

Infrastrutture. Studio Pellicani a due anni dall'apertura

Il Passante non crea sviluppo al territorio

I sindaci: «Nessun insediamento di privati»

A CURA DI
Roberta Voltan

Grandi opere viarie come apripista dello sviluppo urbano: un nesso causa-effetto che nel caso del Passante di Mestre sembra non essersi verificato.

A due anni dall'inaugurazione della nuova tratta autostradale, che ha aperto i battenti l'8 febbraio del 2009, la fondazione Pellicani di Venezia ha scattato la fotografia del territorio interessato dal passaggio dell'infrastruttura. I risultati dell'indagine "La metropoli del passante due anni dopo", evidenziano come - oltre al tanto discusso progetto di Veneto City, lanciato quando ancora il tracciato del Passante non era stato definito - non si rilevano nel territorio progetti urbanistici di rilievo. L'unico cantiere in corso riconducibile alla nuova opera viaria è un complesso di 57mila metri cubi a destinazione mista direzionale-alberghiera che sta sorgendo a Mogliano, a due passi dal casello all'incrocio fra l'A4 e il Passante.

«Non ho ancora registrato nessun segnale di interesse da parte di privati interessati a insediarsi nel territorio», conferma Silvano Checchin, sindaco di Spinea, dove pure il nuovo Pat in via di approvazione prevede l'edificabilità di un'area attigua al casello, oggi classificata come agricola. Massimo Calzavara, primo cittadino di Pianiga, si dice preoccupato: «Nel nostro comune il Passante sta disincentivando lo sviluppo: l'apertura della grande opera ha portato alla chiusura del casello di Roncoduro sull'A4. Se prima in due minuti dalla zona industriale si poteva accedere all'autostrada, ora negli orari di punta ci vuole almeno mezz'ora». «L'apertura del Passante ha coinciso con la fase acuta della crisi: una concomitanza che ha fatto sì che non si sia verificato lo svilup-

po che invece ci si sarebbe potuto attendere, anche se abbiamo comunque rilevato una lievitazione dei valori immobiliari delle aree vicine ai caselli», spiega Nicola Pellicani, segretario della Fondazione.

«I 14 comuni dell'area sono già stati interessati negli ultimi anni da un forte sviluppo demografico - aggiunge Pierpaolo Favaretto, curatore dell'indagine - molti sindaci mostrano ora una coscienza ambientale e una consapevolezza del fatto che è necessario riqualifi-



Nicola Pellicani
FONDAZIONE PELLICANI

Coincidenze. L'apertura del Passante ha coinciso con la fase acuta della crisi: per questo non si è verificato lo sviluppo atteso



Renato Chisso
ASSESSORE ALLA MOBILITÀ

Caselli mancanti. Il cantiere per Martellago-Scorzè partirà entro la fine dell'anno per concludersi entro i primi mesi del 2013

care l'esistente prima di costruire ancora».

Dalla ricerca emerge poi l'esigenza diffusa di cambiare il modo di progettare il futuro del territorio, accelerando i processi di pianificazione urbanistica condivisa fra i comuni del Veneziano e del Trevigiano che fanno parte della vasta metropoli del Passante. La ricerca analizza poi lo stato di avanzamento delle opere complementari. Dagli amministratori locali emerge la richiesta di dare attuazione al piano del Passante Verde, un sistema di

interventi di mitigazione ambientale proposto da Coldiretti Venezia e recepito in parte da Regione e Cav, la società che gestisce il Passante. Sono alla via - grazie a uno stanziamento di 20 milioni previsto dal piano finanziario di Cav - una serie di interventi di rimboscimento diffusi lungo il tracciato, che andranno ad aggiungersi agli interventi già realizzati a Martellago, Salzano e Spinea.

Resta aperto il nodo dei due caselli che ancora mancano all'appello: «Se tutto procede secondo i piani - spiega l'assessore regionale alla Mobilità Renato Chisso - il cantiere per Martellago-Scorzè partirà entro la fine dell'anno per concludersi entro i primi mesi del 2013». Il progetto, integrato con le varianti chieste dal ministero dell'Ambiente in sede di Via, è atteso all'esame del Cipe. Quanto al casello di Pianiga, la situazione sembra in stallo: il progetto è congelato e non c'è accordo sulla localizzazione, mentre il Comune continua a preferire l'opzione della riapertura del vecchio casello. Al via invece entro la primavera altre tre opere complementari, per un investimento complessivo di circa 30 milioni: il collegamento fra la Sp36 e la Castellana, la bretella fra Mogliano e la A27 e la variante di Campocroce, che serve Mogliano e Preganziol. Significativi anche i dati relativi ai flussi di traffico proposti dall'indagine: 60mila i veicoli che transitano ogni giorno sul Passante, per il 33 per cento di mezzi pesanti, mentre sulla barriera di Mestre il numero di tir in transito risulta dimezzato. Scarsi o invece benefici sulle altre arterie della viabilità locale: fatta eccezione per la statale del Terraglio, in tutte le altre grandi direttrici i flussi di traffico sono rimasti invariati o hanno registrato un aumento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le opere necessarie

