



VERONA

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

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

PASSANTE TORRICELLE. In commissione consiliare i dati Sisplan sulle modifiche alla circolazione previste con la nuova strada

«Col traforo traffico ridotto del 10%»

Si risparmieranno 71 milioni di chilometri all'anno e 13.300 tonnellate di CO2. Ztl a Veronetta

Con il traforo e la tangenziale nord, in città si registrerà una diminuzione del traffico di quasi il 10 per cento. «Ciò significa», sottolinea l'ingegner Claudio Nanni della società Sisplan di Bologna alla quale il Comune ha commissionato uno studio sul traffico in previsione della realizzazione del traforo delle Torricelle e del passante nord, «71,5 milioni di chilometri l'anno e, quindi, 13.300 tonnellate di anidride carbonica in meno immesse in atmosfera».

Lo studio Sisplan, che ha preso in esame il traffico di 28 strade di collegamento, 49 tratti interni e 9 grossi incroci, è stato presentato ieri, per sommi capi, in commissione urbanistica a Palazzo Barbieri. Ma sui dati si è subito scatenato lo scontro fra opposti schieramenti. «Dai numeri illustrati si deduce», osserva la capogruppo del Pd Stefania Sartori, «che, in termini di tempo in città si risparmieranno solo pochi minuti, quindi quale sollievo rappresenterà il traforo per chi deve raggiungere l'ospedale di Borgo Trento o per i residenti di Veronetta? Davvero», si chiede, «questo investimento è congruo rispetto al risultato?». All'esponente dell'opposizione replica l'assessore alla mobilità Enrico Corsi: «Ne guadagneranno i cittadini di Veronetta, del Teatro Romano, di via Mameli, ma soprattutto l'opera migliorerà l'intera viabilità cittadina, non solo il collegamento est-ovest, e renderà molto più fluido il trasporto pubblico».

Le simulazioni di traffico rese note durante la seduta della commissione presieduta da Marco Comencini, mostrano che dall'innesto della tangenziale est allo svincolo di via Preare si prevede un flusso nel-

l'ora di punta del mattino di 4.214 veicoli, di cui 247 pesanti, di 2269 da via Preare a via Gardesane (90 mezzi pesanti), di 2.258 (104) da via Gardesane allo svincolo di via Bresciana e di 1.923 (63) da via Bresciana a Verona nord. Sono però rimaste senza risposta molte richieste di precisazioni, incentrate su eventuali benefici per i quartieri, sollecitate dai consiglieri del Pd Giancarlo Montagnoli, Paolo Zanotto e Carla Padovani e di Edoardo Tisato di Verona civica. «Mi è stato chiesto di mostrare alcune slide, i dati dettagliati sono in possesso dell'amministrazione comunale» si giustifica l'ingegner Nanni. Tuttavia alcuni numeri trapelano. In via Mameli si prevede una diminuzione dell'11 per cento di auto e del 38 per cento di mezzi pesanti, di circa il 15 per cento di automobili in via Muro Padri, del 16 per cento in corso Milano, del 13 per cento in corso Venezia e del 6,3 per cento sul lungadige di Porta San Giorgio.

Lo studio, sottolinea Corsi, tiene conto del fatto che l'opera sarà a pagamento. Inoltre l'assessore assicura che l'intera operazione viabilistica «deve stare in piedi senza alcuna limitazione al traffico nelle zone limitrofe». Un'eventuale decisione di instaurare una Ztl a Veronetta, anche sulla scorta delle indicazioni della commissione salute, dice, «è un altro discorso». E a tale proposito, a margine dei lavori, fa sapere di essere assolutamente favorevole a una Ztl a Veronetta per impedire il traffico di attraversamento e incentivare così l'utilizzo del traforo. «E con i mezzi tecnologici a disposizione», spiega, «si potrà consentire di entrare e uscire, dallo stesso punto di ingresso, a chi deve svolgere mansioni all'interno della Ztl». Alla seduta hanno assistito anche alcuni membri del comitato anti-traforo. «Il bel risultato di un'opera da 500 milioni? Diminuire di due minuti», esclama Alberto Sprotono, «i tempi di percorrenza in città, mantenendo una velocità media di 33 chilometri l'ora». ♦ E.S.



