

Il presidente del Comitato a favore del tunnel contesta i piani del Comune. «È anche sparito il prolungamento della Tangenziale est»

«Questo Traforo non si farà mai»

Pasquotti: «Passa da 2 a 8 chilometri: un'opera faraonica e quindi irrealizzabile»

Si riaprono le polemiche sul traforo delle Torricelle e sul prolungamento della Tangenziale Est fino a Quinto. Che fine hanno fatto i progetti? Quello predisposto da Serenissima, infatti, che prevedeva un tunnel di poco più di 2 km sotto le Torricelle pare non ci sia più. Il Comune ipotizza nei suoi piani urbanistici una soluzione lunga 8 km: molto più costosa e più difficile da realizzare.

E il Comitato che si batte affinché quest'opera venga realizzata ora insorge.

A dar fuoco alle polveri è il Comitato pro galleria, che riunisce cittadini ed associazioni economiche di Verona e della Valpantena. Il nuovo Pat (Piano di assetto del territorio, erede del vecchio Piano regolatore generale), consegnato alla fine di aprile alle otto circoscrizioni della città per eventuali osservazioni e suggerimenti da portare all'esame del consiglio comunale a luglio, non solo prevede una diversa versione di tunnel rispetto a quella dello scorso anno (più lungo e costoso), ma elimina la bretella che dovrebbe collegare la Tangenziale Est alla provinciale dei Lessini.

Il Comitato non esita a definire tali decisioni «una farsa» perché la galleria, in questo modo, non verrà mai realizzata, così come l'altro intervento nella vallata, «peraltro già finanziato dalla Regione».

«Siamo ormai alla presa in giro», afferma il presidente Marco Pasquotti. «Il Pat presentato alla cittadinanza nel marzo del 2004 faceva riferimento, per il tracciato del traforo, sia al Piano territoriale provinciale (Ptp) che all'unico progetto esistente predisposto dall'Autostrada Brescia-Padova. Il nuovo percorso prescinde da qualsiasi valutazione tecnica di fattibilità e lo trasforma in un'opera inattuabile, con un tunnel lungo quasi 8 chilometri contro i 2,3 precedenti previsti nell'elaborato preliminare della Serenissima, che dovrebbe partire da Poiano per arrivare senza uscite intermedie tra Arbizano e Paronà».

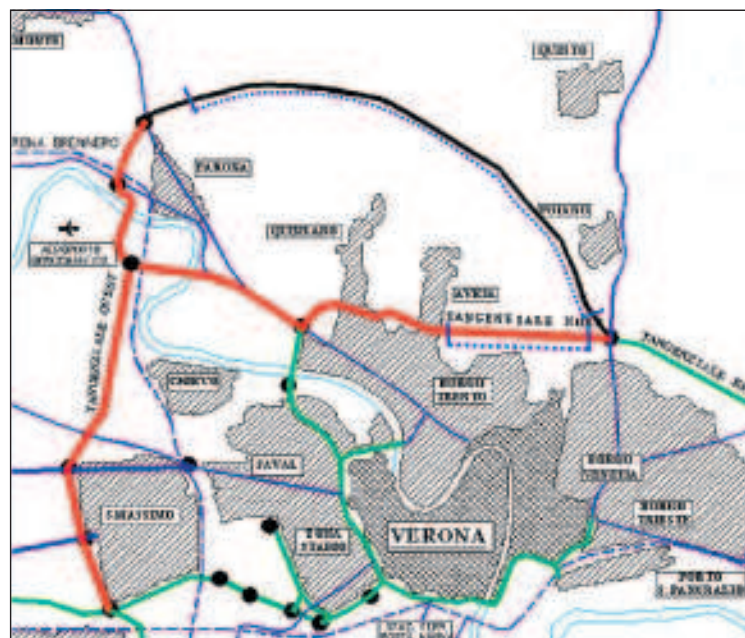
In poche parole, secondo Pasquotti, si tratterebbe di un'«opera faraonica», priva di qualsiasi «valutazione di fattibilità tecnica in quanto non esiste un progetto a supporto», e con un costo stimato «superiore ai 500 milioni di euro, mille miliardi di vecchie lire, vale a dire più



del doppio della vecchia soluzione».

