

Strade

Dal punto di vista delle infrastrutture stradali Venezia, che nella sua parte storica è la città pedonale per antonomasia, si trova al centro di uno dei più vasti, articolati e complessi interventi in corso in Italia, per un valore di almeno 1,7 miliardi di euro (oltre 3.400 miliardi di lire), con i quali viene ridisegnata soprattutto la sua componente in terraferma e si mettono le basi per una città completamente nuova.

Spicca ovviamente il Passante di Mestre, che da solo vale oltre 800 milioni di euro di investimenti, ma ha un peso significativo anche la viabilità prevista a Porto Marghera, specie quella per l'accessibilità al nuovo terminal delle autostrade del mare, a Fusina, che richiede investimenti per circa 400 milioni di euro.

Il resto sono tante opere medie e piccole, per un totale di almeno 500 milioni di euro, ma in grado di cambiare completamente il volto della città entro pochi anni, sia nella terraferma che nel centro storico lagunare, dove sta per essere aperto un quarto ponte sul Canal Grande e, soprattutto, sono in fase di realizzazione diversi progetti per il completo riassetto delle aree raggiungibili in auto, cioè piazzale Roma, la Stazione marittima e il Tronchetto.

Il Passante di Mestre

Il cosiddetto Passante di Mestre, una bretella di 32,3 chilometri che permette di evitare l'area urbana della città veneta, bypassando l'attuale tangenziale, rappresenta l'infrastruttura veneziana di maggiore rilievo a livello nazionale, che consente di ridisegnare la rete viaria del capoluogo, dove di fatto non esiste una tangenziale interna e le strade d'accesso sono ancora le vecchie e ormai insufficienti strade statali.

L'intervento (illustrato nel numero di settembre 2004 di Quarry and Construction) è fra i più attesi in Veneto negli ultimi

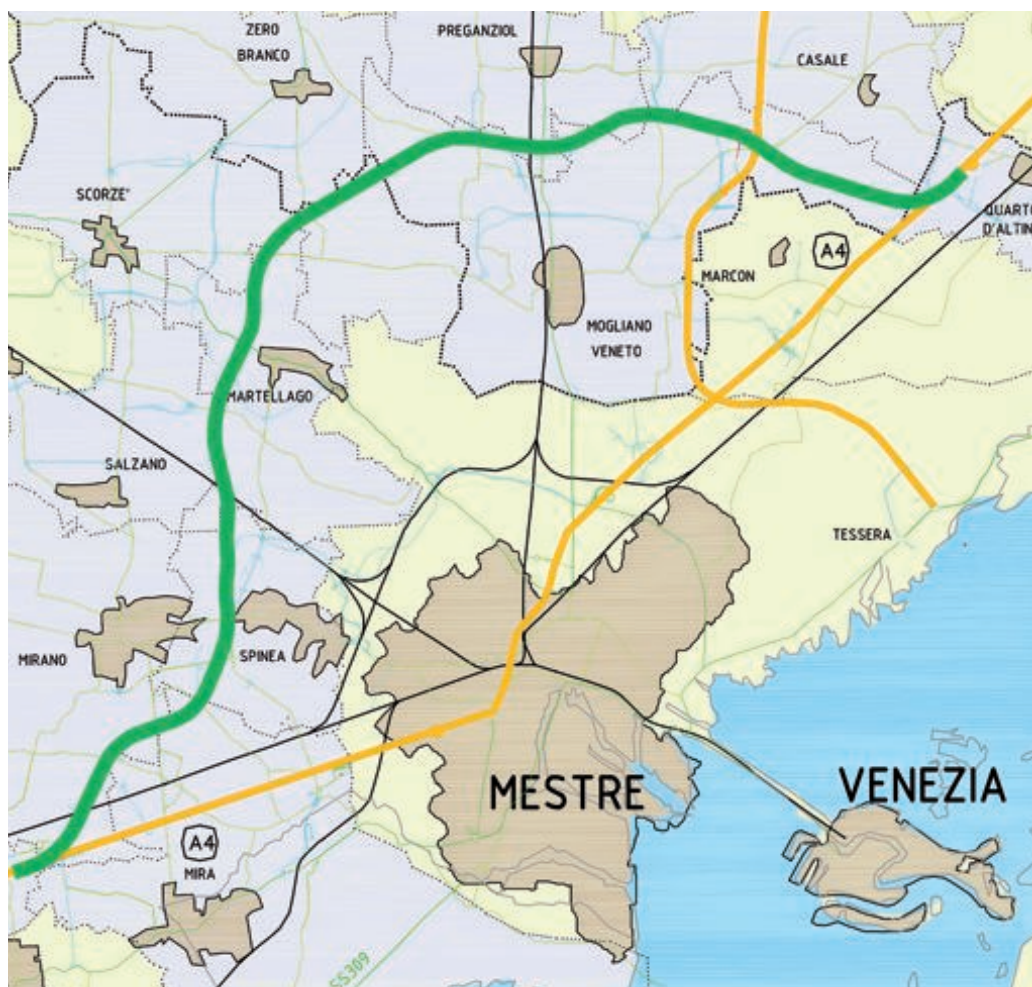
trent'anni, ma si è sbloccato solo all'inizio del 2003, con la dichiarazione dello Stato di emergenza ambientale e la nomina da parte del Governo di un Commissario straordinario con poteri speciali (Silvano Vernizzi, Amministratore delegato della società regionale Veneto strade), che insieme a un ruolo attivo e ai finanziamenti della Regione è riuscito a superare tutte le non poche difficoltà, così che oggi i lavori sono in dirittura d'arrivo, con un tratto già aperto al traffico e completamente previsto per il 2008.

