

INSERTO DI 16 PAGINE
 Torna «È Domenica»
 Stili di vita e buon vivere



SPUNTA L'OMBRA DI ZEMAN
 Hellas, una sfida verità
 Il Chievo va a Udine • PAG 44 e 47



VOTA il MIGLIOR calciatore
MERCOLEDÌ 20 FEBBRAIO
 IL TAGLIANDO SPECIALE DA 10 PUNTI

LE GRANDI OPERE. Dalle anticipazioni sull'analisi costi-benefici rispunta l'ipotesi: una linea Tav più economica lungo il corridoio esistente

Alta velocità, ecco il progetto alternativo

Per la Brescia-Verona utilizzare i binari della ferrovia storica. Sull'opzione «leggera» il confronto è aperto nel governo

Salvini e i giudici il M5S alla prova

di **STEFANO VALENTINI**

È così la «democrazia del web» rischia di condizionare la democrazia del Parlamento. Mentre la Giunta per le immunità del Senato è chiamata, martedì, a decidere se concedere o no l'autorizzazione a procedere richiesta dal Tribunale dei ministri di Catania nei confronti del ministro dell'Interno, Matteo Salvini, per il caso Diciotti (il barcone giunto il 20 agosto dalla Libia al porto catanese con 199 migranti trattenuti a bordo per sei giorni, prima di ricevere tutti il via libera per lo sbarco), gli iscritti all'ormai nota piattaforma Rousseau sono a loro volta chiamati a decidere online se i Cinque Stelle dovranno votare a favore o contro tale richiesta. Un voto telematico senza precedenti per il rilievo politico e giuridico. Politico, perché il responso della Giunta sul ministro e politico Salvini, non potrà non avere un effetto sul governo. Soprattutto se si pensa che il presidente del Consiglio, Conte, e gli stessi ministri M5S Di Maio e Toninelli hanno condiviso la linea dura del leader della Lega. Ma il referendum tra gli iscritti alla piattaforma, vince il sì o vinca il no, influirà comunque su un caso che vede intrecciarsi ben tre poteri: quello esecutivo che ha attuato la sua politica sulla Diciotti. Il potere legislativo che deve giudicare quale sia il confine sovrano di quella scelta. E il potere della magistratura che considera quel confine varcato rispetto ai principi della Costituzione. E poi: che farà in Senato il Movimento di Di Maio, se gli iscritti alla piattaforma saranno favorevoli all'autorizzazione? Prevarrà il rispetto per la «democrazia diretta» cara ai pentastellati o la ragion di governo in barba al voto espresso? E se invece gli iscritti respingeranno la richiesta, come spiegherà Di Maio ai suoi la novità di aver contribuito a salvare Salvini dal giudizio dei magistrati, rispetto alla politica contro i «privilegi della casta» propugnata dai 5Stelle?

Tra le poche, pochissime anticipazioni che riguardano l'analisi costi-benefici della Tav Brescia-Verona, rispunta l'opzione del progetto «low cost», un'alternativa che prevede di far viaggiare i treni veloci sulla ferrovia esistente, potenziando e aggiornando gli apparati tecnologici. Lo stesso professor Marco Ponti, autore dell'analisi, lo ha rivelato in una intervista: «La linea

storica non è satura e si può considerare un suo potenziamento, in alternativa al nuovo corridoio». L'idea di una Tav «light», con meno costi e impatti, già da giorni è terreno di confronto anche per la Torino-Lione, dove le posizioni delle due forze di governo, Lega e M5S, appaiono al momento distanti e alla ricerca di un difficile compromesso. • **RODOLFI** PAG 6

POLVERI SOTTILI
 Emergenza smog, superati i limiti
 Comune in allerta: c'è il rischio di nuovi blocchi alle auto

• **AZZONI e GIARDINI** PAG 11



Smog a Verona: un agente della polizia locale dirige il traffico indossando una mascherina. Domani giorno decisivo per eventuali nuovi blocchi alle auto

