

Il passante delle Torricelle

Relazione dell'Iss in commissione consiliare

Uno studio per ponte Nuovo

Uno studio per capire come consolidare il Ponte Nuovo, chiuso da qualche settimana al traffico di mezzi pesanti a causa di un cedimento in uno dei pilastri

di sostegno. L'Amministrazione comunale, con l'assessorato all'edilizia pubblica guidato da Vittorio Di Dio, ha dato incarico alla facoltà di ingegneria

dell'Università di Padova, dipartimento trasporti e infrastrutture. «Sapremo così come intervenire al meglio per consolidare il ponte». **E.G.**

IL RAPPORTO. Prime conclusioni della commissione dell'Istituto superiore della sanità che ha studiato l'impatto della futura tangenziale nord sulla qualità dell'aria

Salute e ambiente, il traforo passa l'esame

Meno smog a sud dove vive il 70% dei veronesi, ma la situazione peggiorerà per chi sta vicino al tunnel Il Comitato: «È la democrazia dell'inquinamento»

Enrico Giardini

Sette ridono. Due piangono. Uno alza le spalle. Sette veronesi su 10, quando ci sarà il passante nord con traforo delle Torricelle, rispetto a oggi respireranno meno micro polveri (Pm 10) e ossidi di azoto (Nox) emessi dalle automobili nell'aria. In particolare quelli che stanno nella parte sud della città, dove vivono circa 180mila abitanti, per il fatto che là ci sarà meno traffico. I camion, in particolare, ma anche le auto, per attraversare da est a ovest la città dovrebbero scegliere infatti il futuro collegamento da Poiano e Ca' di Cozzi e Parona, in tunnel sotto le Torricelle e poi in trincea coperta, e da lì in una nuovo tangenziale fino a Verona nord.

Per due residenti in città su 10, invece, la situazione peggiorerà. Nel senso che nell'aria ci saranno più micro polveri e più ossido di azoto. Ciò avverrà nei quartieri vicini al traforo, nella zona nord, in cui risiedono però meno abitanti, 51 mila. Per un residente su 10, invece, (quindi per il 10 per cento della popolazione), la situazione subirà solo un lieve cambiamento.

SONO le prime conclusioni dello studio sull'impatto sanitario e ambientale del passante nord messo a punto dalla commissione composta da membri dell'Istituto superiore di sanità e illustrati dalla presidente, Loredana Musmeci. Presenti il sindaco Flavio Tosi e l'assessore alla mobilità e infrastrutture Enrico Corsi. Poi spiegati alla commissione consiliare urbanistica, guidata da Marco Comencini.

Questa prima relazione — stilata sulla base dei dati sul traffico fornita al Comune dalla Sisplan; le conclusioni a fine gennaio — parte da una premessa di metodo. Gli studiosi, spiega la Musmeci, hanno considerato la cosiddetta «soluzione peggiore». Prevedendo, cioè, uno scenario di inquina-

Zuc



namento e di traffico come se il traforo non esistesse ma la strada, lungo il tracciato Poiano-Ca' di Cozzi, fosse a cielo aperto. Quindi più inquinante rispetto a una galleria che verrebbe dotata di speciali sistemi per filtrare emissioni inquinanti. Inoltre, i tecnici hanno analizzato i dati sull'inquinamento nell'orario di punta, dalle 7 alle 9, il peggiore. Si sono presi in considerazione, poi, i dati di polveri a 15 metri dalla futura strada: l'apporto di concentrazione sarà di 0,3-0,5 microgrammi per metro cubo d'aria per le polveri, a fronte di un limite di legge di 40, e di 9-12 microgrammi di ossidi di azoto.

«L'Istituto superiore della Sanità», commenta Tosi, «dimostra che la realizzazione del passante nord comporterà solo un lievissimo incremento dei Pm solo nelle immediate vicinanze dell'opera e che invece una larghissima parte della popolazione ne ricaverà un beneficio in termini di miglioramento della qualità dell'aria. Tutto questo, in fondo», prosegue, «era abbastanza ovvio — basti pensare al traffico che oggi opprime alcune zone della città come Veronetta, via Mamel e corso Milano — ma ora è dimostrato da inconfutabili dati scientifici». Secondo il co-

mitato antitraforo, invece, presente alla commissione urbanistica, «sono conclusioni pilatesche in perfetta sintonia con la politica dell'amministrazione che predica la democrazia dell'inquinamento». I consiglieri comunali del Pd rilevano poi che «fermo restando il dovere di valutare attentamente le carte e nel rispetto della professionalità degli esperti, stupisce che essi non abbiano tenuto conto del nodo viabilistico di Verona sud, che presenta un'autostrada a sei corsie più due tangenziali di due corsie ai lati, sulle quali è previsto un raddoppio».

