



VERONA

cronaca@larena.it | Telefono 045.8094.899 Fax 045.597.966

Concessionaria
Volkswagen
AUTOMOTOR
Via Ferrari, 2 (Fronte Bauli) - Verona - Z.A.I.

GRANDI OPERE. L'amministrazione ha ufficializzato le tre proposte per realizzare la galleria sotto le Torricelle

Trafoforo, primo round alla cordata veronese

La commissione tecnica ha dato il punteggio più alto a Technital seguita da Geodata e da Torno. La parola ora passa alla Giunta che sceglierà

Enrico Giardini

Progetti del passante nord con traforo delle Torricelle, si gioca a carte scoperte. È il primo giro se lo aggiudica la cordata veronese di imprese costruttrici formata da Technital, Girpa Spa e Verona Infrastrutture. Al secondo posto quella delle torinesi Geodata e Mirar Automazione e da Net Engineering di Padova, al terzo quella delle milanesi Torno e Proiter.

La commissione tecnica di valutazione scelta dal Comune, insediata il 22 dicembre e guidata dall'ingegner Giorgio Zanoni dirigente del settore traffico, ha valutato le tre proposte di project financing per progettare, costruire e gestire il passante. Ponendo come parametri il piano economico, il rispetto ambientale, la qualità progettuale, la sicurezza e fruibilità dell'opera e i livelli delle tariffe. E l'assessore alla mobilità, Enrico Corsi, le ha illustrate a sindaco, Giunta, capigruppo di maggioranza in Consiglio e presidenti di circoscrizione.

Hanno ricevuto così un punteggio i tre progetti dell'anello cinconvallatorio a nord con galleria delle Torricelle, una strada di 11,6 chilometri da Ca' Rossa di Poiano, vicino all'uscita della tangenziale est, fino al casello autostradale di Verona nord.

IL TRACCIATO. Il passante comincerà con 2,2 chilometri di galleria con uscita a Ponte Crencano, da dove partirà una strada in trincea scoperta che lambirà Avesa e Quinzano e

uscirà oltre San Rocco fino ad arrivare a Ca' di Cozzi. Da lì ci sarà uno svincolo verso via Mamelì. La circonvallazione proseguirà con un ponte sull'Adige, a Parona, poi punterà a Verona nord, con svincoli in via Preare, al Saval, nelle vie Gardesana e Bresciana e sulla tangenziale ovest.

Sia la Technital che la Torno hanno proposto una doppia galleria, per ogni senso di marcia, e una strada in trincea coperta fino a dopo San Rocco, poi fino a Verona nord una strada sia in trincea sia sopraelevata. Geodata invece propone una galleria unica a due piani, alti 2,80 metri che impedirebbero però il passaggio dei camion. La galleria andrebbe da Poiano a dopo l'Adige, a Parona, passando sotto il fiume. Sia Technital che Torno prevedono sistemi di filtraggio delle polveri sottili e sistemi di rivestimento delle strade, mentre Geodata affiderà tutto alla galleria.

COSTI E PEDAGGI. Il progetto di Technital prevede una spesa di 330 milioni ed è l'unico che comprende una strada di collegamento sulla statale 12, prima di Parona. Quello di Geodata 289 milioni, quello di Torno 329 milioni, che dovranno rientrare con i pedaggi.

Dei progetti fanno parte anche i pedaggi che si dovranno pagare per percorrere il passante, anche se pure questi potranno essere suscettibili di qualche modifica durante l'iter del bando di gara. Technital distingue fra mezzi leggeri (automobili) e pesanti (camion). Per quelli leggeri il pedaggio sarebbe di 1,15 euro per l'intero tragitto, con riduzioni per i residenti nelle aree vicine agli imbocchi, cioè a Poiano e a San Rocco; per quelli pesanti invece la tariffa è fissata in 0,46 euro al chilometro. Geodata dà invece una doppia possibilità. O un pedaggio chilometrico, di 0,13 euro al chilo-

metro per le automobili e di 0,26 per i camion, o una tariffa "ombra", che dovranno pagare tutti i mezzi che usciranno dal casello di Verona nord, un euro quelli leggeri, due quelli pesanti. In pratica è una sorta di forfaitizzazione. La proposta Torno prevede invece un pedaggio di 0,15 euro al chilometro per i mezzi leggeri (0,07 per residenti nelle zone adiacenti alle zone del traforo) e di 0,36 euro per i mezzi pesanti.