CAPITALE DELLE BICICLETTE. Parata di campioni all'evento in fiera



Giro d'Italia e Olimpiadi Verona scatta al Cosmobike

IL MONDO A DUE RUOTE. Lo sprint verso l'ultima tappa del Giro d'Italia a Verona e un trampolino di lancio per la cerimonia di chiusura delle Olimpiadi invernali del 2016: con questi traguardi nel mirino è stato inaugurata ieri in fiera la manifestazione Cosmobike Show. L'edizione 2019 della corsa rosa si concluderà a Verona il 2 giugno con una tappa a cronometro che terminerà in Arena e a tagliare il nastro del Festival della bici - in programma anche oggi - ieri sono intervenuti Francesco Moser, Ivan Basso e Giovanni Battaglin (nella foto), vincitori della maglia rosa che hanno avuto come cornice trionfale l'Arena, rispettivamente nel 1981, 1984 e 2010. • **PAG 12 e 13**

SAN MARTINO B.A.
 L'addio a Festi, il manager morto in un incidente sull'Autobrennero
 • **ZAMBALDO** PAG 28

LEGNAGO
 Sempre più droga tra gli studenti
 Ancora controlli e giovane nei guai
 • **NICOLI** PAG 38

L'INSERTO. Secondo numero del settimanale

L'Arena Buona Settimana
 Idee per iniziare bene il lunedì

LATEINCA ANTISTRESS
CORPO E MENTE
 Yoga del buonumore la risata che fa star bene
 Un'esplosione di positività migliora il rapporto con se stessi e l'ispirazione energetica aiuta l'assegnazione del cervello

GIARDINI CAPRELLI
 L'azienda di famiglia che ha fatto il successo di un'azienda di famiglia

Domani con L'Arena «Buona Settimana»

FONDAZIONE EDILSCUOLA
 RICERCA I SUOI VECCHI ALLIEVI

Dal 1949 migliaia di giovani e lavoratori si sono formati in EdilScuola. Una grande e costruttiva comunità veronese di cui andare orgogliosi.

FONDAZIONE EDILSCUOLA
 1949 > 70 < 2019
 FORMARE PER COSTRUIRE

Se hai partecipato ad un nostro corso contattaci al **045 523366** entro 9-12 mesi e ti chiederemo un tuo ricordo, anche breve.

CONTROCRONACA

La lunga filovia crucis dei veronesi

di **STEFANO LORENZETTO**

Dovrei essere felice perché a Verona torneranno le filovie. E invece sono triste perché nella decisione adottata dal Comune (fin dai tempi del sindaco Flavio Tosi) vedo la conferma di un antico pregiudizio: ormai la politica riesce solo ad attaccarsi al tram. Non mi riferisco unicamente a quella di oggi. Anche a quella di ieri. Ci si chiede, infatti, di quale lungimiranza fos-

sero provvisti gli amministratori civici che nel 1983 smantellarono le reti aeree bifilari dei mezzi pubblici alimentati con l'elettricità, se i loro eredi hanno ora deliberato, a distanza di appena 36 anni, che sia invece conveniente ripristinarle. Mi fanno venire in mente la frase con cui un anziano padre, che diede a un mio amico missionario parecchi fratelli, commemorava i tempi prolifici della gioventù: «Lera tuto un cava e metì».

Landazzo riguarda pure la politica dell'altro ieri. Bisogna tornare alla Verona annessa da appena 18 anni al Regno d'Italia per rintracciare (...). • **PAG 25**

L'INTERVENTO

Se le strade sono un campo di battaglia

Giuseppe Zenti
 Vescovo di Verona

Non parliamo del traffico di Milano, di Roma, di Napoli o del Cairo in Egitto. Emblemi di un traffico caotico, dove non vigono le norme stradali di carattere generale, ma per convenzione consolidata domina il fai da te. Ricordo il traffico del Cairo. Sei corsie (...). • **PAG 24**

BADANTI
 selezionate
 a costi interessanti per tutti

BADANTE CONVIVENTE H 24
 € 880
 *COMPRESO 13° TRR e CONTRIBUTI

veronacivile.com
 Ass. No-Profit - C.so Milano, 92/B - VR - 045 8101283

Foto: Italiane S.p.A. - Speed (in a.p.) - D.L. 383/2008 (conv. n. L. 27/02/2009 n. 46) art. 1, comma 1, D.C.B. Verona

dallaprima - Controcronaca

Filovia crucis: dopo 36 anni, si rifà daccapo

Breve cronistoria del trasporto pubblico a Verona e provincia. Era il 1983 quando il Comune smantellò la rete elettrica aerea, che ora dovrà essere rifatta per il filobus. Tanto, alla fine, pagano sempre i cittadini...

di STEFANO LORENZETTO

(segue dalla prima pagina)

