

Trafoforo sì, ma sul pedaggio c'è divisione

Zigiotto: «Opera costosa, sarà inevitabile pagare». Girelli (Provincia): «Non è vero, dobbiamo pretendere l'aiuto dell'Anas»

Alessandra Scolari

Un impegno decisivo per il prolungamento della strada Provinciale dei Lessini e del traforo delle Torricelle. È stato avvertito come l'incontro della svolta per la tanto - da alcuni - sospirata galleria l'incontro dell'altra sera a Grezzana con la partecipazione di sindaci, amministratori e imprenditori favorevoli a questa grande opera viabilistica.

Il sindaco di Grezzana Mauro Bellamoli, nelle vesti di moderatore, concludendo la serata ha detto: «Abbiamo invitato a parlare gli assessori della Regione, della Provincia e del Comune, competenti alle politiche della mobilità, viabilità e trasporti e ai presidenti della società Veneto Strade, delle Autostrade Serenissima e Brennero per chiedere impegni specifici per interventi indispensabili sulla viabilità del territorio. Il problema non può essere a lungo dilazionato perché l'economia muore e il turismo è sacrificato. È il momento di fare, non polemiche, ma il bene di tutti i cittadini».

LEPRIORITÀ. «L'opera prioritaria», ha sottolineato Marco Pasquotti presidente del Comitato per il Traforo delle Torricelle, «è il prolungamento della strada Provinciale dei Lessini, sulla quale transitano nelle ore di punta per ogni senso di marcia 550 veicoli all'ora. A seguire il traforo delle Torricelle, «il cui progetto tecnicamente realizzabile e sostenibile risale al 2001 a cura della Serenissima». Si tratta di 13,600 km di arteria stradale di cui 2,6 in galleria e il resto in trincea e gallerie artificiali, che parte alla Ca' Rossa di Poiano per uscire a Parona e attraverso un nuovo ponte sull'Adige chiudere l'anello attorno alla città.

Tiziano Zigiotto, presidente della commissione urbanistica, viabilità e trasporti del Consiglio regionale, ha ribadito: «È una grande occasione, perché vi è continuità e omogeneità

politica, ma tutti facciamo la loro parte. La viabilità è un compito importante della Regione, ma mentre i 16 milioni per il finanziamento del prolungamento della strada dei Lessini è inserito nelle piano delle opere dei prossimi anni, per il traforo la Regione sostiene il progetto, ma dovrà essere realizzato con un progetto di finanzia, cioè con il pagamento del pedaggio, pur con agevolazioni per gli abitanti».

SVINCOLI. L'assessore comunale di Verona Enrico Corsi, dopo aver dato una stoccata all'amministrazione Zanotto «per aver perso cinque anni e aver inserito soltanto all'ultimo momento il prolungamento della provinciale», ha aggiunto: «Il Comune su questa strada realizzerà lo svincolo a Marzana, a sostegno della zona industriale e dell'ospedale, e collaborerà per definire il tracciato, dopodiché si passerà al progetto di massima e alla ricerca delle risorse».

Giorgio Girelli, presidente della Commissione viabilità della Provincia, ha sottolineato la «valenza a livello provinciale del traforo delle Torricelle perché oltre alla Valpantena e Lessinia agevolerà la Valpolicella. Ma perché a Verona bisogna sempre pagare? Non sono d'accordo sul progetto di finanzia. Non è corretto. A Padova non è stato così. Perché non offriamo opere compensatorie? Non puntiamo oltre che al federalismo fiscale anche al federalismo stradale? L'Anas sta finanziando la statale 12 e la Transpolesana. La Valpantena e la Valpolicella sono tra le zone più importanti del Veneto e d'Italia, siano più considerate».

Gastone Vinerbini, presidente di Veneto Strade, ha ricordato che per la provinciale dei Lessini «ci sono le sinergie di Comune, Provincia e Regione, ma l'impegno regionale è un po' anomalo perché si tratta di una strada provinciale». Il costo, ha concluso, potrebbe scendere da 16 a 12 milioni. ♦

I contrari

«Più smog, la salute non conta?»

Germano Zanini presidente di InnoVal che ha promosso l'incontro ha concluso la serata dicendo: «Questo è solo il primo di una serie di incontri sul tema delle infrastrutture viarie in Valpantena», e rivolto ai relatori presenti l'altra sera all'incontro di Grezzana ha aggiunto: «Saremo pungolo e spina al fianco, perché questa finalmente sembra essere la volta buona».

In sala c'erano anche alcuni esponenti del comitato contro il traforo delle Torricelle, un altro «tipo» di spina al fianco. Una signora chiede di parlare ma non ci riesce, la serata è già conclusa. Chiede allora di parlare con l'assessore comunale al Traffico Enrico Corsi, che accetta. Lei attacca: «Bisogna prima difendere la salute dei cittadini dei quartieri interessati. Il traforo non è impattante? I fumi escono benissimo. A noi interessano le persone prima delle merci». L'assessore Corsi risponde: «È stato dimostrato che le strade intasate inquinano dieci volte di più di quelle con traffico scorrevole».

Incalzano le domande sui particolari del tracciato: «La galleria esce a sud o a nord di Avesa?». L'assessore Corsi prova a dare delle risposte. E alla fine sostenendo l'utilità del traforo invita tutti ad andare «a verificare la tangenziale Est e l'inquinamento che questa ha sugli abitanti di Ponte Florio e di Montorio», dove peraltro anche l'assessore Corsi abita. **A.S.**



La località Ca' Rossa a Poiano: è qui che dovrebbe partire il tracciato della circonvallazione nord, prima di «bucare» le Torricelle

AMBIENTALISTI. Massignan (Italia Nostra)

«Verona è la città più inquinata, così sarà peggio»

«Il tunnel è un'autostrada, servono rimedi ecologici»

Giorgio Massignan, presidente provinciale dell'associazione Italia Nostra, interviene sulla questione del traforo, una soluzione viabilistica da sempre avversata dagli ambientalisti.

