



Coordinamento Contro l'Inquinamento da Tangenziale

PROPOSTE PER PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI VENEZIA IN RELAZIONE ALLA TANGENZIALE OVEST DI MESTRE

Con questo documento si intende formulare una proposta nell'ambito della fase di confronto e concertazione avviata dall'Amministrazione del Comune di Venezia per la formulazione del Piano di Assetto del Territorio – P.A.T.

PREMESSA

LA TANGENZIALE OVEST DI MESTRE

Nella terraferma veneziana, la Tangenziale Ovest di Mestre riveste un ruolo significativo per molteplici aspetti legati alla gestione del territorio: viabilità, urbanistica, ambiente e qualità della vita, sviluppo e futuro della “new city”.

Inaugurata nel lontano 1972, è il risultato di un progetto basato su criteri ingegneristici e di valutazioni viabilistiche datati più di quarant'anni.; è stata realizzata come un raccordo autostradale che di fatto non è tangenziale, bensì secante la città, causando una profonda ferita urbanistica fin dalla sua origine e che nel corso dei decenni ha segnato la nascita di un “centro” e il degrado di una “periferia”.

La sua localizzazione ha “cristallizzato” scelte urbanistiche che con essa hanno dovuto fare i conti. Di più: ha determinato scelte di sviluppo che se non condizionate sarebbero state qualificanti per la città.

E' stata interessata da lavori di adeguamento agli enormi flussi del traffico, provenienti in gran parte dall' Est Europa in conseguenza della caduta delle barriere dell' ex blocco sovietico, che sono consistiti sostanzialmente nell' utilizzo della corsia di emergenza come corsia di marcia: una risposta esclusivamente viabilistica che sta causando enormi danni ambientali alla città.

Attualmente è tristemente nota per gli emergenziali problemi di viabilità che rappresentano un vero incubo per i cittadini di Mestre:

ogni giorno transitano sulla Tangenziale di Mestre circa 150.000 veicoli, di questi circa il 30 per cento è costituito da automezzi pesanti. Ogni anno il volume complessivo di traffico aumenta, con tassi che negli scorsi anni si aggiravano al 4,5 per cento, ma che sono ogni anno in costante aumento; ricaduta in termini di inquinamento atmosferico ed acustico sulla città e, in misura maggiore nelle zone più vicine alla tangenziale, è ampiamente descritta da numerose rilevazioni empiriche nonché da studi modellistici del Dipartimento Provinciale di Venezia dell'ARPAV.

Associazione Co.C.I.T.
Coordinamento Contro l'Inquinamento da Tangenziale

via G. Ferro 13 tel. 346.6346726 info@cocit.org
30174 Mestre Venezia CF 90122250278 www.cocit.org



Coordinamento Contro l'Inquinamento da Tangenziale

LA TANGENZIALE DOPO IL PASSANTE

Mestre storicamente è sempre stata un crocevia tra est ed ovest e tra nord e sud. L'apertura dei mercati dell'Est, l'integrazione europea, la possibile vocazione di porto Marghera quale piattaforma logistica dell'Adriatico, accentua questa caratteristica. Ciò può rappresentare un'opportunità, ma anche un potenziale rischio di danno se lo "sviluppo" non viene progettato e realizzato in modo sostenibile per il territorio e la popolazione.

L'impatto in termini d'inquinamento atmosferico e acustico, di congestione riflessa della viabilità urbana e di deterioramento della qualità del vivere e dell'abitare in ampie zone della città, è noto a tutti noi: un danno recato alla città che finora non è stato quantificato!

Il Co.C.I.T., dalla sua costituzione, ha mantenuto una posizione neutrale sulla scelta tra passante largo e tunnel, pur avendo chiaro che un'alternativa strutturale viaria era ineludibile in conseguenza dei traffici generatisi dopo l'apertura dei paesi dell'est. Le istituzioni hanno scelto l'opzione del passante, i cui lavori sono già in significativo stato di avanzamento. A questo punto crediamo che la cosa più importante sia la convergenza degli sforzi di tutti affinché quest'opera sia finita nei tempi più celeri e contestualmente con la maggiore mitigazione ambientale possibile.

