

# «Il Comune sul tunnel non si può tirare indietro»

Mosele, presidente della Provincia: mi impegno a fare tutto il possibile, ma quest'opera va fatta in collaborazione

«Cercherò di coinvolgere le banche e gli altri soggetti titolati a intervenire»

VERONA — «O si fa assieme o non si fa», ha detto il presidente della Provincia Elio Mosele. E ad essere ritornato in ballo è il traforo delle Torricelle che non ha ancora smesso di dividere in due la città. Nello schieramento a favore c'è appunto la Provincia, mentre fra quelli contrari c'era il Comune di Verona. Almeno fino a due giorni fa, quando è stato deciso di inserirlo nel documento urbanistico (Pat) e di dichiararlo infrastruttura sovracomunale. E quindi di pertinenza della Provincia. «Spero che il Comune non voglia scrollarsi di dosso le responsabilità - ha aggiunto Mosele - Il suo è un ruolo importante, a cominciare da quello del consiglio comunale che dovrebbe eventualmente votarne la realizzazione».

Reclamato a gran voce da due aree importanti della provincia, Valpantena e Valpolicella, che così avrebbero un collegamento rapido, il tunnel delle Torricelle ha invece molti «nemici» in città, che vedono piuttosto la rovina di zone collinari come quella sotto la chiesa di San Rocco a Quinzano. L'opera entrerebbe nella collina cittadina a Poiano per uscire a Parona, dove servirebbe un secondo ponte sull'Adige per collegare la viabilità al sistema delle circonvallazioni verso il casello autostradale di Verona nord. «Il fatto che il Comune lo inserisca nel Pat è un passo avanti - ha detto il presidente della Provincia - Ma certo è un'infrastruttura che va fatta in collaborazione. Noi faremo tutto ciò che ci compete perché la riteniamo un'opera fondamentale per la viabilità veronese e in favore dei bisogni dei cittadini».

L'agenda dei passi concreti di Elio Mosele è già aperta sulla pagina che coinvolge l'autostrada Serenissima. Alla società di gestione - che ha anche già accantonato fondi per la costruzione - la Provincia ha chiesto progetto e piano finanziario dell'opera. «Andremo a vedere realisticamente la realizzabilità e la disponibilità pratica. Se tutto dovesse funzionare si tratterà di mettere in moto l'iter della finanza di progetto. In quel caso mi impegnerò a coinvolgere le banche e gli altri soggetti titolati ad intervenire». Per sbloccare la situazione e arrivare ai fatti concreti, il presidente si farebbe carico dei rapporti con le banche ma anche con la Regione e con le società autostradali, compresa Auto-Brennero.

Al momento, le informazioni che circolano sul progetto sono di uno stanziamento di 55 milioni messi a disposizione della Serenissima, su un costo totale di 229 milioni, di cui 131 per il lotto A e 98 per il lotto B. Il

costo rimanente, coperto in project financing, verrebbe poi ripagato con il pedaggio da 2,85 a 5,50 euro di cui euro 1,00 a carico del veicolo e il resto a carico del Comune. Il comitato che si oppone ha raccolto nel 2003 circa 12 mila firme perché teme l'impatto delle quattro corsie che attraversano quartieri popolosi. Il tutto - dicono - per togliere «solo» il 5% nell'attraversamento da est a ovest.

Non la pensano invece così in Provincia (dove già l'amministrazione precedente si era espressa favore del tunnel), e naturalmente nemmeno il comitato sostenitore. Che smentisce l'accusa di «autostrada fra le case».

Il lavoro che stanno facendo è quello di raccolta delle segnalazioni di cittadini esasperati dalle code e, entro breve, renderle pubbliche. L'intenzione è infatti quella di organizzare un'assemblea pubblica a Verona, che faccia il paio con quella del mese scorso a Grezzana.

Mirella Gobbi



Elio Mosele

## IL NODO DELLE TORRICELLE

Si fa sempre più incandescente lo scontro per evitare la «paternità» politica del traforo

## MAGGIORANZA IN CONCLAVE

Paolo Zanotto ha convocato assessori e consiglieri di maggioranza in «conclave» nella quiete di Casagrande, sabato. Per ore amministratori e consiglieri hanno discusso di urbanistica e di viabilità per arrivare a decidere di inserire il traforo sotto le Torricelle come una delle opere da inserire nel Pat, il piano di assetto territoriale che anticipa il Prg e che deve essere pronto a giorni, ma con la precisazione che si tratta di «un'opera sovracomunale»

## LA PROVINCIA

### «SI FA INSIEME»

Il presidente della Provincia Elio Mosele ha pochi dubbi: «O il traforo si fa insieme o non si fa». Il riferimento è al pluri discusso che ora apre una nuova polemica tra Loggia Fra' Giocondo e Palazzo Barbieri: «Spero che il Comune non voglia scrollarsi di dosso le responsabilità: - ha detto Mosele - il Comune ha un ruolo importante a cominciare da quello del consiglio che dovrebbe votarne eventualmente la realizzazione».

