

Il progetto del traforo

Il bilancio del nostro «viaggio» sul tracciato con il sindaco

382
MILIONI, IL COSTO PREVISTO
PER L'INFRASTRUTTURA

Soldi che **saranno investiti** dai **privati** in cambio della gestione del **pedaggio** e delle **opere** connesse per circa **50 anni**.

95
LE OSSERVAZIONI
AL PROGETTO PRELIMINARE

Tra circa un mese la **variante** arriverà all'esame del **Consiglio comunale**, poi si passerà alla gara in **due fasi** per individuare il **promotore** dell'opera

L'ANALISI. Il primo cittadino affronta i passaggi più delicati dell'opera in fase di progettazione

«No a nuove costruzioni vicino al passante Nord»

«Il piano economico non tiene conto degli 84 milioni delle società autostradali. Che potrebbero determinare un calo del pedaggio»

Giorgia Cozzolino

Trafo o non trafo, questo è il problema. Ma per il sindaco Flavio Tosi non c'è alcun dilemma: «Il trafo è un'opera che serve ed è di importanza strategica per la città». Quindi «avanti tutta»: il primo cittadino risponde alle domande e ai dubbi sorti dopo il nostro «viaggio» nel cuore dell'opera, che al momento è in fase di progetto preliminare, senza tentennamenti né riserve, ma precisando di non accettare attacchi «strumentali» o «contrapposizioni politiche».

Tra un mese la variante al progetto preliminare, quello cioè che scaturirà dall'analisi delle 95 osservazioni pervenute a Palazzo Barbieri, arriverà in Consiglio comunale. Poi si passerà alla gara in due fasi che si svolgerà prima della fine dell'anno e che individuerà il promotore. Il vincitore dovrà gestire la realizzazione di quella che è probabilmente l'infrastruttura più imponente mai realizzata a Verona, per un valore di 382 milioni e 510 mila euro. Soldi che saranno investiti dai privati in cambio della gestione del pedaggio e delle opere connesse per quasi 50 anni. Ma sul fronte del finanziamento Tosi spiega che il piano economico ipotizzato nel project financing non tiene in considerazione i circa 30 milioni di euro promessi dall'autostrada del Brennero e i 54 della Serenissima. Soldi che nella fase di convenzione finale influiranno non poco sia dal punto di vista delle opere compensative (ristoranti, aree di servizio, alberghi e parcheggi) che consentono la sostenibilità economica dell'opera, sia del pedaggio e delle compensazioni ambientali che potrebbero essere più favorevoli per la collettività.

Inoltre, anche se Tosi lo giudica «poco probabile», non sono da escludere finanziamenti

statali visto che l'opera è stata inserita nell'accordo quadro delle grandi opere. Insomma, i giochi sono ancora aperti, anzi per Tosi è proprio ora che si comincia a entrare nel vivo della «partita».

Ci sono però alcuni punti certi per l'amministrazione e uno di questi è l'autosostenibilità dell'opera. Sul fatto che la bozza di convenzione dica che per «salvaguardare l'equilibrio economico finanziario, con accordo separato il Comune può individuare ulteriori aree su cui realizzare e gestire strutture simili a quelle già previste», il sindaco precisa che spetterà all'amministrazione decidere se e in che modo procedere a un nuovo accordo: «Va verificata la reale necessità ma non è un obbligo. Siccome i soldi ce li mette il privato, è lui che rischia, ha tutto l'interesse affinché sia sostenibile». Il sindaco nega che il Comune debba garantire al committente i flussi di traffico, semmai si impegna a non realizzare altre strade «concorrenti».

Entrando nel merito del tracciato, Tosi ritiene che con molta probabilità la fase più delicata del cantiere sarà quella in galleria artificiale sotto Quinzano e Avesa. «Proprio in questo tratto non sono state previste uscite, per rendere l'opera il più invisibile possibile». Riguardo ad un eventuale collegamento con la nuova Sp6, il sindaco precisa che per il passante delle Torricelle è irrilevante quale sarà il tracciato scelto per superare il nodo di via Valpantena anche se ritiene più «papabile», l'ultimo proposto, quello che da dietro Veronesi si innesta su via Valpantena senza toccare il progetto. Tosi stesso avanza però una preoccupazione sul futuro del casello di Verona Est che, con la nuova infrastruttura, ritiene dovrà «per forza essere modificato dalla società autostradale».