Senza contare «l'assenza di benefici per la città» perché «troppo lontana per risolvere i problemi del traffico urbano: pochi cittadini sarebbero disposti a percorrerla».

«Tutto questo è stato pensato ad arte», ricorda Pasquotti: «da un lato per



La tangenziale est che finisce a Poiano e qui sopra le due ipotesi di tracciato, corto e lungo. A sinistra Marco Pasquotti

non scontentare i contrari alla costruzione del traforo, dall'altro per presentarla come un'opera irrealizzabile costringendo la grande maggioranza dei veronesi che attendono l'intervento da anni a mettersi definitivamente il cuore in pace». «L'amministrazione comunale», prosegue, «ha voluto scaricare anche le sue re-

sponsabilità sulla Provincia, indicando l'intervento come sovracomunale, ma di fatto ha scelto di non scegliere e di rimandare ancora una volta le decisioni strategiche e prioritarie per Verona».

Eppure, per il Comitato, la ricetta per la circolazione è a portata di mano: servono l'anello circoscrizionario con il traforo attorno alla città, limitando l'attraversamento dei quartieri, la realizzazione dei parcheggi scambiatori dove lasciare l'auto e prendere i mezzi pubblici in tempi ragionevoli per il centro, ed il potenziamento dell'intero sistema dei trasporti.

«L'unica cosa che possiamo auspicare», osserva Pasquotti, «è un ravvedimento da parte di palazzo Barbieri, anche per quanto riguarda la seconda sorpresa negativa del Pat: l'eliminazione del prolungamento della Tangenziale Est fino a Quinto, chiesto a gran voce dagli abitanti della Lessinia e della zona est di Verona. Nel 2004 c'era, oggi è scomparso. Il paradosso è che l'intervento è già stato finanziato dalla Regione sulla base di un progetto preliminare di fattibilità dell'ottava circoscrizione ed è stato inserito nel Piano triennale della viabilità del Veneto».

«Se l'amministrazione non prevederà nuovamente il progetto», conclude, «sarà impossibile realizzare l'opera e verranno persi i fondi».

Angelo Cipriani

Assemblea alla scuola Don Milani

Sos per San Massimo Il cemento alla Spianà «ucciderà» il paese

Italia Nostra: «Così si perde l'identità»

Quale sarà il futuro di San Massimo? Quartiere con una propria identità o anonima periferia? È su questi interrogativi che l'associazione culturale Project ha organizzato un dibattito, svoltosi l'altra sera nel salone della scuola media «Don Milani», con l'architetto paesaggista Anna Braioni e il presidente di Italia Nostra, Giorgio Massignan (foto).

La serata si è aperta con un video, accompagnato da un brano jazz in sottofondo, che ha mostrato i vari volti di quello che, fino al 1929, era il paese di San Massimo all'Adige. Paese che ha conservato uno spirito indipendente, pur essendo ormai considerata un prolungamento della città. «Da qualche anno ci occupiamo del tema dei limiti», spiega il responsabile dell'associazione Carlo Ramella, «e ci siamo quindi imbattuti nella città come luogo che fa vivere i limiti. Abbiamo così notato che San Massimo ha un'identità forte perché ha dei limiti geografici forti». E aggiunge: «Il problema che si pone è se è giusto che sia così, e che quindi le diverse identità siano separate, o se la città debba essere un fatto continuativo. A seconda della risposta che ci diamo dovremo quindi leggere gli interventi programmati sulla città e giudicarli di conseguenza».

