

GRANDI OPERE. La Giunta esamina le modifiche apportate dai progettisti sulla base delle prescrizioni del Comune

Trafofo, ci sono ritocchi a tracciato e ingressi

Più lungo l'accesso al tunnel in via Fincato e strada sottoterra di fronte a San Rocco Stazioni in via Bresciana e Gardesane

Enrico Giardini

Ritoccato il progetto del passante nord con traforo delle Torricelle, sulla base delle 10 prescrizioni che aveva indicato l'amministrazione comunale al promotore del project financing, cioè la cordata veronese formata da Technital, Girpa Spa e Verona Infrastrutture. La Giunta comunale ha esaminato ieri alcune modifiche all'opera, in vista della formulazione di una variante urbanistica necessaria per dare il via all'iter vero e proprio dei lavori, avendo sottomano il progetto che tenga conto delle prescrizioni «vincolanti» poste dal Comune.

L'assessore alla mobilità e traffico, Enrico Corsi, ha illustrato ai suoi colleghi di Giunta e ai capigruppo consiliari di maggioranza alcune variazioni al progetto. Fra queste spicca lo spostamento dello svincolo all'altezza di San Rocco, vicino a Quinzano, a Ca' di Cozzi. Vicino a San Rocco, dunque, la strada (dopo essere sbucata dal tunnel delle Torricelle fra Avesa e Ponte Crencano) correrà in trincea coperta, quindi sottoterra, e non avrà alcuna uscita vicino alla chiesa. L'uscita sarà appunto a Ca' di Cozzi, di fronte al supermercato Famila, dove ci sarà uno svincolo

Previsti svincoli e raccordi sulle tangenziali nella zona del casello di Verona nord



Il progetto, rendering, del traforo delle Torricelle

in direzione via Mameli, mentre l'altro tratto proseguirà verso Verona Nord. Fra le modifiche proposte da Technital sulla base delle prescrizioni c'è anche una definizione più avanzata dal parcheggio scambiatore e di alcuni servizi connessi, a Ca' di Cozzi. Altre modifiche riguardano l'imbocco a est della galleria, che partirà da Ca' Rossa di Poiano. L'accesso sarà prolungato in via Colonnello Fincato, la strada che dalla Valpantena, da Poiano, entra e taglia Borgo Venezia.

I progettisti hanno definito poi, con qualche cambiamento, la zona a parcheggio per automobili vicino al casello di Verona Nord, dove di fatto si conclude l'anello circunvallatorio che parte da Poiano e va sotto le Torricelle, con due gallerie, una per senso di marcia, per poi dirigersi appunto verso l'autostrada a Verona Nord. In prossimità del casello sono stati definiti gli svincoli e previsti i raccordi del passante con le tangenziali.

Sono poi state previste, il che inizialmente non c'era, piccole

stazioni di servizio nella via Bresciana e Gardesane.

Il tunnel, ricordiamo, sarà di due chilometri e 200 metri e sarà a pedaggio. Dall'uscita fra Avesa e Ponte Crencano si dirigerà come detto verso Ca' di Cozzi, e poi proseguirà con la superstrada per arrivare al casello autostradale di Verona Nord, dopo aver puntato in direzione Parona. Secondo i progettisti sarà necessario costruire un ponte sull'Adige, a Parona. L'opera costerà 330 milioni, che verranno in parte trovati (questo almeno è l'auspicio del Comune) con finanziamenti provenienti dalle società autostradali Serenissima e Autobrennero.

Per quanto riguarda l'iter, entro la fine dell'anno dovrà essere messo a punto il bando di gara da cui emergeranno due ipotesi progettuali che poi dovranno misurarsi, nella fase successiva, con il promotore, cioè Technital con il progetto che ha messo a punto. I lavori, come ha detto Corsi, potrebbero partire alla fine dell'anno prossimo o a inizio 2011, per concludersi in tre anni. ▶

Trasporti pubblici



Un'immagine virtuale della filovia, che costerà 143 milioni

Filobus, tocca ad Amt fare il piano economico

Sarà l'Amt, l'Azienda mobilità e traffico, ormai ridotta soltanto a gestire il piano della sosta, a dover preparare il Piano economico e finanziario della filovia, che costerà 143 milioni più Iva di cui 84, pari al 60 per cento, finanziati dallo Stato. Ad assegnare l'incarico è stata la Giunta comunale, dando mandato all'azienda, di cui è presidente Massimo Mariotti, di sondare anche la possibilità di vendere a privati quote di Atv, l'Azienda trasporti Verona proprietà per metà di Amt (Comune) e per metà dell'Aptv (Provincia).

