

giovedì 22 dicembre 2005 lettere pag. 46

-Traforo

Barriere antirumore

Qualche sera fa ho partecipato - nella veste di spettatore - al dibattito tenutosi negli studi di Telearena su Traforo sì, Traforo no.

La stigmatizzazione principale degli sfavorevoli è la seguente: Il Traforo è una strada anzi l'autostrada dei marmisti, dei camionisti, degli imprenditori, degli speculatori, ma non è affatto così.

Ma posto fosse, se si ipotizza un passaggio di 20 25mila automezzi al giorno, questi come conseguenza diretta, saranno tolti alla percorrenza e logicamente all'intasamento dei altri cruciali nodi della viabilità cittadina.

In realtà, gli operatori della vallata, come lavoratori e cittadinanza tutta, chiedono di poter accedere e rientrare dai luoghi di destinazione nel minor tempo e ai minori costi e disagi possibili, compresi, il non creare ad altri, quei disturbi e quelle noie che a se stessi vorrebbero evitare.

Ma se Verona risulta statisticamente essere la città più inquinata da smog e polveri fini, Pm 10, del Triveneto e forse dell'intera Penisola, una indiscutibile ragione ci deve pur essere; ragione che non può prescindere dal rapporto percorrenza - distanza da percorrere - e tempo impiegato a coprirlo.

Se a tale rapporto, aggiungiamo percorrenze doppie e quadruple del necessario, ecco cause e motivazioni prime dell'inquinamento a Verona.

Un riscontro in loco: la tratta Poiano - Casello di Verona Est - Complanare - Verona Nord - Bassona - dove si potrebbe avere l'ideale congiunzione dell'ipotizzata galleria per direttissima sulla Tangenziale Ovest - supera i 30 km, in luogo dei circa 8 della diretta.

Differenza: risparmio di circa due litri di carburante, e nelle condizioni più favorevoli di 15 minuti - mediamente il doppio. Ecco usciti i 2 euro di pedaggio per un'opera di possibile realizzo anche con solo capitale privato.

Che sia poi della società autostrade - Brennero - Serenissima - o di altra provenienza non fa una grande differenza.

Se alle osservazioni di cui sopra aggiungiamo la realistica ipotesi di poter costruire l'intera opera in tunnel - con i soli due svincoli in zona Saval - per Borgo Trento e Parona - scongiuriamo in tal modo, barriere antirumore, espropri e contestazione varie, si potrebbe veramente cogliere i classici due piccioni con una fava.

Dotare Verona del vitale anello circonvallario infine, interrotto dal breve diaframma delle Torricelle - è salutare ed utile per l'intera città e provincia e non solo per la specifica Valpantena - sollevando in tal modo le Borgate di Avesa, Quinzano, Ponte Crencano, Chievo, dal timore che si intenda - con la Galleria - togliere traffico ed inquinamenti da una vallata per scaricarli in quella accanto.

Luigino Ferrari

Verona