(...) le origini di questo insensato «cava e meti». Era il 1884 quando comparve in città la prima tranvia a cavalli, affidata in appalto a una società italo-belga. Era il 1908 quando, sempre in partnership con i belgi, il Comune inaugurò una rete tranviaria elettrica. Era il 1914 quando fu istituito il tram Verona-Avesa. Era il 1926 quando furono raggiunte su gomma le frazioni di Montorio, Cadividav, San Massimo e Chievo. Era il 1937 quando entrò in servizio la prima filovia tra le stazioni ferroviarie di Porta Nuova e Porta Vescovo. Era il 1954 quando venne abolita l'ultima linea su rotaia. Era il 1974 quando le filovie furono rimpiazzate dagli autobus. Qualcuno pagò allora, qualcuno pagherà (di nuovo) adesso. Indovinate chi.

L'argomento mi trova parecchio sensibile per ragioni romantiche. Intorno agli 8 anni sognavo un futuro come conducente di filovie (poi, intorno ai 9, ci fu un ripensamento, organista, e tra i 10 e i 14 la definitiva deviazione, giornalista). Ma non quelle con le panche di legno che circolavano in città. No, avrei voluto guidare quelle giallorosse autosnodate dell'Azienda provinciale trasporti, che flettevano in curva, sulle quali nel viaggio domenicale con i miei genitori verso Marzana, il paese dei nonni materni, appoggiavo i piedi in corrispondenza del soffietto centrale a fisarmonica che congiungeva i due scompartimenti. Che stupore, nella svolta di Poiano, quando i giunti metallici circolari ruotavano sotto le suole delle scarpe e vedevo quasi scomparire il troncone posteriore del mezzo. Prima della partenza, ogni volta chiedevo a mio padre: «Ma li hai i soldi per il biglietto?». Temevo che fosse un lusso che non potevamo permetterci.

La lettura del libretto degli orari dell'Apt, con la foto della filovia sulla copertina rettangolare, mi pareva più avvincente di un romanzo. Ancora più emozionante, andando con mio nonno a prendere l'acqua in bottiglietta a una sorgente detta La Nasse, era vedere dal-



La filovia autosnodata dell'Azienda provinciale trasporti, che collegava Verona con Grezzana, fotografata nella piazza principale del Comune della Valpurga

la sommità del monte, dalla chiesetta di San Vincenzo, quel lunghissimo automezzo con tre coppie di ruote che serpeggiava lungo la Valpurga.

Sempre da bambino, appena fuori Porta Vescovo, ho recuperato per mesi i blocchetti con le matrici dei biglietti, abbandonati nella stazione diroccata della Saer (Società anonima esercizi riuniti), che gestì la ferrovia Verona-Caprino-Garda, le tranvie Verona-Grezzana, Verona-San Bonifacio, Caldiero-Tregnago, San Bonifacio-Cologna Veneta, San Bonifacio-San Giovanni Ilarione e la rete filoviaria di Verona. Ci giocavo con i miei amici, improvvisandomi controllore o viaggiatore di un mezzo di trasporto che esisteva solo nella nostra immaginazione.

Assistetti anch'io alla demolizione di quell'elegante edificio liberty, abbattuto dai ripetuti colpi di una gigantesca pala d'acciaio: dal nuvolone di polvere, a stento diradato dagli idranti dei vigili del fuoco, qualche anno dopo spuntò un condominio con le tappezzate azzurre che aveva al pianterre-



Il tram a Porta Borsari in una cartolina del primo Novecento. A destra, biglietti della tramvia elettrica Porta Nuova-Porta Vescovo

no i grandi magazzini Maglio. Poi, nel 1972, arrivarono gli autobus spetazzanti. Sparita la figura amica del biglietto, era cominciata l'epoca delle macchinette nella cui fessura si doveva annullare il biglietto, anzi «obliterare», termine di nuovo conio adottato dagli inestusti burocrati imbastardendo un verbo esistente dal 1468, in luogo del più appropriato «vidimare» che pure circolava dal 1699. Rammento ancora la marca dell'apparecchio, Panda, e lo slogan da megalomane

che nelle intenzioni del suo inventore avrebbe dovuto dissuadere i portoghesi: «Vede tutto». L'uomo aveva cominciato a sostituire Dio con le cose.

