

IL VALICO DI MESTRE

LA TANGENZIALE
STORIA, DISASTRI, FUTURO

Atti dei convegni
Centro Culturale Candiani
10 - 31 Maggio 2008, Mestre

a cura dell'Associazione CoCIT

PRESENTAZIONE

L. Zanella, Assessore alla Cultura del Comune di Venezia

Il *Valico di Mestre*: una mostra fotografica, due convegni, uno spettacolo teatrale, per mettere a tema una delle questioni più dibattute, sofferte e certamente non ancora risolte della nostra città. L'obiettivo è di mettere in luce la complessità storica e presente, la natura assolutamente contemporanea dei problemi e dei conflitti che hanno accompagnato, fin dall'inizio, la realizzazione di una infrastruttura viaria a sistema aperto, (il progetto iniziale lo prevedeva chiuso) destinata ad attraversare, sventrandola, una delle aree più urbanizzate del paese, per raccordare l'autostrada verso Padova con quella diretta a Trieste.

Progettata nel 1968, l'opera viene conclusa quattro anni più tardi.

Mestre, in pieno sviluppo demografico, socio economico ed urbanistico, sarà costretta a fare i conti con i costi e i danni non previsti o accuratamente occultati della veloce e vorace crescita.

La proposta dell'associazione CoCIT di indagare e approfondire i tanti aspetti della storia, dell'attualità e del futuro della tangenziale è stata accolta con forte convinzione dall'assessorato, che nel 2007 aveva già promosso la grande mostra *"Mestre Novecento, il secolo breve della città di terraferma"*, curata dall'arch. Giorgio Sarto, responsabile del Laboratorio Mestre Novecento, costituito al Candiani allo scopo di raccogliere documentazione, produrre ricerca ed elaborazioni sulle trasformazioni e le storie della città.

Gli atti qui pubblicati danno conto, tra l'altro, del ruolo fondamentale svolto da CoCIT, non solo nella lotta in difesa della salute degli abitanti e della qualità ambientale del nostro territorio, compromesse dal traffico devastante della tangenziale, ma anche e soprattutto nel salto di qualità che un conflitto agito in modo intelligente, non limitato allo sterile corpo a corpo della mera contrapposizione, produce a livello di consapevolezza, di confronto e di dibattito cittadino. E anche di risultati concreti nelle scelte operate dalle istituzioni.

STORIA TANGENZIALE

Mestre, storico nodo viario

GIANFRANCO BETTIN

(Laboratorio Città e Storia)

Buonasera, direi che possiamo cominciare.

Questo incontro, di natura storica, di approfondimento, ma anche molto di attualità, è parte di un ciclo dedicato alla tangenziale e che ruota intorno alla mostra fotografica e cartografica appena inaugurata al piano terra del Centro Candiani. E' una prima iniziativa, anche un po' sperimentale, per verificare le potenzialità di un certo approccio alla storia della città, insieme al Laboratorio Mestre '900, lo stesso che ha preparato la grande mostra sulla città del '900, un approccio che utilizzeremo per preparare il museo della città, che speriamo nei prossimi anni possa finalmente prendere concretamente forma. Un ciclo di iniziative promosse da questo strumento nuovo che l'Amministrazione si è data, mentre si prepara la realizzazione del Museo della Città, per affrontare via via, con una certa sistematicità, i problemi di natura storica aperti davanti a noi.

Problemi del presente, sia chiaro, sia per quanto di lontane vicende storiche sopravvive ancora oggi o oggi suscita interesse, sia per quanto è invece apertamente in campo, di fronte e attorno, dentro e addosso a noi, come questione insieme urgente e di rilievo storico .

Sul tema della tangenziale è stato, in verità, il Co.C.I.T. ad avere l'idea di discuterne un modo complessivo, appunto storico e attuale insieme. L'Amministrazione, insieme al Centro Candiani e poi alla Società Autostrade (che ringraziamo molto della collaborazione), l'ha poi fatta propria e ha promosso questo ciclo che si struttura in fasi diverse. Ho già detto della mostra fotografica, con immagini che sono in parte fotografie del presente, di Giorgio Bombieri, foto che non sono soltanto documentarie, ma anche interpretative. Sono, cioè, fotografie a forte valenza insieme espressiva, artistica e documentaria. Dal punto di vista documentario, specifico, è esposta insieme alle foto una cartografia che documenta l'evoluzione della tangenziale: come si è inserita e insediata stabilmente nella città e nella nostra vita. Una cartografia arricchita, in questo caso, di fotografie storiche, che erano entrate a far parte della grande messe di materiali confluiti solo in parte nella mostra "Mestre '900" curata da Giorgio Sarto.

E' una visione non certo schiacciata sull'oggi, su quel luogo comune del "disastro tangenziale", a cui pure, con un po' di ironia, abbiamo intitolato l'intera iniziativa, chiamandola "Il Valico di Mestre".

Il Valico di Mestre è l'espressione che molto spesso viene usata nei notiziari per gli automobilisti, tutte le mattine, anzi, tutto il giorno, quando parlano della situazione sulla tangenziale, come se si trattasse del Passo del Brennero o qualche altro, impervio, posto del genere. L'immagine dà l'idea di qualcosa di arduo da valicare, e certo tale è ormai la tangenziale nell'immaginario non solo locale, visto che il suo bacino di utenza è certo di scala internazionale.

L'idea che vogliamo suggerire è che, quando si parla di tangenziale, si parla di una infrastruttura che è diventata una struttura nel senso che essa non consente solo di attraversare un ambiente, ma lo modella, condiziona e definisce il mondo attorno a sé, e, più in generale, ha influenzato fortemente lo sviluppo della città.

Mestre è una città, questo è l'oggetto del dibattito di oggi, che da sempre, fin dalle origini, si è

configurata come nodo infrastrutturale di grande importanza, e di questa sua originaria vocazione nel bene e nel male ha sempre risentito. In questo senso, la tangenziale era come scritta nel suo destino, anche se si poteva far meglio, diciamo così.

Sappiamo cosa ha voluto e voglia dire, da anni, sopportare gli scarichi, l'impatto ambientale, lo stress di chi guida, lo stress di chi deve gestire la struttura. Da questo punto di vista, una cosa significativa, di cui credo poi parleremo, è che la tangenziale di Mestre è anche stata un grande campo di sperimentazione dei modelli di gestione in emergenza del traffico. Infatti, questa esperienza è ormai studiata in molte parti del mondo, per le ricerche, le applicazioni pratiche, l'innovazione tecnologica, l'innovazione, immagino, anche dello stesso paradigma con cui si gestisce il traffico. E' una delle cose centrali di cui discuteremo.

Un'altra sarà guardare la vicenda della tangenziale come un capitolo della grande storia della città e del territorio attorno alla città, segnato fortemente da questa vocazione precoce di crocevia e di luogo che sperimenta forme moderne di mobilità. In fondo, a Mestre abbiamo avuto una delle prime ferrovie italiane, uno dei primi tratti autostradali italiani, abbiamo avuto presto anche il tram, e adesso torneremo ad averlo. La città è, insomma, da sempre, un luogo di scambio tra terra e acqua, tra le grandi vie del nord est. E sarà così anche in futuro, tra porto, aeroporto, grandi assi viari vecchi e nuovi, con l'imminente realizzazione del passante, il nuovo collegamento con la Romea, tutto ciò segnerà anche il prossimo futuro, sperando che sia meno incasinato del passato recente.

Si poteva far meglio, si diceva, guardando a ritroso.

Magari parla un po' più in là, la tangenziale. Michele Casarin, che farà un primo intervento introduttivo, proprio su questi temi, in un libro importante sulla storia della città, pubblicato qualche anno fa, nel capitolo dedicato alla tangenziale riporta un brano scritto attorno agli anni di conclusione, di inaugurazione della tangenziale, da cui si capisce bene come chi l'ha realizzata sapesse benissimo che non la si stava piazzando in mezzo al deserto. Anzi, viene detto che correrà proprio a fianco dei condomini, cioè dentro la città. E' un po' un destino, questo, non solo delle infrastrutture locali. Se si legge il Piano Regolatore della zona industriale anche lì c'è scritto, in un famoso comma, che qui troveranno posto gli stabilimenti che emettono gas e polveri nocive alla salute umana, sapendo benissimo che anche tutto questo lo si stava piazzando dentro la città. La storia è andata così finora, e non si fa con i se. Quella futura, dunque, è meglio farla con progetti e visioni nuove.

Un secondo incontro, dopo quello odierno, guarderà di più al futuro, a cosa succederà, con tutti gli Enti interessati a questo tipo di prospettiva. Discuteremo su cosa succederà fra poco, quando il passante sarà completato, quale sarà l'impatto sulla città, sul territorio, eccetera.

Il 31 maggio, invece alla sera, al Teatro Ex Gil intitolato, ci sarà una rappresentazione teatrale sullo stesso tema della tangenziale, allestito da una compagnia teatrale di Mestre, un modo diverso di confrontarsi con questo tema, attraverso la narrazione.

Ripeto la scansione degli interventi:

Michele Casarin, che oltre ad essere il Direttore della Biblioteca Civica è anche uno storico di formazione, tra l'altro ha pubblicato questo testo che ha molte pagine interessanti sulla storia di Mestre nel suo rapporto con Venezia, e anche su questo aspetto in particolare.

Ci offrirà una chiave di lettura generale del rapporto tra tangenziale e città.

Giorgio Sarto, che appunto ha curato tra l'altro la grande mostra Mestre '900, proprio questo aspetto del rapporto della città, la sua vocazione infrastrutturale sullo sfondo storico e naturalmente in particolare nel nostro tempo, nei nostri anni.

L'Ingegnere Marco Cecchetto che ci racconterà un po' la tangenziale come oggetto, anche come oggetto e campo di sperimentazione, per l'appunto, una cosa che suscita molto interesse anche fuori d'Italia, non solo qua.

Diego Saccon del Co.C.I.T. dovrebbe raccontare dal punto di vista di chi ha visto crescere e arrivarci in casa praticamente, l'infrastruttura, come si vive a ridosso della tangenziale, con le molte esperienze che il Co.C.I.T. ha sviluppato per chiedere che intanto venga mitigato l'impatto e poi si pensi a una città in cui appunto, il problema del traffico non sia risolto come sempre, scaricando addosso a chi vive nei dintorni invece che gestirlo in una maniera più appropriata, più all'altezza dei tempi.

Darei ora la parola a Michele Casarin. Pensiamo di concludere un po' prima delle 20.00, grosso modo, il contributo alla discussione e alla riflessione che vorremmo dare.

MICHELE CASARIN

(Direttore Biblioteca Civica di Mestre)

Proverò a ragionare attorno ad alcune suggestioni che mi auguro possano risultare d'aiuto al confronto. Credo sia utile inquadrare l'argomento Tangenziale e la questione più ampia del rapporto tra la città - Mestre in particolare - e le infrastrutture di trasporto, la questione della mobilità, nel quadro della relazione simbiotica ed inevitabile tra Mestre e Venezia, tra la città antica e la terraferma.

Non è sufficiente dire che Mestre è da sempre una città il cui sviluppo, la sua vita ruota intorno alla questione del trasporto di persone e di cose, perché si rischierebbe di banalizzare, di semplificare eccessivamente e di accomunare questa storia alla storia di molte grandi città in cui inevitabilmente, anche solo per una questione di dimensione, il trasporto assume una dimensione rilevante sulla vita urbana.

Ribadisco che nel caso specifico la funzione del trasporto e della mobilità sono legate in modo indissolubile proprio a questo rapporto che, ripeto, definisco simbiotico ed inevitabile, tra queste due parti della città. Un rapporto secolare.

Senza soffermarsi troppo sul lontano passato, al quale lo stesso Gianfranco Bettin ha accennato, per quanto sarebbe interessante (ma richiederebbe l'intervento di uno storico dell'antichità) se si pensa all'incrocio affascinante di strade romane, ai Porti come Cavergnago e Bottenigo; basterà qui ricordare le tante ed importanti vie d'acqua da e per Venezia, l'arrivo rivoluzionario della ferrovia nell'800. Poi in avvio del '900 l'arrivo del tram, come ricordava sempre Bettin.

Tutte attività, esperienze, storie, in qualche caso memorie, in alcuni casi anche rimozioni, che costituiscono oggi il complesso palinsesto della città contemporanea, comunque lo si guardi, da uno dei centri di questa città o da uno dei suoi margini. Il palinsesto della città contemporanea che è quella che facciamo fatica a chiamare per una carenza lessicale, quella composta da Venezia e Mestre, Venezia più Mestre, mettetela un po' come volete.

Dicevo prima però che il '900 porta con se un'altra grande novità che è il progetto della città, cioè un progetto che cambia radicalmente questo territorio: Venezia reinventa se stessa, reinventa se stessa e si moltiplica, si duplica di fatto, diventando una città tripartita, costruita artificialmente attraverso alcune intuizioni geniali che proiettano e mantengono questa città tra le grandi città italiane ed europee.

Dicevo grandi intuizioni, intuizioni geniali: il turismo e la cultura per Venezia e i litorali, la grande industria e soprattutto il porto legato all'industria a Marghera e la funzione residenziale che poi diverrà molto più complessa e di supporto alle funzioni industriali a Mestre. Questo è un cambiamento epocale anche rispetto alla questione dei trasporti e della mobilità perché lega in modo strutturale il grande porto, la ferrovia alla grande industria, sia essa la grande industria di Porto Marghera o quella culturale e turistica di Venezia città antica.

E un passaggio determinante per il modo di guardare alla questione tangenziale e infrastrutture in generale. E' sarà così poi per tutto il '900, anche in coda del '900 e anche negli anni che stiamo vivendo, anni di transizione che non sono affatto terminati, verso qualcosa che è ancora difficile da percepire, da metabolizzare, persino da definire. Ed è in questo contesto, in questo quadro che la tangenziale assume un significato particolarmente pesante ed importante, al di là di aspetti pure importanti, che sono quelli legati alla percezione, di cui poco si parla ma che sono assolutamente affascinanti. Ne cito solo alcuni: la costruzione di questa infrastruttura all'interno della città - perché era già all'interno della città, come ricordava prima Bettin - genera nuove esperienze, delle esperienze completamente diverse legate alla percezione. Nelle grandi città americane o in Europa a Londra e a Parigi, la percezione della città è storicamente legata anche alla visione dall'alto; in Italia questa visione è scarsa e legata forse più ai secoli precedenti, ma completamente assente per le città moderne o quasi. Con questa opera si introduce una percezione assolutamente nuova che è quella legata ad esempio, all'attraversamento, al senso di attraversare fisicamente una città, e la cosa diventa ancora più affascinante perché il senso del passaggio del tempo si somma alla percezione della distanza, si somma e si fonde uno con l'altra, generando poi percezioni che sono assolutamente individuali, che sono fantasiose, che non devono per forza corrispondere alla realtà vera, ma generano un immaginario che è importantissimo poi anche nella relazione dell'individuo con la società.

Penso ai landmark, da noi non ci sono forse, oggi cominciano a vedersi, si comincia a vedere qualche edificio rappresentativo, ma il landmark non è solo questo: attraversare la tangenziale significa anche fare una mappa personale di come è fatta la città, creare una rete di punti di riferimento, che possono essere elementi di paesaggio, elementi naturali, colori, edifici rappresentativi, altre strade, e credo che anche questo sia assolutamente affascinante.

C'è chi negli anni '60 e '70 ha fatto degli studi bellissimi su questo, e mi riferisco agli studi americani - come quelli di Kevin Lynch - con la costruzione delle mappe mentali degli abitanti delle grandi città, fatte soprattutto a Chicago a Boston e in altre città americane.

E poi si potrebbe continuare con il rapporto tra individualità e società, la percezione del sé e dell'altro, la percezione dell'altro del sé. Cerco di spiegarmi meglio: ad esempio, chi vive in quest'area si costruisce anche una percezione di se stesso e del luogo in cui vive attraversando la tangenziale, si costruisce delle mappe, si costruisce delle dimensioni, e costruisce un sé anche attraverso il pensiero di che cosa penserà l'altro che non vive qui e che cosa immaginerà quest'altro che proviene per esempio da Milano, da Trieste o dall'estero, attraversando questa città, questa tangenziale.

Anche se forse ho sbagliato nel dire attraversando questa città, perché le percezioni sono più varie, mi è capitato personalmente di sentire delle osservazioni molto bizzarre: un giorno ero in macchina con una persona che non aveva certo una formazione legata all'urbanistica - ma questo non conta - e mi ha chiesto che paese era quello lì, guardando fuori dal finestrino, non aveva la più pallida idea di dove si trovasse o di quali dimensioni appartenessero a questo luogo. Sempre rispetto alla percezione, prima Bettin ricordava l'espressione (che poi è stata utilizzata per questa iniziativa) "valico" e ricordava i bollettini radiofonici. Dei bollettini radiofonici ricordo a memoria il messaggio "segnaliamo forti rallentamenti sulla tangenziale di Mestre in entrambe le direzioni a causa del traffico intenso": questo forse è il bollettino classico, nell'Italia contemporanea, che ama misurare in modo forse un po' masochistico anche la propria grandezza, i propri primati, anche attraverso le disfunzioni. Questo aspetto - una disfunzione e un disagio! - ha proiettato Mestre tra le grandi città italiane in quanto è l'unica ad avere il privilegio di essere tutti i giorni alla radio accanto alle tangenziali di Milano e al grande raccordo anulare di Roma. E questo genera compiacimento, però, c'è un aspetto estremamente buffo anche se è vero che in Italia se non hai questi aspetti negativi non riesci ad essere considerato grande. Torniamo adesso all'aspetto più strettamente storico: la tangenziale - poi ne parleranno diffusamente i due relatori che mi seguono - viene inaugurata il 3 settembre 1972, dopo due anni di lavori - due! - Ministro ai Lavori Pubblici Gullotti, il Sindaco a Venezia era Longo, che era succeduto a Favaretto Fisca che era all'inaugurazione nelle vesti di Presidente della Società Autostrade Venezia - Padova.

Ecco, questo avviene nel '72, ma rispetto a quanto detto poco fa, cioè al rapporto inevitabile tra la città antica e Mestre, a proposito soprattutto del progetto di città novecentesca, va sottolineato che la tangenziale arriva in coda ad una serie di opere importantissime che venivano realizzate al ritmo vertiginoso della crescita demografica, economica, culturale, urbana e quant'altro di questa città.

Opere imponenti che hanno cambiato il volto della città. Mi riferisco alla grande crescita e sviluppo della viabilità urbana interna: negli stessi anni della Venezia - Padova, 1930-1933, vengono edificati Piazzale Roma e il Ponte Littorio, poi Ponte della Libertà.

Penso poi allo sviluppo delle ferrovie e delle stazioni, allo sviluppo degli aeroporti, il Nicelli del

1926 con il prologo dell'idroscalo quindici anni prima, poi il Marco Polo nel '61, nello stesso anno del Marco Polo il raddoppio della Venezia – Padova (se non ricordo male), nel '54 la costruzione del cavalcavia di San Giuliano, nel '68 il raddoppio del cavalcavia Mestre – Marghera. Sto citando cose che non sono le stradine di quartiere, sono interventi pesantissimi.

Un cambiamento incredibile, di cui tra l'altro si aveva piena coscienza e che arrivava all'apice dell'esperienza novecentesca; mi riferisco all'inizio degli anni '70, gli anni delle rivolte studentesche quando alla facoltà di architettura a Venezia si discuteva molto animatamente di pianificazione urbanistica. E poi le lotte operaie, a Marghera soprattutto Potere Operaio.

Nel '71, tra l'altro, in piena costruzione della tangenziale, ci fu una crisi economica gravissima, che costrinse il Governo ad una forte politica deflazionistica, ma in fondo la costruzione della tangenziale non ne fu molto influenzata; fu realizzata nei tempi previsti, un lieve ritardo dovuto a qualche intoppo tecnico e burocratico, con uno spostamento in là di qualche mese, costo se non ricordo male, 11 miliardi di lire, 3 in più di quelli previsti. Ed ecco che quella che veniva chiamata "la metropolitana a cielo aperto" era stata realizzata, era realtà.

Era realtà, leggo, riferendomi sempre a quello che diceva prima Bettin, "lungo una zona tra le più fittamente urbane", perché qua oggi c'è molta retorica rispetto al territorio in cui viviamo e alla società in cui viviamo, parliamo molto di metropoli, ma più di trent'anni fa la città già era percepita nel modo in cui ora vi leggo: "la metropolitana a cielo aperto era realtà, lungo una zona tra le più fittamente urbane e metropolitane del nostro paese, intersecando alcune battutissime strade della stessa Mestre, quasi costantemente sfiorando per lunghi tratti popolosi rioni ed agglomerati industriali, il cui traffico stradale", (data anche l'infelice conformazione di Mestre, questo paesetto di nemmeno 20.000 anime una cinquantina di anni fa e fragorosa città di 210.000 abitanti in continua espansione oggi di, attraversata in lungo e in largo da linee ferroviarie) diceva, "il cui traffico stradale", conclude, "presenta difficoltà addirittura da capogiro". Opere e cambiamenti epocali che - adesso mi avvio a concludere - non possono non far pensare alla situazione odierna: al passante, al tram, all'S.F.M.R., all'alta velocità, all'alta capacità, alla Romea commerciale, alla Pedemontana, tutte cose (magari alcune cose si faranno alcune no, alcune sono state fatte, alcune sono in corso di realizzazione) che indicano un momento di grande fermento.

Differenze rispetto al passato ce ne sono tantissime, ma una in particolare è sostanziale e la dico senza polemica, come dato di fatto: tutte le opere di cui abbiamo parlato prima seguivano un progetto ed un'idea di città (anche se non voglio dire che tutto era programmato in modo specifico), adesso questo progetto non c'è, non c'è perché stiamo vivendo un momento di transizione, è finito il '900 e abbiamo iniziato una nuova fase che noi stessi facciamo fatica a percepire e definiamo con terminologie di soccorso, con immagini un po' di emergenza. Ma questo progetto manca e credo che sia, mi sbaglierò, la cosa più urgente per questa città, oggi e negli anni a venire.

GIORGIO SARTO

(Laboratorio Mestre Novecento)

La mia relazione si svolge secondo alcuni criteri di interpretazione e secondo una particolare modalità di presentazione.

a)- Rispetto al primo punto un tema come “Mestre storico nodo viario e la tangenziale” ritengo che debba essere trattato partendo dal tempo presente e da qui esplicitamente elaborando la ricerca documentale e l’interpretazione del passato. Da una parte abbiamo presente il problema tangenziale, ci interessa capire la sua origine ma anche le possibili soluzioni, quelle a lungo richieste, quella parzialmente in attuazione con il passante, quelle oggi proposte; dall’altra sappiamo che c’è un problema globale di governo del territorio che riguarda certo le strade, ma anche le altre infrastrutture e in generale i trasporti e la mobilità, a loro volta legati agli insediamenti e all’ambiente complessivo e anche questa coscienza del presente conferisce un orientamento, porta a una conseguente indagine storica. Oggi la principale questione di governo e di progettazione per una città sostenibile è condurre a una visione e finalità d’insieme, oltre che a una qualità e sostenibilità specifica, gli innumerevoli interventi settoriali che alla fine costituiscono la città che si vive. E’ per esempio evidente sia dalla documentazione storica, sia dagli effetti sperimentati, che la progettazione e la realizzazione della tangenziale ha obbedito a un solo intento, quello di collegare per la via più breve le autostrade, dando, come massima concessione l’accesso libero anche al traffico urbano. Oppure e più di recente la soluzione del passante è stata scelta settorialmente senza esplicitare un sostenibile assetto metropolitano al quale integrarlo, assetto che così rischia di diventare, come indicano alcuni progetti come Veneto city, una occasionale sommatoria di interventi indotti dal passante stesso. Queste consapevolezze dell’oggi portano quindi a considerare nel passato non solo le strade ma anche i loro diversi usi (per esempio con il tram o le filovie), il rapporto con le ferrovie, la relazione con gli insediamenti, ecc., ed è con queste diversi aspetti che procederà la relazione e l’apparato iconografico.

b)- Rispetto al secondo punto che riguarda la modalità di presentazione, questa relazione si articola in due parti, il presente testo e una sequenza di immagini con didascalia, riferite a documenti iconografici, provenienti dalla ricerca storica su molti archivi e da apposite elaborazioni su oltre un secolo di trasformazioni urbane prodotte nel laboratorio Mestre Novecento¹. La sequenza

¹ Il Laboratorio Mestre 900, che era stato costituito per continuare la ricerca e promuovere coordinamenti e collaborazioni sulla città di terraferma anche oltre la mostra dell’autunno 2007 al Candiani, nella prospettiva del costituendo museo del Novecento, era composto fino al 2007 da G. Sarto (curatore), C. Zanlorenzi e E. Barbiani; A. Loriggiola e M. Sanavia (operatori GIS); N. Consentino (autostorie associazioni) e L. Castagnaro (segreteria). La pubblicazione prodotta nell’occasione della mostra con i contributi di molti autori è *Mestre Novecento Il secolo breve della città di terraferma*, a cura di E. Barbiani e G. Sarto, Marsilio, Venezia 2007. Dopo il 2007 nel laboratorio, pur non strutturato da parte del Comune, sono state prodotte iniziative e in particolare sono stati elaborati approfondimenti sull’impianto documentale e geografico delle trasformazioni urbane da G. Sarto con l’ausilio di operatori GIS A. Loriggiola e L. Battistella che si sono succeduti in un contratto annuale junior reso disponibile dalla Fondazione di Venezia.

storica delle immagini commentate - fotografie, grafici e progetti, elaborazioni cartografiche - pur riferita al testo, può essere esaminata anche in modo indipendente, sia perchè lo svolgersi cronologico dei documenti e il commento ne permette una comprensione d'insieme, sia per l'efficacia comunicativa dei singoli documenti selezionati, molti dei quali costituiscono fonti inedite. Il periodo considerato in questa relazione va da fine Ottocento ai giorni nostri, comprendendo così l'arco temporale di formazione della città di terraferma rispetto a una situazione di partenza che restituisce in misura notevole l'assetto più antico, in forza della lentezza delle trasformazioni che precedono l'irrompere della modernità.

ASSETTI TERRITORIALI E STRADALI PIÙ ANTICHI E DI FINE OTTOCENTO

Anche se non è oggetto di questo intervento, la conoscenza delle vicende e assetti remoti - da quelli idrogeologici come paleoalvei o dossi formati da dilavazioni fluviali a quelli archeologici - alcuni elementi dei quali permangono o lasciano traccia, è essenziale e non possono essere ignorati da una cultura della tutela che superi la concezione della tabula rasa e della distruzione del passato, purtroppo prevalsa fino a qualche decennio fa e che a tratti continua a riemergere. Si sa che Mestre è stato ab antiquo luogo di passaggio e di scambio, con comunicazioni fluviali e portuali e con vie di terra. In epoca romana la via Annia e, verso Altino la Claudia Augusta diretta a nord, lasciano tracce, mentre parte del territorio metropolitano a ovest di Mestre è ancora segnato dal reticolo della centuriazione, ma non è sfuggito a modalità di urbanizzazione che lo hanno omologato al dilagante modello veneto. La carta archeologica (fig. 1) allegata al PAT dà conto di reperti puntuali e di zone di interesse archeologico in laguna e terraferma. Va incidentalmente detto che il Piano del centro storico di Mestre del 1989, esteso lungo il Canal Salso e forte Marghera fino alla laguna, prescrive per gli interventi l'indagine archeologica preventiva che si attua con un serio esame della documentazione pregressa e con saggi di scavo prima ancora della ovvia procedura di cantiere vigilata dalla competente Soprintendenza.

La rielaborazione cartografica riferita al 1888 (fig. 2) dà conto dell'assetto della terraferma verso la fine dell'Ottocento. Da una parte sono evidenti le caratteristiche storiche consolidate del territorio, dall'altra quello che ho sopra definito come l'imperioso irrompere della modernità: la prima fase della costruzione del campo trincerato con i tre forti disposti a ventaglio che si aggiungono a forte Marghera e soprattutto i nuovi rami ferroviari che si aggiungono alla Milano-Venezia in un sistema convergente su Mestre e Venezia, che, completato con le altre due linee, costituisce oggi (fig.65) una risorsa trasportistica ancora sottoutilizzata di scala nazionale, internazionale e locale. La rete stradale (cfr. anche fig. 3 e 60) locale e di connessione con gli altri paesi e con Padova e Treviso ricalca tracciati più antichi e il telaio delle strade regie postali ed è ancora oggi presente (strada del Brenta, miranese, castellana, del Terraglio, per San Donà; asse Malcontenta-Rana-via Cappuccina-piazza di Mestre) assieme ai punti di scambio terra-acqua tra entroterra e Venezia di piazza Barche, Fusina, Campalto.

ALL'INIZIO DEL NOVECENTO: RETI SU FERRO, NODO FERROVIARIO DI MESTRE, ORIGINI DI PORTO MARGHERA

Mi riferisco, sia rispetto alle ferrovie che alle strade, ai soli tracciati, dato che ovviamente assai diversi nel corso di un secolo sono i manufatti infrastrutturali, le tecnologie, i mezzi di trasporto, il ruolo ed entità delle modalità di trasporto. Dalle strade "carrabili" si passa alle "carreggiabili" e dall'innovazione ottocentesca della carreggiata in macadam a quella dell'asfaltatura (in alternativa è stata usata durante il periodo dell'autarchia la copertura in lastroni di calcestruzzo), che si diffonde lentamente a partire dagli anni Venti e Trenta del Novecento. Il trasporto su ferro prevale di gran lunga rispetto a quello su strada, sia per le merci - tanto più sulle lunghe e medie distanze - sia per i passeggeri che trovano anche in aggiunta un vantaggioso mezzo collettivo nelle tranvie urbane. Si veda a questo proposito (fig. 4) l'impressionante progetto del 1904 (inedito fino al ritrovamento e pubblicazione in "Mestre Novecento...", op. cit.) di un sistema interconnesso di trasporto pubblico su ferro tra le province di Treviso, Venezia, Padova e Vicenza, suggestiva prefigurazione di quel SFRM (Servizio ferroviario metropolitano regionale) in corso di faticosa attuazione oggi, dopo quasi mezzo secolo di prevalenza del trasporto su gomma e della mobilità individuale .

Dopo l'istituzione nel 1905 delle Ferrovie dello stato (in precedenza l'esercizio della rete adriatica era in concessione alla Società italiana per le strade ferrate meridionali) viene deciso il potenziamento della stazione e del nodo di Mestre come caposaldo della rete del nord est. Il relativo Piano regolatore (fig. 5) determina il grande parco ferroviario che verrà sempre più ampliato, assieme alla stazione, in particolare dopo la fondazione e sviluppo di Porto Marghera (fig. 8,61,62). Questa scelta incide profondamente nella modernizzazione e crescita di Mestre (fig. 7), determinando tra l'altro la saldatura tra il centro e la stazione con l'insediamento a partire dal 1910 di oltre 640 alloggi per ferrovieri, intervento che conferma l'espansione urbana di Mestre in direzione nord-sud. Non solo, ma il piano del 1908 si salda al primo progetto di Venezia su Porto Marghera (1904-1908) perché disegna in dettaglio - fino agli espropri e come porto per il carbone che era di preminente interesse per le ferrovie - proprio quel bacino in terraferma collegato alla Marittima dal nuovo "canale di grande navigazione" che ne costituiva il primo atto. (fig 6).

IDEA E REALIZZAZIONE DELLE PRIME AUTOSTRADE E GRANDI APPALTI

Mentre rimane saldo il primato del trasporto ferroviario (fig. 10-12), appaiono negli anni Venti proposte di nuove strade, come quella diagrammatica, pubblicata dalla Camera di commercio e industria di Milano, della "Strada permanente diretta Milano-Venezia" (fig. 9), con la carreggiata centrale asfaltata e due controstrade laterali di cui una per linee e condotti tecnologici e l'altra alberata per circolazione locale. Si tratta di schemi di curiosa ingenuità tecnica e che tendono ad anticipare scenari di grandi opere rispetto alle quali manca ancora la domanda, tant'è che

in quegli anni gli autoveicoli non arrivano su scala nazionale a centomila, quanti in un giorno transiteranno sulla tangenziale di Mestre saturo. Analogamente nasce in questi anni l'idea delle autostrade, cioè di arterie riservate a veicoli che pagano un pedaggio che dovrebbe alla fine ripagare il concessionario dello stato della realizzazione dell'infrastruttura e della sua gestione. Il punto è che alcune autostrade tra gli anni venti e trenta si realizzano davvero, sia pure in tratte con maggiore ma pur sempre esiguo traffico, ma in perdita, e in forza dell'appoggio dello stato, dato il peso propagandistico loro attribuito dal regime fascista. Esemplare è la vicenda dell'ing. Pietro Puricelli, "inventore" delle autostrade, strettamente legato a Mussolini, realizzatore della Milano-Laghi terminata nel 1924, proponente di una colossale rete europea di 37.150 chilometri (fig. 21), ma soprattutto il maggiore appaltatore stradale d'Italia, con la sua impresa di manutenzione e costruzione che riceve appalti dallo stato in tutto il paese (fig.20,22).

AUTOSTRADA VENEZIA-PADOVA: CONTESTO DELLA "GRANDE VENEZIA", PROGETTO E REALIZZAZIONE

La Società delle autostrade di Venezia e Padova viene costituita nel 1928 e il progetto della nuova arteria a pedaggio si realizza tra il 1930 e il 1933 (fig. 13 - 19). L'autostrada è in ordine di tempo la settima costruita in Italia, preceduta dalla Torino- Milano del 1932 e coeva della Firenze-mare inaugurata qualche mese prima. Il rettilineo asfaltato di 24 chilometri tra i due caselli si collega con Venezia attraverso il nuovo ponte "autostradale" translagunare (ove la tramvia prevista nel progetto iniziale viene sostituita dalla modernissima filovia) e con Porto Marghera, già servita però per le merci da imponenti derivazioni ferroviarie (fig.61). Nel bel padiglione rivestito in alluminio progettato dall'architetto Brenno Del Giudice e costruito alla fiera di Padova per esporre le realizzazioni di Porto Marghera vi sono anche i pannelli sull'autostrada per indicare la globalità del progetto che fin dall'inizio del secolo era stato chiamato della "grande Venezia". Si tratta di un disegno pianificato anche con modalità marcatamente autoritarie che non solo ha stabilito e attuato l'assetto della zona portuale industriale e del quartiere urbano, ma ha anche definito, dopo un importante concorso a livello nazionale, un piano complessivo per Mestre (fig.25)che abbinava ad un insediamento che cresceva su assi disposti in direzione nord sud - da Marghera a Carpenedo - per oltre cinque chilometri, una nuova direttrice di espansione verso la laguna, che lascia come sola indiretta eredità i due grandi quartieri del Villaggio San Marco e del CEP di Campalto. Questa città non realizzata per 200.000 abitanti che era allora chiamata "Nuova Venezia", va considerata con interesse anche per la centralità attribuita alla maglia stradale che conforma la città e alla viabilità extraurbana. Sta di fatto, come si vede dalle elaborazioni cartografiche sulle trasformazioni avvenute fino all'inizio degli anni Trenta e Quaranta (fig. 61) che tra le due guerre si è formata una prima "grande città" di quasi 80.000 abitanti che precede la grande città dei 200.000 cresciuta nelle varie fasi del secondo dopoguerra e fino ai giorni nostri.

STRADE URBANE ED EXTRAURBANE, L'AEROPORTO IN TERRAFERMA, TRASFORMAZIONI DEL TRASPORTO PUBBLICO NEI PRIMI DECENNI DEL SECONDO DOPOGUERRA

Negli anni Cinquanta si realizza il tratto della strada Romea verso laguna, si raddoppia l'autostrada Venezia-Padova (fig. 26) e vengono realizzati il raccordo di San Giuliano e la circonvallazione est (fig.27). Nel 1960 è inaugurato l'aeroporto Marco Polo costruito sulle barene di Tessera (fig.28). La scelta economica e politica dello sviluppo della motorizzazione di massa e della rete stradale e autostradale (fig.29) caratterizza in particolare gli anni Sessanta. La concentrazione unilaterale delle risorse sulle autostrade porterà a un primo freno nel 1971 e nel 1975 al divieto di costruire nuove autostrade (legge 482/1975). Cresce la competizione del trasporto merci e persone su gomma rispetto alla ferrovia. A Mestre, a livello del trasporto pubblico urbano ed extraurbano, dopo la sostituzione negli anni Trenta del sistema tranviario con quello filoviario combinato ad autobus (fig. 31, 32), dagli anni Settanta sono smaltellate anche le filovie in favore dell'automobilistico e il traffico privato attraversa senza limitazioni la città.

LA TANGENZIALE: DAL PIANO REGOLATORE, AL PROGETTO E REALIZZAZIONE

Il Piano regolatore di Venezia, redatto nel 1959 e approvato nel 1962 (fig.33) - e pure il Piano intercomunale (fig.34) - che non ha valore normativo - prevede la tangenziale autostradale ovest di raccordo tra le autostrade, connessa pure con la Romea, la circonvallazione est e l'aeroporto. E' evidente nel PRG che il tracciato, per seguire la via più breve, non è tangente ma secante l'insediamento urbano esistente e quello previsto in espansione dal piano stesso; non solo, ma la Variante del 1965 per attuare la legge n. 167 sull'edilizia economica e popolare e le varianti successive ampliaranno le zone di espansione ad ovest, rendendo ancora più interna alla città l'autostrada e più grave e dannosa la scelta. Verso la fine degli anni Sessanta si realizzano anche i raccordi dell'autostrada Padova-Venezia con la Romea e il potenziato cavalcavia di Mestre e Marghera, mentre l'autostrada in costruzione per successivi stralci funzionali da Palmanova verso Trieste e Udine si avvicina anche Mestre (fig. 35-38).

Nel 1960, prima dell'approvazione del Piano regolatore, era stato redatto un primo progetto di massima della tangenziale autostradale da parte dell'ing. E. Galletti, basato sul criterio di autostrada chiusa accessibile solo con caselli e di complanari con libero accesso affiancate all'asse autostradale ma da esso separate (fig.39-41). Dopo questo antefatto inedito che qui si pubblica nella rassegna dei documenti, viene redatto nel 1968 il progetto "Autostrada tangenziale ovest di Mestre" (fig. 42-43). Il progetto attua l'indicazione di tracciato del PRG che attraversa il settore ovest di Mestre con le pesanti conseguenze per l'insediamento urbano già allora prevedibili e poi sperimentate fino ai giorni nostri. Tale progetto è stato realizzato con le caratteristiche di autostrada aperta, percorribile sia dal traffico di scorrimento che da quello urbano e le complanari

previste in origine non sono state attuate per l'opposizione della cittadinanza e del comune all'aumento dell'impatto dell'infrastruttura e lo stesso è avvenuto a maggior ragione rispetto ai tentativi di raddoppiarla in sopraelevata. Gli svincoli sono più contenuti rispetto al progetto del 1960 sopra riportato. I raccordi con le strade principali avvengono prevalentemente attraverso rotonde a raso e lo svincolo più invasivo è quello del Terraglio, che oggi, dopo la realizzazione del passante autostradale, è stato ulteriormente integrato verso Zelarino. Va ricordato che la cittadinanza e il comune hanno sempre preteso che la tangenziale, tanto più quando negli anni Ottanta aveva ancora margini tecnici lontani dalla saturazione, assorbisse il pesante attraversamento veicolare delle aree centrali di Mestre - per le quali si prospettavano finalmente operazioni di pedonalizzazione, limitazione del traffico e incremento del trasporto pubblico. Il secondo obiettivo è stato quello del progressivo spostamento delle barriere per ampliare il tratto aperto al traffico locale e metropolitano; utilizzando i provvedimenti sui mondiali di calcio del 1990, nel 1989 la giunta Casellati ottenne lo spostamento della barriera oltre Bazzera e la realizzazione della bretella per l'aeroporto. Con l'attuazione del passante si è già detto che l'uso urbano e la riconversione ambientale diventa possibile e necessaria, in un quadro in cui il Comune riprenda un ruolo progettuale che si estenda dal massimo uso del SFRM alla strada dei bivi. L'arteria però continua a far capo ai gestori autostradali che ne introitano il pedaggio virtuale. Si riporta nella rassegna storica di documenti anche un elaborato per gli espropri. L'individuazione e la pubblicazione anche di elaborati tecnici inediti come questo - che è stata una delle caratteristiche e novità del progetto Mestre Novecento - dà maggior conto dei processi reali di intervento nel territorio e ne spiega alcuni effetti. L'area espropriata - indicata in rosso - ha compreso anche zone laterali esterne all'ingombro della tangenziale in previsione delle corsie complanari, poi non realizzate. L'autostrada tangenziale viene inaugurata il 21 agosto 1972 dopo due anni di lavoro. La documentazione fotografica dà conto dei vari stadi di avanzamento e registra nella sua ineccepibile precisione tecnica e in alcune inquadrature anche messaggi emotivi come l'enormità del manufatto che avanza sventrando alcune parti dell'insediamento e segnandolo comunque profondamente in tutto il suo percorso (fig. 44-53).

