

# Grandi arterie, addio al tunnel delle Torricelle

*Lettera di Zanotto alla Serenissima: dirottiamo i finanziamenti per la galleria alle statali 12 e Transpolesana*

VERONA - «La proposta del Comune sulle opere viarie è lì sul mio tavolo e a dare una risposta ci penserà l'assemblea dei soci nella prossima convocazione». Il presidente dell'autostrada Serenissima, Aleardo Merlin, ha appena ricevuto da palazzo Barbieri una lettera: contiene la richiesta dell'amministrazione su come utilizzare i finanziamenti messi a disposizione della Padova-Brescia per le opere connesse alla viabilità autostradale. La missiva sancisce la morte del tunnel delle Torricelle e, al suo posto, disegna ipotesi alternative sul modo di fare scorrere il traffico lungo la linea est-sud-ovest, garantendo una nuova rete di ingressi a Verona a partire da sud. Messo in condizione di dover scegliere, il Comune ha deciso di puntare su opere diverse da quelle richieste sino ad oggi. I punti centrali della lettera, non ufficializzata dall'amministrazione, sono due. Il primo riguarda la statale 12, il secondo la statale 434, entrambe a sud e in fase di sistemazione da parte dell'Anas. Con buona pace dei Verdi che nei giorni scorsi avevano criticato la politica delle infrastrutture dell'amministrazione.

**LA STATALE 12** - Il Comune domanda alla Serenissima di intervenire nel punto di raccordo fra l'arteria proveniente da Nogara e da Isola della Scala con una connessione alla viabilità cittadina a partire dall'incrocio con la tangenziale sud. L'ipotesi prevede il potenziamento di via Morgagni come linea di ingresso a Verona, alternativa a viale del Lavoro o alla parallela via Roveggia. Secondo questo schema, il traffico non autostradale proveniente dalla Bassa verrebbe incanalato lungo la tangenziale per proseguire verso i caselli, oppure lungo la nuova versione di via Morgagni, nel caso in cui sia necessario entrare in città.

**LA STATALE 434** - L'altro anello della na potrà interessare chi usa la strada che da Legnago risale a Bovolone, fino in città. Attualmente, la 434 Transpolesana si ferma alla complanare; il progetto sottoposto dal Comune alla Serenissima prevede invece un allungamento della viabilità scorrevole fino a Basso Acquar. La novità sta nella proposta di proseguire la corsa sino a viale Piave; da lì la nuova strada scende in tunnel sotto lo scalo merci ferroviario (quello destinato ad essere smantellato) e si collega con la bretella di Verona nord e con lo Stadio. In questo modo, si arriverebbe alla «liberazione» di via Faccio, creando un fronte di scorrimento veloce spostato più a ovest.

**I SOLDI** - Nel piano finanziario della società Serenissima ci sono 53 milioni di euro, sino ad oggi destinati alla costruzione del tunnel delle Torricelle. La cifra copre però solo un sesto dei fondi necessari a dare vita al traforo: un'opera da 300 milioni di euro che, con l'arrivo dell'amministrazione Zanotto, ha perso mordente, sino a finire in coda alla programmazione delle opere pubbliche. Il tunnel è caduto in disgrazia per ragioni di costi, ma non soltanto: lo stesso sindaco ha detto e recentemente ripetuto di non essere d'accordo con l'opera anche se, all'interno della sua giunta, qualche componente della Margherita ancora difende il progetto. A dire il vero, inizialmente, i milioni messi a disposizione per le «opere viarie connesse alla mobilità autostradale» di Verona erano 130: 24 in più di quelli rimasti oggi. Il Comune si ripromette di chiedere alla Serenissima dove siano finiti, ma ha urgenza di concludere l'accordo sulla nuova proposta.

**IL TUNNEL** - La A4 aveva previsto l'apertura dei cantieri per la realizzazione del traforo sotto le Torricelle per il

2008: una linea di asfalto a quattro corsie tra Poiano e Ca' di Cozzi per incanalare il traffico da est a nord, «un'autostrada in città», l'ha definita il «Comitato contro il collegamento autostradale delle

Torricelle» che già lo scorso anno sventolava oltre 11 mila firme raccolte contro l'opera. Nel novembre del 2002, l'amministrazione decise di far confluire il disegno nella variante generale del Prg; una scelta salomonica, utile a prendere tempo e a cercare di capire quale fosse la strada giusta da imboccare. Nel frattempo, i costi dell'opera lievitavano e, dai 250 milioni di euro iniziali, si è passati a oltre 300, galleria, autostrada ed espropri compresi.

Con la lettera inviata ora al presidente Aleardo Merlin, la giunta chiarisce il proprio punto di vista: niente tunnel e la richiesta alla Serenissima di girare l'intera somma disponibile ad un progetto che venga così finanziato per intero, garantendone così la realizzazione.

Marina Zanolli



Paolo Zanotto

I cantieri del traforo erano previsti nel 2008: le quattro corsie non si faranno più

## Strade e smog

1

LEGAMBIENTE

Il rapporto 2005 sull'ecosistema urbano di Legambiente boccia Verona, facendole perdere 22 posizioni in un anno e portandola dal 36. al 58 posto. Il capoluogo perde posti a causa soprattutto dell'aria inquinata da Pm10, monossido di carbonio e biossido di azoto. Legambiente per questo ha criticato la scelta del Comune di limitarsi al blocco dei mezzi non catalizzati e ha chiesto di rivedere l'organizzazione e il sistema del trasporto pubblico

3

IL TRAFORO

Tra le infrastrutture che non piacciono vi è il traforo sotto le Torricelle, che ora viene fermato anche dall'amministrazione, ufficialmente a causa di denaro (300 milioni di euro) che non c'è. Per questo il sindaco Paolo Zanotto ha scritto alla Serenissima chiedendo di dirottare su altre strade i finanziamenti previsti per la galleria tra Poiano a Ca' di Cozzi, quattro corsie di asfalto progettate per incanalare il traffico da est a nord.

2

L'ASSESSORE

Anche l'assessore verde Luciano Guerrini, che ha la delega alle politiche ambientali del Comune, crede che il blocco dei mezzi non catalizzati non sia sufficiente per fermare le Pm10 e dice di dover intervenire fermando quello che definisce «il partito delle mediane, tunnel e tangenziali». Secondo l'assessore continuare a costruire strade porta ad un aumento delle auto e dei mezzi pesanti in città e quindi anche dell'inquinamento

4

LE STRADE

L'amministrazione comunale di Verona chiede alla società autostrade Brescia - Padova di dirottare i finanziamenti per il tunnel per sistemare due statali. La prima è la 12, punto di raccordo fra l'arteria proveniente da Nogara e Isola della Scala con connessione alla viabilità cittadina a partire dall'incrocio con la tangenziale sud. La seconda è la statale 434, che da Legnago risale a Bovolone fino a Verona. Così il traffico verrebbe incanalato in tangenziale