I TEMPI. Technital fissa un anno e sei mesi per la progettazione definitiva e tre anni per i lavori. Geodata sei complessivi, Torno quattro. Diversi anche i periodi delle concessioni, in cui l'opera resterà in gestione a chi l'avrà costruita e incasserà il pedaggio, dopo di che il passante nord con traforo diventerà proprietà del Comune, che deciderà come gestirlo. Technital fissa 49 anni e mezzo, Geodata 46, Torno 48 anni e tre mesi.

L'ITER. «Non siamo ancora alla fase di scelta del soggetto promotore», spiega il sindaco Flavio Tosi, «la Giunta per il momento ha preso atto del lavoro della commissione tecnica, analizzando le tre proposte. Parte ora una fase di valutazione, da compiere insieme agli uffici comunali, per concordare le diverse tappe della procedura amministrativa, preliminari alla gara pubblica per assegnare l'opera».

Corsi spiega che «una volta che la Giunta avrà individuato il soggetto promotore si aprirà una fase importante di negoziazione, finalizzata a inserire nel progetto selezionato le integrazioni e le modifiche richieste dall'amministrazione, dopo di che si potrà procedere con la gara pubblica, da svolgersi secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ponendo a base di gara il progetto preliminare presentato dal promotore». ♦



Il sindaco Tosi e l'assessore Corsi con le mappe del traforo

Il retroscena

E in due «pacchetti» anche alberghi e negozi

Alberghi e centri commerciali nel «pacchetto» del passante nord e con traforo delle Torricelle. Una sorta di compensazione per i privati che devono costruire l'opera, al momento senza alcun contributo pubblico, e rientrerebbero dall'investimento incassando i pedaggi e anche, appunto, costruendo strutture che avrebbero un rientro economico.

L'ipotesi di nuove costruzioni è contenuta in due dei tre progetti di project financing del traforo presentati alla Giunta e ai capigruppo di maggioranza dopo essere stati valutati dalla commissione tecnica di valutazione del Comune. I due sono quelli della cordata veronese formata da Technital, Girpa Spa e Verona Infrastrutture (330 milioni di euro, compresa una bretellina

di collegamento alla strada statale 12, prima di Parona) e quello delle torinesi Geodata, Mirar Automazione e Net Engineering (289 milioni). Durante l'illustrazione alla Giunta sono emersi appunto questi contenuti, inediti, anche se esponenti del Pdl presenti alla riunione hanno manifestato perplessità, intendendo dare la priorità alla galleria e alla strada scoperta, senza costruzioni aggiuntive.

FINANZIAMENTI

L'amministrazione comunale resta comunque impegnata nel reperire finanziamenti per costruire l'opera ed eventualmente partecipare alle spese, insieme ai privati. «Siamo in una fase interlocutoria dopo aver chiesto contributi pubblici e alle società autostradali», commenta il sindaco Flavio Tosi con l'assessore alla mobilità Enrico Corsi. **E.G.**



Una delle ipotesi progettuali per l'imbocco del passante sotto le Torricelle. Il Comune

Le cifre

330 mln

IL COSTO MASSIMO DELL'OPERA

Technital ha previsto una spesa di 330 milioni, Torno di 329 milioni e Geodata invece di 289 milioni

11,6 km

LA LUNGHEZZA DEL TRACCIATO

Dalla Ca' Rossa di Poiano, vicino alla tangenziale est, fino al casello autostradale di Verona nord con un nuovo ponte sull'Adige da realizzare nei pressi di Parona

In arrivo l'ordinanza

Corsie preferenziali più aperte alle bici

Chi ama andare in bicicletta per la città starà stappando lo spumante, visto che sinora poteva percorrere soltanto 300 metri, nella zona di piazza Erbe, entro la Zona a traffico limitato. Chi per lavoro guida l'autobus, il taxi o i mezzi di soccorso magari aspetta di vedere il risultato, prima di giudicare. La Giunta comunale ha comunque deciso di consentire il transito delle biciclette su alcune corsie preferenziali dedicate al trasporto pubblico, di autobus e taxi, oltre appunto ai mezzi di soccorso.