Ripensare "la tangenziale dopo il passante" può rappresentare un'opportunità per la città. Dopo l'apertura del passante un nuovo utilizzo della tangenziale potrà offrire l'opportunità di attenuare il suo impatto ambientale sulla città e di riorganizzare la viabilità migliorando tutta la mobilità cittadina. In ipotesi potrebbe, nel periodo più lungo, offrire anche un'opportunità di riqualificazione urbana complessiva di Mestre Ovest, non abbandonando l'idea di poter arrivare anche ad una rottamazione di questo viadotto realizzato con una concezione ormai obsoleta per una strada che attraversa una città moderna. Queste opportunità non sono però scontate e dipendono dalle scelte che saranno fatte a breve e medio termine.

ROMEA, ROMEA COMMERCIALE, LOGISTICA A PORTO MARGHERA: NUOVI PERICOLI INCOMBONO SULLA CITTA'

Il traffico della direttrice Nord – Sud, coincidente con il percorso autostradale E55, ed il traffico che verrà generato dalla trasformazione di Porto Marghera in polo logistico, se non troverà un'adeguata soluzione finirà per scaricare una nuova mole di traffico pesante in tangenziale e sulla città.

Il progetto dell'autostrada Cesena Mestre, nota anche come Romea Commerciale o Nuova Romea, che prevede per tale infrastruttura la barriera finale a Marghera, scaricando qui e di conseguenza sulla tangenziale il proprio flusso di traffico, rappresenterebbe una soluzione drammatica. Tale progetto deve essere fermamente avversato!

Con ciò non si risolve però il problema della S.S. Romea che scarica in tangenziale alcune migliaia di camion al giorno. E' necessario che vi sia un impegno per realizzare un sistema di

Associazione Co.C.I.T.
Coordinamento Contro l'Inquinamento da Tangenziale

via G. Ferro 13 tel. 346.6346726 info@cocit.org
30174 Mestre Venezia CF 90122250278 www.cocit.org



Coordinamento Contro l'Inquinamento da Tangenziale

deviazione del traffico pesante verso il passante, anche per il traffico diretto o proveniente da est (cioè in direzione Udine e Trieste).

Questo ovviamente non vuole togliere nulla a importanti questioni, come la necessità di messa in sicurezza urgente della S.S. Romea o l'importanza di studiare soluzioni a monte, come l'adeguamento dell'asse autostradale BO- PD in alternativa a una nuova autostrada, o ancora lo sviluppo del trasporto ferroviario su questa direttrice.

Anche lo sviluppo della logistica a Porto Marghera è fonte di preoccupazione. Quanti camion in partenza e in arrivo verso la nostra città vi saranno in conseguenza di queste nuove attività? Evidentemente la soluzione auspicabile è quella del maggior trasferimento possibile delle merci su treno, ma questo, anche nella migliore delle ipotesi, sarà solo parziale. Da qui il rischio del riversarsi d'ingenti quantità di camion sia in tangenziale ovest che in tangenziale est, ovvero via Martiri della Libertà attraverso San Giuliano. Ciò avrebbe una ricaduta negativa su tutta la viabilità cittadina e sulla vivibilità di zone sia residenziali che di pregio ambientale come il Parco di San Giuliano, il Bosco di Carpenedo e Forte Carpenedo. In prospettiva la funzione di via Martiri deve essere quella di circonvallazione per il traffico urbano, riducendo così anche la congestione del traffico in centro, ma assolutamente non quella di tangenziale camionabile. Anche per questo secondo fattore critico, l'interscambio merci a Porto Marghera, è quindi necessario l'impegno, di cui si diceva sopra, per realizzare un sistema di deviazione del traffico pesante verso il passante anche per la direttrice est (direzione Udine e Trieste).

Un ulteriore problema è rappresentato dall'aeroporto e dai progetti di espansione dell'area aeroportuale che possono implicare un aumento del carico di traffico sulla tangenziale.