Permettete ora una considerazione incidentale che riguarda la tenace ricerca sugli archivi e sulle fonti dirette svolta nell'ambito del progetto Mestre Novecento per ricostruire la storia delle trasformazioni della terraferma e che riguarda la stessa articolazione di questa relazione che presenta come essenziale la sequenza di documenti. Il progetto originale e le importanti fotografie dei lavori sull'autostrada, ma anche l'analogo e ormai storico materiale sulla tangenziale proviene da un archivio della Società che è stato fatto riordinare rapidamente e anche su nostra sollecitazione dall'amministratore delegato Lino Brentan sotto la vigilanza della Soprintendenza archivistica, rendendolo così disponibile. In un'altra circostanza abbiamo salvato l'archivio Fertimont che rischiava la distruzione. Vorrei richiamare l'importanza culturale e, come si dice nel mondo anglosassone, civile degli archivi, in particolare di quelli tecnici, di solito poco considerati dagli studiosi e invece essenziali per costruire una storia ancorata alle fonti dirette e adeguata alla complessità e pluralità delle componenti che costituiscono la città. Per quel che riguarda la vicenda delle alternative

alla tangenziale, l'emendamento del 1990 inserito nel Piano regionale dei trasporti indicava di confrontare tracciati alternativi. Questa necessità di individuare alternative sostenibili è stato riproposto per iniziativa della Provincia e del Comune fin dal 1993 ed è stata oggetto di una scelta iniziale a favore del tracciato dei bivi nel Progetto preliminare di piano territoriale provinciale approvato dal Consiglio nel 1995 e di uno studio al quale aveva inizialmente partecipato anche la Regione (fig. 58). In seguito Regione e Governo nell'accordo del 1997 optano per il passante ripetono la stessa scelta nell'accordo del del 2001, fino all'approvazione finale nel 2003.

L'INCOMPIUTA DELLA STAZIONE DI MESTRE E CENTRALITÀ DEL SFRM

Ritornando all'assunto iniziale di non trattare solo di strade ma di avere uno sguardo più largo, ho ritenuto opportuno richiamare la questione irrisolta della stazione del grande nodo ferroviario di Mestre e del suo rapporto con la città e della grande occasione che si sta perdendo se non si indirizzano a una grande operazione di riqualificazione urbana e di unione tra Mestre e Marghera sei rilevantissimi interventi, compreso il passaggio del tram, prossimi all'attuazione nelle aree della stazione e nelle zone limitrofe (fig.54-57). Nella stessa logica di considerare i progetti davvero strategici per promuovere una mobilità sostenibile che possa migliorare anche l'assetto complessivo della città di terraferma e dell'ampia area metropolitana ora investita settorialmente dal passante, è necessario rilevare ancora la centralità del Sistema ferroviario regionale metropolitano (fig.59). Prefigurato nel Piano regionale dei trasporti del 1989/90, oggetto nel 1994 di una prima richiesta di finanziamento statale da parte della Regione (Giunta Pupillo), il progetto di utilizzare le linee ferroviarie e la loro capacità di trasporto per la mobilità metropolitana nell'area centrale del Veneto ha avuto gravi ritardi nell'attuazione, in quanto è stata sottovalutata la sua necessità ed efficacia, continuando a privilegiare la corsa per nuove infrastrutture stradali e la mobilità su gomma. Il sistema - già sperimentato da decenni in molte città europee che anche così si sono salvate dalla congestione e dall'inquinamento - è ora in attuazione - alimentato anche dai finanziamenti della legge n. 211/92 sulle metropolitane e tramvie - per la sua prima fase che utilizza tra l'altro la formidabile e diretta convergenza su Mestre e Venezia dei cinque rami ferroviari. Questa relazione si chiude con un piccolo atlante commentato che richiama temi trattati in relazione riportando alcune elaborazioni su trasformazioni urbane di settore o più generali, relative a singoli periodi o all'arco temporale che va dal 1888 ai giorni nostri, che ho prodotto nel Laboratorio Mestre Novecento con l'ausilio degli operatori GIS citati nella rassegna documentale.

Si tratta in sintesi della rappresentazione della rete stradale di fine Ottocento (fig.60), delle trasformazioni urbane dal 1910 al 1931 e dal 1954 al 1968 (fig.61,62), della rappresentazione della rete stradale dal 1954 al 1978 (fig.63), della sintesi storica dell'edificato dal 1888 al 2004 (fig.64), della rete ferroviaria e della rete stradale dal 1888 al 2008 (fig.65,66).

SEQUENZA STORICA DOCUMENTI

TANGENZIALE DI MESTRE E VICENDA STORICA DELLE INFRASTRUTTURE DI MOBILITA' IN TERRAFERMA: RASSEGNA DOCUMENTI



1. Carta archeologica della terraferma. Questa carta, redatta dalla Soprintendenza archeologica e allegata nel 2009 al Piano di assetto territoriale (PAT) di Venezia, indica le aree di maggiore interesse archeologico (in colore verde si vede la zona verso Altino – la cui conoscenza e ampiezza è stata di recente arricchita in modo straordinario dal telerilevamento - e il centro storico di Mestre) e i ritrovamenti puntuali in terraferma. In questo stralcio sono omessi i numerosi ritrovamenti nell'area lagunare, ove sono evidenziate in colore celeste le zone a rischio archeologico, alcune delle quali lambiscono la terraferma. La linea continua indica il tracciato dell'antica via Annia, che corrisponde per un tratto all'attuale Via Orlanda. Il tracciato dell'Annia proseguiva verso sud ovest in direzione della Rana, passando ad occidente dell'attuale forte Marghera, ed era ricalcato nella zona dei Bottenighi da una strada che le prime carte I.G.M. denominano "Antica via Orlanda", cancellata completamente dalla costruzione di Porto Marghera negli anni venti del Novecento. Nella zona di via Torino la traccia dell'Annia corrisponde alla via Ticozzi, traversa di via Torino che fiancheggia ad est la sede de "Il Gazzettino".



2. Assetto del territorio mestrino a fine Ottocento, sulla base della cartografia d'impianto IGM del 1887/88 con evidenziato in colore l'uso del suolo. Si noti la rilevanza dell'infrastrutturazione ferroviaria che si sovrappone imperiosamente al consolidato assetto storico ambientale - ma pure importante è il nascente campo trincerato di Mestre, deciso dal Ministero della guerra a difesa della piazza di Venezia, che risulta censurato in questa carta e i cui primi tre forti disposti ad arco attorno a forte Marghera abbiamo perciò indicato, così come lo stesso forte Marghera, con contorni tratteggiati - in un territorio che ancora conserva l'assetto ambientale e storico più antico di acque (laguna, fiumi e altri corsi d'acqua, vasta zona umida in terraferma che verrà bonificata negli anni venti e trenta del Novecento), boschi, prati, seminativi, centro storico di Mestre, nuclei minori ed edifici sparsi. La rete viaria principale che conduce a Mestre comprende la strada da Padova a Fusina e Mestre, la Miranese e la Castellana, il Terraglio, la via per San Donà che dal Terraglio e Carpendo attraversa Favaro e Dese. Questa carta va confrontata con quella di fig.60 che mette in evidenza la rete stradale principale e secondaria nel 1888 e gli insediamenti e manufatti storici.

Mappa IGM rielaborata da G. Sarto con informatizzazione di A. Loriggiola, pubblicata in: "Mestre Novecento Il secolo breve della città di terraferma", a cura di E. Barbiani e G. Sarto, Marsilio ed., Venezia 2007; "Il Passante di Mestre", a cura di P. Feltrin e M. Zanta, Venezia 2008; "Dall'antico bosco Brombeo al nuovo bosco di Marghera", a cura di G. Sarto, Cicero ed., Venezia, 2009.



3. *Mestre nel periodo della prima guerra, "fotopiano" composto dall'ing. Giorgio Francesconi con collage di fotografie da dirigibile.*

Questa immagine è la prima ripresa dal cielo di tipo zenitale (costruita empiricamente quasi di sicuro adattando vari fotogrammi su una cartografia IGM) di Mestre ad oggi scoperta e pubblicata. Essa, oltre a documentare situazioni di guerra - come le grandi croci tracciate sopra i tetti delle due caserme (quella di via Garibaldi a nord e quella di via Miranese a sud-ovest) indicate perciò come ospedali, oppure l'allora modernissima lavanderia meccanica militare costruita nel 1916 in soli sei mesi dal "genio della fortezza" e ancora il panificio militare con 60 forni

collegato alla ferrovia - mostra le direttrici nord-sud di espansione della città: quella a nord del centro operata con la scelta municipale del 1878 di collegarlo a Carpenedo realizzando Viale Garibaldi, e quella a sud del centro che lo connette alla stazione, in seguito alla scelta nazionale del 1905-1910 di potenziare Mestre come parco e nodo ferroviario del nord est e di costruire oltre 640 alloggi per ferrovieri appunto tra il centro e la stazione.

Sono evidenti le strade di connessione con l'ambito extraurbano: verso sud la via Cappuccina conduce alla Rana e alla strada del Brenta verso Padova; verso ovest la strada Miranese per Mirano e Padova e la Castellana per Castelfranco-Bassano-Trento; verso nord il Terraglio per Treviso-Udine; ancora più a nord alla fine del viale Garibaldi, a Carpendo, la via San Donà - connessa al Terraglio da via Trezzo - conduce verso ovest al Veneto orientale; ad est la via Forte Marghera lungo il canal Salso porta all'imbarco San Giuliano-Venezia.

*Archivio ing. Giorgio Francesconi, proprietà Giancarlo Francesconi, reperita nel 1984 da G. Sarto. Documento pubblicato in "Mestre Novecento..." op. cit.**

ALL'INIZIO DEL NOVECENTO: RETI SU FERRO, NODO FERROVIARIO DI MESTRE, ORIGINI DI PORTO MARGHERA'

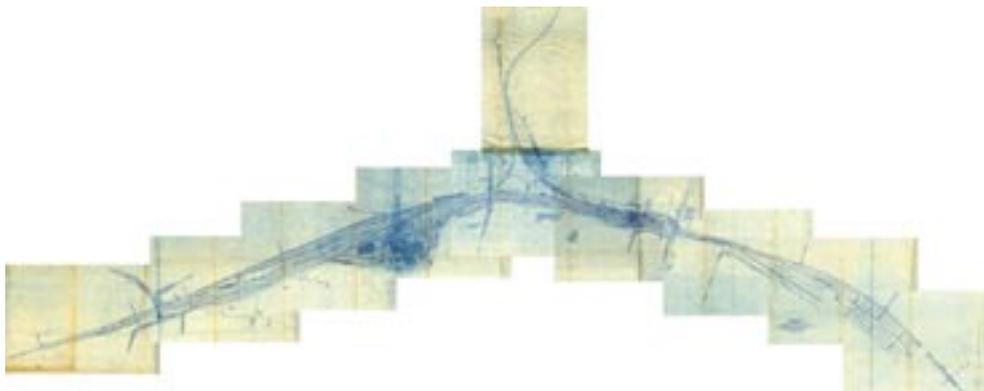


4. 1904. Pianta schematica topografica delle tramvie elettriche trevigiane provinciali ed interprovinciali.

Questo straordinario progetto prefigura all'inizio del Novecento un vero sistema metropolitano su ferro tra le province di Treviso, Venezia e Padova, integrato agli assi ferroviari e alle tramvie esistenti ed esteso anche alla fascia pedemontana vicentina. All'inizio del secolo e fino agli anni Trenta il trasporto su ferro è competitivo, tanto che molte tramvie sono costruite e gestite da società private. Questo progetto tiene accuratamente conto dello stato di fatto, comprese le linee tramviarie che fanno capo a Mestre, e lo integra con nuove linee,

in modo da configurare una rete gerarchizzata e capillare di trasporto pubblico.

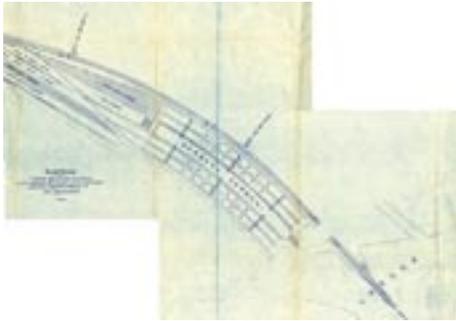
*Laboratorio Mestre 900 da collezione C. Giacomini. Documento pubblicato in Mestre Novecento...op. cit.**



5. 1908. Ferrovie dello stato, linea Milano-Venezia. Stazione di Mestre. Piano Regolatore. Ampliamento e sistemazione generale, planimetria.

Dopo l'istituzione nel 1905 delle Ferrovie dello Stato, viene deciso il potenziamento del nodo di Mestre, in relazione alla rete del Nord-est, elaborando il relativo Piano regolatore che prevede anche il nuovo Parco ferroviario, che verrà progressivamente ampliato, assieme alla stazione, in particolare dopo la fondazione e lo sviluppo di Porto Marghera.

*Laboratorio Mestre 900 da Archivio Compartimento ferroviario di Venezia. Documento pubblicato in "Mestre Novecento..." op. cit.**



6. 1908. *Ferrovie dello Stato, Linea Milano-Venezia. Stazione di Mestre. Piano Regolatore. Ampliamento e sistemazione generale, dettaglio della nuova darsena del carbone ai Bottenighi.*

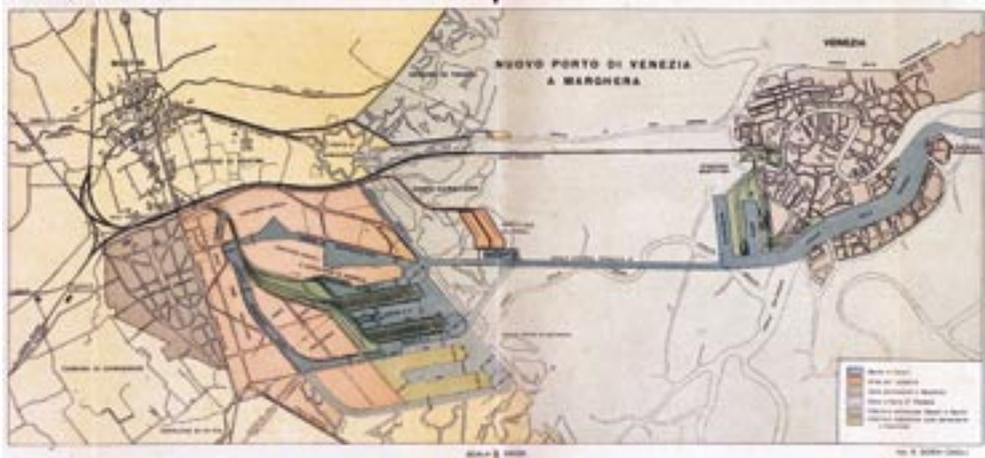
Il particolare – inedito, come il completo e sopra riportato Piano regolatore della stazione di cui fa parte fino alla scoperta e pubblicazione in “Mestre Novecento” – mostra che furono le Ferrovie dello Stato a elaborare il progetto per il “Bacino sussidiario del porto di Venezia in terraferma”, deciso a livello locale e nazionale fin dal 1904 e inserito nel Piano Regolatore del Porto di Venezia definitivamente approvato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici nel 1908

assieme al connesso canale di collegamento con la Marittima. Poiché il nuovo bacino portuale collegato alla stazione e parco ferroviario di Mestre ricadeva entro la seconda e terza zona di servitù militare di forte Marghera, ottenne il nulla osta da parte del ministero della guerra e furono espropriati i terreni necessari per realizzarlo. Mentre il canale fu subito scavato, il completamento e modifica del bacino furono assorbiti nel nuovo progetto del 1917 per Porto Marghera, la cui costruzione iniziò nel 1919.

Laboratorio Mestre 900 da Archivio Compartimento ferroviario di Venezia. Documento pubblicato in “Mestre Novecento...” op. cit..*



7. Di fronte alla potenziata stazione di Mestre viene costruito nel 1907 il “Garage International Marcon e C.”, propagandato come “il più moderno auto garage d’Italia”, pregevole opera architettonica di Giuseppe Torres. Questa innovativa struttura dotata di servizi risolve l’accesso a Venezia, attraverso la ferrovia, dell’élite che arriva in automobile. Solo successivamente verranno edificati anche garage a Piazza Barche e a San Giuliano, dove arrivava il tram e c’era l’imbarco per Venezia. Al posto dell’opera abbattuta dell’architetto Torres è stato costruito l’hotel Plaza e adiacenti edifici; il portone in legno, inquadrato da un telaio vetrato a scacchiera e con sovrastante arcone, che era l’unica testimonianza residuale dell’ingresso posteriore del Marcon è stato proprio di recente demolito, evidenziando quanto sia ancora limitata nelle procedure correnti e nelle modalità di intervento la conoscenza e il rispetto della storia della città.

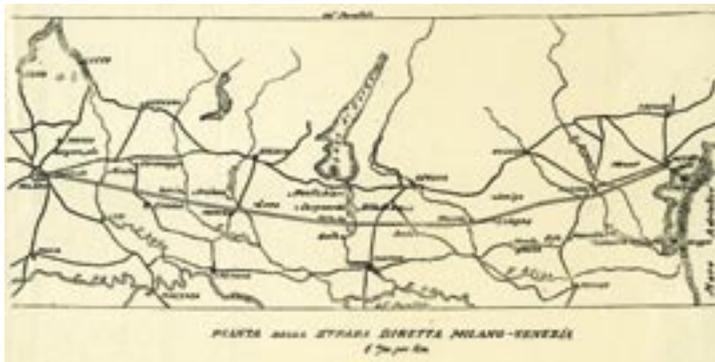
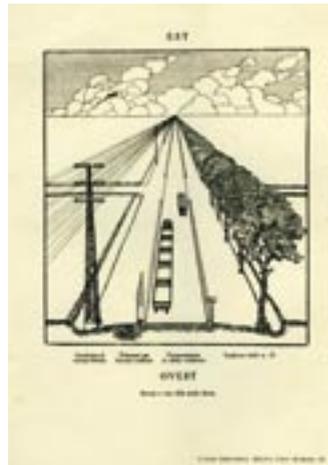


8. 1922. Nuovo porto di Venezia a Marghera, Ing E. Coen-Cagli.

Dopo i prodromi del "Progetto Marghera" concepito e parzialmente attuato nel primo decennio del Novecento - accompagnato anzi preceduto da una analoga impresa ad Antivari in Montenegro da parte di molti degli stessi protagonisti di Porto Marghera come Volpi, Foscari e l'ing. Coen Cagli - nel 1917 viene approvato il progetto del porto e della zona industriale, nonché del quartiere urbano, di Marghera. Acquisizioni ed espropri, assegnazione delle aree e primi impianti vengono attuati a partire dal 1919. La planimetria dell'ing E. Coen-Cagli, allegata al decreto del 1917 riporta in questa rielaborazione i primi insediamenti industriali realizzati. Si notino in particolare le poderose derivazioni ferroviarie a servizio delle banchine portuali e industriali.

Laboratorio Mestre 900 da Archivio Ente zona industriale.

PRODROMI DELLA MILANO-VENEZIA

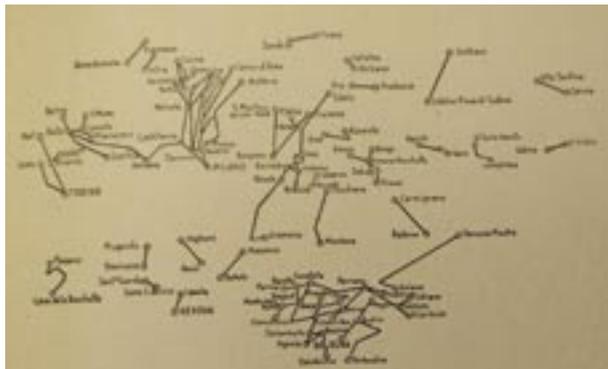


9. 1921. Camera di Commercio e Industria di Milano. "Proposta di Strada permanente diretta Milano-Venezia", Milano 1921. Fascicolo a stampa.

Questo primo progetto di un asse stradale continuo tra Milano e Venezia prevede un tracciato intermedio tra la Statale 11 e la Cremona-Mantova-Rovigo, avvicinandosi all' attuale tracciato autostradale solo tra Padova e Mestre. La sezione larga 20 metri ha una carreggiata centrale con l'allora innovativa asfaltatura, dove si ipotizzavano tra l'altro convogli per trasporto merci composti da motrici e più rimorchi, che venivano valutati competitivi, con un semplicistico conto sul costo per tonnellata/chilometro rispetto alla ferrovia (della quale si assumeva assai impropriamente, non esistendo su strada la guida vincolata che è indispensabile ai convogli, la modalità a più rimorchi); delle due controstrade di circolazione e connessione locale, una è fittamente alberata, mentre l'altra è "tecnologica", con elettrodotto aereo e due tubazioni interrato, l'una per il trasporto di benzina e l'altra di carbone flottante. L'effettivo progetto della Venezia-Padova viene redatto nel 1928, appena costituita la Società delle Autostrade di Venezia e Padova.

Laboratorio Mestre 900 da Archivio Provincia di Venezia e collezione C. Zanlorenzi. Documento pubblicato in "Mestre Novecento..." op. cit*.

FERROVIE DELLO STATO E TRATTE IN CONCESSIONE NEGLI ANNI '20

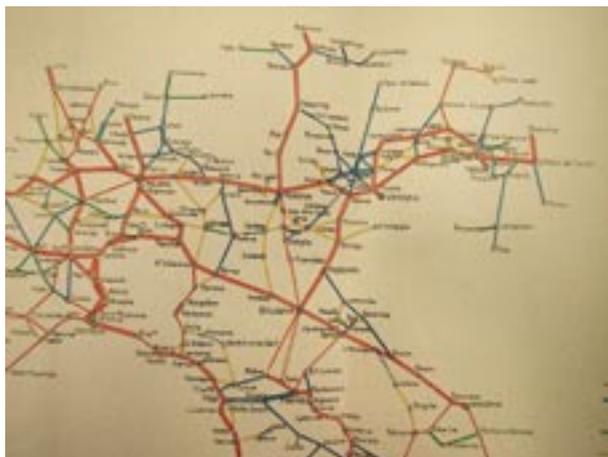


10. 1926. *Tratte ferroviarie in gestione privata nel 1926.*

Come si vede, le linee sono numerose e diffuse e nell'area emiliana emerge la rete più fitta ed interconnessa. La convenienza anche per l'imprenditoria privata di gestire su concessione delle ferrovie dello stato - che hanno l'assoluto primato del trasporto merci e passeggeri - e investire sul trasporto pubblico su ferro a breve distanza

caratterizza l'inizio (cfr. fig. 3) e la prima metà del Novecento fino alla seconda guerra e verrà progressivamente meno prima con l'affermarsi del trasporto collettivo su gomma e poi, nel secondo dopoguerra, della motorizzazione individuale.

Ministero delle comunicazioni, Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, Relazione per l'anno finanziario 1925-26. Biblioteca centrale delle Ferrovie dello Stato.

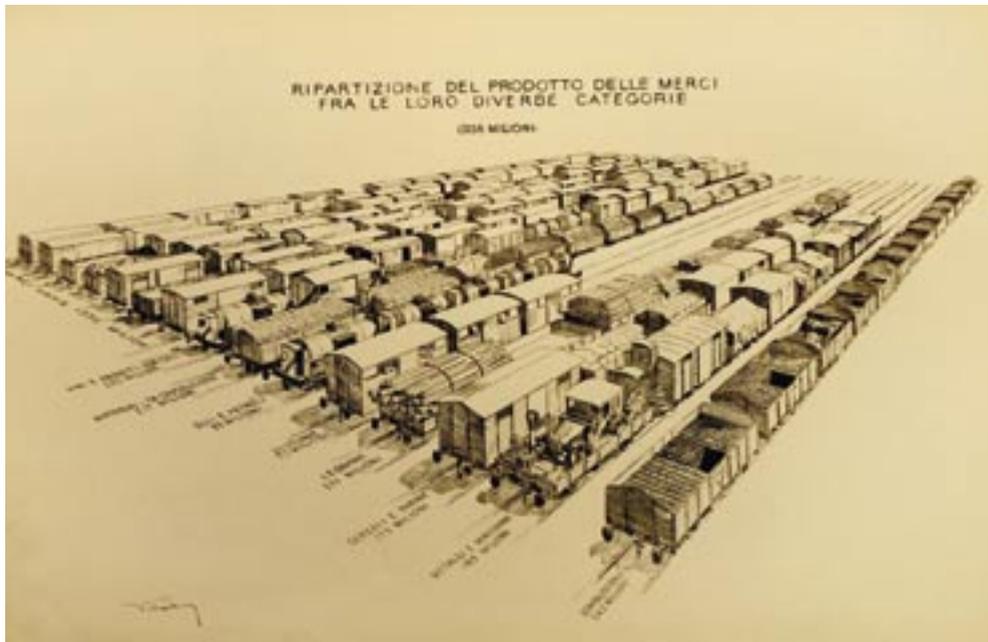


11. 1926. *La rete ferroviaria nell'Italia centrale e settentrionale nel 1926.*

Si noti che la rete principale e secondaria è consistente e diffusa, costituendo il trasporto ferroviario di merci e passeggeri l'ossatura fondamentale e senza alternative prima dello sviluppo della motorizzazione su strada. In particolare al nodo di Mestre afferiscono le quattro linee storiche e manca solo la Venezia Mestre- Piove di Sacco- Adria che viene realizzata all'inizio degli anni

Trenta.

Ministero delle comunicazioni, Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, Relazione per l'anno finanziario 1925-26. Biblioteca centrale delle Ferrovie dello Stato.

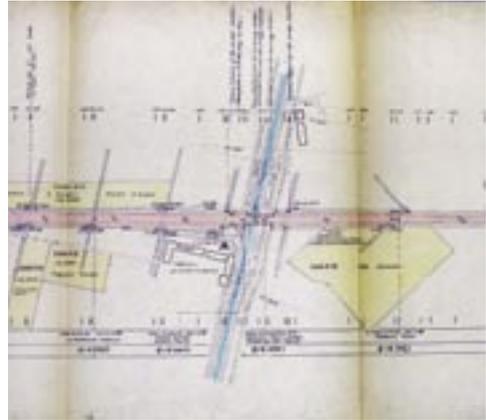


12. 1926. *Quantità e tipo di merci trasportate per ferrovia nell'anno 1926.*

Le diverse merci sono rappresentate nel disegno attraverso il tipo di carri atti a trasportarle e la lunghezza dei convogli rappresenta il prodotto finanziario per le ferrovie delle varie merci trasportate.

Ministero delle comunicazioni, Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, Relazione per l'anno finanziario 1925-26. Biblioteca centrale delle Ferrovie dello Stato.

AUTOSTRADA VENEZIA - PADOVA: PROGETTO E REALIZZAZIONE



13. 1929-'30. Stralci di due stesure - l'una colorata in acquerello, l'altra in pastello - del progetto, fino ad ora inedito, dell'autostrada Padova- Mestre, prolungata a Venezia con la costruzione del ponte "autostradale" translagunare. Sono evidenti nel progetto, oltre i dati metrici e la geometria dell'infrastruttura, le cave distribuite lungo il tracciato per i riporti di terra, le opere per l'attraversamento di corsi d'acqua e strade preesistenti.

Laboratorio Mestre 900 da Archivio della Società delle autostrade di Venezia e Padova.



14. 1930-1933. Fasi della costruzione dell'autostrada Venezia-Padova. Si noti la poderosa massicciata, il binario Decauville con i relativi carrelli installato per i lavori e ai bordi la preziosa testimonianza del paesaggio rurale e della piantata veneta, con la tessitura dei campi perpendicolari al nuovo assoluto rettilineo.

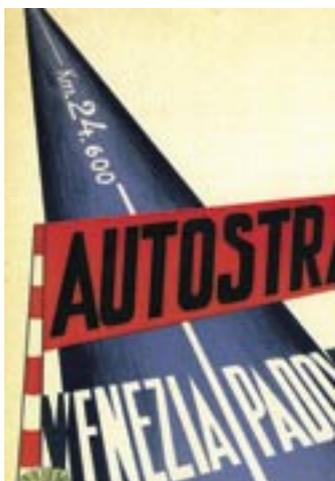
Laboratorio Mestre 900 da Archivio della Società delle autostrade di Venezia e Padova.

15. 1930-1933. Visita ai lavori di costruzione dell'autostrada da parte di notabili, trasportati sui carrelli del Decauville adattati con appositi sedili. *Laboratorio Mestre 900 da Archivio della Società delle autostrade di Venezia e Padova.*



16. 1930-1933. Le macchine schiacciasassi al lavoro lungo la carreggiata in costruzione.

Laboratorio Mestre 900 da Archivio della Società delle autostrade di Venezia e Padova



17. 1933. Biglietto di invito per l'inaugurazione dell'autostrada Venezia-Padova.

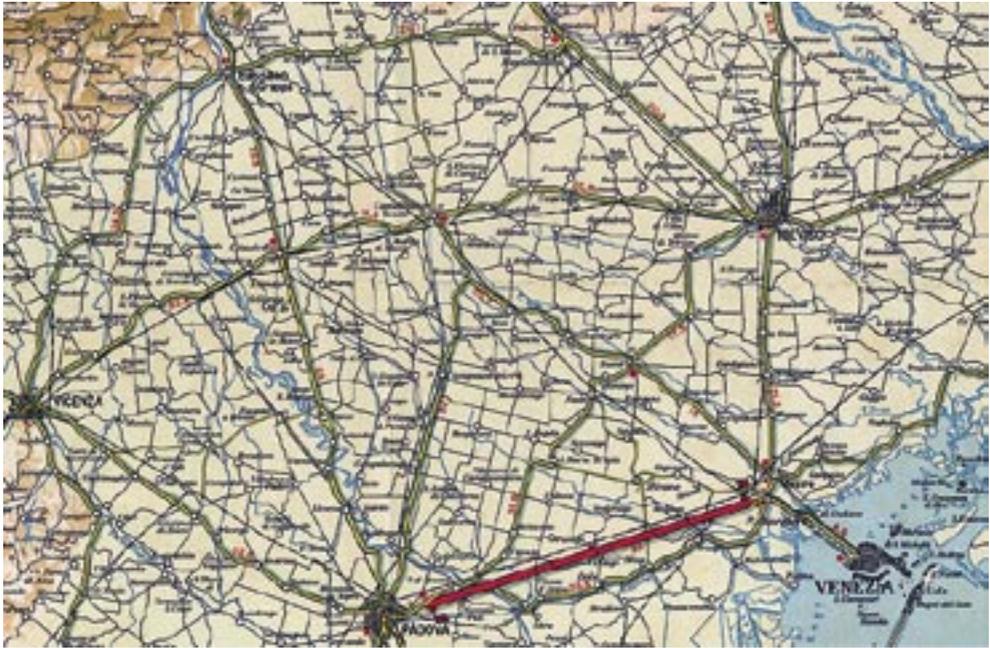
*Laboratorio Mestre 900 da archivio della Società delle Autostrade di Venezia e Padova. Documento pubblicato in Mestre Novecento...op. cit.**



18. 1934. Autostrada Mestre-Venezia appena realizzata. La fotografia riprende il tratto verso il ponte translagunare;

ai lati sono visibili, al posto della tramvia prevista nel progetto iniziale, le linee aeree per la nuova avanzata filovia Fiat che sostituirà progressivamente in tutta la terraferma la tramvia. L'autostrada Padova-Venezia, dopo il casello di pagamento di Marghera, proseguiva per Venezia attraverso il nuovo ponte translagunare che fu inaugurato appunto come ponte "autostradale" assieme alla Mestre-Padova nel 1933. La connessione urbana con Mestre utilizza il nuovo cavalcavia di Marghera, collegato nello stesso anno al nuovo asse di via Principe di Piemonte, cioè all'attuale Corso del Popolo.

Illustrazione contenuta nella pubblicazione "Sesto San Giovanni fascista industriale", Milano 1934 - Laboratorio Mestre 900 da collezione M. Orlandini.



19. 1939. I due ingressi dell'autostrada Padova-Venezia in un pieghevole pubblicitario della Pirelli, con carta stradale dell'Italia del nord sul retro che riporta il tracciato dell'autostrada Padova-Venezia; dettaglio della carta stradale sul retro.
Laboratorio Mestre 900 da collezione M. Orlandini

STRADE E PRIME AUTOSTRADE: APPALTI CONCRETI E IMMAGINARIO EUROPEO



20. 1934. Rete delle strade statali nel 1934 in una carta dell'impresa Puricelli di Sesto San Giovanni che mette in evidenza gli ingenti lavori eseguiti per lo Stato dal 1928 al 1934 su tutta la rete nazionale. L'ing. Puricelli "inventò" il sistema autostradale, realizzando tra l'altro la Milano-Laghi e proponendo una rete europea di autostrade (v. fig. seguente), e con le sue imprese e l'appoggio di Mussolini fu il maggiore appaltatore stradale d'Italia.

Illustrazione contenuta nella pubblicazione "Sesto San Giovanni fascista industriale", Milano 1934. Laboratorio Mestre 900 da collezione M. Orlandini.



21. 1934. Proposta dell'impresa Puricelli di una rete autostradale europea di 37.170 chilometri, con molti tracciati che anticipano quelli poi effettivamente realizzati, come l'autostrada del sole, oppure presenti nel dibattito attuale dell'Unione europea, come i corridoi est-ovest e nord-sud.

Illustrazione contenuta nella pubblicazione "Sesto San Giovanni fascista industriale", Milano 1934-Laboratorio Mestre 900 da collezione M. Orlandini.



Rulli a vapore grandi per la spartitura la strada

22. 1934. Rulli a vapore dell'impresa Puricelli, dotata nello stesso periodo di un grande parco di rulli compressori con motore a scoppio e di macchine per l'asfalto.

Illustrazione contenuta nella pubblicazione "Sesto San Giovanni fascista industriale", Milano 1934-Laboratorio Mestre 900 da collezione M. Orlandini.



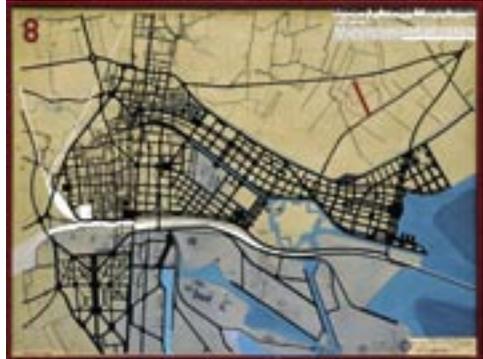
23. Anni Quaranta. Rullo compressore Breda a vapore e rullo Huber con motore a scoppio dell'impresa Giovanni Caprioglio di Mestre. In terraferma la rete stradale si sviluppa fin dagli anni Venti del Novecento, con ruolo importante della Provincia di Venezia che nell'officina di via Forte Marghera ha le macchine e una apposita squadra di "asfaltatori provinciali"; la costruzione di Porto Marghera e la sua espansione, e lo sviluppo urbano e della rete stradale a Mestre e nel territorio provinciale amplia la presenza e l'attività anche di molte imprese private locali nel periodo che precede la seconda guerra e in quello della ricostruzione.

Laboratorio Mestre 900 da archivio di Matteo Caprioglio.



24. *Anni Settanta. La costruzione di viale Don Sturzo e dell'omonimo nuovo quartiere a Carpenedo. Questa emblematica fotografia del 1973 è stata scelta per il manifesto della mostra del 2007 e per la copertina del libro "Mestre Novecento. Il secolo breve della città di terraferma". Laboratorio Mestre 900 dall'autrice Annamaria Ghion.*

RETI DI GRANDE COMUNICAZIONE E RETI URBANE NEL CONTESTO NAZIONALE E NELL'ENTROTERRA VENEZIANO DAGLI ANNI TRENTA



25. 1937. *Piano Rosso*, allacciamento di Mestre alle grandi vie di comunicazione e rete stradale urbana che conferma la "Nuova Venezia" per 200.000 abitanti. Il cosiddetto Piano Rosso - elaborato nel 1937 dall'ingegnere comunale Antonio Rosso dopo un importante concorso nazionale del 1934 e modificato con una variante del 1942, - prevede in terraferma una città, denominata "Nuova Venezia", rigidamente pianificata e indirizzata verso la laguna e Venezia. La città - ove la maglia stradale enfatizzata e differenziata è costitutiva dell'impianto, dotata di tutti i servizi compresi parchi, ospedale, aeroporto e stadio - avrebbe dovuto arrivare in 40 anni a 200.000 abitanti, che furono effettivamente raggiunti da Mestre anche se il Piano, mai approvato, influenzò solo parzialmente (espansione verso la gronda lagunare con l'insediamento del Villaggio San Marco e del CEP di Campalto) l'assetto urbano. L'inquadramento di Venezia e Mestre rispetto alle grandi vie di comunicazione evidenzia il ventaglio dei cinque rami ferroviari che confluiscono sul capoluogo e la rete stradale di sette arterie, tra le quali l'autostrada, che pure convergono raddoppiate a Mestre da una stretta circonvallazione anulare.

Laboratorio Mestre 900 da Archivio Comunale di Venezia (ACV). Documento pubblicato in "Mestre Novecento..." op. cit.



26. *Anni Cinquanta. Società delle autostrade di Padova e Venezia.* Progetto di raddoppio della carreggiata dell'autostrada Padova-Venezia. Corografia.

Laboratorio Mestre 900 da archivio Autorità portuale di Venezia. Pubblicato in Mestre Novecento...op. cit..*



27. Anni cinquanta. Veduta della città di terraferma. Risulta molto evidente che la città si sviluppa in senso nord-sud, per oltre cinque chilometri, da Marghera a Carpendo; il villaggio San Marco rappresenta il primo grande intervento di edilizia pubblica che attua invece l'indicazione del Piano Rosso della crescita verso la laguna. L'asse autostradale e del ponte translagunare attraversa la città in senso est-ovest e viene raccordato, attraverso lo svincolo di San Giuliano, alla circonvallazione est.

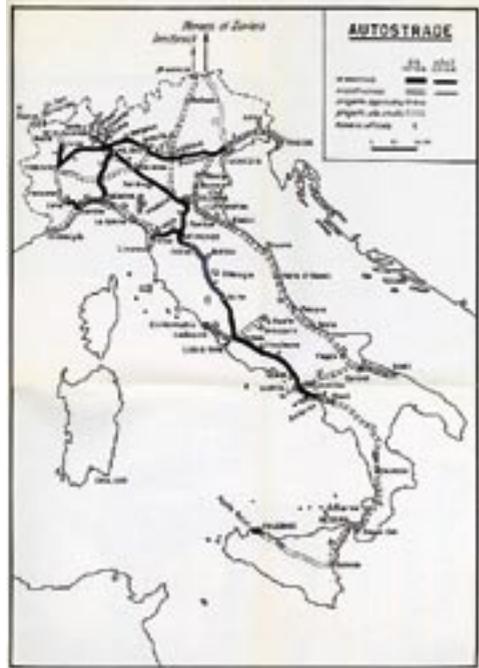
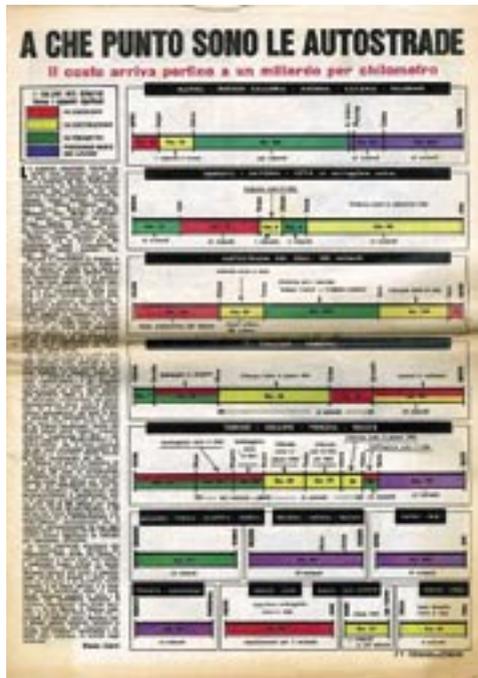
Laboratorio Mestre 900 da Foto Borlui, archivio Luigi Bortoluzzi,



28. 1956-1960. Veduta aerea delle barene durante i lavori di imbonimento per la costruzione del nuovo Aeroporto di Tessera. La nuova infrastruttura sarà servita dalla strada Triestina e collegata a Venezia anche per via d'acqua.

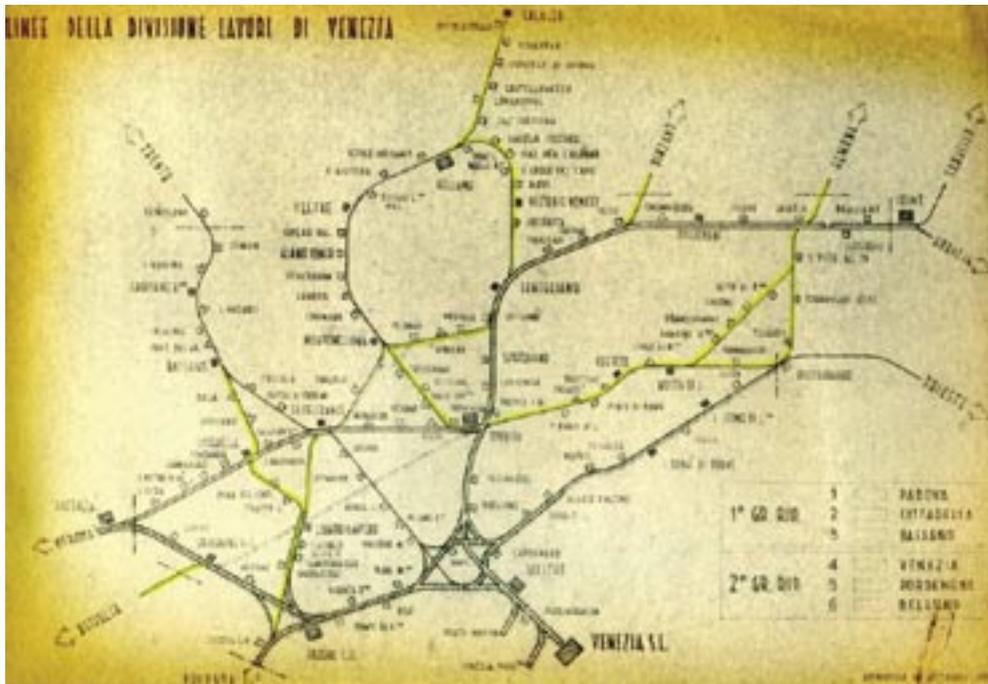
Nel 1990, in occasione dei mondiali di calcio e su pressione del Comune di Venezia (Giunta Casellati) la barriera della tangenziale di Mestre sarà spostata a Quarto d'Altino - prolungando il tratto aperto alla viabilità metropolitana - e l'aeroporto verrà collegato con la bretella alla tangenziale e alle autostrade ad essa afferenti.

