

L'ipotizzato filobus adottato dall'Amministrazione comunale uscente induce ad alcune critiche riflessioni.

Verona ha il triste primato di essere la terza città più inquinata d'Italia e ciò è essenzialmente dovuto al trasporto automobilistico, che genera il 40% delle emissioni di CO2 e il 70% delle altre emissioni inquinanti. Trasporto che, per sua natura, privilegia ed obbliga al trasporto privato, con la conseguenza di alimentare un aumento esponenziale di automezzi e con l'ovvia necessità di un sempre maggior numero di strade e di parcheggi.

Va inoltre considerato che l'aumento del traffico provoca un fenomeno di congestione cronica dai molteplici effetti nefasti (perdita di tempo, inquinamento). Ma il traffico urbano genera non solo inquinamento sonoro e dell'aria ma, ogni anno, aumenta anche il numero di incidenti stradali in città: oggi un incidente mortale su tre si verifica in zona urbana e ne sono vittima per lo più gli utenti della strada più vulnerabili: pedoni e ciclisti.

Da ciò consegue che, a prima vista, la scelta di un Filobus, a trazione mista elettrica e diesel, sembra soddisfare l'esigenza di ridurre il trasporto su gomma. Se analizziamo però più a fondo il problema della mobilità urbana risulta che è opportuno ottimizzare l'uso di tutte le modalità di trasporto e organizzare l'interconnessione tra i diversi modi di trasporto collettivo (treno, tram, metropolitana, autobus, taxi, bike sharing) e individuale (automobile, motocicletta, bicicletta, a piedi).

La sfida posta dallo sviluppo sostenibile nelle zone urbane è immensa: si tratta di conciliare lo sviluppo economico delle città e l'accessibilità del loro territorio e la qualità di vita e la tutela ambientale.

Di fronte a queste problematiche dalle molteplici implicazioni, occorre uno sforzo comune per incentivare la ricerca di soluzioni innovative e ambiziose in materia di trasporto urbano, che permettano di rendere la nostra città più agibile, più accessibile, più sicura e meno inquinata. Non esiste però una ricetta unica, ogni città è diversa e deve affrontare le particolarità della propria situazione. Per questo motivo riteniamo che sia opportuno approntare un approccio metodologico che delinei, in una prima fase, delle possibili scelte. Scelte che non possono che derivare dal modello europeo, che vuole conciliare il diritto alla mobilità di persone e cose con il diritto alla salute e alla qualità della vita.

In quest'ottica, la scelta del «metrobus» da parte dell'Amministrazione uscente risulta carente dal momento che appare un sistema a se stante, non relazionato a reti esistenti.

Ci si riferisce in particolare alla rete ferroviaria, già esistente, che si snoda attorno alla città. Rete ferroviaria, che con le liberalizzazioni previste dall'Europa, può essere fruita anche da altri soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato. Infatti, la rete dei binari è di

proprietà della Società RFI, controllata dalla FS S.p.A, che deve garantirne l'uso anche ad altri soggetti.

Le innovazioni tecnologiche, già sperimentate in molte città europee, ma soprattutto la volontà di superare i limiti gestionali storicamente attribuiti ai diversi sistemi (il treno per spostamenti a medio-lungo percorso con stazioni distanziate, il metrò per spostamenti urbani di massa con stazioni ravvicinate, il tram per spostamenti urbani brevi) hanno consentito negli ultimi anni lo sviluppo di soluzioni adatte anche ad aree di media dimensione.

La soluzione più eclatante è costituita dal "tram-treno", un tram in grado di percorrere sia le linee tranviarie tradizionali sia le ferrovie, a volte anche in promiscuità con la circolazione dei treni. Ciò consente di utilizzare "corridoi" già presenti, ridurre i tempi di viaggio aumentando la velocità commerciale senza perdere in capillarità, migliorare l'efficienza economica del sistema riducendo i costi di gestione ed aumentando gli introiti grazie all'utenza conquistata.

La rete ferroviaria esistente, già ora, collega quattro stazioni (Parona, Porta Nuova, Ca' di David e Porta Vescovo) e potrebbe prevedere ulteriori fermate intermedie che permetterebbero di servire i quartieri di Golosine, Santa Lucia, San Massimo, Borgo Milano e il Chievo a Nord-Ovest e ad Est Porto San Pancrazio, Borgo Trieste e San Michele Extra.

