



VERONA

Telefono 045.9600.111 Fax 045.9600.120 | E-mail: cronaca@larena.it

Concessionaria
Volkswagen
AUTOMOTOR
Via Ferrari, 2 - Verona (Zal) - 045 9210011

IL TUNNEL DELLE TORRICELLE. Dopo l'approvazione della variante urbanistica in aula, il Comune fissa le prossime tappe

Trafoforo, adesso è caccia alle risorse

Il progetto tornerà in Consiglio a novembre per l'ultimo ok. Si attendono 53 milioni da Serenissima

Enrico Giardini

Dopo 25 anni di discussioni, due mesi per ritoccare il Piano del Passante nord con traforo delle Torricelle. Approvato dopo due sedute fiume dal Consiglio comunale il Progetto preliminare della superstrada — da Poiano ad Avesa in galleria sotto le Torricelle, poi interrata fino a Ca' di Cozzi e da lì collegata a Verona nord — è adottata la relativa variante urbanistica, ora si stringono i tempi. Per un'opera che costerà 436 milioni Iva compresa.

La delibera verrà pubblicata sull'Albo Pretorio per 30 giorni. Scaduti i quali i cittadini ne avranno a disposizione altri 30 per presentare osservazioni sulla variante adottata. Di fatto 60 giorni, visto che dalla pubblicazione scatta la possibilità di presentarle. Da fine settembre il Comune potrà avanzare controdeduzioni. Quindi la variante tornerà in Consiglio. La maggioranza punta ad approvarla in novembre. «Abbiamo compiuto un ulteriore passo in avanti verso la più grande opera nel programma di questa Amministrazione e ringrazio a nome del sindaco Tosi tutti i consiglieri». Lo dice l'assessore alle infrastrutture Enrico Corsi, che precisa come «nel frattempo, ottenuto il parere della commissione sanitaria che indaga sugli eventuali rischi am-

bientali dell'opera, procederemo con la seconda fase del bando di gara di project financing, che porterà a individuare un'altra azienda che affronterà il proprio progetto e l'offerta economica con quella del promotore», cioè la cordata formata da Technital, Girpa e Verona Infrastrutture.

I pedaggi? Corsi si dice possibilista: «Quella unica di 1,15 euro per le auto e di 0,46 al chilometro per i mezzi pesanti, dopo il progetto e il piano economico definitivo potrebbero anche essere ridotte». Si soldi necessari, però, qualche schiarita c'è già. Il vicesindaco e assessore all'urbanistica Vito Giacino precisa che «l'anello circoscrizionale consentirà di alleggerire notevolmente il traffico in molti quartieri della città e non solo fra Porta Vescovo e Borgo Trento. E a breve l'Anas darà la via libera al finanziamento di 53 milioni, per il Passante, che metterà l'Autostrada Serenissima oltre ai 70 per ribaltare il casello di Verona sud». L'assessore all'istruzione Alberto Benetti rileva che «la zona a ovest del tracciato ha avuto un miglioramento strategico che consentirà di congiungere direttamente Ca' di Cozzi con il casello di Verona Nord evitando di passare vicino a Chievo, San Massimo e Croce Bianca».

Esprimono soddisfazione i capigruppo consiliari Barbara Tosi (Lega) e Andrea Miglioranza della Lista Tosi con Alberto Zelger (Lista Tosi) — «Avesa e Quinzano non avranno una strada in superficie e questo è un grande risultato», dice Miglioranza — e il presidente della commissione consiliare urbanistica Marco Comencini, del Pdl ex Forza Italia. Suona l'altolà, invece, a Maschio, capogruppo di An: «C'è soddisfazione per questa scelta e per la decisione dell'Amministrazione, ma non trionfalismo», spiega, «e ora staremo attenti alla prosecuzione dell'iter e vigileremo sui futuri cantieri e sui costi, per evitare che ci siano ricadute onerose sul Comune e sulla città». ♦



La galleria delle Torricelle in una simulazione progettuale

Zuc

PASSANO GLI ANNI: APPROVATA LA DELIBERA DEL TRAFORO

SONO USCITO DAL TUNNEL!



De Robertis

«Così parte l'assalto alla collina»

«Addio Verona sud, il voto sul Traforo sposta lo sviluppo di Verona a nord». Così il consigliere socialista Mauro De Robertis, del gruppo misto, «saluta» il sì dell'aula alla variante urbanistica. «È impensabile», afferma, «che un investimento di quasi mille miliardi di vecchie lire non richiami altri investimenti privati e pertanto lungo l'arteria autostradale che collegherà i caselli di A4 e A22 sorgeranno, come sempre avvenuto in questi casi, dapprima insediamenti produttivi e poi interventi edilizi veri e propri: l'assalto alla Valpantena e alle Torricelle», denuncia l'esponente dell'opposizione, «avrà inizio e a nulla varranno i regimi vincolistici sulle aree, visto che gli interessi e le pressioni saranno molto più forti dei migliori propositi di preservare queste aree pregiate dalla cementificazione».