Lo annunciano gli assessori alla viabilità Enrico Corsi e all'ambiente Federico Sboarina, che ha proposto il provvedimento. Che in pratica trasformerà le corsie preferenziali - destinate per definizione soltanto ai mezzi pubblici - in corsie

promiscue, per auto e bici. Quindi non più preferenziali.

Le corsie sulle quali potranno circolare i ciclisti saranno le seguenti: raccordo tra stradone Santa Lucia e via Scopoli, via Orti di Spagna, piazza Erbe, via Cairoli, piazza mura di Gallieno e via Carducci.

«Il provvedimento», spiega Corsi, «riguarderà esclusivamente le corsie preferenziali sulle quali il passaggio delle biciclette non rappresenta un rischio per i ciclisti e non comporta un rallentamento per il traffico». Sboarina aggiunge che «si tratta di un'ulteriore prova di come l'amministrazione comunale sia favorevole a una sempre maggiore promozione della bicicletta come mezzo di trasporto, senza però compromettere la mobilità del trasporto pubblico e tantomeno l'incolumità dei ciclisti stessi». **E.G.**

FINALMENTE ANCHE A VERONA IL NOLEGGIO CHE CONVIENE!

Contattaci al n° 045 8905777
o visita il sito internet
www.morinirent.com



MORINI
NOLEGGIO AUTO E FURGONI DAL 1949

Via Gardesane 2 • 37139 Verona
Tel. 045 8905777
Mail: verona@morinirent.com

LA POSTA DELLA OLGA

(la posta della olga)
www.larena.it

Meglio stupare i busi piuttosto che farne di nuovi

Silvino Gonzato

«Abbiamo il buso» scrive la Olga. «Contenti o scontenti, adesso sappiamo che, almeno sulla carta, ce l'abbiamo e che è il buso migliore tra quelli iscritti al concorso. Da molto tempo si parlava del buso, el buso delle Toresè, ma adesso sappiamo finalmente che tipo di buso sarà. Le cordate delle ditte concorrenti, tutte esperte in busi, erano tre e tra queste, il Comune,

che è esperto in busi finanziari, ha scelto quella che ha dimostrato di saperli progettare meglio. Attualmente l'unico buso che abbiamo è il Buso del Gato. Un buso modesto, un buso pedonale, nel quale chi entra, salvo brutti incontri, riesce anche a uscire. Più che un orgoglio è una scorciatoia ma non abbiamo mai chiesto di più».

«Adesso, invece, entro pochi mesi, una gara pubblica affiderà l'esecuzione del progetto

del Grande Buso di fronte al quale il Buso del Gatto scomparirà. Il ragioniere Dolimàn, che conosce la Storia, dice che tra quattro anni, quando, secondo l'assessore all'Immobilità Corsi, il Grande Buso entrerà in funzione, sarà, nonostante l'illuminazione, il punto più oscuro di Verona, come il buso di Ludovico il Moro fu il punto più oscuro del Medioevo. Ma ciò che a me e al mio Gino, ci spaventa, non è il buso in se stesso (ghe voria che a la nostra età ci spaventassimo per i busi scuri), ma sono i schei che costerà alla comunità. Duecentoventi milioni di euro buttati in un buso in tempi in cui li si potrebbe usare per stupare altri busi più urgenti, visto che ne abbiamo tanti e che l'oggetto più adatto a rappresentare le nostre finanze è lo scolapasta, ci sembra una cosa fora de ogni comprendonio».

«Ricordo che quando ero bu-tela un condominio, il più bello e il più nuovo di San Michel,

veniva chiamato "El palasso de la bondola". C'era molta invidia nei confronti di quanti lo abitavano ma soprattutto c'era la perfida convinzione che questi, per permetterselo, avrebbero dovuto mangiare pane e bondola per tutta la vita. Adesso non so come verrà chiamato il buso delle Toresè, ma siccome tutti i busi hanno un nome, se ne troverà uno adatto a rappresentare i sacrifici che i veronesi sono stati costretti ad affrontare per pagarlo, visto che el Comune semo noialtri e che se non ci fossimo noialtri si chiamerebbe in un altro modo. Domani al baretto il ragioniere Dolimàn spiegherà come con minore spesa e minore disagio per i cittadini, invece del buso, si sarebbe potuto pensare a un sistema simile a quello del Canale di Panama, con due laghi artificiali, uno di qua e uno di là delle Toresè, e un gioco di chiuse e di livelli che permettessero di scavalcare la collina in barca». ♦

