

martedì 9 aprile 2002 cronaca pag. 11

- La parola agli esperti. L'architetto Lucat invita a uno sguardo complessivo sulla viabilità

### Un tunnel e tante domande

**Da domani il dibattito sul traforo delle Torricelle, la maggiore opera pubblica degli ultimi anni. Tempi stretti, giovedì si chiude Polemiche alla vigilia, la minoranza sospetta che la fretta sia «elettorale» e teme che comprometta la qualità del provvedimento**

Ma in Consiglio la maggioranza cerca l'approvazione «lampo»

di Bonifacio Pignatti

È un'«opera di grande importanza, necessaria per alleggerire il traffico della città», oppure «il prezzo politico che il centrodestra deve pagare subito per avere la Lega alleata alle elezioni?» O tutt'e due? E ancora: è «un progetto extraurbano che non c'entra con la viabilità cittadina e non affonda le radici in un piano urbanistico», oppure «una grande occasione supportata dai soldi di Serenissima e Autobrennero?»

Sono questi gli interrogativi che domani e giovedì, ultimo giorno di lavori dell'assemblea, accompagneranno nell'aula del Consiglio comunale il più importante provvedimento degli ultimi anni: la variante urbanistica disegnata per inserire sulle piantine del Prg la galleria delle Torricelle, la maxi-opera da oltre 400 miliardi di lire che una volta realizzata collegherà Poiano (località Ca' Rossa) con uno svincolo al Saval.

La tangenziale nord - questo il nome della strada, che sarà a pagamento - partirà in galleria per un tratto di 2.300 metri, e dopo l'uscita proseguirà in trincea e galleria artificiale fino all'Adige, per costeggiarlo e poi superarlo abbracciando l'ansa di Parona con due ponti. Dopo il primo si collegherà alla Tangenziale Ovest, scavalcato il secondo con la statale del Brennero.

Questo almeno il progetto preliminare. Qualcuno crede che all'esecutivo saranno aggiunte altre uscite verso la città. In ogni caso, tra finanziamenti, progetti, appalti e lavori, prima del 2015 sotto le Torricelle continueranno a passarci solo le talpe.

Tornando all'inizio, fra i dubbi delle minoranze e l'ottimismo della maggioranza, prima di ieri ce n'era un altro di interrogativo: la delibera approderà davvero in Consiglio? La risposta l'ha data la movimentata riunione della commissione consiliare urbanistica di ieri, presieduta da Ciro Maschio di An. Il via libera al passaggio in aula ha dato voce ma non ascolto a quanti dei consiglieri di minoranza ritenevano che un provvedimento del genere non potesse andare al voto nei due ultimi giorni di Consiglio - con interventi contingentati - ma andasse discusso con calma e i tempi necessari a eventualmente migliorarlo. Per Valpiana dei Verdi della Colomba la fretta è ingiustificata, per Bragaja di Rifondazione comunista è figlia di una necessità poco nobile: «Il centrodestra deve pagare alla Lega questo vergognoso prezzo politico per averla come alleata alle amministrative». Mentre per Carlo Pozzerle della Margherita l'urgenza potrebbe diventare causa di tormenti già vissuti: «Come con la tramvia: prima approvate, poi decidete che il progetto va cambiato. Risultato: lavori fermi». In tutto questo, il consigliere Trabucchi del Gruppo misto resta convinto che la limitazione dei tempi sia sufficiente a rendere illegittime le sedute del Consiglio, cosa di cui ha già informato la Procura. Ma la maggioranza è determinata a non sentire ragioni.

Ieri in commissione l'argomento che ha tenuto banco è stato comunque l'uscita della galleria a sud di Avesa e lo svincolo al Saval. Una rappresentanza di cittadini di Quinzano è venuta a presidiare la riunione con un doppio intento: contestare lo sbocco della galleria davanti al sagrato della chiesa di San Rocco, chiedere lo spostamento a sud dello svincolo. Il portavoce Marcello Pigozzi: «Il progetto intacca le nostre risorse culturali, religiose e paesaggistiche. La tangenziale dovrebbe proseguire in galleria per un altro tratto». A Quinzano sono iniziati i volantaggi, i cittadini faranno pressione assistendo alle sedute del Consiglio dal loggione.

