

Il presidente del sodalizio Marco Pasquotti ha sottolineato «l'improrogabile esigenza di dotare la città di soluzioni viabilistiche alternative»

Il Comitato per il tunnel raccoglie un coro di sì

Dopo l'incontro con i rappresentanti di cinque circoscrizioni e l'assessore comunale di Negrar

Nella Sala Blu di palazzo Barbieri nei giorni scorsi si è tenuto un incontro tra i promotori del Comitato per il traforo delle Torricelle e la grande viabilità nella Valpantena. Il presidente del comitato, Marco Pasquotti, sottolineando i problemi causati dal costante aumento del traffico, ha indicato come «improrogabile esigenza di dotare la città di soluzioni viabilistiche alternative che risolvano i problemi di traffico e di inquinamento, con il completamento dell'anello della circonvallazione della città attraverso il traforo delle Torricelle».

Enrico Corsi, presidente dell'ottava circoscrizione, ha definito l'opera «urgente e necessaria per risolvere il congestionamento della viabilità cittadina, in particolare nelle zone di Veronetta, Teatro Romano e via Mamelì»; Simone Dal Forno, consigliere della settima circoscrizione, ha detto di «aver promosso uno specifico ordine del giorno affinché il consiglio della settima voti a favore

DOPPIA «CANNA», DOPPIA SICUREZZA

NUMERO DI GALLERIE. Per quanto riguarda il numero di canne, se la previsione a 15 anni prevede un volume di traffico superiore ai 9 mila veicoli al giorno per corsia, serve una galleria a doppia canna con traffico unidirezionale.

In ogni caso la Commissione propone e raccomanda, visto che le gallerie a doppia canna «offrono una sicurezza decisamente superiore in caso di incendio», che «vengano costruite gallerie a canna singola unicamente quando le previsioni a lungo termine dimostrino che il traffico rimarrà limitato a livelli ragionevoli, ossia a livelli inferiori al 50% del livello di saturazione».

E siccome nel Nordest strade che non siano a livello di saturazione non se ne conoscono, per l'eventuale traforo delle Torricelle servirebbero, come già del resto è orientamento della Serenissima, due gallerie.

Ed è su questi dati che si misura il *break even*, il punto di pareggio, della gestione: costi di costruzione e numero di veicoli che pagherebbero il pedaggio.

Inoltre, se la galleria fosse a canna unica, rientrando nella categoria 2 diventerebbe «obbligatorio costruire vie di fuga speciali o gallerie di sicurezza».

del traforo», mentre il suo collega Giancarlo Goattin ha aggiunto che «vi sono molti esempi positivi nelle vicine province, come il tunnel Valdagno-Schio». Madia Mujelli, della sesta circoscrizione ha promesso, come Forza Italia, «di dare un chiaro segnale al Comune a favore del traforo». Elena Traverso, vicepresidente della terza circoscrizione ha ribadito che «la maggioranza della terza è assolutamente a favore del traforo, opera più che necessaria». Damiano Zardini, consigliere della seconda circoscrizione ha detto: «Siamo disponibili a studiare, insieme al comitato, varianti che migliorino la qualità dell'opera e che rimuovano le preoccupazioni dei cittadini che hanno firmato contro». Infine Francesc Zantedeschi, assessore ai Lavori pubblici del Comune di Negrar ha ricordato come «i diversi rappresentanti delle circoscrizioni abbiano appoggiato un'unica soluzione tecnica, ossia quella inserita nel piano territoriale provinciale».

È ormai pronto il piano, che diventerà direttiva, per la sicurezza nelle gallerie stradali e autostradali

Trafoforo, l'Ue detta le regole

Telecamere, gallerie di emergenza e impianti per la sicurezza

Più che gli schieramenti politici, contano quelli geografici. Il Traforo delle Torricelle sta diventando una «palestra politica» dove tutti dicono la loro. In Valpantena i partiti raccolgono le firme a favore; in Valdoneya e a Parona gli esponenti degli stessi partiti raccolgono le firme contro.

Nel frattempo sia il sindaco Zanotto che l'assessore all'urbanistica Roberto Uboldi dichiarano che «il Traforo non è l'emergenza numero uno».