*Laboratorio Mestre 900 da Archivio Autorità portuale. Pubblicata in Mestre Novecento...op. cit.**



29a. 1961. Pagina della Domenica del Corriere del 6 dicembre 1959 con rappresentazione grafica delle autostrade in esercizio, in costruzione, in progetto, di prossimo inizio lavori.
Laboratorio Mestre 900 da collezione M, Orlandini.

29b. 1963. Planimetria delle autostrade con il numero che le contrassegna e con l'indicazione anche di progetti allo studio non approvati, come la così detta autostrada di Alemagna da Venezia a Monaco, poi parzialmente realizzata con clamoroso impatto ambientale fino al Pian di Vedoia. La costruzione di nuove autostrade procederà in modo massiccio e in un quadro di scelte politiche ove la priorità è attribuita alle infrastrutture per il trasporto su gomma e la motorizzazione privata, fino alla legge del 1975 che pone un freno vietando la costruzione di nuove autostrade.
Illustrazione in "Atti del convegno interprovinciale triveneto per l'autostrada di Alemagna Venezia- Monaco", Belluno 15 dic. 1963. Laboratorio Mestre 900 da collezione G. Sarto.



30. La vasta rete ferroviaria con le linee di competenza della Divisione lavori del compartimento di Venezia in uno schema degli anni cinquanta riprodotto in copia eliografica. *Collezione privata.*

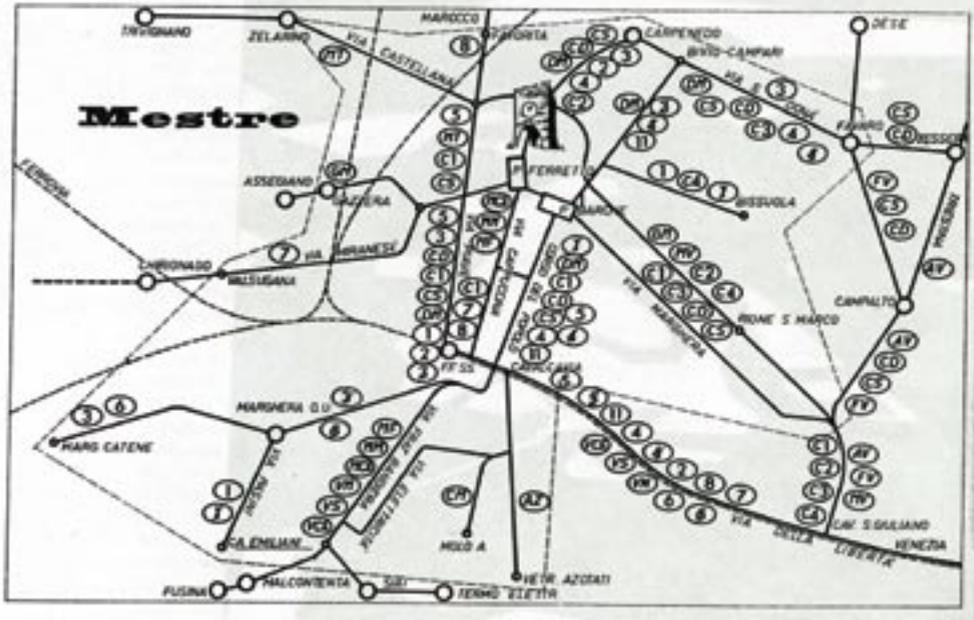


31. Rete tramviaria urbana ed extraurbana da fine Ottocento agli anni Trenta del Novecento e inizio del sistema filoviario. Il sistema tramviario si sviluppa dalle prime tratte ottocentesche di connessione territoriale (come lungo la riviera del Brenta la Padova - Fusina, ove c'è l'imbarco per Venezia, tratta collegata da Malcontenta a Mestre ferrovia lato sud) a una progressiva formazione di una consistente rete urbana mestrina (dal centro a San Giuliano, a Carpendo, alla stazione) collegata a Treviso lungo il Terraglio e a Mirano lungo la strada miranese. Il deposito delle tramvie è ad ovest di piazza Umberto I, limitrofo all'ospedale. Il sistema tramviario entra in crisi alla soglia degli anni Trenta e verrà progressivamente sostituito da una rete filoviaria tra le più

tecnologicamente avanzate dell'epoca e che sarà elemento portante del trasporto pubblico urbano, integrato dalle tratte interurbane per Treviso e Mirano, fino agli anni Sessanta. Il passaggio dal tram alla filovia è segnato emblematicamente nel 1933 dalla realizzazione della linea filoviaria sul nuovo ponte automobilistico translagunare, fortemente voluta dall'ing. Eugenio Miozzi al posto della tramvia inizialmente progettata.

Estratto dal sistema cartografico GIS sulle trasformazioni urbane prodotto nel Laboratorio Mestre 900 da G. Sarto con la collaborazione degli operatori informatici A. Loriggiola e L. Battistella.

i servizi autofiloviari dell'acnil della terraferma

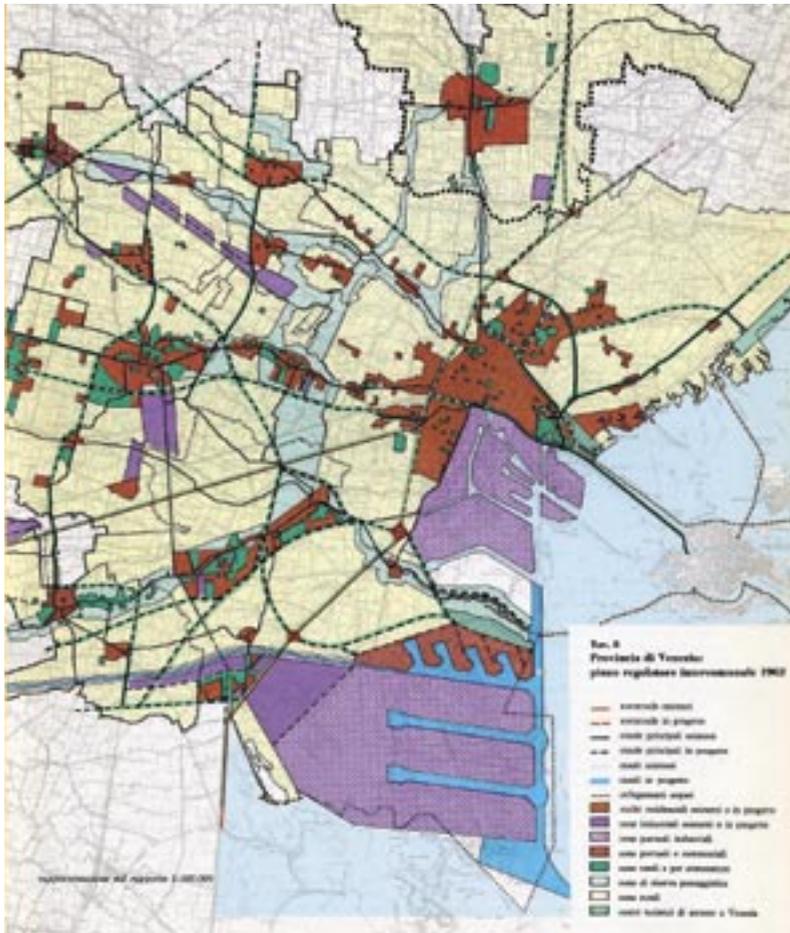


32. 1966. *Rete filovie e autobus in terraferma.* Un rara rappresentazione della rete "autofiloviaria" di terraferma nel 1966, con l'indicazione dei numeri e sigle delle varie tratte servite da autobus e da ben 232 filovie che fanno capo al deposito e officina di Corso del Popolo. La rete costituisce un sistema capillare di trasporto pubblico su gomma che riflette l'espansione della ormai grande città di terraferma e la sua dinamica funzionale che relaziona il sistema urbano policentrico e diffuso a Marghera, all'area centrale di Mestre, a Venezia. Il trasporto pubblico urbano ed extraurbano usa una rete stradale già intensamente investita dalla motorizzazione privata che con motocicli e auto utilitarie assorbe anche una quota del pendolarismo verso Marghera, servito per un'altra quota dalla ferrovia. Dopo l'arretramento rispetto alla sostenibilità avvenuto con lo smaltellamento della rete filoviaria, dagli anni '70 e fino all'attuale realizzazione della tramvia su alcuni assi forti, il trasporto pubblico urbano si è basato solo sugli autobus.

Laboratorio Mestre 900 dal periodico aziendale dell'ACTV "Sestante" n. 4, 1966



33. 1962. *Piano Regolatore Generale del comune di Venezia*, che prevede la connessione dell'autostrada A4 con quella per Trieste (e con l'ipotizzata Venezia-Monaco verso Treviso) mediante l'autostrada tangenziale ovest di Mestre. Come è evidente, il tracciato segue la via più breve con la conseguenza di tagliare il settore ovest della città - in parte già urbanizzato e che proprio con l'attuazione del piano e con le successive varianti continuerà a crescere - e di portare in tutta l'area urbana i pesanti danni riscontrati per oltre 35 anni dopo la realizzazione.



34. 1962. Piano Intercomunale. Il piano, che non avrà valore normativo e perciò vedrà ogni comune procedere per conto proprio alle scelte urbanistiche, viene promosso dalla Provincia di Venezia e redatto dall'urbanista Luigi Piccinato. Esso assume la scelta del PRG di Venezia della tangenziale dentro la città come raccordo per la via più breve delle autostrade esistenti e in progetto, e affianca alle radiali storiche che attraversano i centri abitati nuove strade di scorrimento esterne parallele alla Castellana, Miranese, strada del Brenta, tutte confluenti sul sistema tangenziale-circonvallazione di Mestre. Viene inserita la previsione dell'enorme terza zona industriale di 4000 ettari a sud di Porto Marghera – ultimo e inattuato disegno di sviluppo illimitato e avulso da ogni criterio di sostenibilità dell'industrializzazione in laguna. Si propone che l'indotto di piccole industrie si concentri in poche zone, in particolare lungo l'asse ferroviario della linea Valsugana. Questo concetto insediativo lungo la ferrovia è proposta razionale, così come la previsione di una fascia di "riserva paesaggistica" interposta tra Mestre e gli insediamenti circostanti e infine la marcata delimitazione tra aree agricole e urbanizzate. Idee che riecheggiano impostazioni europee e che verranno vanificate dalla realtà della disseminazione edilizia praticata nel mezzo secolo che conduce fino a noi.

Riproduzione del Laboratorio Mestre 900 tratta dalla rivista Urbanistica n.52, 1968. Documento pubblicato in "Mestre Novecento..." op. cit.



35. 1959, dicembre. Raccordi dell'autostrada con Marghera, Mestre, Venezia. Plastico del progetto (incarico della Provincia di Venezia all'arch. L. Della Toffola) per l'ampliamento del cavalcavia di Mestre sulla Venezia-Milano. Questo primo progetto raccorda con svincoli di tipo autostradale la Venezia-Milano a Marghera e a Mestre. L'ampliamento verrà realizzato sulla base di un nuovo progetto nove anni dopo (cfr. figg. seguenti).

Laboratorio Mestre 900 da collezione M. Orlandini.



36. 1968. Ampliamento del cavalcavia di Mestre realizzato. La città di terraferma supera i 200.000 abitanti raggiungendo il massimo della sua crescita di residenti fino ad oggi, mentre continuerà senza mai interrompersi l'incremento edilizio.

Ibidem.



37. 1968, 1 agosto. Manifestazione sul cavalcavia di Mestre diretta da Marghera verso la stazione, i cui binari verranno occupati dagli operai. Alcuni percorsi e nodi viari e infrastrutturali costituiscono anche scena materiale e simbolica di trasformazioni e lotte sociali, nonché di relazioni improvvise tra parti di città ordinariamente separate.

*Laboratorio Mestre 900, fotografia di Enzo Manderino. Documento pubblicato in "Mestre Novecento..." op. cit.**

LA TANGEZIALE DI MESTRE DOPO LA PREVISIONE DEL PRG PROGETTI E REALIZZAZIONE



38. 1968, 8 maggio. L'autostrada Venezia- Trieste, già realizzata nella parte centrale che si diparte dal nodo di Palmanova, avanza attraverso l'inaugurazione di successive tratte (quella cui si riferisce la carta qui riportata nel biglietto d'invito è la Latisana-Portogruaro aperta l'8 maggio 1968) verso Mestre, dove è indicato il progetto di tangenziale autostradale di raccordo con la Venezia -Milano.

Laboratorio Mestre 900 da collezione M. Orlandini.



39. 1960, 5 maggio. Progetto di massima dell'ing. E. Galletti della tangenziale autostradale a regime chiuso, con sistema di complanari separate. Si tratta del primo e ufficiale progetto, dato che quello approvato e realizzato sarà steso solo nel 1968. L'estratto qui riprodotto riguarda il nodo di raccordo con il tratto finale della circonvallazione est di Mestre - interposta tra il forte e il

boschetto di Carpendo – e con il Terraglio, a ridosso del forte. Come si vede, le complanari separate sono accessibili liberamente dalla viabilità urbana, mentre la tangenziale autostradale è accessibile solo attraverso il casello di pagamento. Nella cartografia è decifrabile la traccia perimetrale - allora ben marcata sul terreno anche da elementi materiali come alberature, siepi e fossi – dell'antico bosco Valdemare, distrutto durante la prima guerra, traccia che è attraversata dalla circonvallazione e dai nuovi tracciati.

Ibidem.



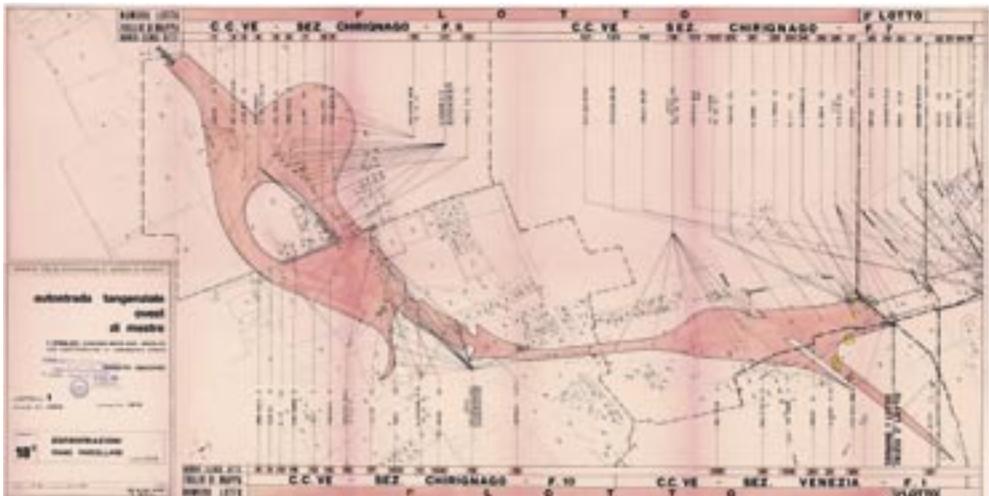
40. 1960, 5 maggio. Progetto di massima dell'ing. E. Galletti della tangenziale autostradale a regime chiuso, con sistema di complanari separate. Il particolare evidenzia il raccordo tra la tangenziale autostradale in zona Marghera-Catene, la viabilità urbana e una nuova connessione con la Romea. Anche qui l'autostrada è accessibile solo tramite due caselli, mentre vi è libero accesso alle complanari urbane, affiancate ma separate dall'asse autostradale. Nella base cartografica tecnica-catastale, che è del 1954, è leggibile, in particolare a nord dell'autostrada, la traccia residuale e perimetrale del bosco di Chirignago distrutto nel 1918.
Ibidem



41. 1960, 5 maggio. Progetto di massima dell'ing. E. Galletti della tangenziale autostradale a regime chiuso, con sistema di complanari separate. Particolare della tratta tra il raccordo delle complanari con il cavalcavia di Mestre- Marghera e quello con la strada miranese.
Ibidem



42. 1968. *Autostrada tangenziale ovest di Mestre, tracciato di progetto.* Il progetto attua l'indicazione di tracciato del PRG che attraversa il settore ovest di Mestre con le pesanti conseguenze per l'insediamento urbano già allora prevedibili e poi sperimentate fino ai giorni nostri. Tale progetto è stato realizzato con le caratteristiche di autostrada aperta, percorribile sia dal traffico di scorrimento che da quello urbano e le complanari previste in origine non sono state attuate per l'opposizione della cittadinanza e del comune all'aumento dell'impatto già intollerabile dell'infrastruttura. Lo stesso è avvenuto a maggior ragione rispetto ai tentativi di raddoppiarla in sovraelevata. Gli svincoli sono più contenuti rispetto al progetto del 1960 sopra riportato. I raccordi con le strade principali avvengono prevalentemente attraverso rotonde a raso e lo svincolo più invasivo è quello del Terraglio, che oggi, dopo la realizzazione del passante autostradale, è stato ulteriormente integrato verso Zelarino. L'apertura del nuovo passante autostradale pone oggi la necessità di una radicale riconversione ambientale e ad uso urbano dell'arteria, che però continua a far capo ai gestori autostradali che ne introitano il pedaggio virtuale. *Laboratorio Mestre 900 da Archivio Società delle Autostrade di Venezia e Padova. Documento pubblicato in Mestre Novecento...op. cit.**



43. 1969. *Progetto esecutivo dell'autostrada tangenziale ovest di Mestre inerente la sezione di Chirignago. Piano parcellare per gli espropri.* La pubblicazione anche di elaborati tecnici inediti come questo – che è stata una delle caratteristiche e novità del progetto Mestre Novecento – dà maggior conto dei processi reali di intervento nel territorio e ne spiega alcuni effetti. L'area espropriata – indicata in rosso – ha compreso anche zone laterali esterne all'ingombro della tangenziale in previsione delle corsie complanari poi non realizzate. Lo stralcio qui riprodotto riguarda la rotonda e i raccordi di Marghera. L'esproprio comprende anche gran parte delle zone da adibire a distributori e servizi adiacenti alla rotonda. *Laboratorio Mestre 900 da archivio della Società delle Autostrade di Venezia e Padova*



44. *Inizio anni Settanta. Tangenziale in costruzione vista da Sud. Innesto della nuova tangenziale con l'autostrada Venezia-Padova in corrispondenza della rotonda di Marghera, tracciata sull'area dell'antico bosco di Chirignago distrutto nel 1918 ma di cui restavano in sito tracce perimetrali. A sinistra si vede la tettoia del vecchio casello su piazzale Parmesan, ai limiti del quartiere giardino.*

Laboratorio Mestre 900 da archivio della Società delle Autostrade di Venezia e Padova



45. Inizio anni Settanta. Tangenziale in costruzione vista da sud, in corrispondenza della nuova rotonda di svincolodi Marghera. Si notino i vari stadi costruttivi realizzati in successione, dalle travature visibili in primo piano ai solettoni grezzi e finiti.
Laboratorio Mestre 900 da archivio della Società delle Autostrade di Venezia e Padova



46. Inizio anni Settanta. Tangenziale in costruzione in corrispondenza della nuova rotonda di svincolodi Marghera. Si notino i vari stadi costruttivi realizzati in successione, dalle travature visibili in primo piano ai solettoni grezzi e finiti. Sullo sfondo le sagome della torre dell'acquedotto di Marghera e del quartiere Cita in via di completamento.
Laboratorio Mestre 900 da archivio della Società delle Autostrade di Venezia e Padova41.



47. 1971. Mestre, la tangenziale avanza in città, cantiere dei lavori di costruzione ove è visibile anche la rotonda Miranese. E' evidente l'impatto all'interno di un tessuto urbano che dal secondo dopoguerra era cresciuto ininterrottamente anche verso ovest.
Laboratorio Mestre 900 da Archivio Società delle autostrade di Venezia e Padova. Documento pubblicato in Mestre Novecento...op. cit..*



48. Inizio anni Settanta. Tangenziale in costruzione vista da Nord con la rotonda della Miranese. A sinistra il cavalcavia della Giustizia e il bivio ferroviario della Gazzera con le linee per Udine e Trieste. L'abitato della Gazzera cade a ridosso del nuovo asse.
Laboratorio Mestre 900 da archivio della Società delle Autostrade di Venezia e Padova.



49. 1971, giugno. Tangenziale in costruzione a vari stadi avanzamento vista da nord. La parte più avanzata è quella in sopraelevata, che attraversa la rotonda della strada Miranese, presso il cavalcavia della Giustizia. L'infrastruttura autostradale prosegue, tracciata sul terreno, dopo l'attraversamento, ancora da completare, della linea ferroviaria per Udine che si separa da quella per Trieste al bivio Gazzera. Risulta evidente che l'autostrada "tangenziale" passa all'interno e non al limite della città.
Laboratorio Mestre 900 da archivio della Società delle Autostrade di Venezia e Padova



Laboratorio Mestre 900 da archivio della Società delle Autostrade di Venezia e Padova

50. Inizio anni Settanta. Tangenziale in costruzione vista da Sud. Attraversamento del tratto rettificato del Marzenego e della strada Castellana. In alto a destra Villa Elena e, più vicino alla tangenziale, il convento delle suore. A sinistra della tangenziale si individua ciò che rimane del mulino Gaggian.



51. *Inizio anni settanta. Tangenziale in costruzione vista dal lato Nord.* La nuova arteria attraversa obliquamente il Terraglio, ben indicato nella fotografia dall'andamento rettilineo dei platani, e taglia il vasto pioppeto nel cui bordo nord- ovest sono stati da poco costruiti i magazzini Coin. Sulla sinistra è visibile villa Berchet con l'Istituto Caburlotto e il villaggio Sartori con la nuova chiesa della parrocchia.

Laboratorio Mestre 900 da archivio della Società delle Autostrade di Venezia e Padova



52. *Inizio Settanta. Tangenziale in costruzione: nodo del Terraglio di raccordo con la circonvallazione est e il Terraglio stesso.* La circonvallazione negli anni Cinquanta già aveva tagliato la pregevole area tra il boschetto e il forte di Carpendo; la tangenziale e il grande raccordo attraversano le tracce, ancora visibili, del perimetro dell'antico bosco di Valdemare distrutto nella prima guerra mondiale.

Laboratorio Mestre 900 da archivio della Società delle Autostrade di Venezia e Padova



53. 1974. Tangenziale di Mestre. Tratto di Tangenziale e rampa di accesso alla Miranese a lavori ultimati con volumi di traffico ancora assai ridotti. La tangenziale ha qui ancora ampi margini tecnici rispetto al progressivo aumento del traffico passante e urbano. Tant'è che negli anni Ottanta l'obiettivo a livello comunale è far cessare il pesante attraversamento veicolare delle aree centrali di Mestre - per le quali si prospettano finalmente operazioni di pedonalizzazione, limitazione del traffico e incremento del trasporto pubblico - dirottando il traffico in tangenziale. Ma l'incremento già alto alla fine di quegli anni si impenna con i flussi merci con l'est dopo la caduta del muro di Berlino e il "valico di Mestre" diventa questione nazionale di mobilità, oltre che confermarsi come drammatica questione ambientale. L'emendamento del 1990 del Piano regionale dei trasporti indica di confrontare tracciati alternativi, e il dibattito, riproposto per iniziativa della Provincia e del Comune fin dal 1993, prosegue fino alla scelta finale da parte della Regione e del Governo.

Laboratorio Mestre 900 da archivio della Società delle Autostrade di Venezia e Padova.

Documento pubblicato in "Mestre Novecento..." op. cit.

IL GRANDE NODO FERROVIARIO DI MESTRE E LA STAZIONE INCOMPIUTA: LE OCCASIONI PERDUTE

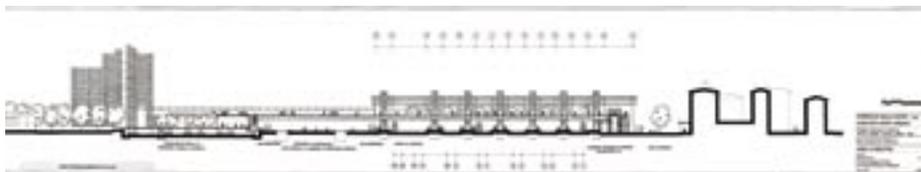


54. 1932. *La passerella pedonale costruita sopra i binari tra Mestre e Marghera.* Questa immagine è emblematica rispetto all'annoso problema del superamento della barriera ferroviaria e del rapporto tra le due parti della città. La passerella è stata demolita e sostituita dal sottopasso di accesso ai binari in stazione che esce anche a Marghera e da quello pedonale e ciclabile collocato più ad ovest. Si tratta di dispositivi che come il cavalcavia, risolvono una singola funzione, ma non affrontano la complessità dell'integrazione urbana che è necessaria. *Laboratorio Mestre 900 da ACV (Archivio Comune di Venezia).*



55. 1943. *Progetto di nuova piazza prospiciente la stazione di Mestre.* Questo progetto (arch. Virgilio Vallo) prefigura una grande piazza con tre lati verso Mestre e il quarto lungo la ferrovia, attuando l'indicazione del Piano Rosso che tra le nuove sistemazioni urbanistiche privilegia anche la zona della ferrovia. Gli spazi rimasti liberi nelle zone antistanti la ferrovia sono stati invece progressivamente occupati da singole edificazioni senza una regia comunale che mirasse a ricavare uno spazio pubblico tanto necessario e di cui tra l'altro si sono storicamente dotate quasi tutte le città.

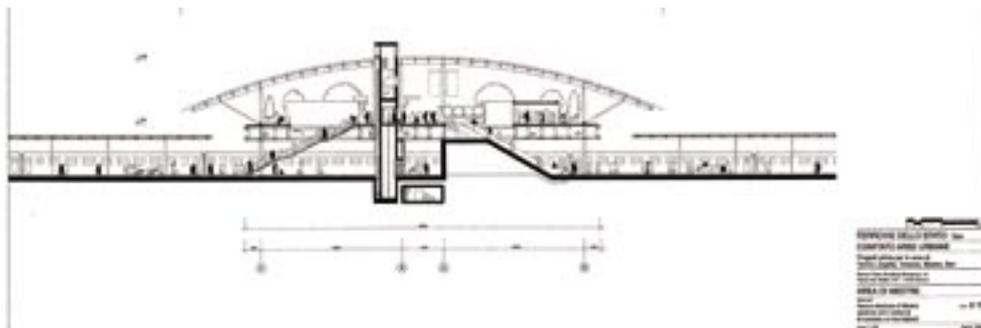
Ibidem.



56. 1993. Progetto dell'architetto Renzo Piano di nuova stazione-ponte di Mestre.

Il grande nodo ferroviario di Mestre non ha mai avuto una corrispondente idonea stazione, che è rimasta invece sempre più soffocata e priva della dimensione e qualità adeguate ad una grande città, malgrado progetti come quello del 1943 che riorganizzavano con ampio respiro gli spazi adiacenti alla stazione stessa. Il progetto di Renzo Piano propone una stazione a ponte e a doppio affaccio che unisce finalmente Mestre e Marghera con un percorso sopraelevato e attività attraenti collocate in quota sopra i binari. Nel progetto si affiancava anche l'ipotesi del passaggio in quota del tram tra Mestre e Marghera. Malgrado da allora sia aumentato il numero dei grandi investitori e progetti privati e pubblici nella stazione e nelle aree limitrofe, fino a prevedere oggi ben sei interventi immobiliari per complessive parecchie centinaia di milioni di euro, non solo non è stato ripreso il concept di questo progetto, ma nemmeno è stato elaborato dal Comune un piano di coordinamento in grado di raggiungere risultati coerenti e di interesse pubblico nelle ampie aree tra Mestre e Marghera coinvolte da questi imponenti interventi urbanistico-edilizi.

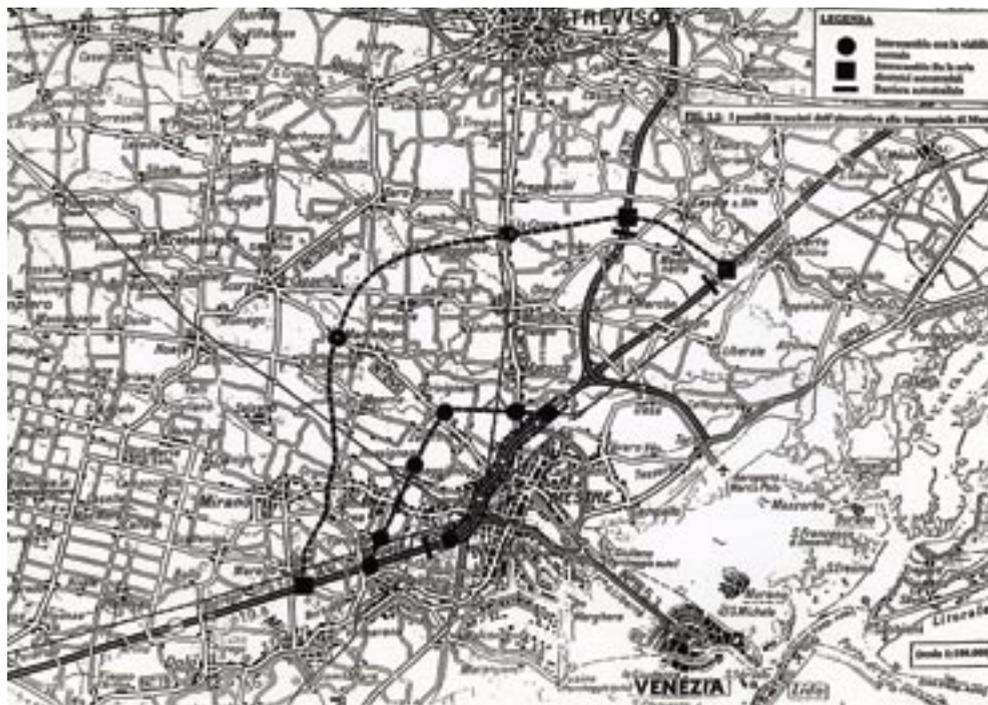
Laboratorio Mestre 900 da archivio Renzo Piano Building Workshop s.r.l. Pubblicato in "Mestre Novecento..." cit.



57. 1993. Progetto dell'architetto Renzo Piano della nuova stazione-ponte di Mestre. Sezione trasversale.

Laboratorio Mestre 900 da archivio Renzo Piano Building Workshop srl.

PRIMA DEL PASSANTE: TRE ALTERNATIVE ALLA TANGENZIALE DI MESTRE

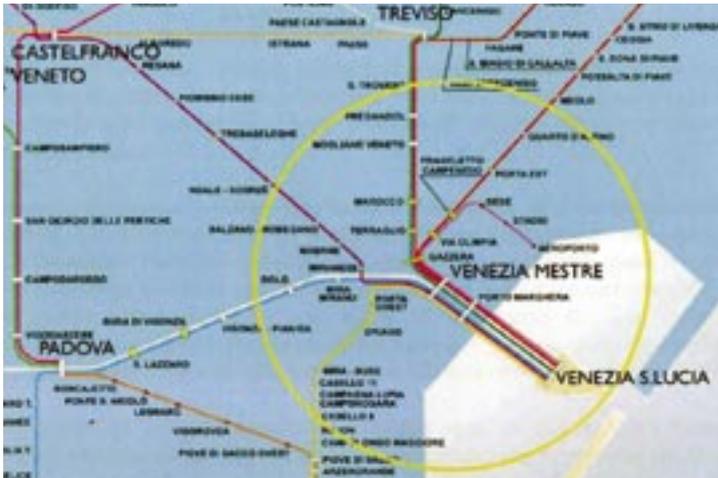


58. 1995/96. *Comparazioni territoriali e funzionali effettuate da Comune di Venezia, Provincia e Regione tra alternative alla tangenziale.*

Valutazioni promosse dalla Provincia di Venezia (studio della società Sisplan) tra tunnel, tracciato dei bivi ferroviari (ampio raccordo ferroviario militare esterno costruito alla fine degli anni trenta tra le tratte per Padova, per Treviso e per Trieste), passante autostradale esterno. Il Piano Regionale dei Trasporti del 1989 era stato approvato nel 1990 con l'emendamento di individuare il tracciato alternativo alla tangenziale di Mestre comparando diverse soluzioni.

Il Progetto Preliminare di Piano territoriale della Provincia di Venezia adottato nel 1995 privilegiava il tracciato dei bivi ferroviari (in affiancamento o in trincea coperta sotto i binari), aprendo una sequenza di comparazioni tra alternative che ebbe una tappa anche nel 1966. Anche dopo la realizzazione del passante più esterno, resta aperta la necessità di utilizzare questo corridoio dei bivi – sempre salvaguardando l'uso ferroviario attuale e futuro - per alleggerire il traffico che ancora tenderà a gravare pesantemente sulla tangenziale e per una redistribuzione sostenibile della mobilità metropolitana.

Laboratorio Mestre 900 da archivio Provincia di Venezia; pubblicato in "Il passante di Mestre", Venezia, 2008.



59. Servizio ferroviario regionale metropolitano (SFRM).

Prefigurato nel Piano regionale dei trasporti del 1989/90, il progetto di utilizzare le linee ferroviarie e la loro capacità di trasporto per la mobilità metropolitana nell'area centrale del Veneto ha avuto gravi ritardi nell'attuazione, in quanto all'inizio è stata sottovalutata la sua necessità ed efficacia, continuando a privilegiare la corsa per nuove infrastrutture stradali e la mobilità su gomma. Il sistema – già sperimentato da decenni in molte città europee che anche così si sono salvate dalla congestione e dall'inquinamento - è ora in attuazione - alimentato anche dai finanziamenti della legge n. 211/92 sulle metropolitane e tramvie - per la sua prima fase che utilizza tra l'altro la formidabile e diretta convergenza su Mestre e Venezia dei cinque rami ferroviari.

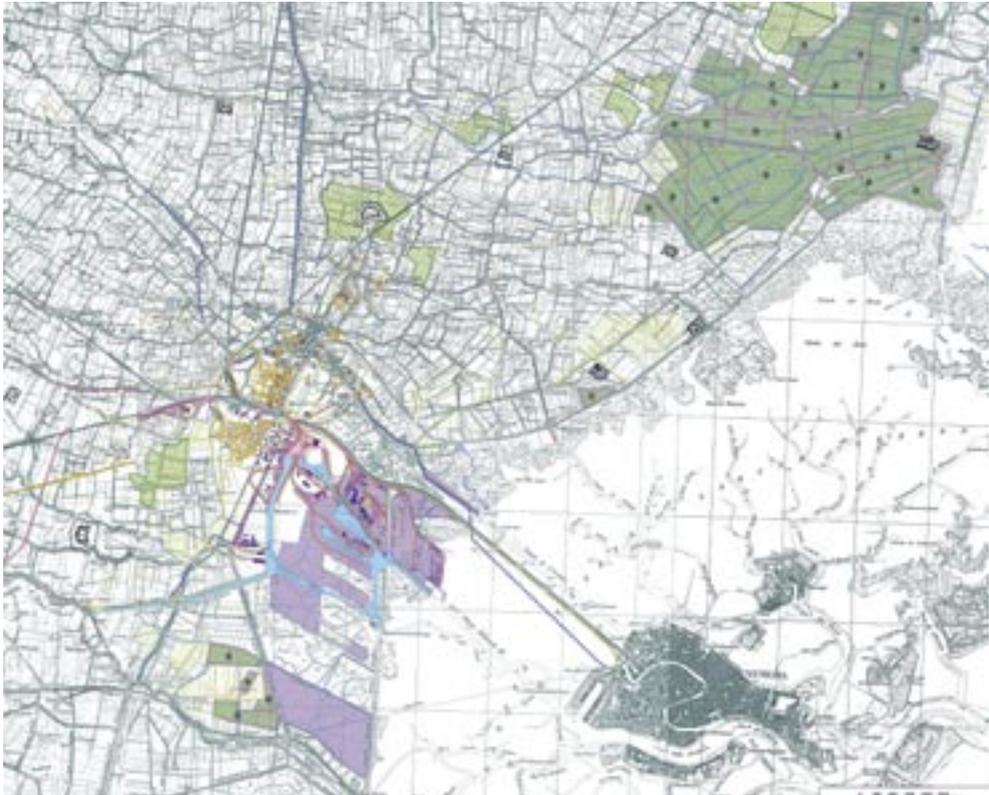
Laboratorio Mestre 900 da Regione Veneto.

ATLANTE DELLE TRASFORMAZIONI DELLA TERRAFERMA DAL 1888 AL 2008: ALCUNI ESTRATTI E RAPPRESENTAZIONI



60. 1888. *Rappresentazione della rete stradale principale e secondaria, con edificato concentrato e sparso.* Questa rappresentazione esplicita due aspetti della carta sull'uso del suolo a fine Ottocento (cfr. fig. 2), evidenziando in color rosso le parti edificate e articolando la rete stradale in principale e secondaria. Tra gli insediamenti emerge il centro di Mestre e la prima tappa del campo trincerato, con i primi tre forti disposti a ventaglio rispetto al preesistente forte Marghera. Le strade principali, che erano anche "carreggiabili", già citate nella fig. 2, connettono il centro e l'area mestrina e i punti d'imbarco per Venezia agli altri paesi e città. Va notato che l'ossatura stradale presente a fine Ottocento e in gran parte ricalcata anche oggi, riflette quella delle precedenti strade regie postali e che alcuni tracciati e insediamenti richiamano la storia idrogeologica di questo territorio basso, collocandosi su lievi dossi formati dalle antiche divagazioni fluviali. Si notino infine le prime tre linee ferroviarie convergenti su Mestre e Venezia che segnano l'imperioso avvento della modernità.

Laboratorio Mestre 900. Ricerca e impianto cartografico e documentale sulle trasformazioni urbane; autore G. Sarto, operatori GIS A. Loriggiola e L. Battistella.



61. *Trasformazioni urbane dal 1910 al 1931.* Questa rappresentazione dei vari tipi di trasformazioni urbane e territoriali della terraferma e delle barene lagunari rende evidente che in questo periodo già si sta configurando in terraferma una grande città, secondo scelte in massima parte pianificate. Mentre sono da tempo ridotte a coltura le aree degli antichi boschi distrutti nel corso della prima guerra ed è quasi conclusa la bonifica della vasta zona umida verso il tratto terminale del Dese, la pianificazione di Porto Marghera procede, oltre che in prima zona e nel quartiere giardino, già imbonendo aree che saranno utilizzate trent'anni dopo, con la seconda zona industriale. Il parco ferroviario del primo decennio del Novecento è di nuovo potenziato e si connette alle derivazioni della zona portuale industriale. Da Padova sta arrivando a Marghera il rettilineo dell'autostrada in costruzione. A Mestre il quartiere dei ferrovieri e l'intervento dell'IACP e di privati salda il centro con la stazione, prolungando la crescita in direzione nord sud dell'insediamento, confermata dal nuovo asse di via Principe di Piemonte collegato al cavalcavia di Marghera. La trama stradale rettilinea e a larghe maglie che da Marghera a Carpento si estende per oltre cinque chilometri, reggerà il riempimento edilizio del secondo dopoguerra, che si estenderà in modo pianificato verso laguna e invece più disordinatamente dilagherà in tutte le altre direzioni, seguendo le vecchie strade.

Laboratorio Mestre 900. Ricerca e impianto sulle trasformazioni urbane; autore G. Sarto, operatori GIS A. Loriggiola e L. Battistella.



62. Trasformazioni urbane dal 1954 al 1968. Questa elaborazione – ove i colori indicano le varie destinazioni di ciò che viene edificato o trasformato nel periodo - rende evidenti le trasformazioni relative alla fase di maggiore crescita edilizia e di popolazione di Mestre, di sviluppo industriale di Porto Marghera, di realizzazione di grandi interventi infrastrutturali come l'aeroporto, il raddoppio dell'autostrada da Padova a Mestre (e la costruzione dei suoi raccordi con la Romea, il cavalcavia e la circonvallazione est) e il completamento fino ai margini della città di quella per Trieste. Gli spazi liberi dell'area urbana centrale vengono saturati con edifici multipiano di carattere speculativo che travolgono, ove esistono, le preesistenze storiche. Tra le dotazioni urbane si realizzano quelle scolastiche, mentre il verde e le altre attrezzature comuni sono del tutto insufficienti rispetto all'esplosione abitativa. Sulle barene di San Giuliano viene autorizzato l'imbonimento, che avviene anche con rifiuti industriali tossici che si ritroveranno nella costruzione del parco. Nel 1968 viene elaborato il progetto della tangenziale autostradale per raccordare le autostrade, come previsto nel PRG approvato nel 1962, attraversando la città che, come evidenzia la carta, è già cresciuta ad est e ad ovest del tracciato.

Laboratorio Mestre 900. Ricerca e impianto sulle trasformazioni urbane; autore G. Sarto, operatori GIS A. Loriggiola e L. Battistella.