Dice: «Cerco di togliermi i panni dell'ambientalista per indossare quelli del cittadino di Verona e di porre alcune questioni. Verona è considerata la città più inquinata d'Italia, la causa è soprattutto dovuta ai gas di scarico e alle polveri sottili che la mobilità privata a motore produce; ha senso aumentarla con la costruzione di una sorta di autostrada che passa in un'area verde, a ridosso della collina, che la carenza di venti per il ricambio dell'aria renderebbe assai inquinata? Con i denari che servirebbero per questa infrastruttura non sarebbe meglio realizzare un efficiente sistema di trasporto pubblico, su rotaia o gomma, in grado di assorbire una buona percentuale di traffico privato e quindi a rendere sufficienti le attuali arterie?»

Massignan prosegue con i quesiti, che da parte sua contengono già una risposta: «Se il principale problema è il traffico urbano, come potrà una infrastruttura viabilistica a valenza autostradale come il traforo pensare di risolverlo? Chi da Borgo Venezia andrà sino a Poiano per raggiungere Borgo Roma o Borgo Trento? Se solo una parte del traffico in uscita

a Parona proseguirà verso la tangenziale sul nuovo ponte sull'Adige (altri costi per la mobilità privata e danni paesaggistici a Chievo, Sorte e Boscomantico), il rimanente, tornando indietro, non intascherà ulteriormente via Mameli e via Da Mosto? Se in Europa quasi tutte le città combattono lo smog con misure antitraffico e potenziando i mezzi pubblici, perché a Verona si tenta di fare il contrario? Chi sbaglia? Le esperienze di Londra, Parigi, Vienna, Madrid, Monaco, Stoccolma, per citare le più importanti, che mediamente soddisfano il 67% della domanda di mobilità con il trasporto pubblico, ci indicano come rimedi alle polveri killer e agli ingorghi sono bus a metano, metro, tramvie, piste ciclabili, Ztl, parcheggi scambiatori e non, car sharing. Perché a Verona si cerca l'impossibile panacea del traforo privilegiando il trasporto su gomma privato? Perché non prendiamo esempio da Padova e Torino dove interventi parziali ma integrati tra loro danno buoni risultati?»

Massignan conclude con un invito: «Egredi amministratori, vi invito ad andare a vedere come stanno risolvendo il problema della mobilità in Europa prima di decidere di devastare il nostro territorio e causare ulteriori peggioramenti della salute dell'aria e di conseguenza di noi cittadini». ♦

ASSESSORI. Corsi (Viabilità) e Tosato (Strade)

E nell'attesa due interventi in via Valpantena

Lavori in vista alla rotonda del Giardinetto e al Misturin

L'obiettivo è chiaro: rendere il traffico più scorrevole dalla Lessinia e dalla Valpantena verso la città, evitando le code nelle ore di punta. In attesa del traforo, per la cui eventuale realizzazione ci vorranno comunque anni, sono stati programmati dal Comune alcuni interventi in via Valpantena che dovrebbero garantire una circolazione più fluida ai veicoli, senza i continui rallentamenti registrati da chi percorre questa arteria di collegamento tra la vallata e Verona.

Il primo e più urgente, come confermano gli assessori alla mobilità Enrico Corsi e alle strade Paolo Tosato, riguarda la rotonda di Poiano Nord, in località Giardinetto (all'incrocio tra via Valpantena, via Poiano e stradella Maioli), «provvisoria» da anni. In questi giorni partiranno i lavori di sistemazione dell'intera area, il cui costo è di 500mila euro.

Il secondo, di «manutenzione straordinaria», è la costruzione di una pista ciclo-pedonale dalla Madonna dell'Altare, protettrice dei ciclisti, fino a Poiano Sud (Strada della Giara). La gara d'appalto, anche qui di 500mila euro, è prevista in autunno o primavera, mentre l'asfaltatura avverrà nella stagione più calda.

«Molto importante», ricorda Tosato, «è poi l'incrocio del Misturin (tra via Valpantena e via Segorte). Verrà tolto il se-

maforo e verranno installati alcuni blocchi sulla strada per impedire l'attraversamento». Chi parte quindi dalla contrada o ha necessità di raggiungerla da Poiano dovrà rispettivamente (e obbligatoriamente) fare il giro dalla rotonda a nord e da quella a sud.

Con gli interventi del Giardinetto e del Misturin il transito non dovrebbe più diventare simile al modello «stop and go» sperimentato dagli automobilisti negli ultimi anni, che ha creato, di mattina e nel tardo pomeriggio, un imbuto in entrambi i sensi di marcia.

L'amministrazione comunale sta però anche procedendo con l'idea della «prolunga», vale a dire la realizzazione di una viabilità alternativa lungo il progno Valpantena tra la strada provinciale dei Lessini, all'altezza di Quinto, e l'imbocco della Tangenziale Est. «Nel 2005, come ottava circoscrizione», spiega l'ex presidente e attuale assessore Corsi, «con i Comuni della Lessinia e la Provincia, abbiamo presentato un progetto di fattibilità in Regione, finanziabile per oltre 17 milioni di euro, che verrà inserito il prossimo anno, come ha promesso l'assessore regionale Renato Chisso, nel Piano triennale delle opere. La strada è anche nel Pat comunale e servirà, una volta fatta, a togliere il traffico dalla congestionata via Valpantena». ♦ **A.C.**