La presentazione dei dati sul traffico in commissione consiliare a Palazzo Barbieri. FOTO MARCHIORI

IL CASO. Un'ordinanza di Tosi dispone di «non indire» la consultazione

Da Palazzo Barbieri arriva un altro no al referendum

Il comitato dei promotori lo chiedeva per la tutela della salute. Il Comune: «C'è già la commissione»

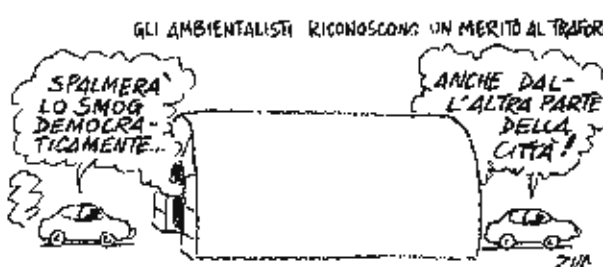
Non ci sarà un referendum sul traforo delle Torricelle poiché, sostengono a Palazzo Barbieri, la richiesta contenuta nel quesito presentato dai promotori lo scorso 9 febbraio è già stata soddisfatta. Lo ha deciso, con un'ordinanza il sindaco Flavio Tosi. «Visti i pareri del Collegio dei garanti in data 10 gennaio 2011 e 18 giugno 2010», si legge nell'atto, il sindaco dispone «di non indire» il referendum chiesto dal comitato di cui è portavoce l'avvocato Carlo Trentini «essendo la proposta dei promotori

stata accolta dalla giunta comunale in data 28 aprile e 28 maggio 2010».

Il quesito depositato dai promotori della consultazione popolare chiede che la gente si pronunci sulla richiesta che sulle «conseguenze sulla salute dei cittadini e sull'inquinamento atmosferico derivanti dalla realizzazione del passante nord-traforo delle Torricelle vengano valutate da una commissione di esperti indipendenti». Per il Comune tale richiesta è stata accolta con la decisione di istituire una commissione ad hoc e con la successiva nomina di un gruppo di lavoro formato da esperti indicati dall'Istituto superiore di sanità. L'ordinanza, inoltre, cita l'articolo 9 del regolamento

«il sindaco revoca il referendum già indetto se prima del suo svolgimento il competente organo comunale accoglie la proposta dei promotori». L'ultimo colpo di scena nella battaglia tra Comune e referendum si era registrato lo scorso 22 dicembre, allorché il Tribunale aveva accolto il ricorso contro il pronunciamento dei Garanti, che avevano giudicato inammissibile il referendum perché le firme dei sottoscrittori (8.867) non erano allegati al numero di iscrizione nelle liste elettorali. «Un pretesto per delegittimarci», aveva detto Trentini che ha indetto, per oggi, una conferenza stampa per rispondere all'ordinanza del sindaco. ♦ E.S.

Zuc



Le associazioni ambientaliste

«Non si ridurrà lo smog, lo si spalmerà ovunque»

«Un trasporto pubblico efficiente è la vera soluzione a traffico e inquinamento.

Questa è la conclusione di ogni studio sulla viabilità cittadina finora effettuato. Perché allora l'amministrazione si ostina a puntare su traforo e passante nord? Forse perché l'opera rappresenta un'occasione di speculazione edilizia?»

Michele Bertucco, Lorenzo Albi e Bartolomeo Dassisti di Legambiente, con Giorgio Massignan di Italia Nostra, Manuela Formenti del Wwf e Paolo Fabbri degli Amici della bicicletta, accusano il Comune di «giocare su dati e delibere. Ambiente e cittadini vengono tutelati a parole. Ma di fatto si promuove un'autostrada urbana che, secondo le previsioni, produrrà 370 tonnellate di Pm10 all'anno e porterà in città il traffico pesante della Valpantena».

SPECULAZIONE EDILIZIA. «A nostro parere, il vero motivo della realizzazione dell'opera è la speculazione edilizia sui terreni pregiati di Valpantena e Boscomantico», dicono gli ambientalisti. «I privati che realizzeranno l'infrastruttura, se i pedaggi non rendessero i proventi previsti, otterranno il permesso di costruire alberghi,

aree di servizio e parcheggi all'entrata e uscita del passante».

