

Galleria delle Torricelle. I risultati di un sondaggio commissionato dal comitato di sostegno e sostenuto dalla Provincia

Due veronesi su tre dicono sì al traforo

Per il 64,5% serve a risolvere i nodi del traffico. Il 92,7% per l'ipotesi lunga

Il 64,5 per cento dei veronesi, quasi due su tre, vuole il traforo delle Torricelle e la stragrande maggioranza degli intervistati, il 92,7 per cento, è a favore del percorso lungo voluto dalla Provincia di Verona e dall'Autostrada Serenissima.

E quanto emerge dal più accreditato sondaggio degli ultimi anni eseguito nella nostra città in tema di viabilità, illustrato ieri mattina nella sede della Fondazione Toniolo dal professor Dario Olivieri, ordinario di statistica dell'Università degli Studi di Verona.

Il convegno, patrocinato dalla Provincia e dai Comuni di Boscochiesanuova, Cerro, Erbezzo, Grezzana, Roverè, Sant'Anna d'Alfaedo e Velo Veronese, in collaborazione con Apindustria, Fondazione Toniolo e InnoVal, mette in luce anche altri aspetti interessanti. Per il rilevamento, commissionato dal comitato pro traforo con il coordinamento scientifico del professor Olivieri, sono stati consultati complessivamente 1.200 cittadini maggiorenni residenti nel Comune di Verona per il 58 per cento e in una quindicina di comuni della cintura urbana, potenziale bacino d'utenza dell'opera e quindi più direttamente coinvolti da una sua eventuale realizzazione, per il rimanente 42 per cento.

Il 52,1 per cento degli intervistati erano femmine e il 47,9 maschi; il 38,3 per cento era fra i 18 e i 40 anni, il 32,6 fra i 41 e i 60 ed il 29,1 oltre i 60. La terza circoscrizione è stata la più rappresentata con il 22,3 per cento dei campioni e, per la provincia, la fascia Nord Ovest ha fatto segnare il 31,3 per cento, seguita dalla Sud Ovest con il



L'incontro di ieri alla Fondazione Toniolo sul tunnel delle Torricelle: sta parlando Elio Mosele