Insomma, anche se non salgo su un mezzo pubblico da almeno 30 anni, forse 40, ricordo tutto delle filovie: le scintille quando i trolley (le *tirache*) si sganciano dalla linea aerea per l'eccessiva velocità, rammentando a penzoloni nel vuoto; i biglietti che scendevano al volo all'incrocio fra via Bara-



na e via Filippo Rosa. Morando per agganciare in corsa i pantografi alla rete della Valpurga; i guidatori che aprivano le porte a quattro ante, ripiegabili su sé stesse, agendo sulle manopole ad aria compressa.

Figurarsi, quindi, se posso lamentarmi perché la *Gazzetta Ufficiale* ha notificato che il Comitato interministeriale per la programmazione economica ha definitivamente approvato il progetto per il ritorno del filobus a Verona, con una spesa di 142 milioni e 752.000 euro, di

cui 85 milioni e 651.000 erogati dallo Stato e la rimanenza a carico dell'Azienda mobilità e trasporti. Mi compiacchio che il Cipe abbia fissato in 1.200 giorni i tempi per i cantieri, con la messa in funzione dell'impianto (quattro linee, 23,8 chilometri in totale) entro il termine ultimo del 31 gennaio 2022.

Ma resto perplesso quando leggo che le opposizioni in Consiglio comunale paventano molteplici ostacoli: spezzamento del bando in tre tronconi (rete urbana, rete extraurba-

na e filobus) con la possibilità che il piano di trasporto pubblico locale venga gestito da tre soggetti diversi; corsie preferenziali solo sul 65 per cento del percorso, quando invece la loro presenza ottimale dovrebbe raggiungere almeno l'80 per cento; scarsa capacità di carico dei 39 mezzi, lunghi 18 metri (140 persone ciascuno). Magari si tratta di timori infondati: per esprimere un giudizio in proposito, servirebbero competenze che non ho.

Constato solo che i nostri politici già si stanno accapigliando sulla costosa galleria pedonale che dovrebbe essere costruita in via San Paolo, a Veronetta, con notevoli danni per negozianti e residenti e alto rischio di contenziosi legali e richieste di risarcimento, e sul doppio passaggio di via Antonio Pisano, in Borgo Venezia, che sottrarrebbe posti auto e clientela ai commercianti. Chissà come avranno fatto le filovie, fino al 1974, a entrare e uscire dalla città senza bisogno di tunnel e senza compromettere gli interessi dei cittadini.

Al di là delle polemiche, destinate a rinfocolarsi a mano a mano che saranno aperti i cantieri e si dovrà intervenire chirurgicamente sulla topografia cittadina, mi chiedo: perché a Verona si pensò di svellere le rotaie dall'asfalto, quando invece città come Milano, Torino, Roma, Napoli si tengono stretti i loro tram da più di un secolo? E perché, non contenti d'aver eliminato i binari, gli amministratori comunali fecero rimuovere anche il reticolato elettrico (brutto a vedersi in cielo, d'accordo, ma sicuramente ecologico) che aveva alimentato prima i tram e poi le filovie? Oggi ci troviamo a doverlo ricostruire per far marciare su gomma, senza combustibili, mezzi pubblici che altrove (Padova, Mestre, Venezia) da anni sfrecciano addirittura su monorotaia. Cascano le braccia di fronte a tanta miopia, se si pensa che la A35 Brescia-Bergamo-Milano, la cosiddetta Brebemi, sta per diventare la prima autostrada d'Italia dotata di una via elettrificata per il traffico pesante dei camion ibridi.

«Far e desàr f'è tutt un laorà», diceva mia nonna. E, quando c'è di mezzo la cosa pubblica, lavoro significa soprattutto appalto. Ci siamo capiti. Lunga la filovia crucis dei contribuenti. ●

www.stefanolorenzetto.it

IL LIBRO DELLE RELIGIONI

GRANDI IDEE SPIEGATE IN MODO SEMPLICE

IN EDICOLA A € 12,90 CON

PIÙ IL PREZZO DEL QUOTIDIANO

Perché esiste la sofferenza? Cosa succede dopo la morte? C'è un solo dio? Dalla necessità dell'uomo di dare un senso al tutto sono nate idee e credenze molto diverse tra loro: questo libro le affronta e le spiega in modo semplice ma accurato, documentando un bisogno dell'essere umano che rimane immutato lungo l'arco dei millenni e che riguarda tutti i popoli.

L'Arena, IL QUOTIDIANO DI VENEZIA, Bresciaoggi