VERONA

cronaca@larena.it | Telefono 045.8094.899 Fax 045.597.966

Concessionaria Volkswagen
AUTOMOTOR
Via Ferrari, 2 (Fronte Bauli) - Verona - Z.A.I.

GRANDI OPERE. Tecnici di quattro ditte al lavoro in questi giorni lungo il tracciato del passante nord che collegherà Poiano, Ponte Crencano e Verona Nord

Traforo, prime trivelle sul percorso

I carotaggi per sondare il terreno riguardano la zona di Quinzano dove la strada passerà dentro una trincea coperta

Veduta panoramica dell'area tra le piscine Santini e la chiesa di San Rocco a Quinzano: qui è previsto lo sbocco della galleria delle Torricelle

Enrico Giardini

Il traforo fa... i primi buchi. Sono partiti, fra il campo sportivo e le piscine di via Santini e il cimitero di Avesa e poi vicino al cimitero di Quinzano, i carotaggi per sondare il terreno in cui passerà in trincea la parte finale della circonvallazione nord, con tunnel sotto le Torricelle da Poiano e Ponte Crencano. I tecnici di quattro aziende di lavori stradali hanno già bucato il terreno in vari punti, per conoscerne la composizione. Un'operazione necessaria per predisporre nei dettagli il progetto e, quindi, presentare una proposta economica per il *project financing* entro l'ultimo termine utile, il prossimo 6 ottobre.

Nella zona interessata dai primi sondaggi, secondo il piano di tracciato sinora definito, sbucherà la strada dopo due chilometri e 200 metri di tunnel. Per proseguire, poi, in trincea coperta fino a Ca' di Cozzi e da lì fino al casello autostradale di Verona nord. In totale 11 chilometri e 600 metri, per un'opera che costerà circa 290 milioni di euro.

IN PROFONDITÀ. «Le analisi che stanno effettuando le imprese, singole o unite, sono necessarie per capire il tipo di roccia o di ghiaia che compongono il terreno in cui si scaverà», spiega l'assessore comunale alle infrastrutture, Enrico Corsi, «perché solo così si potrà tarare il progetto e la spesa e quindi la proposta in vista del *project financing*. A seconda della composizione del terreno, infatti, cambiano i parametri di spesa e anche le modalità di intervento».

> **Servono per tarare progetto e spese entro il 6 ottobre, scadenza per le proposte**
> **ENRICO CORSI**
> ASSESSORE ALLA MOBILITÀ

A CACCIA DI SOLDI. Decolla, quindi, la maxi-operazione del traforo delle Torricelle, che porterà a collegare la Valpantena, dopo l'uscita della tangenziale est collegata al casello autostradale di Verona est, all'imbocco della Valpolicella e da lì a un altro casello autostradale, quello di Verona nord. Al momento, i soldi già stanziati sono i 53 milioni della società autostradale Serenissima, che comprenderanno anche i soldi per la variante alla Transpolesana (statale 434) dall'uscita attuale a San Giovanni Lupatoto fino a Basso Acquar.

Il Comune, come ha detto il sindaco Tosi, chiederà dai 50 ai 60 milioni al governo all'interno del Documento di programmazione economica e finanziaria (Dpef). Richiesta che dovrebbe ottenere risposta positiva, visto che il governo ha già inserito la circonvallazione scaligera fra le opere di interesse nazionale, quindi da finanziare. E i promotori privati dell'opera, ha precisato Tosi, dovrebbero chiedere un contributo pubblico. ♦

Zuc

Le cifre

11,6
CHILOMETRI, LUNGHEZZA DEL «PASSANTE NORD»
È la circonvallazione prevista da Poiano al casello di Verona Nord, che comprende i due chilometri di traforo vero e proprio, e poi tratti di strada scoperti o in tunnel artificiale.

290
MILIONI DI EURO, IL COSTO PREVISTO
Ma secondo le stime più recenti, il costo della realizzazione del passante nord sarebbe già lievitato a circa 400 milioni. Il transito prevederà il pagamento di un pedaggio.

50-60
I MILIONI CHIESTI DAL COMUNE AL GOVERNO
Il governo ha promesso di inserire il traforo nelle opere di interesse nazionale, quindi da finanziare. Altri 53 milioni li ha destinati la Serenissima.

LE REAZIONI. La difesa del territorio continua: Il Carpino e il Comitato Contro non mollano

All'uscita della galleria terreni già in vendita

> «Qui c'è un microclima particolare che andrà perduto per questa aggressione edilizia»

Da una parte, lungo la pista ciclabile che collega via Santini con Avesa sono iniziati i prelievi dei campioni di terreno. Serviranno a pianificare i lavori di quella che sarà la ditta incaricata dal Comune per il traforo. A eseguire il «carotaggio» sono alcune ditte incaricate direttamente dal Comune.

Dall'altra, a pochi metri dal cimitero di Quinzano, il terreno che si affaccia sulla rotonda è stato messo in vendita: per i residenti si lega chiaramente al progetto viabilistico. Accanto, nel campo vicino è in programma un'altra lottizzazione. Sulla collina che porta alla località Are Zovo, l'edificazione va avanti.

