

PASSANTE DELLE TORRICELLE. La Giunta approva la convenzione col promotore del project financing, ora il piano va all'esame delle quattro circoscrizioni interessate

Trafofo, via libera con nuovi «paletti»

Ribadito il «no» a ulteriori opere compensative, rimarranno solo il parcheggio a Ca' di Cozzi e l'autoparco a Verona Nord

Enrico Giardini

Trafofo, un altro passo in avanti. Stop a possibili altre opere di compensazione oltre al parcheggio scambiatore di Ca' di Cozzi e all'autoparco di Verona nord. E maggiori tutele al Comune nel caso in cui durante gli scavi vengano trovati reperti archeologici, ma anche cambino i flussi di traffico chi costruisce l'opera potrebbe modificarne la gestione attraverso i pedaggi.

Sono, queste, le principali modifiche apportate dalla Giunta di Palazzo Barbieri alla bozza di convenzione fra Comune e il soggetto promotore dell'opera, cioè la cordata locale di imprese costruttrici formata da Technital, Girpa e Verona Infrastrutture, vincitrici del primo bando di project financing per realizzare e gestire il passante nord da Poiano a Ca' di Cozzi fino a Verona nord. La convenzione, approvata dalla Giunta che l'aveva rinviata, definisce nel dettaglio tutti gli obblighi del Comune, affidatario dell'opera, e del concessionario, cioè il gestore.

Il progetto e la variante urbanistica verranno ora inviati alle circoscrizioni interessate — Sesta (Borgo Venezia), Ottava

(Poiano, Quinto), Terza (Borgo Milano, San Massimo) e Seconda (Borgo Trento, Valdona, Avesa, Quinzano, Parona) — per acquisire i pareri, in modo da arrivare al voto in Consiglio comunale entro febbraio e poter quindi avviare entro marzo la gara pubblica per individuare le due migliori offerte, sulla base del progetto preliminare presentato dal soggetto promotore.

«È stato stralciato il comma 3 dell'articolo 4, che dava la possibilità al concessionario, per salvaguardare l'equilibrio economico-finanziario, di individuare tramite un successivo e separato accordo altre aree per ulteriori opere compensative», dice l'assessore alla mobilità Enrico Corsi. «Quindi spetterà solo al Comune la possibilità di modificare i termini della convenzione e le uniche opere compensative previste resteranno il parcheggio di 1.300 posti a Ca' di Cozzi, con la foresteria di 80 camere per i familiari dei pazienti ricoverati all'ospedale di Borgo Trento e l'autoparco di Verona nord per 150 camion».

Il passante, di 13 chilometri, da Poiano a Ca' di Cozzi e poi Verona nord, prevede poi una bretella di collegamento con la strada provinciale su viale



L'ingresso in galleria del passante delle Torricelle nella parte est, alla Ca' Rossa di Poiano

del Brennero, con ulteriore ponte sull'Adige. Due le aree di servizio, una per senso di marcia. Nel 2035 verrà poi raddoppiata la bretella per la Valpolicella da Boscomantico a Parona, con ponte sull'Adige, fino a località Nassar; inoltre, verrà costruita una rampa di immissione diretta al traforo per chi viene dalla Valpante. L'opera costerà 390 milioni. I pedaggi saranno di 1,15 euro per le automobili, fisso, e di 45 centesimi al chilometro per i camion. Corsi riferisce che il sindaco Tosi ha avuto rassicurazioni da Autostrada Serenissima sul fatto che essa confermi i 53 milioni da assegnare a Verona per il passante e anche per completare la Transpoliana, mentre altri 30 milioni verrebbero da Autobrennero. Intanto, il coordinamento de-

Zuc



gli espropriandi, cioè dei proprietari di terreni lungo il tracciato che verrebbero tagliati o soppressi per fare posto al passante, chiede a Corsi di essere ricevuti per trattare le loro situazioni, spiega Paola Fontana, proprietaria di un vivaio in via Preare, vicino a Ca' di Cozzi. «Per i casi più critici si potranno studiare altre forme di perequazione, oltre all'esproprio, ma aspetto che il comitato chieda di parlarne».

Strategie

Oggi tutti a Roma per la Tevere e il Catullo

Gennaio vede una nuova accelerazione sul fronte delle infrastrutture ferroviarie per Verona e provincia, per difendere il ruolo storico di incrocio e base logistica del Nord Italia e del Sud Europa. Oggi sia il sindaco Flavio Tosi che il presidente della Provincia Giovanni Miozzi saranno a Roma assieme al sottosegretario all'Economia Alberto Giorgetti per un nuovo incontro con l'amministratore delegato di Ferrovie Mauro Moretti al fine di chiudere l'accordo per l'interporto di Isola della Scala lungo la direttrice ferroviaria Verona-Bologna e per parlare dei finanziamenti per realizzare il traforo ferroviario del Brennero.

