

ASSEMBLEA CON I SINDACI IN FONTANABUONA

«Il tunnel è la priorità»

Burlando a Cicagna: «Studio di fattibilità pronto a febbraio, l'opera si farà»

CICAGNA. «Chi mi conosce sa che se inizio una cosa vado fino in fondo: vi dico subito che il tunnel per collegare la Fontanabuona alla costa si farà: la Fontanabuona è l'unica parte della Liguria dove da 50 anni non si è investito quasi niente, salvo i 5 milioni di euro della Provincia per la viabilità. Sono un uomo per metà cittadino e per metà di campagna: mia madre è nata a Torriglia, ricordo ancora quando la 45 era un disastro ma in Fontanabuona non si è fatto proprio nulla ed è tempo di porvi rimedio».

Così il presidente della Regione Claudio Burlando giovedì sera al cinema teatro di Monleone di Cicagna di fronte ad un folto pubblico di cittadini, addetti ai lavori, politici e amministratori locali nell'ambito della prima presentazione ufficiale dello studio di fattibilità -realizzato da Filse e Sviluppo Genova- per creare il traforo di collegamento tra la Fontanabuona e Rapallo, infrastruttura della quale si discorre da innumerevoli anni e che secondo i parlamentari del Pdl Michele Scandroglio e Luigi Grillo rischia di restare un pio desiderio («Una boutade elettorale», avevano tagliato corto dopo il primo annuncio di Burlando). Ma l'altra sera il presidente della Regione ha snocciolato dati e argomenti. «Per il 2009 chiederò al governo di finanziare una sola opera per la Liguria, a livello territoriale: è il tunnel della Fontanabuona, un'opera che è legge obiettivo e per la

quale ci sono già a disposizione 25 milioni di euro di fondi Fas e uno studio di fattibilità, costato 250 mila euro, che spiegherà il tracciato definitivo entro il 28 febbraio 2009, giorno più giorno meno». Parole, quelle di Burlando, applaudite dalla platea. Tra i presenti nelle prime file anche esponenti del centro destra: da Giovanni Boitano, coordinatore provinciale di Forza Italia, ai sindaci dei Comuni fontanini, al primo cittadino di Rapallo, Mentore Campodonico, a consiglieri regionali di minoranza come Gino Garibaldi, Franco Rocca, Gianni Macchiavello, al presidente della comunità montana Gianfranco Arata. Assenti i parlamentari di Forza Italia che avevano bocciato l'annuncio di Burlando sul tunnel. «L'appello del giovane sindaco di Cicagna Marco Limoncini di restare uniti su un'infrastruttura che non ha colore politico ma è di tutti va accolto -ha detto Burlando- Non dividiamoci ora, la gente della Fontanabuona non lo merita: ha grandi potenzialità, ma senza infrastrutture muore. Mi pare che un onorevole con una certa esperienza come Gabriella Mondello sia già con noi: se questa operazione si concluderà ci sarà gloria per tutti, centro destra e centrosinistra. Non c'è una zona in tutta la regione trascurata come la val Fontanabuona negli ultimi 50 anni». Per Giovanni Boitano «il centro destra è favorevole a questa realiz-

zazione perché fa parte di un progetto precedente dell'amministrazione regionale di centrodestra, che parlava sia della gronda di levante che del traforo della Fontanabuona». Per il sindaco di Cicagna Limoncini e per l'assessore provinciale alla Viabilità Piero Fossati «le infrastrutture servono alla gente e non hanno colore politico: gronda di levante e tunnel non sono in contrapposizione, ma l'iter del tunnel è ormai avanzato e pronto a partire». Per Anas si è espresso Carmine Testa, confermando «l'ampia disponibilità di Anas a partecipare a un tavolo tecnico: la copertura finanziaria tuttavia andrà definita con il competente ministero». Burlando ha comunque un asso nella manica: «I finanziamenti? Se non ci fosse una risposta positiva dal governo, ci impegneremmo lo stesso a fare il tunnel: una primaria impresa italiana ha fatto sapere che se si realizzasse un project-financing parteciperebbe». Ieri il governatore ha inviato una email all'ingegner Ercole Incalza, collaboratore del ministro alle Infrastrutture Altero Matteoli, per aggiornarlo sullo studio di fattibilità del tunnel ribadendo la priorità per la Liguria. «Le chiedo di prevedere un finanziamento di 100 milioni di euro che, insieme ai 25 milioni già stanziati, con i Fas regionali, consente di attivare un project financing pienamente funzionale e rispettoso del territorio».

