ha premesso Maria Rosa Vittadini, docente di Tecniche di analisi urbane e territoriali alla facoltà di Architettura dell'Università Iuav di Venezia, ex direttore generale del servizio di Valutazione ambientale del ministero dell'Ambiente, che si è soffermata sull'ipotesi di tracciato numero 4 (quella che prevede la demolizione e la ricostruzione del ponte Morandi a nord): «Questa è l'ipotesi che Autostrade considera più vantaggiosa - ha spiegato - Con questo tracciato sulla nuova gronda e sulla A10 passerebbero 123 mila veicoli al giorno, mentre adesso sulla A10 ne passano 62 mila e nel 2025 ne passerebbero 89 mila. E' vero che sulla gronda - ha osservato Vittadini - transiterebbero 69 mila veicoli, più di quanti ne passano adesso sulla A10 e quindi con un'analoga compressione, ma sulla A10 ne resterebbero 54 mila, il che vuol dire essere comunque al limite della congestione. Vogliamo raddoppiare tutto il sistema autostradale per essere fra qualche anno nella stessa situazione di adesso? Uno scenario di questo genere dovrebbe preoccuparci». Secondo Vittadini, applaudita dal pubblico, «qui c'è un problema molto grosso e bisogna fare molte cose. L'idea di avere un'autostrada nuova e il declassamento dell'A10, proposta da qualcuno, va bene, ma mi piacerebbe che qui si discutesse non di tracciati alternativi ma di scenari alternativi». Si attendono sviluppi.

ANNAMARIA COLUCCIA

Merella: «Quadro desolante»

«Il quadro complessivo è un po' desolante, Autostrade non ci ha fatto una bella figura ma mi sembra che neanche gli esperti siano d'accordo fra loro». È il commento di Arcangelo Merella, ex assessore comunale al Traffico, presente ieri al dibattito. «A me ha colpito il fatto che Autostrade abbia utilizzato dati per il porto riferiti al 2003, mentre sono già disponibili quelli del 2008 - osserva - È un po' desolante che, dopo anni di discussione, si sia ancora in una situazione di così grande incertezza. Credo, però, che dipenda anche dalle indicazioni che ha dato il committente (il Comune-ndr) anche se è certamente condizionato dal fatto di essere legato a un concessionario». Merella si dice poi favorevole al declassamento del tratto urbano dell'A10 ed è convinto che, comunque, la gronda serva «perché anche se si arrivasse a dividere al 50 per cento, fra gomma e ferro, il trasporto merci, non sarebbe sufficiente. E poi oggi il trasporto dei container su ferro è considerato conveniente solo per distanze di oltre 700 chilometri e l'aumento delle tariffe ferroviarie dal 176 al 213 per cento ha certo inciso negativamente».

Poggi: «Gronda bassa e declassare la A10»

Declassamento del tratto urbano dell'A10 ad Aurelia bis e una chiara opzione per l'ipotesi di gronda bassa (più per quella con la ricostruzione del ponte Morandi a sud che a nord). Sono le scelte sostenute da Giovanbattista Poggi, direttore generale della direzione centrale programmazione e pianificazione strategica della Regione, intervenuto ieri, però, solo «come veterano», avendo seguito fin dall'inizio, come tecnico in Comune, la vicenda gronda. «Bisogna confrontare pochi numeri in modo chiaro - ha spiegato Poggi - Il problema acuto sono i camion sull'A10. L'obiettivo è quello di non far più passare i mezzi pesanti sul tratto urbano della A10 e, quindi, di declassarla per farla diventare Aurelia bis». Quanto ai cinque tracciati della gronda: «La soluzione 1 va scartata perché è difettosa, con la soluzione 2 - ha sottolineato - solo il 40 per cento del traffico leggero si sposterebbe sulla gronda, mentre con le ipotesi 4 e 5 il rapporto è rovesciato e il 65 per cento del traffico si sposta sulla gronda. L'unica autostrada vera, quindi, è questa».

Gabrielli: «I conti non tornano»

«Sinceramente ho dei dubbi che la gronda serva». Ad affermarlo non è un "militante" dei comitati anti-gronda ma Bruno Gabrielli, architetto ed ex assessore comunale all'Urbanistica, che ieri ha seguito il dibattito, condividendo l'impostazione dell'Inu (Istituto nazionale di urbanistica) della Liguria. «I conti non tornano - ha commentato Gabrielli - Non sono chiari i dati sull'aumento di traffico, perché basarsi, come fa Autostrade, sulla situazione attuale, significa che c'è un'assenza di politiche per la mobilità. E poi - ha aggiunto - prima della gronda, bisognerebbe incominciare a fare interventi più semplici e a misurare gli effetti che producono».

Sulla necessità d'inserire la questione gronda in uno scenario più complessivo d'interventi per la città, ha insistito Fabio Casiroli, esperto di sistemica e collaboratore di Urban Lab, il quale ha ammesso, ieri, che «al momento i numeri presentati fanno quanto meno discutere».

Contestati dai tecnici
esterni invitati
all'incontro i dati di
Autostrade per l'Italia
sulle previsioni di
traffico e il modo in
cui è stato impostato il
raffronto fra i cinque
tracciati. Righetti
(Spea-Autostrade):
«Ogni anno 290 giorni
di "turbative" sul
ponte Morandi, e 450
mila ore perse per il
traffico»



TECNICI A CONFRONTO, FRA CIFRE E SCENARI



MARIA ROSA VITTADINI (Università Iuav Venezia): «Con il tracciato 4 che Autostrade considera più vantaggioso, ci ritroveremmo nella stessa situazione di congestione di adesso. Si devono fare molte cose, ma bisogna ragionare non su tracciati ma su scenari alternativi»



FRANCO RIGHETTI (Spea): «Le prime previsioni di traffico erano state fatte sul trend storico, poi ne abbiamo elaborato altre più prudenti e in questi giorni stiamo facendo un'ulteriore analisi sulla base dello stato delle cose attuale. Ma già adesso la situazione è gravissima»



PAOLO RIGAMONTI (Inu Liguria): «Le previsioni di Autostrade sull'andamento dei flussi di traffico sono palesemente sovradimensionate. Noi non neghiamo che esistano problemi sul nodo di Genova, ma bisogna verificare se le soluzioni individuate sono adeguate»

