



Il Comitato a favore della galleria ha raccolto ormai più di 15mila adesioni

Torricelle, il traforo dei desideri



di Emanuele Delmiglio e Monica Falezza

La questione del traforo delle Torricelle ha una lunga storia alle spalle, fatta di progetti, iniziative, stanziamenti, aspettative e proteste a favore e contro l'opera.

A sostegno della discussa infrastruttura, nel 2003 è nato un Comitato per salvaguardare la salute e la qualità della vita dei veronesi, presieduto da Marco Pasquotti, trentaduenne dirigente d'azienda veronese. "Il comitato - spiega il presidente - sorge dall'indignazione di cittadini stanchi di assistere all'indecisionismo degli amministratori locali di fronte ai gravi e crescenti problemi di congestione e inquinamento della città".

Sulla proposta del traforo sono state raccolte più di 15 mila adesioni da parte di persone che vivono, lavorano o sono costrette a transitare quotidianamente nei quartieri a nord della città e che - fa notare Pasquotti - si sentono inevitabilmente cittadini di "serie B".

La situazione attuale?

La mancanza di un collegamento circonvallatorio nella zona a nord della città produce un quotidiano e gigantesco collo di bottiglia da Borgo Venezia a Parona.

In particolare i quartieri di Veronetta e Borgo Trento, attraversati da un traffico di 40 mila veicoli al giorno, sono ridotti ad una sorta di crocicchio autostradale, a cui fa da sfondo la strada panoramica delle Torricelle presa anch'essa d'assalto ad ogni ora del giorno da migliaia di autoveicoli. Il risultato di tale congestione è un inquinamento atmosferico ed acustico tale da rendere la qualità della vita inaccettabile.

Come se non bastasse, la situazione attuale è destinata a peggiorare in maniera clamorosa nei prossimi anni; previsioni del Centro Studi Aci indicano che nei prossimi 10 anni il traffico delle sole autovet-



Marco Pasquotti

to e nel 2010 le auto private saranno 200 mila unità contro le 100 mila del 1985.

Esistono varie proposte di percorso per il traforo, con tracciati "lunghi" e "corti". Quale vi sembra il più idoneo?

Esiste in realtà un solo progetto redatto dalla Società Autostrade Serenissima nel 2001; ogni altra ipotesi di cui si discute è priva di qualsiasi presupposto tecnico.

Secondo il progetto l'opera entrerebbe nella collina cittadina nei pressi di Via Colonello Fincato (tra Borgo Venezia e Poiano) per uscire in via Monte Ortigara (tra Avesa e Borgo Trento), per continuare verso ovest, dove servirebbe un nuovo ponte sull'Adige per collegare la viabilità al sistema delle circonvallazioni verso il casello autostradale di Verona Nord; verrebbe quindi realizzata la chiusura dell'anello circonvallatorio, sull'esempio di tante città italiane ed europee.

Quando la città potrà contare su un anello completo di circonvallazioni tutto il traffico veicolare privato potrà scorrere su di esso entrando nel punto della città dove è diretto e riducendo al minimo l'attraversamento dei quartieri. Inoltre collegato a questo anello circonvallatorio potranno essere realizzati alcuni parcheggi scambiatori che consentiranno di lasciare l'auto per utilizzare il trasporto pubblico, che in questo modo diventerebbe ottimale per gli

città: qualsiasi politica di incentivo all'utilizzo del trasporto pubblico sarebbe fallimentare se propedeuticamente il traffico veicolare privato non fosse organizzato con un anello circonvallatorio.

Ma che benefici darà il Traforo?

Con la realizzazione del Traforo e la conseguente chiusura dell'anello circonvallatorio attorno alla città si produrranno effetti positivi rilevanti.

Secondo le stime dello Studio sul Traffico del 2001 si avrà minor traffico su Veronetta e Via

Mamelì per sei milioni e mezzo veicoli all'anno, una riduzione del 50 per cento della congestione sui quartieri a nord della città, un aumento della velocità media di spostamento del 30 per cento con proporzionale riduzione dell'inquinamento e la possibilità di istituire una ZTL (zona a traffico limitato) nei pressi di Veronetta.

Quale sarà il risparmio economico in termini di minori costi per i cittadini e le imprese?

Lo studio del Traffico del 2001 ha analizzato i benefici che saranno prodotti dalla realizzazione del progetto sull'intero sistema di trasporto stradale veronese. I benefici attesi diretti sull'utenza sono stati classificati in termini di risparmio di tempo e costi di trasporto.