63. 1954-1978. Nuovi interventi stradali e tangenziale. In questa elaborazione sono indicate le nuove strade, urbane ed extraurbane, costruite nel periodo di maggiore crescita edilizia della città di terraferma (1954/68) e poi fino al 1978. La configurazione delle strade locali permette di leggere, in modo complementare rispetto alle carte che rappresentano insieme le varie trasformazioni, interventi pianificati - come il Villaggio San Marco e il CEP di Campalto o l'infrastrutturazione della seconda zona industriale - ovvero dispersi e di piccola lottizzazione, di completamento e saturazione ovvero di disseminazione periferica. Appare evidente la circonvallazione est, il raccordo con la Romea e con il potenziato cavalcavia di Mestre-Marghera e soprattutto la nuova tangenziale del 1972 che raccorda le autostrade. Ma ciò che è reso più evidente da questa rappresentazione è l'espansione ad ovest della città che mostra, ben più del Piano regolatore, quanto la tangenziale non sia appunto "tangente", ma invece del tutto interna all'area urbana.

Laboratorio Mestre 900. Ricerca e impianto sulle trasformazioni urbane; autore G. Sarto, operatori GIS A. Loriggiola e L. Battistella.



64. Trasformazioni urbane 1888-2004, sintesi storica dell'edificato. Questa elaborazione rappresenta in un'unica carta la successione temporale degli interventi che hanno portato alla formazione della grande città di terraferma dei nostri giorni. I colori indicano dieci periodi di costruzione secondo i quali è stata registrata la crescita urbana e la scala dei colori rispetto ai periodi è la stessa utilizzata nella successiva carta sulla sintesi storica della rete stradale, che va letta in modo complementare. Si individuano in grigio scuro il centro storico di Mestre, gli altri piccoli nuclei storici e il sistema dei forti e poi - con la sequenza di colori - i grandi interventi pianificati, le innumerevoli disseminazioni e addizioni che hanno formato nel tempo l'insediamento, la cui interpretazione e struttura non può essere qui affrontata. Si può solo accennare che è leggibile: un insediamento policentrico dal punto di vista della genesi e della funzionalità urbana e dotato, da Porto Marghera all'aeroporto, di strutture a scala metropolitana; una idea e una parte di città realizzata disposta in modo compatto per oltre cinque chilometri lungo assi stradali nord-sud (cfr.fig.61 e 66) affiancata dall'addizione verso laguna ma anche verso Favaro; un insieme di espansioni più esterne e diramate, in particolare tra la Castellana e la Miranese.

Laboratorio Mestre 900. Ricerca e impianto sulle trasformazioni urbane; autore G. Sarto, operatori GIS A. Loriggiola e L.Battistella.



65. Rete ferroviaria dal 1888 al 2004. La rappresentazione evidenzia l'armatura ferroviaria di Mestre, Venezia e Marghera sostanzialmente compiuta nei suoi tracciati già nel 1940, salvo l'espansione in II zona industriale e modifiche nelle nuove aree di logistica, consistendo gli interventi fino ai nostri giorni in ricostruzioni e potenziamenti, grandi progressi tecnologici dei sistemi di comando e controllo e del materiale rotabile, usi trasportistici dell'infrastruttura del tutto nuovi. Il confronto dell' essenziale e gerarchizzata configurazione della rete e degli impianti ferroviari rispetto alla gerarchizzata, ma complessa e fitta ragnatela delle strade, si presta a utili riflessioni di base sui due sistemi. Si evidenzia per esempio in questa rappresentazione l'imponente dimensione delle diramazioni ferroviarie a Porto Marghera, oggi sottoutilizzate, ma che con il continuo incremento della portualità e della logistica è assurdo che non ridiventino base portante delle nuove attività, sviluppando un'intermodalità acqua-ferro più sostenibile per l'area urbana e metropolitana e che riequilibri l'attuale prevalenza del trasporto su gomma. *Laboratorio Mestre 900. Ricerca e iRmpianto sulle trasformazioni urbane; autore G. Sarto, operatori GIS A. Loriggiola e L.Battistella.*



66. Sintesi storica rete stradale 1888 - 2008. In questa laboriosa rappresentazione cartografica di sintesi sono indicate le strade in relazione al periodo della loro costruzione, che viene denotato con un colore, mentre lo spessore del segno distingue schematicamente la gerarchia viaria. I periodi sono dieci e qui nella stampa di piccolissimo formato in modo assai limitato, negli originali informatizzati invece in modo chiaro e dettagliato, è possibile una particolare lettura e riflessione sulla formazione e morfologia della città di terraferma: dalla rete presente a fine Ottocento, indicata in nero, a quella tra le due guerre (gamma di viola), a quella del primo periodo della ricostruzione (azzurro), a quelle relative ai quattro periodi più recenti (rosso scuro, rosso, arancio, giallo). Sono ben riconoscibili impianti stradali urbani pianificati come quello di Marghera, la circonvallazione est, la tangenziale interna alla città.

Laboratorio Mestre 900. Ricerca e impianto sulle trasformazioni urbane; autore G. Sarto, operatori GIS A. Loriggiola e L. Battistella.

MARCO CECCHETTO

(Società delle Autostrade di Venezia e Padova)

Il mio Amministratore Delegato il Signor Lino Brentan, oggi mi ha dato un compito arduo e non è la prima volta che capita, perché intervenire dopo l'interessantissima presentazione del Dottor Sarto è difficile, difficile nel senso che devo cercare di tenere elevata la vostra attenzione, catturare la vostra attenzione anche per il proseguo della serata.

La presentazione del Dottor Sarto è terminata con gli anni '50 e gli anni '60, la mia inizia proprio da lì per giungere ai giorni nostri.

In particolare iniziamo verso la metà, fine degli anni '60, quando ha avvio concretamente la realizzazione della tangenziale di Mestre ovvero il primo seme della tangenziale di Mestre, che è rappresentato dalla rotatoria di Marghera e dagli svincoli che portano a Venezia, quindi cavalcavia di Mestre, e alla zona industriale di Porto Marghera.

Nel 1970 inizia la realizzazione della tangenziale di Mestre, che prevede la realizzazione anche di due strade complanari unidirezionali, queste è previsto vengano realizzate in fase successiva all'asse principale della tangenziale e tuttavia sono acquistati i terreni, quindi il sedime è acquistato da parte della Società per poterle realizzare. Nel '72 entra in esercizio la tangenziale di Mestre.

Nel '74 si inaugura la nuova barriera di Mestre in località Villabona, dove è oggi, e già allora era una barriera di dimensioni significative dato che poteva contare su 17 cabine, delle quali 6 in entrata e 10 in uscita. D'altra parte, il traffico è cresciuto, i clienti, fra virgolette, non ci hanno abbandonato in questi 80 anni di storia della Società, dato che a partire dal '34, l'apertura al traffico nostra è del '33, i clienti sono sempre andati aumentando, salvo, come dire, brevi e temporanei momenti, come quelli legati alla crisi petrolifera degli anni '70, al calo che c'è stato recentemente nel 2002 a seguito delle difficoltà conseguenti agli episodi terroristici del settembre 2001.

Tuttavia una crescita del traffico di quel tipo, come dire, ha determinato sin dall'origine al pianificatore l'obbligo di pensare a soluzioni per affrontare questa evoluzione, e nel caso della tangenziale questo significava affrontare un tema che ancora oggi, essendo un tema irrisolto, determina i problemi che ci troviamo ad affrontare, mi riferisco alle complanari.

Le complanari avevano lo scopo di distinguere il traffico locale dal traffico di lunga percorrenza che veniva attratto dalla tangenziale, una situazione simile è quella di Bologna, a Bologna è stato realizzato un'asse autostradale che lambisce la città, affiancate a questo asse autostradale vi sono due tangenziali, le tangenziali complanari a quell'asse, ciascuna composta da due corsie per senso di marcia.

La scelta di non fare le complanari ha certamente determinato una lacuna nella rete

stradale dell'area veneziana, lacuna che se volete si è andata colmando in parte solo nell'anno 2003, quando è stato fatto l'intervento di utilizzo della corsia di emergenza della tangenziale di Mestre come terza corsia di marcia. Da questo punto di vista siamo stati un po' più bravi, permettetemelo, rispetto a Bologna che solo l'anno scorso ha aperto nell'asse autostradale la corsia di emergenza all'utilizzo da parte dei mezzi.

Usando per altro un sistema tecnologico molto, molto simile a quello che è stato realizzato qui a Mestre. Dopo l'attività di realizzazione di infrastrutture autostradali che ha avuto luogo nel corso degli anni '70, vi è stato un lungo periodo, come dire, di fermo, si è ripreso solo nel finire degli anni '80 con l'importante evento dei Mondiali di Calcio ospitati in Italia, dunque grazie ad una Legge Speciale che è stata promulgata nell'89 si è potuto realizzare la terza corsia tra Padova e Venezia, e si è realizzato il raccordo autostradale con l'aeroporto Marco Polo di Venezia nel '91.

A partire da quegli anni, tuttavia, il dibattito si apre su quella che è l'opera oggi più importante del nostro territorio, ma direi di più, a livello nazionale, ed è il passante di Mestre, passante di Mestre che ha una storia lunga, come dicevo, già dagli anni '90 si inizia a discutere di questa nuova arteria, le tappe sono lì indicate, voglio ricordare quella importante del 2003, quando viene riconosciuto che la situazione di Mestre è una situazione di emergenza socio-economica e ambientale e dunque viene creata la figura del Commissario che avrà il compito di portare alla realizzazione del passante di Mestre. Passante di Mestre che si sta realizzando e l'apertura al traffico sappiamo essere prevista sul finire del 2008, può darsi 2009, dipende da diversi fattori, non ultimi i fattori climatici che determinano inevitabilmente possibili ritardi sulla lavorazione, però insomma, ormai ci siamo.

In questi anni la Società delle Autostrade di Venezia – Padova ha comunque continuato a sviluppare una serie di attività collaterali a quella principale che è la costruzione e gestione di arterie autostradali, penso ai 13 chilometri di barriere fonoassorbenti che sono state installate lungo la tangenziale, ma non solo, anche lungo l'autostrada A4 tra Venezia e Padova. I nuovi svincoli per Venezia sono stati aperti nel 2001, in gergo noi chiamiamo gli svincoli "carbonifera", perché sono localizzati sul vecchio sedime dei carboni, di cui parlava il Dottor Sarto in precedenza.

E poi la crisi, determinata dai crescenti livelli di traffico ha fatto sì che la Società si rivolgesse alle tecnologie telematiche per poter ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, un primo importante intervento in questo senso, risale al 1991, quando lungo la tratta Dolo – Mestre sono stati installati 10 pannelli a messaggio variabile che ancora oggi sono presenti, i quali guidano l'utente sulla disponibilità delle tre corsie della tratta e indicano le velocità da seguire.

Nel 2000 è stato realizzato il Sistema M.A.R.C.O. che è un sistema di regolazione degli accessi alla tangenziale, al fine di ottimizzare il deflusso veicolare lungo l'asse

principale, cioè l'asse della tangenziale stessa, si tratta dunque di semafori intelligenti che in ragione delle condizioni di traffico che vengono rilevate dal sistema di monitoraggio, applicano fasi semaforiche tali da consentire che lungo l'asse autostradale il deflusso avvenga in condizioni ottimali.

Il secondo importante intervento che è stato portato a termine nel corso del 2003 è, come dicevo, l'utilizzo dinamico della corsia di emergenza lungo la tangenziale di Mestre, è un intervento rilevante, primo in Italia di questo tipo, una seconda esperienza, come dicevo, è stata fatta da Bologna, ed è stata messa in esercizio alla fine dello scorso anno, realtà analoga ci sarà anche lungo l'autostrada del Brennero su una tratta significativa, intorno ai 30 km, mentre la nostra applicazione è lunga quanto la tangenziale ed è dunque 9 km dalla barriera di Venezia – Mestre fino allo svincolo della A27.

Nel corso del 2004 poi, autostrada Venezia – Padova si è impegnata nella realizzazione di un progetto che ha proposto al Comune di Venezia, in cui vengono proposti due interventi, un intervento è di viabilità complementare che ricorda anche nel nome le complanari, se volete, è cosa diversa, però l'obiettivo era comunque quello di separare fisicamente i flussi veicolari, almeno su alcune tratte, flussi veicolari di lunga percorrenza che hanno da utilizzare la tangenziale, da quelli invece locali che possono usare una viabilità vicina alla tangenziale, ma distinta.

Il secondo intervento che viene proposto è di mitigazione ambientale, cioè si prende atto che la tangenziale costituisce una struttura emissiva di inquinamento e dunque si trovano misure per mitigare questa fonte di inquinamento.

Si sceglie di realizzare solo questo ultimo intervento che è già stato avviato e che entro l'estate verrà completato, si tratta di una serie di interventi volti a ridurre l'inquinamento acustico, dell'aria, ma anche l'inquinamento idrico derivante dalle acque di prima pioggia, dunque le acque che piovono sul manto stradale vengono raccolte, canalizzate e portate a depurazione.

Anno 2008, quindi siamo ad oggi, si apre la stazione di Mira e Oriago, a due chilometri dalla barriera di Venezia – Mestre, è un intervento importante promosso dalla Regione Veneto, ed è correlato al sistema ferroviario metropolitano regionale e dunque è un classico esempio di cosiddetto scambio modale, tra un sistema ferroviario e un sistema stradale su gomma, in modo tale da poter dare modo agli utenti di poter utilizzare il modo di trasporto migliore per il luogo che devono raggiungere o per lo spostamento che devono fare e dunque nasce con l'idea di giungere via auto alla nuova stazione S.F.M.R. di Oriago Porta Ovest e di lì giungere nell'area del centro di Mestre, piuttosto che del centro storico di Venezia, usando sistemi meno invasivi.

Intervento che è in corso di approvazione è quello di messa in sicurezza della strada provinciale 81, tra il nuovo casello di Mira – Oriago e la rotatoria di Fusina.

Infine la nostra attività continua anche su tavoli con altri soggetti referenti per la via-

bilità dell'area di Venezia – Mestre, dunque con la Provincia in particolare nel 2007 si è fatto uno studio per capire se il regime di circolazione che oggi è adottato lungo la tangenziale è il regime migliore, in particolare si è pensato di simulare cosa accadrebbe se lungo la tangenziale i veicoli pesanti potessero spostarsi su due corsie, cosa che oggi non avviene se non in brevi tratti.

E tuttavia le simulazioni, pur avendo evidenziato un potenziale beneficio, non hanno portato ad alcuna sperimentazione su strada per i timori di rischi legati alla sicurezza.

Chiudo infine, dicendo che è stato recentemente attivato un gruppo di lavoro, promosso dalla Prefettura di Venezia, che ci vede coinvolti, in questo gruppo di lavoro si cercherà di capire che cosa accadrà nel dettaglio quando a fine anno il passante di Mestre verrà messo in esercizio, dunque come si diceva prima, in sostanza è importante prepararsi, importante è pianificare gli eventi che hanno da venire, in modo tale da poterli gestire meglio.

Ora, vi rubo ancora 5 minuti, è tardi, per mostrarvi come le tecnologie telematiche di oggi consentano, come dire, una gestione del traffico impensabile anni addietro, i soldi forse meglio spesi oggi sono quelli in impiantistica telematica piuttosto che in nuove infrastrutture, cioè cerchiamo di ottimizzare quello che già c'è, attraverso investimenti che sono di basso costo, quantomeno se comparati con le nuove infrastrutture. Sono queste tecnologie che hanno consentito di utilizzare la corsia di emergenza della tangenziale come terza corsia di marcia, ottenendo una riduzione degli incidenti pari al 60%, cioè noi nel 2003 abbiamo ottenuto, grazie all'apertura della corsia di emergenza, una riduzione degli incidenti pari al 60% rispetto a quelli che erano rilevati in tangenziale nel 2002.

Questo perché, ottenendo condizioni di flusso migliori, più omogenee, minori fenomeni di accoramento, inevitabilmente l'incidentalità si riduce.

Oggi va detto che, come dire, i livelli di traffico sono aumentati, sono passati 5 anni dal 2003 e dunque il numero degli incidenti è cresciuto nuovamente perché ci si trova nuovamente in coda quando si affronta la tangenziale, urge l'apertura del passante, ciò non toglie però valenza a quella che è l'impiantistica telematica.

Chiudo, mostrandovi come l'impianto che è stato realizzato dalle Autostrade Venezia – Padova sia un impianto aperto: abbiamo una ventina di telecamere installate su tutta l'area urbana di Mestre, pannelli a messaggio variabile installati sull'area urbana di Mestre, sul tracciato della strada regionale 11 e allo stesso modo sono stati installati pannelli a messaggio variabile e telecamere nell'area urbana di Padova.

Cioè, autostrade Venezia - Padova ha guardato in là, nell'ottica di dire, il nostro ambito non è solo quello della tangenziale come oggetto esclusivo della nostra competenza, ma dobbiamo capire che cosa succede prima, cioè il traffico che arriva da noi è il traffico che usa altri nodi, altre strade, va dunque informato a monte e non solo

quando si trova ormai nell'immediata vicinanza dell'autostrada stessa.

Questo insieme di tecnologie che è stato installato sia a Mestre che a Padova è tecnologia che viene messa a disposizione delle città di Venezia e di Padova, la Polizia Municipale delle due città ha la possibilità di intervenire su questi pannelli a messaggio variabile, di vedere le immagini rilevate dalle telecamere e dunque di utilizzare tutto questo, al fine di migliorare la circolazione sulle due aree che sono i nostri riferimenti.

C'è autostrade Venezia – Padova, Provincia di Venezia, Prefettura, Comune di Venezia naturalmente, Regione del Veneto, questi sono i soggetti che partecipano al gruppo di lavoro.

DIEGO SACCON

(Associazione Co.C.I.T.)

Mi è stato chiesto di cercare di dare voce, in mezzo a queste riflessioni storiche sulla natura di crocevia della nostra città e sulla tangenziale, al punto di vista di chi si trova a vivere lungo un'infrastruttura come questa.

Vi sono due modi di avvicinare la questione, uno è quello di ascoltare l'esperienza soggettiva delle persone interessate, l'altro è quello di fare riferimento alle valutazioni oggettive sull'impatto ambientale e sanitario dell'infrastruttura. Credo che nessuno dei due vada trascurato se si vuole avere una visione sufficientemente completa, quindi mi muovo su questa linea precisando che non avendo alcuna pretesa di essere esaustivo affaccio alcuni spunti che necessiterebbero di ulteriore approfondimento.

[...]

Comincio dall'esperienza delle persone che vivono in prossimità della tangenziale. Lo faccio raccontandovi qualche aneddoto delle diverse storie vissute ai "bordi della tangenziale" che ho conosciuto in questi ultimi 6-7 anni, da quando seguo le vicende di questa aggregazione di associazioni, comitati, delegazioni che ha preso il nome di Co-CIT e che poi è diventata a sua volta un'associazione. In certi casi uso i nomi veri delle persone coinvolte, in altri, per questioni di riservatezza, li ho modificati e ho modificato qualche particolare, ma non i fatti nella loro sostanza.

Mi raccontava Danilo che una famiglia di suoi parenti nel corso della costruzione della tangenziale cercò da sola di fermare fisicamente l'abbattimento della propria stalla e un paio di persone finirono arrestate. Per chi abitava nelle case dei ferrovieri abbattute per far passare il viadotto, non fu un problema eccessivo trasferirsi in altri appartamenti, ma per la famiglia Donà, che era abituata ad avere intorno campi, non fu concepibile

l'offerta di un appartamento e rimase lì con la propria casa dove finisce il pendio del terrapieno. Dice Santino, che sta un po' più in là, "fino alla fine degli anni '60 confinavamo con i Michieli, qui era un paradiso, ora per andare da loro devo fare tutto il giro e prendere il cavalcavia": la tangenziale li ha separati. Ma a lui non manca l'umorismo, ricorda quella notte in cui la "tange" è rimasta chiusa per togliere il cavalcavia lesionato da un camion con un carico troppo alto: "non sono riuscito a chiudere occhio, c'era troppo silenzio, non ero più abituato" e ancora insiste che vorrebbe togliessero le barriere messe da 5 anni, dopo 20 di richieste, perchè il rumore attenuato non gli concilia il sonno.

Agostino: "dopo lo shock degli espropri e della costruzione, nei primi anni quasi quasi era una compagnia, ma da 15 anni è diventato un inferno...qualche estate fa una sera mi sono addormentato con le finestre aperte, mi sono svegliato in piena notte con il mal di testa". Il climatizzatore qui è d'obbligo, anche se non c'è l'indennizzo...come non c'è per la manutenzione dei tetti, dove i coppi scivolano per le vibrazioni dei camion e ogni tanto bisogna sistemarli. Mi raccontava Beppe che quando, negli anni novanta, è andato ad abitare a 150 metri circa, per mesi si è svegliato puntualmente alle 4 del mattino, inizialmente non capiva cosa aveva, poi ha realizzato che si trattava del rumore dei camion. Recentemente ho risentito un racconto simile, diciamo 3 chilometri più in là, da una giovane coppia in una casa nuova, neppure in prima fila, lei dorme tranquillamente perchè è sempre vissuta lì vicino nella casa dei genitori, lui spiega che si sveglia all'alba e punta il dito contro una linea di barriere che finiscono troppo presto: "perchè – dice – non potevano andare avanti altri 20 metri?".

Perchè? Bisognerebbe chiederlo alle concessionarie autostradali, ma guai a mettere in discussione il loro operato – che è sempre "tecnico" e addirittura un po' scientifico – si può passare per cretini. Il primo agosto 2001, scegliendo la data probabilmente per favorire la partecipazione degli abitanti, Autovie Venete ha presentato i ben 550 metri di barriere che, dopo anni di richieste, avrebbe collocato con la realizzazione della terza corsia; è capitato che nel corso della presentazione uno osservasse: "perchè in questo punto non si prolungano un po' che ci sono altre due case vicine?" "Case quelle?!" hanno risposto segnando sulla carta "troppo piccole, non sono case", "Vuole che le presenti le famiglie che ci abitano?". Non se ne parla, il tecnico ha detto che non possono essere case.

Il figlio di Emma ha l'asma; lo smog non fa da solo venire l'asma, probabilmente, ma la peggiora, sicuramente; riferisce le parole della pediatra: "Ha detto che va a scuola alla Cipressina? – 70 metri dalla tangenziale -, forse è meglio cambiare scuola, non è detto, ma meglio comunque avere un atteggiamento precauzionale...".

Guido adesso ha 9 anni, la sua casa sta a 10 metri (dalla tange); prima delle barriere era piccolo, a volte si svegliava di notte e diceva "mamma mi hanno svegliato i camion". Fabio, anche lui a pochi metri, nei primi due di vita aveva frequenti disturbi respiratori,

per un momento un pediatra ha temuto avesse un disturbo cardiaco, lo ha fatto vedere da uno specialista, no, per fortuna erano solo bronchiti troppo frequenti. "Signora stiamo presentando il III esposto alla Procura, potremmo citare il caso..." "No, forse è meglio di no"... Ma sì giusto, tanto gli esposti in Procura che fine hanno fatto?

Ma la famiglia della Gazzera ha visto riconosciuto il "danno esistenziale" in una causa contro la Società Autostrade...i soldi forse non sono molti, ma almeno c'è l'aspetto morale. Avevano chiesto ad altre famiglie intorno, ma nessuno ha voluto seguirli nell'azione.

A volte ho avuto l'impressione che molte persone abbiano sviluppato una sorta di assuefazione, una tolleranza per sopravvivere. Oppure, che avere addosso questo peso e l'idea di non poter far niente, una sensazione di impotenza, sia come avere una malattia cronica: a momenti si cerca di dimenticarla.

Tutti avrete presente quell'edificio di via Trieste dove si possono stendere i panni sul guard rail della rampa di salita...Antonella che abitava poco più in là, anche lei a 10-20 metri dalla "tange" ci raccontava che lì alcuni inquilini le barriere avrebbero voluto toglierle, non riuscivano a sentire vantaggi, ma avevano lo svantaggio che fuori della finestra non vedevano più la luce, ma le barriere. Il signor Oddo e la moglie sono finiti in ospedale. Un tamponamento tra camion, una cisterna ribaltata, del solvente nel loro giardino...niente di grave, lievi sintomi di intossicazione, dimessi in giornata...poi ci sono voluti dei mesi per la bonifica del giardino. A loro con la Terza Corsia gli si è crepata la casa: muro e pavimento; sono state le vibrazioni dei pali piantati a margine del terrapieno per rinforzare la corsia d'emergenza e farci correre i camion.

Mi ha raccontato che l'avvocato ha scritto ad "Autovie", che ha risposto che loro non c'entrano, anche se hanno la concessione di quel tratto, perchè la Terza Corsia l'ha commissionata la "Venezia Padova" e poi l'ha realizzata la Mantovani e poi e poi...dice l'avvocato che bisognerebbe fare una causa, ma il signor Oddone va su per gli 80 anni e le figlie gli hanno detto lascia perdere.

Le storie potrebbero continuare, ma ora mi fermo, vi consiglio piuttosto di veder la bella piece teatrale scritta da Antonella Saccarola (messa in scena con la regia di Agostino Nalon e recitata da Linda Bobbo e Giovanna Larizza con l'accompagnamento musicale di Sladjana Bozic) che racconta molto meglio di come ho fatto io le storie delle persone che vivono ai bordi della tangenziale, inserendole nelle vicende storiche della nostra città che ci sono appena state descritte anche nelle relazioni del dottor Casarin e dell'architetto Sarto.

[...]

Provo a passare a qualche dato oggettivo.

Le valutazioni relative al vivere vicino ad autostrade e grandi strade molto trafficate riguardano ovviamente l'impatto ambientale ed il rischio sanitario correlato. Il traffico che scorre lungo queste arterie provoca due tipi principali di inquinamento, uno di tipo

acustico e l'altro di tipo chimico, che diffonde sia nell'aria che nelle acque di dilavamento e quindi nei terreni, legato alle emissioni da parte dei mezzi e al consumo dei pneumatici e dell'asfalto.

Vi sono ovviamente altre variabili legate all'impatto ambientale che riguardano aspetti non legati all'uomo, ma ad altre specie animali e all'ambiente biologico in generale, o aspetti di tipo paesaggistico, urbanistico e psicologico che rimanderebbero nuovamente ad una dimensione, almeno in parte, soggettiva e che quindi tralascio in questa parte di esposizione.

Mi concentro sugli aspetti valutabili più oggettivamente che riguardano la vita umana. Il problema dell'inquinamento da traffico, che negli ultimi anni è stato all'ordine del giorno delle nostre cronache, è stato focalizzato soprattutto sull'aspetto del contributo del traffico all'inquinamento generale di fondo presente nei nostri territori. Benché questo sia un aspetto ovviamente da considerare non è l'unico, infatti vi è un problema specifico legato alla maggiore concentrazione di inquinamento lungo i grandi assi stradali rispetto al resto dell'inquinamento diffuso, problema sul quale è stata posta minor attenzione.

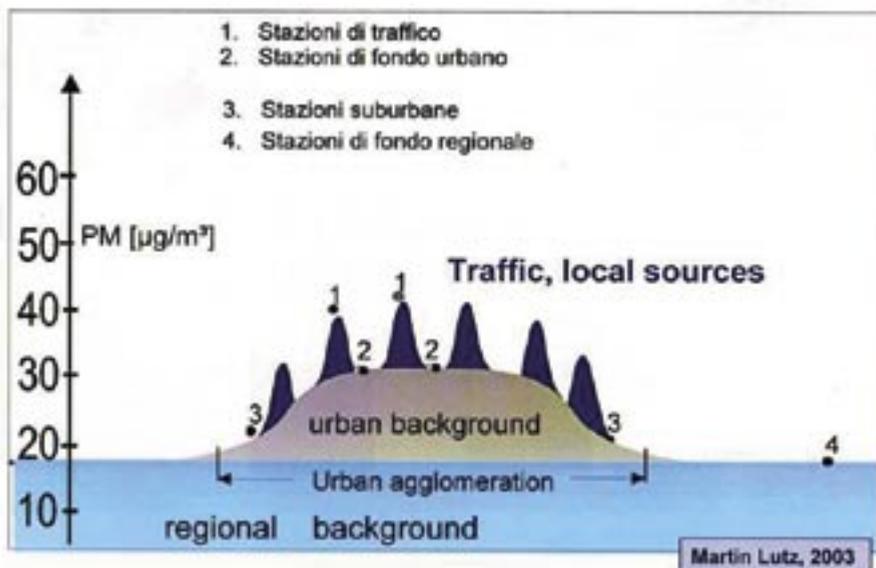
Questo concetto è ben rappresentato dalle due immagini seguenti. Una mostra un modello [27] che descrive le differenze di concentrazione di inquinamento misurabile da centraline collocate in postazioni diverse; in un territorio come il nostro fortemente antropizzato le differenze tra fondo regionale e fondo urbano sono attenuate, ma il modello resta valido soprattutto per le stazioni direttamente esposte ai punti di traffico.

L'altra immagine mostra la variazione di concentrazione della componente primaria di PM10 allontanandosi dall'asse della tangenziale di Mestre nello studio modellistico realizzato dall'ARPAV [26]; mostro una delle tante rappresentazioni di questo studio per dare un'idea di massima, in realtà vi sono alcune differenze se si considera un'inquinante piuttosto che un altro e vi sono anche altre variabili, ma il concetto generale è quello di una concentrazione a campana degli inquinanti con un importante decadimento tra i cento e duecento metri e la tendenza a raggiungere i livelli di fondo entro i quattrocento metri.

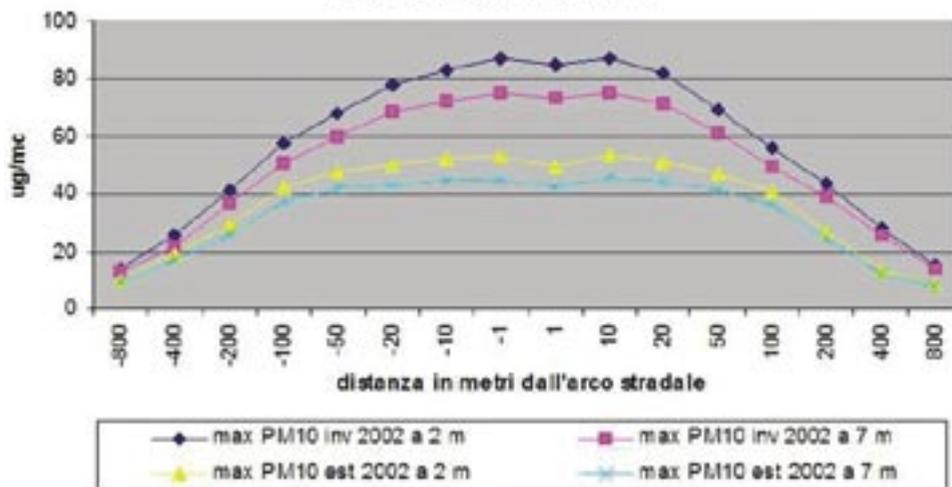
Vi può essere anche un'influenza dei venti, ad esempio una collocazione costantemente sottovento all'infrastruttura è molto più investita dalle emissioni rispetto ad una sopravento alla medesima distanza, ma nel caso della tangenziale c'è una certa rotazione sia dei venti predominanti che delle brezze per cui risulta una sovraesposizione solo lieve al lato ovest.

Questo maggior inquinamento determina anche uno rischio sanitario specifico correlato al vivere vicino ai grandi assi stradali. Per cercare di focalizzare meglio questo problema lo scorso anno ho effettuato una rapida ricerca in Medline di lavori scientifici internazionali che correlassero il vivere vicino ad autostrade con il rischio per la salute e ho trovato una quindicina di articoli che riportano ricerche focalizzate

La variabilità spaziale delle concentrazioni di PM₁₀



Transetto B tangenziale (altezza strada circa 0.5 m dal suolo):
tratto Castellana - Miranese



specificamente su questo problema.

Riassumo molto brevemente il contenuto di questi lavori scientifici. 12 articoli [2,3,4,5

,6,7,8,9,11,12,13,14] evidenziano l'esistenza di un rischio sanitario correlato al vivere vicino ad autostrade o strade principali molto trafficate. Un lavoro non trova questa correlazione [10], ma gli stessi autori rettificano il risultato in una pubblicazione dell'anno successivo [11], indicando che il rischio è localizzato nelle immediate vicinanze delle infrastrutture viarie, in base ai loro risultati entro i 90 metri circa. Uno studio indica che il rumore notturno può agire da coadiuvante nello sviluppo di patologie respiratorie e dermatologiche nei bambini con esposizione a lungo termine all'inquinamento traffico correlato [15].

Quattro studi indicano rispettivamente un aumento di rischio di BPCO (broncopneumopatia cronica ostruttiva) nel genere femminile [2], di Calcificazione delle Arterie Coronariche (CAC) [4], di cardiopatia ischemica (CHD) clinicamente manifesta [5] e di riduzione dell'aspettativa di vita negli anziani correlata a patologie cardiopolmonari o tumore del polmone [6]. Uno studio mostra una più alta prevalenza di sintomi respiratori sia negli adulti che nei bambini [3]. Sette lavori mostrano un aumentato rischio di patologia respiratoria in bambini e adolescenti (4-16 anni), come disturbi broncospastici, asma, bronchiti [7, 8, 9, 11, 12, 13, 14].

Le distanze ritenute a rischio variano in questi studi tra i 50 e i 400 metri. Entro i 100 metri nello studio che valuta la BPCO [2], entro i 200 metri in quello sull'aterosclerosi (con progressione del rischio nelle diverse fasce: 100-200 metri, 51-100 metri, entro i 50 metri) [4], entro i 150 metri in quello sulla cardiopatia ischemica [5]. Nelle patologie respiratorie dei bambini, la variabilità è tra 50 e 90 metri da strade principali (major road) [7, 13], e tra i 100 metri [12], i 300 metri [8] e i 400 metri [9] per le autostrade.

Il rischio appare correlato più fortemente alla distanza dagli assi stradali considerati, che alle concentrazioni di inquinanti misurate [6]. Tre di questi studi [8, 9, 12], distinguendo la correlazione tra rischio respiratorio, autoveicoli e traffico pesante, indicano una responsabilità prevalente od esclusiva di quest'ultimo. Indicativamente le moli di traffico delle strade considerate negli studi variano tra i 5000 e i 22.000 camion circa al giorno (traffico feriale) e tra i 30.000 e i 155.000 autoveicoli circa al giorno [9, 12]. I campioni di popolazione studiati variano nei diversi studi da circa 1.000 a 26.000 soggetti.

Avevo appena fatto questa ricerca, svolta per certi versi in modo un po' naive, quando la scorsa estate è apparso sulla rivista "Environmental Health" un articolo di Brugge et al. [25] di revisione della letteratura focalizzato su questo stesso problema, in particolare focalizzato sul rischio cardiaco e polmonare, svolto con criteri abbastanza rigorosi. Riporto, tradotta, una tabella sinottica che raccoglie i risultati del lavoro di revisione di Brugge.

Autori	Località	Intensità del traffico (a)	Inquinanti misurati (b)	Distanza dalla strada	Effetti sanitari studiati	Risultati statistici (c)
Schwarz et al. 2005	Boston	NA	PM 2.5, BC, CO	NA	Variabilità frequenza cardiaca	Decremento heart rate variability
Adar et al. 2007 [16]	St. Louis, Missouri	NA	PM 2.5, BC, UFP	On highway in busses	Variabilità frequenza cardiaca	Decremento heart rate variability
Hoek et al. 2002 [6]	Paesi Bassi	NA	BC, NO2	Continuo (d)	Mortalità cardiopomolare, tumore del polmone	1.41 OR per chi vive vicino agli assi stradali
Tonne et al. 2007 [17]	Worchester, Massachusetts	NA	PM 2.5	Continuo (d)	Infarto miocardio Acuto (IMA)	5% di incremento nell'odds dell'IMA
Venn et al. 2001 [11]	Nottingham, Gran Bretagna	NA	NA	Continuo (d)	Broncospasma nei bambini	1.08 OR per chi vive entro i 150 m dall'asse stradale
Nicolai et al. 2003 [18]	Monaco, Germania	>30.000 veic/d	Soot, benzene, NO2	Traffico a 50 m dalle case	Asma, sintomi respiratori, allergie	1.79 OR per asma ed elevati volumi di traffico
Guaderman et al. 2005 [19]	California		NO2	Continuo (d)	Asma, sintomi respiratori	Aumento dell'asma più vicino alle autostrade
McConnel et al. 2006 [20]	California	NA	NA	Continuo (d)	Asma	Rischio elevato per bambini che vivono entro i 75 m dalle strade
Ryan et al. 2007 [21]	Cincinnati, Ohio	>1000 camion/d	PM 2.5	400 m	Broncospasma nei bambini	NA
Kim et al. 2004	San Francisco	90.000 – 210.000 veic/d	PM, BC, NOx	scuole	Asma nei bambini	1.07 OR per livelli elevati di NOx
Wjst et al. 1993 [22]	Monaco, Germania	7.000-125.000 veic/d	NOx, CO	scuole	Asma, bronchiti	Trovate diverse associazioni statistiche
B r u n - rekreef et al. 1997	Paesi Bassi	80.000 – 150.000 veic/d	PM 10, NO2	Continuo (d)	Funzionalità polmonare	Riduzione della FEV in prossimità di elevato traffico pesante
Janssen et al. 2003 [9]	Paesi Bassi	30.000 – 155.000 veic/d	PM 2.5, NO2, benzene	< 400 m (c)	Funzionalità polmonare, sintomi respiratori	Trovata nessuna associazione con la funzionalità respiratoria
Peters et al. 1999	California	NA	PM 10, NO2	NA	Asma, bronchiti, tosse, broncospasma	1.54 OR di broncospasma nei ragazzi con esposizione a NO2
Bauer et al. 2007 [23]	Paesi Bassi	Autostrade e strade	PM 2.5, NO2, soot	M o d e l e d d exposure	Asma, sintomi respiratori, bronchiti, allergie	Maggiori associazioni con allergie alimentari
Visser et al. 2004	Amsterdam	>10.000 veic/d	NA	NA	Cancro	Associazioni multiple
Vineis et al. 2006	10 paesi europei	NA	PM10, NO2, SO2	NA	Cancro	1.46 OR per prossimità a traffico pesante, 1.30 OR per elevata esposizione NO2
Gauderman et al. 2007 [24]	California	NA	PM10, NO2	Continuo (d)	Funzione polmonare	Riduzione FEV per chi vive vicino alle autostrade

LEGENDA

- (a) veic/d = veicoli al giorno; veic/h = veicoli all'ora
 - (b) UFP = particolato ultrafine; FP = particolato fine; PM 2.5 = ; PM 10 = ; BC = black carbon; PPAH = idrocarburi policiclici aromatici legati al particolato; VOCs = composti organici volatili
 - (c) Inquinanti misurati lungo un transetto
 - (d) La prossimità all'asse stradale di ogni partecipante è stata calcolata con un software GIS
 - (e) Associazione statistica tra prossimità all'asse autostradale o esposizione agli inquinanti prodotti dal traffico ed effetto sulla salute
- NA = non applicabile; misurazione non effettuata
- OR = Odds Ratio, è una misura rischio relativo degli esposti rispetto ai non esposti, per $OR > 1$ vi è statisticamente un rischio la cui entità è proporzionale al valore do OR
- FEV= è una misura della capacità ventilatoria polmonare (il volume d'aria nell'espiazione forzata)

alcuni di questi lavori coincidono con quelli che avevo riassunto, altri no; per cui abbiamo in totale quasi una trentina di ricerche che suggeriscono l'ipotesi di uno specifico rischio sanitario traffico correlato relativo al vivere vicino a queste infrastrutture stradali, che va distinto dal rischio generale legato all'inquinamento di fondo. Certamente saranno necessari ulteriori studi per una maggiore chiarezza scientifica del problema e non voglio certo dimenticare che i fattori di rischio per le patologie indicate sono molteplici e l'inquinamento è solo uno di questi, ma una serie di dati da non sottovalutare ci sono.

In particolare non andrebbero sottovalutati in situazioni di criticità come quelle che abbiamo noi.

La criticità della tangenziale di Mestre, come noto, è data da un lato dal sovraccarico con condizioni di scarso scorrimento e stop-and-go dei mezzi, dall'altro dalla vicinanza estrema a case ed edifici pubblici (o in cui si svolgono attività di pubblica utilità). Infatti a Villabona, in via Trieste, in via Miranese, alla Gazzera, alla Cipressina, a Borgo Forte, ci sono abitazioni a partire da meno di 10 metri di distanza dal margine stradale della tangenziale; la scuola Caburlotto, nell'edificio di Villa Berchet, è a 20 metri; l'istituto Farina a 50 metri e il plesso scolastico pubblico della Cipressina a 70 metri; l'ospedale Villa Salus è a 100 metri.