Il ruolo del Commissario e della Regione si segnala in particolare nel rapporto con il territorio, rendendo significativo il Passante anche sotto questo aspetto, perchè la ricerca del consenso non si è tradotta in un continuo rifacimento dei progetti (se non piccoli aggiustamenti) e nel lievitare dei costi: a fine agosto 2004, è stato siglato un accordo con i 13 comuni attraversati che prevede "solo" una serie di interventi puntuali sulla rete secondaria, dalle varianti ai centri abitati a nuovi svincoli, per un totale di circa 114 milioni di euro, quasi tutti stanziati dalla Regione.

All'inizio la conflittualità era elevata, fino ad arrivare a un ricorso contro la dichiarazione dello Stato di emergenza e la nomina del Commissario – ricordava su queste pagine Silvano Vernizzi – ma poi il ricorso è stato ritirato, proprio grazie a un approccio nuovo, che ha portato alla firma dell'accordo; del resto il Passante è un'intervento notevole, con un forte impatto sul territorio, quindi la contropartita doveva essere almeno la realizzazione di opere viarie in grado di alleggerire il traffico, specie nei centri urbani.

Ci sono state anche richieste di aumenti di tratti in trincea o in galleria artificiale, ma tutto è rimasto nell'ambito di quanto previsto dal Cipe in sede di approvazione del progetto preliminare.

Altrettanto significativo è l'approccio al nodo degli espropri, condizionato sicuramente dalla necessità di rispettare i tempi, che giustifica un particolare sforzo economico, ma comunque affrontato con



successo e tradotto in un accordo specifico con le associazioni di categoria del mondo agricolo, siglato nell'ottobre 2003.

La principale novità, apparentemente semplice ma rivoluzionaria per il nostro Paese, è che viene garantito un indennizzo equo a tutti i soggetti coinvolti – il coltivatore diretto, l'imprenditore agricolo e il proprietario coltivatore – che in caso di accordo bonario ricevono come indennità il valore agricolo medio del proprio terreno moltiplicato per tre volte; è previsto anche il rimborso degli oneri per il trasloco in caso di espropri di un edificio, o il pagamento degli eventuali danni alle abitazioni non soggette a esproprio.

Inoltre, per quanto riguarda i tempi di pagamento, l'accordo prevede il versamento dell'80 per cento delle somme concordate già alla stipula del preliminare di compravendita.

Il risultato è che sugli oltre 2000 casi affrontati sono solo 6 quelli che si risolveranno con il ricorso al Tar o al Consiglio di Stato.

Da questo forse nasce un'altra particolarità del Passante di Mestre: il progetto, promosso dalla Coldiretti del Veneto, per il cosiddetto Passante verde, cioè la costruzione di un parco lineare attorno al Passante, di 30 chilometri dal fiume Brenta al fiume Dese, per un totale di 6,5 milioni di metri quadrati, in parte già disponibili e il resto da acquisire con espropri e indennizzi.

Il progetto, presentato da Coldiretti nell'ottobre 2006, trasforma di fatto la nuova arteria da vincolo in opportunità, con il duplice obiettivo di costruire un nuovo paesaggio di qualità e di coinvolgere direttamente i residenti, in particolare gli operatori agricoli, nella salvaguardia e nella manutenzione; inoltre destina metà della superficie ad attività ricreative e lo trasforma in un punto di riferimento per l'intera provincia.

Dal punto di vista paesaggistico il parco non solo compensa la cesura creata dal Passante ma si propone di diventare l'elemento caratterizzante di una vasta area interessata da un sistema insediativo diffuso, e di ricucire fra loro i frammenti di verde urbano esistenti.

Costruzione di un sistema tangenziale

Parallelamente alla realizzazione del Passante, che consente di togliere dalla città i flussi di traffico a scala nazionale (ci si augura almeno il 45 per cento), Venezia ha in corso un vasto progetto di infrastrutturazione del territorio mestrino, oggi attraversato longitudinalmente dalla Tangenziale – un nastro d'asfalto che corre a 250 metri dal centro – e servito da poche strade regionali e statali, che dall'imbocco del ponte della Libertà, il viadotto per Venezia, si irradiano in tutte le direzioni.

Da qui il progetto di dare forma a un sistema tangenziale interno, un "ring" che permetta di regolare gli accessi e gli attraversamenti a scala provinciale separandoli dal traffico locale.

Il tutto senza dimenticare la Tangenziale esistente, che non verrà liberata totalmente dal traffico (e quindi non può essere demolita) ma riutilizzata a servizio dell'area urbana di Mestre e dei comuni limitrofi, se possibile in un quadro di scelte diverse riguardo al trasporto su gomma e alla mobilità in generale (tram, piste ciclabili ecc.), "perchè altrimenti – sottolinea Sandro Simionato, Assessore ai Lavori pubblici della terraferma – la città rischia di ritrovarsi con lo stesso

problema fra quattro o cinque anni".

In ogni caso sono in corso interventi per ridurre l'impatto sul territorio, con la messa in sicurezza ambientale e il contenimento delle emissioni e degli inquinamenti acustico e visivo.

