

giovedì 21 settembre 2006 lettere pag. 46

-Traforo Infinita diatriba

Vista la lettera del sig. Franco Dusi su L'Arena di domenica 10 settembre, vorrei tornare ad esprimere la mia opinione sull'argomento della galleria. Non vi è esempio nella storia che una situazione di ostacolo al vivere quotidiano non sia stata superata in favore di una soluzione più funzionale, più comoda. Basti pensare alle mura della nostra città: la progressiva espansione le ha successivamente scavalcate. Altro esempio: il trasporto per trascinamento o a dorso di mulo è stato quanto prima soppiantato dall'impiego della ruota. E così via. Indipendentemente dalle considerazioni tecniche del sig. Dusi, che contesterò tra poco, mi pongo la domanda. Per quali motivi nelle città di oggi si sono viste costruire le tangenziali, qual è il motivo che induce la società moderna (studiosi, enti, esperti, ecc.) ad investire milioni e milioni di euro? Una cosa è certa: l'orientamento attuale è ovunque e comunque in questa direzione. Se ci spunteranno le ali o ci inventeremo qualcosa di nuovo forse potrebbero concretizzarsi soluzioni migliori. Ma al momento l'anello tangenziale appare la soluzione indispensabile; e, guarda caso, il suo completamento dimostrerebbe che le motivazioni portate in campo in senso negativo dal sig. Dusi sono fasulle. A Verona dove l'anello non è chiuso, presentando due monconi a ridosso della roccia, che cosa si può fare? Tre possono essere le soluzioni. Vanificando in gran parte le opere finora eseguite, lasciare che sia il destino della storia ad incaricarsi di congiungerne i monconi, quando e come vorrà; scavalcare gli aspri dossi delle colline con una bellissima strada aerea e panoramica; o in fine realizzare un doppio tunnel comodo, diretto e piano. Tutte le opzioni si possono azzardare, ma il politico, a mio giudizio, non può liquidare il problema bollando tout-court come «funesta» l'opera che completa l'anello, e cercando di condizionare l'immaginario collettivo ad abbandonare l'intervento ai secoli a venire. Quel politico forse ragionerebbe in termini opposti se la sua attività lavorativa lo portasse ogni mattina col suo camion davanti alla parete rocciosa per obbligarlo alla conversione di marcia. Analizziamo ora «le problematiche e le devastazioni» che, secondo Dusi, «l'opera porterebbe alla città». Non so quali devastazioni possano portare due gallerie ai suoi imbocchi. Non si tratterà di «buchi» di irrisorio impatto ambientale nella vegetazione di una collina; meglio ancora se in zone ancora vergini da interventi edilizi. (A Verona vi sono già due gallerie, senza che alcuno se ne sia accorto. Inviterei il sig. Dusi a recarsi sulla strada del lago di Caldonazzo per rendersi conto degli sbancamenti e delle gallerie che stanno ultimando per porre fine ad anni e anni di esasperanti code e conseguenti inquinamenti che di protraggono ogni giorno per ore). Nell'esecuzione di una galleria si potrà trovare una falda, o qualche falda. Ma che siano tutte lì e intersecate dal tunnel? E poi, a questa quota le eventuali falde sono già arrivate in pianura; il nostro acquedotto pesca in terza falda, a circa 80 metri sotto il suolo. Quanto al traffico. Che aggravio di traffico ci sarebbe? Nel tunnel transiterebbe lo stesso numero di veicoli pesanti e leggeri già circolanti nelle vallate interessate. Con la galleria tali veicoli inquinerebbero molto meno di adesso, data la riduzione dei percorsi. Anche i costi del carburante si ridurrebbero. È un falso assioma sostenere che una nuova arteria aumenta il numero di veicoli. Sarebbe come dire che l'apertura di un nuovo negozio accresce il numero degli iscritti all'anagrafe. Quando il sig. Dusi dichiara che nel Nuovo Piano Regolatore i flussi delle vallate sono previsti verso il sud della città, egli viene a sostenere una soluzione contraria e peggiore, sotto tutti i punti di vista, di quella che vorrebbe sostenere: nei tempi di percorrenza, nei consumi, nell'inquinamento. Una soluzione contraddittoria alla sua stessa tesi, e della quale forse non si rende conto. Molti non hanno forse ancora realizzato che il traffico gravitante verso l'agglomerato urbano non potrà aumentare per l'apertura del tunnel, essendo indipendente dal traffico di scorrimento in tangenziale. Anzi, l'apporto di una tangenziale completata potrebbe fungere da utile snellimento del traffico verso il centro, e non il contrario. Un'ultima osservazione. I due aspetti del flusso radiale e tangenziale sono sostanzialmente indipendenti l'uno dall'altro. La tangenziale non ha interferenze connesse ad esempio con la strettoia del Teatro Romano. Per risolvere quest'ultimo problema feci già presente una decina d'anni fa che occorrerebbe costruire un'altra galleria (a due corsie) in uscita, fra la zona della Giarina e quella dell'ex Verona-Caprinò; mentre resterebbe utilizzata per l'entrata in città l'attuale sede del Lungadige S. Giorgio.

Ing. Luigi Franchi

Verona