Un passaggio strategico anche per lo sviluppo del Quadrante Europa, che si sta affermando come uno dei primi interporti d'Italia e che da almeno 20 anni guarda a uno sbocco sul Tirreno e in particolare sul porto di la Spezia. Un progetto messo in piedi ancora ai tempi della Prima Repubblica e che vede in fase progettuale non solo il collegamento autostradale Ti-Bre da Nogarole Rocca a Parma, ma anche un potenziamento del

collegamento ferroviario. In questo modo La Spezia, che è destinato a diventare un porto merci sempre più importante per il Tirreno e ha un retroporto limitato a Santo Stefano di Magra, troverebbe il suo sbocco naturale per i container a Verona. Per questo il 22 gennaio è prevista la firma tra i presidenti delle Province di Verona, Parma e La Spezia per un accordo di cooperazione sulle merci e il potenziamento del corridoio sia ferroviario che autostradale Tirreno-Brennero.

«Grazie all'accordo che firmeremo», afferma Miozzi, «la nostra città sarà capitale del settore. Il futuro della nostra economia è nel trasporto merci che va implementato e se non coinvolgessimo anche Parma, le merci tirreniche da La Spezia andrebbero a Bologna e da qui al Brennero saltando Verona. Ecco perché è fondamentale stringere accordi con altri interporti per far crescere in nostro Quadrante Europa».

Sempre oggi a Roma si attendono novità anche per la vicenda della concessione aeroportuale per il Catullo e lo scalo bresciano di Montichiari: Verona potrebbe rinnovare la richiesta all'Enac ottenendo anche una subconcessione vincolante per il D'Annunzio.

RIFIUTI. Emendamento «pesante» del Carroccio al Piano provinciale

La Lega: «Ca' del Bue riparta solo nel 2014»

Chiesto lo spostamento di un anno. «Per scegliere meglio la tecnologia e garantire la qualità dell'aria»

Roberto Ceruti

La trentina di emendamenti presentati dalla Lega Nord al Piano provinciale dei rifiuti, da noi citati ieri, si riferiva alla Provincia di Treviso. In realtà, la sezione veronese del Carroccio si è limitata a sole due richieste di cambiamento. Una è puramente tecnica, ma l'emendamento più pesante presentato da Fabio Venturi chiede, come del resto il Partito democratico, lo spostamento dal 2013 al 2014 dell'avvio dell'attività di termovalorizzazione. «Ciò permetterebbe una migliore valutazione della tecnologia adottata dalle quattro aziende in gara, che garantisca ai cittadini la massima qualità dell'aria. È chiaro che noi della Lega siamo legati in modo particolare al nostro territorio e non ne metteremo incoscienza a repentinamente l'integrità», sottolinea appunto il capogruppo in Provincia, Fabio Venturi.

«Il trattamento a freddo dei rifiuti indifferenziati che arriveranno a Ca' del Bue, tanto caldeggiato dai comitati del «no» comporta comunque un residuo secco del 15-20 per cento da smaltire», chiarisce

l'assessore all'Ecologia e vicepresidente, Luca Coletto, che spiega: «Un impianto meccanico-biologico come quello di Vedelago nel Trevigiano, o di ultima ultima generazione come quello che ho visitato in Israele a Tel Aviv, arriva al massimo a trattare 100 tonnellate al giorno. Gli insediamenti operativi hanno la possibilità di essere moltiplicati modularmente, ma immaginiamoci la superficie che servirebbe per accogliere a Verona almeno cinque Vedelago. Il continuo progresso ci consente di dotare la nostra provincia di impianti consoni a svolgere un lavoro socialmente utile, senza danneggiare il territorio».

Ed ecco l'idea dell'assessore: «Una filiera integrata, composta da vari pezzi complementari a interagire con la raccolta differenziata. Io ne auspicherei il 100 per cento, che risolvrebbe ogni problema, ma purtroppo non è unanimemente possibile». E Coletto chiude rivelando che «nel Piano approvato in luglio 2008 erano state accettate le osservazioni sugli impianti a freddo complementari» e che «siamo gli unici nel Veneto cui è stata richiesta la Vas (Valutazione ambientale



Gian Paolo Sardos Albertini



Fabio Venturi

strategica, ndr)».