Prima di andare verso la conclusione, vorrei spender ancora una parola sulla questione del rumore. Ho citato prima uno studio che trova un possibile effetto di distress con alterazione dei ritmi circadiani di liberazione del cortisolo e conseguenti possibili effetti immunitari favorevoli al manifestarsi di patologie respiratorie e dermatologiche, (in verità gli effetti di una tale alterazione, qualora effettivamente si manifesti, possono essere anche altri sia a livello somatico che

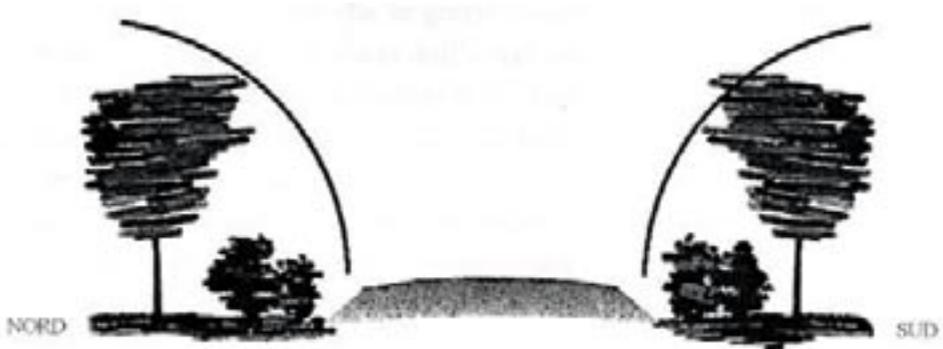
psichico); ma a parte queste evenienze – e uno o due studi sono troppo pochi per considerare i dati come qualcosa di solido scientificamente - volevo evidenziare che ciò che rende particolarmente fastidioso da sopportare il rumore prodotto da una fonte autostradale, trafficata in tutte le ore, è il suo carattere di continuità ininterrotta.

Dette tutte queste cose, fatta salva l'utilità di tutti gli interventi atti a ridurre il traffico e a ridurre le emissioni per veicolo attraverso i miglioramenti tecnologici, cosa si potrebbe fare attorno a queste infrastrutture per ridurne l'impatto?

Ad esempio aumentare la distanza tra l'infrastruttura e i luoghi di vita. Poi usare lo spazio libero per inserire dei sistemi di mitigazione dell'inquinamento, sia atmosferico che acustico. Cose che conosciamo: le barriere, i terrapieni, le fasce alberate.

Guardate ad esempio come è interessante la proposta rappresentata in questa figura di un modo di allontanare gli inquinanti gassosi per convettività attraverso la realizzazione di adeguate alberature.

Sapete da dove viene? Da una delle relazioni tecniche della progettazione commissionata da Autovie Venete sulle opere per la realizzazione della terza corsia in tangenziale [28]; ma c'è sempre quel detto per cui tra il dire ed il fare c'è di mezzo il mare.



Il rispetto della distanza di sicurezza delle alberature e della batteria arbustiva dal ciglio strada evita la ricaduta di materiale vegetale sulla sede stradale.

Poi ci possono essere anche soluzioni più forti come la collocazione in trincea coperta di tratti stradali o il loro incapsulamento, ma, vista la limitatezza di quanto finora messo in atto rispetto all'entità del problema, potrebbe sembrare che sto parlando di interventi quasi fantascientifici.

Torniamo quindi alle nostre distanze: che parametri utilizzare? Non possiamo certo cercare di definirli qui, ma qualche riferimento ce l'abbiamo. Abbiamo visto, come dire, le distanze del possibile rischio sanitario: più evidente nei primi 100 va dissol-

vendosi entro i 300-400 metri; in questo senso ad esempio lo stato della California ha recentemente proibito di costruire scuole a meno di 150 metri circa dalle infrastrutture stradali di grande scorrimento (in Brugge et al. [25]). Poi c'è la norma che prevede la fascia dei 60 metri di rispetto urbanistico all'interno della quale non si potrebbe costruire, ma se le case ci sono già quando viene costruita l'autostrada non pare ci sia stato finora un approccio di compensazione che favorisca effettivamente la loro delocalizzazione. Poi ci sono i 250 metri della fascia di rispetto acustico previsti dal DPR n. 142 del 30/03/04; questo decreto è interessante per due motivi, uno che innalza i limiti del rumore all'interno della fascia rispetto a eventuali limiti più bassi previsti dalla zonizzazione acustica locale, proteggendo quindi più l'infrastruttura degli abitanti; due, che il legislatore prevede che per l'eventuale edificazione all'interno della fascia dopo l'emanazione del decreto la bonifica sia a carico del costruttore, cosa che si potrebbe interpretare in questo modo: entro questa distanza sarebbe meglio non costruire se lo fai te ne assumi la responsabilità.

Quindi mi verrebbe da concludere che nel raggio di 250 metri da queste infrastrutture non dovrebbero esserci case, ma barriere, terrapieni ed alberi ad alto fusto. Visto come vanno le cose ovviamente ci si potrebbe accontentare anche di distanze minori.

Concludo cercando di riassumere il dato soggettivo e quello oggettivo nell'impressione che infrastrutture come questa siano delle tracce segnate sulla mappa in nome dell' "interesse generale", per cui non si può tenere conto delle tante storie particolari che calpestano. Un po' come gli eserciti che non guardano dove passano. Invece attraversano, ovviamente, un territorio, entrano nell'ambiente, nelle comunità fatte di persone. Forse talora un certo modo di pianificare, di progettare, dimentica che il territorio non è solo un luogo dove disporre asetticamente infrastrutture, edifici, ecc., ma anche un luogo di corpi viventi e di affetti, di storie e di identità individuali, gruppalì, collettive.

BIBLIOGRAFIA

1. Kuehni CE, Strippoli MP, Zwahlen M, Silverman M; Association between reported exposure to road traffic and respiratory symptoms in children: evidence of bias; *Int J Epidemiol* 2006 Jun; 35(3): 779-86.
2. Schikowski T, Sugiri D, Ranft U, Gehring U, Heinrich J, Wichmann HE, Krämer U. Long-term air pollution exposure and living close to busy roads are associated with COPD in women. *Respir Res.* 2005 Dec 22; 6:152.
3. Oosterle A, Drijver M, Lebreit E, Brunekreef B; Chronic respiratory symptoms in children and adults living along streets with high traffic density; *Occup Environ Med.* 1996 Apr; 53(4): 241-7.
4. Hoffmann B, Moebus S, Möhlenkamp S, Stang A, Lehmann N, Dragano N, Schmermund A, Memmesheimer M, Mann K, Erbel R, Jöckel KH; for the Heinz Nixdorf Recall Study Investigative Group, Residential Exposure to Traffic Is Associated With Coronary Atherosclerosis. *Circulation.* 2007 Jul 16;

5. Hoffmann B, Moebus S, Stang A, Beck EM, Dragano N, Möhlenkamp S, Schmermund A, Memmesheimer M, Mann K, Erbel R, Jöckel KH; Residence close to high traffic and prevalence of coronary heart disease. *Eur Heart J*. 2006 Nov; 27(22): 2621-2.
6. Hoek G, Brunekreef B, Goldbohm S, Fischer P, van den Brandt PA. Association between mortality and indicators of traffic-related air pollution in the Netherlands: a cohort study. *Lancet*. 2002 Oct 19; 360(9341):1203-9
7. Morgenstern V, Zutavern A, Cyrus J, Brockow I, Gehring U, Koletzko S, Bauer CP, Reinhardt D, Wichmann HE, Heinrich J. Respiratory health and individual estimated exposure to traffic-related air pollutants in a cohort of young children. *Occup Environ Med*. 2007 Jan; 64(1); 1-2.
8. Brunekreef B, Janssen NA, de Hartog J, Harssema H, Knape M, van Vliet P; Air pollution from truck traffic and lung function in children living near motorways. *Epidemiology*. 1997 May;8(3):298-303.
9. Janssen Nicole A H, Brunekreef Bert, van Vliet Patricia, Aarts Francee, Meliefste Kees, Harssema Hendrik and Fischer Paul; The relationship between air pollution from heavy traffic and allergic sensitization, bronchial hyperresponsiveness, and respiratory symptoms in Dutch schoolchildren; *Environ Health Perspect*. 2003 September; 111(12): 1512–1518.
10. Venn A, Lewis S, Cooper M, Hubbard R, Hill I, Boddy R, Bell M, Britton J. (*) Local road traffic activity and the prevalence, severity, and persistence of wheeze in school children: combined cross sectional and longitudinal study. *Occup Environ Med*. 2000 Mar; 57(3): 152-8.
11. Venn AJ, Lewis SA, Cooper M, Hubbard R, Britton J; Living near a main road and the risk of wheezing illness in children; *Am J Respir Crit Care Med*. 2001 Dec 15; 164(12): 2177-80.
12. Van Vliet P, Knape M, de Hartog J, Janssen N, Harssema H, Brunekreef B. Motor vehicle exhaust and chronic respiratory symptoms in children living near freeways. *Environ Res*. 1997;74(2): 122-32
13. Shima M, Nitta Y, Adachi M.;Traffic-related air pollution and respiratory symptoms in children living along trunk roads in Chiba Prefecture, Japan. *J Epidemiol*. 2003 Mar;13(2): 108-19.
14. Janice J. Kim, Svetlana Smorodinsky, Michael Lipsett, Brett C. Singer, Alfred T. Hodgson and Bart Ostro (*) Traffic-related Air Pollution near Busy Roads The East Bay Children's Respiratory Health Study; *American Journal of Respiratory and Critical Care Medicine* Vol 170. pp. 520-526, (2004). © 2004 American Thoracic Society Society.
15. Ising H., Lange-Asschenfeldt H., Liber GF, Weinhold H., Eilts M.; Respiratory and dermatological diseases in children with long.term exposure to road traffic immisions; *Noise & Health*, Vol 5:19, pp. 41-50, 2003.
16. Adar SD, Gold DR, Coull BA, Schwarz J, Stone P, Suh H: Focused exposures to airborne traffic particles and heart rate variability in the elderly. *Epidemiology* 2007, 18: 95-103.
17. Tonne C, Melly S, Mittelman M, Coull B, Golberg R, Schwarz J: A case-control analysis of exposure to traffic andacute myocardial infarction. *Environmental Health Perspectives* 2007, 115: 53-57.
18. Nicolai T, Carr D, Weiland SK, Duhme H, von Ehrenstein O, Wagner C, von Mutius E: Urban traffic and pollutant exposure related to respiratory outcomes and atopy in a large sample of children. *European Respiratory Journal* 2003, 21: 956-963.
19. Gauderman WJ, Avol E, Lurmann F, Kuenzli N, Gilliland F, Peters J, McConnel R: Childhood asthma and

- exposure to traffic and nitrogen dioxide. *Epidemiology* 2005, 16: 737-743.
20. McConnell R, Berhane K, Yao L, Jerrett M, Lurmann F, Gilliland F, Kunzli N, Gauderman J, Avol E, Thomas D, Peters J: Traffic susceptibility and childhood asthma. *Environmental Health Perspectives* 2006, 114: 766-772.
 21. Ryan PH, LeMasters, Biswas P, Levin L, Hu S, Lindsley M, Bernstein DI, Lockey J, Villareal M, Hershey GKH, Grinshpun SA: A comparison of proximity and land use regression traffic exposure models and wheezing in infants. *Environmental Health Perspectives* 2007, 115: 278-284.
 22. Wjst M, Reitmeir P, Dodd S, Wulff A, Nicolai T, von Loeffelholz-Colberg EF, von Mutius E: Road traffic and adverse effects on respiratory health in children. *British medical Journal* 1993, 307: 596-607.
 23. Brauern M, Hoek G, Smit HA, de Jongste JC, Gerritsen J, Postma DS, Kerkhof M, Brunekreef B: Air pollution and development of asthma, allergy and infections in a birth cohort. *European Respiratory Journal* 2007, 29: 879-888.
 24. Gauderman WJ, Vora H, McConnel R, Berhane K, Gilliland F, Thomas D, Lurmann F, Avol E, Kunzli N, Jarrett M, Peters J: Effect of exposure to traffic on lung development from 10 to 18 years of age: A cohort study. *The Lancet* 2007, 369: 571-577.
 25. Brugge D, Durant JL, Rioux C. Near-highway pollutants in motor vehicle exhaust: A review of epidemiologic evidence of cardiac and pilmonary health risks. *Environmental Health* 2007, 6:23.
 26. ARPAV - Dipartimento Provinciale di Venezia; Valutazione modellistica dell'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico veicolare transitante sulla tangenziale di Mestre, 2003.
 27. (Martin Lutz, International Conference "Metropolitan challenges in noise and air policies: facing new EU regulations at local level2, Berlin, 3-4 November, 2003
 28. AUTOVIE VENETE S.p.A.; Progetto esecutivo per la "Riconfigurazione della sezione trasversale tra le progr. Km 0 + 000 (svincolo Mestre Est) e progr. Km 3 + 100 (Nodo di Alemagna / A4-A27) a tre corsie di marcia", allegati tecnici; 2002.

LINO BRENTAN

(A.D. Società delle Autostrade di Venezia e Padova)

Le cose dette possono creare difficoltà e incomprensione, credo però che l'incontro sia stato positivo ed esprimo il mio compiacimento per avervi partecipato.

E' stata presentata in modo puntuale la storia, non soltanto quella della tangenziale, ma il contesto generale nella quale la stessa è sorta; contesto che io ho vissuto poiché negli anni '70 già lavoravo a Marghera.

Ricordo che il giorno dell'inaugurazione della Tangenziale, alla quale ho avuto il piacere di partecipare è stato un momento molto importante per la città ed il suo sviluppo.

A quell'epoca Marghera era una grande realtà economica: lavoravano circa 40.000 persone

provenienti dai vari Comuni limitrofi e con i più svariati mezzi di trasporto, dalla bicicletta ai motorini, auto, autobus, treni. Ricordo ancora il treno che da Campolongo Maggiore tutte le mattine mi portava a Marghera.

Dopo un tuffo nel passato io oggi mi sento in grado di poter dare un mio contributo per aprire una discussione sulla città rispetto alla tangenziale di Mestre, tenendo conto non solo delle aspettative delle persone che in questi 10 anni ho avuto modo di sentire, ma anche di quelle vissute sia in maniera indiretta che diretta.

Ricordo che, con viva sorpresa di molte persone, ho aperto le porte della Società alla cittadinanza, per ascoltarne il pensiero, persino ad alcune scolaresche. Questo per dire che la Società si è posta il problema del disagio degli abitanti attorno alla Tangenziale specie negli ultimi 10 anni, non perché sono arrivato io, ma perché una Società per contare, per essere presente nel territorio lo deve vivere, altrimenti diventa una cosa diversa. Una Società a partecipazione con prevalenza pubblica, ha come obiettivo non il dividendo, ma fare una gestione oculata per investire nel territorio, quindi l'approccio è diverso, si lavora, si guadagna, ma si investe nel territorio. Per fare cosa?

Su questo si può discutere. Ed è sull'apertura al dialogo che si incentra l'operato di una piccola Società autostradale che ha saputo rivalutarsi e riportare l'attenzione nel territorio in cui è inserita. Essere presenti nelle compagini azionarie di Società che stanno per realizzare opere quali la Pedemontana, la Nogara Mare, con quote significative, ed aver presentato una finanza di progetto per realizzare il grande raccordo di Padova, ci permette di portare le istituzioni al dialogo con il territorio, anzi si va a creare uno stretto rapporto istituzioni-territorio.

Vi siete chiesti perché in questi giorni io ed il mio staff tecnico, utilizzando anche l'ausilio di strutture esterne, abbiamo lavorato per illustrarvi i dati presentati?

Lo abbiamo fatto solo per essere precisi, puntuali e razionali, per presentare una realtà oggettiva e non soggettiva, l'emotività non ha mai portato a scelte e a decisioni sensate, ma solo a soluzioni tampone e quindi inadeguate.

Perché io sono stato uno dei più accerrimi sostenitori del passante di Mestre?

Semplicemente perché ho imparato, negli anni che sono stato amministratore in Provincia, che radialmente nella città di Mestre si congiungono moltissime strade e attraverso queste si ha conseguentemente un flusso di persone che arrivano a Mestre per svariati motivi e molte di queste utilizzano la tangenziale per andare in varie direzioni: verso Trieste, verso Padova, verso la Romea. Perciò l'entrata in esercizio del Passante di Mestre e delle opere complementari, significa sottrarre traffico ai centri abitati, rendendoli più vivibili.

Bisogna perciò avere la visione di città metropolitana, cioè di una strategia di area che va al di là di della sola città di Mestre. Mestre ha benefici solo se dialoga con il territorio, se dialoga con Mira, con Martellago, con Spinea, con Padova. Perché dico questo? In questi giorni sto lavorando per proporre una Commissione che si occupi dello studio del traffico, ho avuto incontri con la Prefettura per creare un tavolo tecnico e dare l'incarico a qualcuno di studiare il traffico e verificare quanto traffico il Passante riuscirà ad assorbire, e quanto è quello che rimane, per

ottimizzarne il flusso.

E' un lavoro piuttosto difficile, ed i primi dati non sono certo confortanti o quanto meno credo non rispecchino le vostre aspettative di società moderna, che deve tener conto di chi vive qua e di chi in qualche maniera usa l'infrastruttura.

Noi stiamo lavorando analizzando sia Venezia che Padova, non perché siamo bravi, ma perché siamo una Società di Venezia e di Padova, e non si può gestire una città in maniera autonoma rispetto all'autostrada e viceversa.

La Venezia-Padova sta gestendo le tangenziali di Padova, con il proprio personale e questo dal punto di vista economico per il Comune di Padova è un grande vantaggio.

Questo per sottolineare che lo scopo di una Società pubblica è anche quello di collaborare con il territorio ed i suoi Enti al fine di dare un servizio, per quanto possibile, migliore alla cittadinanza.

Concludendo voglio sottolineare che il futuro non dipende solo dall'attività della Società, ma anche da una serie di eventi che stanno cambiando il volto del Veneto stesso.

Il passante da solo non risolverà i problemi, poiché ci sono anche altre aree che hanno bisogno di essere facilmente raggiungibili per il proprio sviluppo o rilancio, vedi il collegamento tra l'autostrada, il porto di Venezia e la zona industriale di Marghera.

Ora il tempo per le grandi discussioni si sta esaurendo, ora bisogna decidere, le idee comuni ci sono, bisogna solo capire chi le porterà avanti, non possiamo continuare a ragionare, fare accordi programmatici e poi nessuno si assume in prima persona l'onere di portarli a compimento. Deve essere la Regione, la Provincia, la Società Autostrade? L'importante è avere la certezza che qualcuno se ne occupa relazionando anche con gli altri Organismi interessati.

Perché dico questo? Perché noi abbiamo la necessità, se vogliamo aiutare la tangenziale di Mestre, di risolvere il problema del collegamento nord – sud, che non si risolve solo con il Passante di Mestre.

L'incognita sul futuro della Romea non è solo un problema nazionale, ma nemmeno della sola Provincia di Venezia, è un problema anche della Provincia di Padova, della Provincia di Rovigo, della Provincia di Ravenna, poiché è un asse strategico previsto dal corridoio 5. Un asse che a Venezia può portare dei vantaggi, se studiato in maniera adeguata, chi di Venezia deve entrare in campo, deve dire la sua opinione, Venezia ha pensato in grande, cioè ha pensato per l'area metropolitana, sugli assi infrastrutturali, le ferrovie, non è che Venezia sia stata la città a cui qualcuno ha insegnato che cosa fare, è stata la città che nel 1890 ha pensato per il territorio veneto; oggi Venezia deve stabilire come affrontare il problema del collegamento nord –sud, lo deve pensare, perché altrimenti corriamo il pericolo che qualcuno pensi politicamente in maniera sbagliata, cioè noi abbiamo una campagna elettorale al giorno ormai, quindi se io dovessi pensare che per risolvere il problema della provincia di Venezia devo portare la Romea a Padova, così facendo non faccio gli interessi del territorio!

Perché? Perché la gente che corre in macchina con l'aumento dei costi della benzina, del petrolio etc., non fa 40 chilometri in più, ed è giusta la domanda posta da qualcuno su quanto si

paghi in tangenziale e quanto sul Passante di Mestre, è corretto rivalutarla, perché una persona deve avere un vantaggio ad utilizzare le nuove strutture e non una penalizzazione.

Questi ragionamenti purtroppo sono necessari, dobbiamo riflettere per dire come possiamo aiutare Mestre, pensare che il Passante di Mestre possa scaricare in percentuali molto elevate la tangenziale, credo sia tra virgolette quasi un'utopia.

Non voglio certo essere pessimista, ma con i dati, anche se non ancora ufficiali, si è evidenziato che su 100 mezzi che percorrono la tangenziale, il 60% è traffico di interesse su Mestre, perché in questi anni la città è cresciuta e le attuali attività sono diversificate e non sono più legate alla zona industriale di Marghera, e allora pensare di sviluppare la città non significa solo costruire abitazioni, ma significa avere attività commerciali, collegamenti con all'aeroporto, il porto. Questo è lo sviluppo.

Ora si sta dibattendo su tutto dall'aeroporto a Veneto City, però il Veneto inteso come Regione deve avere chiara la visione del suo sviluppo e definire una programmazione atta ad agevolare tutte le sue aree tenendo in debito conto gli effetti del traffico e dei risvolti che può avere sulla popolazione.

Sicuramente Mestre ha bisogno di un anello esterno, con parcheggi esterni per lasciare più libero il centro, ma sperare che la tangenziale di Mestre diventi una strada urbana, o la circoscrizione di una grande città, come quella di Padova, Verona o Roma, credo sinceramente che cozzino con l'ineluttabile necessità di sviluppare economicamente l'area.

Anch'io come Voi sarei felice di poter un giorno percorrere la tangenziale di Mestre in bicicletta, ma so che sarà impossibile.

IL FUTURO DELLA TANGENZIALE
Trasformare, rottamare, urbanizzare...?

GIANFRANCO BETTIN

(Laboratorio Città e Storia)

Buongiorno, se vi accomodate, possiamo cominciare, perché il programma è abbastanza fitto e più presto iniziamo più tempo avremo per discutere e per porre questioni. Io dico solo due brevi cose introduttive e poi lascio il coordinamento del tavolo all'Avvocato Farinea, che coordinerà gli interventi che avranno una sequenza per blocchi, con una introduzione che rappresenta anche una specie di stimolo a guardare al futuro del territorio, in particolare nella zona attraversata dalla tangenziale, poi con un blocco di interventi dedicati al punto di vista delle municipalità e dei cittadini e poi gli interventi di chi rappresenta la Società Autostrade, cioè l'organismo che gestisce direttamente l'infrastruttura e infine il punto di vista dell'Amministrazione con gli interventi degli Assessori alla Mobilità e Urbanistica Mingardi e Vecchiato e del Pro Sindaco Michele Mognato, che concluderà, tentando di fare, se sarà possibile, un po' di sintesi. La discussione, come sapete, avviene nel contesto di un ciclo di iniziative promosse dalla nuova fase, diciamo così, di lavoro del laboratorio che aveva realizzato la mostra sul '900° a Mestre e che si occuperà più stringentemente, in questa nuova fase, della preparazione del museo della città, ma anche di animare la riflessione e la ricerca sulla storia della città anche indipendentemente dall'obiettivo specifico della realizzazione del museo che resta in ogni caso una priorità.

Questa iniziativa dedicata alla tangenziale è un esperimento in questa direzione, per capire come avviare più sistematicamente questo lavoro all'incrocio tra la storia e il presente della nostra città.

Come avrete potuto vedere, è un ciclo di iniziative a più aspetti, con la mostra al pianoterra del Candiani, nella sala che è stata ristrutturata e risistemata e che ospiterà particolarmente questo tipo di iniziative. La mostra si chiama "Effetti tangenziali", è una piccola mostra, ma mi pare molto interessante, perché da una parte fotografa il presente, nel senso che lo documenta, ma anche lo interpreta, con le fotografie di Giorgio Bombieri, un fotografo con forte sensibilità verso il presente, con grande capacità anche di illustrarlo proponendo un punto di vista non piatto, anzi, piuttosto originale, insieme ad alcune carte che documentano il prima e il dopo della tangenziale e ad alcune fotografie che documentano il processo di realizzazione dell'infrastruttura, accompagnato il tutto da delle didascalie curate dal Co.C.I.T. a cui si deve la prima idea di questa iniziativa, che è in buona parte un'iniziativa promossa e stimolata dal Co.C.I.T. stesso.

Questa iniziativa ha avuto due momenti di riflessione, il primo di natura storica, su che cosa è stata la tangenziale di Mestre in questi quasi 40 anni, e cosa è stata la questione infrastrutturale nella esperienza storica di Mestre, perché Mestre, all'incrocio tra Venezia e il nord est, diremmo oggi, ha in questo suo ruolo di nodo viario un carattere originario, nel bene e nel male, nel senso che, naturalmente, una città che sta in un tale crocevia ha delle buone opportunità da cogliere, ma è anche una città che questo ruolo tende a condizionare.

Noi abbiamo avuto, lo si ricordava l'altra volta, forse la prima autostrada in Italia, una delle prime linee ferroviarie e da questi due elementi, come pure dal rapporto tra acqua e terra, la città è stata profondamente modellata, sia negli snodi (come a San Giuliano, in via Orlanda, via Triestina, sulla Romea, in Riviera del Brenta, sul Terraglio, eccetera) sia nella fisionomia interna, specialmente da quando la realizzazione della stazione ferroviaria ha creato un nucleo che si è connesso poi attraverso via Piave e via Cappuccina e più tardi Corso del Popolo con il nucleo storico originario, che stava esattamente nella zona in cui siamo noi ora, il vecchio castello che era qua, il castello storicamente più noto, successivo, quello che aveva il proprio spazio esterno nell'attuale Piazza, che in realtà, come sapete, era fuori del castello.

Quindi è la nostra una città fortemente segnata da questa vocazione, nel bene e nel male, ripeto, nel bene perché appunto ha molte opportunità di traffici, di scambi e di commerci. Nel male, perché, come dimostra la vicenda della tangenziale, si può anche essere segnati in negativo da queste opportunità se vengono gestite male. Se si porta, come qui è accaduto, un asse viario cruciale nel cuore di una città, con l'impatto conseguente.

Il ciclo si concluderà sabato prossimo, al Teatro ex Gil, con una rappresentazione teatrale della Compagnia Josephine Creazioni e di Antonella Saccarola, che ha realizzato una piece teatrale su questa vicenda, secondo uno dei moduli più interessanti del teatro italiano di questi ultimi anni in particolare, che è quello di misurarsi con i dati del presente utilizzando studio dei materiali, dei dati, la ricerca storica, e rappresentandola attraverso la narrazione, per dare forza evocativa e insieme documentaria al racconto di un pezzo di storia, in questo caso della nostra città.

Io darei subito la parola all'Avvocato Farinea che coordinerà la discussione.

ALFIERO FARINEA

(Moderatore)

Ringraziamo Gianfranco Bettin e iniziamo a trattare l'argomento di oggi: il futuro della tangenziale di Mestre.

Il futuro della tangenziale è un argomento che certamente rientra nella categoria delle questioni forti, delle questioni che sono destinate a produrre contraddittorio, e in quanto producono contraddittorio richiedono soluzioni concertate.

L'attualità del tema è data non solo dalla situazione attuale della tangenziale, insostenibile per la città e di pericolo per la salute dei cittadini, - tant'è che vi è un'indagine epidemiologica in corso- ma anche in ragione del fatto che, sono in corso di progettazione e realizzazione opere che potranno condizionare l'utilizzo futuro dell'asse viario. Penso al passante autostradale di Mestre come alternativa rispetto alla tangenziale.

Il passante si avvia alla conclusione e naturalmente il modo in cui verrà utilizzato sarà decisivo rispetto all'alternativa scelta della tangenziale.

Ma altre scelte si pongono come necessarie nell'immediato. Scelte che potranno condizionare la futura decisione sulla destinazione e l'utilizzo della tangenziale. Pensiamo alla Romea Commerciale e all'impatto che l'infrastruttura è destinata ad avere nel territorio veneziano.

Pensiamo alla viabilità funzionale all'area portuale e pensiamo anche all'ipotesi dei bivi come sistema di drenaggio, di distribuzione, più interno rispetto al passante autostradale di Mestre. E' evidente che queste scelte, e il modo in cui verranno compiute non potranno non condizionare il futuro ruolo della tangenziale come asse di distribuzione metropolitana interna.

Altra questione che verrà discussa oggi, è quella più strettamente urbanistica.

Il futuro ruolo della tangenziale non potrà infatti non condizionare le destinazioni delle aree limitrofe. E , di converso, la destinazione urbanistica delle aree limitrofe non potrà non condizionare naturalmente il ruolo della tangenziale, e l'eventuale suo possibile inserimento all'interno del tessuto urbano cittadino. Questa è la rilevante questione che si pone.

La tangenziale di Mestre può avere un uso alternativo, più metropolitano, rispetto all'attuale? Può inserirsi nel tessuto urbano della città? Questa è una delle questioni principali che verranno poste nella discussione di oggi. Su di essa si svilupperà certamente un contraddittorio. I soggetti che sono stati invitati dal Co.C.I.T. a intervenire hanno le capacità tecniche e rivestono i ruoli istituzionali non solo per dare indicazioni ma anche per condizionare in qualche modo le scelte future sulla tangenziale. Il programma prevede anche la partecipazione dei cittadini a questa discussione. Le scelte che riguardano la tangenziale non possono infatti che essere fatte anche tenendo conto del punto di vista della città. E qui si riprende il concetto di concertazione. Si è così pensato che, dopo un primo gruppo di interventi indicativi della linea proposta dal Co.C.I.T., con gli architetti Ferialdi e Faraguna che ci indicheranno alcune possibilità di trasformazione, e sentita soprattutto l'opinione delle municipalità interessate, inizierà un dibattito di circa 30 minuti. Al termine del dibattito vi saranno gli interventi degli Assessori alla Mobilità e all'Urbanistica, e l'intervento del rappresentante della Società Autostrade. La chiusura dei lavori verrà lasciata al Pro Sindaco Mognato. A questo punto, per iniziare, darei la parola a Mirco Speciale, Vice Presidente del Co.C.I.T..

MIRKO SPECIALE

(Associazione Co.C.I.T.)

Grazie, benvenuti e grazie a tutti per la partecipazione.

Vado al dunque, al tema di oggi, noi questo incontro lo abbiamo voluto perché in questa città incalzano degli eventi particolarmente importanti che possono essere per noi una grande

opportunità. Noi oggi vogliamo lanciare un segnale, che questa opportunità venga seguita, venga colta, nel momento più utile, per due motivi.

Innanzitutto perché possiamo finalmente liberarci dalla morsa traffico che per 15 anni ha attanagliato questa città, il secondo motivo altrettanto importante, è che finalmente c'è un'alternativa anche dal punto di vista della pianificazione urbanistica, una revisione di quello che può essere la pianificazione del territorio che possa sanare la ferita che la tangenziale "secante" ci ha inferto dagli anni '70 ad oggi recidendo la città e creando una periferia in centro. Gli eventi a cui mi riferivo sono due, innanzitutto c'è il passante, che verrà inaugurato all'inizio del prossimo anno, in contemporanea c'è l'avvio dell'S.F.M.R., il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale di superficie.

Dall'altra parte c'è la predisposizione, da parte di questa Amministrazione Comunale, di due importanti documenti che servono a pianificare il futuro della città: il Piano di Assetto Territoriale, il PAT, il nuovo futuro piano regolatore, come ci stanno insegnando i tecnici e gli amministratori, e il PUM, il Piano della Mobilità Urbana. PAT e PUM saranno due strumenti che decideranno il futuro e l'indirizzo di questa città.

L'incontro di oggi è stato preceduto da anni di lavoro da parte dell'associazione che rappresento, il Co.C.I.T., passati a coordinare ed organizzare le voci di vari movimenti e associazioni di cittadini del territorio, e confrontandoci direttamente con e gli amministratori del territorio. A febbraio si è svolta un'importante conferenza sugli aspetti sanitari dell'impatto della tangenziale sul territorio, in quell'occasione si è rilanciata con forza la necessità di ottenere dall'ASSL una verifica dal punto di vista epidemiologico di quelli che sono i danni sanitari. Oggi a distanza di pochi mesi la cosa si è concretizzata e l'indagine è stata avviata proprio recentemente.

Nell'ultimo mese, inoltre, abbiamo svolto alcuni incontri con cittadini ed amministrazioni; al Terraglio per quanto riguarda la municipalità di Mestre Centro, alla Cipressina e alla Gazzera per quello che riguarda la municipalità di Zelarino e Chirignago e, speriamo a breve, dovrebbe essercene uno a Marghera.

Questi momenti sono serviti a confrontarsi e capire gli obiettivi immediati e futuri da porci. Cogliamo l'occasione per ringraziare pubblicamente le amministrazioni che hanno collaborato efficacemente con noi in questo confronto. Partiamo da un dato di fatto che è il danno storico e urbanistico. Noi definiamo danno storico quello che dal '72 ad oggi, quindi in 36 anni, la tangenziale ha prodotto a questa città. Lo possiamo ricapitolare in alcuni aspetti che sono veramente sintetici, ma che documentano la situazione con una sorta di fotografia di quello che è avvenuto in questi 36 anni. Il danno storico lo identifichiamo soprattutto dal punto di vista urbanistico e ambientale, ma vi sono anche un aspetto sanitario ed uno esistenziale.

Lo possiamo testimoniare avendo fatto più volte confronti con cittadini che abitano a pochi metri dalla tangenziale, noi stessi lo siamo, le nostre finestre si affacciano su questo asse viario, per cui il danno esistenziale è una situazione che si va sempre più connotando come un danno

al quale difficilmente si riuscirà a riparare.

Passiamo infatti a quello che è un dato di analisi, poi vi descriveremo le nostre proposte su quella che potrebbe essere un'ipotesi riparatoria. Per riparazione noi intendiamo innanzitutto un recupero urbanistico e ambientale di quello che è il nostro territorio, quindi un miglioramento della qualità della vita, dovuta a una diminuzione di quelli che sono i fattori di maggiore impatto ambientale, tipo la riduzione di inquinanti, e la conseguente riduzione dell'esposizione al rischio sanitario.

Quello della viabilità urbana, riteniamo che sia una delle componenti di questo confronto, di questo dibattito che oggi intendiamo lanciare, in quanto vi sono strumenti che l'Amministrazione Comunale può già mettere in campo in modo sinergico rispetto ai cambiamenti nella viabilità prodotti dal passante.

Innanzitutto ci deve essere lo spostamento immediato del traffico di attraversamento dell'A4 sul passante, immediatamente con la sua apertura. Su questo bisogna fare una parentesi lanciare l'immediato utilizzo del passante per il traffico di attraversamento comporta attuare alcuni strumenti che obblighino chiaramente lo spostamento della viabilità preferenziale su di esso.

Registriamo che ad oggi uno strumento di questo tipo non c'è.

Né sotto forma di pedaggio, né sotto forma di obbligo di percorrenza dei mezzi pesanti, né altro. Quindi ci aspettiamo che nel tempo che ci separa all'inaugurazione del passante ci sia un definitivo chiarimento, ormai urgente e necessario.

Il secondo argomento che portiamo per liberare la tangenziale dal suo carico di traffico è lo spostamento del traffico pesante dalla Statale Romea e dal Porto Industriale e Logistico di Marghera sul passante, connettendo ad esempio la Romea con il di casello di Crea. Ci piacerebbe definirlo ancora come viabilità complementare del passante, così com'era nella prima stesura del documento relativo appunto alla viabilità complementare, era una soluzione intelligente che riteniamo ancora valida per liberare la tangenziale dal traffico che arriva dalla Romea.

Un ulteriore aggravio sulla tangenziale del traffico proveniente da questo asse è un rischio assolutamente concreto, c'è una progettazione per la Romea Commerciale che prevede l'innesto esattamente a Villabona a Marghera, e ad oggi, come sbocco c'è solo la tangenziale, in quanto il tunnel nessuno è in grado di garantire che verrà, né finanziato, né eseguito.

Se si fa la Romea Commerciale non può innestarsi sul corridoio 5 a Marghera usando la tangenziale, torneremmo definitivamente al concetto di avere un'autostrada in mezzo alla città.

Passiamo allo scenario 2009 per quanto riguarda la viabilità nel nostro comune. Noi conosciamo dall'esperienza del territorio in questi anni, le enormi criticità che si vengono a creare quando la tangenziale subisce il blocco del traffico, quando va in crisi la tangenziale, è una città che va in crisi. Si blocca tutto, e il traffico che comunemente utilizza la tangenziale si sposta su percorsi alternativi che, chiamarli impropri, è dir poco. Si causa così un danno enorme ai residenti, perché vengono percorse strade di limitata ampiezza e di ridotta sicurezza.

Con il decongestionamento della tangenziale la situazione deve cambiare, perciò proponiamo, molto schematicamente, di valutare la realizzazione di alcune aree a traffico limitato:

- ZTL Terraglio; per realizzarla si può utilizzare come viabilità alternativa la viabilità complementare del passante (Treviso sud – Mogliano), il tratto aperto dell'A27 e la tangenziale;
- ZTL a Ca' Solaro; mediante la chiusura dell'accesso da via Pialoi a via Ca' Solaro, utilizzando come viabilità alternativa la bretella dell'aeroporto e la tangenziale;
- le ZTL Favaro – Campalto, Via Altinia, Triestina, Orlanda, ricordiamo che in via Orlanda è successo recentemente un gravissimo episodio in cui purtroppo ha perso la vita una nostra concittadina, ma purtroppo molti altri episodi si erano già verificati. In questa strada si registra un elevato traffico pesante, è un traffico improprio che sta veramente penalizzando un territorio. Come viabilità alternativa proponiamo la bretella dell'aeroporto, la tangenziale e la Strada Regionale 14.
- Riduzione traffico pesante sul nodo di San Giuliano, ai margini del parco, e sulla Strada Regionale 14, anche qui segnaliamo una situazione di traffico improprio che penalizza il territorio, c'è un parco pubblico, quello di San Giuliano, che in fin dei conti paga una situazione di viabilità che è sicuramente grave, in quanto tutta la zona delle raffinerie, e la zona industriale di Marghera, riversa come viabilità su questo nodo. C'è da ripensare a questa situazione;
- ZTL - traffico pesante a Marghera, anche qui citiamo come soluzione la connessione Romea - Casello di Crea di cui si parlava poco fa come opera complementare al Passante;
- ZTL Miranese, la citiamo perché, è una situazione gravissima anche quella della Miranese, congestionata perennemente, non vediamo al momento strumenti che siano utili per riuscire a risolvere questa situazione, confidiamo però che con strumenti di mobilità sostenibile come il trasporto pubblico locale e la bicicletta e con adeguate soluzioni urbanistiche si possa per lo meno alleviare il disagio;
- Castellana, viabilità alternativa la via Bella e la Strada Regionale 14, sono delle viabilità esistenti che vanno potenziate e utilizzate al meglio, in modo da alleggerire la pressione su Castellana e Zelarino;
- ZTL Mestre Centro, è quella che riguarda un po' tutti noi perché anche chi non abita qui comunque fruisce del centro città. Con l'apertura del passante sarà auspicabile un alleggerimento del traffico ipotizzando come viabilità alternativa l'utilizzo sia della Strada Regionale 14, che dell'asse tangenziale, in modo da avviare una riqualificazione del centro.

Quindi passiamo alla proposta di quella che è nello scenario del 2009, l' "urbanizzazione", nel senso di renderla urbana, della tangenziale, è un titolo forte che ci sentiamo di lanciare, perché

l'urbanizzazione della tangenziale significa un'alternativa a quello che è l'attuale utilizzo di questa strada portandola al servizio della città.

Per cui, chiediamo innanzitutto il completamento dell'ambientalizzazione poi, vista la riduzione del traffico che il passante comporterà, l'eliminazione della terza corsia e il mantenimento dei limiti di velocità.

Infine pensiamo che in prospettiva bisogna pensare anche all'eliminazione del viadotto di Villabona e l'accesso alla città dall'A4, solo attraverso la rotonda. Certo è una provocazione, ma senza una soluzione di continuità con il sistema autostradale difficilmente la tangenziale sarà solo una circonvallazione urbana .

Inoltre proponiamo un'uscita in prossimità della stazione dell'S.F.M.R. di Via Olimpia per accesso pedonale al centro, ci sentiamo di promuovere questa idea perché è una delle poche zone rimaste ancora non utilizzate dal punto di vista residenziale e urbanistico, è alle spalle di Piazzale Olimpia cioè di quella che sarà, la "new city", l'abbattimento del vecchio ospedale e la riqualificazione dell'area porterà Piazzale Olimpia, ad essere la porta d'accesso per la città, in questo senso la nuova viabilità, la nuova tangenziale, può essere una importante punto d'ingresso.

A questo punto andiamo a quelle che sono le proposte tecniche nell'ambito del PAT, lo strumento urbanistico che il Comune sta discutendo e che abbiamo già avuto modo di portare ufficialmente all'Assessore Vecchiato chiedendo il suo parere in merito.

Per arrivare a un recupero urbanistico e ambientale, proponiamo 4 azioni:

1. La prima è la cosiddetta "tangenziale verde": utilizzare la fascia dai 30 ai 60 metri, e quindi la fascia di pertinenza di quella che attualmente è l'area di rispetto urbanistico, da destinare a corridoio verde da arborizzare. In analogia con il progetto di ambientalizzazione che anche la Provincia di Venezia da molti anni promuove.
2. La seconda azione è "delocalizzare": la proponiamo come una nuova prospettiva di riutilizzo del territorio, naturalmente da realizzarsi nel medi lungo periodo, che vede la permuta dei volumi troppo vicini all'area inquinata dalla tangenziale con altri in altre aree più adatte alla residenza. Pensiamo alla delocalizzazione, nella fascia di rispetto urbanistico dei 60 metri, si possono stabilire crediti urbanistici per chi vuole "spostare" edifici abitativi in misura tale da rendere economicamente sostenibile l'operazione, quindi a costo zero per gli abitanti.
3. La terza misura è la "moratoria", la nostra proposta è la seguente: nella fascia dei 250 metri, che ricordiamo è la fascia di rispetto acustico dell'infrastruttura attualmente in vigore, evitare – nella fase attuale - qualsiasi insediamento sia residenziale che economico; si tratta come dicevo della fascia di rispetto acustico, ma nel contempo è anche quella di maggior ricaduta degli inquinanti. In questi 250 metri, come dicevo

moratoria alla realizzazione di nuovi insediamenti edificativi, in attesa della definizione del destino dell'infrastruttura. Il segnale che intendiamo lanciare è il seguente, fermiamoci un attimo, ragioniamo su quelle che sono le prospettive, sentiamo quali sono le risposte della politica e delle istituzioni su questo tema, ma intanto da subito una moratoria che serva in qualche modo a tutelare la prospettiva futura.