Piazzole di sosta ogni mille metri, estintori e idranti almeno ogni 150 metri; bocchette dell'acqua, caratteristiche ignifughe della struttura e degli impianti; gallerie pedonali di emergenza, piazzole di emergenza ogni 150 metri, telecamere a circuito chiuso. Sono queste soltanto alcune delle misure previste dalla direttiva sulla sicurezza delle gallerie stradali che l'Unione europea sta esaminando con corsia preferenziale per arrivare in tempi brevi all'approvazione e armonizzazione misure e segnaletiche su tutta la rete stradale del Vecchio Continente. E sia il dibattito cittadino sull'opportunità e sui costi di un traforo sotto le Torricelle sia gli incidenti stradali di questi ultimi giorni rilanciano l'attualità di un problema che per essere risolto (o comunque limitato) ha bisogno di interventi molto costosi in fase di costruzione e di prevenzione.

In assenza di normative, una risposta sta cercando di darla la commissione europea per la politica regionale, i trasporti e il turismo che alla luce dei disastri del traforo del Monte Bianco e dei Tauri in Austria nel 1999 e del San Gottardo nel 2001 ha redatto un documento di lavoro relativo proprio ai re-

Masi farà o no? In verità dovrà decidere il Consiglio comunale, che appunto è diviso sia nella maggioranza che nell'opposizione in modo trasversale, se inserire l'opera nel nuovo piano regolatore o meno. Ma per essere concreti, va ricordato che non c'è alcuna possibilità da parte del Comune di garantire copertura finanziaria. E mentre il Comune discute, la Serenissima potrebbe togliere quei 110 miliardi di vecchie lire che dieci

anni fa aveva accantonato per un eventuale traforo; oggi ne servirebbero cinque volte di più, mentre quel centinaio di miliardi può essere utile per allungare le complanari. Senza la partecipazione delle autostrade, dunque, non esiste speranza per i sostenitori del Traforo. Ma proprio per questo, il raccordo autostradale dovrebbe garantire un rientro economico e quindi un pedaggio. A maggior ragione si configura come un ve-

ro e proprio traforo autostradale, con due gallerie e un volume di traffico consistente.

Tutte caratteristiche che fanno rientrare il traforo delle Torricelle tra le gallerie della rete stradale transeuropea per le quali è in fase di preparazione una direttiva contenente i requisiti minimi di sicurezza. E si apre un capitolo infinito per i costi.

Ma proprio in questi giorni in Provincia è stato depositato un ordine del giorno da par-

te dei forzitalisti Massimo Galli Righi (presidente dell'aula) e Giacinto Albanese, con il quale si vuole impegnare la Provincia «a studiare un progetto per passare con una galleria artificiale sotto Quinzano e uscita verso Parona. Oltre alla galleria a due canne, quindi, anche quella artificiale. Ma forse può essere utile in questo dibattito leggere quali sono le regole che l'Unione europea intende dettare per la sicurezza nei trafori stradali».



In Valdoneya si raccolgono firme contro il traforo

CAMION E MERCI PERICOLOSE

TRAFFICO PESANTE E MERCI PERICOLOSE. «Se il numero dei veicoli pesanti con stazza maggiore alle 3,5 tonnellate supera il 15% della media annua del volume di traffico giornaliero», dice lo studio, «deve essere eseguita un'analisi dei rischi per stabilire l'eventuale necessità di un impianto di livello superiore». Sempre in tema di veicoli pesanti, particolari restrizioni sono previste per il trasporto di merci pericolose; qualora fosse autorizzato, la galleria deve essere dotata di canali di scolo appositamente progettati per consentire il drenaggio di liquidi infiammabili.

Per il transito in galleria di camion con merci pericolose, agli imbocchi dei tunnel vanno posizionati cartelli indicanti le merci consentite e quelle proibite e va presa in considerazione di prevedere servizi di scorta per accompagnare veicoli con merci particolarmente pericolose. Suggestiva anche l'installazione di sistemi di rilevamento automatico, anche

delle temperature dei veicoli, vista l'alta infiammabilità delle merci pericolose.