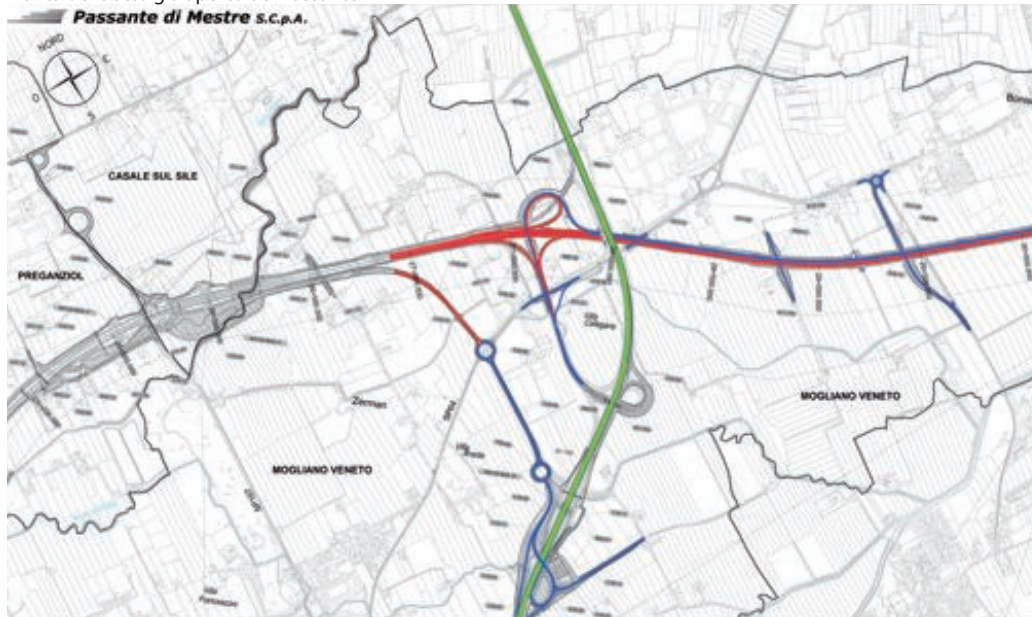
Si tratta di una "riambientalizzazione" che prevede un investimento di quasi 10 milioni di euro da parte dell'autostrada Padova-Venezia, insieme a Comune e Provincia, che alla creazione di un sistema di barriere verdi, piantumazioni, aree di rimboschimento, affianca la realizzazione di vasche di raccolta delle acque di prima pioggia, che oggi scendono direttamente sulle scoline e da qui nei canali di bonifica, disperdendo sostanze inquinanti nel territorio.

Via Martiri della Libertà e ponte di San Giuliano

La costruzione del ring parte dal potenziamento di via Martiri della Libertà, un tratto della Regionale 14 che dal ponte per Venezia compie un grande arco verso nord: pur essendo già a quattro corsie è sottodimensionata rispetto al traffico esistente, così si sta lavorando per renderla più scorrevole, riducendo gli attraversamenti semaforizzati con una serie di sottopassi.

L'intervento è in corso, finanziato dagli

Pianta del tratto già aperto del Passante





Enti locali e affidato alla società regionale Vento strade a seguito di un Accordo di programma firmato nel 2003, e comprende la sistemazione di un incrocio, tre sottopassi, una rotatoria e, soprattutto il raddoppio del ponte di San Giuliano, che porta direttamente al viadotto lagunare. Quest'ultimo è essenziale per il riassetto della mobilità fra Mestre e Venezia, perchè attraverso la costruzione di un secondo ponte permette di separare i flussi veicolari da quelli pedonali, ciclabili e del trasporto pubblico, in particolare la seconda linea tranviaria, che così potrà raggiungere Venezia in sede protetta senza togliere spazio prezioso al traffico privato.

Il nuovo ponte è previsto circa 200 metri più verso Venezia; la Soprintendenza è d'accordo, perchè per quanto brutto il ponte attuale non si tocca e si può ragionare sull'estetica del nuovo; inoltre la soluzione fa risparmiare quasi 30 milioni rispetto all'ipotesi originaria di abbattere l'esistente e di farne uno completamente nuovo, con la linea del tram collocata nelle due corsie centrali.

Il ponte è in fase di appalto concorso, anche se ci sono dubbi di ordine economico: era stato stimato inizialmente un costo di circa 33 milioni di euro ma una valutazione successiva ha ipotizzato una somma molto superiore; però il mondo

delle imprese ha fatto capire che i 33 milioni potrebbero essere sufficienti e quindi la gara è stata indetta ugualmente.

La nuova Strada dei Bivi

Un altro pezzo del ring, inserito fra le opere complementari del Passante, dovrebbe essere realizzato con un Accordo di programma con la Provincia.

È la cosiddetta Strada dei Bivi, prevista dal Prg di Venezia lungo la linea ferroviaria omonima che delimita il territorio a nord, ritenuta essenziale per risolvere i problemi di mobilità dell'area, dove si stanno concentrando poli di attrazione a scala provinciale.

Fra questi si segnala il nuovo ospedale, inaugurato recentemente e completamente operativo dai primi mesi del 2008, che ha dimensioni e servizi tali da servire l'intera provincia; in più, davanti all'ospedale, si trova una stazione ferroviaria e dall'altra parte una grande area di attività economiche varie, con megastore di diversa tipologia.

Così, nonostante l'area sia servita da una nuova rete viaria, tutta la linea di adduzione dai comuni limitrofi oggi corre il rischio di incanalarsi sulle due uniche infrastrutture esistenti, cioè la via Miranese, che è di fatto una strada urbana, e la Castellana, una Statale che nel territorio di Mestre diviene comunale, con due corsie molto strette e un traffico già superiore alle sue capacità.

