



# VERONA

cronaca@larena.it | Telefono 045.8094.899 Fax 045.597.966



**GRANDI OPERE.** Presentati dal primo cittadino e dagli assessori le variazioni tecniche che intendono migliorare il progetto della galleria sotto le Torricelle

# Trafoforo, il sindaco Tosi rilancia

«Sarà un'opera epocale, tutto il tragitto tra i quartieri sarà coperto e sotterraneo: è il nostro impegno»

## Il traforo delle Torricelle

Da Poiano a Parona

Il Comune cerca 290 milioni di euro



L'assessore Enrico Corsi con il sindaco Flavio Tosi davanti alle mappe del traforo delle Torricelle

**Gli svincoli:** il primo sarà al Saval ma solo per gli automobilisti, all'Abital quello per i camion

**Previsto il collegamento con la strada di gronda per arrivare fino a Verona nord**

**I tempi: i cantieri potrebbero aprire fra tre anni e altri quattro per costruire l'opera**

«Sarà un'opera epocale perché eliminerà buona parte del traffico con un anello circosvallatorio, sull'esempio di tutte le città europee, da molti quartieri della città, quindi è nell'interesse di tutti che venga fatta, anche degli ambientalisti». Parola dell'assessore all'urbanistica Vito Giacino. «Il tracciato», ha assicurato il sindaco Flavio Tosi, «sarà completamente coperto e sotterraneo lungo il percorso di attraversamento dei quartieri».

**NUOVO PONTE.** Alla vigilia dell'annunciata catena umana promossa da ambientalisti e comitato contro la galleria delle Torricelle, l'amministrazione comunale scopre le sue carte. Ieri a Palazzo Barbieri, il sindaco Tosi, l'assessore alla mobilità, Enrico Corsi con il collega Giacino e il presidente della seconda circoscrizione. Alber-

to Bozza, hanno presentato il tracciato dell'opera viaria, che non comprende solo il discusso traforo sotto la collina, ma anche un ponte sull'Adige, una serie di svincoli e la cosiddetta «strada di gronda» da San Massimo a via Ca' di Cozzi.

**SOTTO I QUARTIERI.** L'assessore Corsi ha dettagliato: «In tutto, da Poiano a Verona nord, misura undici chilometri e il tunnel sotto le Torricelle, che comincia a Poiano, in località Casa Rossa, nei pressi dell'uscita della tangenziale est e sbocca ad Avesa in corrispondenza di via Monte Ortigara, misura due chilometri e 300 metri». L'assessore ha informato che la strada a doppia corsia in entrambe le direzioni, dopo l'uscita dal traforo procederà in trincea coperta, per circa un chilometro, sotto i centri abitati di Quinzano, Avesa e Pindemonte fino oltre San Rocco. «Dall'esterno non si vedrà assolutamente nulla», ha sottolineato Corsi, «e inoltre», ha aggiunto, «nel tratto della galleria i terreni resteranno ineditificabili, quindi il polmone verde della città sarà ancor più tutelato rispetto ad oggi. Questa modifica, rispetto al piano iniziale farà lievitare i costi, ma

con la gente abbiamo preso un impegno e lo rispetteremo».

**GLI SVINCOLI.** Il primo svincolo, ma riservato soltanto agli automobilisti, sarà realizzato all'incrocio del Saval. Nei pressi dell'Abital ce ne sarà un altro, per i mezzi pesanti diretti o che scendono dalla Valpolicella. Attraverso un nuovo ponte sull'Adige, vicino all'Isap, si collegherà poi alla strada di gronda che si innesterà alla bretellina per lo stadio a San Massimo, a un chilometro dal casello di Verona nord. Lungo quest'ultimo tratto ci saranno altri svincoli. «Così», ha sottolineato Corsi, «decongestioneremo il traffico nei quartieri, a Ca' di Cozzi, in via Mameli, corso Milano, Saval... Godranno degli stessi benefici di cui hanno usufruito le zone toccate dalla tangenziale est».

**TERRITORIO.** «La circoscrizione ha chiesto all'amministrazione precise garanzie per la tutela del territorio», ha sottolineato il sindaco Tosi, «un'istanza che abbiamo deciso di accogliere. Sarà una soluzione più costosa ma i cittadini hanno diritto ad avere il minore impatto possibile». Sui costi (finora si è parlato

di circa 260 milioni), Tosi non ha azzardato cifre: «La precedente amministrazione comunale aveva inserito nel Pat un tracciato più a nord, ma i costi sarebbero più che raddoppiati, superando i 500 milioni di euro. Con questo piano avremo lo stesso risultato, lasciando intatti i quartieri anche se il chilometro in trincea artificiale coperta costerà qualche milione in più». Il piano finanziario che seguirà alla stesura del progetto dovrà tenere conto dei contributi finanziari che arriveranno da Regione, società autostradali Serenissima e A22 ed eventuali privati. Il tratto da Poiano allo svincolo del Saval sarà a pagamento.

**I TEMPI.** Secondo il sindaco Tosi i cantieri del traforo potrebbero aprirsi entro tre anni. Per completarlo, azzarda, ci vorranno tre o quattro anni. «Ci sarà un appalto unico e i cantieri saranno aperti in simultanea per non perdere tempo», precisa Corsi che annuncia, a breve, i dati di uno studio sui flussi di traffico.