SERBATOI SUPPLEMENTARI. Non è tutto. La proposta di direttiva presentata in commissione, a pagina 7, solleva un altro problema riguardante il transito in galleria di autotreni, autobus e pullman. A parte il fatto che tutti questi veicoli «devono essere dotati di estintori», c'è il problema dei serbatoi supplementari. Questi mezzi hanno capacità di contenere anche 700 litri di gasolio, ma non esiste alcuna normativa che limiti le capacità dei serbatoi e quindi spesso gli autotrasportatori fanno ricorso a serbatoi supplementari che portano la quantità di «carburante complessivamente trasportata a bordo a ben 1500 litri senza che vi sia alcun controllo di sicurezza supplementare». L'indirizzo della direttiva Ue dovrebbe quindi andare nel senso di esigere che «eventuali serbatoi supplementari presenti a bordo siano vuoti quando il veicolo attraversa un tunnel».



Parona aspetta il traforo

UN RESPONSABILE PER LA GALLERIA

I REQUISITI. Ed ecco nel dettaglio che cosa prevede il piano europeo per la sicurezza delle gallerie di categoria 2 e 3.

● Illuminazione permanente, illuminazione di sicurezza (almeno ogni 100 metri) e alimentazione elettrica.

● Piazzole di emergenza ogni 150 metri, telecamere a circuito chiuso, pannelli a messaggio variabile, impianto per chiudere la galleria, telefoni di emergenza, trasmissioni radio, altoparlanti.

● Centro di controllo (consigliato per la categoria 3), impianto per controllare l'altezza dei veicoli (consigliato), rilevamento degli incendi (obbligatorio per la categoria 2, consigliato per la 3); dispositivo di attivazione automatica dell'allarme.

● Estintori e idranti almeno ogni 150 metri; bocchette dell'acqua, caratteristiche ignifughe della struttura e degli impianti; gallerie pedonali di emergenza; uscite di emergenza; gallerie di emergenza per i servizi.

● Piazzole di sosta ogni mille metri (consigliate per la categoria 2), corsie di emergenza (consigliate per la categoria 2), punti di attraversamento dello spartitraffico, rifugi con possibilità di soccorso.

UN RESPONSABILE PER LA GALLERIA. La commissione prevede che venga nominato un unico manager responsabile dell'esercizio della galleria; a sua volta questi deve nominare un addetto alla sicurezza. Entrambi rispondono all'autorità amministrativa (indicata dallo Stato) che può essere nazionale, regionale o locale e che avrà la responsabilità di tutte le gallerie.

GALLERIE FERROVIARIE: anche alcune di queste pongono problemi di sicurezza e in particolare quelli di notevole lunghezza. Tra queste la commissione inserisce «la galleria di base del Brennero lunga 55 km e la galleria di base Lione-Torino di 52 chilometri. I requisiti di sicurezza saranno contenuti in apposite specifiche tecniche».

solo nel 2010, sarebbe senza dubbio soggetto a questa direttiva europea. Per ogni tipo di galleria, l'Allegato I del piano europeo prevede una classificazione in cinque categorie sulla base della lunghezza e del volume di traffico. Per esempio se il traforo

delle Torricelle fosse a canna singola e con traffico quindi bidirezionale, l'impianto sarebbe in categoria 2 o in categoria 3, secondo il volume di traffico. Un traforo a doppia canna e con traffico quindi unidirezionale si troverebbe in categoria 2.

Che cosa significa? Lo vedremo tra poco, ma prima soffermiamoci sui problemi legati al traffico pesante, visto che il traforo Poiano-Saval dovrebbe nascere, affermano i sostenitori, soprattutto per i camion del settore dei marmi e collegare i distretti della Valpantena e della Valpolicella.

Ma a questa necessità il Comune intende rispondere nei prossimi anni con una soluzione alternativa: un centro ferroviario a San Martino Buon Albergo per la raccolta e lo smistamento delle merci e le aziende di marmi e mangimi verrebbero poi servite da un raccordo ferroviario. A questo punto il traforo servirebbe ancora per il traffico pesante? E si può pensare, come hanno già fatto notare alcuni assessori, di portare traffico autostradale nei quartieri quando già ora d'inverno scatta l'emergenza smog? Ma è anche vero che una risposta alla mobilità va data: è il primo problema in cima alle preoccupazioni dei veronesi.

