

La ricerca

Uno studio dell'Istituto Internazionale delle Comunicazioni analizza tutto il traffico che potrebbe essere deviato sulla nuova arteria

# Effetto gronda, cinquantamila auto in meno in città

MASSIMO MINELLA

**P**RENDETE cinquantamila veicoli e toglieteli da tutte le arterie del nodo di Genova per farli riapparire su un qualcosa che ancora non esiste, la gronda. L'Istituto Internazionale delle Comunicazioni, su incarico del gruppo delle imprese che sostiene il progetto "Gronda di Genova", ha passato in rassegna ogni singolo tratto autostradale attraversato oggi da auto e mezzi pesanti, poco meno di cinquantamila al giorno, un'interminabile colonna di decine di chilometri, spesso schiacciata in coda e costretta a continui "stop and go" che liberano gas nell'aria e mettono a dura prova le arterie dei conducenti. «Non si tratta solo di spostare da una parte all'altra questo traffico — commenta Paolo Odone, presi-

dente della Camera di Commercio di Genova — Ma di creare le condizioni per rendere più scorrevole lo stesso, con evidenti vantaggi dal punto di vista ambientale. Il nodo di Genova, svuotato da auto e mezzi pesanti dirottati sulla gronda, renderebbe infatti molto più scorrevole la viabilità e lo stesso varrebbe per la gronda, con un bilanciamento del trasporto». Odone è a Roma, dove ha appena finito di presiedere i lavori di Uniontrasporti e si prepara a

guidare la delegazione europea delle cento camere di commercio interessate alla realizzazione del corridoio 24, la Genova-Rotterdam, che sarà ufficialmente presentata a Genova da sei ministri dell'Unione Europea il prossimo 26 maggio. «La situazione del trasporto ha ne-

cessità di soluzioni rapide — spiega Odone — Continuando a restare fermi siamo obbligati all'isolamento». Da qui, la necessità di costruire nuove arterie, il corridoio 24, il terzo valico, la

gronda. E non si tratta, sostiene l'Istituto delle Comunicazioni, "solo" di decongestionare l'attuale percorso del nodo, che a questo punto verrebbe ad assumere una funzione urbana, ma di ridurre «la concentrazione di agenti inquinanti in piena area urbana» e di ridurre «i rischi di incidente su una infrastruttura oggi non più adeguata».

Visto dall'alto, il "nodo" genovese appare realmente come un incrocio perverso di tratti stradali e autostradali, un dedalo che troppo spesso costringe auto e mezzi pesanti a soste lunghe e molto costose, per la perdita di tempo che blocca le attività. E i

costi "del non fare", quantificati nelle scorse settimane aprivano scenari inquietanti. Nel solo tratto Genova Ovest-Bolzaneto, per fare un esempio, le ore di coda annue sono state nel 2007 900, come dire 37 giorni e mezzo in fila o, se si preferisce, 2 ore e mezza al giorno, sette giorni su sette. E i costi: 1,2 milioni di euro al giorno è la strabiliante valutazione economica del tempo perso in coda per gli automobilisti e 360 mila euro al giorno quella per i camionisti.

«Secondo le analisi condotte per il nostro gruppo — continua Odone — la gronda, una volta realizzata, potrebbe essere utilizzata da più di quarantamila veicoli al giorno. In questo modo si eviterebbe a un'area urbana così densamente popolata, che ha subito per decenni l'aggressione dell'inquinamento, di poter tornare a respirare».

**Il testo elaborato per il gruppo di imprese coordinato dalla Camera di Commercio**

**Il traffico deviato sulla Gronda**

