

Il presidente del Consiglio comunale ripercorre il lavoro svolto sulla galleria delle Torricelle e per il passaggio a nord

■ «Lasciamo in eredità il traforo»

Marchesini: «Nessun ritardo. Ci sono il progetto e i primi fondi»

Trafofo delle Torricelle, il progetto di massima è pronto e vi è uno stanziamento di 230 miliardi di vecchie lire su una spesa preventivata di 600 miliardi. «Tutti i pareri di nostra competenza sono stati raccolti e il prossimo Consiglio comunale è nelle condizioni di discutere e votare la variante al Piano regolatore per realizzare l'opera», sottolinea il presidente dell'assemblea di Palazzo Barbieri, Roberto Marchesini (Ccd). «La collaborazione con la Società autostrada Brescia-Padova e con l'Autobrennero è stata positiva e ha prodotto risultati. Non siamo stati, quindi, con le mani in mano ma anzi abbiamo posto le basi per un progetto che, assieme alla tramvia, cambierà il sistema della mobilità a Verona». «Lo scorso aprile, nell'ultima seduta consiliare utile, il traforo delle Torricelle e la Tangenziale nord erano all'ordine del giorno. Avremmo potuto approvarli se non vi fossero state altre delibere urgentissime e non rinviabili», fa presente Marchesini. «Mi sembra allora doveroso chiarire il percorso fatto dal progetto, per evitare che qualcuno pensi non sia stato fatto nulla durante l'ultimo mandato amministrativo». «Dal 2000 al giugno 2001 vi sono state tre conferenze dei servizi con le società autostradali interessate, considerato che il traforo rientra nel collegamento fra la zona est e il casello di Verona nord», dichiara il presidente del Consiglio comunale. «Si è deciso il tipo di tunnel sotto le Torricelle: un opera a due canne, con quattro corsie stradali, due per ogni senso di marcia».

Il traforo delle Torricelle fa parte del collegamento viario fra il casello di Verona est (sull'autostrada Serenissima Brescia-Padova) e quello di Verona nord (sull'autostrada Brennero-Modena). «Dall'uscita del casello di San Martino Buon Albergo, attraverso la nuova Tangenziale est dei Lessini si potrà arrivare fino a Poiano», spiega Marchesini. «Qui ci si inserirà nella galleria delle Torricelle, composta da due tunnel di due corsie ciascuno e lunga 2200 metri. L'uscita del traforo sarà nella zona di Ca' di Cozzi all'altezza del ponte del Saval, con un primo svincolo sulla viabilità attuale». «La strada proseguirà poi parallela alla via Ca' di Cozzi, parte in trincea e parte in superficie, fino ad arrivare alle porte di Parona per poi attraversare l'Adige con un ponte, e sfociare in località Boscomantico», fa notare il presidente del Consiglio comunale. «In quel punto vi sarà l'aggancio con la Tangenziale ovest, la strada che giunge dalla Valpolicella e attraversa la zona di Chievo, incrocia via Bresciana, via Gardesana, via Lugagnano (assorbendo tutto il traffico delle tre direttrici ovest) per collegarsi nella parte finale al casello di Verona nord, dove si innesta nell'Autobrennero e nella tangenziale sud parallela alla Serenissima».

Quali i vantaggi del traforo e del collegamento a nord (chiamato appunto Tangenziale nord)? «Sommati al sistema tramviario, già approvato dall'amministrazione comunale, traforo e Tangenziale nord creeranno una novità sia nella circolazione privata che è nell'uso del sistema pubblico di trasporto», sottolinea Marchesini. «Grazie a quelle opere, si potrà attivare la chiusura del centro storico; sarà possibile bloccare il traffico nei parcheggi scambiatori della tramvia; e quindi obbligare i cittadini a usare il tram. Non vi sarà più motivo di andare da una parte all'altra della città con l'obbligo di passare dal centro. Il nuovo sistema viario circolare permetterà di spostarsi senza attraversamento, usando o la galleria delle Torricelle e il passaggio a nord oppure la Tangenziale sud».