Vi sono due fattori che preoccupano in relazione ad un possibile ri-congestionamento della rete infrastrutturale anche dopo la realizzazione del passante, uno è il trend di crescita del trasporto su gomma, l'altro la malsana pratica, che abbiamo visto sviluppare negli ultimi 15 anni, di edificare svariate, grandi aree economiche e commerciali intorno agli svincoli autostradali. Benchè questi aspetti non siano di stretta pertinenza del P.A.T., è necessario un impegno affinché questo scenario urbanistico non si realizzi anche attorno alle uscite del passante e che, dall'altro lato, vi siano efficaci politiche sia per assorbire l'eventuale crescita del trasporto attraverso modalità alternative come il treno, sia per contenere tale crescita attraverso una razionalizzazione dei trasporti stessi.

UN PIANO GUIDA PER IL RIUTILIZZO DELL'ASSE DELLA TANGENZIALE E LA RIQUALIFICAZIONE URBANA E AMBIENTALE DEL TERRITORIO CIRCOSTANTE.

La sottrazione dalla tangenziale di una quota considerevole del traffico di attraversamento, già con l'apertura del passante, dovrà permettere una riappropriazione da parte della città della tangenziale stessa, con l'attenuazione del traffico automobilistico su varie direttrici urbane.

Ma in un tempo un po' più lontano, se si evitano i rischi e si risolvono i problemi cui abbiamo sopra accennato, la tangenziale potrebbe anche essere rottamata o riciclata con una trasformazione che permetta una completa riqualificazione urbanistica di Mestre Ovest.

L'apertura del Passante e il SFMR devono quindi aprire una nuova stagione per nostra città.

Associazione Co.C.I.T.
Coordinamento Contro l'Inquinamento da Tangenziale

via G. Ferro 13 tel. 346.6346726 info@cocit.org
30174 Mestre Venezia CF 90122250278 www.cocit.org



Coordinamento Contro l'Inquinamento da Tangenziale

Per questo crediamo sia il momento che, utilizzando anche le scadenze della redazione del P.A.T. e del P.U.M., venga prodotto un “Piano guida per il riutilizzo dell’asse della tangenziale ovest di Mestre e la riqualificazione urbana e ambientale del territorio”.

PROPOSTA

In sintesi, a miglioramento della situazione attuale e nelle more di una definizione completa del futuro della tangenziale e delle conseguenti ricadute sulle possibilità di riorganizzazione e riqualificazione del tessuto urbanistico, proponiamo che il P.A.T. possa intervenire su 4 fasce di territorio intorno all’infrastruttura:

1. 1^ fascia: i primi 10-20 metri di profondità dal margine dell’infrastruttura; proponiamo, ove non occupata da edifici o infrastrutture, di destinare questa fascia a corridoio verde da arborizzare, anche con acquisizione o esproprio per finalità pubblica (“Tangenziale Verde”);

2. 2^ fascia: 60 metri, corrisponde alla fascia di rispetto urbanistico; proponiamo di stabilire l’esistenza di crediti urbanistici per chi vuole delocalizzare edifici abitativi, in misura tale da rendere economicamente sostenibile l’operazione;

3. 3^ fascia, 250 metri, corrisponde alla fascia di rispetto acustico dell’infrastruttura e contiene la curva di gradiente degli inquinanti immessi dal traffico sull’infrastruttura; proponiamo moratoria alla realizzazione di nuovi insediamenti edificativi in attesa della definizione del destino dell’infrastruttura stessa;

4. 4^ fascia, aree libere non edificabili; proponiamo di destinare delle aree a espansione del Bosco di Mestre, intorno all’asse dell’infrastruttura, come ad esempio in parte già previsto intorno a Forte Carpenedo e lungo il Dese. Aree di questo tipo sono presenti, oltre che in corrispondenza di Villabona e dell’intersecazione con il Marzenego, soprattutto dal Terraglio verso il Dese. Va ricordato che il tratto di tangenziale tra l’uscita Terraglio (Mestre Est) e lo svincolo di Alemagna non è comunque "rottamabile" perchè costituisce l’accesso alla città della VE-TR e della VE-BL, ma d’altra parte è ampiamente circondato da aree ancora classificate come agricole.

Associazione Co.C.I.T.
Coordinamento Contro l'Inquinamento da Tangenziale

via G. Ferro 13 tel. 346.6346726 info@cocit.org
30174 Mestre Venezia CF 90122250278 www.cocit.org