

Il presidente della società è possibilista ma i tempi tecnici rimangono molto lontani

IL FORUM CON IL SINDACO ALL'ALTO ADIGE

L'AUTOBRENNERO

Bergmeister, autore del progetto presentato ancora nel 1997: «Soluzione con molti vantaggi»

CON IL VIADOTTO



Il «serpentone» dell'autostrada attraversa la città tagliandola in due: una situazione pressoché unica

SENZA IL VIADOTTO



Ecco la stessa immagine, senza il «serpentone» nell'elaborazione grafica (Foto Alberti Ognibeni)

Città senza viadotto, Willeit smorza il sogno

«Servono i finanziamenti se ne parla dal 2010 in poi»

BOLZANO. Tempi lunghi per il sogno che il sindaco Salghetti ha svelato al forum dell'«Alto Adige»: una città senza autostrada, senza «quel biscione che taglia in due Bolzano ed è la principale fonte di inquinamento che deve essere eliminato». Un sogno che potrebbe avverarsi? Parrebbe proprio di sì, anche se bisognerà aspettare almeno sino al 2010. Del passante cittadino per l'A22 si è parlato in Autobrennero già a metà degli anni Novanta, quando l'ingegner Konrad Bergmeister venne incaricato di uno studio di fattibilità dell'opera, analizzando soprattutto i tracciati possibili sul versante Est e su quello Ovest.

Alla fine si scelse per la soluzione sul versante Est (tra S. Giacomo e Cornedo) fondamentalmente per ragioni economiche oltre che tecniche considerato che quel tracciato sarebbe stato più breve e con gallerie più corte oltre che con un numero di opere d'arte inferiore. Sul versante Ovest infatti oltre alla prima galleria fin sotto Castel Firmiano sarebbe stato necessario un ponte sull'Adige e sulla MeBo per poi proseguire con un secondo tunnel fino alla Val Sarentina oltrepassata da un viadotto per proseguire nuovamente in galleria fino a Cornedo: in tutto 18,5 chilometri. Il tracciato sul versante Est invece, partendo da Nord, prevederebbe una prima galleria di 1,6 chilometri a sud di Cornedo, un viadotto di 500 metri per attraversare la Val d'Ega, poi di nuovo in galleria per 5,5 chilometri fin sotto il Colle per sbucare all'altezza della chiesetta di San Giacomo da dove la doppia canna per le corsie del-

l'A22 proseguirebbe interrata in una galleria artificiale per un chilometro passando sotto statale e ferrovia per andare ad allacciarsi alle attuali corsie dopo un'ampia curva verso Sud. Il costo preventivato dell'intervento - illustrato agli azionisti dell'Autobrennero già nel giugno 1997 - si aggira sui 180 milioni di euro più altri 40 milioni per somme a disposizione. Naturalmente questa è la stima fatta otto anni fa che andrà aggiornata al momento di passare dall'at-

LA NUOVA VARIANTE



tuale studio di fattibilità a quello della progettazione esecutiva dell'opera e degli appalti. In buona sostanza considerato che si dovrà attendere il 2010 per inserire il progetto

nel piano finanziario dell'A22 e poi da cinque a dieci altri anni per vedere la chiusura dei cantieri, entro quindi il 2020, si può stimare in circa 250 milioni di euro il costo fi-

nale dell'opera. «Come noto l'Autobrennero - sottolinea per parte sua il presidente Ferdinand Willeit - ha già da tempo vagliato il problema dell'attraversamento della

L'investimento finale sarebbe superiore ai 200 milioni di euro

Nell'elaborazione grafica l'ipotesi della variante Est dell'A22 prevista una decina di anni fa dall'ingegner Konrad Bergmeister

città di Bolzano, individuando anche la soluzione più idonea. Per essere attuata tuttavia ha bisogno sia dell'input delle istituzioni locali sia di essere inserita nel nostro piano finanziario pluriennale, passaggio che potrà essere perfezionato con la prossima revisione del 2010». «Non c'è dubbio che i vantaggi per la città di Bolzano - commenta il progettista Bergmeister - sarebbero molti sia in termini di abbattimento degli inquinanti legati soprattutto al traffico pesante sia in termini di rumorosità, anche se l'attuale viadotto è già oggi adeguatamente attrezzato con barriere antirumore. Poi vi sarebbe anche un più flessibile utilizzo delle attuali corsie sia fini meramente cittadini sia come svincoli di uscita per l'area urbana per il traffico locale e turistico». Del resto stando agli ultimi rilevamenti dei volumi di traffico 2004 nella tratta Bolzano Nord/Bolzano Sud gravitano 11.270.465 veicoli annui. (o.d.)

San Giacomo sarebbe protetto da un tunnel artificiale

BOLZANO. Come è già avvenuto per la variante della statale a Maso della Pieve, l'uscita delle due canne autostradali a Sud di San Giacomo proseguirebbero per un chilometro dentro una galleria artificiale fino a sottopassare sia la statale che la ferrovia. In pratica fino alla fine della pista dell'aeroporto tutto il traffico resterebbe incapsulato per uscire a cielo aperto sostanzialmente solo nell'ultimo

tratto della grande curva verso Sud prima che il nuovo tracciato si innesti sulle corsie esistenti.

Con questa soluzione verrebbero evitati tutti i problemi legati all'inquinamento dell'aria e da rumore per un'area piuttosto popolata come quella che si trova nelle immediate adiacenze della pista aeroportuale di San Giacomo.

Problema diverso invece a Nord dove

nei pressi di Cornedo si moltiplicherebbero le gallerie: ci sarebbe infatti quella ferroviaria e della variante della statale, ma anche quelle del nuovo tracciato per il raddoppio della ferrovia del Brennero e quindi le due nuove dell'autostrada: un vero e proprio gruviera dentro la montagna con il vantaggio di conoscere perfettamente ormai natura e consistenza delle rocce da forare.