

Carcare-Predosa, Legambiente: "No a bretella autostradale, bisogna creare alternative all'uso della macchina"

Scritto da [Redazione](#) il 31 ottobre 2012 @ 09:26 In [3, Altre news, Borghetto S.S., Carcare, Viabilita](#) | [No Comments](#)

Legambiente approva in pieno l'azione del comitato "Difendiamo le Nostre Valli" contro il progetto di costruzione dell'autostrada Borghetto-Carcare-Predosa.

"Il metodo usato dal comitato per coinvolgere preventivamente i cittadini in una discussione aperta, dovrebbe essere seguito da tutte le istituzioni statali in vista della realizzazione di quelle opere pubbliche destinate ad avere un grande impatto sul territorio" sostiene Sergio Uras, presidente circolo "Arene Candide" – Legambiente Finale Ligure.

Legambiente ha seguito da vicino il percorso del comitato e ne condivide, oltre al metodo, anche le motivazioni relative ai temi riguardanti l'incidenza ambientali e quelle inerenti le valutazioni dei flussi di traffico. "Il tracciato autostradale proposto ai sindaci dell'entroterra finalese attraverserebbe valli incontaminate delle Alpi Marittime e il danno ambientale sarebbe irreversibile, il paesaggio definitivamente compromesso, la rete delle falde acquifere alterata, i bacini destinati ad inevitabili dissesti per la compromissione dei pendii. L'attrattiva turistica, che è la risorsa più importante di tutta l'area, verrebbe di conseguenza a mancare" spiega Uras.

"Legambiente prende in seria considerazione le valutazioni tecniche del professor Willi Hüsler – docente universitario, noto esperto internazionale di traffico e viabilità – il quale conosce bene questa parte della regione. Egli ha potuto fare già una prima analisi sull'influenza di quest'opera nelle correnti di traffico tra Liguria, Piemonte e Lombardia, basandosi sul tracciato proposto – continua Uras – Tra tutte le motivazioni tecniche, riteniamo utile soffermarci su quelle relative ai picchi di traffico, cioè alle code del fine settimana. Momenti di crisi della viabilità che sembra abbiano motivato le proposte per la nuova autostrada".

"Orbene, dati alla mano, Hüsler sostiene che 'gli spostamenti dei turisti dipendono fortemente dalla stagionalità e dal ritmo settimanale. I tipici 'rientri' formano delle punte con treni esauriti e affollamenti di traffico sulle autostrade, con lunghe code nelle zone dei nodi (Savona, Genova) e degli svincoli in direzione delle grandi città. Non esiste città di una certa grandezza – in Italia e nel resto dell'Europa – dove la rete autostradale sia dimensionata per smaltire questi 'rientri' senza fenomeni di congestione".

"E dice ancora: 'Il meccanismo di mercato è semplice: più diventa facile l'uso dell'auto, più sarà usata l'auto. E la stessa cosa riguarda la ferrovia. La costruzione della bretella punterebbe, con investimenti enormi, nella direzione dell'aumento di traffico automobilistico. Al contrario, l'ammodernamento e il rinforzo della ferrovia (binario doppio) potrebbe eliminare la congestione della linea ferroviaria e fermare la crescita degli spostamenti in auto. Una linea ferroviaria ben attrezzata e a binario doppio è in grado di offrire la capacità di due autostrade a quattro corsie".

"Legambiente ritiene di estremo interesse questo tipo di analisi e ne condivide le conclusioni: per ridurre la congestione stradale è necessario offrire a chi si sposta alternative convenienti all'auto privata" conclude Uras.