

In Consiglio comunale il dibattito sul programma di Zanotto ha riportato alla ribalta un «dilemma» che resiste da anni. Per alleggerire il traffico cittadino l'amministrazione considera importanti entrambe le soluzioni. Ma una «accorciata»

Galleria o mediana? Tutt'e due

Nel Prg saranno inserite entrambe. Per farle realizzare dalle autostrade

di Bonifacio Pignatti

«Prima la galleria o prima la mediana»? Il dilemma è di stretta attualità. Purtroppo lo era anche 11 e passa anni fa, quando spinse L'Arena a titolare con quell'interrogativo un pezzo di cronaca datato 5 giugno 1991. È la *querelle* già allora non era una novità assoluta, poiché emergeva insoluta dal cuore degli anni Ottanta.

Per farla breve: è da 15 anni che non se ne esce. Traforo delle Torricelle a nord della città o mediana a sud?

O tutt'e due? Quale sarà la soluzione migliore per alleggerire Verona dal traffico? Il quale traffico intanto, al contrario delle decisioni che slittano, è puntuale nel presentare ogni anno statistiche allarmanti. Così che un dibattito un po' inconcludente sulle scelte della Verona del futuro ha dovuto prendere atto da qualche tempo che il futuro è già qui e s'è presentato sotto forma di emergenza. In attesa di trasformarsi in una mezza catastrofe, se è vero che previsioni alla mano gli esperti stimano che la circolazione delle auto attuale sia destinata ad aumentare del 25% da qui al 2026.

Ora il dilemma si sta ripresentando alla Giunta comunale guidata da Paolo Zanotto. La precedente maggioranza di centrodestra era nettamente favorevole al traforo, ma in un concitato finale di amministrazione non era riuscita a far fruttare le sue inclinazioni: la variante urbanistica che introduceva la galleria nel Piano regolatore era arrivata a un passo dall'approvazione in Consiglio comunale, ma nell'aprile scorso la delibera era stata sospesa *in extremis* per consentire la ricapitalizzazione della Veronamercato sul filo dell'ultimo minuto utile prima dello scioglimento dell'assemblea. Ora il consigliere dell'Udc Roberto Marchesini, che di quel-

l'assemblea era presidente, intende riproporre la delibera all'aula. E non solo perché è convinto della sua validità. Anche perché sa che nella maggioranza di centrosinistra

c'è chi la pensa come lui.

Il motivo che ha riportato di grande attualità il dilemma «traforo o mediana» è infatti che in questa nuova maggioranza esistono opinioni divergenti su quale opera affrontare per prima, come s'è visto con la maldestra spaccatura nel Consiglio di giovedì sera. Se il centrosinistra accusava fino a qualche mese fa Forza Italia, An e Udc di sponsorizzare con entusiasmo il traforo solo per avere dalla loro parte la Lega - ultrà del progetto - in campagna

elettorale, le due maggiori componenti di quella stessa parte politica non più tardi di tre giorni fa sono state costrette a gettare la maschera: la Sinistra Europea è a favore della mediana, la Margherita preferisce la galleria delle Torricelle. Va da sé che, per i costi stratosferici di entrambe le opere, si ritiene impossibile realizzarle insieme e comunque senza l'intervento di robustissimi finanziatori. Il Comune da solo non può fare né l'una né l'altra. Sostenuto, potrebbe pensare di farne una dopo l'altra.

I costi. Ecco un argomento che per molti è dirimente. Perché? La galleria delle Torricelle sarà finanziata dalla società au-

tostradale Brescia-Padova, che ha preso un impegno iniziale per circa 72 milioni di euro ma è disposta a farsi carico delle soluzioni necessarie per arrivare ai 200-250 calcolati dalle ultime stime; invece la mediana non ha per ora finanziatori autostradali, non essendo riconosciuta come tangenziale di raccordo fra autostrade.

Tuttavia i sostenitori della mediana sono convinti che sia proprio la

strada da San Michele a San Massimo la vera soluzione per alleggerire la città dal traffico di attraversamento, imputando al traforo il difetto di portare (eventuali) benefici solo alla viabilità extraurbana, provinciale. Due posizioni differenti che s'erano scontrate anche nei dintorni della Giunta Sironi: esattamente un anno fa, in un convegno all'Associazione degli Industriali, il consulente al Prg Alessandro Polo aveva sostenuto le ragioni della mediana, il collega della viabilità Michele De Beaumont aveva magnificata le qualità della galleria. Dicendo: «Lungo il

traforo passeranno dai 35 ai 50 mila veicoli al giorno, la mediana ne accoglierebbe 25 mila. Ma le ipotesi non sono alternative. Il fatto è che il traforo è una strada intercomunale in grado di offrire benefici più ampi». Per non sbagliare, Sironi & C. dentro al Prg avevano messo tutto, traforo e mediana. Quel Prg «congelato» che

adesso Paolo Zanotto ha il compito di estrarre dal freezer e approvare con le scelte cruciali.