Questa rete potrebbe anche essere implementata con nuovi tratti, aventi però lo stesso passo dei binari in modo da garantire la compatibilità del tram/treno, in grado di raggiungere i quartieri a sud di Verona, come Borgo Roma (compreso l'ospedale) ed il casello dell'autostrada Verona sud, nonché l'Ospedale di Borgo Trento.

Non vanno scordati i collegamenti, già esistenti, con i paesi limitrofi come San Bonifacio, San Martino B.A., Domegliara e Villafranca – prevedendo l'ovvia ed indispensabile deviazione verso l'Aeroporto -, ma anche prevedendo nuovi collegamenti con i paesi della cintura che gravitano su Verona, come San Giovanni Lupatoto, Bussolengo e Grezzana.

Collegamenti che in ogni caso si estendono anche alle le città limitrofe.

Questa connessione con la rete ferro-tram urbana avrebbe il vantaggio che molti mezzi dell'ATV non entrerebbero più in città, garantendo solamente il collegamento dei paesi limitrofi con le stazioni di riferimento, che dovranno essere munite, logicamente, di capienti parcheggi scambiatori.

Concludendo è anche da dire che la profonda relazione che viene tracciata tra il tram-treno ed il multiforme panorama suburbano, classificabile come città diffusa, va oltre una

valutazione di opportunità trasportistica ed economica, chiamando in causa esigenze più profonde ed allo stesso tempo urgenti. Osservando la riflessione architettonica e sociologica ancora in divenire, sembra possibile sfruttare ciò che spesso è ostacolo, ovvero il forte ruolo della linea tranviaria nella morfologia urbana, come opportunità di caratterizzazione di un panorama altrimenti ignorato.

Un tale approccio comporta il condensarsi nella componente maggiormente visibile, il veicolo, del ruolo di simbolo della modificazione, di chiave di lettura di un territorio rinnovato.

Da queste considerazioni sorge pertanto il dubbio che i 143 milioni di euro oltre Iva previsti per il metrobus risultino malamente sprecati e poco importa sostenere che il 60% di tale importo è garantito dallo Stato, dal momento che anche i soldi dello Stato sono soldi nostri e non devono essere sprecati con soluzioni parziali.

L'ipotesi del tram/treno ha il vantaggio di inserirsi in una rete già esistente e potrebbe implementarsi nel tempo, sfruttando i finanziamenti europei stanziati per la riduzione del traffico automobilistico e garantisce la competitività con il trasporto privato, dal momento che risulta comodo, frequente, economico e veloce.

Questo tipo di trasporto pubblico implementabile nel tempo, una volta a regime, potrebbe prevedere la graduale esclusione del traffico automobilistico di attraversamento, fino ad arrivare in alcune quartieri, come il Centro Storico e le zone ad esso più prossime di urbanizzazione consolidata, alla completa dedizione delle strade al solo traffico dei residenti, favorendo la gestione di finestre aperte per l'approvvigionamento degli esercizi pubblici. I collegamenti all'interno dell'assetto viario del Centro Storico e delle zone di urbanizzazione consolidata, permetterebbe una perfetta promiscuità del traffico residenziale col traffico su due ruote e pedonale, prevedendo altresì collegamenti con le stazioni ferro/tranviarie con "pollicini" a trazione elettrica ed ovviamente con il bike sharing, prevedendo idonei parcheggi. Potrebbe essere inoltre percorsa la strada già prevista in altre città di accordi con la compagnia dei taxi in grado di prevedere su percorsi obbligati (avanti e indietro e con prezzi competitivi) il trasporto di più persone, a seconda dei mezzi, che possono salire o scendere in ogni luogo lungo il percorso.

Bisogna, in definitiva, accettare la sfida di una mobilità alternativa, che comunque deve essere condivisa dai cittadini, tenendo conto delle peculiarità di Verona e le scelte devono essere, in ogni caso, in sintonia con questa certezza, pena lo scadimento dell'immagine della città e la perdita di capacità competitiva e di attrattività economica.