

Trafofo, persi i 60 milioni della Serenissima

Merlin: «In 10 anni, nessuna scelta sul tunnel delle Torricelle». Cipe: sì al raccordo dell'A22 con la Cisa

VERONA — Il traforo delle Torricelle si fa sempre più lontano. Ormai irraggiungibile. L'opera progettata a metà degli anni '90 dall'amministrazione di Michela Sironi per collegare l'est al nord della città, sta per essere depennata dall'Anas che in questi giorni ha in corso la revisione del piano economico finanziario dell'autostrada Serenissima. «C'è una verifica in atto. E' quasi certo che il primo finanziamento a saltare è quello del tunnel delle Torricelle. La ragione è molto semplice: sono dieci anni che Verona deve scegliere cosa fare, e ancora non si è mossa». A questo punto — precisa Aleardo Merlin, presidente della A4 — lungo la tratta autostradale ci sono altri progetti ad un maggior grado di maturazione «che non aspettano altro che quei fondi si liberino per ottenerne l'assegnazione».

LA DENUNCIA - A lanciare l'allarme è stata la Lega, attraverso il presidente

della circoscrizione nord-dest interessata al tracciato, Enrico Corsi. «I 60 milioni di euro previsti per il traforo sono perduti perché il Comune non ha dato segni di voler realizzare il progetto». In realtà, per i sostenitori dell'intervento la notizia è un po' meno nera di come la dipinge la Lega. Il presidente Aleardo Merlin precisa infatti che, ad oggi, il finanziamento è ancora lì, scritto nero su bianco sulle pagine del piano finanziario

2004-2005, ma che ha le ore contate. A questo punto, i fautori del sì al traforo a tutti i costi, propongono di reagire andando a caccia degli sponsor in grado di sostenere un project financing per la realizzazione dell'opera, da ripagare, però, in seguito con l'imposizione di pedaggi per almeno una trentina d'anni.

LE DIVISIONI - A segnare il destino del traforo ben più di quanto possa fare l'Anas col depennamento dei 60 milioni di euro, c'è il

fatto che questa gestione di palazzo Barbieri non crede nel progetto e non ne vorrebbe più sentire parlare. Se si esclude, infatti, la Margherita da sempre schierata a favore dell'intervento, soprattutto per voce dell'assessore Elio Pernigo, il resto non condivide l'idea di tirare una riga d'asfalto larga come una superstrada e lunga 13 chilometri per collegare Poiano all'area di via Mameli, nei pressi delle piscine di via Santini.

IL SINDACO - Lo stesso Paolo Zanotto non ha mai nascosto la sua aversità al traforo. Anche ieri, dopo la denuncia leghista, ha mostrato il piano finanziario della Brescia-Padova e il verbale dell'ultimo incontro da cui si deduce che, sulla carta, i soldi di Verona sono ancora al loro posto. «Che io non sia in ogni caso d'accordo con il progetto — ha aggiunto — questo è tutt'altro capitolo».

Nell'ultima riunione di

Cda, il sindaco ha anche espresso il suo dissenso alla creazione della supertangenziale, frutto della congiunzione di tutte le tratte comprese tra Brescia e Padova. «Sono contrario e preoccupato — ha detto — per l'impatto ambientale che quest'opera avrebbe sul nostro territorio».

RACCORDO A22 - Sempre in tema di autostrade, nella seduta dei ieri del PreCipe, è stato approvato il progetto di raccordo autostradale tra A15 della Cisa all'A22 del Brennero che consente un facile raccordo tra il Brennero, Verona e il Tirreno. L'opera interessa Mozzecane, Nogarole Rocca, Povegliano, Valleggio, Vigasio e Villafranca. Il Cipe ha anche deciso di accettare come misura compensativa la realizzazione della variante alla Statale 62 per l'intero tratto compreso tra Villafranca e il confine regionale a Mozzecane. L'opera costerà un miliardo 550 milioni di euro.