Non ce ne sarà bisogno. Le istanze della frazione sono state recepite sia dall'assessore all'urbanistica Stefano Cesari sia da Forza Italia. E domani saranno «allegate» alla delibera. Cesari: «Tenere sotto terra il tratto di strada in uscita dal tunnel e lo svincolo è un'ipotesi molto costosa, ma per la delicatezza ambientale della zona credo ne valga la pena. Si potrebbe fare un ordine del giorno per raccogliere questo orientamento. Invece modifiche al percorso non si possono fare». Più perentorio il capogruppo forzitalista Paolo Dean: «Quel nodo di traffico, già insostenibile oggi, va rivisto completamente in previsione dello "scarico" di auto provenienti dal traforo. Serve una modifica sostanziale del progetto, che così rischia anche la bocciatura della Soprintendenza».

Paolo Tosato è stata la voce della soddisfazione leghista per la piega presa dalla vicenda: «Il traforo va votato: sarà utile per sgravare la città dal traffico. Certo il problema di San Rocco esiste ed è necessario un emendamento che modifichi il testo della delibera per recepire le correzioni da fare: strada interrata, non in trincea». D'accordo con lui anche Francesca Tamellini e Leno Boghetich di Forza Italia, quest'ultimo attento «alle garanzie per i cittadini di Quinzano, le cui preoccupazioni sono legittime».

Fra le voci contrarie, Giuseppe Brugnoli del Gruppo misto: «Il progetto è come l'ha definito Dean la seduta scorsa: "devastante". Inutile richiamarsi a ordini del giorno o emendamenti: ve lo tenete devastante o lo ritirate. E sarà anche peggio in fase esecutiva, con nuove uscite su Valdonega, Avesa, eccetera. Altrimenti il pedaggio sarà insufficiente per il rientro dei costi». Concetto ribadito con tanto di interessi da Giorgio Bragaja: «Questo progetto è un presa in giro perché quello esecutivo sarà diverso. Secondo le previsioni, nel traforo passeranno 1.300-1.400 veicoli al giorno. Per rientrare nelle spese ne servirebbero 3.600. Come si farà a garantire questa portata se non aggiungendo uscite per i quartieri a nord della città?»

Le perplessità di Mao Valpiana: «Primo: non ci sono i pareri di due circoscrizioni, seconda e terza, e io delibere con i puntini di sospensione non ne ho mai viste. Se non illegittime. Secondo: per me il traforo non è un tabù, ma non si può fare prima del Prg. Deve essere calato in una visione urbanistica che ora non esiste. Perché tutta questa fretta? Non mi risulta che ci siano scadenze. Terzo: non vorrei che si approfittasse della galleria per mettere le

mani sulle Torricelle. La maggioranza è disposta ad approvare contestualmente parco dell'Adige nord e vincoli paesaggistici sulla collina?».

Renzo Burro dello Sdi non vede l'utilità per il traffico a Verona di «un'opera che collega la Valpantena alla Valpolicella», e chiede: «C'erano studi per i quali la mediana avrebbe eliminato il 27% del traffico in città. Perché sono stati accantonati?» La risposta è arrivata dalla replica complessiva di Cesari: «Nuove analisi, realizzate in funzione di tramvia, complanare e tangenziale est, hanno dimostrato che la mediana resta fondamentale ma la priorità è la galleria. Quanto alle spese, la tangenziale costerà 414 miliardi di lire, 440 con i ponti strallati. La Serenissima ne metterà 130, l'Autobrennero 55, il pedaggio di un euro a testa non basterà a coprire le spese almeno per i primi anni, quindi dovranno partecipare gli enti pubblici».

