

Il convegno di Grezzana ha riaperto i riflettori sull'ipotesi di chiusura a nord ovest dell'anello di circonvallazione cittadina

Torricelle, nuove ipotesi per il traforo

Mosele: «Il Comune attivi la progettazione, l'opera si pagherà con i pedaggi»

di Bonifacio Pignatti

Si farà o non si farà, questo traforo delle Torricelle che ogni tanto fa capolino sul palcoscenico della politica per poi scomparire per mesi dietro il sipario?

Stavolta l'argomento è uscito in puntuale coincidenza con una mossa dell'amministrazione comunale: il sindaco Paolo Zanotto ha chiesto all'autostrada Serenissima, che da oltre 10 anni tiene in caldo 53 milioni di euro per costruire la galleria (da Poiano a Parona, supergiù), di dirottare il finanziamento su opere più urgenti e meno faraoniche: *in primis* l'allungamento della Transpolesana 434 fino a Basso Acquar per alleggerire il traffico di Verona Sud e mettere le premesse per il collegamento con la futura mediana. Cara Serenissima, è il ragionamento fatto da Zanotto al presidente Merlin e agli altri soci, se davvero ti preme investire quei soldi a Verona, fallo per le strade da costruire subito anche perché collegate allo sviluppo di Verona Sud.

La società autostradale ha dato la disponibilità ad assecondare la richiesta di Zanotto. A una condizione: che il traforo non sia accantonato. Già: e il traforo? Il costo stimato è circa 300 milioni di euro (oggi sono obbligatorie le due «canne», a differenza di quando la Serenissima ha lanciato il finanziamento), non c'è ancora un piano di fattibilità né si intravede chi sia in grado di mettere insieme quella cifra, è il ragionamento di Zanotto. L'unica certezza è che i 53 milioni sono troppo pochi per servire al traforo, quindi meglio impiegarli dove sono davvero benedetti. Ma sindaco e giunta - lo ha ripetuto ieri l'assessore Uboldi - non sono contrari, se qualcuno riesce a organizzare una cordata di finanziatori magari per avviare un *project financing*. Tant'è vero che il corridoio riservato al tunnel delle Torricelle è inserito nel Piano di assetto territoriale presentato mercoledì alla Gran Guardia.

E dunque un po' in ombra e osteggiato dagli ambientalisti e da un maxicomitato, ma il traforo resta nei piani del Comune, seppure non quelli più prossimi. Né potrebbe essere diversamente, visto che nel '97 il Consiglio aveva votato una delibera d'indirizzo favorevole all'opera. Eppure gli ambienti politici e imprenditoriali (soprattutto marxisti della Valpantena) che spingono per il traforo sono tornati a dar voce



Da destra: l'imbocco del Traforo a Poiano, località Cà Rossa, dove ora sbucca la Tangenziale est; quindi la galleria sotto le colline e lo sbocco nei pressi di via Santini (Ponte Crencano); in trincea poi fino all'Adige e un nuovo ponte

alle loro preoccupazioni. Eppure, con il Comune «ideologicamente non contrario» (parola di Uboldi), la Regione che con Raffaele Bazzoni si dice pronta a «reperire i soldi necessari senza problemi», e la Provincia che con il presidente Mosele sollecita un *project financing* e invita a uno «sforzo contestuale per chiudere l'anello della viabilità attorno a Verona a Nord e a Sud», il tunnel continua a sollevare polemiche. Sarà perché, come dice Mosele, «in questa città c'è la cattiva abitudine che uno dice B solo perché l'altro ha detto A, cosa che ostacola la grande progettualità e impedisce di seguire le orme dei padri nobili del dopoguerra»?