Gian Paolo Sardos Albertini, presidente di Agsm, garantisce che «la convenzione con l'Istituto superiore della sanità, che è il massimo istituto in Italia, per il controllo dell'aria, che si aggiunge a quelli di Arpa e Sicea, farà di Ca' del Bue l'impianto più controllato del mondo». E si compiace del fatto che «la Provincia di Trento ha copiato il nostro bando, quindi significa che è fatto bene e con parametri assai più rigorosi di quelli richiesti dall'Ue». Bocche ancora cucite in casa del Pdl. ♦

AZIENDE. Il caso dei simboli nostalgici

Amt, avvertimento a Mariotti. Ma c'è un caso assunzioni

Tosi: «Si paghi lui i calendari»
Il Pd: «Accertatori solo uomini»

Il presidente dell'Amt Massimo Mariotti si paghi personalmente le spese per i simboli nostalgici, che richiamerebbero al ventennio fascista, contenuti nel calendario 2010 stampato dall'azienda. E ripristini, sulle mostrine della divisa degli accertatori di sosta, il tricolore nella sua forma istituzionale. La Giunta chiede di fare chiarezza anche perché il logo con il tricolore in diagonale è utilizzato da Mariotti per la sua rivista politica «Movimento» di cui è proprietario ed editore e quindi l'attività privata va distinta da quella pubblica.

È questa quindi la richiesta formulata dall'amministrazione comunale nei confronti di Mariotti, esponente della Destra sociale interna prima ad An e poi al Pdl, che ha negato che i simboli — non è l'aquila della Ss, ha detto, ma una ruota alata del 1955 — appartengano alla nostalgia nazifascista. Il sindaco Tosi, discusso il caso in Giunta, invita così Mariotti e il consiglio di amministrazione dell'Amt «a valutare le due opportunità».

Sulla gestione dell'Amt avanzò però critiche il Pd con i consiglieri comunali Roberto

Uboldi, Carlo Pozzerle e Fabio Segattini, che contestano i criteri adottati per assumere personale. A loro risulterebbe anzitutto che «i premi economici ai dipendenti vengono decisi senza alcun confronto con le organizzazioni sindacali», ma soprattutto che «nel concorso per assumere degli accertatori della sosta, dopo una selezione esterna e un corso abilitativo, le concorrenti femminili, pur idonee, si sono tutte classificate in fondo alla graduatoria e le assunzioni di personale si sarebbero fermate quando si incontra un cognome femminile».

I tre dicono che «per l'organico dell'ufficio permessi è stato inizialmente utilizzato il personale trasferito dal Comune, ma invece di stabilizzarlo si è fatto un bando a cui hanno risposto alcuni dipendenti con lettera a mezzo posta, mentre altri avrebbero presentato nei termini previsti la domanda agli uffici, rassicurati verbalmente sulla regolarità della procedura. Risulterebbe invece che le domande presentate a mano agli uffici Amt non siano state protocollate e prese in considerazione». ♦ E.G.



Filovie, bolidi e bàle de pàia

Silvino Gonzato

«L'assessore leghista Corsi va a Roma per la filovia, il mezzo di trasporto più silenzioso e meno inquinante dopo la bicicletta e il cavà col sacco sotto la còia» scrive la Olga. «I residenti di corso Porta Nova vanno dal dotòr, chi par el mal de réce, chi par el mal di fegato, chi per problemi de còr dopo l'esibizione dei bolidi sotto casa, fortemente voluta dalla parte leghista, ma anche da quell'altra, dell'amministrazione comunale. Il mio Gino dice che c'è una contraddizione in chi vuole la filovia e nello stesso tempo le macchine da corsa. Il filosofo-psicologo-sociologo Strusa dimostra invece che c'è coerenza perché l'amministratore pubblico deve accontentare sia quella parte della cittadinanza che ghe piàse le robe silenziose sia quella parte che ghe piàse el casin».

«È poco conta, dice el Strusa, se i residenti di corso Porta Nova, vista l'intenzione degli amministratori di istituzionalizzare le sarabande motoristiche davanti ai loro portoni e sotto le loro finestre, decidono di mettere in vendita i loro appartamenti e trasferirsi altrove, perché in fondo iè du gati che incidono poco

quando se va a votà. E allora, digo mi, si capiscono tante cose entrando nella piscissologia di chi ci governa ma anche di chi è governato».

«E se il mio Gino el me le conta giusta, basterebbe che in corso Porta Nova la prossima volta ci mettessero le bàle de pàia invece delle transenne del carneval per accontentare anche l'oposission che adesso, senza bàle de pàia, vede nei bolidi un pericolo per gli spettatori».

«Bàle de paia, barriere di copertononi e che se ciava quei pòri desgrassià de corso Porta Nova che, col casin che gh'è soto, non sono paróni neanche in casa loro e gli ballano i piatti e i bicieri nelle credenze e non sentono el butin che piànne la cuna o el vècio malà che se lamenta nel lèto e per parlarsi devono aspettare che l'ultimo pilota si levi da le bàle (estavolta non quelle de pàia). Ma per pochi che ghe vien el mal de còr e òstiano, tanti i se gode ed è questo quello che conta per l'amministrazione che, composta in gran parte da butelòti, vede la città come un grande circo, un circo multitema (come ci sono i cinema multisala) di cui fa parte anche l'Arena, da riempire con spettacoli di ogni genere e per tutti i gusti». ♦