Di qui l'importanza della nuova arteria, collocata a ridosso della ferrovia proprio per ridurre il consumo di territorio e rendere accettabile quella che comunque deve essere un'asse di scorrimento veloce; nonostante questo però non sarà semplice da realizzare, perchè – spiega Sandro Simionato – è indispensabile una condivisione forte del territorio e la collaborazione fra le diverse istituzioni locali (Provincia e Comuni di Venezia, Spinea e Martellago), sia per la progettazione che per il reperimento delle risorse, considerando un costo stimato di circa 40 milioni di euro.

Per ora la Strada dei Bivi non è nemmeno iscritta a bilancio, ma la Provincia ha avuto finanziamenti per lo sviluppo del

progetto preliminare e una sua quantificazione in termini economici; dovrebbe essere pronto per l'inizio del 2008.

Collegamenti con il porto

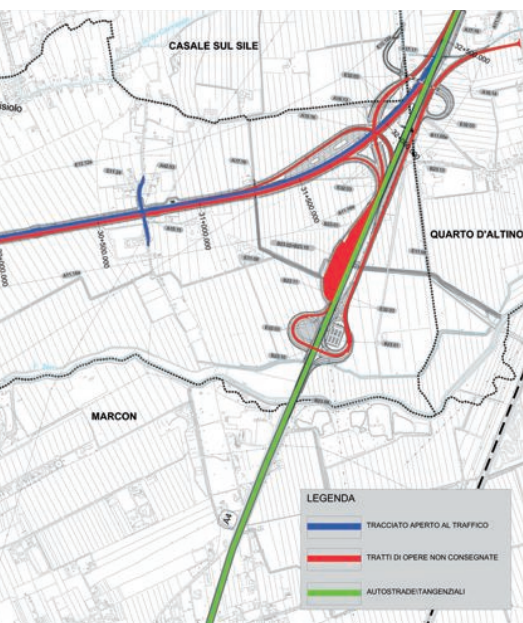
Sul lato di Marghera, nel quadrante sud-occidentale della città, sono in corso o previsti interventi importanti per migliorare l'accessibilità all'area portuale e al nuovo terminal delle Autostrade del mare previsto a Fusina, all'estremità sud della città.

Quello più importante è promosso dallo Stato, attraverso la Legge Obiettivo, e riguarda la realizzazione della testa di ponte del corridoio Adriatico, finanziando fortemente, con circa 400 milioni di euro.

Quanto al Porto, il potenziamento degli accessi da sud prevede il raddoppio di via dell'Elettricità e quello della parallela Regionale 11, a cui si collega ed è anch'essa da raddoppiare, e a un nuovo ponte sul Canale industriale ovest, aperto al traffico nel gennaio 2007; il tratto urbano della Regionale 11, verso nord, viene così bypassato definitivamente, per essere destinato a un uso strettamente locale, ottenendo la netta separazione del traffico cittadino da quello industriale e commerciale, e la ricongiunzione del quartiere Malcontenta, a sud, con Marghera e Mestre.

La riqualificazione di via dell'Elettricità, a cura dell'Autorità portuale, è teoricamente già finanziata e procede verso la realizzazione (ha solo alcuni problemi d'esproprio).

A questo si integrano le opere inserite nell'accordo per il Vallone Moranzani, in corso di approvazione, che punta alla bonifica e al recupero ambientale di tutta la fascia al confine sud di Marghera, dove si trova Malcontenta, oltre che allo scavo dei canali portuali per migliorarne l'accessibilità: un intervento che complessivamente comporta una spesa di circa 300 milioni di euro, dei quali circa 36 milioni per la riorganizzazione della rete stradale.





Riqualificazione della rete viaria urbana

Una terza serie di interventi in corso consiste nel riassetto della rete urbana, con nuove strade o potenziamento dell'esistente a ridosso della viabilità primaria, alle quali si affiancano riqualificazioni di assi al centro di aree industriali dismesse e in via di trasformazione, e infine una serie di pedonalizzazioni finalizzate al miglioramento della qualità urbana, specie nel cuore di Mestre, per creare un vero, ampio e riconoscibile centro cittadino, servito dalla nuova linea del tram in costruzione, dalla rete delle piste ciclabili e da tre nuovi parcheggi per i visitatori e i residenti.

Viabilità per il nuovo ospedale e per i quartieri a est

La nuova viabilità riguarda soprattutto l'area dell'ospedale, dove è stato costruito un grande quadrato di strade attorno all'area, che comprende diversi interventi fra i quali: un grande sottopasso a quattro corsie, lungo 400 metri, sotto la Statale del Terraglio (verso Treviso); l'allargamento di alcune strade; la creazione di rotonde; la messa a norma di un ponte sopra la ferrovia immediatamente a est dell'ospedale.

Un altro intervento importante, per quasi 30 milioni di euro, riguarda un sistema viario interquartiere centrato su una nuova via Vallenari, un asse est-ovest che interseca il ring di via Martiri della Libertà e unisce l'area di Favaro, verso l'aeroporto, con quella di via Torino; consiste nella realizzazione di una strada a due corsie per senso di marcia, lunga quasi 2 chilometri, con piste ciclabili e percorsi pedonali, integrata da un nuovo ponte (sul Canale Osellino) e da alcune rotonde per l'innesto sulla rete esistente.

Questo consentirà sia di sgravare dal traffico l'intera viabilità interna, oggi utilizzata come alternativa alla Tangenziale, sia di servire adeguatamente una serie di aree residenziali previste dal Prg, destinate a ricucire i bordi, oggi sfrangiati, della periferia a est.