Cosa farà dunque Zanotto nel Prg? L'ha detto, se andiamo a rileggere il suo intervento di dieci giorni fa in Consiglio comunale: sia la galleria sia la mediana. «Hanno funzioni diverse, una provinciale e l'altra cittadina, ma sono entrambe necessarie. Al piano regolatore il compito di decidere la priorità», aveva detto. E' proprio con questo obiettivo - fare tutto - si sta muovendo l'amministrazione in questi giorni. Da un incontro con il vicepresidente dell'Autobrennero, il veronese Giovanni Pavesi, il Comune ha intascato la di-

sponibilità della società a sedersi a un tavolo di concertazione con Palazzo Barbieri e Serenissima (Brescia-Padova) per studiare il finanziamento della grande viabilità di Verona a opera delle due autostrade. Vale a dire traforo fino a Parona, ponte sull'Adige, da lì tangenziale Ovest fino al casello di Verona Nord, e a sud della città non la mediana ma piuttosto la «medianina», collegamento fra la bretella di Verona Nord e l'innesto della Transpole-

sana in allungamento fino a Basso Acquar. L'anello delle tangenziali viene ritenuto soluzione idonea per rendere utili in modo complementare grandi opere come traforo delle Torricelle e mediana. Uno avrà valore relativo senza l'altra e viceversa, entrambe saranno fortemente penalizzate senza la tangenziale Ovest.

«A Marchesini rispondo che le risposte le daremo nella variante generale al Prg, sono gli interventi a pezzettini che creano immobilismo», dice l'assessore all'urbanistica Roberto Uboldi. Perciò prima si prevede tutto, poi si ragiona per stralci davanti a una «visione sistemica». E quel Prg che riunirà tutte le strade e dirà quale fare per prima - se le autostrade avranno deciso di finanziarle - potrà forse rimettere in gioco un'altra ipotesi originale avanzata in passato: trasformare in strada il canale Camuzzoni. Da Nord-vest a Basso Acquar, una via d'acqua (di proprietà del Comune e dell'Agsm) che ha perso gran parte del suo valore industriale ma che potrebbe diventare una risorsa se lastricata d'asfalto con una bella riga bianca in mezzo.

■ LA SCHEDA / I TRACCIATI E I COSTI

TRAFORO DELLE TORRICELLE. Maxi-opera da 200-250 milioni, sarà finanziata dall'autostrada Brescia-Padova per 72-75 milioni, per il resto si punta all'intervento di banche, altre società autostradali e privati con un *project financing* che immagina il rientro dei costi con l'incasso del pedaggio. Il tracciato della tangenziale nord (questo il nome del collegamento) parte da Poiano (località Ca' Rossa), entra subito in galleria naturale per 2.300 metri, e all'uscita prosegue in trincea o galleria artificiale fino al Saval e poi lungo l'Adige fino a Parona (oppure prosegue direttamente per Parona, la variante preferita dalla Giunta Zanotto), dove un ponte unisce la tangenziale Nord alla tangenziale Ovest di raccordo con il casello di Verona Nord. Secondo le previsioni, l'opera non sarà conclusa prima del 2013.

MEDIANA. Se ne parla dagli anni Ottanta. È la strada di scorrimento veloce immediatamente a sud della città, studiata per alleggerire il traffico di attraversamento.

Da Est a Ovest, parte da San Michele, prosegue verso Porto San Pancrazio restando a sud della ferrovia e del quartiere; scende verso Basso Acquar, attraversa viale Piave con un rondò, passa a sud della stazione di Porta Nuova e si innesta nella bretella di Verona Nord con possibilità di allungamento fino a San Massimo.

«**MEDIANINA.**» È la variante corta della mediana, gradita alla Giunta Zanotto. Partendo da Ovest, prevede solo il primo tratto della mediana, dalla bretella di Verona Nord a Basso Acquar, dove termina innestandosi alla Transpolesana che arriverà fino a qui. Troppo corta? C'è chi ha fatto i calcoli. Da Basso Acquar a San Michele la mediana «grande» è lunga 8 chilometri. Per raggiungere San Michele senza mediana bisogna scendere con la Transpolesana fino alla complanare, percorrerne un tratto fino al casello di Verona Est e risalire fino a San Michele. Totale: 11 chilometri, solo tre di più, su strade già esistenti o da realizzare con progetti pronti e a carico di altri.