INTANTO il consigliere comunale del Pd Paolo Zanotto ha depositato una mozione in cui chiede di modificare la convenzione fra Comune e concessionario del passante, chiedendo «l'esclusione del pedaggio, l'esclusione della tangenziale sud, l'esclusione di ogni rischio di impresa a carico del Comune e di ulteriori insediamenti sul tracciato dell'opera». Ma Corsi riferisce che la Giunta ha modificato la bozza di convenzione «escludendo ogni responsabilità dell'amministrazione, che così risponderà solo se adotterà provvedimenti che limiteranno la fruibilità del passante». ♦



Un rendering che mostra l'ingresso nel traforo delle Torricelle dal lato Ovest

MOBILITÀ. Scontro fra Comitato e Comune sui dati Sisplan con le ripercussioni sul traffico

«A Veronetta i soliti ingorghi» «No, risolve quasi tutti i nodi»

Ed entro metà gennaio si dovrebbe conoscere la definitiva decisione sul referendum

Questione d'interpretazione. Ma se si parla di passante nord con traforo delle Torricelle, dire «bianco» o «nero» ribalta le prospettive di cittadini e territorio. Problema numero uno: il passante snellirà o peggiorerà il traffico cittadino? Il Comune e il Comitato antitraforo leggono in modo opposto il Piano generale del traffico urbano (Pgту) redatto da Sisplan, società per la pianificazione della mobilità incaricata nel luglio 2009 di stendere una proiezione della viabilità in presenza del passante nord. Due: il referendum si farà o no? Il Tribunale, con una diversa interpretazione delle norme, rigetta le conclusioni del Collegio dei Garanti e riapre la possibilità di una consul-

tazione popolare a primavera.

EFFICACIA DELL'OPERA. Secondo i rappresentanti del Comitato antitraforo, Alberto Sperotto e Giampaolo Ventoruzzo, affiancati dal consigliere comunale Edoardo Tisato, i risultati di Sisplan evidenziano l'inefficienza del passante nord. I dati parlano di un risparmio di 2,3 minuti di tempo, grazie al passante, per l'attraversamento cittadino in auto nell'ora di punta (da 20,4 minuti a 18,1). E di una velocità media immutata (da 33 chilometri all'ora a 33,1). «Lo studio dimostra pure che la gestione di Veronetta è dovuta quasi solo al traffico interquartierale, cioè diretto ad attrattori come l'ospedale e le scuole. Quindi la zona non trarrà beneficio dall'opera», dice Sperotto, «mentre si creeranno nuovi ingorghi all'imbocco, in Borgo Venezia, al primo svincolo, tra il Saval e via Colonnell-

lo Galliano, e l'uscita, a Parona». E poi i camion: «Sisplan, e anche Geodata, hanno rilevato una quota di traffico pesante inferiore al 7% lungo il tracciato del passante. Cade, così, l'utilità dell'opera per assorbire il flusso di camion, che il Comune stimava del 15-20%», aggiunge Sperotto.

La lettura del Comune, attraverso l'ingegnere Antonio Dell'Erba, che ha redatto il Pgту di Sisplan, è opposta: «Lo studio dimostra che le nuove infrastrutture risolvono quasi del tutto le criticità nella rete stradale dell'aerea urbana e rendono compatibili le previsioni dei nuovi insediamenti urbanistici con il sistema della viabilità», dice Dell'Erba. E l'assessore Corsi annuncia che «il documento finale sarà reso pubblico a gennaio».

REFERENDUM. Entro metà gennaio si dovrebbe sapere se i cittadini potranno o meno espri-

mersi sul passante nord con traforo. L'opportunità della consultazione popolare torna in campo per l'azione del Comitato di cui è portavoce l'avvocato Carlo Trentini. Il Tribunale ha accolto il ricorso contro il pronunciamento dei Garanti, che avevano giudicato inammissibile il referendum perché le firme dei sottoscrittori (8.867) non erano allegate al numero di iscrizione nelle liste elettorali e al periodo di residenza anagrafica nel Comune. Ma di questo materiale, dice il Tribunale, dovevano occuparsi ufficio elettorale e anagrafe, non il Comitato. «Il rigetto del referendum non si è basato su un nostro errore», dice Trentini, «ma su un pretesto per delegittimarci». Ora gli uffici comunali dovranno effettuare la verifica dei documenti in tre giorni lavorativi e i Garanti considereranno in modo definitivo l'ammissibilità del referendum. ♦ **L.CO.**



LIQUIDAZIONE TOTALE

per rinnovo locali

NON PERDERE L'OCCASIONE

LE NUOVE COLLEZIONI AUTUNNO INVERNO 2010

SCONTATE FINO AL 50%

CALDIERO Terme Via Strà, 66 (s.s. 11 Vr-Vi)

