

Strade

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

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

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

Il Passante di Mestre

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

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

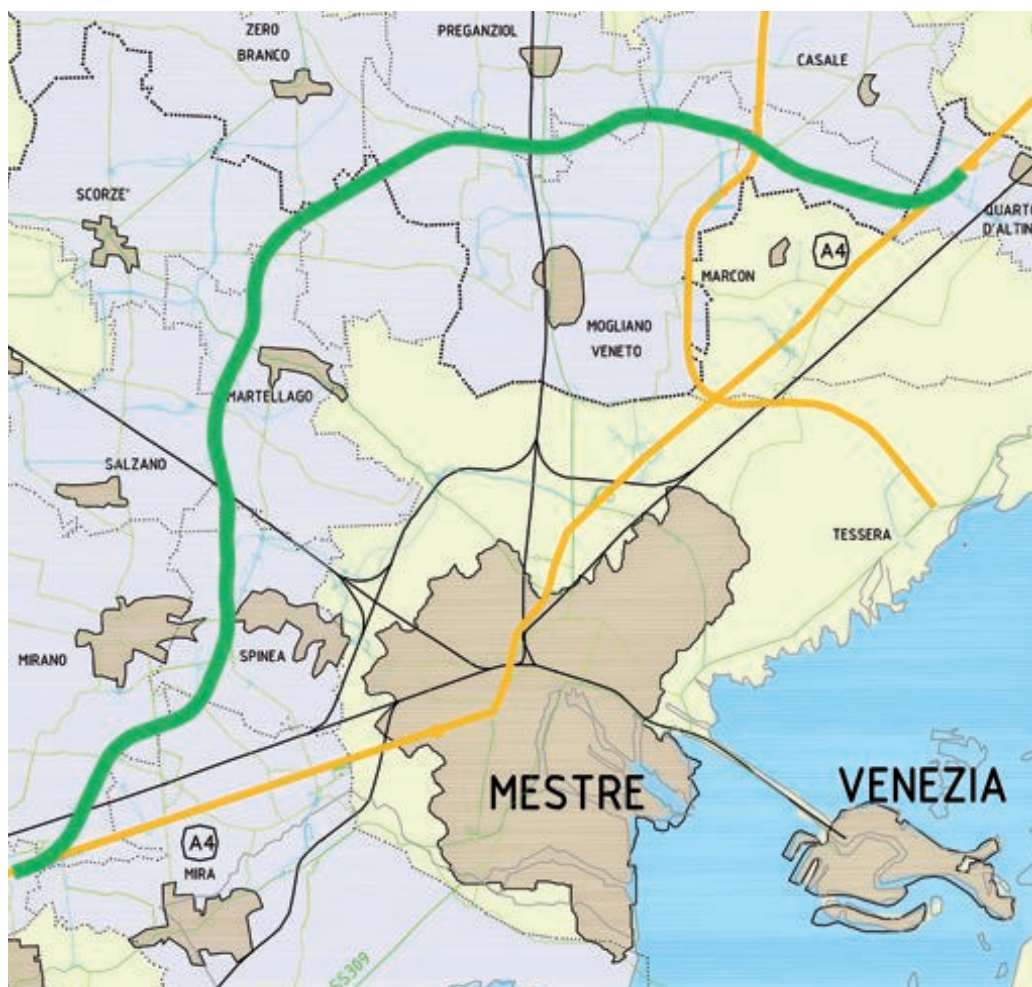
trent'anni, ma si è sbloccato solo all'inizio del 2003, con la dichiarazione dello Stato di emergenza ambientale e la nomina da parte del Governo di un Commissario straordinario con poteri speciali (Silvano Vernizzi, Amministratore delegato della società regionale Veneto strade), che insieme a un ruolo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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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