Conclusione al presidente del Consiglio, Roberto Marzoesini del Ccd: «Nel '97 l'assemblea aveva approvato un mio ordine del giorno favorevole al traforo quando ancora la giunta pensava alla mediana. Questa è una scelta nostra, e dobbiamo portarla in fondo. Si chiude l'anello delle tangenziali e si realizza un sistema con parcheggi scambiatori e tramvia: un'occasione unica».

Più che in termini di «pro» o «contro» il traforo delle Torricelle, serve ragionare in un quadro complessivo e strategico sulla viabilità di Verona. E allora, guardando alle priorità, spunta ancora la Mediana a sud, prima della galleria a nord. È quanto sostiene l'architetto Marco Lucat, urbanista e già consulente per la realizzazione del Piano d'area del Quadrante Europa. «Il traforo delle Torricelle», spiega, «già molti anni fa è diventato un caso politico, addirittura partitico, su cui si sono radicalizzate delle posizioni. Occorre invece valutare le varie possibilità in un quadro generale, per cui non mi sento di dire a priori sì o no al traforo».

Sguardo complessivo significa ragionare su quanto è già stato detto e studiato, osserva Lucat: «Negli studi sulla grande viabilità di Verona realizzati in passato da Vittorini, per il Prg, poi da Zambrini per il Quadrante Europa e anche da Winkler, tra le soluzioni si ipotizzava l'attraversamento a nord della città con il traforo e a sud con la mediana, che partirebbe dal Lux, vicino a Porta Nuova, allo sbocco della bretella, passerebbe sotto la stazione per poi dirigersi al Pestrino, qui l'innesto con la Transpolesana, e quindi proseguirebbe verso Porto San Pancrazio e San Michele Extra, con vari innesti durante il tragitto. Questo snellirebbe una buona porzione di traffico della città, anche se forse penalizzerebbe un po' la Valpantena, ma solo di qualche chilometro. In ogni caso, non potendo realizzare contemporaneamente le due opere, mi pare che la priorità spetti alla mediana, che fra l'altro costa molto meno del traforo».

Tra ciò che è stato detto e scritto sulla viabilità a Verona c'è anche il «malloppo» realizzato per la precedente amministrazione dall'architetto e urbanista Tullo Galletti, in qualità di consulente, insieme al collega Domenica Menna, sul tema della grande viabilità all'interno degli studi per il nuovo Piano regolatore generale, quand'era assessore Alessandro Polo. «Abbiamo steso 23 simulazioni», spiega, «considerando il traforo, lungo, medio e breve, da solo oppure con traforo più mediana oppure soltanto mediana. Alla fine, sulla base dei dati, siamo giunti alla conclusione che i benefici della Mediana erano circa il 65 e il 35 per cento quelli della galleria delle Torricelle. Ciò non significa che poi un Comune non possa compiere una scelta specifica».

Galletti, professore di Trasporti urbani e metropolitani al Politecnico di Milano, è anche presidente triveneto dell'Associazione italiana per l'ingegneria del traffico e dei trasporti. «In queste vesti», continua, «guidando un'associazione che opera senza fini di lucro ma si offre anzi come partner culturale degli enti locali, mi pare di notare che a Verona manchi una regia complessiva sulle infrastrutture viabilistiche legate al sistema dei trasporti pubblici. Pensando al traforo, ricordo che fu la precedente amministrazione dell'Autostrada a spingere molto affinché si facesse e sottolineo che allora il presidente non era veronese, come lo è oggi Merlin. Non credo, quindi, che la proposta precedente fosse nell'interesse di Verona. Auspico, quindi, che su questi temi si compia una riflessione attenta, appunto nell'interesse della nostra città. Auspico anche che la futura amministrazione comunale prenda in mano un disegno più complessivo e unitario di questi problemi, magari con un'unica agenzia con varie braccia operative».

**Enrico Giardini**