



ALLARME TRAFFICO IN CITTÀ



TANGENZIALE A POIANO

La Tangenziale Est termina in Valpanatena a Poiano. Da qui dovrebbe proseguire appunto sotto le Torricelle con il Traforo. Il progetto è da anni all'attenzione della società autostradale Serenissima che ha accantonato anche 53 milioni di euro. Ma attende notizie precise dal Comune e il voto del Consiglio comunale.



VERONETTA INTASATA

Tutta la zona di Veronetta soffre di congestione da traffico e, di conseguenza, per l'alto inquinamento da smog. La stretta viabilità del quartiere e dei lungadigi è insufficiente per il crescente flusso di traffico tanto che molti automobilisti scelgono il tragitto lungo le Torricelle. Ma un Traforo sotto la collina servirebbe per alleggerire Veronetta? Molti dicono di sì.



PONTE CRENCANO DICE NO

Ma dove sbucherebbe il Traforo delle Torricelle? Tra Parona e Quinzano, praticamente nel quartiere di Ponte Crencano, vicino alle piscine Santini e sotto San Rocchetto. Molte le proteste dei residenti che sono contrari a portare, dicono, «un'autostrada in città». Il progetto prevede poi di proseguire fin dopo Parona con nuovo ponte sull'Adige.

Il centrodestra dopo un sopralluogo in Trentino espone progetti e piano finanziario. E si riapre il dibattito sull'anello della città

«Torricelle, ecco come si fa il Traforo»

Provincia, la maggioranza rilancia: «È indispensabile. E i soldi bastano»

«Non perdiamo i 53 milioni di euro accantonati dalla società autostradale Serenissima per il traforo delle Torricelle». È l'appello che i consiglieri della maggioranza di centrodestra della Provincia di Verona, spalleggiati da un consigliere che fa parte della maggioranza a Palazzo Barbieri, intendono promuovere con un ordine del giorno per impegnare il presidente Elio Mosele ad organizzare un tavolo di confronto tra amministratori e realtà economiche, come premessa alla realizzazione dell'opera. «È diventato indispensabile per la città», dicono il presidente del Consiglio provinciale Massimo Galli Righi, gli assessori leghisti Matteo Bragantini e Giovanni Codognola, i consiglieri provinciali Enrico Corsi (Lega), Mario Faccioli (An), Antonio Capuzzo e Giacinto Albanese (Fi) ed il consigliere comunale Andrea Sardelli (Udc). E portano l'esempio del tunnel di Mori, nel Trentino: «Ecco come si fa».

Se la mobilità a Verona è considerata dai cittadini la prima emergenza da risolvere, il traforo è uno dei temi più caldi al centro del dibattito. E così dopo che le commissioni provinciali Prima e Terza sono andate a visitare a Mori l'opera molto simile al traforo che dovrebbe sorgere a Verona, si è rafforzata la convinzione che finalmente l'anello circonvallatorio della nostra città possa essere chiuso senza costi per la collettività. Il tunnel che congiunge Rovereto sud a Riva del Garda, aperta un anno fa, è assimilabile al traforo delle Torricelle.

«Ha l'identica lunghezza di 2 mila 200 metri, la stessa tipologia ambientale e, addirittura, quello scaligero avrebbe meno difficoltà di realizzazione ed infrastrutture più semplici. Il costo sarebbe inferiore ai 60 milioni spesi dall'Autobrennero e dalla Provincia di Trento. Considerando che la progettazione iniziò nel 1995 e che ci sono voluti dieci anni per terminare i lavori, ci si deve sbrigare a mettere mano al progetto preliminare di Serenissima».

«Dalla bretellina di Mo-

ri», spiegano i rappresentanti del centrodestra, «passano 25 mila mezzi al giorno e dal solo tunnel 14 mila, approssimativamente quanto servirebbe a noi».

«Come a Mori, auspichiamo che non ci sarà un pedaggio e ricordiamo che l'opera veronese è in pratica già finanziata dalla Serenissima, che ha accantonato 53 milioni di euro allo scopo. A Verona si prevede la totale paralisi del traffico entro il 2016 e la situazione ambientale è tra le più a rischio d'Europa. Una via di scorrevolezza esterna alla città risolverebbe ogni problema. Quindi», continuano, «lanciamo un messaggio anche all'amministrazione Zanotto, che blocca l'opera, perché la smetta di prendere in giro i cittadini». «I soldi sono a nostra disposizione», dice Albanese, «dunque, investiamoli per questo progetto che darebbe una risposta definitiva per bypassare dal traffico veicolare la fascia urbana. La volontà politica c'è, ma manca un serio interlocutore a livello comunale, poiché ora è chiaro che non hanno intenzione di fare nulla, né per la tramvia né per qualsiasi altra opera strutturale».



L'ESEMPIO DI MORI. Il doppio tunnel realizzato nel Trentino: costato 30 milioni di euro per un transito di 14 mila auto (Marchiori)

Galli Righi assicura che «questa non è un'iniziativa elettorale. Lo prova il nostro impegno da anni in questo progetto. D'altro canto, tutti i partiti moderati rimangono nella stessa direzione». Ed aggiunge che «sarebbe avvilente accantonare l'iniziativa quando ci sono i soldi».