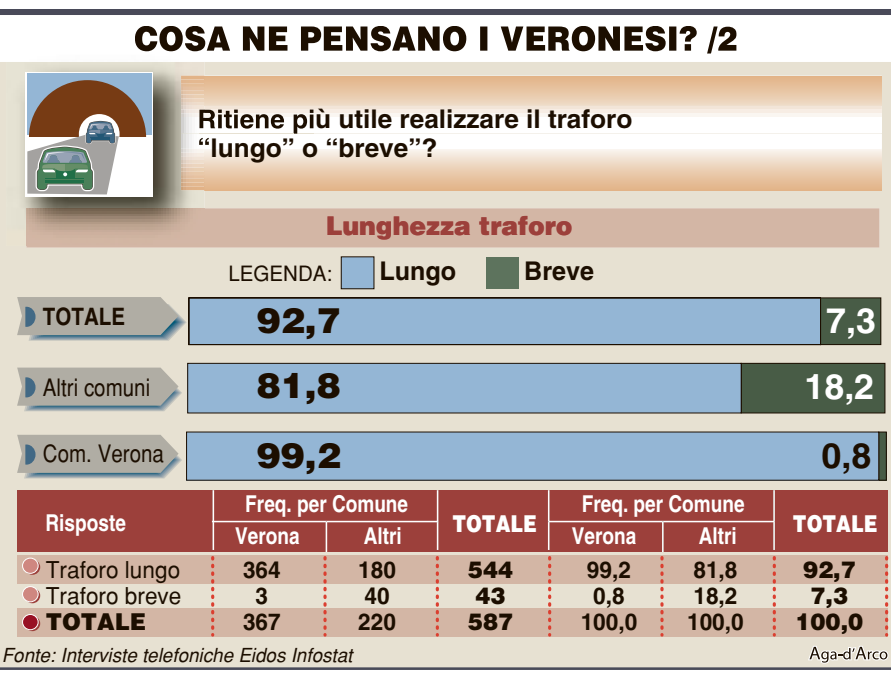
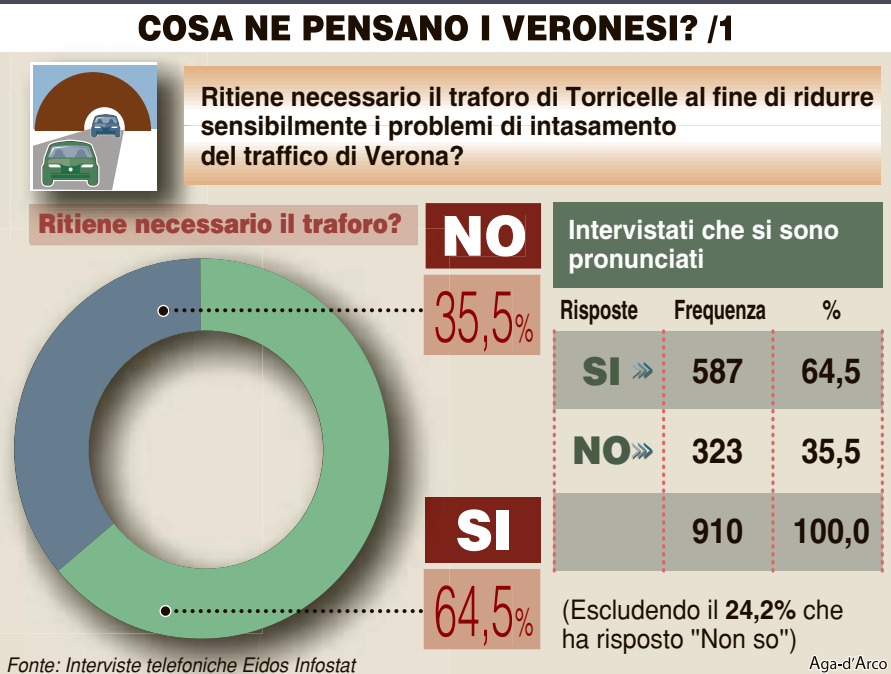
L'indagine, illustrata ieri dallo statistico Dario Olivieri, svolta su un campione di 1.200 cittadini

30,4. Lo strumento di rilevazione utilizzato si basa su un questionario strutturato su cinque domande, proposto tramite intervista telefonica a un campione rappresentativo della popolazione divisa per sesso, fasce d'età e residenza, con il sistema Cati (Computer assisted telephone interviewing). Il primo quesito era: «Ritiene necessario il traforo delle Torricelle al fine di ridurre sensibilmente i problemi di intasamento

del traffico a Verona?». A chi rispondeva affermativamente veniva chiesto se ritenesse più utile utilizzare il traforo breve da via Bonfadio a via Nievo, o quello più lungo da via Fincato in Borgo Venezia a via Ca' di Cozzi. Le altre tre domande erano identificative di sesso, fascia d'età e residenza. «Perché sia l'interesse generale a prevalere su quelli particolari abbiamo pensato che fosse giusto misurare il consenso dei veronesi», spiega il dottor Marco Pasquotti del Comitato per il traforo delle Torricelle. «Per evitare in maniera tassativa che il sondaggio venisse bollato come di parte abbiamo incaricato per la realizzazione dell'indagine il professor Olivieri, docente ordinario di Statistica all'Università di Verona, e il suo rigore scientifico e l'autorevolezza han-

no convinto fin da subito la stessa Provincia, e il professor Mosele in prima persona, a concedere il proprio patrocinio all'iniziativa, seguito poi da molti altri enti locali e associazioni». «I risultati dell'indagine hanno permesso di valutare l'opinione dei veronesi sulla realizzabilità del traforo», chiarisce lo stesso professor Olivieri. «Ovviamente, trattandosi di inferenze su dati campionari le stime sono soggette a lievi margini d'errore. Nel nostro caso, che prevedeva una scelta su una popolazione di 378.843 persone di almeno 18 anni nel territorio interessato e un campione di 1.200 interviste, lo scostamento medio di stima risulta dell'1,44 per cento nella condizione di massima variabilità», conclude il docente.

