

IL CASO. Il presidente di Italia Nostra cita un documento del settore Mobilità e Traffico che ha realizzato modelli di simulazione con o senza la galleria

«Ecco perché il tunnel è inutile»

Massignan: «È uno studio del Comune a spiegare che i nodi della viabilità non verranno risolti»

Lo studio del settore Mobilità e Traffico del Comune che analizza i flussi di traffico in previsione della realizzazione del traforo delle Torricelle dimostrerebbe che il traforo servirà a poco, se l'obiettivo per cui viene costruito è decongestionare i punti critici della viabilità cittadina. A giungere a queste conclusioni dopo aver spulciato il documento comunale è il presidente di Italia Nostra Giorgio Massignan, che ha esaminato anche le piantine con le simulazioni dei flussi di traffico nel 2033 con o senza traforo. E la differenza, nota Massignan, è minima. «Si evince» dice Massignan, «che la tangenziale nord e la sua continuazione a ovest con la Strada di Gronda non possono risolvere i problemi principali e più urgenti della mobilità urbana. Cito a pagina 26: "Il nuovo sistema è poco efficace rispetto alle penetrazioni dal settore meridionale della città e nei confronti della mobilità nell'area urbana più centrale, a dimostrazione che risultano necessari contestuali interventi a più ampio livello di sistema, che orientino l'utenza sul trasporto pubblico (magari con un sistema di trasporto di massa come la tramvia) e una limitazione crescente del traffico nelle aree centrali magari con un road pricing». Dal modello di simulazione risultano due scenari di riferimento al 2033, il primo con la tangenziale nord, il secondo senza. Secondo il primo scenario, con il traforo realizzato, «la bretella Verona nord centro si decongestiona soprattutto nella parte più esterna perché in grado di diversificare gli accessi. Si decongestiona la fascia nord, sgravata dal traffico di attraversamento di media e lunga percorrenza assorbito dal traforo, che viene percorso da 3.600 autovetture nell'ora di punta. La strada di gronda sarà satura all'80%. La tangenziale est raggiunge una saturazione al 60%». Gli effetti sulla mobilità urbana centrale? «Poco efficace rispetto alle penetrazioni dal settore meridionale della città», spiega lo studio, «e nei confronti della mobilità urbana più centrale. Consigliamo un sistema di trasporto pubblico di massa (tramvia)». Quanto al secondo scenario al 2033 (senza traforo), si prevede «la saturazione dell'80% degli archi stradali. Si saturano: la bretella Verona nord-centro, gli assi di penetrazione urbana, in particolare le direttrici est e nord. La tangenziale est rimane sottoutilizzata tranne la parte in cui si innesta la SS11, con funzioni di distribuzione urbana e non di attraversamento. Si aggrava la saturazione della rete urbana». «La lettura dei due scenari», dice Massignan, «dimostra come la realizzazione della Tangenziale nord non abbia effetti positivi sulla mobilità urbana centrale e sulle penetrazioni da sud. Risultano tre grossi attrattori di traffico: il centro storico, Verona

Sud e Borgo Trento con il polo ospedaliero, più i micropoli di attrazione dei centri scolastici. L'amministrazione ritiene di risolvere questi problemi con la complanare a nord, ma gli scenari sopraesposti dimostrano che sarebbe utile solo a scala extraurbana, facilitando la percorrenza da est a nord ed ovest, ma senza intercettare il flusso che non avrà come destinazione il casello di Verona nord o Valpolicella». «Il traforo», continua il presidente di Italia Nostra, «non servirà a decongestionare le circonvallazioni, gli assi di penetrazione e le aree critiche di Borgo Trento e Porta Vescovo, delle zone meridionali, di Santa Lucia e del Centro Storico. Le stesse arterie di attraversamento di Veronetta che da via Santa Chiara giungono a via Mameli, per collegare le zone ad est con quelle a ovest, non ne trarranno benefici. Quanti andranno a prendere la complanare nord a Poiano per uscire allo svincolo di Ca' di Cozzi, pagando un pedaggio? Recenti studi hanno dimostrato che solo il 30% del flusso veicolare che passa per via Mameli prosegue verso la Valpolicella o la statale del Brennero».

Conclude Massignan: «La stessa relazione del Comune consiglia l'attuazione di un efficace sistema di trasporto pubblico (tramvia). Non si capisce perché non si inizi proprio da qui, e dai parcheggi scambiatori, da una rete di piste ciclabili e da una limitazione del traffico privato. Forse la costruzione del traforo può essere considerata una sorta di cavallo di Troia per modificare la destinazione d'uso di quelle aree e permettere alla società che lo costruirà di realizzarvi, come compensazione, hotel, centri commerciali e altro».

