



COMUNICATO STAMPA

“DOMANDA INDOTTA”

Poiché lavoriamo da anni sul problema della mobilità cittadina considerandolo argomento essenziale in una nuova visione della città, in merito all’articolo di Riviera Oggi “Bretella collinare urgente e indifferibile” è per noi imperativo comunicare la nostra opinione in merito.

Le questioni legate “all’*affaire* bretella” sono tante e certamente non sono sufficienti poche righe per dettagliarle come si dovrebbe. Saranno senz’altro affrontate in maniera più esaustiva attraverso la presentazione di dati inequivocabili in un nuovo appuntamento pubblico entro poche settimane, a seguito si una conferenza/dibattito preliminare svolta nello scorso mese di giugno dal titolo “Mobilità intelligente: (fare) di necessità virtù” alla quale hanno partecipato esperti del settore quali il Professor Boccardo del Politecnico di Torino, Raffaele Di Marcello della rete ComuniCiclabili, Fabio Roggiolani ex consigliere regionale toscano e anima di EcoFuturo.

Partiamo dalla prima questione. Ridurre il traffico in un comune come San Benedetto del Tronto con un’area di appena 25 kmq e con densità abitativa da megalopoli del sudest asiatico appare imperativo: esiste il bisogno primario di usare meno l’auto e di più il mezzo pubblico, servizio oggi completamente da riorganizzare e ripensare. Non è accettabile che in una città dal territorio così limitato insistano 41.000 veicoli a fronte di 47.000 abitanti con tre strade di scorrimento una delle quali è la sopraelevata, costruita con lo scopo di ridurre la congestione da traffico, ma che ha ottenuto l’effetto opposto, incentivando l’uso dell’auto presso chi aveva scelto altri modi di muoversi.

Già dal 2009 due economisti – Matthew Turner, Università di Toronto e Gilles Duranton, Università della Pennsylvania – misero in relazione il numero di nuove strade ed autostrade costruite in città di zone differenti degli Stati Uniti fra il 1980 ed il 2000 ed il numero di chilometri (miglia) percorse in quelle città nello stesso periodo. **Dimostrarono che fra queste grandezze esiste il rapporto di uno ad uno: se una città aveva accresciuto la propria capacità stradale del 10% si era registrato un aumento del traffico del 10%.** Ad un aumento stradale dell’11% si era registrato un aumento dell’11% di traffico e così via.

Che dare più strade significhi perciò aumentare il traffico, non lo sostiene certo soltanto il Movimento 5 Stelle: più si espande la rete stradale più si incentiva il cittadino ad usare l’auto. Molte grandi città del mondo hanno già fortemente limitato l’accesso al centro, talvolta imponendo limiti di velocità molto stringenti. San Francisco già dal 1989 ha attuato politiche restrittive riducendo un tratto autostradale da 100.000 veicoli al giorno che oggi ne accoglie 45.000 (meno di quelli che circolano giornalmente nel nostro comune!); Seul addirittura ha chiuso un’arteria vitale per la città da 170.000 auto al giorno. In termini economici viene definita “**domanda indotta**”, cioè una maggiore offerta viene raccolta da una richiesta sempre maggiore.

La seconda questione riguarda il delicato equilibrio idrogeologico delle nostre falesie; il progetto insiste su una zona estremamente fragile, nuove opere andrebbero senz’altro ad aggravare una situazione che è già sotto gli occhi di tutti ad ogni precipitazione più o meno intensa: allagamenti, colate di fango, sottopassi chiusi, fognature al limite, sono tutte conseguenze della impermeabilizzazione delle nostre colline e della cementificazione indiscriminata degli ultimi anni. È necessario invertire, perlomeno fermare la tendenza, o presto non avremo più un metro quadro di suolo naturale.

La terza questione attiene agli effetti ambientali, distinguendo all'uopo San Benedetto da Porto D'Ascoli. La zona sud della città vive situazioni strutturali complesse, con l'autostrada A14 da 100.000 veicoli al giorno e la zona artigianale e industriale che vi insiste. San Benedetto del Tronto oltre al traffico permanente ha due mercati settimanali che portano in città migliaia di veicoli oltre agli afflussi record in estate e nei weekend. I dati di monitoraggio della matrice aria provenienti dalla centralina di San Benedetto - che l'allora sindaco fece mettere vicino al comune sotto una "biocca" e vicino ad un albero - forniscono indicazioni molto contrastanti con quelli della centralina ARPAM in zona Agraria, tanto che a 10 sforamenti registrati da quest'ultima non vi è alcuna corrispondenza in centro: che in viale de Gasperi vengano emessi solo "boccioli di rosa"?

Ora, poiché 40.000 veicoli al mese utilizzano la A14 per percorrere il tratto fra Grottammare e San Benedetto del Tronto e statistiche regionali riportate nel piano della mobilità elettrica definiscono inequivocabilmente l'area di San Benedetto del Tronto come quella con più alta frequenza di spostamenti brevi e brevissimi con mezzo privato, questa bretella a cosa, soprattutto a chi, servirebbe?

5 Stelle San Benedetto del Tronto



Peppino Giorgini
Consigliere Regionale Marche
Movimento 5 Stelle