Marina Zanolli

IL FRONTE DEL SÌ

«Avrebbe ridotto il traffico in città del 30 per cento»

VERONA — «L'immobilismo dell'amministrazione ha prodotto la perdita del finanziamento per il tunnel. Il Comune preferisce concentrarsi sui blocchi del traffico, che sono solo dei tamponi, anziché mettere in campo opere di lungo periodo ma Verona, senza il completamento dell'anello circonvallatorio, non va da nessuna parte». Marco Pasquotti, il presidente del «Comitato pro-traforo delle Torricelle» afferma che la realizzazione del progetto porterebbe un doppio vantaggio: ai cittadini che si libererebbero dagli intasamenti e dallo smog; a chi lavora, costretto a trasportare merci con una viabilità ferma al dopoguerra. Secondo il Comitato, si tratta di fare «un piccolo buco per risolvere grandi problemi», come quelli delle «aziende che faticano a muoversi in una città da medioevo, molto lontana dall'Europa». Ricordano



che, in base allo studio De Beaumont, la società di ingegneria dei trasporti chiamata nel 2001 a verificare la bontà del «collegamento viario a nord di Verona», il traffico avrebbe una riduzione del 30%, arrivando a punte del 70, 80% a Veronetta o in via Mameli. Il leghista Enrico Corsi aggiunge un altro dato per spingere alla costruzione di una via di scorrimento veloce est-ovest: «se è vero che ogni anno il numero delle auto in circolazione sale di 3 mila unità, nel giro di quattro anni a Verona sarà impossibile muoversi nelle ore di punta, con grave danno per la nostra salute e per la competitività della zona». Invita i contrari al progetto a farsi un giro in Valpantena, così da rendersi conto della lentezza dei movimenti e del danno per le economie che stanno a nord della città.

Il leghista Enrico Corsi

Corsi: «I contrari vengano in Valpantena a vedere la lentezza dei movimenti e il danno all'economia»

m.z.

IL FRONTE DEL NO

«Monumento all'inutilità dai costi troppo elevati»

VERONA - Il «Comitato contro il collegamento autostradale delle Torricelle» ha azzecato in pieno il nome, sintetizzando in modo eloquente il problema in una sola sigla. «Quella galleria - afferma il capogruppo della Sinistra Europea, Remo Zanella - non è altro che un collegamento diretto tra l'autostrada Serenissima e l'Autobrennero. Quel tunnel sarebbe veramente un'autostrada in città, utile ai camion per passare da San Martino a Verona



Remo Zanella

Zanella (Ds):
«Meglio realizzare
vie di
attraversamento
della città più snelle,
come la Mediana»

ti d'accordo: vanno cercate soluzioni alternative al tunnel, «perché i problemi della mobilità non si risolvono completando il cerchio della

circonvallazione». L'alternativa sta nel «realizzare vie di attraversamento della città più snelle, come il collegamento est-sud della Mediana o nell'alleggerire il carico del traffico che grava sulla città attraverso la tramvia».

m.z.



1

LA GALLERIA LUNGA

Il traforo delle Torricelle era, di fatto, una tangenziale a Nord della città che partiva dalla località Cà Rossa di Poiano, entrava in galleria naturale in Via Colonnello Fincato, sbucava dopo 2300 metri all'altezza di via Monte Ortigara (quartiere Pindemonte), proseguiva all'aperto ed in parte in galleria artificiale nella piana sotto Avesa e Quinzano fino allo svincolo del Saval

2

I COSTI

Degli otto chilometri totali previsti sette erano a quattro corsie dove era previsto il pagamento del pedaggio. I costi stimati dell'opera erano di circa 600 miliardi delle vecchie lire: 123 dall'autostrada Brescia-Padova e 50 dalla «Brennero». L'Autostrada A4 aveva inserito la proposta realizzativa del progetto nel proprio piano finanziario varato nel giugno del 1997

3

LE POSIZIONI

Il traforo era in alternativa alla Mediana, la strada che congiunge l'est con l'ovest passando sopra la tangenziale. La giunta Sironi aveva messo entrambi nel Prg, avviando contatti per i fondi del traforo. L'attuale maggioranza Zanotto preferiva la Mediana, ma sia la Margherita che alcuni eletti della lista Zanotto sarebbero stati favorevoli al tunnel. Contrari Ds e Verdi.