GLORIA BARBETTA

>> LE REAZIONI

SCANDROGLIO (PDL): «HA RETTIFICATO IL TIRO»

*** CHIAVARI. «Rilevo con soddisfazione che il presidente Burlando ha rettificato il tiro rispetto alle prime fantastiche dichiarazioni sul tunnel, confermando, tra l'altro, che si tratta di un'iniziativa a pedaggio, dunque sostenibile sotto il profilo finanziario»: così Michele Scandroglio, deputato e coordinatore regionale del Pdl. «Se poi si potessero recuperare risorse nell'ambito dei Fas, non potremmo che essere d'accordo», ha aggiunto. «Il centrodestra ha sempre lavorato in positivo per la Li-

guria mentre i liguri aspettano ancora opere importanti, tra cui la gronda di Levante che proprio Burlando ha cancellato dalla legge-obiettivo. Qualora si palesasse la società misteriosa di cui parla il governatore, troverebbe tutto il nostro sostegno. Ci rendiamo conto dell'interesse strategico per la Fontanabuona. Ma è proprio per questo che non vorremmo apparire anche noi in campagna elettorale. Amministratori e cittadini usino il buon senso».

R. GAL.

IL PIANO

LE IPOTESI DI TRACCIATO ALLO STUDIO

milioni di veicoli. Il tempo di viaggio da Gallinaria al casello di Rapallo ora si aggira tra 35 e 45 minuti, con il tunnel scenderebbe a 8-10 minuti; da Gallinaria al casello di Genova Est si impiegano ora da 35 a 50 minuti, via Ferriere e con il traforo si passerebbe a 20-25 minuti.

G.B.

QUATTRO IPOTESI di tracciato nello studio di fattibilità elaborato da Filse e Sviluppo Genova, di cui due di tipo autostradale e due di viabilità ordinaria. Due possibili stazioni di partenza a Gallinaria, tra Cicagna e Moconesi e a Ferrada, lo sbocco sulla costa in prossimità del casello di Rapallo o con accesso diretto in autostrada: sono le linee guida dello studio di fattibilità illustrate da Edoardo Bozzo, presidente di Filse. Il tracciato definitivo, ha detto il presidente della Regione Burlando, sarà pronto entro fine febbraio 2009. In questi giorni Filse sta iniziando a sviluppare l'analisi dello studio eseguito: «Stiamo ancora lavorando al percorso -ha detto Bozzo- ma si delineano quattro ipotesi chiave: A e B sono i due tracciati di viabilità ordinaria, che si immettono nell'abitato di Rapallo; C e D sono quelli quasi tutti in autostrada. Il percorso A parte da Ferrada, comprende una galleria di 2,3 chilometri, arriva a Rapallo, evita la parte abitata a San Pietro: lunghezza totale 9 km». Il tracciato B parte da Gallinaria, ha una galleria di 2 chilometri, è lungo 7 e si percorre ad una velocità di 50 chilometri orari mentre quello considerato il migliore anche da Burlando è il C: «Autostradale, con due gallerie quasi continue, lunghe 3 e 2 chilometri -precisa Bozzo- per una lunghezza di 6,4 chilometri, da percorrere ad una velocità di circa 70 chilometri orari». Il tracciato D infine avrebbe due gallerie più corte e un percorso totale di 7,3 chilometri: i tracciati autostradali C e D sarebbero a due corsie, larghe 3,75 metri mentre quelli di viabilità ordinaria A e B avrebbero la carreggiata larga 3,50 metri. Quale tra questi è il percorso più funzionale? «Per la parte idrogeologica e geologica le soluzioni sono equipollenti -dice Bozzo- I costi di realizzazione e i tempi di percorrenza meritano ulteriori approfondimenti, abbiamo già identificato alcuni flussi di traffico con calcoli eseguiti soprattutto sul tracciato C». Questi parlano di 1.100 veicoli nelle ore di punta, 12.000-13.500 veicoli al giorno e un traffico annuo previsto tra 4,4 e 4,9

LE IPOTESI



2 gli ingressi possibili: **Gallinaria**, tra Cicagna e Moconesi, oppure **Ferrada** di Moconesi

2 gli sbocchi possibili: presso il casello di Rapallo oppure direttamente in autostrada

IPOTESI A

Lunghezza **9.000 metri**, di cui 2.300 in galleria, carreggiata larga 3,50 metri, uscita a Rapallo

IPOTESI B

Lunghezza **7.000 metri**, di cui 2.000 in galleria, uscita a Rapallo, carreggiata larga 3,50 metri, velocità massima di percorrenza 50 km/h

IPOTESI C

Lunghezza **6.400 metri**, comprese due gallerie di 3.000 e 2.000 metri, uscita in autostrada, velocità massima di percorrenza 70 km/h, due corsie larghe 3,75 metri

IPOTESI D

Lunghezza **7.300 metri**, due brevi gallerie, due corsie larghe 3,75 metri, uscita in autostrada

FLUSSI DI TRAFFICO IPOTIZZATI PER IL TRACCIATO C

1.110 veicoli nelle ore di punta

12.000-13.500 veicoli al giorno

4.400.000-4.900.000 veicoli il traffico annuo previsto

250.000 euro il costo dello studio di fattibilità

Il tracciato definitivo sarà pronto entro il **28 febbraio 2009**