4. Quarta ed ultima azione, estendere il bosco di Mestre. Il bosco di Mestre, di cui oggi viene inaugurata anche una ulteriore ampia zona a Campalto, è sicuramente una realtà per la città di Mestre su cui pensiamo sia giusto rilanciare per un suo ulteriore sviluppo. Quindi Bosco intorno all'asse dell'infrastruttura, come ad esempio è già previsto intorno a Forte Carpenedo e lungo il Dese, ma utilizzare anche altre aree come la zona di Villabona e dell'intersecazione con il Marzenego. Ricordiamo che la Società Autostrade Venezia Padova ha avuto il pregio di utilizzare già una zona in questo senso a Marghera, ha promosso la realizzazione di una superficie boscata che già dà respiro a quell'area che è certamente un esempio di riqualificazione. Ci sono certamente altre aree candidate, come dicevo, nella zona del Marzenego ma anche verso il Terraglio lato Dese, o il tratto di Meste est verso lo svincolo di Alemagna, che costituisce l'accesso all'autostrada Venezia – Trieste e della Venezia – Belluno, anche quest'area è ampiamente circondata da aree verdi che possono essere utilizzate.

Passiamo quindi a quelli che sono, a nostro avviso due possibili scenari per il futuro.

La prima proposta, la "A", è trasformare l'asse urbano della tangenziale. Mantenere quindi l'asse viario, ma trasformarlo, magari utilizzando come spunto le idee proposte dagli architetti di Mestre ovest, che seguiranno il mio intervento.

Uno scenario invece alternativo è il "B", ovviamente è di più grande portata, di più grande rilievo, in massima sintesi significa non convivere più con la tangenziale, riqualificandola e cambiandola, promuovendo una viabilità alternativa lungo l'asse di "Bivi", da realizzarsi con criteri di compatibilità ambientale e quindi non facendo una seconda tangenziale, ma una nuova infrastruttura di grande qualità ambientale. Rottamando quindi la tangenziale "secante" e riqualificando dal punto di vista urbanistico tutto l'asse da Villabona al Terraglio.

Nel caso dello scenario A, possiamo pensare a utilizzare uno strumento tipo quello dei crediti urbanistici per delocalizzare gli edifici nella fascia dei 60 metri lungo tutta la tangenziale. Nel caso dello scenario B, lo stesso strumento potrebbe essere utilizzato per delocalizzare gli edifici lungo il percorso della nuova infrastruttura.

Ringrazio ancora tutti quelli che sono qui oggi, sia i relatori che il pubblico, per questo momento di approfondimento.

ALFIERO FARINEA

(Moderatore)

L'intervento del Co.C.I.T. pone una serie di questioni interessanti, talune provocatorie altre, fortemente propositive e di immediata realizzazione.

Non solo prospettiva futura dunque ma anche interventi immediati per tamponare la grave situazione in cui attualmente si trova l'asse viario. Crediti urbanistici e tangenziale verde, creazione di una mitigazione arborea profonda e delocalizzazione delle abitazioni che si trovano più a ridosso dell'asse viario, sono tutte questioni affrontate e in parte risolte con il passante autostradale di Mestre. Non si tratta quindi di novità in senso proprio.

Ricordiamo che, la nomina del Commissario Straordinario per il passante autostradale di Mestre, con Provvedimento del Presidente del Consiglio dei Ministri, avviene proprio allo scopo di porre rimedio al grave pericolo per la salute dei cittadini, legata alla tangenziale di Mestre.

La giustificazione dei poteri straordinari al Commissario del passante autostradale di Mestre, si fonda sulla situazione insostenibile della tangenziale di Mestre.

Poteri straordinari che legittimano varianti urbanistiche, e che hanno consentito di delocalizzare edifici presenti entro una fascia che varia tra i 15 e i 20 metri.

Entro questa fascia, con distanza misurata dall'abitazione all'asse autostradale, il Commissario Straordinario per il passante autostradale di Mestre ha delocalizzato edifici in territori, anche con diversa destinazione urbanistica, resi, per la realizzazione della nuova abitazione, oggetto di variante. I proprietari vengono indennizzati con il costo di (ri)costruzione.

Il passante verde è stato finanziato, quindi la profondità della mitigazione arborea di 60metri, ove naturalmente sia oggettivamente possibile, è una cosa che nel passante verde sta già per essere realizzata.

PIERO FARAGUNA

(Net Work studi di architettura)

La città di Mestre è una città di crocevia, luogo di interscambio terra -acqua e terra – aria con potenzialità infinite data la morfologia del suo territorio che presenta un water front unico con un porto commerciale che sicuramente deve diventare nodo logistico di passaggio delle merci dall'acqua ai treni in linea dove devono avvenire le prime fondamentali lavorazioni in modo da distribuire un prodotto sgrezzato, un aeroporto che deve diventare uno scalo internazionale grazie alla posizione baricentrica sul territorio europeo e grazie al fatto che è una portaerei naturale nella quale si atterra praticamente sull'acqua, un sistema autostradale completamente

nuovo con il passante funzionante.

Quindi la città di Mestre sta rapidamente crescendo lungo fasce sovrapposte allungate verso ovest dove gli edifici fraseggiano con spazi che si dilatano velocemente su di una scala di città regionale: la nuova espansione ha nuove misure rispetto al centro storico, ma cresce provocando disorientamento dove gli edifici sono isole che



tendono ad aggregare nuovi edifici e le connessioni sono labili e decise navigando a vista dalle opere di urbanizzazione dei vari piani di lottizzazione. Bisogna quindi ammettere che il nuovo asse di Mestre è la tangenziale che ormai sarà una strada urbana quindi dobbiamo

cogliere l'occasione e "usarla" per modulare gli spostamenti ed offrire al territorio una nuova possibilità di crescere sulle nuove proporzioni attraverso le regole date da un piano strategico che abbiamo chiamato PST (Piano Strategico della Tangenziale),



ma che ognuno di noi può chiamarlo come vuole basti che si prenda coscienza che la futura Mestre è destinata ad espandersi fino al passante e anche a valicarlo, ma deve essere controllata nel suo sviluppo al fine che divenga la Los Angeles italiana, una città regione cardine fondamentale nel territorio europeo.

ANDREA FERIALDI

(IUAV Venezia)

L'idea di un progetto unitario per le aree limitrofe alla Tangenziale nacque nel 2006 nelle aule della Facoltà di Architettura dell'Università IUAV di Venezia all'interno del Laboratorio Integrato ad indirizzo "Città", nel quale gli studenti hanno affrontato il tema complesso della città ai margini. Le contraddizioni della crescita urbana mestrina a ridosso delle arterie infrastrutturali costituiscono un buon esercizio didattico e una occasione di riflessione sulla condizione urbanistica di un'importante area della provincia veneziana in vista della realizzazione del Passante autostradale.

Successivamente Mes3Ovest prese forma con l'intento di produrre degli scenari per le aree limitrofe alla Tangenziale grazie alla collaborazione di dieci studi di architettura nazionali; i lavori vennero esposti e furono alla base di due dibattiti pubblici svoltisi nel 2006 e nel 2007 con la partecipazione diretta delle Istituzioni locali, regionali e provinciali.

Mes3Ovest ha stimolato il dibattito sui temi delle aree limitrofe alla Tangenziale cercando di evidenziare, oltre alle problematiche ormai note, le risorse del "corridoio" urbano della A4. Al contempo facendo incontrare i rappresentanti del Comune, della Provincia, della Regione e della Società delle Autostrade di Venezia e Padova, l'iniziativa ha cercato di far emergere gli indirizzi nella pianificazione di queste zone.

Mes3Ovest ha dato risalto alla Tangenziale come parte della città e del suo sviluppo futuro, all'interno di un quadro più ampio di strategie urbane e ponendo la necessaria ed urgente risoluzione dei danni ambientali come sfondo. La condizione di nuovo equilibrio per l'apertura del Passante autostradale (8 febbraio 2009), determinerà nuovi flussi trasformando l'autostrada transnazionale in una strada urbana locale a scorrimento veloce. Per tale ragione è necessario immaginare scenari e strategie che contemplino la tangenziale come risorsa infrastrutturale ed urbana, dove trasporto privato e pubblico, servizi e nuovi spazi possano dare forma al futuro sviluppo del versante occidentale della città, ... Mes3Ovest, appunto.

Le aree in questione godono di diverse potenzialità che permettono di prefigurare un futuro prossimo come importante nodo terziario e commerciale dell'intera area metropolitana di Venezia, Treviso e Padova. L'aeroporto di Tessera, la nuova stazione di Mestre con l'alta velocità, le nuove fermate del Sistema Metropolitano Ferroviario Regionale, il rinnovamento del trasporto pubblico locale e l'apertura del passante autostradale fanno delle aree "tangenziali" i luoghi della massima accessibilità ai servizi esistenti e dell'intermodalità verso le destinazioni più centrali. Le aree commerciali sviluppatasi negli ultimi venticinque anni (i poli del Panorama, il polo Auchan con il nuovo Ospedale dell'Angelo e, più ad est, il polo di Marcon), costituiscono dei nuclei di

aggregazione che oggi dimostrano un notevole potere attrattivo di funzioni e servizi.

Pertanto prende forma l'ipotesi di un una corona alla città di Mestre lungo il versante ovest, quale sistema unitario di polarità multifunzionali consolidate ed in via di sviluppo, collegate dalla Tangenziale come porzione dell'anulare della "Grande Mobilità" di Mestre (Tangenziale - via Martiri della Libertà – snodo San Giuliano).

Mes3Ovest non è periferia: in qualche modo è già "città", perché le aree della tangenziale, seppur disarticolate e non pianificate complessivamente, contengono la matrice per nuovi luoghi urbani, in virtù delle intense relazioni sociali ed economiche, delle infrastrutture esistenti e nuove, delle polarità commerciali e terziarie, ed infine delle connessioni con le direttrici dell'hinterland veneto. Queste peculiarità possono contribuire alla forma urbana, ma è necessario un legante che ne determini l'identità e un'organizzazione spaziale coerente. L'iniziativa di Mes3ovest tenta questa strada attraverso dieci possibili interpretazioni dell'espansione occidentale mestrina che dovrebbe avvenire secondo una visione generale all'interno delle strategie del territorio comunale e con particolare attenzione alle dinamiche dell'area metropolitana. Serve pertanto una prefigurazione che governi le logiche della nuova città che oggi sta prendendo forma.



Gli studi che hanno partecipato a Mes3Ovest: A+C, CARVATTI, FG+F, LABICS, METROGRAMMA, MICHIELIZANATTA, RBA, VACCARINI, VAG, 5+1AA.Scenari possibili.

I progetti di Mes3Ovest costituiscono un primo approccio alle questioni descritte secondo alcune ipotesi stabilite in fase iniziale: 1) la conservazione della tangenziale come strada ad uso locale; 2) la riorganizzazione delle aree comprese nei 4 Km tra lo svincolo Miranese e lo svincolo Terraglio, mettendo a sistema le risorse disponibili come gli spazi residuali, i vantaggi della localizzazione prossima al centro di Mestre, al Porto e a Venezia; la concentrazione di fasci infrastrutturali; 3) la definizione di un'idea urbana di città. I risultati delle "esplorazioni" progettuali propongono tre diverse prefigurazioni possibili per la futura Mestre Tangenziale, raggruppate per affinità tematiche e di fattibilità in termini temporali.

Da Highway a Greenway: il primo indirizzo affronta la questione attraverso nuovi paesaggi secondo la logica del "lavorare con poco" e della fattibilità nel breve termine. La "città tangenziale" potrebbe essere una fascia cuscinetto tra il nucleo mestrino e l'espansione metropolitana, dove l'architettura lascia il posto a grandi spazi ricreativi, con ampie aree verdi di buffer tra strada e dintorni. E' inoltre ipotizzabile la trasformazione e il recupero degli spazi residuali sotto l'attuale viadotto per attività temporanee come i mercati, attività sportive e spazi della "creatività" destinati ad attività imprenditoriali ed artistiche giovanili. Così l'infrastruttura diviene l'occasione per ribaltare il problema ambientale proponendo un grande corridoio verde connesso alle risorse naturali del Bosco di Mestre e del Parco del Marzenego.

La città tangenziale: il secondo filone di progetti propone il riuso del viadotto stradale, attraverso l'insediamento di edifici di grande dimensione intorno all'asse stradale, capaci di inglobare la tangenziale stessa, secondo un'idea di "city" terziaria, iper-connessa alle infrastrutture ed al territorio. Tangenziale e costruzioni divengono un tutt'uno negli snodi di maggior interscambio viabilistico e commerciale, generando dei "portali" di arrivo-partenza sul bordo della vecchia città, la cui barriera fisica attuale, domani sarà un'interfaccia di relazioni lavorative e opportunità commerciali.

Le megastrutture: il terzo è l'approccio delle megastrutture, organismi edilizi di grande volumetria, nuclei urbani in se stessi, che come "vulcani" architettonici sviluppati in altezza formano "vallate" entro le quali la tangenziale (e le future infrastrutture) si snodano. Opere a grande scala che perdono il rapporto con la minuta urbanizzazione locale per divenire il punto di riferimento dell'area metropolitana veneziana e città del corridoio trasportistico transnazionale n.5.

Queste proposte costituiscono una serie di soluzioni di larga massima ai fini dell'interpretazione del problema-tangenziale. Seppur condizionati dai limiti conoscitivi e temporali dell'iniziativa, esse godono di un ampio grado di libertà oggi necessario per osare guardare lontano dall'interno di questa città in trasformazione, supportate

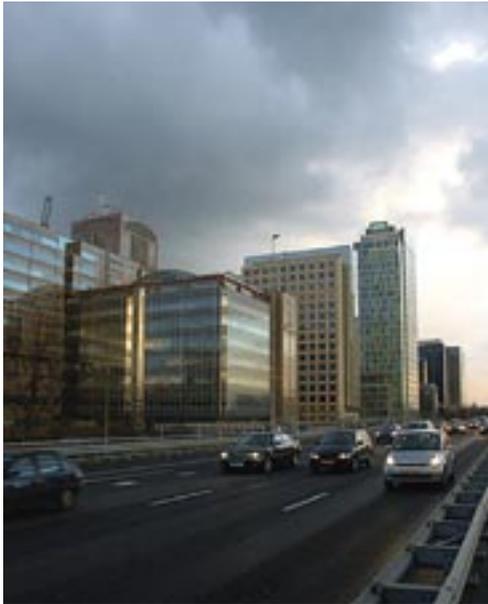
dal bagaglio di esperienze di recenti operazioni urbane ed infrastrutturali avvenute nel panorama europeo degli ultimi quindici anni.

TANGENZIALI ALTROVE

Le tangenziali sono state progettate e realizzate al di fuori dalle aree periferiche 30 - 40 anni fa come sistemi di distribuzione tra la mobilità a grande scala autostradale e la mobilità locale urbana. Successivamente sono state inglobate dall'espansione delle città stesse, con molteplici effetti collaterali sulla salubrità e sulla qualità spaziale, oltre che essere state le necessarie infrastrutture dello sviluppo economico. Perciò il fenomeno di inclusione delle arterie di traffico all'interno di aree abitate è un fatto comune nel processo di evoluzione delle città contemporanee. La tangenziale di Mestre è un esempio paradigmatico, con l'aggravante di aver sopportato per almeno 15 anni flussi di traffico, non solo nazionali, ma anche transnazionali. Ad esempio, lo stesso si è verificato per le tangenziali milanesi e per la stessa autostrada A4 costellata di capannoni e nuclei residenziali in numerosi tratti da Padova a Bergamo. In Europa, dove il fenomeno si è similmente proposto, sono state trovate soluzioni interessanti come ad Amsterdam, Madrid, Lille, St. Denis-Paris. Questi casi dimostrano che attraverso operazioni immobiliari e interventi nello spazio pubblico sono stati risolti annosi problemi di attrito tra le arterie congestionate e il costruito in espansione, ottenendo processi di riqualificazione urbana.

La tangenziale di Amsterdam, l'autostrada A10, si trova a sud della città e attraversa un corridoio pianificato negli anni '30 (piano di Van Eesteren, 1934) in previsione di future espansioni infrastrutturali e che fino agli anni '90 era stato parzialmente occupato da edifici universitari, sedi finanziarie del WTC e dalla fiera. Amsterdam Zuid (Sud) è in una posizione strategica di massima accessibilità, a 2 Km dal centro, e collocata lungo un tratto dell'anello autostradale nazionale della Randstad (Amsterdam, L'Aia, Rotterdam, Utrecht); inoltre è a 6 Km dall'aeroporto di Schiphol e raggiunta dalle linee ferroviaria e metropolitana. Alla fine degli anni '90 viene interessata dal progetto della nuova stazione del treno ad Alta Velocità, ponendo in discussione l'assetto urbanistico dell'intera area. L'evento dell'Alta velocità ancor di più avrebbe avvicinato la città olandese ad altri centri economici europei, rendendo l'area appetibile per molte società nazionali ed internazionali. Da questa situazione fu formulato un mastepan nel 1997 (Cie Architecten) nel quale prendeva forma l'insediamento costituito da edifici polifunzionali sviluppati in altezza (30 - 40 piani), letteralmente fondati sulle canne dei tunnel interrati che ospitano la autostrada A10, i treni e la metropolitana. Il nodo intermodale ferrovia - alta velocità - metro - automobile costituisce lo zoccolo del futuro sviluppo urbano, una operazione urbanistica intrapresa nel 1996 e che si prevede conclusa nel 2016. Moltiplicando coraggiosamente la scala e le densità edilizia, rispetto al "tappeto" urbano di Amsterdam, è stato tentato un disegno urbano complessivo contemplando gli interessi

economici e le opportunità infrastrutturali. A distanza di dieci anni diversi grattacieli sono sorti nell'area di Amsterdam Zuid, generando un panorama nuovo, in attesa che investitori e amministrazione locale completino l'operazione con gli interventi nel sottosuolo.



L'autostrada di Amsterdam A10 nel 2006.



La futura Amsterdam Zuid.



Il progetto di nuova "city" fondata sul centro intermodale con un polo finanziario, commerciale e residenziale. 54 torri per uffici con 1.125.000 mq complessivi; 8000 appartamenti, 250.000 mq di aree commerciali, 18.000 mq di verde.

Il tunnel di 1,4 km ospiterà l'A10, i treni e l'alta velocità, la metropolitana e i parcheggi.

Madrid rappresenta un caso in cui la trasformazione dell'infrastruttura M30, che si snoda per 6 Km lungo le due sponde del fiume Manzanares, ha permesso la riqualificazione di ampie aree destinate a spazio pubblico e a parchi. Le aree interessate dal piano Madrid Calle M30, si trovano lungo il versante occidentale della capitale, partendo dalla Città Universitaria a nord, lambiscono il parco Campo del Moro ai piedi del Palazzo Reale, attraversano la zona dello stadio presso il Puente de Toledo e terminano a ridosso del quartiere Arganzuela. Il nuovo sistema di spazi funge da corona rispetto al centro e unisce i due versanti della città finora tagliati dalla M30. L'interramento della M30 fa parte di un piano generale delle strade madrilene ad alto scorrimento adottato per migliorare la viabilità della capitale, consentendo la ricucitura di quartieri isolati e per ridurre drasticamente il problema dell'inquinamento di luoghi densamente abitati. Le corsie che correavano lungo entrambi gli argini sono state inserite in tunnel disposti parallelamente al corso del Rio, nell'arco di tre anni di lavori e completati nel 2007. Attualmente sono in corso di realizzazione i progetti per la realizzazione di parchi, percorsi e servizi ricreativi sui 50 ettari di nuove aree disponibili del lungo fiume (secondo il mastepan di firmato MRIO + West 8, progetto vincitore del concorso internazionale per il Rio Manzanares), aggiungendo al ricco patrimonio urbano di Madrid un nuovo tassello.



Immagine di cantiere del Rio Manzanares nel 2007 con gli interventi di interrimento della M30: 6 km di tracciato in tunnel, 3 anni di lavori, 50 ha di aree destinate a spazio pubblico.



Un'immagine del paesaggio del futuro lungo fiume dal masterplan del team iberico - olandese MRIO + West 8.

CONCLUSIONI

Gli scenari per la tangenziale e i due casi europei descritti esprimono il fatto che le aree attraversate da infrastrutture possono costituire l'occasione di trasformazioni urbane in grado di affrontare tanto le emergenze quanto generare nuovi luoghi liberando potenzialità latenti.

I casi di Amsterdam e Madrid indicano la via dell'interramento delle arterie di trasporto come alcune delle possibilità tecniche, che tuttavia vanno collocate in un piano più ampio per la città e sostenute da un'idea portante. In caso contrario le soluzioni all'impatto ambientale e trasportistico rimangono isolate e semplicemente nascondono nel sottosuolo il problema, rischiando di lasciare in superficie aree non pianificate.

Mes3Ovest tenta di ampliare lo sguardo, dall'emergenza verso alternative possibili e suggerisce la necessità di un masteplan che governi le dinamiche, esprimendo una nuova identità per le aree tangenziali.

ALFIERO FARINEA

(Moderatore)

Sarà interessante sentire il punto di vista dell'assessore Vecchiato su questa questione. Ma ritorniamo ai problemi immediati, sentiamo le posizioni delle municipalità interessate dal passaggio della tangenziale. Iniziamo da Massimo Venturini di Mestre – Carpenedo.

MASSIMO VENTURINI

(Presidente della Municipalità di Mestre Carpenedo)

Buongiorno. Voglio fare alcune considerazioni sugli obiettivi minimi che si possono raggiungere, alcune invece sui progetti e sulle ipotesi presentate adesso dall'architetto.

Vediamo gli obiettivi rispetto a questi crediti urbanistici, noi stiamo facendo molti ragionamenti rispetto alla tangenziale e non facciamo ragionamenti però rispetto alle risorse, nel senso che come Amministratori Comunali abbiamo possibilità di intervenire su alcuni aspetti del territorio, sicuramente con proposte di ZTL, perché sono delle semplici ordinanze o semplici delibere, quindi cose che si possono anche attuare domani mattina. Altra cosa è l'intervento nel territorio attraverso

investimenti importanti, investimenti che sicuramente un Comune non ha, non sicuramente il Comune di Venezia.

Quindi, il ragionamento sulla tangenziale di Mestre è un ragionamento più ampio, che evidentemente non è solo tipico di una città come Mestre, perché molti di noi che hanno l'occasione di andare a Milano, Brescia o Bologna, per non parlare poi dell'area di Salerno o di Napoli, vedono come ci siano molte situazioni simili.

Diciamo che noi siamo messi in un luogo di collegamento che è fondamentale per la nostra economia, come è vero che ci troviamo in un ambito europeo con la maggior concentrazione di automezzi per abitante e molto simile ad alcune aree dell'oriente come il Giappone o come le mega metropoli orientali.

Quindi questi sono i due aspetti da considerare, dove può intervenire l'Amministrazione Pubblica, quindi con normative, con delibere rispetto a ZTL e dove invece l'Amministrazione Pubblica può, in questo caso il Comune, spingere rispetto al Governo Centrale ad altri tipi di soluzioni.

Perché per il credito urbanistico è evidente che se ciò è avvenuto per il passante, c'erano i fondi, c'erano le finanze per il passante, mentre in questo caso non ce ne sono.

Altra considerazione: da domani, cioè nel momento in cui noi avremo il passante operativo, come impedire che il traffico pesante che attualmente passa per la tangenziale non passi più, questo è un altro tema di non facile soluzione, perché è vero che ci sono varchi elettronici da poter mettere per impedire il passaggio di TIR o altri automezzi pesanti, è vero però che bisogna mettere in atto un sistema che deve essere pensato adesso, non il giorno dopo l'apertura del passante, perché ci troveremo già in ritardo, perché è evidente che quando c'è un incidente sulla tangenziale, il traffico diventa come l'acqua di un fiume che straripa e va ovunque. E quindi abbiamo Ca' Solaro e moltissime altre aree di Mestre dove il traffico trova spontaneamente spazio per passare e questo non può più essere.

Io sono d'accordo con una ZTL dal giorno dopo in cui c'è il passante rispetto ad alcune vie di Mestre come Cà Solaro, Via Vallon e quant'altro, perché dobbiamo impedire assolutamente là il traffico di attraversamento, lo stesso sedime stradale non è adatto per accogliere questo traffico. Noi Amministratori ce ne rendiamo perfettamente conto, farlo adesso, nella situazione attuale, è assolutamente impossibile perché probabilmente il danno sarebbe ancora maggiore.

Rispetto invece agli interventi proposti dagli architetti, sono tutti interventi fattibili, non dico solo sulla carta, perché voi citavate prima l'M30 di Madrid o la stessa Amsterdam, progetti in atto che si stanno realizzando però con forti investimenti.

La situazione di Madrid e di Amsterdam è diversa dalla nostra oltre ad essere interventi che si realizzano in Capitali; io faccio solo un ragionamento, nell'ultima Finanziaria Roma ha avuto 650 milioni di investimento per Roma Capitale, quello che ha ottenuto Venezia rispetto alla salvaguardia sono 25 milioni di Euro, questo è un ragionamento di cambio culturale che non va solamente a livello locale e amministrativo, ma va fatto a livello centrale, a livello governativo.

Vicino a quel tipo di intervento, dove deve essere forte comunque la presenza pubblica, ci sono interventi che stanno in piedi evidentemente con l'intervento privato, e quindi con speculazioni. I

progetti che ci sono stati mostrati hanno ambiti di cultura urbanistica completamente diversi l'uno dall'altro, il progetto che ha vinto è in questo momento la tendenza mondiale della globalizzazione, intervenire all'interno delle città e delle aree produttive attraverso forti investimenti privati e con il sostegno del pubblico.

Io non sono per questa strada, in questo caso, è una strada fattibile, ma non lo sono, sono piuttosto, rispetto all'idea di intervento tipo park way americane dove negli ultimi 15 anni, anche se è una cultura che proviene dagli anni '60 e '70, vi è stata la collocazione di grosse aree verdi rispetto a queste arterie che poi nel tempo da arterie più isolate sono diventate arterie urbane, man mano che l'urbanizzazione andava avanti. Anche questo non è a costo zero, noi sappiamo quanto costi il mantenimento di un parco, quanto costa un'area verde, il parco di San Giuliano costa solo per lo sfalcio dell'erba quasi 400.000 Euro all'anno, con 800.000 Euro noi facciamo la normale manutenzione, quindi non servono solo investimenti iniziali per la realizzazione di tali strutture, ma servono anche una serie di finanziamenti che nel tempo continuano a mantenerle.

È corretta l'idea di un'arborizzazione fitta rispetto alla tangenziale, proprio in questo senso, perché è più facile mantenerla, cioè si automantiene da sola, senza necessità di sfalcio dell'erba o altre cose, perché abbiamo una struttura arborea attorno all'arteria. Però servono soldi.

Allora, in questo caso l'Amministrazione Comunale, assieme all'Amministrazione Regionale e all'Amministrazione Provinciale, può comunque dire operiamo un piano di intervento che si possa inserire all'interno del PAT, cioè il PAT in questo caso è un fenomenale strumento di concertazione tra Comune e Provincia proprio per andare ad intervenire in un'area e in una via che non è singolare o tipica o importante solo per Mestre, ma è importante per tutto il nord est.

Io non so se le complanari che si pensavano un tempo sarebbero state una soluzione, anzi, probabilmente avremmo avuto una concentrazione maggiore ai autoveicoli, ma quando io sento parlare di 170, 180.000 veicoli al giorno... guardate che in Corso del Popolo ne passano 40.000, nella Via della Circonvallazione prima che si chiudesse eravamo a 38.000 autoveicoli al giorno a fianco dell'ospedale di Mestre, via San Donà idem, il ragionamento è più ampio rispetto a un ridisegno complessivo della città, che probabilmente significa bloccare il traffico di attraversamento su tutta la città, quindi non solo un intervento sulla tangenziale, ma un ripensamento di quelli che sono proprio gli assi viari interni.

MARIA TERESA DINI

(Presidente della Municipalità Chirignago – Zelarino)

Penso che questa mattina riusciremo a confrontarci solo su aspetti generali anche se per comunità, come quella della municipalità che presiedo, costeggiata da una parte dalla tangenziale e dall'altra dal passante, le problematiche da affrontare sono sicuramente tante e complesse.

Infatti, un aspetto che ancora non è stato posto negli interventi , ma che andrebbe affrontato dal punto di vista dell'equilibrio ambientale delle nostre comunità, è che non si risolvono le problematiche spostando il traffico dalla tangenziale al passante.

La Municipalità di Chirignago Zelarino dista 500 metri anche dal passante, se guardiamo la zona di Asseggiano, troppo pochi per non subirne le emissioni.

L'Amministrazione Comunale ha pertanto l'urgenza, l'accennava nella parte finale del suo intervento il Presidente Venturini, di affrontare approfonditamente il piano urbano della mobilità perché essere collocati nel crocevia dei flussi trasportistici stabiliti dalla comunità europea rischia di far peggiorare ulteriormente la qualità del clima per la vicinanza delle grandi arterie ai centri abitati. Per cui, non vedo come soluzione lo spostamento del traffico, ma una politica radicalmente diversa del trasporto, in particolare delle merci. Le proposte di messa in trincea della tangenziale del CoCIT sono importanti e ci aiutano a sperare, tuttavia chi vive tuttora a pochi metri dalla Tangenziale o dalle rampe, non protetto da barriere, ha diritto di essere tutelato; nelle assemblee, fatte con i cittadini che abitano vicino alla tangenziale, ho percepito tanta rassegnazione. Hanno combattuto tanti anni contro lo smog, che ha reso le loro abitazioni invendibili, non hanno la possibilità di spostarsi mentre vedono giornalmente la situazione peggiorare. Ho avuto questa sensazione anche con i genitori di un nido che abbiamo a circa 100 metri dalla tangenziale. Pertanto per tutelare questi cittadini trovo interessante la proposta di creare un cordone verde di 50/60 metri abbattendo le case comprese entro queste distanze. A questo proposito vorrei porre con forza il problema del gruppo di scuole della Cipressina, collocate neanche a 100 metri dalla tangenziale. Poiché comprendono un nido, una materna e una scuola elementare, e tutti noi sappiamo come lo smog incida maggiormente sui piccoli, le barriere ambientali in fase di realizzazione produrranno effetti fra tanti anni, pertanto credo che sarebbe necessario, da parte della società autostrade, finanziare la dislocazione almeno del nido in una zona più lontana. I dati Arpav di Via del Gazzato, dove sono collocate le scuole, rispetto agli sforamenti, sono i peggiori di tutta Mestre.

Allora dico, cominciamo dal nido a delocalizzare, perché nonostante tutte le buonissime intenzioni che tutti i presenti hanno, conoscendo un po' l'Italia saranno comunque sempre tanti gli anni da aspettare per il declassamento della tangenziale

Dei bambini a 100 metri dalla tangenziale non ci possono stare, cominciamo a pensarci e cominciamo ad investire perché questo secondo me vuol dire investire nel futuro.

RENATO PANCIERA

(Presidente della Municipalità di Marghera)

Marghera è più "sfigata" di tutti, nel senso che abbiamo due indagini epidemiologiche, quella legata al traffico e quella legata alla zona industriale, per cui credo siamo più che mai

penalizzati rispetto a questo. Credo che una delle questioni da approfondire sia, riferendomi a quanto esposto da Maria Teresa all'inizio del suo intervento, quello di capire se oggi il futuro del trasporto sia esclusivamente legato al traffico pesante costituito dai camion oppure quello di avere una prospettiva diversa, che è il trasporto su ferro, oppure anche io credo via nave. E allora credo che oggi noi ci troviamo con due scenari che sono per Marghera ma non solo per Marghera, molto penalizzanti, nel senso che mentre, come si diceva prima, c'è una nuova elettrificazione che va fino all'interno dell'isola portuale con circa 24 treni al giorno per quanto riguarda il trasporto delle merci dal porto che vanno via treno penso che attualmente non sono molti.

Io credo che la prospettiva di Porto Marghera, nel momento in cui c'è una riconversione, io dico non industriale, ma una riconversione che è completamente legata alla logistica, è di avere oltre 100.000 mezzi pesanti in più nel momento in cui si andrà alle piattaforme logistiche legate principalmente alla cosiddetta autostrada del mare che dovrebbero essere costruite a Fusina,, ma anche in altre zone industriali dell'interno di Porto Marghera.

Credo che questa sia una riflessione per capire se oggi questo è il futuro oppure può essere che nel momento in cui si parla di logistica capire se il cosiddetto scambio di traffico sia tra camion e navi o sia tra camion e treno, altrimenti credo che la questione si ripeterà nel momento in cui ci vorrà forse un ulteriore passante, in quanto aumenteranno i numeri del trasporto su gomma. A mio avviso credo sia importante sottolineare questo, perché bisogna cambiare radicalmente la prospettiva del trasporto.

Allora annuncio che ci sono delle novità positive che si possono intrecciare con le novità oggi relative alla tangenziale; Marghera è investita da un progetto che si chiama Vallone Moranzani, in cui ci sono delle modifiche viarie importanti, per cui credo sarebbe bene anche coinvolgere il Co.C.I.T., la città con questo intervento. Sarà prevista una separazione, almeno nella parte sud di Malcontenta e di Marghera tra il traffico di attraversamento e il traffico urbano, decongestionando una delle vie più disgraziate della città di Mestre, che è l'asse viario che va da Malcontenta e arriva a Marghera, che è in parte la provinciale di Via Malcontenta e poi Via Fratelli Bandiera una delle zone più trafficate non solo di auto ma anche di mezzi pesanti. Il Vallone Moranzani prevede una separazione del traffico con il quadruplicamento, speriamo, della Via Elettricità che dovrebbe essere dedicata al trasporto pesante, una modifica radicale della viabilità che potrebbe in teoria sgravare una parte del traffico riguardante la problematica della tangenziale.

Credo che un'altra questione, che sia importante aprire, è quella della Romea commerciale; se la Romea commerciale avesse il tracciato che si ipotizzava, credo che per Marghera sarebbe insostenibile.

In una conferenza di servizi, fatta ancora a suo tempo, relativa al primo progetto della Romea commerciale chiesi che la Romea commerciale modificasse il tracciato. Premetto che io sono contro la Romea commerciale lo dico apertamente perché credo ci possano essere altri scenari rispetto a come trasportare la merce verso sud, ipotizzando il proseguimento della ferrovia Adria – Mestre fino a Rovigo, per poi intrecciare i grandi assi ferroviari che partono da Rovigo e vanno

verso il sud. Credo che sia anche su queste cose che bisogna ragionare, non solo sulla Romea commerciale. Osservo che la prospettiva di allacciare la Romea commerciale al Passante a Roncoduro stia creando dei casini con comitati sorti lungo la Riviera del Brenta, da Sambruson fino a Mira che dicono: " ma perché noi dobbiamo esser penalizzati ulteriormente? Già abbiamo il passante, ci mettete anche questo"; credo che sia la guerra tra poveri.

Allora io credo che bisogna capire se in relazione alla Romea commerciale, ci facciamo un comitato contro oppure diciamo, serve anche quella, così continuiamo sempre in questa diatriba.

Si dice che seminando strade si semina poi anche traffico; se facciamo tutte strade, credo che si vada in questa direzione.

Credo che poi ci sono altre questioni che vanno affrontate e che potrebbero essere positive; so che nel protocollo d'intesa sottoscritto ancora a dicembre 2007 su Porto Marghera, per esempio, c'erano alcuni interventi che dovevano essere fatti dalla raffineria Eni; Eni ha presentato il masterplan, nel quale si prevedono 3.000 autobotti in meno all'anno, poi ci sono altri interventi previsti che potrebbero sollevare anche la città di Mestre come per esempio quello di collegare con un oleodotto, ma loro dicono che non hanno i finanziamenti, non hanno i soldi, l'aeroporto alla raffineria, perché attualmente la raffineria trasporta 6 autobotti giorno di kerosene all'aeroporto, per cui togliere 6 autobotti per 30 giorni sarebbero 180 autobotti in meno, se fai per 12 mesi credo che la diminuzione sarebbe notevole.

Poi c'è anche un progetto importante, previsto in quel protocollo, ossia lo studio di un oleodotto che da Trieste arriva a Mestre; credo che sarebbe uno degli interventi più importanti perché andrebbe a diminuire notevolmente il trasporto, per esempio di carburante, all'interno del nord est, partendo dalla raffineria.

Io sono completamente d'accordo di trovare soluzioni immediate relative sia alla delocalizzazione delle residenze sia alla tangenziale verde, opera che si potrebbe già da subito fare, credo, avendo appunto anche le risorse.

Per quanto riguarda i boschi, che sentivo accennare prima, io credo che al di là del bosco che ha portato la tangenziale, il progetto Moranzani prevede il famoso bosco del Brombeo per cui ci sarà lungo l'autostrada, questo grande bosco.

Non ho altro da aggiungere, credo che comunque sarebbe bene, rispetto ad una visione complessiva, legata anche ai nuovi interventi previsti nel progetto Vallone Moranzani, capire come intervenire per quanto riguarda anche il futuro della tangenziale.

Ultima cosa: ho partecipato alla conferenza dei servizi sul potenziamento della strada provinciale 81, che potrebbe portare ad alleviare il traffico della tangenziale; è stato aperto un casello dell'autostrada sulla provinciale 81, attualmente solo per le auto, perché non possono transitare i mezzi pesanti, in quanto la strada è stretta e attualmente non è compatibile con un ulteriore volume di traffico pesante. Il potenziamento della strada provinciale credo che vada accelerato nel suo iter, perché potenziare la provinciale 81 nel tratto che va dal nuovo casello e arriva a Porto Marghera significa far sì che alcuni mezzi pesanti che imboccano la tangenziale potrebbero uscire al casello, prendere la provinciale 81 arrivare da sud a

Porto Marghera sgravando la parte terminale dell'autostrada confluyente alla tangenziale in particolare la rotonda di Villabona.

ALFIERO FARINEA

(Moderatore)

Bene, ringraziamo il Presidente Pancera.

Questioni ne sono state poste tantissime, e io direi di iniziare adesso gli interventi del pubblico, chi vuole intervenire è pregato però di contenere il proprio intervento nei 2 minuti al massimo, perché siamo un po' in ritardo e poi sarà interessante sentire anche il punto di vista della Società Autostrade e dell'Amministrazione Comunale.

Chi vuole intervenire?

Interventi dal pubblico:

(1)

Mi chiamo (...), e sono un cittadino che da parecchi anni fa battaglie contro l'inquinamento, in particolare l'inquinamento da traffico.

In questa riunione mi fa piacere vedere tante persone, trovo strano invece una presenza che certamente sul piano istituzionale deve essere presente, ma che sul piano della storia che concretamente la tangenziale ha vissuto, diciamo che non punterà, almeno se continua su quella strada, a migliorare la situazione.

Parlo della Società Autostrade.

Vorrei soltanto ricordare alcuni fatti concreti, la tangenziale era a due corsie, è diventata a tre corsie, per volontà precisa della Società Autostrade anche contro una normativa abbastanza vincolante, per esempio non è stato fatto la VIA, la Verifica dell'Impatto Ambientale.

Però la terza corsia è venuta fuori e il traffico sulla tangenziale fermo, perché adesso è anche fermo, è aumentato del 50%, primo punto.

Secondo punto, c'è stato un momento in cui la Società Autostrade anche sui giornali ha insito molto perché si facessero, già erano state bocciate a suo tempo, le complanari, con la motivazione molto semplice, le complanari dovevano servire a sgravare il traffico sulla tangenziale, in particolare a chiudere gli accessi alla tangenziale da parte dei cittadini di Mestre, che erano quelli che facevano rallentare i camion, così di camion in tangenziale

ce ne andavano di meno, andare meno camion sulla tangenziale voleva dire prendere meno soldi, avere anche compensi inferiori per i signori dirigenti della Società Autostrade, come si è saputo anche recentemente attraverso i giornali, c'è stata una diatriba su questo argomento, questo è il secondo punto, le complanari.

Terzo punto, a un certo punto c'era coda, stop and go con i camion, che arrivava fino al casello dell'autostrada, quindi disturbava la Società Autostrade, e cosa ha fatto?

Ha autorizzato che i camion si incolonnassero anche sulla seconda corsia, quindi la coda non è più fuori, diciamo, almeno in parte, dalla città, verso i caselli, la coda è su due colonne e in centro città, quindi ancora un altro peggioramento.

Ma io vorrei anche esaminare un attimo quello che potrebbe essere un qualcosa che è venuto incontro alla popolazione e a un miglioramento dell'ambiente, la proposta di ambientalizzazione che ha fatto la Società Autostrade per quanto riguarda la tangenziale, ha proposto più o meno 50.000 metri quadrati di bosco attorno alla tangenziale, sapete quanti sono 50.000?

Sono 5 ettari, perché in genere non si parla di metri quadrati, quando si parla di superficie boscate si parla di ettari.

Però ha voluto mettere 50.000 perché è un numero più alto, sapete quanti metri di lato la tangenziale?