La nuova via Vallenari è in fase di pro-

gettazione esecutiva e dovrebbe essere completata entro la fine del 2007, per dare il via ai lavori entro la metà del 2008 e terminare nel 2010.

L'asse e il nuovo ponte di via Torino

Collegato al sistema di via Vallenari è l'intervento di riqualificazione di via Torino, a ridosso della ferrovia, che fino a poco tempo fa serviva una serie di aree commerciali e industriali dismesse e oggi sta rinascendo con l'inserimento di funzioni e servizi di qualità.

In particolare, su via Torino è prevista la sede della nuova università, al posto dell'attuale mercato ortofrutticolo, del quale è in corso il bando per la realizzazione della nuova sede in un'area presso il ring di via Martiri della Libertà.

La riqualificazione darà forma a un grande viale alberato di quattro corsie divise da uno spartitraffico centrale, oltre a una pista ciclabile bidirezionale, una rotonda e soprattutto un ponte sopra la ferrovia e il canale Salso, per eliminare il "cul de sac" di via Torino che da sempre frena lo sviluppo di quest'area, collegando direttamente il polo universitario con il Vega e alla rete viaria principale.

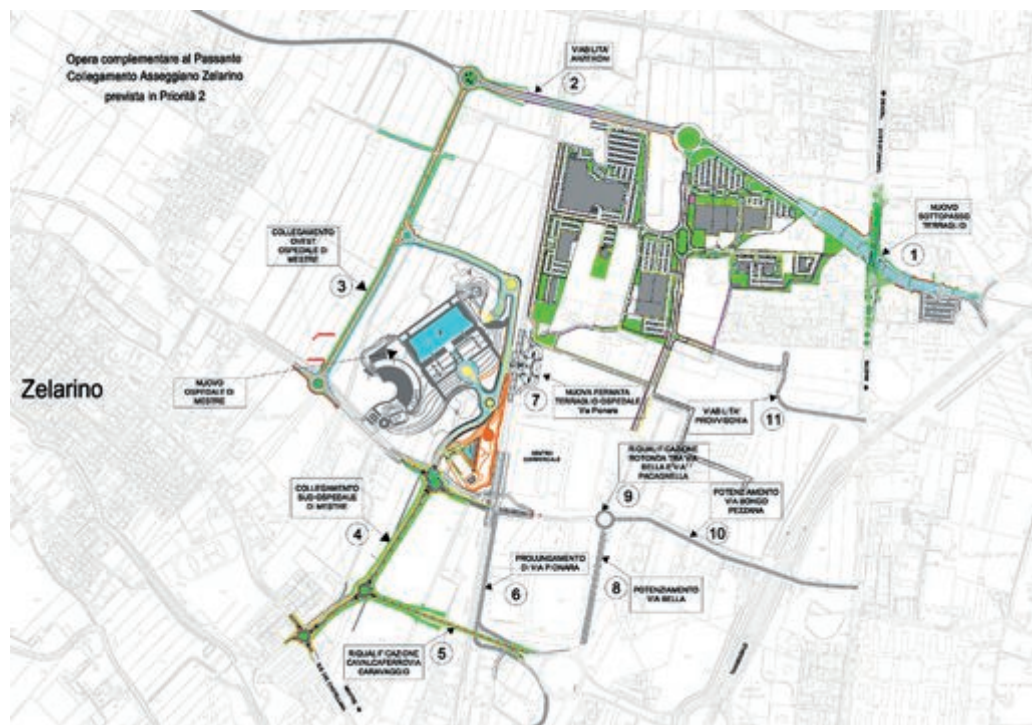
I lavori sono in corso (l'impalcato del ponte sarà posato a ottobre), per un investimento complessivo di quasi 14 milioni di euro.

Via Trento

Un'altra riqualificazione importante dovrebbe riguardare via Trento, che costeggia la ferrovia sul lato di Mestre: lo spostamento dello scalo merci, effettuato recentemente, permetterebbe il suo recupero, integrandolo con il più ampio progetto di riqualificazione della stazione.

Con Rfi si sta valutando la cessione di una parte delle aree, che il Comune destinerebbe all'ampliamento dell'adiacente parco del Piraghetto, mentre un'altra parte dello scalo potrebbe ospitare nuove costruzioni.

I tempi sono lunghi ma si sta procedendo con Accordi di programma e protocolli d'intesa per definire chi fa cosa, sfruttando anche i lavori per la nuova linea del tram, che passando sotto la stazione offre l'opportunità di riorganizzare la stazione e le aree circostanti.





Bypass e bretelle sulla strada dell'aeroporto

Il riassetto della viabilità interna passa anche per due importanti bypass lungo la Statale 14 Triestina, che costeggia la laguna e attraversa due centri abitati, Campalto e Tessera, con un traffico costante di mezzi pesanti dal quale deriva anche uno stillicidio di incidenti, anche mortali.

Per entrambi l'Anas ha avuto il finanziamento Cipe a luglio; solo per Campalto, già a livello di progettazione definitiva, l'investimento è di circa 11 milioni di euro su un totale di 15,56 inseriti nel Piano triennale Anas 2007-2011.

Per quello di Tessera i tempi sono più lunghi, perché il progetto dell'Anas deve integrarsi con la nuova viabilità a servizio dell'aeroporto e, soprattutto, la nuova sede del Casinò e una serie di servizi e attività per lo sport e il divertimento.

Pedonalizzazioni e piste ciclabili

Per l'attuale centro è in corso la creazione di un collegamento pedonale tra piazza Ferretto e il teatro Toniolo, che comprende una passerella pedonale di 50 metri e un investimento di circa 500 mila euro per il primo lotto.