Tributi

Consiglieri chiedono rispetto nei controlli dell'Ici

I consiglieri comunali di Forza Italia Anna Leso e Salvatore Papadia hanno sollevato ieri mattina il problema dei controlli Ici, che la società incaricata dall'amministrazione comunale sta svolgendo per accertare la regolarità nei pagamenti dei cittadini veronesi. «Più che scovare gli evasori, i controlli stanno complicando la vita ai cittadini onesti, che pagano il tributo con regolarità» osserva il consigliere Papadia, che ha portato l'esempio di una signora alla quale è stato chiesto di dimostrare il pagamento dell'Ici del 1998 relativo ad una casa venduta dieci anni prima, di cui non aveva conservato l'atto notarile di vendita.

«Ebbene a questa signora è stato chiesto di farsi fare la copia, a sue spese, dell'atto notarile, senza fidarsi di altri più semplici sistemi suggeriti dall'interessata per risalire al nuovo proprietario dell'alloggio», spiega Papadia. «Troppe comodità mandare migliaia di lettere per invitare i cittadini a dimostrare la loro regolare posizione» ritiene il consigliere di Forza Italia «prima di scomodare le persone, la società deve fare anche a proprie spese tutte le ricerche necessarie: è l'amministrazione comunale che deve mettersi a disposizione del cittadino e non il contrario». L'obiettivo dell'accusa non è, precisa il consigliere, la società di consulenza incaricata dei controlli, ma «le direttive impartite dall'amministrazione comunale che vanno riviste». «Le persone oneste vanno tutelate e rispettate sempre» spiega Papadia: «Prima di aggredirli con lettere di pagamento, sarebbe buona norma far tutto il possibile per chiarire e accertare la reale situazione».

«Noi ci rivolgeremo al difensore civico» conclude il consigliere Anna Leso «e invitiamo a farlo tutti i cittadini che ricevono richieste pretestuose, per avere una maggiore tutela nei confronti dell'amministrazione».



In Valpantena sono invece contenti del traforo

Il presidente del sodalizio Marco Pasquotti ha sottolineato «l'improrogabile esigenza di dotare la città di soluzioni viabilistiche alternative»

Il Comitato per il tunnel raccoglie un coro di sì

Dopo l'incontro con i rappresentanti di cinque circoscrizioni e l'assessore comunale di Negrar

DOPPIA «CANNA», DOPPIA SICUREZZA

NUMERO DI GALLERIE. Per quanto riguarda il numero di canne, se la previsione a 15 anni prevede un volume di traffico superiore ai 9 mila veicoli al giorno per corsia, serve una galleria a doppia canna con traffico unidirezionale.

In ogni caso la Commissione propone e raccomanda, visto che le gallerie a doppia canna «offrono una sicurezza decisamente superiore in caso di incendio», che «vengano costruite gallerie a canna singola unicamente quando le previsioni a lungo termine dimostrino che il traffico rimarrà limitato a livelli ragionevoli, ossia a livelli inferiori al 50% del livello di saturazione».

E siccome nel Nordest strade che non siano a livello di saturazione non se ne conoscono, per l'eventuale traforo delle Torricelle servirebbero, come già del resto è orientamento della Serenissima, due gallerie.

Ed è su questi dati che si misura la *break even*, il punto di pareggio, della gestione: costi di costruzione e numero di veicoli che pagherebbero il pedaggio.

Inoltre, se la galleria fosse a canna unica, rientrando nella categoria 2 diventerebbe «obbligatorio costruire vie di fuga speciali o gallerie di sicurezza».

Nella Sala Blu di palazzo Barbieri nei giorni scorsi si è tenuto un incontro tra i promotori del Comitato per il traforo delle Torricelle e la grande viabilità nella Valpantena. Il presidente del comitato, Marco Pasquotti, sottolineando i problemi causati dal costante aumento del traffico, ha indicato come «improrogabile esigenza di dotare la città di soluzioni viabilistiche alternative che risolvano i problemi di traffico e di inquinamento, con il completamento dell'anello della circonvallazione della città attraverso il traforo delle Torricelle».