Almeno il sospetto c'è. Quindi il presidente della Provincia preferisce stare sul concreto. «Credo che si possa lavorare insieme per i cittadini e ritengo che si possano fare entrambe le cose: il traforo e la viabilità a sud», dice. «Basta che il Comune, invece di dire priorità 1 e 2, prenda coraggio e dica priorità 1 più 1. Sono d'accordo che i 53 milioni accantonati dalla Serenissima vengano spostati per l'asse viario in zona Fiera, come chiede il sindaco. Purché questo sia contestuale con l'inizio anche da parte del Comune dell'attività di progettazione del traforo». Per la quale Mosele s'è impegnato a stanziare già nel 2005 un milione nel bilancio provinciale. «La chiusura dell'anello viario attorno alla città, di cui il traforo è l'asse più importante, è la soluzione scelta da tante città - Milano, Roma, Parigi - e va integrata con un sistema di trasporto pubblico. Penso alla metropolitana leggera che colleghi la città con punti focali della provincia e con Mantova via Fiera e aeroporto. Certo non si può pensare di liberare Verona dal traffico con barriere e telecamere che saranno «forate» con migliaia di permessi speciali. Bisogna dare risposte di grande respiro, altrimenti la città rischia di implodere».

E le risorse? I 300 milioni necessari, peraltro nemmeno quantificati da un progetto di fattibilità? «Con un *project financing* si può fare la galleria senza ricorrere alla manna pubblica, anche se credo che Governo e Regione possano aiutare. L'investimento ritorna facendo pagare il pedaggio: chi va da Sant'Ambrrogio a San Bonifacio spende volentieri 1-1,5 euro se può evitare di attraversare la città. E poi visto in Francia? In tre anni con questo sistema hanno costruito un viadotto da 400 milioni».

Intanto ci sono 11 milioni per la tangenziale est



Uno scorcio della tangenziale est di Verona

I soldi per realizzare il traforo delle Torricelle si possono trovare e dopo vent'anni sembra giunto il momento di dare una risposta definitiva al grande problema della viabilità della Valpantena che si riflette di conseguenza su tutto il tracciato viabilistico della Lessinia e anche dell'intera città. Questo è quanto è emerso l'altra sera nel corso del secondo incontro promosso dalla Casa delle Libertà per discutere del Traforo e dell'intero sistema viabilistico, tenutosi presso il cinema teatro di Grezzana. Si dovranno spendere 11 milioni di euro per ridare respiro alla vallata con il prolungamento della tangenziale est, una somma definita «non così esorbitante» sia da Raffaele Bazzoni, presidente della seconda commissione regionale (viabilità) che ha aggiunto «che la Regione può farcela anche da sola», e sia dall'assessore regionale Massimo Giorgetti (lavori pubblici) che ha precisato come questo problema non sia solo della vallata ma che si riflette sull'intera economia veronese: «L'economia della Lessinia non può decollare finché avremo un sistema viabilistico ridotto in questo stato».

Ma come sarà la nuova viabilità in Valpantena? Innanzitutto i due tecnici invitati gli ingegneri Claudio Modena ordinario di tecnica delle costruzioni a Padova e l'ingegnere Michele De Beaumont (lo stesso che nella prima amministrazione Sironi fece un dettagliato studio sulla viabilità con annesse conseguenze nel caso non si provvedesse a trovare delle giuste soluzioni) hanno analizzato la possibilità di realizzare una nuova arteria e di migliorare quella attuale. Modena ha proposto un nuovo ponte sul progo Valpantena e una serie di rotatorie posizionate per dare scorrimento al traffico veicolare. De Beaumont ha presentato nel dettaglio quelli che sono gli spostamenti di quanti risiedono in provincia e si recano quotidianamente in centro: «Nelle ore di punta si stimano 80 mila veicoli, di questi 49 mila sono i veicoli di chi quotidianamente si reca al lavoro. La cosa che più spaventa è che questi dati risalgono a poco prima del 2001». Sempre secondo il suo studio se non si cercheranno soluzioni alternative tra meno di dieci anni non si circolerà più. La solu-