Passante delle Torricelle

Primo passo per la circonvallazione nord

2 TECHNITAL E TORNO
PREVEDONO UNA
GALLERIA PER SENSO
DI MARCIA GEODATA NO

L'iter
in Comune



«Ora parte la fase
della valutazione»

FLAVIO TOSI
SINDACO DI VERONA



deciderà entro pochi mesi

Dalla Valpantena a Verona nord: un'opera da 300 milioni di euro



2,2 km

LA GALLERIA
SOTTO LE TORRICELLE

Il Traforo partirà con un tunnel sotto le colline da Poiano a Ponte Crencano lungo poco più di 2 chilometri. Proseguirà a Ponte Crencano con una strada in trincea

50 anni

LA DURATA DELLA
CONCESSIONE AI PRIVATI

Chi realizzerà l'opera incasserà anche i pedaggi: per rientrare dall'investimento Technital ha previsto 49,5 anni, Geodata 46 anni e Torno 48,3 anni. Poi l'opera sarà del Comune.

4-6 anni

I TEMPI PER PROGETTI
E COSTRUZIONE

Technital prevede 18 mesi di progettazione e 3 anni per i lavori; Geodata mette in conto 6 anni complessivi e Torno invece prevede un impegno di 4 anni

Corso Milano, domani assemblea

PROPOSTE. Considerare corso Milano una strada che collega Borgo Milano e Borgo Nuovo e non soltanto una grande arteria di scorrimento e di penetrazione in città. «Per questo», dice il Pd, «occorre riorganizzare la viabilità nelle strade fra i

quartieri, e pensare a corso Milano anche per i pedoni e i ciclisti». Delle alternative al progetto di riqualificazione di corso Milano si parlerà domani, alle 20.45, in sala Lucchi (stadio) in un'assemblea pubblica indetta dal Pd della terza circoscrizione.

NOVITÀ. Incontro con l'assessore Montagna

E Borgo Venezia si interroga sulla viabilità

Nell'ex area Pasqua nascono 50 appartamenti un albergo e uffici. Una rotonda con via del Capitel

re - sarà su viale Venezia. Inoltre, i mezzi diretti all'albergo verranno parcheggiati all'interno dell'area e quindi non graveranno sulla viabilità. La proprietà si è impegnata, oltre al pagamento degli oneri di urbanizzazione, di versare una somma di 250 mila euro da utilizzare per la costruzione di una rotatoria all'incrocio con via del Capitel che avrà un diametro di 32 metri e la riqualificazione di via Belglieri che comprenderà la realizzazione di marciapiedi e la piantumazione di alcune piante».

E intanto Borgo Venezia si interroga sulla nuova viabilità. Ripartiranno infatti la prossima settimana i lavori nel cantiere dell'area delle ex cantine Pasqua, lungo viale Venezia, per il completamento della costruzione di una cinquantina di appartamenti, un albergo con un centinaio di stanze e di circa 3000 metri che verranno destinati ad uffici. Lavori che si erano fermati per il cambio di destinazione d'uso dell'area chiesta dalla proprietà al proprietario originale di tipo residenziale a cui era stata data la concessione edilizia. Ad affermarlo è stato l'assessore all'Edilizia privata Alessandro Montagna durante un incontro nella sede della sesta circoscrizione a cui hanno partecipato il presidente Mauro Spada e il Comitato Borgo Trieste. In particolare l'assessore ha illustrato quali saranno gli interventi viabilistici che saranno messi in atto per cercare di non gravare il traffico su via Belglieri. «L'accesso agli uffici che verranno costruiti di cui non si conosce ancora da chi verranno occupati - ha spiegato l'assessore

Parzialmente soddisfatti per la risposta e per la disponibilità dimostrata dall'assessore Montagna anche i rappresentanti dal comitato Borgo Trieste che hanno puntualizzato. «Siamo soddisfatti - spiega uno dei responsabili del comitato - Pur tuttavia riteniamo opportuno che i fondi messi a disposizione dalla proprietà, più che alla realizzazione della rotatoria, (dovrebbe provvedere l'amministrazione comunale), vengano utilizzati per la costruzione di una sala da utilizzare per un centro di aggregazione per anziani e uno spazio verde nell'area tra via Bonalino e la chiesa. Inoltre auspichiamo che venga fatto uno studio complessivo della viabilità e mobilità di tutta la zona». ♦ L.P.