Dallo studio risulta un risparmio annuo totale di 73,88 miliardi di vecchie lire, suddiviso in 63 miliardi in termini di minore congestione e quindi minor tempo perso e 10,88 miliardi (sempre di vecchie lire) di risparmio per il carburante. Se capitalizziamo questo risparmio in 20 anni risulta un risparmio economico diretto di 920,71 miliardi di lire.

A questi numeri poi dovrebbero essere aggiunti i benefici indiretti percepiti dall'intera collettività in termini di minor inquinamento acustico ed atmosferico.

Molti contestano l'opera visto l'impatto ambientale che essa avrebbe...

Il progetto prevede una galleria naturale sotto le Torricelle lunga 2,3 chilometri, che si collega ad est con la Tangenziale Est e prosegue ad Ovest, tra Avesa e Borgo Trento, in trincea profonda 8 metri scomparendo sottoterra in galleria artificiale nei punti più sensibili delle piscine Santini e della Chiesa di San Rocco.

Quindi di fatto gran parte dell'opera è costruita sottoterra



Auto in coda sulle Torricelle

Ecco cosa ne pensano...

Giordano Veronesi

Sono sempre stato favorevole al traforo delle Torricelle non per motivi meramente valligiani ma perché sono convinto che il completamento dell'anello delle tangenziali attorno a Verona sia un fatto assolutamente positivo e utile. La Tangenziale sud, da poco costruita, è infatti già intasata, è ormai alla frutta, figuriamoci cosa succederà tra qualche anno. Quanto all'efficacia e all'impatto della galleria, non mancano gli esempi positivi come quello di Madonna di Campiglio o, eclatante, la galleria che ha riportato Mori ad una nuova vivibilità. Credo che sia innegabile l'importanza che quest'opera avrebbe per la città, mentre non comprendo che impatto negativo avrebbe il tunnel o la presenza della strada in trincea. La prima idea del traforo risale a moltissimi anni fa ed è una buona idea, perché li-



Giordano Veronesi

bera e fa respirare la città tra Porta Vescovo e Borgo Trento. Purtroppo a Verona c'è la tendenza a chiacchierare molto e a fare poco, non è la prima volta che lo dico. Come anticipatrice del futuro la nostra città non è in prima fila, mentre altre, come Cremona, Brescia e Vicenza, per fare esempi vicini a noi, si danno molto da fare. Continuando di questo passo con la politica dei no, si finirà col ripetere l'errore fatto con le centrali nucleari, errore che stiamo pagando molto, molto salato. Il mio appoggio al traforo, coerente nel tempo, non significa che non si debba contemporaneamente promuovere un maggior uso dei mezzi pubblici, fornendo un servizio sempre migliore. Ma facciamo anche la galleria.

Giorgio Montresor

"Noi, come Associazione Imprenditori e Professionisti, siamo molto attenti a quello che succede a Verona e provincia per lo sviluppo futuro della nostra macrozona, e dal momento che tra i nostri associati raccogliamo il fior fiore dell'imprenditoria veronese, riteniamo di poter esprimere pareri meditati e circostanziati con la realtà locale. I nostri membri sono in relazione con aziende di tutto il mondo, e nella nostra ottica i collegamenti viari sono essenziali, perché dove passano le strade passano anche le idee e la cultura. L'Italia è da sempre indietro per quanto riguarda le opere viarie rispetto l'estero, e da questo punto di vista Verona è immobile da anni: ci chiediamo se dobbiamo aspettare che il traffico sia ancora più intasato prima che qualcosa si possa smuovere - senza dimenticare che in questa circostanza specifica pare che i fondi siano già presenti! La mistificazione della pseudo-circonvallazione delle Torricelle è illusoria, tutti i dati e i rilevamenti concorrono a dire che quest'opera serve. Certamente le norme di tutela ambientale vanno seriamente rispettate, ma il rischio è che tali considerazioni rimangano solo delle



Giorgio Montresor

coperture di egoismi particolari, come si è recentemente assistito nelle vicende in Val di Susa.

Come vi possono contattare i cittadini?

Tramite sms al numero 349 734 1952 oppure tramite e-mail all'indirizzo comitato@traforo-

tare con frequenza il nostro sito web www.traforo-torricelle.it in cui vengono pubblicizzate le nostre iniziative e viene aggiornata costantemente