



### Bypass e bretelle sulla strada dell'aeroporto

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

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

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

### Pedonalizzazioni e piste ciclabili

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

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

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

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

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

### Piste ciclabili

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

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

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



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

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

### Il quarto ponte sul Canal Grande

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

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

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

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

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

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