## I CITTADINI

### TRA «SÌ» E «NO»

Per qualcuno è una necessità assoluta, per altri si tratta invece di un progetto che si deve per forza accantonare. Tra i primi c'è il comitato pro-traforo ([www.traforo-torricelle.it](http://www.traforo-torricelle.it)) che in questi giorni ha raccolto quattromila sms in favore dell'opera, da parte dei residenti in via Mameli che dicono di sentirsi di cittadini di serie B. Dall'altra il comitato contro il traforo ([www.traforo.it](http://www.traforo.it)) che ritengono il tunnel un'autostrada in città destinata a portare traffico e smog

# «Ora c'è un progetto che non incide sul traffico in città»

«Si collegherà con la strada di Gronda ovest, portando la grande circolazione fuori dalla città»

VERONA — A metà dicembre la società dell'autostrada Serenissima aveva chiesto al sindaco Paolo Zanotto un atto ufficiale a favore del traforo delle Torricelle. Sabato scorso, a poco più di un mese di distanza, la rassicurazione è arrivata: stazione di entrata e stazione di uscita del tunnel sono inseriti nel Pat, il Piano di assetto territoriale che registra le scelte urbanistiche della nuova Variante.

In quell'occasione, in un incontro nella sede della Provincia, i soci dell'A4 pretesero da palazzo Barbieri un impe-

gno formale a non lasciar cadere il traforo nel dimenticatoio. In cambio, la Serenissima avrebbe consentito un utilizzo diverso di quei 53 milioni di euro inizialmente messi da parte proprio per iniziare il tunnel. Tutto come previsto, quindi, salvo il tracciato dell'opera.

L'impegno formale ora sottoscritto dalla maggioranza descrive infatti un tipo di traforo diverso da quello raccontato nelle ultime puntate: sparisce lo sbocco della galleria all'altezza delle piscine Santini, niente autostrada lungo il quartiere Pindemonte, ai piedi di Aveşa, di Quinzano, nessuna riga di asfalto in vista di San Rocchetto. Tutto quello che ambientalisti e cittadini del «Comitato contro l'autostrada in

città» avevano denunciato, cade definitivamente.

«Sparisce dal Pat e quindi dalla pianificazione urbanistica futura» assicura l'assessore all'Urbanistica Roberto Uboldi. I loro timori non si possono però dire risolti. La galleria è destinata a restare negli incubi dei suoi avversari sotto altra forma: un tunnel che corre tutto a nord, sopra Quinzano e sopra Aveşa, che comincia all'altezza della tangenziale est per uscire soltanto sopra l'abitato di Parona; sempre in galleria. «A quel punto, si collega con la strada di Gronda ovest, portando il traffico fuori città. In questo senso, l'abbiamo definito un progetto interprovinciale, perché tocca le vallate a est e a ovest di Verona e

non serve al traffico di quartiere».

La città viene salvata dal passaggio di un'autostrada ai piedi delle colline, mentre viene data risposta al traffico dei tira Valpante-

na e Valpolicella. In questo modo, si dice anche che il traforo non è affare del Comune, ma delle amministrazioni della provincia che spingono per avere un collegamento rapido per il passag-

gio delle merci. Se saranno in grado di trovare oltre 300 milioni di euro, il Comune ha inserito nel Pat la variante urbanistica necessaria. Per la città resta invece aperta la ricerca di una soluzione più agile che risolva gli intasamenti tra San Giorgio e il teatro Romano e una delle ipotesi fatta dall'urbanistica è quella di andare a ripescare un vecchio studio di fattibilità di fine anni '80 con il quale si proponeva l'utilizzo di uno scavo austriaco sotto le Torricelle.

Marina Zanolli



Roberto Uboldi



**TRAFFICO** Continua il duello fra Comune e Provincia sul tunnel: Mosele tira per la giacca il sindaco Zanotto