A piazza Barche, che rappresenta una porta della città verso Venezia ed è servita direttamente dal tram, si prevede una pedonalizzazione molto estesa, integrata da un parcheggio sotterraneo da 600 posti per i residenti e i visitatori.

Nel complesso si tratta del riordino e la riqualificazione del vasto insieme di spazi

urbani compresi fra il canal Salso e via Poerio, che oltre alla pedonalizzazione prevede l'inserimento di nuove funzioni attrattive, spostando qui il mercato bisettimanale e il mercato fisso.

Per piazza Barche e le aree circostanti è stato indetto un concorso di idee, conclusosi nel 2005 e oggi è in corso la valutazione di una commissione comunale; l'area interessata è di circa 65 metri quadrati e il costo stimato è attorno ai 20 milioni di euro.

Piste ciclabili

Venezia, città di paradossi, è forse l'unica al mondo dove la bicicletta è severamente vietata (sull'isola), ma è anche quella che in Italia ha puntato maggiormente sulla ciclabilità, sulla terraferma, dove ormai è utilizzata dal 16 per cento della popolazione.

“Da alcuni anni Venezia è riuscita a invertire la tendenza alla crescita della motorizzazione – precisa Enrico Mingardi - attuando una politica della mobilità, modificando strade, allargando la Zona a traffico limitato e creando una rete sempre più estesa di piste ciclabili, che dai 4 chilometri del 1992 è passata ai 53 nel 2005 e si prevede di estenderla fino a 99 chilometri entro il 2010, con un investimento di circa 15 milioni di euro, già finanziati”.

Il Biciplan varato nel 2005, uno dei migliori fra quelli (pochi) esistenti in Italia, prevede di costruire una rete completa di piste ciclabili, articolate su 16 itinerari principali, protetti, confortevoli e collegati fra loro, in grado di dare un'alternativa concreta a quel circa 50 per cento



di spostamenti su distanze non superiori ai 4 chilometri; il tutto affiancato da una campagna di promozione dell'immagine della bicicletta come status symbol della libertà, con l'obiettivo finale di farne crescere l'utilizzo fino a livelli europei, cioè al 20-25 per cento.

Il Biciplan collega il centro con tutti i decentramenti e i nodi d'interscambio, a partire dalla stazione (dove è stato creato un Bicipark che registra un notevole successo, con circa 500 abbonamenti), e dai parcheggi scambiatori, dove la bicicletta viene fornita gratuitamente a chi lascia l'auto.

Il quarto ponte sul Canal Grande

Nella città pedonale per eccellenza l'intervento di maggiore rilievo è la realizzazione di un nuovo ponte sul Canal Grande, fra il lato di piazzale Roma, ultimo approdo per gli automobilisti, e quello della stazione ferroviaria di Santa Lucia.

Il ponte, progettato da Santiago Calatrava, ha una campata di 81 metri, è largo da 6 a 9 metri e si caratterizza per la particolare forma della struttura ad arco ribassato, costituita da 74 costole in acciaio, che sostiene gradini e pavimentazioni in vetro e pietra d'Istria, con parapetti in vetro e corrimano in bronzo.

Santiago Calatrava lo definisce una passerella di luce, considerando che nelle tipiche forme antropomorfe dell'ingegnere catalano sembra volere unire aria e acqua rendendo trasparente la struttura.

Di certo è un'opera straordinaria, voluta dal Comune per dare un preciso segnale ai veneziani, cioè di non guardare soltanto al loro glorioso passato, ma di calarsi nel contemporaneo, anzi di proporsi come città-modello del contemporaneo, proiettata al futuro.

La sua straordinarietà però non si ferma solo alle forme, ma caratterizza tutto il percorso progettuale e amministrativo, nel bene e nel male.

Innanzitutto l'impostazione ad arco fortemente ribassato ha richiesto imponenti strutture di rinforzo sulle due delle sponde e sul fondo, per avere la totale sicurezza



della tenuta delle spalle, che subiranno ciascuna una spinta di 1.500 tonnellate al momento della posa del ponte, e non devono avere arretramenti di oltre due centimetri.

Considerando che le fondamenta di Venezia non possono garantire stabilità davanti a questo tipo di spinte, perchè poggiano su un fondale piuttosto molle, è stato di fatto costruito un secondo ponte in cemento armato, sul fondo del Canal Grande, per collegare le due sponde in un unico corpo stabile e resistente; per ulteriore sicurezza, la spinta iniziale, quella del varo, viene contenuta da 16 martinetti di grande dimensione.

Un'altro aspetto controverso riguarda le barriere architettoniche presenti: nonostante la legge lo imponga da tempo in Italia, il progetto di Calatrava non consente l'accessibilità ai disabili; la purezza del segno è stata difesa con forza dal progettista, fino a scadere quasi nel ridicolo quando, su pressione del Comune che chiedeva almeno dei servoscala, ha proposto che i disabili attraversino il Canal Grande in orizzontale, cioè in barca; il compromesso raggiunto è che si utilizzi un'ovovia, visibile solo mentre è in movimento.

Non meno problematici sono gli aspetti dei tempi, dei costi e di appalto: si è cominciato a parlare del ponte nel 1996, quando Calatrava regala al Comune il suo studio di fattibilità, con una stima di costi di circa 7 miliardi di lire, circa 3,6 milioni di euro; poi, ricorrendo a procedure discutibili, la progettazione è stata affidata nel 2001 allo stesso Calatrava; la complessità del progetto ha fatto il resto, portando a un ritardo di oltre tre anni rispetto al previsto e un raddoppio dei costi, che ufficialmente sono ora di 6,72 milioni di euro.