Insomma, si può così sintetizzare la questione, la divisione tra centro e periferie ha ancora un senso o è necessario rivedere i criteri di sviluppo della città nel suo insieme? Le trasformazioni, secondo Anna Braioni, non dovrebbero comportare mai la perdita di identità del luogo e quello che in passato esso ha rappresentato per i suoi abitanti. La paesaggista spiega che l'urbanità si manifesta dove vi sono «caratteri distintivi e luoghi di aggregazione senza i quali non si crea l'identità di un centro abitato». I limiti sono quindi utili e necessari per l'architetto Braioni che sostiene: «È importante delimitare non

per racchiudersi ma per capire le diversità. L'omologazione avviene quando si perde la propria identità».

Una peculiarità che San Massimo, nonostante gli interventi edilizi degli anni '60 e '80, conserva grazie alla Spianà e alla ferrovia che fissano una sorta di varco alla città.

Ma questi limiti fisici potrebbero scomparire, almeno è questa l'opinione dell'architetto Massignan che, analizzando i progetti urbanistici all'esame dell'amministrazione comunale, spiega: «Questo presunto isolamento sta per finire a causa della progressiva espansione della città che si



Quartiere contro i piani urbanistici del Comune

era fermata alla Spianà ma che ora sta per ripartire». Secondo il presidente di Italia Nostra, le fasce di verde per separare le diverse identità sono molto importanti ma, aggiunge: «Questo non accadrà se la Spianà diventa il luogo dove mettere tutto ciò che ci viene in mente: il nuovo stadio, gli interventi del Paque (Piano d'Area Quadrante Europa) nella zona Seminario e la strada di gronda, che dovrebbe collegare la parte sud di Verona con la Valpolicella passando tra Forte San Massimo e la Cava Speziola. Si darà il via a un processo di collegamento attraverso una distesa di edifici. E così l'identità di San Massimo andrà persa per sempre».

Giorgia Cozzolino

Gruppo Misto e Progetto Verona vogliono rivedere il progetto in Consiglio comunale

«La tramvia urbana non serve più»

Milena Tisato: «Ce ne vuole una che unisca i Comuni con il centro città»

Per la tramvia bisogna ripartire da zero, tutto il progetto deve ritornare al Consiglio comunale. Lo afferma il consigliere Milena Tisato (Gruppo Misto), che insieme ad alcuni rappresentanti dell'associazione Progetto Verona ha ripercorso l'iter amministrativo del progetto e ha nuovamente contestato «l'intenzione della giunta di procedere sul progetto tramvia secondo il tracciato originario previsto per la prima tratta, da San Michele alla Stazione di Porta Nuova».

Spiega la Tisato: «10.760 firme sono state raccolte dall'associazione Progetto Verona a sostegno della richiesta di referendum per la revoca delle deliberazioni approvate dal Consiglio nel 2000».

«Per due volte i cittadini hanno detto no al progetto tramvia presentato dall'amministrazione», continua Tisato, «chiedendo la revoca delle deliberazioni relative, la prima, alla convenzione con Amt-Agsm per la definizione delle procedure e delle competenze per la realizzazione e la gestione dell'opera; la seconda, alla realizzazione della tramvia di superficie. Se si va avanti con il progetto si parte con il piede sbagliato; Verona ha bisogno di soluzioni diverse, più efficaci e meno invasive per la città».

«Discutiamo in Consiglio se questo progetto serve ancora alla città», dice ancora Milena Tisato, «la tramvia deve esse-

re un sistema di trasporto alternativo per la mobilità esterna a Verona, che collega i comuni vicini e la periferia al centro cittadino. Amt non ha più nessuna competenza in merito, visto che il contratto è stato rescisso. Per questo la decisione deliberata dalla giunta di continuare con l'opera iniziale è, a mio avviso, illegittima».

Come si ricorderà, il contratto tra Comune e Siemens è stato sciolto in quanto, dopo che l'amministrazione ha consegnato i lavori alle imprese, è emerso che la capofila non è in grado di fornire i convogli per i problemi tecnico-strutturali al Combino, il modello che era stato scelto per Verona.