Enrico Corsi, presidente dell'ottava circoscrizione, ha definito l'opera «urgente e necessaria per risolvere il decongestionamento della viabilità cittadina, in particolare nelle zone di Veronetta, Teatro Romano e via Mameli». Simone Dal Forno, consigliere della settima circoscrizione, ha detto di «aver promosso uno specifico ordine del giorno affinché il consiglio della settima voti a favore

Veltroni nomina l'esponente politico della Margherita, veronese di adozione per aver sposato il farmacologo Trabucchi

La Garavaglia vice sindaco di Roma

L'ex ministro vive ad Illasi nello stradone che porta proprio il nome della capitale



È Maria Pia Garavaglia il nuovo vicesindaco di Roma. Lo ha annunciato ieri il sindaco Walter Veltroni. Ex democristiana, Garavaglia vive a Illasi perché ha sposato Marco Trabucchi, farmacologo. E insieme al marito vive nello stradone che ha proprio il nome della capitale.

Oggi milita nella Margherita ed è stata sottosegretario alla sanità alla fi-

ne degli anni '80 e poi presidente della Croce Rossa. Nella giunta Veltroni, in cui sostituisce Enrico Gasbarra, eletto Presidente della Provincia di Roma, avrà le deleghe del turismo e della moda.

Maria Pia Garavaglia è stata anche presidente Generale della Croce Rossa Italiana e presidente delle Croci Rosse Europee. È stata eletta nel novembre

del 1997 ed ha ricoperto anche la carica di vicepresidente della Federazione Internazionale delle Società Nazionali della Croce Rossa e della Mezzaluna Rossa.

Prima di questi incarichi Maria Pia Garavaglia è stata membro della Camera dei deputati dal 1979 per ben quattro legislature. Nel 1993 è stata nominata ministro della Sanità.

Maria Pia Garavaglia, veronese di adozione, vive ad Illasi. Ieri il sindaco di Roma Walter Veltroni l'ha scelta come suo vice dopo l'elezione di Gasbarra alla presidenza della Provincia della capitale

Una delegazione dei residenti ha incontrato il sindaco

L'ex scuola elementare Monsuà non diventerà dormitorio pubblico



Carlo Badalini

L'ex scuola elementare Monsuà di strada dell'Alpo non diventerà un dormitorio pubblico. «L'ha garantito il sindaco Zanotto a una delegazione della quarta circoscrizione con il presidente Badalini e ai capigruppo di maggioranza e opposizione». Marco Padovani (Alleanza Nazionale) e Maurizio Filippi (Lega Nord) ne hanno dato annuncio ieri mattina con i consiglieri comunali Paolo Tosato (Lega Nord) e Luca Bajona (Alleanza Nazionale). «Il sindaco ci ha garantito che ritirerà la delibera di giunta e che giudica la sede irrazionale, smentendo l'assessore Brunelli e dando ragione ai cittadini», proseguono Padovani e Filippi.

I consiglieri di circoscrizione della Casa della Libertà ricostruiscono la vicenda: «Nel gen-



naio 2003 una mozione presentata dai consiglieri di An, che chiedeva di concedere l'ex scuola Monsuà alle associazioni Avis e Thalessemici, è stata approvata a larghissima maggioranza dal consiglio di circoscrizione», spiegano Padovani e Filippi, «ma nel maggio scorso, su proposta dell'assessore ai Servizi sociali, la

giunta ha approvato una delibera per trasformare la scuola in dormitorio pubblico». Filippi, insieme a Padovani, solleva altri problemi relativi ai quartieri di Golsine e Santa Lucia: «L'assessore Brunelli ha fatto le cose di nascosto anche dei suoi stessi consiglieri di maggioranza e passando sopra le teste dei cittadini. L'ex centrale del latte di via Roveggia diventata rifugio notturno degli immigrati irregolari allontanati dalle ex cortiere; due negozi gestiti da extracomunitari in via Bassa e via Cavalchina che creano disturbo alla quiete pubblica in ore notturne; il parco giochi di via Carisio in balia tutta la notte di prostitute ed extracomunitari irregolari. Tutta la situazione dei quartieri di Verona sud va rivalutata da questa amministrazione».

Mostra Mercato dell'Artigianato

Venerdì, Sabato e Domenica
27, 28, 29 giugno



Artigiano del Gusto Pad.1

Presentazione e degustazione di gastronomia artigiana tipica.

Artigianato e Arte Pad.2

Presentazione di manufatti artistici: ceramica, complementi di arredo, antiquariato.

Artigianato e Mestieri Pad.3

La manifestazione raccoglie il meglio dei mestieri tipici artigiani.

comitato organizzativo dell'artigianato veronese