La messa in opera è stata comunque spettacolare: costruito sulla terraferma veneziana, fra il luglio e l'agosto scorsi viene trasportato in loco con chiatte, prima i due conci laterali (lungi 15 metri e pesanti 100 tonnellate ciascuno), e poi quello centrale, di 270 tonnellate

per una lunghezza di 60 metri.

La fase più delicata è il passaggio del concio centrale sotto il ponte di Rialto, avvenuta in quattro ore (su un totale di 30 dell'intera operazione) con andatura lentissima, manovre a mano di argani e verricelli e due motobarche ai lati del ponte per mantenere in asse la chiatte. Oggi è in corso il collaudo statico, mentre il collaudo tecnico-amministrativo dovrebbe terminare entro dicembre.

Tre parcheggi per creare il nuovo centro di Mestre

Il Piano urbano dei parcheggi, approvato negli anni scorsi, prevede tre strutture importanti nell'area centrale di Mestre, in piazza Barche, in via Costa e in piazzale Leonardo da Vinci.

Un totale di circa mille posti auto interrati, concepiti per riorganizzare e riqualificare le strade e le piazze del centro, togliendo il più possibile le auto in sosta così da recuperare spazio per il tram, le piste ciclabili e i pedoni.

In piazza Barche si prevede un parcheggio interrato da 400 posti, realizzato dal Comune attraverso la sua società Asm Spa; in via Costa i posti sono 300 e per farlo si sta valutando di ricorrere a una convenzione con un soggetto privato; la struttura di piazzale Leonardo da Vinci, anch'essa da realizzare in convenzione con privati, è progettata per 374 posti, integrati da circa 300 metri quadri di uffici per il pubblico.

Nell'insieme si calcola un investimento di circa 12 milioni di euro, coperti per metà con fondi della legge 122, Tognoli,

e per il resto con un finanziamento della Regione.

Oggi sono in corso i progetti preliminari, che dovrebbero essere approvati entro la fine dell'anno, mentre per la realizzazione si parla del 2009, salvo imprevisti, soprattutto archeologici.

Potenziamento della Venezia raggiungibile in auto

Un'altra grande struttura per la sosta è in progetto anche a Venezia, nell'area ex locomotori, presso la stazione Marittima, per un totale di 2.200 posti, 1.200 dei quali destinati ai residenti, accompagnata dalla riorganizzazione della viabilità d'accesso alle tre aree raggiungibili in auto, cioè piazzale Roma, la stazione Marittima e il Tronchetto.

La struttura, realizzata dall'Autorità portuale attraverso un Accordo di programma con il Comune, si colloca in una posizione strategica, servita dal people mover attualmente in costruzione, e comprende una serie di attività ricettive e commerciali, per un totale di 25 mila metri quadrati, con nuove costruzioni per 250 mila metri cubi, in due edifici distinti con al centro la stazione del people mover e due piazze urbane a due livelli differenti.

L'investimento complessivo dovrebbe essere di quasi 100 milioni di euro, compresa una nuova viabilità al Tronchetto, il riassetto dell'ingresso alla stazione Marittima e un tunnel in piazzale Roma: alla stazione marittima è prevista una

grande rotatoria ovale e un nuovo ponte verso il Tronchetto, mentre in piazzale Roma si riorganizzano gli accessi, destinando l'esistente alla sola entrata e costruendo una nuova uscita attraverso un tunnel carrabile lungo 37 metri e largo circa 6,2, affiancato da un secondo tunnel, largo 2,7 metri, destinato a pedoni e ciclisti.

Il costo stimato è di circa 10,33 milioni di euro, quasi tutti ancora da reperire (si pensa di ricorrere al project financing).



Ferrovie

Dal punto di vista delle infrastrutture ferroviarie, Venezia è interessata essenzialmente dal potenziamento del nodo, che da solo assorbe investimenti per circa 700 milioni di euro entro il 2010, con una razionalizzazione della rete che da un lato ha già visto la nascita (nel 2003) di un nuovo scalo merci, inserito direttamente nell'area portuale, liberando aree preziose a Venezia e Mestre, dall'altro lo sviluppo di un servizio ferroviario di tipo metropolitano e a scala regionale, con nuove stazioni e l'eliminazione dei passaggi a livello. Quanto all'alta velocità, l'unico punto fermo riguarda il quadruplicamento della linea fra Padova e Venezia, attivo dal marzo scorso; il resto è ancora in fase embrionale, nonostante la recente conferma nella Legge Obiettivo, compresa una possibile stazione in corrispondenza dell'aeroporto.

Sistemazione del nodo di Venezia Mestre

L'intervento sul nodo punta soprattutto ad aumentare la capacità di trasporto delle linee e delle stazioni, fino a raggiungere, nello scenario 2010, una potenzialità di 750 treni al giorno nella stazione di Mestre, così da consentire lo sviluppo del traffico ferroviario di lunga percorrenza e, soprattutto, del Servizio ferroviario metropolitano regionale (Sfmr). Quest'ultimo, messo a punto e finanziato dalla Regione con investimenti per 350 milioni di euro (solo per la prima fase funzionale in corso di realizzazione), ha l'obiettivo di acquisire 120 mila persone in più rispetto alle attuali, offrendo treni regolari e frequenti: uno ogni 15 minuti nelle ore di punta sulla Padova-Mestre e Mestre-Treviso, e uno ogni 20 minuti sulle altre linee.