Roberto Ceruti



Legambiente: allarme inquinamento
Smog, inverno a 76 superamenti di Pm10
«Si faccia la tramvia»

Finito l'inverno, Legambiente non finisce di lanciare l'allarme inquinamento. E del resto a Verona i divieti di circolazione che limitano l'uso delle vetture non catalizzate e i diesel Euro1 restano in vigore fino al 30 aprile, ben oltre dunque la fine della stagione più critica per lo smog. Anche se questo inverno, fa notare l'associazione ambientalista, «è stato così anomalo dal punto di vista delle temperature che forse per la prima volta ci siamo resi conto che i cambiamenti climatici indotti dall'effetto serra non sono il futuro ma il presente...»

Legambiente però riporta l'attenzione sull'inquinamento urbano raffrontando l'andamento delle polveri sottili negli inverni degli ultimi tre anni. Spiega Michele Bertucco, presidente di Legambiente Verona: «Da quando si rileva il Pm10 a Verona le cose continuano ad andare malissimo: se si pensa che in un intero anno il numero di superamenti del limite giornaliero di 50 microgrammi per metro cubo d'aria non deve essere superato per legge più di 35 volte, a Verona solo d'inverno i giorni di superamento sono mediamente 76».

Nell'inverno appena concluso - quello dal 21 dicembre 2006 al 21 marzo 2007 - i giorni di superamento sono stati proprio 76, in quello 2005-2006 73, nel 2004-2005 i rilevamenti furono 80. Dati - commenta Bertucco - «che dimostrano senza mezzi termini, se mai ce ne fosse ancora bisogno, che l'inquinamento da polveri sottili è il problema ambientale-sanitario numero uno. Tutti gli studi concordano nell'identificare nel traffico la fonte principale delle emissioni di Pm10». Le conclusioni (20 marzo 2006) del lavoro conoscitivo della "Commissione nazionale emergenza inquinamento atmosferico", istituita dal Ministero dell'Ambiente, assegnano al settore trasporti il 49% di tutte le emissioni di Pm10 a livello nazionale, che salgono al 60-70% nelle città.

«Ora a Verona dovrebbe partire la tramvia - conclude Bertucco - vedremo se la nuova amministrazione vorrà e saprà incardinare una nuova mobilità che sappia mettere le briglie al traffico e a spostare quote di spostamenti sul mezzo pubblico e sulla bicicletta, e saprà regolamentare la distribuzione delle merci nel centro della città».

■ I Verdi. «Non si scherza con ambiente e salute»
«Farà crescere l'uso delle auto private»

«La galleria delle Torricelle non è la soluzione del traffico per la città, ben che meno per Veronetta e Borgo Trento. Il tunnel favorirà ancor più l'impiego dell'auto e nel caso del progetto presentato dal presidente della Provincia Mosele porterà in città anche i camion delle zone industriali di Valpantena e Valdadige».

E così che comincia un comunicato dei Verdi firmato dal presidente provinciale Claudio Magagna. «Borgo Trento non ha bisogno dell'aumento della circolazione», scrive Magagna, «ma necessita di un progetto di riqualificazione urbanistica e ambientale. Così come alle Torricelle serve una maggiore tutela del paesaggio. La città di Verona ha l'urgenza di accelerare la realizzazione del piano della viabilità, per dare risposte adeguate al crescente volume dei trasferimenti

quotidiani. La tramvia, il potenziamento del trasporto pubblico, le alternative alla modalità dell'auto (bici), lo sviluppo della pedonalizzazione, non possono da sole soddisfare all'elevata domanda di mobilità, che non può essere sostenuta in particolare dall'auto».

Per i Verdi non serve il tunnel, ma secondo le indicazioni del vecchio Piano Winkler bisogna velocizzare il traffico senza incroci semaforici, in particolare dall'area di Porta San Giorgio verso sud, arrivando nei settori del cimitero, di Lungadige Galtarossa e Porta Nuova, e all'incrocio di Basso Acquar e di ponte San Francesco.