Significa che se la tangenziale è lunga 7 chilometri più o meno i due lati sono 14 chilometri e 50.000 metri quadrati diviso 14 fanno 3 metri e qualcosa.

Cioè, questo grandioso sistema di ambientalizzazione, buttato sui giornali, come questa cosa che viene incontro alla città di Mestre sono 3 metri e qualcosa su ciascun lato della tangenziale, mi sembra veramente molto misero.

Volevo solo chiudere, brevissimo.

Visto che, io purtroppo chiedo scusa non sarò in grado di stare fino alla fine, però volevo dire queste cose per cui, secondo me, quello che proporrà la Società Autostrade bisognerà prenderlo, da parte di noi cittadini, con un minimo di attenzione.

(2)

Buongiorno.

Credo che abbiamo visto, attraverso le immagini che ci hanno proposto gli architetti, quali saranno i due nodi che dovremo affrontare nel prossimo futuro, cioè liberiamo la tangenziale dagli automezzi e dai mezzi che attraversano la città, però avremo due attrattori che cresceranno moltissimo, uno è quello del polo della logistica del porto e il secondo attrattore importante è quello dell'aeroporto e della zona che si svilupperà là intorno.

Allora siccome, come ha detto Venturini, gli automezzi sono come l'acqua e quindi dove

trovano un passaggio penetrano, noi dobbiamo assolutamente mettere degli argini ai passaggi, bisogna fare due Mose esattamente.

Contrariamente a quello che ha appena sostenuto (1), io penso che dovremo fare due interventi che in qualche modo consentano alla Società Autostrade di guadagnare un po' di più, ovvero di stabilire due ingressi, uno per quel che riguarda l'area sud ovest e uno per quel che riguarda l'area a nord est, obbligati, che percorrano il passante anziché percorrere la tangenziale.

Ovvero, chi deve andare all'aeroporto e viene da nord est deve fermarsi all'altezza della bretella dell'autostrada attuale che appunto connette l'A27 e l'A4 con l'aeroporto e da lì deve entrare e poi uscire e da lì andare al passante.

Allo stesso modo, chi viene da sud, Romea, o da ovest A4 e deve andare al porto, deve fermarsi prima, come è stato detto da Panciera al casello della provinciale 81, entrare al porto, poi deve uscire da lì anche se deve poi proseguire verso nord o est, perché poi da lì deve andare a prendere il passante.

Solo così noi riusciremo a sgravare davvero la tangenziale, per avere la certezza che questo avvenga vanno messi i divieti di transito, così come oggi io che sono pedone o ciclista non posso andare in tangenziale, dal primo gennaio 2009 gli automezzi pesanti dovranno avere lo stesso divieto, anzi, dovrà essere consentito a me ciclista di andare sulla tangenziale e a loro dovrà essere messo il divieto di transito assoluto.

Il controllo lo si può fare benissimo, perché come lo facciamo oggi con le telecamere per le ZTL in città, lo si può fare anche per questi varchi e quindi penso che sia solamente una questione di organizzazione, abbiamo 6 mesi davanti per mettere due segnali di divieto, per cui quel pezzo di strada non deve più esistere nei navigatori, dove c'è la voce camion, nei navigatori si programma percorso per camion, quel tratto, il tratto della tangenziale per i camion non esiste più, anche se poi fisicamente avremo bisogno di un altro po' di tempo per smaltirla, grazie.

(3)

Sì, nei due minuti e mezzo credo che posso dire solo questo, non dico di essere d'accordo su tutto, ma sostanzialmente credo che l'attività che ha svolto il Co.C.I.T. ha messo in moto delle energie, io personalmente ho partecipato a due incontri e visto che i cittadini e anche noi stessi, riusciamo a esprimerci, per vedere dove va una città come questa, ma io dico un territorio in generale, perché poi l'asse della tangenziale ridelinea, potrà ridelineare quella che è la configurazione di un'area dove oggi, diciamo non in assenza di traffico, ma con un traffico normale in mezz'ora un automobilista arriva a toccare un'area di centinaia di migliaia di abitanti.

Quindi mi pare che tutti gli elementi complessivi di cultura, di socialità, di relazioni del territorio e delle

culture che esistono all'interno di questo, eccetera, se ridisegnate in forma opportuna possano, come dire, dare una traccia di un futuro diverso da quello che abbiamo conosciuto nel passato.

Questa è anche un'area molto più vasta che è quella poi dei corridoi europei, eccetera.

Detto questo, il tema che mi preme sottolineare è questo, quali sono i sistemi partecipativi previsti o che vogliamo prevedere, e questa è una domanda che faccio agli organismi istituzionali, alle organizzazioni politiche che non possono nascondersi dietro l'amministrativo, questo lo sottolineo, perché non si può finire una campagna elettorale dicendo che bisogna rivitalizzare la politica e poi su una questione che riguarda tutto, adesso io non sto qui a descrivere le cose, non esiste più la politica.

Io, da cittadino, voglio conoscere le posizioni di coloro che ho votato e anche di quelli che non ho votato, perché la prossima volta potrei cambiare, rispetto al futuro, anche mio parzialmente, ma soprattutto di quei bambini di cui si parlava prima di un asilo nido, ma anche di come vivranno le future generazioni in quest'area.

Allora, questa è la dimensione del sogno, la dimensione della politica, la dimensione dell'amministrativo, la dimensione dell'economia, quale economia?

Non mi basta quella della logistica, vorrei capire il turismo, vorrei capire le micro-economie che si possono determinare nel nostro territorio, intorno anche a degli sviluppi, degli scenari futuri economici, vedi quello del turismo, vedi quello della logistica, eccetera, eccetera.

Quindi, mi pare che tutto questo delinei una necessità di capire quali sono i sistemi partecipativi che permettono ai cittadini, ma anche all'insieme della società, di capire come può partecipare, perché va bene l'assemblea, ma in assemblea non si definisce nulla, c'è una questione dei ruoli, c'è una questione di culture, di confronti, come io posso conoscere un'esperienza di un'altra città europea o in giro per il mondo, che ha risolto problemi come questi.

Quindi, attività, confronti, la mostra è un inizio sicuramente, però diciamo che poi quando scendiamo verso il basso, non si capisce come si riesca a incidere con la partecipazione.

Esistono sistemi, credo che anche l'Università di Venezia esprima esperienze di questo genere, già ne abbiamo avute alcune stamattina, vediamo come portarle avanti, grazie.

(4)

Salve, sono (...) e sono un Consigliere della municipalità di Chirignago – Zelarino, e abito alla Cipressina. Riguardo a questo progetto e tutto quanto, io sono pienamente d'accordo, nel senso che il futuro della tangenziale in qualche modo dovrà essere proprio quello di centro della città, quindi dovrà essere sgravata dal traffico e la maniera è quella che un po' si è citata.

Volevo un po' spostare su un altro problema, nel senso che è sempre legato, sul fatto di immaginare Mestre in futuro, come hanno fatto gli architetti, immaginando questo, sappiamo che ci sarà un passante, che verrà spostato il traffico sul passante esterno, che tutto l'interno però, in qualche modo

è da pensare e da immaginare. Noi possiamo rattoppare gli errori che sono stati fatti o possiamo immaginare come potrà essere, vorrei sfatare un mito che la gente che ci governa è gente che non capisce più di tanto, che fa le cose così come gli conviene momentaneamente, e vorrei dire che in realtà io ritengo che la maggior parte di quelli che ci governano, vedendo quello che è avvenuto in questi ultimi anni, è un tipo di persone che pensa bene a quello che fa, ad hoc fa passare alcuni progetti e non altri, pezzettino per pezzettino, con delle finalità ben precise. Ci sono due ipotesi per pensare il futuro di Mestre, una città si disegna o a mo' di castello medievale, quindi con le mura attorno, quindi con un centro e con una periferia, quindi una ZTL centrale, una zona 30 e poi una circolare esterna come tante città. Oppure, non so se qualcuno di voi è andato ad Atene oppure in qualche altra città, dove la città è fatta a graticolato romano, cioè praticamente noi tracciamo delle perpendicolari e delle parallele, tagliamo quadri e sono perfetti per lottizzare.

Obiettivo, unico obiettivo, è tutti i campi che ci sono all'interno della municipalità attorno a Mestre tagliarli in bei quadratini in maniera che si possa costruire, quindi obiettivo la costruzione.

Come si può pensare di aumentare, quindi di creare delle strade che vadano a tagliare, quindi per ulteriori costruzioni, e ridurre il traffico, è un'incoerenza spaventosa.

Io credo che ci sono due punti dove si sta lavorando, cioè provate a immaginare, vi dico un po' le strade, c'è la Via Miranese, c'è la Castellana, Via Asseggiano, Via Paccagnella e ci sarà attualmente la super Castellana che va a collegarsi al passante, più tutte le perpendicolari, taglieranno tutto e via dicendo. Io credo che la soluzione, una strada a fianco ai bivi, che in qualche modo dagli Arzeroni va a continuare e collega la Miranese sgraverebbe anche il traffico della Miranese, perché in questo modo non si dovrebbe più attraversare la Miranese. Uno che viene da Spinea, per andare all'ospedale, uno fa Miranese, tangenziale e arriva all'ospedale, facendo una strada dall'altra parte si sgraverebbe il traffico. E quindi, io credo che sia importante aver la coscienza di pensare a questo scenario un po' futuro, più verde, non credo sia così costoso mantenere i parchi, come ha detto Venturini prima, lo sfalcio d'erba non so quanto venga a costare se più di un'Impresa di Pulizie del Candiani, immagino che non ci sia gran differenza.

E poi, se un parco viene costruito dove c'è della terra e non dove ci sono delle immondizie come a San Giuliano, forse non bisogna piantare gli alberi ogni giorno, basta ho finito.

(5)

Buongiorno, io mi chiamo (...) e non ho particolari competenze in materia, non sono né un architetto né un urbanista, ma una cittadina che ama la propria città e che vorrebbe viverci al meglio.

Approfitto della presenza degli Amministratori, anche con competenze in questo settore, per esprimere la mia profonda delusione per come vedo che la città continua a crescere.

Questo libricino "Effetti tangenziale" penso possa sortire su chi lo guarda, un effetto di tristezza, di malinconia, ma non è finita qui, perché potremmo aggiungerci un'altra paginetta, e mi riferisco ai 6

complessi che stanno costruendo in zona A.E.V.

Se voi avete avuto modo di vedere, dove adesso c'è il Villaggio Virgin, il nuovo villaggio fitness, e poi altri 5 edifici, voi avrete modo di vedere che questi sono dei nuovi possibili edifici da pubblicare in questo libricino, a 50 metri dalla tangenziale e senza alcuno tipo di protezione verde, gli standard a verde sono relegati in un triangolino quando si entra e sotto la rampa della tangenziale sono stati realizzati dei bei parcheggi, ma nemmeno un albero.

Dei miseri cespuglietti sulla rampa della tangenziale, ora io mi chiedo come è possibile che un Comune come il nostro possa concedere nel 2007, sei permessi a costruire in questa maniera?

Senza alcun tipo di protezione.

O mancano gli strumenti urbanistici, quindi io credo che a questo punto il nostro Comune debba dotarsi di questi al più presto e tenendo presente che non si debbono più realizzare cose del genere, oppure che si trovi il modo, con gli strumenti urbanistici esistenti, di tutelare un po' la città e i cittadini.

(6)

Rinuncio all'esposizione dei temi che mi ero proposto di esporre, faccio miei gli interventi che mi hanno preceduto e in particolare, mi ricollego all'intervento fatto dal signor (3) e alle tre conclusioni degli architetti di Mes3.

Perché rinuncio a quanto volevo dire?

Perché c'è poco tempo e soprattutto perché condivido tutte le istanze, le segnalazioni, le sollecitazioni, le rappresentazioni di problematiche e sofferenze che fino a questo momento sono state esposte, è questo era il motivo del convegno.

Il motivo del convegno non è quello di rappresentare i problemi e provare a proporre soluzioni, le soluzioni le devono ricercare e trovare gli Amministratori, sono pagati per questo e gli esperti, la tuttologia è un difetto dell'Italia!

Non possiamo intenderci di tutto, però sappiamo capire tutto ciò che ci circonda e che ci crea problemi, ed è questo il motivo di questo convegno, io parlo da cittadino che abita in una zona della città che soffre questi problemi, abito vicino alla Signora (5), e so che quei problemi gli Amministratori, con loro sofferenza, ce li hanno fatti soffrire perché non avevano alternative.

Lo dico, non per ingraziarmi la loro simpatia, ma perché così è, non avevano alternative nel momento in cui, creata la tangenziale, la tangenziale era l'unica arteria disponibile sulla quale gli Amministratori potevano consentire e dovevano permettere il traffico che si è ingigantito con il passare del tempo.

Ma, quell'emergenza adesso è finita, signori Amministratori, ve l'ho detto al termine del convegno dell'Hotel dei Pini e ho concluso usando un termine che non mi è gradito, ma l'ho usato per farmi comprendere, ho usato il termine di rottamazione. Non è di rottamazione che voglio parlarvi ma di concepire un uso della tangenziale assolutamente diverso da quello che è stato fino a oggi, signori Amministratori. E mi riferisco anche alle giuste osservazioni e considerazioni che nel recente incontro

del 15 maggio, ha fatto il gestore, il signor Brentan, ha giustamente ricordato a tutti che il traffico che oggi c'è e che in parte verrà avviato verso il passante, non rappresenta nell'immediato prossimo, ma anche nel futuro, tutto il traffico che dovrà attraversare il nodo di Mestre.

La tangenziale deve essere dimenticata come struttura attraverso la quale far passare questo traffico, signori questo è il problema, io parlo anche a nome del Co.C.I.T., di cui sono consigliere, l'ho detto a conclusione dell'incontro all'Hotel dei Pini e lo dico anche oggi per concludere e i due minuti e mezzo penso che mi siano bastati, per dirvi, noi non vogliamo metterci contro nessuno, noi vogliamo affiancarvi, metterci a fianco, di fronte a voi, ma non da oppositori, ma da collaboratori, per fornirvi sempre le idee, le istanze, le sollecitazioni, per le quali voi dovete individuare le soluzioni, è vostro compito e confidiamo in questo, grazie.

ALFIERO FARINEA

(Moderatore)

Chiudiamo il dibattito, le questioni poste sono varie e direi che si possono riassumere nell'impatto che il passante avrà sulla tangenziale, quindi in relazione a ciò, sulle possibili destinazioni future della tangenziale, le mitigazioni ambientali e quindi gli interventi immediati per la mitigazione ambientale, il corridoio verde sollecitato da molti. Accanto a ciò la destinazione urbanistica delle aree limitrofe.

Iniziamo l'intervento degli Amministratori, modificando l'ordine, perché l'Assessore Mingardi ha un problema di tempo e quindi lo invitiamo a intervenire subito prima dell'Amministratore della Società Autostrade.

ENRICO MINGARDI

(Assessore alla Mobilità del Comune di Venezia)

Buongiorno a tutti, è importante incontrarci in queste occasioni e soprattutto con una certa frequenza come accade in questo ultimo periodo; dico "occasioni" perché è importante che al tema della Tangenziale vengano dedicati appuntamenti specifici da cui far emergere proposte concrete e puntuali: credo infatti che la Tangenziale non sia un problema solo di chi ci vive in prossimità o di chi ci transita, ma è un problema della Città sia in termini di vivibilità che di uso, dal momento che comunque essa costituisce un collegamento basilare tra est e ovest a tutti i livelli: locali, nazionali ed internazionali.

Personalmente e come componente dell'Amministrazione tengo a ribadire da subito, anche

a nome dei miei colleghi, che proprio in ottica "amministrativa" non c'è nessun avallo per l'esecuzione di nuovi collegamenti con il nuovo Passante come la Castellana bis o altre ipotesi: crediamo che i Bivi siano una soluzione, e non la Castellana Bis. Abbiamo un Territorio, compreso tra Zelarino, Trivignano fino a Martellago, che è già sufficientemente fragile, per poter essere risolto con soluzioni immediate, tanto più che strumenti come il Piano Urbano della Mobilità danno indicazioni ma non soluzioni perché sono problematiche più "metropolitane" che urbane. Al Territorio urbano, come Amministratore devo dare risposte, e prima di tutto devo rispondere ai cittadini di Mestre che devono "usare" le strade urbane della loro Città, ma che a loro volta sono "usate" per le esigenze veicolari espresse anche dalle nuove urbanizzazioni di Spinea, Marcon, Martellago, Olmo di Maerne. La risposta è sicuramente attrezzare al meglio queste strade che si stanno sovraccaricando ma in qualità di assessore alla Mobilità devo anche indirizzare verso soluzioni alternative: abbiamo la metropolitana regionale, l'SFMR che, con le sue varie stazioni a ridosso delle città, individua varie "porte" per chi arriva dai Comuni limitrofi e si potrà (o dovrà) fermare a Spinea, o ad Oriago, oppure a Marcon e penetrare all'interno della città con mezzi pubblici. È questo un salto di qualità che dobbiamo fare e che possiamo fare, ovvero muoverci in modo collettivo e non in modo individuale, perché altrimenti la soluzione, sotto il profilo della mobilità, non esiste; è una, tra virgolette, "presa in giro" se pensiamo che fare una mobilità basata ancora solo sull'auto sia il futuro perché se è vero che le immatricolazioni crescono ancora, la preoccupazione per l'aumento del petrolio e dei costi di gestione, fa sì che le persone prendano più mezzi pubblici, anche solo per evitare un aumento delle spese famigliari.

È in questa direzione che abbiamo deciso di indirizzarci: puntare alla sostenibilità sia per quanto riguarda i costi di gestione per le persone sia per i costi ambientali per le Amministrazioni: l'uso della bicicletta comporta uno sgravio economico per la persona rispetto all'auto, ma comporta una spesa per l'Amministrazione con la realizzazione di piste ciclabili, che si ripaga con strade meno inquinate e meno "affollate" e quindi con una maggiore vivibilità per tutti.

Un esempio è dato dal prossimo restringimento della Miranese per realizzare la ciclabile monodirezionale per entrambe le parti che collega via Trieste fino all'altezza dell'Amelia, in Via Giustizia: giusto per chi usa la bicicletta, sbagliato per chi usa l'auto, ma le esigenze della Città, sono quelle di muoversi in modo più sicuro con mezzi alternativi all'auto ma anche in modo più collettivo. Sta vincendo infatti questo tipo di idea e noi stiamo cercando di trasformare questa idea in proposte concrete, perché abbiamo bisogno di aumentare l'uso del trasporto pubblico per contenere i costi di gestione, e così investiamo con ACTV che mette più mezzi, ecologicamente più compatibili, facciamo più piste ciclabili, facciamo "fare" ai nostri cittadini un milione di chilometri con il Car Sharing, che vuol dire anche coprire in modo alternativo il 7% del trasporto pubblico totale; ACTV nell'area di Mestre fa 13 milioni di chilometri, e questi sono dei dati significativi di come stanno cambiando gli spostamenti all'interno della Città, e questo vuol dire anche agire nelle abitudini, che forse è la cosa più difficile da fare nei confronti delle persone.

Prima ascoltavo il collega Assessore all'Urbanistica per quanto riguarda i problemi urbanistici, ma non sempre l'urbanistica è cresciuta con la mobilità, e lo sappiamo tutti: se facciamo le case

vediamo che o non ci sono i collegamenti, o sono già saturi e le persone, i cittadini, protestano: io ho proteste ad Asseggiano, e in tantissime altre aree della Città perché come cresce la residenzialità in una qualsiasi area, immediatamente i residenti mi chiedono di chiudere le strade al traffico di attraversamento. Chiaramente terremo alcuni assi per la circolazione ordinaria, ma altre direttrici come via San Donà e viale Garibaldi sono destinate a diventare non più vie di attraversamento ma per i residenti: bisogna cominciare a pensare che siano vie utili per chi ci abita, e non per chi si sposta nelle varie aree della Città. Stesso discorso vale per Corso del Popolo, via Cappuccina e via Piave e l'asse di via Trento, in tutto l'asse interno, le strade interne devono diventare solo ed esclusivamente legate ai residenti; queste sono scelte, molto probabilmente, difficili, altri paesi le hanno già fatte, però nel nostro Paese ancora è difficile far passare questo tipo di concetto.

Tutto questo per chiarire al meglio il motivo per il quale è importante, se non fondamentale, che la Tangenziale diventi un asse urbano. Io non vedo questo obiettivo come un'utopia, perché rappresenta la riappropriazione di una strada che attraversa la città come asse urbano, e proprio perché è una richiesta in questa direzione, anche se ci saranno delle difficoltà sotto il profilo economico e gestionale delle infrastrutture, è comunque un tema vitale per la Città, i suoi cittadini ed i loro spostamenti all'interno del Territorio, e su questo bisogna ragionare.

Il Presidente della Società Autostrade e l'Amministratore Delegato, io credo che abbiano fatto un ottimo lavoro, non lo faccio per piaggeria perché molte volte ci siamo anche confrontati in modo forte su alcune soluzioni, ma sempre con l'obiettivo di dare un contributo costruttivo al ragionamento sul futuro della tangenziale.

In un recente incontro, vedendo il futuro del Passante, e il futuro della Tangenziale, appariva dalle parole, magari superficiali, di alcuni Amministratori che la Tangenziale rischia di trasformarsi in un "campo da bocce". Dobbiamo lavorare perché la Tangenziale invece diventi una strada urbana e perché anche la Tangenziale possa, sotto il profilo architettonico, rivolgendomi agli architetti e ai progettisti, possa diventare meno impattante di quello che è.

Ossia, anche questo deve essere un nostro traguardo: quello di pensare che la Tangenziale, in alcuni tratti della Città, possa trovare soluzioni diverse come sopraelevazione, o dell'interramento, con l'obiettivo comunque di farla diventare l'asse che serve a chiudere il grande anello della città, con una soluzione però meno impattante, come si stanno facendo in altre grandi città americane, ad esempio tutta la politica dello Stato del Massachusetts, Boston in particolare, sta "sotterrando" le infrastrutture dei cavalcavia e quant'altro.

È chiaro che le spese sono enormi, ed i tempi sono molto lunghi ma il tempo dell'attesa per i cittadini è finito: ovvero non possiamo più promettere pianificazioni a 10, 15, 20 anni dobbiamo dimostrare di giorno in giorno che le cose stanno cambiando che cominciamo a farle cambiare.

Si cambia partendo dalla Pianificazione e in quest'ottica il Piano Urbano della Mobilità ha due punti fondamentali: 1) l'uso della città, 2) l'uso di infrastrutture quali la Tangenziale, l'A11, la SR 11, la SR 14 con le nuove strade che sono state fatte nell'area del Nuovo Ospedale, con gli Arzeroni e quant'altro, finalizzando il tutto alla costruzione di un rondò esterno vero.

Solo attraverso queste realizzazioni si potrà cominciare, che ci piaccia o no, ad usare il divieto di entrare nella città: quando cioè, dovendo entrare nella città per 10, 12 ore al giorno, abbiamo parcheggi scambiatori, abbiamo metropolitane regionali; io non credo per questo che possiamo evitare di dare una risposta ai nuovi sistemi di trasporto per gli spostamenti interni alla città. Il tram è una di queste risposte. Il tram evidentemente da una parte è un calvario per la realizzazione ma è anche miope, pensare che le persone si muovano ancora solo con gli autobus: in tutte le valutazioni che fanno gli esperti, il 70/ 80% delle persone vuole metropolitane e tram per muoversi all'interno delle città per la comodità e per la modernità dei mezzi oggi disponibili. È chiaro che inserire questi nuovi mezzi in una città delicata e non progettata per questi vettori è difficile, però qualcuno le scelte di cominciare a fare delle infrastrutture primarie per il trasporto pubblico, lo doveva fare, è successo a noi, lo facciamo noi, e ce ne prendiamo le responsabilità. Sapendo poi quello che qualcuno dirà dopo: a Padova qualcuno diceva "l'ha fatto la Giunta di Centrodestra", qui lo sta facendo una Giunta di Centrosinistra, a Latina lo sta realizzando una Giunta che ha un Sindaco di Alleanza Nazionale... Ma questo significa solo una cosa: che non è un problema della politica, è un problema del consenso e della speculazione del consenso al di là delle scelte in ambito di Pianificazione che molto spesso si devono confrontare con i fischi iniziali per poi far raccogliere gli applausi ad opere concluse da altri.

Su questo dovremmo cambiare anche il linguaggio, perché c'è problema anche di linguaggio e di comunicazione nei confronti della cittadinanza, perché se è vero che vogliamo la Città chiusa e per i residenti, e adesso stiamo facendo alcuni cantieri che portano alla sofferenza alcuni assi, è troppo facile dire che Corso del Popolo oggi è intasato senza avere la minima idea di come risolvere la cosa non solo nell'immediato, ma soprattutto nel futuro!

Dall'altra parte tutti i giorni ricevo lettere per chiusura della Città con nuove ZTL, dunque è una politica che è di emergenza ma anche di pianificazione in cui, ripeto, l'obiettivo è che la Tangenziale diventi veramente un asse urbano per gli spostamenti tra i diversi quadranti cittadini e sia di gestione soprattutto dell'Amministrazione Comunale, visto che il suo Territorio ne è attraversato per la gran parte del percorso e dunque dedicarla alla mobilità urbana è una necessità della Città.

ALFIERO FARINEA

(Moderatore)

Ringraziamo l'Assessore Mingardi che ha assunto posizioni molto chiare e precise, a mio avviso, e anche in sintonia forse con il dibattito che si è sviluppato, quindi no alla Castellana Bis, sì ai bivi, agire sulle abitudini, dissuasione all'uso dei mezzi privati, idea della tangenziale con modifica della destinazione, addirittura una parte di tangenziale viene proposto di essere

portata a raso.

Passerei la parola adesso alla Società Autostrade, all'Amministratore Delegato Brentan.

LINO BRENTAN

(A. D. Società Autostrade di Venezia e Padova)

Il mio intervento è incentrato più su una visione globale delle problematiche sulla città rispetto alla specificità dei temi trattati in queste due giornate di convegno.

Il tema passato, presente e futuro, ha permesso a tutti noi di fare una ricerca sia storica che culturale di quello che è avvenuto in questa città. Poco fa l'avvocato illustrava la compensazione urbanistica, è una esperienza da me già fatta per realizzare alcune strade, è una operazione difficile, ma possibile.

Quando tempo addietro la Società che attualmente dirigo ha risistemato l'archivio storico, rivedendo immagini e documenti, mi sono posto il quesito sul come mai la Città sia stata concepita così com'è. Le scelte di urbanizzazione ed infrastrutturazione allora effettuate per creare una città dinamica, si sono poi rivelate inadeguate per la qualità della vita.

Quando negli anni 70 è stata realizzata la Tangenziale di Mestre, probabilmente, non si è tenuto conto che la stessa nel tempo poteva rappresentare un reale problema per la città.

Uno degli errori a mio avviso commessi è stato la sottostima, da parte dei progettisti, dei flussi di traffico. Ricordo ancora i dibattiti susseguitisi negli anni '90, quando ero Assessore ai Lavori pubblici della Provincia di Venezia, e mi spiegavano che il traffico non sarebbe dovuto aumentare così tanto. Dal 1995 quando ho cominciato a seguire in prima persona per conto della Provincia di Venezia, l'autostrada Venezia-Padova, mi sono reso conto che gli Enti locali (Provincia, Comune) ed i Comitati, non erano in possesso dei dati inerenti i flussi veicolari e che la città utilizzava la Tangenziale come un mero strumento politico e di immagine.

In questi anni, in qualità di Presidente prima ed Amministratore Delegato poi di una Società a partecipazione pubblica che gestiva la Tangenziale, mi sono posto il problema di come potermi relazionare con la città. Una scelta dettata da principi etici che mi hanno sempre portato al dialogo e alla collaborazione con i cittadini.

Avrei potuto fare scelte diverse come chi mi ha preceduto, ma ho invece deciso di rendere partecipe la cittadinanza dell'operato della Società. Ciò che abbiamo realizzato, forse, non è ancora sufficiente, ma certamente è stato un grande passo in avanti teso alla mitigazione delle problematiche create dal "sistema tangenziale". Una Società Pubblica che non fa dividendi e che impiega tutte le risorse economiche per migliorare la viabilità e la qualità della vita nel territorio in cui la stessa è insita (Venezia e Padova), credo sia già un grande esempio. Denoto comunque il diverso atteggiamento che le città di Venezia e Padova, hanno rispetto all'ineluttabile trasformazione

del proprio ambiente. La prima molto più passiva e la seconda molto più dinamica. Ieri, a Padova sono state inaugurate due nuove infrastrutture nei pressi della Stazione autostradale di Padova Est: la tangenziale ed il cavalcavia. E' stato un evento seguito da un dibattito molto costruttivo che ha coinvolto vari organismi della vita sociale padovana. Con mia sorpresa è emerso che Padova si sta proponendo come la centralità del Veneto, ruolo che negli anni è sempre stato di Venezia e al quale anche la tangenziale di Mestre ha contribuito negli anni.

E' giusto dibattere ora sulla tangenziale di Mestre ed il ruolo che questa andrà ad assumere nel nuovo scenario infrastrutturale che si sta delineando con l'apertura del Passante. Ma pur nel rispetto di chi amministra il territorio e della responsabilità sociale che ha nei confronti dei cittadini, mi domando se è stata fatta un'attenta analisi del territorio veneziano rispetto ad una realtà che cambia. Io ho la fortuna o la sfortuna che oltre a dirigere la Venezia – Padova, Società che in questi anni ha saputo farsi attore nel nuovo scenario infrastrutturale, di occuparmi anche di altre infrastrutture nel Veneto quali la Pedemontana, la Nogara Mare, e mi sono convinto che Venezia non è l'ultima ruota del carro e che Mestre, se Venezia non vuole perdere la propria centralità, è una città che dovrà convivere con un importante flusso veicolare poiché è un asse strategico del nord est.

Dal 1870 con la costruzione dei primi due assi ferroviari si è assistito anche se a livello embrionale ad un primo sviluppo economico rafforzatosi negli anni con la realizzazione del porto e successivamente dell'aeroporto. Attualmente Mestre potrà ulteriormente svilupparsi, ma per fare ciò è necessario un coordinamento delle forze sia economiche che politiche insite nel territorio. Non sempre l'azione amministrativa è efficace, ci vuole anche lo sforzo dei privati che pur essendo maggiormente decisionisti si confrontano comunque con il territorio, un esempio è la terza corsia sulla tangenziale di Mestre, che a fronte di un investimento di circa 60 miliardi delle vecchie lire per utilizzare la corsia di emergenza come corsia di marcia, ha dato una risposta al traffico di attraversamento riducendo in questi ultimi 5 anni gli enormi aumenti del traffico che provvederemo ad illustrarvi.

Abbiamo accettato di presenziare al convegno per mostrarvi come si modificheranno i flussi di traffico e su questa base avvalorare la nostra disponibilità a un dialogo, atto ad individuare quale possa essere il male minore, non la soluzione, ma purtroppo il male minore, perché quando noi guardiamo la cartina del Passante, ritengo che l'area attorno al Passante sia parte anche di questa città, Mestre, e che le soluzioni infrastrutturali esistenti e future passano anche attraverso un confronto tra la Tangenziale di Mestre e l'area del Passante, la cittadinanza da sola non può affrontare le difficoltà.

Lo dico con cognizione di causa. Un esempio: l'apertura del casello di Borbiago: qualcuno ci ha impedito di fare uscire i camion, perché come pocanzi sostenuto da uno dei relatori, in maniera a mio avviso sbagliata, quella è una strada in cui non possono passare i camion. La domanda sorge però spontanea: come può una strada provinciale denominata camionabile, essere preclusa ai camion? Ma quando la Società ha aperto il casello, i Comitati ci hanno impedito di fare defluire il traffico addirittura non in direzione Ca' Rubaldi, ma nella direzione opposta soluzione che invece

agevolava Ca' Rubaldj. Abbiamo fatto il "Comitato dei saggi", e a distanza di 3 mesi, tutti si sono resi conto che non avevamo detto bugie; il comitato è sparito e del problema non ne parla più nessuno. Noi siamo disponibili al dialogo però chi interloquisce deve anche conoscere due cose. Sfortunatamente le opere non le regala nessuno e per realizzarle sono necessari ingenti investimenti ed in questo particolare momento di soldi per investimenti ce ne sono pochini.

Per la realizzazione del Passante Verde la volontà politica del fare c'è, sono i soldi che mancano, solo per il passante verrà fatto un mutuo che sarà pagato dal gestore del Passante di Mestre nei prossimi 28 anni. Per vostra informazione c'era un impegno di fare un mutuo per 750 milioni, ma questo non è mai stato fatto, perché nel frattempo è stata costituita la CAV, Società che rispetto alle normative europee attualmente in vigore sarebbe delegittimata a gestire il Passante in quanto il gestore non può fare anche il controllore e quindi la problematica è al vaglio della Commissione Europea competente. Attualmente i lavori stanno andando avanti e la Società Venezia-Padova sta lavorando insieme al Commissario straordinario. L'opera gode attualmente di contributo statale di soli 110 milioni di Euro.

Qualsiasi opera pubblica oggi si realizza pagandola. Sul come pagarla si può discutere, e con questo concordo con voi anche su come pagare la Tangenziale, perché è evidente che utilizzando la metodologia del pagamento in una certa maniera si possono favorire o sfavorire alcuni processi e su questo bisogna aprire un tavolo. E' evidente che se ho un vantaggio o sono anche in una situazione di parità posso usare la strada più veloce, tenendo presente che la tangenziale ha comunque due caselli, quindi uno si deve fermare, deve fare il biglietto, percorre la tangenziale, ai 70 Km all'ora, arriva al casello e poi via, quindi sono convinto che la tariffa va discussa. A mio avviso l'applicazione del sovrapprezzo di 0,50 centesimi senza che il Passante sia in esercizio non era opportuna, ho fatto una battaglia personale, ma poi alla fine mi sono dovuto arrendere alla volontà dell'ente concedente.

Allora, cosa abbiamo fatto per aiutarvi? Abbiamo chiesto alla Proteco di fare uno studio sul traffico atto a verificarne lo stato attuale e poi studiare, alla luce dell'entrata in esercizio del passante di Mestre e di tutte le opere programmate e finanziate (non di quelle che non ci sono), gli scenari che si potrebbero delineare. Molte alternative viabilistiche quali la "strada dei Bivi" sono una bella idea, ma per carenza di fondi sono attualmente irrealizzabili, anzi ad oggi sembra che della "strada dei Bivi" non ci sia nemmeno il progetto, poi ci sono i due Bivi: Bivi A e i Bivi B; e da ultimo il Bivio urbano dove dovrebbero circolare solo le biciclette. I Bivi sarebbero un valido aiuto per la tangenziale, perché partono e rientrano dalla stessa all'altezza della caserma dei Vigili del Fuoco. Quella dei Bivi però non è una strada comunale e perciò la sua realizzazione deve essere concordata con le altre realtà amministrative del territorio. I dati che verranno illustrati dall'architetto Rossetto vi daranno la reale percezione di quello che accadrà tenendo conto anche delle scelte degli Amministratori locali. L'Assessore ai Trasporti del Comune di Venezia, sollecitato dai Consigli di Quartiere, a ragione, impedisce l'uso della macchina all'interno della città. Ma meno auto entrano in città, più carichi la tangenziale di Mestre. Cioè, la tangenziale di Mestre, da strada urbana, diventa una arteria stradale che regola il traffico di accesso alla città di Mestre.

Ecco perché dovete avere una cognizione più positiva dell'Autostrada Venezia-Padova, titolare di una concessione, che salvo eventuali interventi della Comunità europea, rimette l'infrastruttura in mano allo Stato o alla Società CAV, che rappresenta comunque l'interlocutore Stato e Regione e quindi ancora il "pubblico". La nuova Amministrazione avrà in ogni caso una visione diversa rispetto degli attuali Soci della Venezia Padova: Comune di Venezia, Provincia di Venezia, Comune di Padova, Camere di Commercio delle due Province in quanto Enti Locali Territoriali, che cercano di reinvestire tutte le risorse nei territori di Padova e Venezia. La Regione sicuramente avrà una visione globale del territorio e quindi pur reinvestendo le risorse deve allocarle tenendo presente le esigenze di tutta l'area regionale ed intervenire nelle aree di maggiore necessità. Dire oggi in questa sede che l'investimento di circa 18 milioni di Euro effettuato per costruire le opere di mitigazione ambientale lungo la Tangenziale è un'operazione fine a se stessa o che non serva a niente sicuramente è come auto crearsi un danno. Non si può denigrare tutto, magari si può dire che non è una soluzione che risolve tutti i problemi e che nel futuro si potrà realizzare altro, ma non dimentichiamo che è l'unica tangenziale d'Italia dove si stanno raccogliendo e trattando in loco le acque piovane. La Venezia-Padova è l'unica Società che aveva un patrimonio di terreni, e non ha chiesto la compensazione urbanistica, potevamo farlo, ma abbiamo deciso di donare le aree alla città. Desidero concludere, invitando le amministrazioni ed i cittadini a lavorare insieme per il prossimo anno e mezzo, garantendo la mia personale disponibilità, che non vuol dire venir meno agli obblighi che il mio ruolo di Amministratore Delegato mi impongono poiché il far passare le macchine e diminuire l'incidentalità sono le attività principali di una società Autostradale. Nel mentre il ruolo degli amministratori pubblici è di programmare. Lascio ai Comitati l'incombenza di sollecitare le istituzioni, ma il compito del solo denigrare gradirei non fosse ricoperto da nessuno.

ROBERTO ROSSETTO

(Società Autostrade di Venezia e Padova)

Io andrei velocissimo, credo che lo scenario infrastrutturale che c'è in campo è questo, questo è il sistema libero, cioè chi entra ed esce nel verde non paga.

Noi lo vediamo da Mogliano a Quarto d'Altino il sistema della tangenziale, ovviamente il Comune di Mestre Venezia lo vede più limitatamente; ma all'interno di questo circuito - sistema della tangenziale e sistema di adduzione - i mezzi che oggi si muovono complessivamente sono nell'ordine di grandezza di 300.000 veicoli al giorno.

L'S.F.M.R. ha l'obiettivo di trasferire dal mezzo privato al mezzo pubblico il 5% della mobilità, noi probabilmente siamo nel cuore, possiamo pensare di arrivare al 10%, possiamo pensare di fare operazioni più importanti, come diceva prima Mingardi, arrivare al 20%, saremmo già su numeri come dire, straordinari, in un ventennio. Con

questi numeri stiamo parlando di ridurre, senza crescite, su 300.000, di 50-60.000 mezzi, sarebbe un risultato che non mi penso neanche di mettere in campo, ma avendo il coraggio di sognare... quindi avremmo comunque 250.000 veicoli. Ad opere complementari in funzione, quindi con i caselli, eccetera, i mezzi che vengono captati dal passante, sono, giornalmente, 55.000.

Sono la metà, sono il 57%, di quello che oggi transita in tangenziale, il che significa, per essere molto chiari, che il grande numero di prima è un numero della realtà di Mestre, della realtà di Mestre che non è solo la cintura amministrativa di Mestre, è lo spazio territoriale che prima Brentan indicava con chiarezza: ad esempio non si può dire che il cittadino di Spinea non ha relazioni con Mestre, Spinea è un quartiere periferico di Mestre, io sono 20 anni che ormai sono coinvolto nella pianificazione di Spinea, è un Comune dormitorio, ha solo le scuole medie, chi nasce a Spinea nasce pendolare, dobbiamo dirle le cose, perché se no ci raccontiamo cose che non ci sono. Ovviamente, stesse vicende le ha adesso Martellago, le ha Marcon, sono Comuni più piccoli, per carità, però questo è il sistema. Mestre si è estesa oltre i propri confini amministrativi in questi 30 anni, era stata pensata, l'abbiamo già detto, lo avete già visto sabato scorso, con un sistema, come Bologna peraltro, con un sistema autostradale interno, in uno scenario diverso, che non si è completato, il passante mette in gioco, e noi qui facciamo un'operazione molto semplice, abbiamo messo a sistema e valutato dal punto di vista della mobilità solo le opere che sono oggi con progetti preliminari approvati, di cui è in corso il definitivo e sono finanziati: (1) il Terraglio est, per capirci, cioè quello che da Treviso, rotonda dell'ospedale di Treviso, scende fino a Preganziol per poi immettersi nel tratto oggi libero della A27, (2) la circonvallazione sud di Quarto d'Altino, (3) la variante nord di Mogliano. C'è tutto il sistema di opere sulla 515, cioè voi dovete pensare che è vero che il tema della super Castellana può essere o non essere un argomento per Mestre, però c'è una direzione di traffico importante che dal Trentino arriva a Porto Marghera. A quel punto da qualche parte verrà presa certo, può essere raccolta nel casello di Martellago, ma poi per arrivare a Porto Marghera ci sono i problemi che Brentan diceva prima. Attenzione che non è così semplice, perché per esempio noi segnaliamo che anche se viene fatto il miglioramento della SP 81, - sicuramente nei prossimi 3 anni la messa in sicurezza - e il casello è aperto, però poi al di là della rotonda c'è un semaforo e tutto il progetto si ferma, cioè non ci sono progetti approvati, non siamo in grado di dichiarare che nel 2011 quel sistema c'è, che Via dell'elettricità è sistemata. Perché, i semafori su Via Fratelli Bandiera, non sono uno scherzo dal punto di vista della mobilità, quindi, quando noi pensiamo, io sono uno che per mestiere fa sognare, racconta sogni, da urbanista io metto in campo cose che stanno là 20 anni, mi trovo in difficoltà a fare ragionamenti a 5 anni, però i prossimi 5 anni sono questi, non sono altri. Per cui, quando pensiamo che cosa succede, succede questo, con tutte le correzioni, i limiti e le azioni dovute, però questo è, i transiti calano

alle barriere e su tutta la rete di adduzione, tranne la Triestina. Questo è un problema, anche rispetto a chi parlava prima degli incidenti in Via Orlanda, ci sono problemi perché la Triestina con questo sistema si carica, è l'unica arteria di anello che carica, bisogna essere chiari.