Fatta questa operazione, spiega l'assessore alla mobilità e traffico, Enrico Corsi, il Comune punta a indire entro un anno un anno e di avere così pronto il progetto nell'arco di un anno e mezzo. Ben che vada, il filobus metà a fili (fuori città) metà senza (in centro) potrà circolare per la città fra due anni-due anni e mezzo.

L'Amt, tramontato il progetto di tramvia che aveva inizialmente lanciato insieme al Comune, torna così

a occuparsi di trasporti pubblici, cioè della sua specifica funzione. Del resto aveva già avuto l'incarico di gestire anche il filobus, una volta avviato.

Secondo il progetto di massima - salvato dal recupero degli 84 milioni di finanziamento statale - la nuova filovia si sposterà su due tratti di 23 chilometri totali, il primo da San Michele Extra fino alla stazione di Porta Nuova e allo stadio, con un innesto proveniente da Borgo Santa Croce. Il secondo tratto partirà dall'ospedale di Borgo Roma, proseguendo su viale del Lavoro, con innesto dal casello autostradale di Verona sud e dalla Genovese, e toccata la stazione di Porta Nuova arriverà all'ospedale di Borgo Trento, per finire a Ca' di Cozzi.

Si prevede di acquistare 37 filobus lunghi 18 metri, in grado di trasportare 140 passeggeri ciascuno. Il finanziamento di 86 milioni comprensivi di Iva, comprende anche la costruzione del sottopassaggio di via Città di Nimes e del deposito per i mezzi che probabilmente sorgerà alla Genovese, vicino a dove sorgerà anche un parcheggio scambiatore. E.G.

PROGETTI. L'area fra il cimitero e l'Agsm



L'area dell'ex Gasometro, dove sorgerà un parcheggio multipiano

Ex Gasometro, si deve bonificare ancora il terreno

Ci vorrà un anno, i lavori al parcheggio forse salvati

Non c'è due senza tre. Anche per bonificare l'area dell'ex Gasometro, dove verrà costruito un parcheggio multipiano da 700 posti auto, con annesso un edificio per la polizia municipale e alcuni negozi.

Nei giorni scorsi l'amministrazione comunale aveva annunciato la conclusione della seconda fase di bonifica dell'area, finalizzata a eliminare i residui di lavorazione del gas nel sottosuolo, sottolineando che sarebbe stata l'ultima e che i cantieri per il parcheggio sarebbero potuti cominciare. In realtà è necessaria una terza fase di bonifica, per rimuovere il nucleo di contaminazione N4, composto da idrocarburi, presente sotto la zona di ingresso all'area da via Campo Marzio e in parte sotto il fabbricato ormai fatiscente posto nell'area, di proprietà dell'Agsm. E per completarla ci vorrà un anno.

A elaborare il progetto per la terza fase è stata l'Amia, che si è avvalsa della collaborazione della Società Nce di Brescia. Per togliere i residui di idrocarburi e per procedere poi alla bonifica vera e propria del terreno sarà necessario anche demolire in parte gli edifici lungo via Campo Marzio.

L'operazione costerà, per le sole attività di cantiere, un milione, ma a lavoro finito si

spenderà un milione 400mila euro. La somma è stata stanziata nell'ambito delle modifiche al piano triennale delle opere pubbliche 2009-2011 appena approvate dal Consiglio comunale. Per questi lavori è stato appunto destinato un milione 400mila euro. L'importo è stato finanziato in buona parte con le somme destinate in origine per bonificare l'area e anche con le economie dei cantieri per la prima e la seconda fase della bonifica, appena terminate.

La durata prevista per questa fase di bonifica è di 55 settimane, cioè poco più di un anno. «Va sottolineato, peraltro, che gli interventi di bonifica potrebbero non interferire con i previsti lavori per costruire il parcheggio e gli altri uffici», spiega l'assessore comunale all'edilizia pubblica, Vittorio Di Dio, il quale sottolinea anche un ostacolo all'avvio del cantiere di bonifica.

«Al Comune manca la disponibilità totale delle aree oggetto di bonifica, in parte proprietà di Agsm, con la quale è stata peraltro avviata una trattativa, ancora non conclusa, per l'acquisizione dell'immobile interno all'area», dice l'assessore. «Ricordo inoltre che Agsm finora non ha contribuito, se non in misura irrilevante, agli ingenti costi di bonifica». ▶ E.G.

Prix Quality
DISCOUNT ITALIANO

OGGI 30 LUGLIO

NUOVA APERTURA

VERONA

SCONTO DEL 20%

VIA MALFER, 8

SU TUTTA LA SPESA