

Tunnel delle Torricelle.

Ecco il progetto della Serenissima

attualità

L'opera viaria che collega est e ovest veronese è ritornata al centro del confronto cittadino. Smog e traffico sempre meno scorrevole hanno riportato di attualità il traforo. L'impegno della Provincia a sostegno dell'infrastruttura

Il traforo delle Torricelle è uno dei quegli annosi problemi che Verona si trascina irrisolti. È dagli anni '50 che si parla di creare un asse viario a nord della città, in funzione di collegamento est ed ovest. Si arriva infine a qualche anno fa per avere, sulla carta, lo stanziamento della società autostradale Brescia-Padova che ha destinato cospicui fondi, a rischio ora di essere dirottati altrove se la città non prende le necessarie decisioni.

Non le ha prese la precedente amministrazione Sironi e sta ora tergiversando anche il sindaco Paolo Zanotto. Intanto, permangono intatti i problemi

di traffico che si riversano sulla vivibilità di un quartiere come Veronetta, ridotto ad una sorta di crocicchio autostradale, e che hanno trasformato in circonvallazione la strada panoramica delle Torricelle, presa d'assalto ad ogni ora del giorno da migliaia di autoveicoli. Nelle ultime settimane però – forse sotto l'urgenza dell'inquinamento atmosferico che attanaglia Verona e provincia – il dibattito si è mosso. L'amministrazione comunale che, in un primo momento, aveva accantonato il tunnel perché non rientrava nelle sue priorità di programma, ora l'ha inserito nel Pat (Piano di assetto territoriale, ex



Prg). L'inclusione nello strumento urbanistico è avvenuta come opera sovracomunale e pertanto da realizzarsi in collaborazione con la Provincia. Dal canto suo, il presidente Elio Mosele non si è tirato indietro perché considera l'opera "fondamentale per i cittadini veronesi". Il professor Mosele ha sollecitato il piano finanziario della Serenissima e si è detto disponibile ad attivarsi con gli altri enti quando si tratterà di avviare la finanza di progetto. Sembra quindi che il si sia imboccata una corsia meno rallentata. Vediamo dunque di cosa si tratta.

Lo scorrimento a nord di Verona

Innanzitutto dobbiamo pensare in termini più ampi dei confini del comune veronese. Dal progetto citato dell'Autostrada, di cui pubblichiamo alcuni stralci particolarmente significativi, il traforo non è solo un traforo, ma è una vera e propria tangenziale di raccordo a nord, che permette di unire il casello di Verona est con il casello autostradale di Verona nord. Un asse viario, dunque, che non serve solo ai cittadini per spostarsi da una parte all'altra della città, ma anche per collegare i vari comuni della cintura a cominciare da San Pietro Incariano, Negrar, Grezzana e San Martino Buon Albergo. In realtà, i comuni interessati al collegamento est-ovest sono quasi tutti quelli a nord della città, senza contare che si otterrebbe il collegamento fra Valpolicella e Valpantena, tanto richiesto da molti settori produttivi. È al momento impensabile che gli utenti percorrano la tangenziale est, sud ed ovest per passare dalla Valpantena alla Valpolicella. Oggi questo non avviene, e al posto di una trentina di chilometri in tangenziale il maggior numero di attraversamenti è sulle Torricelle o Ponte Pietra. Tempo fa *Assimp*, in un incontro con la cittadinanza di Veroneta, nella prestigiosa sede del centro Toniolo, ha sollevato il problema della invivibilità del

Posizioni a confronto Amici e nemici del traforo

Il lungo ping pong veronese sul traforo ha fatto scendere in campo due eserciti armati di varie guarnigioni. Ci sono cioè esattamente due schieramenti che si contrappongono i consensi sull'opera viaria che servirebbe a completare l'anello attorno alla città. Le colline a nord deviano il traffico sul centro abitato, invece che far attraversare da Poiano fino a Parona.

I sostenitori del progetto sono parecchi e ultimamente è anche sorto un comitato che sta raccogliendo segnalazioni di cittadini sui disagi automobilistici. Lo fa con un numero per gli sms (349 7341952), che una volta raccolti verranno resi pubblici in una assemblea cittadina. Intanto, lo scorso mese di dicembre si è tenuta un'affollato incontro pubblico a Grezzana. È infatti la Valpantena, insieme con la Valpolicella, a reclamare la necessità dell'attraversamento. A sostegno del traforo ci sono infatti anche molte categorie economiche con l'Api che si è apertamente dichiarata l'anno scorso. Anche i consigli comunali di molti paesi della Valpolicella hanno votato documenti in cui chiedevano l'opera. Tenzialmente d'accordo anche i partiti della Cdl. La Provincia di Verona, infine, attraverso il suo presidente Elio Mosele si è dichiarata disposta ad impegnarsi per il tunnel.

