

«È tardi per parlare di traforo, oggi non è più una realtà progettuale, ma un intervento per sanare una situazione già consolidata». Tra le tubanze dei più, quando si parla di traforo, arriva decisa l'opinione del professor Cesare Enrico Surano, docente di Economia dei trasporti alla facoltà di Economia e Commercio di Verona. «Il traforo è necessario, anzi era necessario già trent'anni fa, avrebbe dovuto essere realizzato per i bisogni di oggi e del futuro. Questo ritardo non fa che peggiorare lo stato dei trasporti a Verona».

«Che cosa manca in tema di mobilità alla nostra città?»

«Tutto. Per esempio la ferrovia non è coordinata con la strada, il trasporto urbano non lo è con quello extraurbano. Manca una politica della sosta intesa come parcheggi, divieti e permessi di sosta, non si è mai parlato di introdurre un pedaggio di entrata come in altre città anche vicine, così come manca una tariffazione integrata dei trasporti pubblici come hanno ad esempio Brescia, Milano, Modena, Bolzano».

«Però è aperta la discussione sulla tramvia e sul traforo; potranno servire alla città?»

«Per la tramvia per ora possiamo solo usare il condizionale, non sappiamo come andrà a finire. Il traforo sarà certamente utile per collegare il traffico da est a ovest, dalla Valpantena alla Valpolicella, ma il traforo da solo dice poco, non è sufficiente».

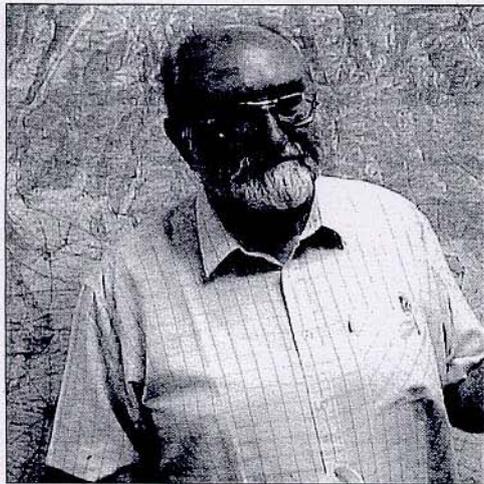
«Che cosa gli va affiancato?»

«Prima di tutto serve un cambiamento di mentalità nei veronesi. Realizzare il traforo senza tutti gli altri canali di supporto e collegamenti non risolverà la questione. Il vero problema di questa città è che i veronesi la considerano, nella sua struttura, ancora come al tempo del Medioevo».

«Cioè?»

«Quando parliamo di Verona, noi tecnici dei trasporti pensiamo alla città più i comuni della provincia, per capirci un territorio di cinquecentomila abitanti. Invece per il veronese tipo, la città è solo il cuore, dentro alle mura. Se questo poteva essere vero qualche secolo fa ora bisogna saper guardare avanti. Verona gode naturalmente di una posizione strategica, ma bisogna essere capaci di dotarla di tutti gli strumenti per poter sfruttare le potenzialità».

«Si deve insomma creare una "sinergia", per usare



un termine all'ultima moda?»

«Certo, ma che sia reale. Un traforo sotto le Torricelle

«Il traforo? Era necessario già 30 anni fa. Questo ritardo non fa che peggiorare lo stato dei trasporti»

senza parcheggi scambiatori in prossimità, senza un trasporto pubblico che possa offrire la massima libertà di movimento, può servire per smaltire un certo tipo di traffico, quello pesante per esempio, ma non potrà fare di più».

«Lei invita quindi a spostarsi usando più mezzi di trasporto?»

«Quello che si deve capire è che per avere il massimo risultato nel trasporto bisogna pensare al territorio come ad un sistema fatto a maglie, in cui più mezzi si usano e meglio ci si sposta. Per esempio si può percorrere un tratto in auto, quindi prendere una bicicletta oppure uno o più mezzi pubblici per raggiungere la meta. Le persone si abituano in fretta, per incentivarle basta creare le piste ciclabili

Intervista a Cesare Surano, docente di Economia dei trasporti

Quanto sei immobile Verona!

di ANNALISA DE PASQUALE

li o un pass valido per tutta le rete di trasporto come c'è già in Olanda e Portogallo».

«Negli ultimi anni sono state fatte diverse ipotesi di gallerie, secondo lei qual è la migliore?»

«Il collegamento più utile è quello lungo, tra Poiano e il Saval per intenderci, proprio nell'ottica di quanto dicevo prima, dovrà servire per snellire i trasporti tra l'est e l'ovest della cintura, pensiamo che da una parte ci sono le aziende dei marmi e dei vini, dall'altra l'Aia, solo per citare una delle realtà produttive».

«Cosa pensa quindi della proposta di farla sbucare in via Marsala, all'altezza dell'ex stazione Verona-Capri?»

«Il traforo non va inteso

come una galleria per la città. In più si andrebbe ad aumentare il traffico pesante in via Mameli, una strada che è già

di per sé gestita male».