LA CURIOSITÀ. A dispetto del nome, questa strada delle Torricelle è diventata così stretta da diventare un pericolo

Via Sbusa? Non si passa

Preoccupati i residenti: la «lasagna» che porta ad Avesa non è percorribile dai mezzi di soccorso

E a proposito di trafori, c'è una via in città che è tutta un programma: via Sbusa. Il paradosso è che anche se «sbusa», in realtà da questa via non si riesce a passare. Un controsenso. Da via Sbusa (quartiere Pindemonte, verso Avesa) possono passare auto di piccole dimensioni provviste di specchietti rientranti.

Ovviamente il senso di marcia costringe al transito alternato dei mezzi. Ma quel che più sconcerta è che le dieci famiglie che vi abitano non possono assolutamente contare sulla celerità dei soccorsi: da questa strada l'ambulanza non passa e nemmeno l'autobotte dei pompieri nel caso scoppiasse un incendio. Quest'ultimo caso non è del tutto

da escludere visto e considerato che sulla collina di San Lorenzo dove la via Sbusa si affaccia, l'area verde è ridotta a una sterpaglia. Come se non bastasse nei primi venti metri della strada si incorre nel rischio di cedimento del muro, e anche se questo è stato protetto da reti che lo contengono, pezzi di piccole e medie dimensioni continuano a cadere.

La sicurezza di chi di qui passa a piedi o in bicicletta ma anche in auto è decisamente limitata. La strada in questione si imbecca dopo il civico 28 di via Monte Ortigara, svoltato a destra si nota un selciato sovrastato da un muro. Ricorda la cosiddetta «lasagna» delle Torricelle ed è proprio a quest'ultima che si collega e al santuario della Madonna di Lourdes. In effetti la via Sbusa fa parte di quel sistema di collegamenti tra i forti realizzato al tempo della dominazione austriaca: da qui transitavano i carri con



Solo auto piccole riescono a passare in via Sbusa FOT. MARCHIORI

le munizioni e le vivande. Al tempo i carri ci passavano in tutta tranquillità, così come fino al 2002 anche i mezzi furgonati delle dimensioni di un «Ducato». Ma nel 2003 iniziano i problemi con il crollo della prima parte del muro: nel giorno di Ferragosto dello stesso anno la via Sbusa rimase

chiusa per colpa della caduta di un pezzo di roccia viva. «Fu un miracolo se non accadesse nulla ai passanti», ricorda un anziano della zona. Anche l'avvocato Antonio De Negri che qui vive con la famiglia non nasconde di essere preoccupato, tanto più che in un altro punto il muro si è gonfiato al punto

che le auto di piccole dimensioni stentano a passare. Qualche tempo fa il personale di un'ambulanza è stato costretto a trasportare un anziano residente utilizzando la sola barella.

L'avvocato De Negri da anni tenta di far sì che chi di dovere si assuma la responsabilità della messa a norma del muro, ma gli uffici comunali si rimpallano il problema. Qualcosa è stato fatto nel 2007 ma ha aggravato la situazione. Il Comune infatti ha obbligato i proprietari a mettere in sicurezza il rigonfiamento dando loro due possibilità. La prima era di abatterlo e ovviamente di rifarlo, la seconda di adottare un sistema di ancoraggio. La proprietà ha optato per la seconda possibilità ed ora il muro si presenta gonfio e con otto grandi ragni in metallo che graffiano le auto in transito.

I residenti hanno interpellato anche il consigliere comunale Stefano Ederle presidente della Commissione sicurezza: «Negare che la situazione non sia grave è assurdo. La situazione è complessa e richiede tempi tecnici», spiega, ♦ A.Z.

Concediti ogni giorno una specialità diversa... ce n'è per tutti i gusti!



Le specialità di Armando De Angelis, la più ricca collezione di freschezza e genuinità pronta da cuocere. Tortellini, tortelloni, bigoli e tante altre golosità che trovi nei migliori negozi di Verona. www.armandodeangelispastaio.it