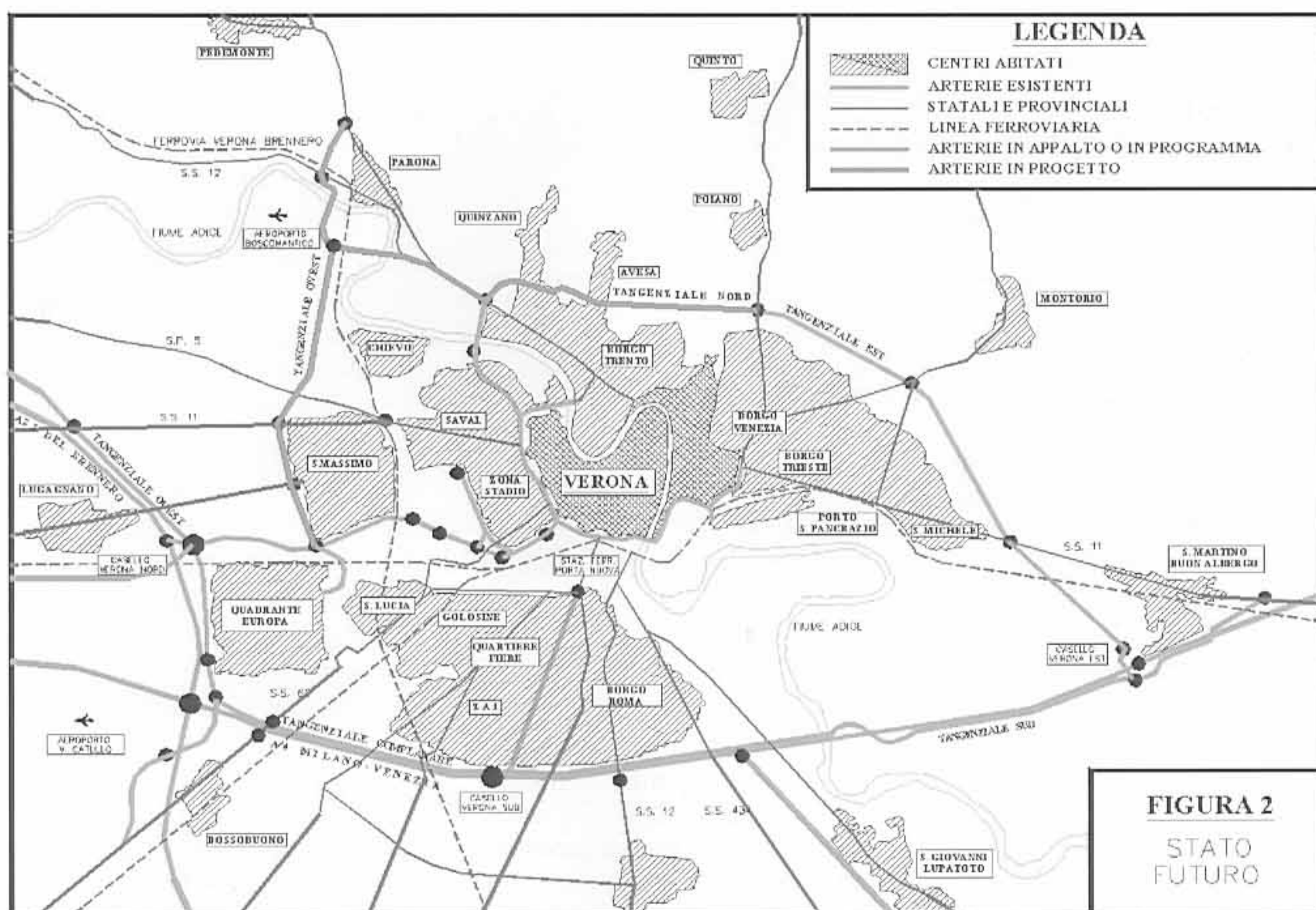
Chi invece assolutamente non lo vuole è un altro comitato, quello dei contrari che ha coniato lo slogan, "un'autostrada in città". Con questo intendono attirare l'attenzione sul fatto che le quattro corsie attraverserebbero zone abitate e quartieri con zone verdi. La maggior parte dei contrari risiede fra Avesa e Quinzano. A sostenere le ragioni del no ci sono gli ambientalisti, che tra l'altro sostengono verrebbe rovinata anche l'ultima area intatta dell'Adige al Chievo dove passerebbe la strada che collega il casello di Verona nord. Anche l'amministrazione comunale è stata finora piuttosto fredda sul progetto. La giunta Zanotto non l'aveva inserito fra le priorità viabilistiche, ma ora sembra aver modificato un po' il tiro inserendolo nel Pat (Piano di assetto territoriale). Gli stessi partiti del centrosinistra hanno posizioni diverse sui diversi tipi di attraversamento delle Torricelle.