Poi, fa riferimento agli amministratori comunali. «Qualcuno gioca ai quattro cantoni facendo zoppiare il tavolo e continuando a rispondere evasivamente. Bisogna che il sindaco Zanotto lasci perdere gli estremismi e si renda conto che il tunnel va fatto, o preferisce soffocare i veronesi?». Faccioli dichiara di far parte di una coalizione «che ama la politica del fare». Esorta poi Palazzo Barbieri «a smetterla con le ciacole inutili e le arrampicate sugli specchi. Puntiamo invece su una struttura che dà ampia garanzia ambientale e paesaggistica».

Bragantini ricorda che «tutte le più importanti città d'Europa prevedono un anello esterno, che ha molto facilitato la viabilità. Considerando che le auto a Verona crescono di 3 mila unità all'anno e che in molti casi si è obbligati a utilizzare il proprio mezzo, si deve creare un traffico più scorrevole e meno inquinante, che non attraverso lentamente la città inquinandola. Altroché superbollo ai suv, il traforo dovrà essere uno dei cardini della nostra campagna elettorale».

E conclude dicendo che «le piste ciclabili comunali sono ridicole. Non mutano le abitudini dei cittadini, anzi, fanno da imbutto, paralizzano la circolazione e vengono criticate perfino dai cicloamatori». (f. cer.)

Protesta dell'Unione autotrasportatori

«Le rotonde stradali?»

Una trappola per noi camionisti»

Le rotonde stradali nel mirino del presidente dell'unione autotrasportatori veronesi (Upav) di Confindustria Verona, Francesco Corsi, che prende lo spunto anche da recenti incidenti mortali. «Sono state ideate», dice Corsi, «per deviare il traffico più veloce e rendere sicuri gli incroci, ma ho l'impressione che i progettisti li abbiano semplicemente disegnati, mentre con il traffico vero è tutta un'altra cosa».

Secondo Corsi le rotonde sono un'ottima soluzione, al posto dei semafori, nei centri abitati, ma non altrettanto lungo le grandi arterie dove c'è, a tutte le ore, il traffico commerciale. «Un mezzo pesante», ricorda il presidente Upav, «quando entra in una rotonda deve quasi fermarsi per evitare lo sbilanciamento del carico e il pericolo di capovolgimento. Quindi i progettisti delle rotonde, prima di disegnarle, dovrebbero salire su un camion rendersi conto dello sbilanciamento provocato, soprattutto per i mezzi con carichi alti, non solo cisterne e frigoriferi, ma anche quelli che trasportano animali vivi. Solo fornendo soluzioni di sicurezza, quindi, le rotonde vanno privilegiate rispetto ai semafori, sottopassi o cavalcavia».

Il presidente Upav chiede, tra l'altro, alla Provincia, l'avvio di un tavolo con gli operatori, Polstrada, Carabinieri, Polizia Municipale, trasportatori per individuare i problemi e puntare a risolverli. Come si fece, a suo tempo, per la Serenissima.

«Abbiamo la Verona - Legnago - Rovigo che è tuttora un'incompiuta. E vediamo il risultato con oltre cento morti. Da quanti mesi, poi, si lavora - salvo vacanza di ferragosto - tra Borgo Roma e Pozzo? I pubblici amministratori non capiscono che se creano le condizioni per un traffico più sicuro e lineare, favoriscono la sicurezza e insieme competitività dei nostri prodotti, quelli dell'agricoltura, dell'industria, dell'artigianato? Invece siamo il paese dei tempi lunghi e degli sprechi».

E Corsi porta un esempio pratico. «Oggi», dice, «per un trasporto da Verona e Selva di Progno, tra rotonde, semafori, limiti di velocità spesso astrusi, traffico su strade costruite prima della Grande guerra un nostro autista impiega più tempo di vent'anni fa. E' questo il progresso?». (f. r.)

LE CIFRE

2,2 km TUNNEL TORRICELLE

È di 2.200 metri la lunghezza del progetto del Tunnel delle Torricelle, la stessa lunghezza del tunnel per l'opera di Mori, bretellina che in totale misura 7 chilometri. Realizzato anche un viadotto sull'Adige.

60 mln BRETELLINA DI MORI

È questo il costo dell'intera opera, una bretellina di 7 km. Il solo tunnel, sostiene la Cdl provinciale, è costato 30 milioni di euro. Per il Traforo delle Torricelle ci sono disponibili 53 milioni di euro

10 GLI ANNI NECESSARI

Di Traforo delle Torricelle a Verona se ne parla da oltre 20 anni. Nel Trentino sono stati necessari dieci anni per passare dai progetti all'opera: progettata nel 1995, rivisitata nel 2003, conclusa nell'estate 2005.

14.000 I TRANSITI GIORNALIERI

Sono circa 14 mila i mezzi che passerebbero ogni giorno dal Traforo delle Torricelle secondo gli studi elaborati dai sostenitori dell'opera. Grosso modo lo stesso flusso della galleria di Mori; 25 mila sulla bretellina.