La gente è preoccupata, e guarda a quelli che fino a qualche tempo fa erano considerati come zone verdi e caratteristiche: Avesa e Quinzano.

«Qui c'è un microclima particolare», dice il presidente dell'associazione Il Carpino, Mario Spezie, «e andrà perduto. L'ambiente non può rimanere lo stesso di fronte a tutto questo inasprimento edilizio e viabilistico». La sua associazione è nata proprio per salvare la collina che sovrasta Quinzano (il Maso) e si è sempre opposta al buco delle Torricelle.

«Un' altra strada con tanto di galleria non comporterà grandi cambiamenti alla nostra viabilità», sentenzia Spezie consapevole del fatto che i discorsi ormai sono sempre gli stessi, da alcuni anni. Certo è che il carotaggio proprio non se lo aspettava nessuno. «C'è una gran fretta di mettere in atto questo scempio», assicura.

Bartolomeo Dassisti, del comitato contro il traforo, non vede in questo primo passo alla realizzazione del traforo una sconfitta. Tutt'altro. Parla delle migliaia di veronesi che non vogliono l'opera viabilistica e nonostante il governo abbia promesso un finanziamento per facilitare il project financing, assicura: « Il carotaggio non accelera l'intervento che il Comune è deciso a fare». È tranquillo perchè proprio la scorsa settimana la Corte di giustizia europea ha dato ragione a un singolo cittadino di Monaco di Baviera che lamentava il troppo inquinamento nella via dove risiede. Ora il Land tedesco dovrà provvedere al più presto a porre rimedio. Si fermerà il traforo dichiarandolo altamente inquinante?

La catena umana di protesta contro il traforo nel novembre scorso

«È evidente che il traforo va considerata un'autostrada in città. L'Aia non ha fatto altro che mettere davanti il diritto alla salute del singolo cittadino rispetto alla mobilità», precisa, «è un passo in avanti e non va sottovalutato. Noi non molliamo, sappiamo di essere nel giusto». ♦ **A.Z.**

STRADE. Ottimismo per il prolungamento della provinciale dei Lessini in Valpantena

«Sp6, nessun ostacolo dopo il sì di Venezia»

In Valpantena e in Lessinia l'attenzione per il traforo delle Torricelle e per il prolungamento della Sp6 dei Lessini rimane sempre alta. Ieri sera, a Poiano, una sessantina di imprenditori, soci Innoval, si sono seduti a un tavolo e hanno ribadito «l'importanza assoluta di due opere infrastrutturali necessarie alla sopravvivenza del territorio».

L'assessore al traffico e alla mobilità del Comune di Verona, Enrico Corsi, presente alla serata, ha ripetuto che per il prolungamento della strada provinciale non ci sono più ostacoli dopo il sì definitivo da parte della Regione. «Stiamo aspettando la bretella di 2,6 km in variante» ha dichiarato Corsi «ma devo dire che il Comune non è rimasto a guardare nel frattempo. Mi riferisco alla riqualificazione di via Valpantena, che con la soppressione del semaforo del Misturin, con l'allargamento della sede stradale e con altri accorgimenti, ha reso più fluida l'arteria, e anche allo svincolo a diamante di Marzana, che presto verrà realizzato per togliere il traffico dalla frazione di Quinto e che prevede la realizzazione di un tratto rettilineo sopraelevato che lascerà spazio, nella parte sottostante ad esso, a una rotonda di smistamento».

Automobili in coda sulla trafficatissima via Valpantena

Poi Corsi è tornato a parlare di traforo: «Entro il 6 ottobre, giorno della scadenza dell'accoglimento delle proposte dei privati, avremo ampie possibilità per valutare e scegliere. Sono arrivate addirittura proposte di progetti e collaborazioni internazionali». ♦

www.volkswagen.it
Volkswagen Bank finanzia la tua Volkswagen. Chiedi la tua Carta di Credito Volkswagen.

Golf e Golf Plus con impianto GPL allo stesso prezzo del benzina.

AUTOMOTOR
Via Ferrari, 2 (Fronte Bauli) - Verona - Z.A.I. - Tel. 045 9210011 - www.automotor-verona.it

Tutte le motorizzazioni disponibili rispondono alla normativa Euro4.
Volkswagen raccomanda Castrol. Consumo di carburante, circuito combinato, litri/100km: 7,2 benzina/8,6 GPL. Emissioni di biossido di carbonio (CO_2), g/km: 156 GPL e g/km: 173 benzina. Dati riferiti a Golf 1.6 Bifuel 75 kW. Consumo di carburante, circuito combinato, litri/100km: 7,7 benzina/9,2 GPL. Emissioni di biossido di carbonio (CO_2), g/km: 180 GPL e g/km: 185 benzina. Dati riferiti a Golf Plus 1.6 Bifuel G 75 kW. I seguenti dati sono stati comunicati da Landi Renzo S.p.A. e come tali vengono riportati. L'offerta è valida per l'acquisto di una nuova auto (golf o golf plus), come da listino attualmente in vigore. Le autovetture rappresentate potrebbero essere dotate di accessori opzionali con sovrapprezzo. Per maggiori informazioni rivolgersi alle Concessionarie della Rete Volkswagen.