

«Tangenziale, la terza corsia non va»

Studio di Ance. «Criticità per traffico e costi dell'opera, meglio una nuova arteria»

Lavorare al cambiamento e alla pianificazione strategica della Città Metropolitana in una visione di sistema e di mobilità sostenibile che migliori i collegamenti infrastrutturali tra la città e l'intera area metropolitana.

Ance Catania, nel processo legato al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ha voluto essere parte attiva, segnalando criticità e sostenendo possibili soluzioni.

Tra le grandi infrastrutture, a tenere banco è la Tangenziale di Catania, intervento oggetto di studio a partire dal 2003 da parte dell'Associazione etnea dei Costruttori (con l'allora presidente Andrea Vecchio). Sono state svolte diverse indagini con cadenza quadriennale. Già da allora i dati relativi al congestionamento del traffico, al numero di veicoli giornalieri e ai costi per i cittadini e le aziende in termini economici e di tempo, mostravano numerose criticità, rilevandosi peggiorati ad ogni successivo rilievo.

Negli scenari individuati dal PUMS sono previste due alternative: la realizzazione di una terza corsia - con costi per oltre 350 milioni di euro e circa 7 anni di lavori - e la costruzione di una nuova arteria con caratteristiche autostradali, con un cronoprogramma di circa 10 anni e oneri per circa 600 milioni di euro.

«Prospettare la realizzazione della terza corsia - sottolinea il presidente Ance Catania Rosario Fresta - darà seguito ad attività di cantiere che ostacoleranno il corretto funzionamento di un'arteria



già fortemente caratterizzata dal congestionamento del traffico, con veicoli provenienti da Palermo, Siracusa, Catania e Messina, mettendo di fatto in crisi tutto il sistema della mobilità della Sicilia Orientale. Inoltre, non essendo disponibili valide alternative, si abbasserebbe drasticamente la resilienza del territorio rispetto a eventuali eventi disastrosi. Elementi che inevitabilmente accrescerebbero il valore reale dei costi economici e sociali».

In merito alla "Nuova Tangenziale", Fresta ne esalta i vantaggi, «alleggerendo la rete stradale vicina, riducendo l'ingorgo del traffico e i tempi di spostamento. Questi ultimi due elementi, secondo i nostri studi, incidono annualmente per quasi 250 milioni di euro sulle tasche di imprese e cittadini a causa dei ritardi per le code. Un progetto che potrebbe

➔ Fresta: «Negli scenari del Pums l'alternativa alleggerirebbe la rete viaria e ridurrebbe i tempi di spostamento»

essere ancora più in linea con gli obiettivi di Agenda 2030 prevedendo un prolungamento del tracciato verso gli svincoli di Acireale e Giarre. L'attuale ipotesi, infatti, connetterebbe la Nuova Tangenziale alla barriera Catania-San Gregorio della A18, lasciando scoperte alcune aree strategiche per la mobilità».

Un'opera, secondo Ance Catania, che richiede immediatamente il progetto di fattibilità, per passare subito dopo al progetto esecutivo in cui si tenga conto dei vari scenari e dei possibili sviluppi, incastonandolo in un piano di interventi complessivi e coordinati.

La Nuova Tangenziale è l'occasione per il riordino del territorio pedemontano etneo, come emerso in un recente convegno promosso da Ance. L'esempio più recente di intervento con autostra-



IL PROGETTO

L'opera potrebbe garantire un prolungamento verso gli svincoli di Acireale e Giarre

essere ancora più in linea con gli obiettivi di Agenda 2030 prevedendo un prolungamento del tracciato verso gli svincoli di Acireale e Giarre. L'attuale ipotesi, infatti, connetterebbe la Nuova Tangenziale alla barriera Catania-San Gregorio della A18, lasciando scoperte alcune aree strategiche per la mobilità».

Un'opera, secondo Ance Catania, che richiede immediatamen-

te il progetto di fattibilità, per passare subito dopo al progetto esecutivo in cui si tenga conto dei vari scenari e dei possibili sviluppi, incastonandolo in un piano di interventi complessivi e coordinati.

La Nuova Tangenziale è l'occasione per il riordino del territorio pedemontano etneo, come emerso in un recente convegno promosso da Ance. L'esempio più recente di intervento con autostrade urbane è quello di Madrid, in cui l'occasione dell'interramento della Tangenziale M-30 è stata decisiva per il riordino del territorio con la realizzazione di un grande parco urbano lungo tutta la Tangenziale.

«In questo quadro - aggiunge Fresta - riteniamo indispensabile un monitoraggio periodico delle opere già in essere e di quelle che dovranno essere avviate, consentendo, se necessario, di apportare modifiche e di rivedere gli obiet-

tivi da raggiungere: supervisione che dovrà tenere conto anche dello stato attuale dei lavori, delle stime di importo e delle fonti di finanziamento. Un piano di monitoraggio da attuare prevedendo un fondamentale tavolo partecipativo continuo con tutti gli stakeholders coinvolti». Conclude infine il presidente Fresta con un richiamo alla politica regionale sulle enormi potenzialità dell'area orientale siciliana e dell'Area Metropolitana di Catania. E a chi verrà ad amministrare la città, l'invito ad avere una visione non solo di perimetro urbano, ma di potenzialità complessive e del ruolo catalizzatore che Catania riveste.

Ance Catania si pone già da adesso, come interlocutore per i candidati sindaci al fine di programmare uno sviluppo sostenibile sotto i profili ambientali, sociali ed economici per tutto il territorio. ●



Traffico sulla Tangenziale, secondo l'Ance la terza corsia non sarebbe la soluzione. Sotto Rosario Fresta