Ma chi garantisce che le aree



Tosi (a destra) guarda il tracciato col dirigente Zanoni FOTO MARCHIORI

attraversate dalla nuova infrastruttura non saranno urbanizzate a loro volta? Secondo il sindaco, «nell'urbanistica moderna si prevede che non si costruisca più attorno a questo tipo di strade, anzi bisogna disincentivare che ci siano insediamenti nuovi nelle vicinanze, altrimenti si rischia di saturare la nuova arteria».

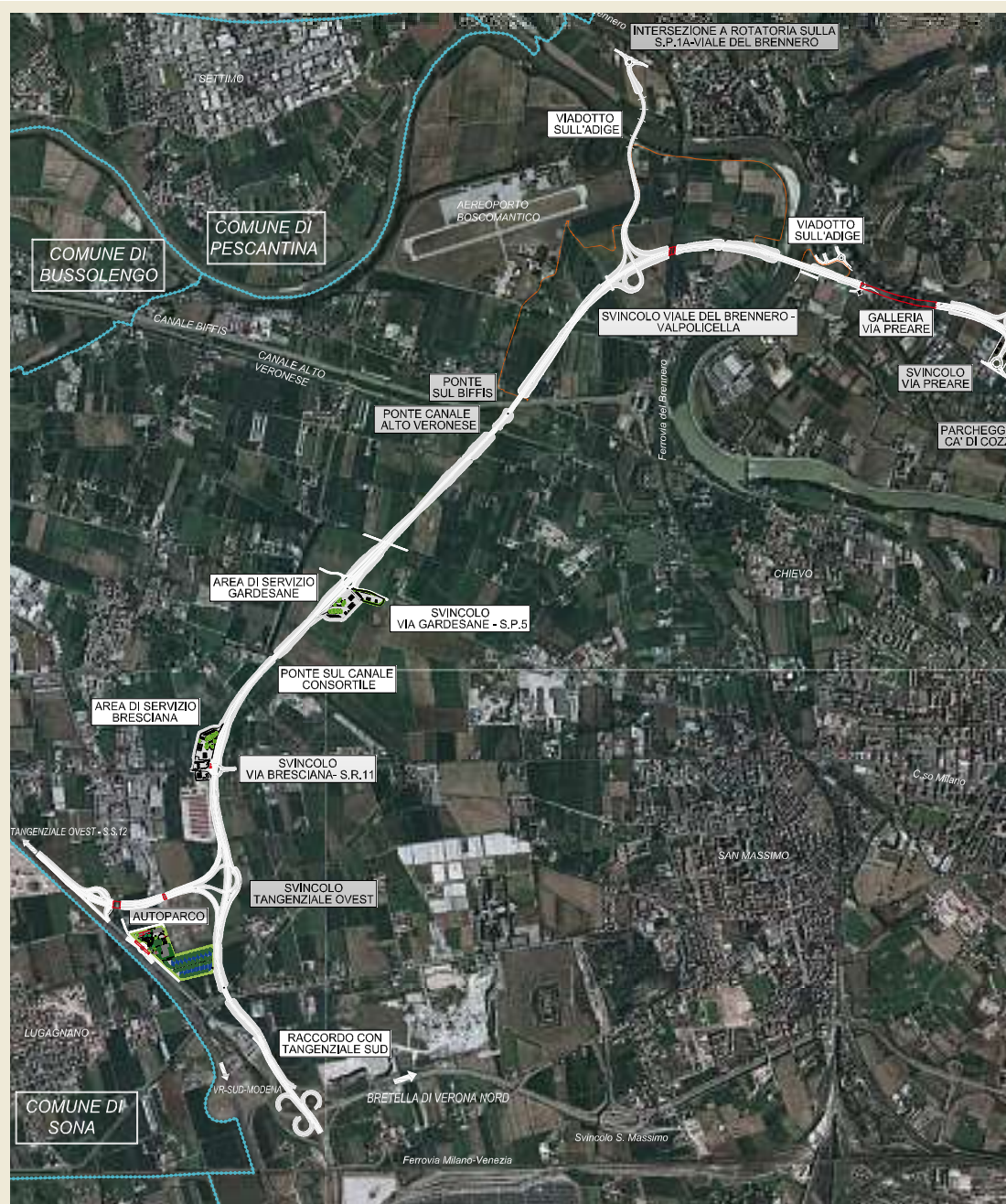
Tosi ipotizza anche la possibilità, su richiesta delle circoscrizioni, di istituire una speciale Ztl per i quartieri come Veronetta che scoraggi il traffico di attraversamento, anche se è convinto che molti automobilisti riterranno più conveniente spendere un euro per il traforo piuttosto che rimanere incolonnati nel traffico cittadino raddoppiando i tempi di percorrenza. Secondo il sindaco,

