



## **Premessa**

La mobilità, dal nostro punto di vista, è finalizzata al miglioramento della qualità della vita delle persone, non solo alla necessità/diritto all'acquisto o ai necessari spostamenti dedicati al lavoro. Esistono una dimensione relazionale (partecipazione) e di integrità biologica (salute) che vanno considerate al pari delle altre condizioni del vivere.

Il caso di studio su cui ci siamo concentrati è quello di Via Unità d'Italia, Viale Venezia a Verona, la strada senza molte alternative che consente l'ingresso dei mezzi su gomma dall'est veronese.

## **Via Unità d'Italia / Viale Venezia**

L'insediamento "Adige Docks", imponente centro sportivo e residenziale in corrispondenza del sottopasso di Porto San Pancrazio, recentemente avviato grazie all'utilizzo della legge "Sblocca Italia", induce un cambio epocale nella mobilità e nella morfologia del quartiere circostante.

Sono previsti milioni di visitatori all'anno ma, dal punto di vista viabilistico, non si coglie nessun mutamento incisivo (se non crediamo al valore taumaturgico delle rotonde).

Grazie a questo breve scritto vogliamo che rimanga a verbale il nostro dubbio, se non la certezza, che la fretta di consentire il nuovo "Centro sportivo più grande d'Europa" abbia impedito di valutare a fondo il rischio di totale imbottigliamento del traffico sulla direttrice est/ovest di Verona.

Altro importante attrattore di traffico, su via Unità d'Italia, sarà l'ex lanificio Tiberghien, dove la scheda norma RA28, relativa alla variante 23 del Piano degli Interventi, prevede una rotonda tesa a favorire l'ingresso/uscita dall'erigendo centro commerciale (almeno 6-8000 metri quadrati) e quindi un ulteriore rallentamento del traffico nelle due direzioni.

Ancora sulla stessa arteria, direttrice est/ovest sono stati previsti altri due supermercati (Aldi già attivo, ex Albi), con relativa rotonda in corrispondenza dell'attuale via Quattro Stagioni.

La definitiva trasformazione di una via storicamente di accesso alla città in una strada dedicata ai servizi, costellata di rotonde (almeno tre nuove) immaginate, nella maggior parte dei casi, per favorire l'accesso/deflusso ai negozi/centro sportivo, pone il problema esistenziale dello spostamento delle persone, specialmente se tali servizi incoraggiano, per loro natura, l'utilizzo esclusivamente personale dell'automobile.

## **Il Filobus**

La panacea di tutti i problemi viabilistici dovrebbe essere il Filobus, ma il tracciato è stato disegnato sulla città che c'era vent'anni fa, non su quella che c'è o ci sarà e non ci pare che l'Amministrazione intenda aprire a una radicale controversia con i cittadini sulle attuali abitudini in fatto di mobilità.

Se il solo Adige Docks prevede 770 posti auto mentre il parcheggio scambiatore situato a Verona Est per il Filobus ne prevede 212, ci sembra che i numeri parlino da soli; e il Filobus passerà ben lontano dal centro sportivo.



I parcheggi scambiatori o rappresentano un approdo strutturale, dotato anche degli opportuni servizi, oppure si configurano solo come un'opera virtuale, destinata a scoraggiare anche i meglio intenzionati

Se le corsie preferenziali per il Filobus si mantengono tra il 60% e 70% dell'attuale tracciato il progetto è destinato, alla meglio, a mantenere il regime attuale. E' evidente che se i mezzi prescelti non rappresentano un salto di qualità in fatto di capacità (numero di persone trasportate) è solo la frequenza (numero di mezzi sul tracciato per velocità) a poter garantire un effettivo miglioramento. I numerosi tratti promiscui auto-mezzo pubblico (16,84 chilometri su 47,89, circa il 35%) rappresentano un evidente tallone d'Achille per il progetto.

Il dibattito ci pare che si concentri invece solo sui tratti che provocano proteste organizzate e attenzione mediatica. Se si perde il senso complessivo dell'opera, che non è distribuire lavori pubblici, il danno per la città futura e per le casse dello Stato sarà facilmente quantificabile.

Se le vie principali di accesso alla città vengono costellate di attrattori di traffico, per il principio dei vasi comunicanti esso, in assenza di cambiamenti strutturali, si riverserà sulle vie parallele. Così immaginiamo sarà per la linea 1A da San Michele verso la Stazione di Porta Nuova non appena viale Venezia risulterà totalmente intasato dal richiamo dei nuovi insediamenti descritti in precedenza. Il risultato sarà una media di percorrenza del mezzo pubblico assai ridimensionata, viste le strozzature di via Antonio Pisano e via Rosa Morando.

Occorre comunque immaginare fin d'ora i percorsi dei mezzi pubblici destinati a mezzi non vincolati (dai fili) e meno pesanti. A questo proposito facciamo specifico riferimento alla tecnologia dei supercondensatori, al posto delle batterie, recentemente sperimentati a La Spezia grazie ad un progetto del Politecnico di Milano.

### **Come e dove ci si muove**

La mobilità è privata, pubblica, ma anche comunitaria e ci riferiamo in particolare ai percorsi pedonali. E' necessario immaginare percorsi ciclabili e pedonali non solo per puntare verso il centro, ma in primo luogo per tenere uniti i punti sensibili (scuole, piazze, sale civiche, chiese, farmacie, studi medici, negozi di comunità...) dei singoli quartieri, sapendo bene che è il primo chilometro di una marmitta catalitica quello a produrre i maggiori danni ambientali.

E' invalsa invece l'idea di una città monocentrica, da una parte i negozi grandi firme, gli spettacoli più importanti e le iniziative ad alto impatto mediatico, dall'altra i quartieri satelliti e dormitorio.

Si ha un bel parlare di uso dei mezzi pubblici verso il centro città quando la politica, nell'ultimo ventennio, lo ha costellato di parcheggi di grande capacità (Gasometro, Cittadella, Tribunale, Arena, Capuleti, Piazza Isolo, Arsenale, Polo Zanotto...).

### **Un cambio di mentalità**

L'idea che le persone muteranno abitudini mentre si ingolfano le strade portanti di periferia di centri commerciali e servizi di varia foggia e natura appare peregrina, perché per arrivare in quei luoghi e per portare via gli oggetti imballati e dal peso importante che vi si acquistano, occorre l'automobile.

Sulle piste ciclabili va chiarito che un tratto di vernice gialla sull'asfalto non tramuta un percorso



marginale e costellato di buche e gibbosità in una ciclostrada e che una conversione “strategica” orientata alle due ruote comporta un adeguamento strutturale, e non solo stradale, dei servizi che la città offre ai ciclisti.

### **In conclusione**

Speriamo vivamente che le nostre preoccupazioni trovino ascolto da parte degli uffici competenti.

Lasciando così le cose, potremo valutare l'impatto delle prossime decisioni dell'Amministrazione in tema di mobilità solo a consuntivo. In caso di peggioramento della situazione, in termini di tempi di percorrenza e livelli di inquinamento rilevato dalle centraline, non possiamo escludere iniziative collettive di autotutela.