

martedì 25 ottobre 2005 cronaca pag. 11

I nodi della città. La Casa delle libertà rilancia il progetto dell'asse tra Poiano e il Saval che avrebbe un costo più ridotto

Trafofo, è duello tra Provincia e Comune

La prima difende il tracciato storico, l'amministrazione Zanotto lo cambia

È scontro politico sul Trafofo delle Torricelle. Il centrodestra in Provincia difende l'antico tracciato, da Poiano al Saval; il Comune con l'amministrazione Zanotto invece sta ragionando su un traforo più lungo e anche più costoso. E così ieri la Casa delle libertà della Provincia ha rilanciato progetto e critiche sostenendo che il traforo delle Torricelle, progettato dallo studio De Beaumont per conto della società Autostrade, è il più efficace ed è realizzabile in tempi brevi.

Queste sono infatti le conclusioni dell'analisi di fattibilità commissionata a tecnici specializzati in campo viario ed a studiosi dell'università «Carlo Cattaneo» di Varese. La presentazione dei risultati è avvenuta ieri mattina ai Palazzi Scaligeri, su iniziativa del presidente della Terza commissione Giorgio Girelli (Fi) e dei consiglieri Enrico Corsi (Lega) e Mario Faccioli (An).

«Il collegamento est-ovest di Verona è fondamentale per ridurre i dannosi effetti del traffico d'attraversamento urbano», hanno spiegato i consiglieri provinciali di maggioranza. Questo, infatti, è ritenuto il fattore principale che ha reso l'aria irrespirabile, classificando la nostra città tra le più inquinate d'Italia. I progetti per deviare il traffico all'esterno del nucleo urbano sono tre.

IL PRIMO. Quello che ha ottenuto il consenso degli esperti (tracciato 1) collegherebbe la tangenziale est da Poiano, alla tangenziale ovest a Ca' di Cozzi, tramite un tunnel della lunghezza di 2,3 chilometri attraverso le Torricelle.

IL SECONDO. Il secondo progetto (tracciato 2) è quello inserito nel Pat dal Comune di Verona. Prevede lo stesso punto di partenza da Poiano, ma con sbocco tra Parona ed Arbizzano ed un traforo lungo 8 chilometri. La terza ipotesi, prevista dall'amministrazione Zanotto, aggiungerebbe al tracciato 1 una bretella intermedia per collegarsi alla Valdoneya.

I COSTI. In tema di costi, rapportati al tgm (traffico giornaliero medio), la bilancia pende decisamente dalla parte del tracciato preferito dalla società Autostrade e dalla Provincia. Il traffico deviato dal centro urbano verso la tangenziale ovest, raggiungerebbe infatti i 12.050 veicoli al giorno e costerebbe in tutto 287 milioni di euro. Una parte, 53 milioni, è già stata stanziata ed accantonata dall'Autostrada; «solamente» 69,2 sono i milioni di euro da reperire, grazie all'apporto di Comune, Provincia, Regione ed impresa locale. Il resto verrà coperto dal project financing, con la concessione per cinquant'anni alla società costruttrice dei diritti di transito.

Scegliendo il tracciato 2, il traffico sottratto alla città sarebbe di 7.725 veicoli al giorno ed il costo complessivo salirebbe a 450 milioni, di cui 267 da reperire. Nella terza ipotesi suggerita dal Comune di Verona, i benefici del traffico deviato ammonterebbero a 8.201, con un costo globale di 564 milioni di euro e 389 milioni da recuperare. Il project financing prevede un aumento del pedaggio autostradale di 0,75 euro alle uscite di Verona est, sud e nord, o in alternativa, si pagherebbe il transito sulla tangenziale est e nel traforo 0,1077 euro al chilometro.

«Visti i risultati dell'analisi commissionata dal Comune di Verona lo scorso 20 dicembre», dicono i consiglieri provinciali, «non vi sono più dubbi su quale sia l'opera da realizzare. Ci rivolgiamo dunque al sindaco Paolo Zanotto perché si assuma le proprie responsabilità nei confronti dei cittadini. Non è più tempo di vuote battaglie politiche e di sciocche distinzioni fra traforo di destra, o di sinistra. Ora è il momento di decidere per il bene della collettività. Verona sta soffocando e noi siamo disponibili al dialogo per salvarla dal disastro ambientale. Le maggiori città europee hanno privilegiato la soluzione degli anelli di scorrimento esterno del traffico cittadino. Adeguiamoci anche noi».

Infine, un ultimo invito al sindaco a non attardarsi in inutili perdite di tempo, giunge dal coro dei consiglieri della Terza commissione: «Non vorremmo che Zanotto fosse assente ingiustificato nella realizzazione di un'opera necessaria, che sta a cuore a tutta la cittadinanza. Noi siamo qui e tu, se ci sei, batti un colpo».

Roberto Ceruti



Foto:

TRAFORO DELLE TORRICELLE



POIANO-SAVAL

1a



Tunnel di 2,3 chilometri

IPOTESI



Traffico giornaliero stimato 12.050 veicoli



Costi 287 milioni di euro

POIANO-ARBIZZANO

2a



Tunnel di 8 chilometri

IPOTESI



Traffico giornaliero stimato 7.725 veicoli



Costi 450 milioni di euro

Age of Auto



PEDAGGIO

0,75 euro