una volta chiuso l'anello circonvallatorio della città, si genererà un equilibrio nei flussi di traffico tale da sollevare le arterie cittadine da gran parte della circolazione di attraversamento portando anche benefici ambientali.

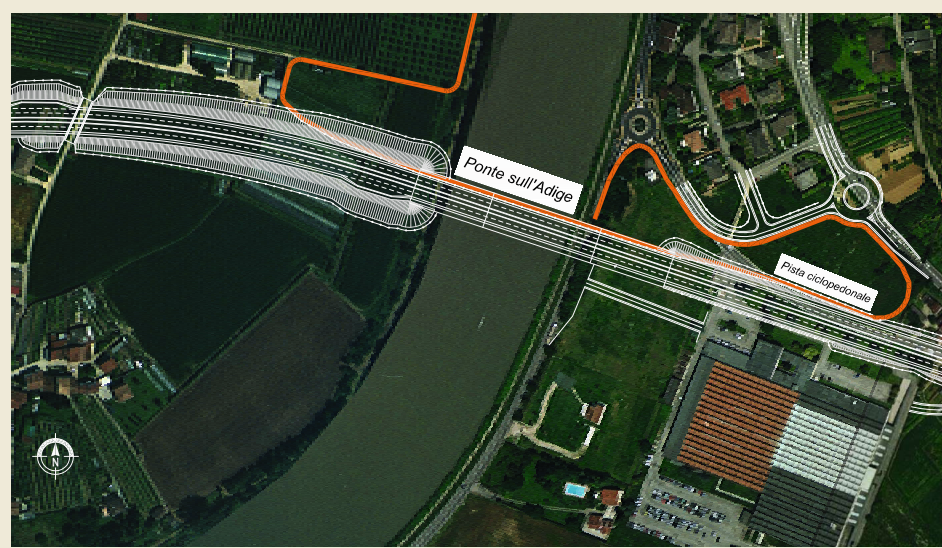
E a proposito di ambiente, riguardo al fatto che i due ponti sul fiume saranno nel Parco dell'Adige Nord, Tosi replica: «Prendo atto della preoccupazione, io però ragiono sulle cose ragionevoli, non sulla strumentalità. O ci si rende conto che è un'opera che serve alla città ed è strategica per l'economia veronese e si accetta che questa comprenda anche due ponti sull'Adige, altrimenti si entra nel campo della contrapposizione politica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Panoramica sul passante Nord



Il ponte sull'Adige vicino a Parona



BELLEZZA ED EFFICIENZA. INSIEME.

ix35
HEART & MIND

5 ANNI
GARANZIA KM ILLIMITATI
ASSISTENZA STRADALE
CONTROLLI GRATUITI

www.ix35.it

ix35: consumo max (l/100 km) urbano da 6,6 a 10,6/extraurbano da 4,9 a 6,8/combinato da 5,5 a 8,2.
Emissioni CO₂ max (g/km): da 147 a 195.

La Vostra concessionaria Hyundai da oltre 25 anni al vostro servizio

AUTOVIMA

SS. Brennero
Settimo di Pescantina (VR)
Via Nassar, 16 - Tel.045.7150370
www.autovima.it