

Intervista a Antonino Zaniboni

Il Museo Tazio Nuvolari è chiuso ormai da più di un anno: è stata individuata la nuova sede presso l'ex Chiesa del Carmelino in via Sauro ed è stato elaborato un progetto di restauro, ma servono ancora molti fondi. Cosa intende fare per sostenere la riapertura del Museo?

E' una questione non di secondo momento proprio perché il museo c'era già. Siamo impegnati a dar corso all'investimento anche mobilitando sponsorizzazioni.

Quali sono le Sue proposte per migliorare la viabilità?

L'importante è migliorare la possibilità dei cittadini di arrivare ovunque desiderino in tempi appropriati. Anche in modi alternativi e non inquinanti! Certamente, esiste una possibilità di razionalizzare l'offerta stradale: siamo impegnati anche su questo versante, perché la prima cosa che faremo sarà un'indagine origine/destinazione (sei mesi) degna di questo nome (sono quasi vent'anni che non se ne fa una seria). La cosa ci permetterà di capire quali nuove strade effettivamente servano e con quale ordine di priorità. Poi investimenti sino al massimo possibile: nessuna decisione ci mette in difficoltà se la giustificazione tecnica è probante. Per questo guardiamo con favore al ponte a Catena e alla tangenziale ovest, appena le cifre tecniche ci assicureranno di non sbagliare.

Siamo fortemente impegnati su Porta Cerese e Cittadella. Nel primo caso pensiamo alla parziale eliminazione della cintura ferroviaria per poter effettuare rapidamente (con i fondi della Mantova-Cremona) una razionalizzazione della circolazione a raso senza inutili e costosi sottopassi. Per la seconda situazione, arriveremo certamente nel più breve tempo possibile (Tangenziali) a dirottare il traffico che non debba attestarsi sui parcheggi a corona del centro storico.

Cosa propone per il centro storico? Renderlo più accessibile alle auto oppure potenziare l'isola pedonale e le Ztl, anche con l'ausilio di nuove telecamere?

Non solo Bloomberg a New York, ma ovunque in gran parte delle città dell'emisfero nord è difficile non pronosticare il contenimento del traffico. A Mantova ci sono oltre 0,6 veicoli per abitante, il 50% in più di quanto non accada a Zurigo ed almeno il 20% in più di ogni altra situazione europea: con questo record europeo, siamo ai limiti di rottura. Le ZTL vanno potenziate ma nel senso di porre un argine ai Pass che sono quadruplicati in 6/7 anni: un po' più di serietà non guasta. Le telecamere sono già più che sufficienti e non ne metteremo certo altre. Serietà e parcheggi a corona del centro-storico è quello che serve veramente. Noi desideriamo che un numero maggiore di persone frequenti il centro storico, non il contrario: perciò bisognerà che ci arrivino, però sulla base del buon senso di uso dei veicoli.

Una delle principali criticità avvertite dagli automobilisti mantovani riguarda i parcheggi. Cosa propone in merito?

Abbiamo fatto una nostra analisi di fattibilità e prevediamo che in sette/otto anni Mantova abbia 3150 posti auto in più rispetto alla situazione attuale, di cui circa 2150 entro il mandato 2010-2015. Abbiamo già provveduto anche alle localizzazioni. Ovviamente in primo luogo vanno completati quelli individuati dalla giunta in uscita (Anconetta, Piazzale Mondadori e Porta Mulina). Successivamente 1150 posti debbono essere localizzati tra Piazza Virgiliana, Lungolago Gonzaga, Ex sede TEA da completare nel mandato. In ogni caso avviare altri mille posti durante il mandato in sedi da approfondire: ipotizzate Piazza Gramsci, Viale Risorgimento, caserma dei Vigili del Fuoco, Viale Repubblica, Piazza Garibaldi. I parcheggi saranno utilizzabili dai residenti a condizioni economiche particolari. E' chiaro che i parcheggi debbono poi essere riempiti se non si vuole continuare nel disordine attuale. I parcheggi, ovunque in tutto il mondo ove siano ben localizzati non costano alle casse pubbliche, saranno costruiti con ricorso a capitali prevalentemente privati.

Parliamo di infrastrutture: da anni si parla di alcune opere, quali il ponte di Fiera Catena o il completamento della tangenziale. Quali sono le Sue proposte su queste ed altri progetti infrastrutturali?

Come ho già detto, un serio studio creerà le basi di conoscenza pubbliche per realizzare le infrastrutture necessarie: abbiamo indicato nel programma che nulla ci mette in difficoltà sia essa la decisione per il ponte

a Porto Catena o la tangenziale ovest (diamo per scontato che la sud dovrà essere completata a tutti i costi). Queste opere non sono nella capacità della finanza comunale ma, al contrario di quanto avvenuto sinora e con la giunta uscente, noi andremo su tutti i tavoli a richiedere per Mantova quanto le serve, muniti di tutte le certificazioni di serietà necessarie. Agiremo chiamando a raccolta anche le amministrazioni dei comuni della Mantova centrale e la Provincia: finalmente invece del chiacchiericcio inconcludente, Mantova avrà un progetto corale condiviso nella città da 100mila abitanti che prelude alla realizzabilità delle infrastrutture indispensabili.

Siamo molto impegnati per fare in modo che Mantova non sia marginalizzata dalle infrastrutture autostradali, condividendo le necessità di contenere l'uso del terreno agricolo. Non esageriamo quindi. Ricorderanno i responsabili dell'ACI e del Museo Nuvolari che in quest'ottica proposi di chiamare Autostrada "Tazio Nuvolari" il segmento autostradale Mantova-Parma sulla direttrice Brennero Tirreno in un importante, poi massacrato, incontro alla sede del Museo tra le società Autocisa, Autobrennero con i soggetti istituzionali.