INCONGRUENZE. E lo smog? «Il traforo non ne diminuirà i livelli, ma li "spalmerà" su tutti i quartieri. Lo dice lo studio presentato due mesi fa dall'Istituto superiore della Sanità», spiegano, «basato su dati forniti dal Comune, in cui si prevede una crescita continua dei mezzi privati». Gli ambientalisti criticano la «filosofia dell'assessore Corsi: non investire sul trasporto pubblico, che oggi accontenta solo il 6% dei cittadini, ma agevolare sempre chi utilizza l'auto». E proseguono: «La giunta giustifica il traforo con la necessità di ridurre il traffico di attraversamento nel centro storico. I dati sui flussi viabilistici rivelano esattamente il contrario».

Il Piano di azione e risanamento dell'aria, elaborato con l'università di Trento e adottato dalla giunta nel dicembre 2010, dice che «la congestione del traffico richiede una riduzione dell'uso dell'auto e un sistema di trasporti più sostenibile». Mentre dallo studio di fattibilità del Comune si evince che tangenziale nord e sua continuazione a ovest con strada di gronda «sono poco efficaci rispetto alle penetrazioni dalla parte sud della città, dimostrando la necessità di orientare l'utenza sul trasporto pubblico». L.C.O.

Ma è scontro. Pd: «I tempi in auto calano di pochi minuti». Corsi: «Ne guadagnerà tutta la città»

LA POSTA DELLA OLGA
www.larena.it

La democrazia del buso e lo scambio delle dentiere

Silvino Gonzato

«Al "Club de le cœ mole", come all'Associazione delle dentiere in multiproprietà, ieri sera si è parlato del buso delle Toresèle», scrive la Olga. «Il mio Gino, dopo essere stato alla prima riunione, mi ha raggiunto alla seconda dove se magnava ed era commovente vedere i soci che mastegavano a turno, passandosi la dentiera l'uno con l'altro come prevede il regolamento

ma anche costretti dalla necessità perché con quel che costano i dentieristi, la pratica della multiproprietà delle protesi boccali sta dilagando. Lo scambio avveniva soprattutto tra mari e moier o tra conviventi ma c'era una signora coi cavé rossi e gnanca tanto ansiana che alla fine della cena si era messa in bocca, a turno, le dentiere di tutti i òmeni presenti, rifiutando quelle delle dōne. Preciso che io e il mio Gino eravamo stati invitati come simpatizzanti e che abbiamo

mastegato ciascuno coi propri mezzi».

«Nonostante il traffico delle dentiere che passavano da una bocca all'altra e il rumore simile a quello dei sassi dell'Adese smossi che questo traffico comportava, la discussione sul buso delle Toresèle è stata vivace. Si trattava di indovinare cosa avrebbe detto l'indomani la commissione consiliare del Comune sui "flussi di traffico", su come cioè il buso avrebbe ripartito il traffico e lo smog. Ma più che tirare a indovinare, i comensali hanno espresso le proprie opinioni, considerato che il lavoro di indovinare compete solo alle commissioni, e l'opinione prevalente è stata che il buso sarà la cosa più democratica che si poteva concepire perché finalmente anche la Valpantena, finora in parte risparmiata

dai "flussi", avrà la propria quota di traffico che ha sempre desiderato: una quota pari o superiore a quella dei quartieri che (e questo è l'altro aspetto geniale dei busarò) non dovranno rinunciare minimamente al privilegio finora goduto in quanto il traffico compensativo sarà foresto e in massima parte composto da camion».

«Il mio Gino, con la delicatezza de un cocodrìl, ha paragonato la democrazia dei "flussi" a quella degli scambiatori di dentiere ma è stato comunque applaudito, soprattutto dalla signora dai cavé rossi che aveva mastegato tutta la sera con le protesi degli altri. Al momento del commiato, come succede in tutte le democrazie, c'era chi aveva in bocca due dentiere e chi nessuna». ♦

Matilda
abbigliamento donna
SALDI
-30%
San Michele Extra - Verona - Piazza del Popolo, 1/a
Tel. 045 974650