

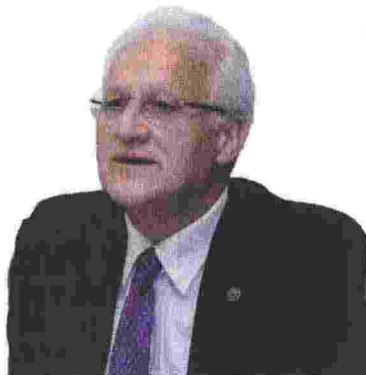
Truffa: ipotesi corruzione

La A22 scoppia, 73 milioni di passaggi

BOLZANO. La A22 ha vissuto, l'anno scorso, 43 "giornate critiche". La ragione? 73 milioni di transiti in un anno.

> I servizi a pagina 17 e 24

• Luigi Olivieri



L'A22 scoppia: 73 milioni di transiti

I dati del 2018. Oltre 43 giorni di collasso per il traffico. Dal 1990 i tir aumentati del 115%, le auto del 90%. Ogni giorno 100 mila utenti Costa e Olivieri al convegno Inu: «Siamo al limite della saturazione, serve il BBT». Gli architetti: «Basta ritardi sul tunnel»

• Il convegno dell'Istituto Nazionale di Urbanistica dedicato all'A22 e al corridoio del BBT (Foto DLife)

PAOLO CAMPOSTRINI

BOLZANO. L'A22 ha vissuto, l'anno scorso, 43 "giornate critiche". Se non fosse un'autostrada le si potrebbe consigliare lo psicanalista. Ore e ore di code, rallentamenti, corsie intasate. Sono più di un mese e mezzo di blocchi. La ragione? 73 milioni di transiti in un anno. Con, quale annesso, 35 milioni di tonnellate di merci. «Siamo al limite della saturazione» ha detto a mezza voce **Luigi Olivieri**, il vicepresidente, illustrando per la prima volta in modo così brutale, il senso di una emergenza.

Tir aumentati del 115%

Poi gli altri numeri della crescita esponenziale li ha forniti **Carlo Costa**: «Dal 1990 al 2018 il traffico delle auto è aumentato del 90%. Ma quel che emerge - ha aggiunto il direttore di A22 - è che nello stesso periodo i tir sono saliti del 115%». In pratica: raddoppiati. L'autostrada, quell'asse che porta sangue e ossigeno dal sud al nord dell'Europa, forse la principale direttrice di collegamento continentale, è come una "città lineare", parole di Costa, con almeno 100 mila persone che ci girano intorno ogni santo giorno. Ecco il popolo dell'A22. Con questi scenari, di assoluta congestione in pro-

spettiva («anche se è l'arteria col minor numero di incidenti in Italia...»), si inizia a comprendere la ragione per cui l'autostrada è l'unica al mondo che si è decisa a finanziare la concorrenza. Perché questo e non altro è il tesoretto che ogni anno accumula («e che oggi è arrivato a 700 milioni» parole di Olivieri) per la costruzione del tunnel di base, che servirà alla ferrovia, non la ruota.

I blocchi dell'Austria

Ma la galleria arriverà tra un po': l'oggi, invece, sono, ad esempio, i blocchi dell'Austria. E qui ha avuto qualcosa da dire **Daniel Alfreider**, neoassessore provinciale alla mobilità: «Occorre parlare chiaro a Vienna e a Innsbruck. Lo faremo come Provincia presto anche se io, personalmente, lo farei subito e sarei durissimo. Non si risolvono i problemi coi blocchi». Per Alfreider il calcolo è semplice: se 100 veicoli vengono spalmati su 7 giorni di transito è un conto, se su 5 un altro. Le code sono inevitabili. E si aggiungono ai quei 43 giorni di cui sopra.

Il corridoio del Bbt

Tutto questo, connessioni A22-tunnel-merci-tratte d'accesso è stato detto ieri al congresso nazionale Inu, l'istituto di urbanistica che ha voluto iniziare a

Bolzano la sua trentesima assise. Con al centro il corridoio transalpino. Che è stato giudicato dalla presidente **Silvia Viviani**, dall'urbanista **Francesco Sbetti**, padre del pru bolzanino, e da **Peter Morello** una grande opportunità in termini di sostenibilità e rigenerazione territoriale. Perché è nei territori, province e regioni, che si riverserà in termini virtuosi il futuro del tunnel. «Anche se da qui deve partire anche un allarme - ha detto **Michele Stramandinoli**, architetto - che riguarda le tratte d'accesso. La galleria va, ma sono le sue connessioni col territorio

che sono ferme». Ecco, una delle ragioni delle dimissioni del commissario **Facchin**, un paio di mesi fa, con lettera a **Toninelli** accusato, senza mezzi termini, di non capire che i ritardi possono essere essenziali.

Il fantasma di Toninelli

E il ministro è stato più volte evocato da **Alfreider**: «Ora ci siamo quasi» ha detto a proposito della firma della concessione A22. Ma è su quel "quasi" che si vivranno settimane agitate. Con l'autostrada al limite della saturazione e un governo che ancora stenta a comprendere la stretta connessione tra tesoretto A22-tunnel di base-tratte-concessione e ricadute territoriali. Come le infrastrutture per Bolzano. Legati invece, tutti questi elementi, da doppio filo in termini di agenda. «E già adesso dovremo iniziare a progettare e poi realizzare gli snodi intermodali» ha suggerito **Alfreider**. Quei luoghi fisici in cui il trasbordamento gomma-rotaia diventerà finalmente effettivo. E per i quali solo Verona sembra finora essersi mossa. Più di questo l'autostrada non può fare. Non certo la terza corsia fino al Brennero ("impossibile"). Come non basterà la dinamica fino a Verona o la terza effettiva fino a Campogalliano. Con i tir saliti del 115%, palliativi.

HANNO DETTO



Sull'A22 transitano in un anno merci per 35 milioni di tonnellate

Luigi Olivieri