

SPAZIO APERTO

«Chi abita in via Mamelì è sempre più a rischio»

Il Comitato per il traforo ricorda gli impegni dell'amministrazione

Non serve dotarsi di «una forte dose di illuminismo neokantiano» - mi riferisco alla lettera del sig. Renzo Andreoli (da *L'Arena* del 30 luglio) - per capire che la situazione della mobilità a Verona sta diventando un'emergenza. Secondo studi recentemente pubblicati nei prossimi 10 anni il traffico delle sole autovetture nella città di Verona aumenterà del 30%; entro il 2010 il parco auto private sarà di 200.000 unità contro le 100.000 del 1985: fino ad oggi infatti sono aumentate di 3.000 ogni anno.

L'indagine «Aspetti della vita quotidiana» contenuta nell'Annuario 2002 dell'Istat rivela che per le famiglie venete il problema principale rispetto alla zona in cui abitano è il traffico (45,7%), prima ancora della criminalità (30,8%).

È nato così un ampio movimento di opinione da parte della società civile per la realizzazione della tangenziale nord con traforo delle torricelle, che ha dato impulso alla creazione del Comitato pro traforo. «L'emersione spontanea di un comitato» non costituisce una "intemperanza" - vedi citata lettera - ma piuttosto è segnale di un tessuto civile vivace e zelante. Il Comitato naturalmente non può e non deve sostituirsi all'azione - o in questo caso alla non azione - dell'amministrazione comunale, ma ha il diritto di raccogliere le esigenze dei cittadini e di portarle all'attenzione della classe politica dirigente.

Il Comitato infatti non ha la pretesa - vedi citata lettera - di "risolvere autonomamente le questioni": il traforo non è una sua invenzione!

L'intera opera è già stata inserita nel nuovo Piano territoriale provinciale adottato con deliberazione dell'11 aprile 2003. Inoltre il documento preliminare alla Variante generale al Piano regolatore predisposto dall'assessorato all'Urbanistica della Giunta Zanotto - da *L'Arena* del 9 ottobre 2002 - ravvisava come opera principale di decongestionamento della città il traforo. L'assessorato riferiva "nello studio De Beaumont la galleria lunga riduce la congestione del traffico del 31%, la Mediana soltanto del 19%».

Ora invece da «opera principale di decongestionamento della città» si vuole declassare il traforo a opera «non prioritaria» che tradotto dal «politichese» significa «da non realizzare». Ritengo che l'amministrazione comunale debba considerare prioritario farsi carico della situazione critica che vivono molti quartieri come Veronetta, Borgo Trento, Borgo Milano,

invasi, su strade interne, da un traffico di attraversamento che procede in perenne incolonnamento provocando un inquinamento atmosferico ed acustico inaccettabile ed un concreto disagio per residenti e pedoni.

Valga a titolo esemplificativo l'allarme che hanno lanciato recentemente residenti e commercianti di via Mamelì - da *L'Arena* del 22 luglio - «Così non si può andare avanti», «Non passa mese senza un incidente di attraversamento pedonale più o meno grave», «Chi abita e lavora da queste par-



ti parla di una qualità della vita sempre più bassa, di rischio elevato di finire investiti, di salute compromessa per i troppi gas», «Questa è una circoscrizione vera e propria», «La stragrande maggioranza del traffico è solo di trasferimento dal nord-ovest al nord-est della città».

A tutto ciò si aggiunge la forte preoccupazione che i cittadini di Borgo Roma - da *L'Arena* del 6 agosto - hanno sollevato relativamente all'intenzione dell'amministrazione comunale di imbrigliare a sud della città tutto il traffico di attraversamento: «È inconcepibile che tutto il traffico delle tangenziali passi per Borgo Roma».

Lo spostamento a sud di tutto il traffico andrebbe ad aggravare ulteriormente la situazione di un quartiere che è già tra i più inquinati della città.

Marco Pasquotti
Presidente del Comitato
per il traforo delle Torricelle