Tempistica di alcuni dei collegamenti viari in cantiere in Veneto

Nome dell'opera	Descrizione	Attori coinvolti	Stato di attuazione	Problematiche	Finanziamenti
Passante di Mestre e opere complementari	Realizzazione di due nuovi caselli e opere complementari	Commissario Delegato - CAV - Regione; Enti Locali	Entro il 2012 casello di Cappella	I due caselli vanno approvati dal CIPE	Coperto da Convenzione ANAS - CAV
Superstrada Pedemontana Veneta	Realizzazione di una superstrada lunga 95 Km	Commissario Delegato - Regione; Enti Locali	Entro il 2015	Impatto ambientale in punti singolari dell'opera	Project Financing di 2.177 milioni. Quota di finanziamento pubblico: 173 milioni
A4 Venezia-Trieste	Realizzazione della terza corsia	Regione Veneto e Friuli Venezia Giulia; Autovie Venete	Entro il 2016	Gestione cantieri in presenza di traffico	Coperto da convenzione ANAS - Autovie Venete
AV/AC	Realizzazione della linea ferroviaria Alta velocità e Alta capacità	Regione Veneto; R.F.I. S.p.A.	Definizione del tratto Venezia-Trieste. Dubbi sul tracciato	Definizione del tratto Venezia-Trieste; Possibile impatto ambientale negativo; Possibili rischi idraulici	Si attende finanziamento nazionale di circa 3 miliardi
SFMR	Realizzazione di un sistema di trasporto pubblico diffuso su rotaie	Regione Veneto; Trenitalia S.p.A.; Sistemi Territoriali S.p.A.	Attivo entro il 2011	Manca di fondi per terminare l'opera relativa al 2° e 3° lotto	500 milioni per il I lotto (Padova, Castelfranco, Treviso, Mira e Portogruaro) già finanziati. 140 milioni per il II lotto (tra Vicenza e Castelfranco; Conegliano e Treviso e Montebelluna e Padova). La Regione ha acquistato 23 nuovi treni (200 milioni)
Nuova Romena Commerciale (E55)	Realizzazione di una autostrada che collegherà l'A4 alla città di Ravenna e, quindi, a Orte - Civitavecchia	Regione Veneto; Regione Emilia-Romagna; Anas; Nev.co Nuova Romena S.p.A.; Enti Locali	Ha già ottenuto il parere della Commissione Nazionale VTA. Ora deve andare al CIPE il progetto preliminare	Aggiungo alla A4 - Nodo di Mestre da definire	Project Financing di 9.768 milioni con contributo pubblico pari a 1.428 milioni (per tutta la Orte /Mestre)

Fonte: Fondazione Pellicani

Un nuovo progetto riduce il cemento e aumenta le aree verdi Veneto City rivede i volumi

Un ridimensionamento delle volumetrie, con un aumento delle aree verdi: è il concept del nuovo progetto di Veneto City, ribattezzato Veneto Green City e presentato di recente in Regione dai proponenti.

Nella versione rivisitata del progetto è prevista una diversa disposizione degli edifici, con la presenza di una sola torre al posto delle due ipotizzate inizialmente. Nonostante la revisione al ribasso delle volumetrie, innumerevoli restano impo-

renti: se il piano - presentato da una cordata di imprenditori in cui figurano Luigi Endrizzi, Giuseppe Stefanel e Fabio Biasuzzi - otterrà il via libera, ad Arino di Dolo sorgerà un mega-complex che occuperà 500 metri quadrati di superficie netta edificabile (220mila metri quadrati in meno rispetto alla superficie inizialmente prevista). I comitati locali sono già sul piede di guerra e temono che la proposta di Veneto Green City sia solo un tentativo di far digerire un'opera fortemente avversata perché considerata un "mostro urbanistico" da larghi strati della società civile, da alcune associazioni di categoria e da numerosi amministratori locali.

Nel nuovo piano green la superficie destinata a verde salirebbe da 91mila a 425mila metri quadrati, con un incremento del 350 per cento. Circa 280mila metri quadrati riservati a parcheggio, mentre la superficie coperta scenderebbe del 40%, passando da 23,4mila a 14,3mila metri quadrati. Radicalmente mutate anche le destinazioni d'uso con gli spazi dedicati alle attività industriali e artigianali che - anche in conseguenza della crisi - sono stati completamente azzerati. Forte anche il ridimensionamento del commerciale, cui sarebbe riservato solo un 15% dell'area, mentre al direzionale e ai servizi andrebbero ripartiti il 40 e il 30% degli spazi, lasciando un 10% da destinare ad attività ricettive. Nel nuovo Veneto City dovrebbero trovare posto un auditorium e il trade mart, area dedicata alla ricerca, progettazione, design, comunicazione e marketing.

© RIPRODUZIONE RISERVATA