

Torricelle, il Comune «frena» sul tunnel

Uboldi: «La Provincia ci mette fretta, ma noi lo inseriremo nel Prg che andrà in Consiglio dopo l'estate»

Il traforo piccolo non piace, quello da Grezzana a Negrar rischia a furia di scavare di sbucare in Germania (parole dell'assessore Uboldi), l'unico progetto sul quale si può andare avanti è dunque quello previsto dal Piano territoriale provinciale da Poliano a Quinzano, con proseguimento fino a Parona e ponte sull'Adige per congiungersi con la nuova Tangenziale ovest. Ma il Comune non darà, come chiede la Provincia per accelerare i tempi («possiamo costruirlo per il 2010»), una corsia preferenziale urbanistica, cioè una variante ad hoc, per il Traforo delle Torricelle: si deve aspettare l'autunno quando arriverà in Consiglio comunale il Progetto preliminare al Piano regolatore e lì la maggioranza, che è divisa sul traforo, dovrà trovare la quadratura del cerchio.

Queste le novità emerse nel faccia a faccia andato in onda ieri sera a «Monitor Prima Pagina» su Telearena (in replica oggi alle 13.30 e alle 20.50) tra l'assessore provinciale Gilberto Pozzani e l'assessore comunale Roberto Uboldi.

«Si tratta di collegare la Valpantena con il Saval, proseguendo poi lungo l'Adige fino a Parona», spiega Pozzani, «con un tracciato importante e indispensabile sia per il Comune che per la provincia. Il passante a nord non può più essere procrastinato nel tempo e deve trovare attuazione con una serie di passaggi precisi». Uno dei passaggi indispensabili è l'inserimento del tunnel nel Prg. Conterrà tutte e tre le soluzioni?

«Per quanto riguarda il tunnel breve», risponde Uboldi, «verrà cancellato e non sarà previsto nello strumento di pianificazione. Quello da Poliano al Saval sarà inserito nel Prg, perché ci sono obblighi rispetto alla programmazione urbanistica provinciale che è superiore alla nostra. E se il Prp prevede il

passaggio a nord, noi dobbiamo inserirlo. E il nodo del contendere non è certo la terza ipotesi per il tunnel ancora più lungo, ipotizzato da alcuni, per cui si comincerebbe a scavare a Grezzana e si sospende quando si sente parlare tedesco dall'altra parte, ma la questione dei tempi».

Il motivo è presto detto: «La Provincia preme perché noi, Comune, si faccia uno stralcio al Prg con una variante per il passaggio a Nord; noi invece vogliamo inserire tutto questo nel Progetto preliminare di Piano regolatore

che dovrebbe andare in Consiglio in autunno».

Ma quanto costerà? La Serenissima ha già accantonato poco più di 100 miliardi di vecchie lire, mentre le necessità sono di oltre 500. «Verrà a costare circa 500 miliardi di vecchie lire», spiega Pozzani, «ma da qui ai cantieri passeranno alcuni anni per cui sulle cifre dobbiamo



L'assessore Roberto Uboldi

«Inaccettabili però le soluzioni in trincea per via Santini»

essere generici. Abbiamo finanziamenti dalla Serenissima, dall'autostrada del Brennero (che ha la concessione però in scadenza) e perciò noi chiediamo uno stralcio per il Tunnel delle Torricelle perché quest'opera è urgente e dobbiamo forzare. Noi chiediamo l'ok sull'idea progetto; una volta che sarà condivisa si partirà con la progettualità per entrare nel merito del tracciato».

Tracciato che provoca proteste per gli ambiti delicati della collina di Quinzano, Avesa, Quinto: «Vogliamo entrare nel merito del tracciato per risolvere i problemi che oggi giustamente sono sollevati dai comitati delle zone più delicate e fragili. In questi anni ho imparato a condividere i progetti e valutarli assieme. Noi chiediamo il benessere sull'idea politica del progetto e chiediamo la variante urbanistica per poter procedere».

Ma la maggioranza di Palazzo Barbieri, così come anche il centrodestra, è divisa in modo trasversale sulla necessità del traforo: «Non è un mistero», dice Uboldi, «che la maggioranza è d'accordo sul prolungamento della 434, sulla variante della statale 12, sulla tangenziale ovest, ma sul Tunnel delle Torricelle esistono opinioni diverse e queste divergenze dovranno essere risolte nel Progetto preliminare di piano».

Come? «Il ragionamento andrà fatto nei tempi dovuti tenendo conto delle soluzioni progettuali. Alcune già ora sono inaccettabili: mi riferisco all'ipotesi di passare in trincea in via Santini e a San Rocchetto che non sono condivisibili».

Pozzani: «Affrontiamo il progetto e queste cose le risolveremo».

E i costi? Chi pagherebbe questo tunnel di tipo autostradale? Ci sarà un pedaggio? «L'idea iniziale prevede il project financing con pedaggio solo per la galleria, lasciando il resto a libera circolazione», spiega Pozzani. «Ma si possono aprire altre ipotesi, per esempio prevedere l'intervento dell'Anas, della Regione Veneto, di Veneto Strade, o ulteriori finanziamenti della Serenissima».

Ma risolverà i problemi del traffico in città, se ha una valenza provinciale? Passerebbero tanti e tali veicoli da garantire un rientro economico? Non sarà più semplice continuare a passare dal Teatro Romano?

«Credo difficile che si continui a transitare dal Teatro Romano, perché una delle condizioni di questa amministrazione comunale è procedere a tempi rapidi alla chiusura del centro storico, trasformandolo in Zona a traffico limitato. Veronetta non può sopportare tutto il traffico della città, servono altri sfoghi e il potenziamento della Grande viabilità di cui dicevo prima. E se il Comune mette in moto tutte le opere di Grande viabilità, significa costruire 40 chilometri e si dovrà prevedere una scaletta di priorità. Nessun Comune può affrontare opere simili con le proprie forze; dovranno giocare un ruolo le autostrade e dovremo coinvolgere altri attori».

E c'è infine il problema dell'inquinamento: nell'inverno scorso la città, per problemi di smog, è stata inibita ai camion e sono state adottate le targhe alterne; con il Tunnel si porterebbero i camion nei quartieri: un problema già sollevato dall'assessore dei Verdi, Luciano Guerrini.