4

LA GALLERIA BREVE

Per evitare i problemi del traffico del traforo lungo l'amministrazione presentò il progetto di «galleria breve» congiunge l'area di Via Caroto-Via Cipolla (zona di Porta Vescovo in adiacenza esterna alle mura) con l'area di Valdonega (Borgo Trento) sottopassando le pendici elevate di Castel S.Felice e dell'antico Borgo della Fontana del Ferro. Proposta ferma al palo

Smog, dal lunedì al venerdì stop alle non catalizzate Niente targhe alterne, due giorni di blocco totale

Il divieto vale dalle 8 alle 10 e dalle 12,30 alle 17. Si parte il prossimo 4 novembre, si finisce il 24 marzo

VERONA — Volenti o nolenti, quest'anno la parte dei leoni nelle giornate di blocco del traffico la faranno i proprietari dei mezzi a gasolio o a benzina non catalizzati. Dalla delibera approvata ieri dalla giunta di palazzo Barbieri, si deduce che la lotta alle polveri sottili sarà compito di chi non ha voluto, o più spesso potuto, sbarazzarsi di un diesel comprato nel '97 o di un'auto a benzina immatricolata prima del '93, o ancora di uno di quei motorini a due tempi antecedenti al 2000. Questi automobilisti si dovranno fermare tutti i giorni - dal lunedì al venerdì tra le otto e le dieci e tra le 12 e 30 e le 17 - a partire dal 4 novembre e fino al 24 marzo. Su modello di quanto succede in Lombardia e in Emilia Romagna, chi può si compra un mezzo nuovo, pena la paralisi o comunque la grande scomodità in ogni giorno lavorativo della settimana. L'altro spauracchio degli automobilisti, le targhe alterne, sono per ora sparite. Nel protocollo regionale firmato dai sette capoluoghi erano descritte come «facoltative» e Verona ha deciso di non introdurre questa limitazione perché responsabile di una parte non molto rilevante dell'inquinamento. Secondo i dati messi a punto dall'Arpav, il traffico delle non

catalizzate procura la maggior parte del danno ambientale e su questo si è scelto di intervenire.

Sempre secondo i rilevamenti dell'Agenzia regionale, i blocchi domenicali hanno avuto alti indici di abbattimento del PM10: il 77%, cifra che fa impallidire il modesto 20% ottenuto dalle targhe alterne. Ci saranno quindi, come minimo, due domeniche di blocco e la giunta si riserva di appesantire il carico nel caso in cui i livelli delle polveri non accennino a calare.

Un'altra novità rispetto all'ordinanza dello scorso anno, sta nell'abolizione della deroga concessa al «car pooling». Come si ricorderà, questo sistema consentiva a chi viaggiava in tre passeggeri per auto di circolare liberamente nelle giornate di stop. Ieri la giunta ha deciso di ammettere alla deroga solo

le aziende con più di 200 dipendenti che abbiano presentato un piano della mobilità, dimostrando quindi di avere messo in atto sistemi per razionalizzare i movimenti dei loro dipendenti. Ad oggi, le aziende che hanno ottenuto il bonus sono solo tre. Tutti gli altri cittadini, anche se si organizzano in cinque per macchina, devono rispettare il fermo se sono a bordo di una non catalizzata. Nella delibera non c'è traccia delle ventila-

te targhe alterne per i non residenti in ingresso in città: il mancato sostegno della Regione Veneto al protocollo di Padova ha reso infatti inattuabile la misura. Resta il fatto che le polveri prodotte in cintura e nei grossi centri della provincia vagano per la Regione rischiando di rendere vano - come ha recentemente denunciato l'Arpav - lo sforzo dei capoluoghi.

Come lo scorso anno, restano liberi i passaggi dal casello di Verona sud ai parcheggi della Fiera, oltre al tragitto fra Verona nord e lo Stadio. Le esclusioni riguardano tutti i veicoli a metano o gpl, portatori di handicap, veicoli stranieri, clienti degli alberghi, servizi di manutenzione di emergenza e ambulanti diretti al mercato.

M.Z.



I LIMITI

Dal 4 novembre

Blocco del traffico, a partire dal 4 novembre, per i veicoli non catalitici, i veicoli diesel immatricolati prima del 1997, e i ciclomotori e i motocicli a 2 tempi immatricolati prima del 2000. Le nuove limitazioni saranno in vigore fino al 24 marzo 2005, dal lunedì al venerdì, dalle 8 alle 10 e dalle 12,30 alle 17.

VETTURE

Abilitate

Possono circolare i veicoli a Gpl e a metano, quelli con motore elettrico o ibrido, i bus pubblici e turistici, scuolabus e taxi, i veicoli per il trasporto di pasti per le mense scolastiche, quelli per i disabili e quelli diretti alle strutture sanitarie, i veicoli di soccorso e quelli che trasportano farmaci, i veicoli degli ospiti degli alberghi, quelli con targa straniera, i veicoli diretti alla revisione, quelli degli ambulanti e degli operatori assistenziali, i veicoli per le cerimonie nuziali e funebri.