IL MONDO DELL'ECONOMIA. La soddisfazione degli imprenditori

«Opera necessaria, ma si faccia presto»

Bianchi: «Devastante sarebbe non realizzarla»
Marani: «Ossigeno per le imprese con questa crisi»

Sono positive le reazioni nel mondo economico e imprenditoriale veronese, alla notizia del via libera in Consiglio comunale all'adozione della variante urbanistica del Traforo e del passante nord. Alessandro Bianchi, presidente della Camera di commercio, non nasconde la propria soddisfazione per il sì dell'aula di Palazzo Barbieri. «È un passo avanti importante perché quest'opera», commenta, «va fatta assolutamente. Prima si comincia e meglio è ed è giusto realizzarla nella versione proposta dal momento che c'è un progetto finanziario, compreso l'impegno economico delle due società autostradali, che consente di operare in un certo modo». Ma c'è chi la defini-

isce un'operazione devastante. «Devastante», replica Bianchi, «sarebbe non farlo e gli argomenti portati da chi è contrario all'opera non mi sembrano tali da pregiudicarne la bontà. Tutto ciò che crea relazioni e facilita i trasporti non può che essere visto positivamente, quindi non bisogna esitare. Va fatto e presto».

Entusiasta è anche Andrea Marani, presidente provinciale dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili. «Come tutte, è un'opera necessaria e importante. Le critiche? Ci furono anche quando si costruì la bretellina, qualcuno parlò di disastro ma oggi sarebbe un disastro se non ci fosse. Chi ha preso questa decisione avrà sicuramente degli studi e delle statistiche a sostegno di questa soluzione. Ma è importante soprattutto che si prendano decisioni e che le si portino avanti velocemente e in tempi certi». Il costo del Traforo, os-



Alessandro Bianchi



Andrea Marani

serva però l'opposizione, lo pagheranno i veronesi con i pedaggi. «Se il beneficio è alto, il costo sarà sopportabile. E poi non dimentichiamo l'importanza da parte del pubblico di rilanciare l'economia con grandi opere in questo momento di crisi, poiché l'iniziativa privata, da sola, non basta».

Ferdinando Albini, numero uno di Confartigianato, allarga le braccia: «È da tanto che sosteniamo la necessità di chiudere, con la galleria, l'anello circoscrizionale a nord della città, indispensabile anche per agevolare i collegamenti delle imprese della Valpantena e della Valpolicella, oltre che per togliere il traffico da Veronetta, Borgo Trento e Borgo Venezia, quartieri ora soffocati dal traffico e dal passaggio dei mezzi pesanti. E poi non è pensabile che Verona si sviluppi solo verso sud, per cui occorre trovare soluzioni viabilistiche e infrastrutturali per la parte nord. Quanto ai costi», conclude, «è la situazione attuale quello più onerosa, anche dal punto di vista dell'inquinamento». ♦ ES.



E dopo il parere sanitario via alla seconda fase del bando di gara

ENRICO CORSI
ASSESSORE ALLA MOBILITÀ

LA POSTA DELLA OLGA

(la posta della olga)
www.larena.it

Il traforo, il bareto e la contessa di Castiglione

Silvino Gonzato

«Il traforo delle Toresè è un argomento che interessa molto al bareto» scrive la Olga. «C'è chi lo vuole e chi non lo vuole, ma bisogna dire che l'interesse dei secondi è più forte di quello dei primi o, perlomeno, risalta di più perché è molto rumoroso e si esprime attraverso sirache, madone, giaculatorie, tutte accompagnate da pugni sui taolini. Ogni vol-

ta che "L'Arena" pubblica un articolo sul traforo, l'oste Oreste raccomanda ai clienti contrari all'opera di spostarsi sui tre taolini vecchi, vicino alla porta del cesso, che ha destinato ai pugni ma che, avendo ormai la formica tutta crepata, è facile che, a batterci sopra i pugni, qualcuno possa farse del mal. L'Oreste aveva provato anche a mettere una tenda che facesse da separè tra i taolini vecchi e quelli nuovi, ma ha dovuto toglierla. Perché ogni volta

che la Beresina andava a servire dietro il separè non si sentivano più le bôte dei pugni, ma, in compenso, si alzavano dei sighe di d'ona che erano conseguenza di altrettanti spissegnoni e questo no va ben par el decoro del bareto».

«Mi dice il mio Gino che dopo che "L'Arena" ha annunciato la definitiva approvazione in Consiglio comunale del progetto del traforo, l'oste Oreste ha dovuto aggiungere altri quattro taolini vecchi tirati su dalla cantina. Tra un pugno e l'altro e tra 'na siracha e l'altra, el Boacònta urlava che però i zughni non sono finiti e che resta da vedere da dove arriveranno i schei per il traforo, visto che il Comune vuole farlo con i schei degli altri, cioè dei privati, 400 o 500 milioni, faoline, insomma. Un altro che

ghe sanguinava le mane, el Gussa, ha detto che se i privati ci vedranno l'affare, questo vorrà dire che sarà un affare solo per loro e ha gonfiato le gannasse per dare la dimensione dell'affare. L'espropriando Decimo, anche lui con le mani saccagnate e che, in cerca di solidarietà, va in giro con quattro fòie di insalata del suo orto nel taschino della giacca, ha detto che, pur di fare il traforo, la magioransa è disposta a concedere ai privati quello che la contessa di Castiglione, secondo una strofetta goliardica, concedeva a Napoleone. Non essendo el Decimo entrato nei particolari, il cavalier del Dopolavoro, Osoppo, ha spiegato a tutti gli avventori cosa dava a Napoleone la contessa di Castiglione». ♦

PRODUZIONE DI SERRAMENTI IN LEGNO, LEGNO ALLUMINIO, PORTE INTERNE E PORTONCINI



Garanzia di durata per 10 anni sul serramento trattato con vernici all'acqua.

Bonadiman serramenti in legno



Santa Maria di Zevio - VR
Località Campagnola Via Pio XII, 101
tel. 045 8730179 - fax 045 8739050
www.bonadiman-serramenti.it