Di «risultato politico e amministrativo importante che salvaguarda i nostri quartieri», ha parlato infine il presidente di circoscrizione, Bozza. **► E.S.**

**L'ASSEMBLEA.** Incontro dai toni accesi l'altra sera a Parona

## «Opera inutile fa solo danni»

Il comitato contro la galleria ha contestato le affermazioni dell'assessore Corsi

Toni accesi, qualche parolaccia tra i mugugni, confronto serratissimo. C'era davvero tutto il "muro contro muro" tra il popolo del no al traforo delle Torricelle e l'assessore alla viabilità Enrico Corsi riuniti giovedì al caffè-libreria Gioiosa guardia di Parona per un incontro pubblico al quale hanno partecipato non meno di duecento persone. Un compito non facile quello di Corsi al cospetto di decine di cittadini decisi a dare battaglia. Accanto a lui c'era l'assessore provinciale Dionisio Brunelli. Il fronte antitraforo era capitanato da Alberto Sperotto, presidente del comitato per il no ad un

opera additata come un vero e proprio collegamento autostradale tra il nord e il nord-est della città. Presente anche Paolo Fabbri, presidente dell'associazione degli Amici della bicicletta.

«Il nostro no all'opera parte da un presupposto molto semplice: non siamo di fronte ad un'infrastruttura che risolverà i problemi viabilistici a nord della città» ha spiegato Sperotto. «Interesserà non più del 5% del traffico che ogni giorno solca le strade della città. Nessun urbanista passato da Verona negli ultimi trent'anni lo ha mai giudicato necessario, adombrando semmai il rischio che il suo sbocco a sud di Avesa possa contribuire a complicare i già delicati equilibri di via Mameli nella zona tra Ponte Crencano e l'ospedale. Senza parlare del-

l'enorme quantità di auto che contribuirà ad attirare, pari a non meno di 40 mila al giorno. Il tutto poi con costi esorbitanti: si parla di quasi 300 milioni di euro di cui solo 53 investiti dalla Serenissima».

Corsi però, pur tra le critiche, ha cercato di rassicurare per quanto possibile la platea. «Relativamente all'impatto ambientale, abbiamo già previsto l'intera copertura del tracciato dalle piscine di Via Santini fino al ponte sull'Adige, simile a quello del Saval e previsto poco a valle dell'attuale incrocio tra lungadige Attiraglio e l'innesto con la statale 12. Oltre il ponte, a Boscomantico il collegamento si innesterà come previsto con la bretella di gronda diretta a Verona nord. In questo caso andremo a chiudere un anello circosvallatorio indispensabile ad una città che vede crescere il proprio traffico di almeno il 3% all'anno. Quanto a Poiano, posso assicurare che l'opera avrà un impatto ben diverso rispetto a quello prefigurato dal comitato e che qui non sorgerà alcun polo logistico della Valpantena». **► ALAZ**

## Il programma di domani

**LA CATENA UMANA** Si chiama "dammi una mano che la fermiamo". È il titolo dato simbolicamente alla "mani" festazione del Comitato dei cittadini contro il traforo delle Torricelle in programma domani pomeriggio ad Avesa. Nelle intenzioni degli organizzatori c'è infatti la realizzazione di una lunghissima catena umana con 2.200 metri di mani, quelle dei cittadini assolutamente contrari alla costruzione dell'opera. Il ritrovo è al parcheggio delle piscine Santini alle 14,30; la manifestazione avrà inizio alle 15, seguita dal lancio di centinaia di palloncini colorati. Alle 16,30, infine, nel salone della chiesa di Santa Maria

Ausiliatrice il comitato incontrerà i cittadini per un aggiornamento sulle strategie da intraprendere. I cittadini di queste zone sono particolarmente preoccupati: «Il nostro futuro sarà tra due autostrade», dicono in particolare i cittadini di Parona, cioè il Traforo e la strada di gronda. «Ma le due autostrade passano già» ha replicato l'altra sera l'assessore provinciale Dionisio Brunelli: «La provinciale della Valpolicella, sulla quale transitano circa 24-25 mila auto al giorno, e alla statale 12, sulla quale ne passano altrettante. Il traforo e la strada di gronda andrebbero ad assorbire parte di questo traffico».

## Le cifre



← 11

**I CHILOMETRI DELL'OPERA** Il Traforo delle Torricelle dovrebbe partire da Poiano (Casa Rossa, nella foto) e misurerà 2,3 chilometri. Poi proseguirà con altri 9 chilometri verso Verona nord con la strada di gronda



← 260

**IL COSTO IN MILIONI DI EURO** Il piano finanziario non c'è ancora perché si attende la disponibilità finanziaria delle due autostrade, però la base d'asta per l'eventuale gara sarà tra i 260 e i 280 milioni

DA OGGI  
**LIQUIDAZIONE TOTALE**  
PER RINNOVO NEGOZIO  
**SCONTI FINO AL 60%**  
**MAZZI**  
OVERWEAR  
Verona - Via Oberdan, 1