Quindi, ci sono degli elementi importanti, tutto il resto tende a calare, ma ovviamente una volta che la tangenziale si libera del 50% della capacità non perde il 50% del traffico, perché diventa una strada urbana per Mestre o per l'area mestrina, e quindi si ricarica di traffico proprio. Quindi la riduzione è di questo ordine, quello che più è importante indicare è che del 55% che va sul passante la stessa quota, grosso modo, è di traffico pesante, quindi significa che dai 25.000 circa camion che oggi mediamente transitano in tangenziale, dai 10 ai 12.000 rimangono. Rimangono però, attenzione, non che attraversano tutta la tangenziale, ce n'è un 40% che l'attraversa e il resto resta incastrato nel nodo di Marghera, che però non è un nodo, come dicevo un attimo fa, risolto nel breve tempo.

Sia la tipologia dello sviluppo dell'area di Marghera, pensata o in pensiero, sia anche la collocazione di attività economiche sui nodi della tangenziale, dico banalmente la zona Auchan per capirsi, se mettiamo le concessionarie di auto, le auto sui camion arrivano là, è una stupidaggine, però, i TIR che portano i prodotti da vendere, passano di là, non ci sono strade alternative. Abbiamo quindi che il motore il Mestre, dal punto di vista economico, richiede comunque circa 10.000 mezzi pesanti ogni giorno, questo è il dato, perché l'origine e la destinazione sono intorno all'area.

La riflessione fatta prima, ma in modo molto propositivo, che è bene trasferire merci su ferro, fondamentale, l'autobrennero addirittura fa un tunnel ferroviario, però non deve far scordare che l'ipotesi che oggi è in campo, di cui si ragiona, di fare un treno merci al giorno su Marghera, 500 TIR al giorno almeno, significa però semplicemente che dai 5.000, 4.500 passiamo a 4.500, 4.000, con investimenti giganteschi, e abbiamo comunque un problema molto grande, questo voglio dire. Oggi ne abbiamo 4.500 di movimento. Noi abbiamo i dati, i dati segnati sulle strade che sono questi, quindi, come dire, ci misuriamo sul tavolo tecnico che è stato organizzato al Comune con questi dati. Questo, per dire che uno scenario possibile al 2014 che prevede anche la cosiddetta camionabile sull'idrovia, porta un ulteriore, limitato, ma ulteriore limitato miglioramento della tangenziale, ancora una volta andiamo leggermente a migliorare, in termini di percentuali ovviamente, senza altre attività, di cui si diceva prima di tariffazioni diverse. Noi stiamo lavorando con i valori normali di crescita simulati nel modello come abbiamo sempre fatto, che sono a fronte di alcune riduzioni di traffico oggi assolutamente allineati, e quindi potrebbero, con uno scenario più ampio che va a regime, tendere a ridurre leggermente ancora la situazione. Il programma però rimane, quindi la conclusione è che 2011 o 2014 dell'attuale traffico in tangenziale c'è il 45% di mezzi pesanti esistenti e il traffico leggero invece, si riduce del 30%, questo è il dato più significativo, complessivamente abbiamo

una ottimizzazione intorno al 70%, perché c'è un ricarico proprio del motore interno.

ALFIERO FARINEA

(Moderatore)

Ringraziamo la Società Autostrade.

Passiamo alla questione urbanistica e diamo la parola all'Assessore Vecchiato per poi andare a concludere con il Pro Sindaco.

GIANFRANCO VECCHIATO

(Assessore all'Urbanistica del Comune di Venezia)

Quello sulla tangenziale è un tema che incide sulla stessa filosofia della pianificazione territoriale. Bisogna ricordare che si iniziò a discutere della tangenziale alla fine degli anni '60, e l'uditorio allora era diverso, così come erano diversi gli scenari che si immaginavano, all'inizio degli anni '70, quando l'arteria entrò in funzione. Oltre alla competenza della politica, ci sono questioni che riguardano la cultura del nostro tempo, della nostra società, e che agli inizi del nuovo secolo a parlare sono ancora persone che si esprimono sostanzialmente con la cultura del '900.

Che cosa dimostrano molti degli interventi che mi hanno preceduto?

Che la disciplina urbanistica è una materia seria e complessa, perché programma scenari a medio e lungo termine che determineranno le conseguenze per le nuove generazioni.

Molte delle cose che sono state osservate da Lino Brentan, sono vere, cioè noi possiamo osservare critiche alla posizione della tangenziale, però poi le scelte urbanistiche di collocare le scuole e gli asili a poche decine di metri dalla tangenziale non le ha certo prese la Società Autostrade. Quindi esistono questi problemi ed è necessario che siano date risposte diverse allo stato di fatto. Condivido fra l'altro la prospettiva, cioè di immaginare quale sarà lo scenario, non solo fra 2 o 3 anni perché l'urbanistica che si limiti a dipingere cose di brevissimo termine non ha respiro, ma quale sarà lo scenario fra 30, 40, 50 anni e oltre. Alcune proposte che hanno fatto dei giovani architetti sono interessanti, perché servono per aprire una discussione, per ragionare su scenari che non siano solo sul contingente.

Dobbiamo immaginare che in una prospettiva di medio e lungo termine la tangenziale non sarà questa, che in un futuro, noi non avremo ancora il terrapieno con il passaggio di mezzi che taglieranno in due la città, e che le risorse che in questa fase storica l'Italia ha difficoltà ad

accumulare possano in futuro trovare occasioni, come è avvenuto in tanti paesi, per riprogettare l'arteria e dove la struttura della tangenziale diventi una grande struttura urbana, che unisca anche il tema dell'alta velocità, del sistema ferroviario. Le due cose potrebbero avere diversi elementi di connessione, innanzitutto perché dovunque in Europa si programma mettendo insieme grandi investimenti infrastrutturali visto che il territorio che viene attraversato ha tutta una serie di vincoli e di difficoltà e si devono progettare le sintesi di queste questioni.

I confini amministrativi non esistono di fatto più da tempo ma è ancora più necessario che il sistema territoriale sia integrato. Le scelte che potremmo fare oggi avranno ricadute maggiori di quelle che si fecero negli anni '60, perché il territorio si è ancora più ristretto, è diventato tutto molto più compresso e saranno scelte che determineranno a cascata scenari compressi su un territorio molto vasto, che riguarda il nord – est, riguarda popolazioni che non sono solo quelle del Comune di Venezia ma di decine e decine di Comuni di cintura.

E' lo stesso concetto che, determina in natura la nascita e lo sviluppo di un organismo vivo.

Cosa fa la natura? Prima costruisce lo scheletro e poi attorno allo scheletro cominciano a formarsi gli organi, noi nel '900 spesso abbiamo fatto seguire le infrastrutture alle espansioni urbane. Per quanto riguarda diversi ambiti all'interno dei quali abbiamo l'attraversamento della tangenziale all'interno del Comune di Venezia, la zona vicino alla Giustizia ed alla stazione ferroviaria e a Marghera, il collegamento tra la zona Romea e la zona industriale, quella tra il nuovo ospedale e i centri commerciali attorno all'Auchan, e quella che sta attorno a Marcon e che di fatto ha elementi di penetrazione dentro al Comune di Venezia, dove gli interventi non sono stati coordinati. La costruzione delle infrastrutture non dovrebbe essere disgiunta dagli sviluppi edificatori, perché quando arrivano le lottizzazioni, se le infrastrutture sono ancora quelle di prima, entriamo in crisi.

Il percorso della tangenziale era sbagliato in origine, perché in realtà non è mai stata una vera tangenziale, nemmeno quando negli anni '70 è sorta, è stata più una secante che una tangenziale, anche se allora questa sembrava una grande occasione di sviluppo , per metterci attorno attività produttive che ora sono gli elementi di complicità di tutto.

Noi abbiamo uno spazio raro nel quadrante di nord – ovest, che congiunge il tratto lagunare urbano con la zona di Martellago e va su per Castelfranco, l'unico tratto del Veneto, fra l'altro, che non è servito da alcuna autostrada. Quindi oggi chi si mette in viaggio da Mestre per andare a Bassano e non fa un giro diverso, non ci mette meno di un'ora, con l'aggravante che nei decenni scorsi molti di questi Comuni, e delle loro frazioni si sono riempiti di capannoni in mezzo alla campagna e quindi ogni tanto da strade assolutamente secondarie entrano dentro in Castellana TIR. E' tutto un sistema più generale che è entrato in collasso non da adesso, ma già negli anni '80.

E' un sistema che è esploso e quindi anche le varie amministrazioni che si succedono debbono tamponare continue emergenze, senza fra l'altro mai poter dare delle soluzioni precise. Non dobbiamo più programmare, questo riguarda anche il passante, arterie che siano soltanto delle infrastrutture che risolvono aspetti, se li risolvono, dal punto di vista tecnologico. Ci deve essere una forte compenetrazione con un sistema di riassetto ambientale e quindi il passante, al di là della questione contingenti legate ai fondi, deve essere un modello di strada a livello francese, a livello

tedesco, a livello delle migliori esperienze che oramai ci sono in Europa da molti anni. Quindi, un sistema in cui si penetri all'interno di un territorio che naturalmente è stato lacerato da una ferita ma che va ad essere rimodellato e costruito attraverso ricomposizioni ambientali.

Questo deve avvenire via, via anche su tutti i punti di connessione che tra il passante collegano poi in modo sparpagliato il centro della città e quindi non può limitarsi a questo. Queste sono le indicazioni che stiamo portando avanti con l'Assessorato alla Mobilità. La natura non fa salti, quindi non si possono immaginare dei cambiamenti nel giro di pochi mesi, però si deve dare la testimonianza di un taglio culturale diverso su questi argomenti.

La tangenziale è per molti che non si fermano a Mestre un balcone che da la visione, la percezione del territorio che si attraversa e che nel contesto europeo indica quale qualità di contesto urbano viene attraversato. Non si può dire che la vision che c'è in questo momento sia una vision particolarmente gradevole.

La possiamo modificare, in attesa che la tangenziale si possa trasformare in una grande arteria urbana. Personalmente sarei favorevole che in un futuro tutto il tratto che attraversa la parte, più densamente abitata sia portato sotto e che in superficie resti un asse di collegamento, una sorta di ring, come abbiamo in altre città europee, che costituisce un nuovo livello per le strade circostanti. Ho per età il ricordo di quando non c'era la tangenziale, non credo che durante il resto della mia vita riuscirò a rivedere parti del territorio così come me li ricordo da ragazzo, però posso immaginare che le future generazioni a questo si dedicheranno. Non è un'impresa tecnologicamente impossibile è solo un'impresa certamente molto costosa; le risorse vanno accumulate, i progetti si fanno anche battendosi perché su questa strada e con la tecnologia che verrà si possano raggiungere questi obiettivi.

Ci sono delle esigenze che non sono soltanto economiche ma di riqualificazione, non solo di un territorio complesso, ma anche di un rapporto che noi continuamente abbiamo da diversi anni e sempre più in futuro, di competizione con le altre città d'Europa. Su Mestre si sta facendo un grande sforzo per riqualificare le zone centrali e le aree industriali.

Alcune aree che erano state previste nel Piano Regolatore all'inizio degli anni '70, proprio nel periodo in cui si era programmata la tangenziale, sono il frutto della cultura prevalente negli anni '60. Quello che oggi possiamo fare, è che almeno dal punto di vista delle architetture, dal punto di vista della qualità edilizia, si cerchi di ottenere il meglio dagli operatori. E' necessario ed utile che l'Amministrazione Comunale dialoghi anche con il Comitato e con gli altri portatori di interessi sul territorio, sia per dare indicazioni sulle procedure e sia per informare sulle soluzioni che stiamo adottando lungo l'asse della tangenziale. E occasioni come questo dibattito aiutano a perseguire tali obiettivi.

MICHELE MOGNATO

(Prosindaco di Mestre e della Terraferma)

Gli stimoli e le opinioni emersi in questo dibattito dimostrano la necessità di continuare il lavoro di approfondimento e di discussione che ha caratterizzato questa iniziativa e soprattutto il dialogo continuo che c'è stato in questi anni _ e oggi in questa sede _ tra amministratori con diverse responsabilità, i Comitati, le associazioni, i cittadini impegnati per la crescita della città.

In questi anni, seppur tra mille difficoltà e non senza contraddizioni, abbiamo dimostrato di voler tenere aperto il confronto, di voler costruire la partecipazione per arrivare a quella che Farinea prima chiamava la concertazione cittadina sugli obiettivi da raggiungere.

E' così che questa città è cresciuta e sta diventando una nuova grande città, con la capacità di affrontare insieme le tante contraddizioni che ne hanno caratterizzato la storia, cito un esempio su tutti, il polo industriale, con la sua tradizione operaia, la sfida per la salvaguardia dell'ambiente e insieme dello sviluppo. La forza di questa città è la capacità di coniugare esigenze diverse, di fare sintesi tra le diverse sensibilità, di trovare un percorso comune senza nasconderci che questo significa fatica, discussioni. La mostra Mestre Novecento è riuscita a raccontarlo bene.

Per anni i temi della mobilità e dei trasporti non sono stati considerati centrali per la vita della città e del paese. Sono invece la parte importante di un sistema complesso dello sviluppo economico, urbanistico.

Occuparsi del riequilibrio della mobilità significa lavorare sulla nostra qualità della vita. Che sia il 5 o il 7 per cento la riduzione del traffico, è indubbio che tram, Sfmr, alta velocità _ su cui dovremmo discutere _ rappresenteranno una svolta per il sistema della mobilità, tenendo conto che dobbiamo mettere insieme le esigenze di vivibilità, di qualità della vita ma anche per lo sviluppo di una Marghera che sarà diversa da quella attuale, di un aeroporto volano economico e non solo del turismo, di eccellenze come i traffici portuali in un territorio molto complesso. In questo quadro si inserisce il dibattito sull'esigenza di un soggetto istituzionale adeguato, la Città metropolitana di cui discutiamo da anni. Dobbiamo tenerne conto quando affrontiamo problemi come quelli infrastrutturali della metropoli Venezia-Treviso-Padova . Quando Brentan dice guardiamo dalla tangenziale al passante parla di un'area estesa che avrebbe già bisogno di un soggetto istituzionale diverso dagli attuali. Non possiamo aspettare, bisogna che il Comune di Venezia e la Provincia siano più sinergici ed esercitino con maggior determinazione il loro ruolo pianificatorio. C'è il rischio che si accentui quello a cui stiamo già assistendo, con Spinea o Marcon _ solo per fare un esempio _ che costruiscono anche oltre la necessità di sviluppo con ricadute negative nei Comuni contermini. Sappiamo che in questi anni i Comuni combattono con difficoltà di cassa e gli oneri aiutano le amministrazioni a finanziare le loro attività, ma il rovescio della medaglia è il continuo consumo di territorio. Gli strumenti sono quelli di cui hanno parlato gli assessori Mingardi e Vecchiato, il Pum e il

Pat, ai quali voglio aggiungere il piano territoriale provinciale, per avere davvero un quadro complessivo. E' in quest'ottica di pianificazione, di previsione dello sviluppo complessivo che noi dobbiamo inquadrare qualsiasi ragionamento sul futuro della tangenziale e con il Passante abbiamo dimostrato di saperlo fare. In un momento di discussione molto forte ci siamo posti il problema di cosa fare del problema tangenziale aspettando il Passante. E' nato da quella discussione il progetto, che ormai non è più solo un progetto, della mitigazione ambientale. Un'idea straordinaria, forte, che rivendico come frutto di un lavoro importante fatto insieme alla Provincia, alla Società autostrade e alla Regione. Lo spiegava prima Brentan, pensate alla tangenziale nascosta da alberi, da un sistema di verde irrigato dalla raccolta dell'acqua piovana. In quella occasione noi, cittadini e amministratori, abbiamo fatto una battaglia insieme nella consapevolezza che non potevano esserci allargamenti della tangenziale - perché ricordo che questa era la discussione tra il 2002 e il 2003 - e che la priorità era ridurre l'impatto ambientale di questa autostrada che passa a poche centinaia di metri da piazza Ferretto.

Questo lavoro non è finito con la "tangenziale verde". Il Passante non risolve del tutto il problema del traffico di attraversamento, e il lavoro che voi e noi amministratori dobbiamo fare è mettere in campo tutte le strategie possibili, a partire da una politica tariffaria che renda conveniente l'uso del Passante e non della tangenziale. La riflessione va fatta dati alla mano, sapendo che ridurre una parte del traffico di attraversamento significa cambiare tipo di traffico non eliminare il traffico.

Qualcuno definiva utopia il lavoro che abbiamo fatto finora e invece si sta realizzando, ora la discussione va portata avanti. Certo non siamo Madrid o Amsterdam ma viviamo a Venezia e abbiamo il dovere di immaginarci un futuro diverso per la tangenziale anche se, come diceva Vecchiato, non sarà a breve. E' stato così anche con il passante, sapevamo fin dall'inizio, grazie alle analisi dei tassi di crescita, che non sarebbe stato sufficiente in prospettiva e per questo abbiamo iniziato subito a progettare le opere complementari e altre infrastrutture viarie.

Questa è stata una delle tante discussioni che abbiamo fatto, ma non l'unica perché non possiamo limitarci a quello che succede in casa nostra, a Venezia. Abbiamo l'obbligo di condividere e costruire il quadro complessivo della situazione, ecco perché un'opera come i Bivi non è entrata tra le priorità delle opere complementari e si sono favorite quelle necessarie ai Comuni che sopporteranno il carico del passante. Pur tuttavia serve la volontà politica di trovare le risorse per realizzare tutte le opere complementari.

I Bivi devono essere realizzati. Serve una strada che intercetti il traffico che interviene sulla Miranese, sulla Castellana e sul Terraglio, questa è la sua funzione. Mi risulta che la Provincia stia preparando il progetto preliminare, i costi ruotano attorno ai 30 milioni di euro. La discussione va fatta, può permetterci di costruire quella circonvallazione di cui tanto si è parlato in città insieme a quella già prevista con la messa in sicurezza della SR 14 e di cui è già stato realizzato il sottopasso del Terraglio.

Per concludere vista l'ora, io e Gianfranco Bettin ne parlavamo prima, quante cose frutto di lunghe discussioni si sono e si stanno realizzando in città: l'ospedale nuovo, la nuova biblioteca a villa Erizzo, la riqualificazione di Piazza Barche, il Museo all'ex distretto di via Poerio. Sono grandi trasformazioni insieme al nuovo sistema di mobilità, che incidono positivamente sulla qualità della vita, questo lavoro di discussione, di confronto, di messa in cantiere di progetti anche a lungo termine deve continuare. Lo sforzo che siamo tutti chiamati a fare insieme è costruire un pensiero comune che si trasformi in progetto amministrativo per i prossimi anni, una prospettiva condivisa.

Per questo serve una grande partecipazione, uno sforzo collettivo oltre a un'assunzione di responsabilità da parte di chi ambisce a continuare a governare questa città oltre il 2010. E' un obiettivo che possiamo raggiungere mettendo in moto tutte le energie, le capacità di chi vive e lavora in questa nostra Città per svilupparne le potenzialità e le sue vocazioni.

APPENDICE

Pubblichiamo in appendice una breve sintesi, curata da Andrea Mariotto, dell'esperienza "Effetti Tangenziali" del 2004 dalla quale sono stati ricavati le fotografie di Giorgio Bombieri ed altri materiali presentati nella mostra allestita al Centro Candiani nel contesto dell'evento "Il Valico di Mestre", di cui fanno parte le due conferenze trascritte in questi atti.

ANDREA MARIOTTO

(Laboratorio l'Ombrello Università IUAV di Venezia)

OLTRE IL GUARD-RAIL

La partecipazione pubblica sulla 'questione Tangenziale di Mestre'

Verso la fine del 2004 il Laboratorio l'Ombrello dell'Università IUAV di Venezia coglieva l'occasione del centenario Actv per organizzare una mostra-evento sul tema tangenziale e portare così all'attenzione del pubblico una serie di aspetti, spesso poco conosciuti o quantomeno poco trattati, del problema che la tangenziale (tuttora) rappresenta nel contesto urbano mestrino.

In particolare, i laboratori progettuali itineranti realizzati nei giorni della mostra avevano permesso l'acquisizione di diverse suggestioni, per ripensare non tanto le modalità di fruizione dell'arteria stradale quanto il trattamento degli spazi limitrofi, le scarpate, i sottopassi,

le cosiddette 'aree di rispetto', le porzioni di territorio che più soffrono dello stretto rapporto col traffico e l'inquinamento prodotto dalla tangenziale.

Le voci, talvolta frustrate e rassegnate, e le immagini di luoghi degradati e inaccessibili – per quanto centrali e ben visibili nel paesaggio urbano – raccolte nell'inchiesta video-fotografica realizzata nei mesi precedenti alla mostra, lasciavano spazio, nei laboratori partecipati, ad una serie di idee progettuali per trasformazioni migliorative del rapporto tra la tangenziale e i quartieri che vi si affacciano.

L'insieme delle iniziative promosse in quel periodo sotto la denominazione Effetti Tangenziali, per la brevità e l'estemporaneità dell'esperienza, avevano sostanzialmente uno scopo dimostrativo: verso la multidimensionalità del 'problema tangenziale' – per le ricadute che non solo ha sul piano trasportistico ma anche sul piano della qualità degli spazi urbani e, soprattutto, della qualità della vita urbana; verso il valore della partecipazione degli abitanti nella definizione di progetti adeguati ai bisogni maggiormente sentiti a livello locale; verso la disponibilità potenziale di diversi soggetti privati a farsi carico della trasformazione degli spazi adiacenti la tangenziale, posto che il problema ha da anni assunto carattere nazionale e internazionale e chiunque si muova verso la sua soluzione può beneficiare di una certa popolarità e visibilità.

La ripresa in questa sede, che attinge da un articolo pubblicato da Polis [anno X, n. 109/110, 2004], ribadisce tali valori e finalità, e attualizza un approccio dimostratosi fecondo nella definizione dei problemi da affrontare, nell'attivazione delle risorse locali e nella ricerca di soluzioni praticabili, anche in considerazione della scarsità di modifiche apportate al quadro problematico nel periodo intercorso.

L'APPROCCIO

Effetti Tangenziali muove dalla gravità del 'problema tangenziale' percepito in primis dalla città di Mestre ma esteso a ben oltre il nord-est italiano. A definirne i contorni extra-locali basterebbe il quotidiano richiamo dei bollettini radiofonici sul traffico, dove la tangenziale diviene 'valico', quasi a sottolinearne l'arduità del passaggio.

Il problema, per come è solitamente posto, rimanda all'individuazione di una soluzione tecnica da parte di qualcuno che abbia le competenze e il potere di predisporre e, magari, imporre, un'alternativa di tracciato (vedi 'passante'), un sistema di regolazione del traffico, un sistema di controllo e delle sanzioni adeguate per chi non lo rispettasse.

Poco o nulla viene esplicitato di ciò che è vissuto dagli abitanti che dalle loro finestre e dai loro balconi si affacciano ogni giorno sulla tangenziale. Ancora meno di tutta una serie di luoghi che, per il fatto di trovarsi 'sotto' la tangenziale sono stati lasciati liberi da qualsiasi utilizzo ma anche privi manutenzione e progettualità.

Da una decina d'anni, la mobilitazione di svariati comitati, poi riuniti in coordinamento cittadino, ha contribuito a mantenere alto l'interesse sulla questione da parte delle pubbliche amministrazioni e degli organi di controllo, ed ha portato la società di gestione

dell'infrastruttura a realizzare almeno una delle possibili opere di mitigazione ambientale: le barriere fonoassorbenti che ora spiccano con i loro mesti colori rendendo la tangenziale più presente e più imponente di prima nel paesaggio urbano mestrino.

I comitati contro l'inquinamento da traffico hanno via via affinato le proprie conoscenze rispetto alle questioni tecniche ed alle soluzioni adottate in altri contesti. Si sono quindi costituiti come controparte cercando un dialogo con società di gestione, organi di controllo e pubbliche amministrazioni. Tuttavia, il terreno prettamente tecnico sul quale si è giocata finora questa partita, non ha permesso una partecipazione allargata alla cittadinanza sulle possibili soluzioni, se non in occasione delle reiterate raccolte di firme sulle petizioni elaborate dai comitati.

Con Effetti Tangenziali si è quindi tentato di dare maggiore visibilità ai comitati stessi e, soprattutto, di abbassare il livello di tecnicità delle questioni in gioco, aprendo uno spazio di confronto agibile ad abitanti e, generalmente, ai non esperti, così come a coloro che, nelle istituzioni, nel mondo associativo e tra i privati siano interessati a rendere più vivibile la città a partire dalle aree a ridosso della tangenziale.

Effetti Tangenziali si sviluppava fondamentalmente a partire da due elementi: l'azione dei comitati e la disponibilità dell'amministrazione comunale a procedere alla stesura di un progetto per la mitigazione degli impatti della tangenziale che coinvolgesse i comitati stessi. Il compito attribuito al Laboratorio l'Ombrello DP-IUAV era quello di creare uno spazio di confronto e cooperazione, adeguato all'avanzamento di un lavoro congiunto tra tecnici comunali, rappresentanti dei comitati ed eventuali altri soggetti interessati.

Il valore controproducente della 'tecnicità' che ha sempre caratterizzato il confronto sul tema era emerso chiaramente dopo pochi incontri con il coordinamento dei comitati.

L'allargamento del confronto alla cittadinanza richiedeva un allargamento tematico; una ridefinizione del problema, che, da un lato, comprendesse gli spazi esterni alla tangenziale, più vicini al vissuto del cittadino, e, dall'altro lato, sfruttasse la popolarità acquisita dalla 'questione tangenziale', e riuscisse così a convogliare anche risorse extra locali verso la ricerca di soluzioni praticabili. Nei termini utilizzati in uno dei primi documenti redatti sull'iniziativa: «i contorni quasi leggendari del tema possono diventare risorsa per un'iniziativa che si pone l'obiettivo di agganciare una quantità di soggetti locali e non, pubblici e privati, nella trasformazione fisica e percettiva del contesto in cui la tangenziale è calata. Si tratta pertanto di sviluppare le attenzioni da più parti riposte sul tema in modo da garantire una cassa di risonanza alle esigenze espresse a livello locale e da motivare più soggetti nel partecipare alla realizzazione di un grande progetto pubblico promosso dal basso».

L'AZIONE

Effetti Tangenziali, ricercando un ambito d'azione in qualche modo complementare a quello dei comitati, operava sostanzialmente degli 'spostamenti' rispetto alle cornici di riferimento in cui la questione tangenziale era stata trattata fino a quel momento.

Il primo di tali spostamenti rispondeva, come si è detto, all'obiettivo dell'allargamento della questione verso il coinvolgimento della cittadinanza, con il passaggio da un confronto solo tecnico (e per i tecnici) alla creazione di uno spazio di dialogo e scambio tipicamente politico-territoriale. Altro spostamento era quello orientato alla sensibilizzazione del vasto 'pubblico' che quotidianamente si incolonna sulla tangenziale: dai costi sopportati individualmente alle problematiche vissute da 'chi abita oltre il guard-rail'. Infine, si poneva l'obiettivo della responsabilizzazione dei vari soggetti che, superato il sistema della delega, avrebbero potuto trovare modo di contribuire in prima persona all'individuazione di possibili miglioramenti della situazione attuale: dai compiti assegnati al sistema decisionale tradizionalmente competente per le questioni di mobilità, al ruolo che ciascuno può esercitare nel migliorare la situazione. In concreto, l'azione si sviluppava in due fasi – una di inchiesta e l'altra di progettazione partecipata – e si diffondeva attraverso due canali comunicativi principali: una mostra e un sito web. L'inchiesta permetteva di raccogliere immagini e testimonianze dirette sulle situazioni abitative di chi vive lungo la tangenziale di Mestre. Le fotografie rappresentavano bene gli impatti visivi di questa barriera, ma anche lo spostamento del punto di vista proposto dall'iniziativa. Nella gran parte delle immagini raccolte sulla tangenziale non si vede un veicolo: i dati di 150 mila veicoli/giorno, di cui 50 mila camion, o l'ultima coda nella quale siamo stati intrappolati rimangono sullo sfondo, quasi una presenza costante nel nostro subconscio, ma sono messi in relazione con volti, case, paesaggi e quindi con gli elementi urbani che subiscono quotidianamente tale presenza.

Un dvd raccoglieva le voci di chi abita 'con vista sulla tangenziale', in situazioni più o meno drammatiche, entro i confini di quella fascia grigia che rappresenta nelle mappe tecniche la fascia di rispetto autostradale. Svariati personaggi avevano potuto esprimere nelle interviste il proprio punto di vista e raccontare gli aneddoti più significativi del loro rapporto con l'infrastruttura, il traffico, le barriere fonoassorbenti, il rumore, ecc.

Nel corso dell'inchiesta si era inoltre venuti a conoscenza di una pièce teatrale scritta da un'abitante, che testimoniava l'impatto prodotto dalle prime fasi costruttive sul paesaggio e sull'immaginario collettivo, e il progressivo trasformarsi dell'infrastruttura da segno della modernità a malsana presenza e costante minaccia per la qualità della vita.

Foto, video e pièce costituivano gli elementi della mostra-evento. La notevole affluenza di pubblico era stata favorita anche dalla concomitanza con altri spettacoli e altri materiali sulle infrastrutture per la mobilità messi a disposizione del pubblico per il centenario Actv nell'ottobre 2004.

I comitati partecipavano con propri pannelli sulla pericolosità per la salute dell'inquinamento da traffico, e con l'organizzazione di un confronto tra propri rappresentanti e assessori.

Contemporaneamente, i laboratori progettuali itineranti permettevano di definire, per vari luoghi lungo la tangenziale, delle ipotesi di trasformazione, attraverso la partecipazione di rappresentanti di comitati, abitanti, tecnici istituzionali e altri professionisti. La popolarità della questione, e la possibilità di contribuire al suo trattamento attraverso il coinvolgimento degli

abitanti, avevano portato quattro gruppi di esperti in progettazione partecipata ad occuparsi (gratuitamente) di quattro luoghi particolarmente aggravati dalla vicinanza con la tangenziale. Un autobus messo a disposizione dall'azienda di trasporto pubblico, serviva da ufficio mobile. Striscioni e manifesti comunicavano ai passanti l'iniziativa. I sopralluoghi con gli abitanti si alternavano a fasi di progettazione vera e propria. Mappe, schemi, liste di arredi, essenze arboree, attrezzature, rappresentavano infine le prime indicazioni su come gli abitanti avrebbero voluto che quei luoghi si trasformassero. Gli esiti di tale breve esperimento, venivano poi composti e proposti al pubblico in un sito web. Dentro questo contenitore si potevano rintracciare tutti i materiali raccolti nell'inchiesta, i dati prodotti dai comitati, una cospicua rassegna stampa, e, nelle sezioni laboratori progettuali, per ciascuna area risultano comprensibili l'entità dei problemi affrontati e le trasformazioni auspiccate. I micro-progetti di trasformazione erano rappresentati sia in modo grafico che attraverso una lista di 'desiderata'. In tal modo, il sito web avrebbe resa possibile la presa in carico da parte di soggetti pubblici e privati dell'attuazione anche parziale dei progetti. La firma sulle trasformazioni compiute sarebbe stata pubblicizzata dal sito web stesso e dai media che iniziavano allora a dare spazio all'iniziativa. Effetti Tangenziali sarebbe così divenuta un'esperienza di ampia partecipazione, sia in termini di definizione collettiva delle scelte, sia in termini di cost-sharing: un esempio di come ad un problema pubblico si possa rispondere con una soluzione pubblica (anche a prescindere da quanto e come la pubblica amministrazione ne sia coinvolta).

Le risposte in quel periodo furono del tutto incoraggianti: dalle già richiamate disponibilità a condurre i laboratori di progettazione od a contribuire alla riuscita degli stessi attraverso la fornitura dei bus e l'apporto di expertise su verde, mobilità, arredo urbano, alle dichiarazioni di interesse da parte di associazioni di categoria e aziende private per il finanziamento delle opere progettate, al supporto politico assicurato da parte di alcuni assessori comunali e provinciali.

Il processo avviato si sarebbe sviluppato in forma incrementale, spinto da una strategia comunicativa, in grado di mostrare gli spazi aperti alle possibili collaborazioni e la 'convenienza' ad occuparsi concretamente del 'problema tangenziale', a partire da come questo viene percepito e vissuto dagli abitanti.

GLI ESITI

A qualche anno di distanza, si può dire che quella fase di impegno ed entusiasmo finì al momento dell'eclatante annuncio dell'assunzione, da parte della società autostradale, dell'impegno di progettare e realizzare l'ambientalizzazione della tangenziale. Un annuncio che, secondo logica, rappresentava un buon risultato ottenuto da comitati e enti locali, ma che spostava di nuovo il dibattito entro gli stretti confini delle competenze tecnico-giuridiche preposte al trattamento di questo genere di questioni. I progetti sbizzati nei laboratori progettuali furono fatti propri dalla società concessionaria, che si dimostrava così aperta alle segnalazioni del territorio, e gli stessi promotori dell'iniziativa partecipata furono invitati alle

presentazioni dei progetti. L'opera di ambientalizzazione è quindi proseguita secondo i tempi, le modalità e le risorse messe in campo da un unico soggetto. Ogni altra collaborazione sarebbe stata 'superflua'. La separazione tra questione tangenziale e territorio-quartiere-abitanti era così ri-affermata.

Ora, agli occhi di un osservatore esterno, né il contesto di riferimento, né i luoghi da cui era partita la sperimentazione, né tantomeno i dati sul traffico passante e sulla quantità di inquinanti prodotta, sembrano aver subito significative trasformazioni. La tangenziale continua a rappresentare un problema per la città, e i comitati continuano a rappresentare gli interessi diffusi, in un lento gioco di negoziazione. Una probabile ridefinizione dei termini dello scambio si avrà nel momento in cui cambieranno le condizioni esogene: quando almeno una parte del traffico avrà la possibilità di attraversare il territorio mestrino per una altra via. Allora si potrà capire se gli spazi adiacenti alla tangenziale rappresentino effettivamente risorse da valorizzare a vantaggio dei quartieri limitrofi e della vita urbana complessiva. Ovvero se il tempo passato non abbia dato adito ad altri processi di appropriazione e di trasformazione, più privatistici, cinici e speculativi di quello avviato con Effetti Tangenziali.

POSTFAZIONE

Abbiamo iniziato l'esperienza che col tempo si è riassunta nella sigla del CoCIT, partendo da un sentire comune: il patire una situazione di inquinante congestione del traffico che deteriora la qualità della vita, una situazione che ha superato la quasi ubiquitaria "normale anormalità" della congestione urbana delle città contemporanee entrando, a metà degli anni '90, nell'emergenza a causa della "invasione" e sovrassaturazione della Tangenziale di Mestre. Quest'esperienza ci ha fatto mettere meglio a fuoco alcune cose e ce ne ha fatte apprendere delle altre alle quali molti di noi non avevano mai pensato. Le infrastrutture viabilistiche sono spesso (anche se non sempre) utili o perfino indispensabili, ma a fianco di aspetti positivi presentano importanti effetti collaterali di natura ambientale, urbanistica, sanitaria, esistenziale e sociale che dovrebbero essere tenuti in maggiore considerazione. Ci vorrebbe quindi una visione non prevalentemente trasportistica, ma multidimensionale e interdisciplinare che dia il giusto peso a tutti i fattori. Siamo in un'epoca di crisi ambientale, in più il nostro territorio è fittamente antropizzato – estesamente coperto di insediamenti umani e infrastrutture -: è necessaria la crescita di una cultura e di un'etica attente a questi aspetti. Sarebbe necessario un maggiore confronto non tanto sul "fare" o "non fare", dicotomia a volte paralizzante a volte foriera di soluzioni infelici, ma sul "come fare" e sul "perché si fa". Ovviamente questa diventa solo un'affermazione astratta e banale se non è finalizzata a porre al centro dell'attenzione la sostenibilità ambientale e la progettazione partecipata delle opere. Sostenibilità ambientale sia nella dimensione dell'impatto locale che in quella del consumo generale di risorse naturali, progettazione partecipata che sappia cogliere veramente la voce e l'esperienza degli abitanti del territorio.

Abbiamo anche capito più chiaramente alcune cose sulla nostra città. La collocazione geografica che ne fa un crocevia ha catalizzato in fasi storiche diverse scelte infrastrutturali che hanno influito grandemente sul suo destino urbanistico. Queste scelte sono venute in larga parte dall'esterno e hanno tenuto in scarsa considerazione l'impatto sulla qualità della città, vedendola più come territorio di servitù che altro. Anche la Tangenziale ha questa genesi: ed eccoci con un'autostrada in mezzo all'abitato e gravose aree commerciali e produttive realizzate a ridosso dei suoi svincoli, da Marghera alla Cipressina, al Terraglio... La nostra città deve partire anche da questi problemi per ricostruirsi in modo migliore. L'evento realizzato nel maggio 2008 al Centro Candiani, dal Laboratorio per il Museo di Mestre, in collaborazione con la nostra Associazione, nel corso del quale vi sono stati due importanti momenti di riflessione e di confronto, raccolti in questi "atti", ha documentato bene la complessità della questione. Chiudendo, dobbiamo ringraziare Agostino, Alfeo, Andrea, Antonella, Antonio, Antonino, Carla, Corrado B., Corrado G., Diego, Fabio G., Fabio S., Fabio T., Furio, Giovanni, Luigi, Nicola, Marco, Mario, Massimo, Michele, Mirco, Riccardo, Roberto, Valdino, che hanno, in vari periodi, partecipato attivamente all'impegno del Coordinamento, ma anche tutti i soci, i simpatizzanti e tutti quanti hanno collaborato e partecipato in questi anni alle molte iniziative.

Mestre, maggio 2009
Associazione Co.C.I.T.

IL VALICO DI MESTRE

LA TANGENZIALE: STORIA, DISASTRI, FUTURO

Atti dei convegni

Centro Culturale Candiani

10 - 31 Maggio 2008, Mestre

RESENTAZIONE

pag **2** L. Zanella, Assessore alla Cultura del Comune di Venezia

LA STORIA

- pag **4** Introduzione, G. Bettin
pag **6** Uno sguardo storico, Michele Casarin
pag **10** Sviluppo del territorio e trasporti dalla fine dell'800 ad oggi, G. Sarto
pag **17** Sequenza storica documenti, G. Sarto
pag **60** Nascita e sviluppo della tangenziale di Mestre, M. Cecchetto
pag **64** Vivere ai bordi della tangenziale: storie di vita e dati oggettivi, D. Saccon
pag **75** Il ruolo della società Autostrade , L. Brentan

IL FUTURO

- pag **80** Introduzione, G. Bettin
pag **81** Moderazione degli interventi, A.Farina
pag **82** La tangenziale dopo il passante: proposte del Co.C.I.T., M.Speciale
pag **88** Mes3Ovest, La Tangenziale come opportunità, P.Faraguna
pag **90** Mes3Ovest, La Tangenziale come opportunità, A.Ferialdi
pag **96** La Municipalità di Mestre Carpenedo, M.Venturini
pag **98** La Municipalità di Zelarino Chirignago, M.Dini
pag **99** La Municipalità di Marghera, R.Pancera
pag **102** Interventi del Pubblico
pag **108** Tangenziale e mobilità, E.Mingardi
pag **112** Il ruolo della società Autostrade, L.Brentan
pag **115** Tra tangenziale e passante. Flussi di traffico da oggi al 2014, R. Rossetto
pag **118** Tangenziale e urbanistica, G.Vecchiato
pag **121** Conclusioni, M.Mognato
pag **129** Postfazione, associazione Co.C.I.T.

APPENDICE

pag **123**

L'esperienza di "Effettitangenziali", A. Mariotto

RELATORI E MODERATORI:

Dott. Gianfranco Bettin, Laboratorio Città e Storia

Sig. Lino Brentan, Società delle Autostrade di Venezia e Padova

Dott. Michele Casarin, Direttore Biblioteca Civica di Mestre

Ing. Marco Cecchetto, Società delle Autostrade di Venezia e Padova

Dott.ssa Mariateresa Dini, Presidente della Municipalità Chirignago Zelarino

Arch. Piero Faraguna, Net Work studi di architettura

Avv. Alfiero Farinea, esperto di diritto urbanistico

Arch. Andrea Ferialdi, IUAV – dU Venezia

Ass. Enrico Mingardi, Assessore alla Mobilità del Comune di Venezia

Ass. Michele Mognato, Prosidaco per Mestre e la Terraferma Veneziana

Sig. Renato Pancera, Presidente della Municipalità di Marghera e Malcontenta

Dott. Diego Saccon, Associazione CoCIT

Arch. Giorgio Sarto, Laboratorio Mestre Novecento

Geom. Mirko Speciale, associazione CoCIT

Arch. Massimo Venturini, Presidente della Municipalità Mestre Carpenedo

Ass. arch. Gianfranco Vecchiato, Assessore all'Urbanistica del Comune di Venezia

Finito di stampare nel febbraio 2010 presso Arti Grafiche Molin di Mestre Venezia
Grafica di Giorgio Bombieri

Prima edizione febbraio 2010