Fra i diversi interventi si

segnala la riattivazione di una vecchia linea militare in disuso, la cosiddetta linea dei Bivi, sulla quale dirottare il traffico proveniente da Castelfranco, Bassano e Trento, che oggi raggiunge direttamente la stazione di Mestre mentre domani si incanalerà su un grande ponte ferroviario e poi sulla Padova-Mestre, già quadruplicata e attiva dal marzo scorso, così che gli accessi alla stazione verranno solo da due direzioni e non da tre come è oggi. Il ripristino completo della linea dei Bivi sarebbe destinato soprattutto al traffico



Veduta della nuova stazione Sfmr Olimpia





Un collegamento AV per l'aeroporto

Il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia (quarto scalo in Italia, con 6,3 milioni di passeggeri nel 2006) ha tempi meno certi ma offre prospettive di grande rilievo per Venezia, che ha uno dei suoi poli di sviluppo più significativi proprio in quest'area, a Tessera.

L'intervento è stato confermato fra quelli prioritari inseriti nella Legge Obiettivo e il Cipe ne ha approvato il progetto preliminare nel maggio 2005, per un importo di 224 milioni di euro, quasi tutti ancora da reperire, confermando l'approvazione in linea tecnica nella primavera del 2006.

La nuova linea, in fase di progettazione definitiva, è a doppio binario e con caratteristiche delle interconnessioni AV, e collega l'attuale linea Mestre-Trieste, dalla quale si distacca all'altezza di Marcon, con la futura linea AV Mestre-Trieste, che potrebbe lambire proprio l'aeroporto di Venezia. La soluzione che Rfi ritiene più equilibrata prevede il distacco poco prima del ponte traslagunare, lo sviluppo in galleria fino all'aeroporto e il proseguimento verso Trieste, affiancandosi all'autostrada all'altezza di Meolo. Il progetto verrebbe completato con il ripristino integrale della linea dei Bivi (sottopassando la linea per Udine) e l'eventuale raddoppio del tratto Maerne-Castelfranco.



Particolare dei lavori per l'eliminazione dei passaggi a livello

merci di attraversamento del Nodo (fra l'Europa dell'est e le zone italiane del centrosud e del nordovest) e a quello fra il Porto di Venezia e il grande scalo di Cervignano del Friuli.

Un altro intervento non marginale per l'avvio dell'Sfmr è l'eliminazione dei passaggi a livello lungo le linee ferroviarie Mestre-Trieste, Mestre-Udine e sulla linea dei Bivi: in totale si tratta di 15 sottopassi, in corso di realizzazione dal 2001 dopo la firma di un Accordo di programma tra Regione, Comune e Ferrovie dello Stato; alcuni sono già stati completati, gli altri dovrebbero esserlo entro il 2009.

Inoltre il progetto Sfmr prevede la realizzazione di sette nuove fermate in ambito urbano, che ridisegnano il modo di spostarsi in città e dispongono di parcheggi d'interscambio per il traffico pubblico e privato su gomma: Porta Ovest sulla linea di Adria; Spinea, che sostituisce l'attuale fermata Asseggiano, sulla Castelfranco-Trento; Gazzera, Ospedale (davanti al nuovo complesso inaugurato recentemente) e Marocco sulla Treviso-Udine; Via Olimpia (davanti all'ex ospedale, nel centro cittadino, in un'area che non è servita dal tram) e Porta Est sulla Portogruaro-Trieste.

Riassetto della stazione di Mestre

La stazione di Mestre è un elemento centrale nel potenziamento del nodo ferroviario, ma anche nel riassetto urbano e della mobilità cittadina: oggi è in corso il restyling dell'esistente da parte di Grandi Stazioni spa, già programmato in Legge Obiettivo, ma è anche interessata dai lavori per la nuova linea tranviaria, che le passa sotto, in un tunnel lungo 250 metri.

La tranvia non solo consente consentendo l'interscambio con il sistema ferroviario, ma offre la possibilità di rivedere l'insieme dei collegamenti fra i due lati, così come il fronte stesso dell'edificio,

sia verso Mestre che, ci si augura, verso Marghera.

“Stiamo lavorando con Grandi Stazioni, Rfi e la Regione – rivela Enrico Mingardi – per raggiungere un Accordo di programma dove si definisca tutto il nuovo asse della stazione, che oggi ha ancora la connotazione di scalo di paese, mentre in realtà la stazione è cresciuta molto e con la metropolitana regionale diverrà un nodo ancora più importante.

Per questo – continua Mingardi – crediamo che vada allungato il fronte della stazione, se possibile con un'architettura diversa e più dignitosa dell'attuale, con spazi attrezzati (pensiline, tapis roulant ecc.), che facilitino i collegamenti interni e quelli verso le fermate del tram e degli autobus, oggi molto sacrificati”.

Inoltre il Comune chiede di dare spazio a migliori servizi ai passeggeri e migliorare l'operatività della stazione, separando il trasporto locale dalla lunga percorrenza, perché ci sono esigenze e attese completamente diverse.

In più si sta valutando la possibilità di ripensare il lato verso Marghera, oggi raggiungibile con un sottopasso, ampio ma non adeguato, per creare un secondo fronte che, insieme al tram, permette di attuare una riqualificazione urbana anche di questa parte di città; non solo, lo sdoppiamento della stazione è importante per recuperare e riunire i due contesti urbani, separati da un fascio di binari molto ampio, ricucendo così una frattura fra le due componenti principali della terraferma di Venezia, che è fisica e culturale insieme.

L'imbocco stradale e ferroviario al viadotto traslagunare