«Non è possibile», conclude Magagna, «che la Provincia prima ancora del Piano Territoriale si addentri maldestramente nel progetto di tunnel delle Torricelle, scherzando con l'ambiente e la salute dei veronesi».

■ Le reazioni. D'Arienzo (Ds) per i contrari: «Significa costruire un'autostrada in città, fra l'altro impossibile da finanziare»

«E ora bisogna convincere il Comune»

Mosele: «I 53 milioni della Serenissima utilizzabili solo con l'accordo dei tre soci scaligeri»



«C'è la garanzia scientifica che l'indagine è seria. I veronesi vogliono il traforo e mi auguro che il prossimo sindaco di Verona tenga in considerazione la loro opinione», dice il presidente della Provincia Mosele al Toniolo.

«Era importante capire cosa ne pensano i veronesi e con questo lavoro abbiamo il quadro veritiero. I numeri parlano chiaro e visto che c'è bisogno del consenso del Comune mi auguro che se ne possa parlare concretamente anche con la prossima amministrazione, al di là delle posizioni politiche. Con il Comune sono stati fatti passi inaspettati, come l'unificazione di Amt e Aptv, speriamo che si possa fare anche questo. Del resto, ci sono i 53 milioni accantonati dalla Serenissima, che si potranno utilizzare solo quando i tre soci veronesi (Comune, Provincia e Came-

ra di Commercio, ndr) saranno d'accordo. Il lavoro sarà discusso con Palazzo Barbieri (l'amministrazione Zanotto è favorevole al traforo breve, ndr) e fare in modo di non perdere il finanziamento».

Al convegno sul traforo delle Torricelle erano presenti diversi esponenti del centrodestra veronese, tra cui Pieralfonso Fratta Pasini e Giorgio Girelli (Fi), Virgilio Zampieri (Udc), Enrico Corsi (Lega). Quest'ultimo ha avuto un diverbio con alcuni manifestanti del comitato contro il traforo, che indossando mascherine antimog esibivano uno striscione con la scritta «No autostrada in città». A sostegno delle sue istanze il comitato «no al traforo» ha raccolto di recente 14 mila firme.

La tesi dei favorevoli all'opera punta invece sulla fluidità del traffico e il mancato attraversamento del quar-

tieri cittadini da Parona a San Michele, Verona Sud e Stadio. Partendo dal presupposto che Verona è una delle città più inquinate d'Italia, sostengono che la nostra città ha bisogno di riorganizzare la mobilità e ritengono, come la maggioranza dei cittadini, che il traforo lungo rappresenti la soluzione ideale a tutti i problemi. «Attraverso la realizzazione dell'anello circosvallatorio attorno alla città si otterrebbero solo vantaggi», dicono. «Il traffico privato potrebbe accedere, grazie agli svincoli, alle varie zone centrali e periferiche, senza bisogno di passare dalle vie più abitate e potrebbe, grazie ai parcheggi scambiatori, connettersi al trasporto pubblico che diventerebbe ottimale per gli spostamenti nel tessuto urbano».

Il consigliere provinciale dei Ds Vincenzo D'Arienzo, che appoggia le istanze dei contrari al traforo lungo, ribatte che «gli interventi del centrodestra sul traforo sono grotteschi e fuorvianti. Partendo dalla lunghezza del traforo stesso, per arrivare ai finanziamenti, passando per il confronto con il tunnel di Mori, è un crescendo di banalità». Pur ammettendo che «il tunnel sotto le Torricelle è diventato un'esigenza per Verona», sottolinea al tempo stesso che «proporre il solito tratto dalla tangenziale Est allo svincolo del Saval e poi a Parona significa costruire una vera autostrada in città». «Il confronto con il tunnel di Mori», conclude, «è una bufala. Non passa sotto una città, smista un traffico diverso dal nostro, ha una funzione differente e, soprattutto, è in un contesto territoriale diversissimo da Verona? Si tratta solo di propaganda». (r.cer.)