

Gronda, attacco alle Autostrade

Gli esperti contestano i dati forniti: "Sul traffico numeri gonfiati"

DONATELLA ALFONSO

ICONTI non tornano: sulla Gronda di ponente, o meglio sui calcoli che la sostengono, piombano macigni. E il dibattito pubblico, finalmente diventato un confronto nel primo incontro tematico dedicato al traffico, porta non solo l'opposizione di chi sostiene l'opzione zero, ma molti dubbi confortati dai numeri. Mentre dalle Ferrovie arriva una netta chiusura ad una delle infrastrutture caldegiate come alternative alla gronda, cioè il completamento della bretella Voltri-Borzoli: nessuna intenzione di realizzarla, conferma Gianfranco Mercatali direttore Rfi in Liguria. Ma la grande confusione ruota su numeri degli attraversamenti: attuali e in prospettiva. «Nessuno nega che il traffico ci sia, e che ci vogliano soluzioni: ma quelle proposte dalla società Autostrade sono sovradimensionate» dice Paolo Rigamonti, responsabile ligure dell'Inu, istituto nazionale di urbanistica. Si fa silenzio nel salone del Maggior Consiglio, pieno nemmeno a

metà, peraltro, tra comitati, tecnici e amministratori misti. «Il problema non è confrontare cinque percorsi, ma se mai in questi sistemi» rincara poco dopo Maria Rosa Vittadini dello Iuav di Venezia, ricordando la necessità di considerare il raddoppio della A10 in un sistema complessivo che interessi ferrovie, viabilità urbana esistente in via di realizzazione. Gian Poggi, direttore della programmazione in Regione dopo vent'anni a capo dell'Urbanistica in Comune, ma, soprattutto, come dice lui, «veterano» della Gronda: «Il problema sono i dati attuali, sul sito ce ne sono fin troppi, e dobbiamo invece confrontarne pochi e in maniera chiara». Ultima randellata, quella di Paolo Beria del Politecnico di Milano: «Tra questi dati ne manca uno, fondamentale: l'analisi dei costi e benefici, che non è indicata in nessuna maniera.

Si parla di ore perdute nell'attraversare il nodo genovese, ma anche che il costo verrà più o meno ammortizzato in dieci anni, considerando però 10 euro per ogni ora guadagnata, ma dai calcoli che abbiamo fatto noi, per recuperare 4 miliardi e mezzo ci

vorrebbero mille anni!». Suda freddo Franco Righetti, consulente trasportistico delle Autostrade, lasciato solo a vedersela non solo con il variegato mondo degli antigronda, ma colpito anche dal fuoco amico di tecnici e istituzioni: «A parte quei dati che fanno riferimento al 2025, ne abbiamo altri relativi alla situazione attuale. Ora transitano 75 mila veicoli al giorno su ponte Morandi, ma la domanda entro il 2025 salirà di 25 mila unità. Servirebbero due corsie in più per direzione», ripete.

Ma è proprio su questo dato — che arriva ai 110 mila veicoli in movimento sul nodo genovese — che arrivano le bordate: possibile che aumentino solo auto e camion, e non si consideri nessun altro intervento, quello ferroviario in particolare? Il terzo valico c'è o non c'è? Pochi, a dire la verità, sembrano crederci. Ma bisognerebbe comunque considerarlo. «I dati delle Autostrade sono falsi — dice Rigamonti — Secondo la nostra stima i veicoli che ogni giorno attraversano ponte Morandi sono 46.794 e non prevediamo incrementi. Da dove ar-

rivano i veicoli in più ipotizzati?»

Dalla parte dei comitati arrivano grida di giubilo, persino — e non sembra proprio il caso, obiettano in tanti — quando si dice che i traffici portuali sono calati del 40% nell'ultimo anno e quando, come dice Corrado Cavanna della Cgil, si paventa il rischio di una città sempre più isolata fatta di pensionati e di gente che va a lavorare a Milano ogni mattina. Unica certezza della mattinata: il dibattito serve, eccome. Lo ammette, per conto dei comitati, Giampiero Pastorino, che ringrazia apertamente la Vincenzi: un cambio di linea deciso, dopo tanti attacchi. Mentre Luigi Bobbio conferma che, per mettere un po' di chiarezza, si costituirà un tavolo di lavoro di 10-15 persone che riporterà all'ultimo dibattito, quello finale del 29 aprile, i suoi risultati. Ma tutti questi dati non si sarebbero dovuti avere a monte di ogni decisione? Mentre il dubbio serpeggia, l'intervento del rappresentante di Legacoop che ricorda «la grande esperienza in fatto di costruzioni di case» innervosisce i comitati. «Questi si portano avanti per costruire le case nuove al posto di quelle che abatteranno...».



Rigamonti:
"Nessuno nega che il caos ci sia, ma quelle proposte sono gonfiate"