zione? Per diminuire le code, ridurre lo smog e dare più sicurezza ai cittadini occorre realizzare una nuova arteria in Valpantena e non sistemare quella attuale. Questo perché sono troppi gli innesti che si buttano sulla strada principale. Occorre quindi una strada di scorrimento che si colleghi direttamente alla tangenziale est e al di fuori dei centri abitati e nel contempo che sia di collegamento diretto nella nuova area di espansione di Quinto. Lungo la Valpantena occorre quindi realizzare un'arteria secondaria con una pista ciclopedonale che colleghi le frazioni direttamente alla città. In sintesi occorre allacciare la strada provinciale (la Sp6) direttamente alla tangenziale est.

E il traforo? I tecnici sono concordi, tutte e due le opere vanno fatte ed una è da collegarsi all'altra. Il traforo consentirà di alleggerire il traffico cittadino del 40 per cento e in alcune zone anche del 60 per cento. Questa realizzazione sarà l'occasione per completare l'anello circonvallatorio attorno alla città, vale a dire collegare tutte le tangenziali. (a. z.)

LA POLEMICA

Smog, Verdi della colomba contro Guerrini

Anche i «Verdi della colomba» prendono posizione con un comunicato a firma di Mao Valpiana (nella foto) sulle polemiche legate a traffico e smog. Valpiana denuncia come «l'assessore Luciano Guerrini, di fronte all'ennesimo dato drammatico degli inquinanti presenti nell'aria della nostra città, replica che ci vogliono interventi strutturali, che bisogna potenziare il trasporto pubblico, privilegiare la mobilità su rotaia. Tutte cose giuste e ovvie, che i verdi vanno dicendo da vent'anni. Piccolo particolare: queste proposte le abbiamo fatte alle amministrazioni Sboarina e Sironi, quando eravamo all'opposizione, e qualcosa si è visto». «Ora invece - pro-

segue Valpiana - Guerrini è in Giunta da più di due anni e di interventi strutturali, al di là delle parole, non si è vista nemmeno l'ombra. Targhe alterne e blocco delle non catalizzate non hanno ancora dato nessun risultato apprezzabile, la tramvia è stata fermata, ridotta, messa in discussione e rinviata al 2008 dalla Giunta Zanotto. Si aggiunga che il Pat mantiene in vigore tutte le possibili soluzioni viabilistiche: traforo, mediana, strada di gronda, ecc».

«Si rende conto, l'assessore Guerrini - conclude l'esponente dei Verdi della colomba - che quando non si riesce a realizzare la propria politica, sarebbe più dignitoso dimettersi?».



I CONTRIBUTI

Trasporti, intesa tra la Regione e la Provincia

Accordi di programma per investimenti nel settore del trasporto pubblico locale e della mobilità sono stati sottoscritti dalla Giunta veneta, per mano dell'assessore alla Mobilità Renato Chisso, con numerosi enti locali della regione. A Verona, in particolare, è stata sottoscritta con Alberto Martelletto (nella foto), assessore ai Trasporti della Provincia (anche in rappresentanza del Comune di Legnago) l'intesa per un contributo regionale complessivo di 4,818 milioni euro. «Si tratta di intese - ha spiegato Chisso - che si riferiscono all'attuazione del programma veneto di investimenti 2004-2005 nel comparto». Per il trasporto pubblico, il finanziamento regionale ha come finalità l'acquisto

di nuovi mezzi da adibire al servizio di linea in sostituzione di mezzi in esercizio da più di 15 anni e prevede che una quota di almeno l'80% dell'investimento sia utilizzato per l'immissione in servizio di autobus ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale.

Gli enti locali firmatari, dal canto loro, si impegnano a mantenere rapporti di integrazione tra il servizio urbano e quello extraurbano in modo da escludere la sovrapposizione di corse, a realizzare (o mantenere) apposite integrazioni tariffarie e a fornire alla Regione tutta la documentazione ritenuta utile anche per la implementazione della banca dati dell'Osservatorio della Mobilità.