quartiere, sommerso da un traffico di transito che rende la qualità di vita insostenibile. Una delle soluzioni emerse per il quartiere era proprio la possibilità di eliminare il traffico in attraversamento. Nei prossimi 10 anni il traffico delle sole autovetture aumenterà del 30% e nel 2010 le auto private saranno 200.000 unità contro le 100.000 del 1985, senza contare che i dati 2004 di Legambiente hanno dato a Verona il primato di seconda città più inquinata per le polveri sottili.

L'impatto ambientale

Un'opera dell'importanza della tangenziale nord non si può ignorare dal punto di vista del suo impatto ambientale, aspetto estremamente delicato, visto il territorio. L'opera entrerebbe nella collina cittadina a Poiano per uscire a Parona, dove servirebbe un secondo ponte sull'Adige per collegare la viabilità al sistema delle circonvallazioni verso il casello autostradale di Verona nord. L'impatto territoriale più vistoso si ha quando, secondo il progetto, appare in superficie ed attraversa la pianura tra Avesa, Quinzano e la città. Qui sono necessari degli interventi di salvaguardia ambientale molto decisi e puntuali, sia in termini di percezione ambientale sia in termini di inquinamento da gas. Il fatto di portare il traffico a percorrere un'altra via, pur riducendo sensibilmente l'inquinamento in termini di minore carburante bruciato e di minore stallo, non significa che l'inquinamento scompare. Il problema si pone diversamente, come una con-





centrazione di inquinanti in punti ben specifici, quali le uscite e le vie di aerazione. Dunque i problemi, non di poco conto sono rappresentati da concentrazioni d'inquinanti e dall'impatto ambientale. Una soluzione avanzata, a quest'ultimo riguardo, è la copertura totale della tangenziale, visto che opportunamente è già previsto il taglio verticale delle pareti dell'arteria che corre in trincea. La copertura totale potrebbe essere portata fino all'innesto con la statale verso Parona. In questo modo la tangenziale viaggierebbe ovunque sotto terra, traforo e galleria artificiale e dunque non si avrebbe alcuna percezione visibile della stessa. Per quanto riguarda i punti di venti-

lazione, è necessario intervenire con adeguati sistemi di captazione dei fumi, filtraggi delle polveri e dei gas e ripulendoli. Queste due soluzioni, copertura e captazione fumi, sono opere di grande valore in termini di vivibilità e salute per risolvere definitivamente il problema dell'eccessivo inquinamento della parte nord di Verona.

Le risorse da reperire

Rimane comunque il problema economico. Che non è di poco conto in quanto l'opera è impegnativa. Soprattutto nelle soluzioni proposte per annullare gli effetti perniciosi dell'opera, che sono costose e fanno lievitare i costi. Il piano finanziario allo

studio prevede stanziamenti pubblici, fra le due autostrade Brennero e Serenissima, Regione ed enti territoriali. C'è poi il project financing da realizzarsi con l'aiuto degli istituti di credito e da ripagare attraverso il pedaggio per l'ingresso in galleria. Al momento, le prime informazioni che circolano sono di uno stanziamento di 55 milioni messi a disposizione della Serenissima, su un costo totale di 229 milioni, di cui 131 per il lotto A e 98 per il lotto B. Il costo rimanente, coperto in project financing, verrebbe poi ripagato con il pedaggio da 2,85 a 5,50 euro di cui euro 1,00 a carico del veicolo e il resto a carico del Comune.