«Perché?»

«È a quattro corsie, dovrebbe essere una via a veloce percorrenza, invece da una parte sono stati creati dei posteggi, dall'altra vengono lasciate comunque le auto in sosta. I semafori non sono temporizzati, non esiste una regolamentazione degli in-nesti delle auto che arrivano dalla statale per Trento».

«Da bocciare anche l'ipotesi di una galleria tra Grezzana e Negrar?»

«Sì. Perché non avrebbe senso se fatta solo per i mezzi pesanti, la città verrebbe tagliata fuori. Almeno che non si prevedano uscite intermedie».

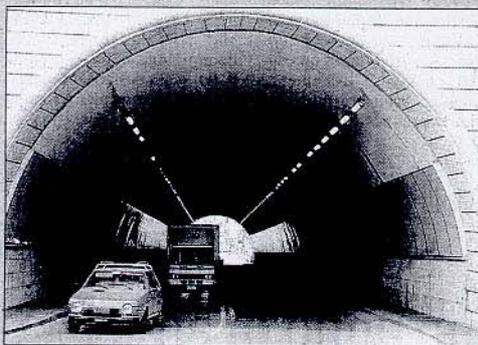
«Lo studio preliminare di fattibilità del traforo commissionato dalla società Autostrade l'anno scorso ipotizza un costo di 5,50 euro per ogni veicolo che passi dalla galleria. Di questa cifra, 1 euro dovrebbe essere a carico dell'utenza. Pensa che la spesa potrebbe essere un deterrente per coloro che vorranno usarla?»

«No. Di sicuro il calcolo di questa spesa è stato fatto in base al costo di opportunità. Certamente coloro che devono far transitare velocemente delle merci, considereranno il risparmio di tempo e di strada e quindi pagheranno il pedaggio. Quando si stabilisce un costo per un servizio all'utente si considera sempre il vantaggio che trarrà dal nuovo percorso».

«C'è il timore che se Verona temporeggerà ancora la società Autostrade convoglierà il contributo per il traforo su altre opere.»

«Sarà certo così. L'Autostrada ha tutto l'interesse a creare nuove opere che possano esserle complementari. Verona deve prendere una decisione, perché siamo già in ritardo. Credo però che le scelte politiche debbano essere fatte su uno studio tecnico».

Mille ipotesi, ma nessuna decisione La galleria è entrata in un vicolo cieco



Pù che una galleria pare un vicolo cieco. Il traforo delle Torricelle è fermo, anzi mai iniziato. Tra i tanti nodi da sciogliere il primo è come farlo, quanto lungo dovrà essere. L'Autostrada Brescia Padova ha destinato circa 120 miliardi di vecchie lire per la realizzazione di 13 chilometri e seicento metri di galleria a due canne, che parte da Ca' Rossa a Poiano per arrivare a Ca' di Cozzi. Si stima che il costo complessivo dell'opera sarà 600 miliardi di vecchie lire. Già pronto anche lo "Studio preliminare della fattibilità in project financing del collegamento tangenziale Verona Nord" realizzato dall'Università Cattaneo Castellanza nel febbraio del 2002 su commissione dell'Autostrada, che tra i punti studiati considera anche l'ammortamento dei costi. Ogni veicolo in transito dovrebbe sostenere una spesa di 5,50 euro, di cui 1 euro a carico dell'utente e il resto della "pubblica amministrazione", cioè enti pubblici non meglio precisati. Tutte ipotesi comunque, perché il traforo per ora non compare nel Piano regolatore della città, ma c'è nel Piano territoriale Provinciale. Tra comitati per il sì e per il no, voci di corridoio si rincorrono e pare che nem-

meno la giunta di Palazzo Barbieri sia compatta sul progetto. Così è nata anche l'Associazione di impegno civico libera e indipendente "Per i rioni della città" che qualche giorno fa ha presentato al sindaco una nuova proposta. Un "traforino" sotto le Torricelle, un mini tunnel tra Borgo Venezia e Borgo Trento, lungo poco più di due chilometri, di cui mille e cento metri in galleria. L'entrata dove incrociano le vie Fincato e Bonfadio, l'uscita alla rotonda tra via Mameli e via S. Stefano, all'altezza dell'ex stazione Verona-Capri. Il costo per la realizzazione dovrebbe essere di un sesto rispetto al progetto di galleria lunga, cento miliardi di vecchie lire.

Per i promotori del progetto, di cui c'è già uno studio tecnico effettuato dagli architetti Michael Lake e Pia Hancock, sarebbero immediati e visibili i vantaggi. Il quartiere di Veronetta dovrebbe essere sgravato dal traffico di attraversamento diretto dalla zona est verso l'ospedale, mentre si sbloccerebbe l'intasamento nelle Regaste Redentore visto che il progetto prevede anche il divieto di transito automobilistico davanti al Teatro Romano.

A. D. P.