

Il progettista Michele de Beaumont ha illustrato per la prima volta gli aspetti tecnici della galleria, che sarà lunga 13,6 chilometri e fruibile nel 2013

■ Sarà a pedaggio il tunnel sotto le Torricelle

La tariffa intorno alle 2.000 lire. Merlin: «Senza biglietto i soldi non basterebbero»

di Ferruccio Pinotti

Il tunnel delle Torricelle? Sarà a pagamento, come l'autostrada. Se i veronesi vorranno risparmiarsi tornanti e discese, lunghe circonvallazioni o gli ingorghi infernali del Teatro Romano, dovranno mettere mano al portafoglio e sborsare (in euro) il corrispettivo di circa 2.000 lire. Parola di Aleardo Merlin, presidente della Provincia, ma anche presidente della Società Autostrade Brescia-Padova, ovvero il principale ente finanziatore dell'opera.

Il volto di quella che diventerà una delle principali infrastrutture della mobilità scaligera è stato illustrato ieri, nella sala rossa della Provincia, dall'ingegner Michele de Beaumont, l'esperto di progettazione e sistemi di trasporto incaricato di redigere il progetto tecnico dell'opera.

Con una dimostrazione aiutata dal computer e fitta di grafici, numeri e tabelle, il professionista ha illustrato ad assessori e consiglieri i punti forti del progetto, che nasce dall'analisi di una rete stradale di 3.000 chilometri e di una mobilità veicolare che, nell'ora di punta, è pari a 80.000 veicoli in Provincia e a 40.000 vetture in Comune. La galleria è stata progettata tenendo conto del ruolo che sarà svolto dalla tangenziale Nord e da quella Ovest, dalla Mediana e dalla tramvia.

Il tunnel, lungo 13,6 chilometri e a doppia galleria, prevede l'entrata in via Fincato e l'uscita al Saval, il cui aspetto sarà riqualificato sul piano urbanistico. L'intervento prevede inoltre uno svincolo per la connessione con via Ca' di Cozzi. Il sistema che ne deriverà prevede anche un ponte «strallato» - ovvero con un'arcata a tiranti di sapore molto americano - che collegherà la nuova arteria sotterranea alla tangenziale Nord. Una stazione di pedaggio provvederà invece alla riscossione della tariffa. Sarà installato anche un Telepass, per evitare code al casello. Quanto al prezzo, De Beaumont ha spiegato che «la tariffa di 2.000 lire massimizza i ricavi. Ma la futura creazione della tramvia potrebbe ridurre la disponibilità dei cittadini a questo tipo di esborso, per cui la tariffa potrebbe scendere a 1.500 lire».

L'idea, attraverso la riscossione del pedaggio, è quella di attivare un sistema di *project financing* per il reperimento dei capitali necessari a completare l'opera, il cui costo previsto è di 420 miliardi, mentre la consegna è prevista nel 2013.

«La Società Autostrade ha già stanziato 140 miliardi per l'opera», ha spiegato ieri Aleardo Merlin. «Si tratta di una somma importante ma insufficiente, anche perché la realizzazione di una galleria a doppia canna dotata di strutture all'avanguardia in termini di sicurezza farà lievitare i costi. Imporre una tariffa è perciò assolutamente necessario». I costi saranno tuttavia assorbiti nel tempo, in ragione dei risparmi che una viabilità più fluida determinerà. «Entro il 2026 le auto in movimento sul territorio scaligero saranno cresciute del 43%. Se non si fa nulla arriveremo alla congestione», ha ammonito de Beaumont. «Con una galleria collegata al sistema delle tangenziali, risparmieremo 4 milioni di ore con un beneficio stimabile in 1.136 miliardi in un arco temporale di trent'anni», ha spiegato il progettista.

Una delle critiche sollevate dai presenti è quella relativa al fatto che il tunnel non sarà aperto al traffico pesante. Se il transito fosse invece possibile, due aree importanti dell'economia veronese che gravitano attorno al marmo, la Valpantena e la Val d'Adige, potrebbero invece entrare in relazione, sfruttando al meglio le infrastrutture della Valpolicella (terminal marmifero di Sant'Ambrogio).

«Si tratta di fare una scelta», ha replicato il progettista. «Il traffico pesante rappresenta il 15-20% del totale e dispone comunque di vie di comunicazione sufficienti. Quella che è in pericolo, in questo momento, è la viabilità generale di Verona: è tempo di decidere quali strade vogliamo proteggere perché ci abitiamo; e su quali invece vogliamo circolare. A Verona questa gerarchia di valori ancora non esiste. Ma è tempo di crearla».