

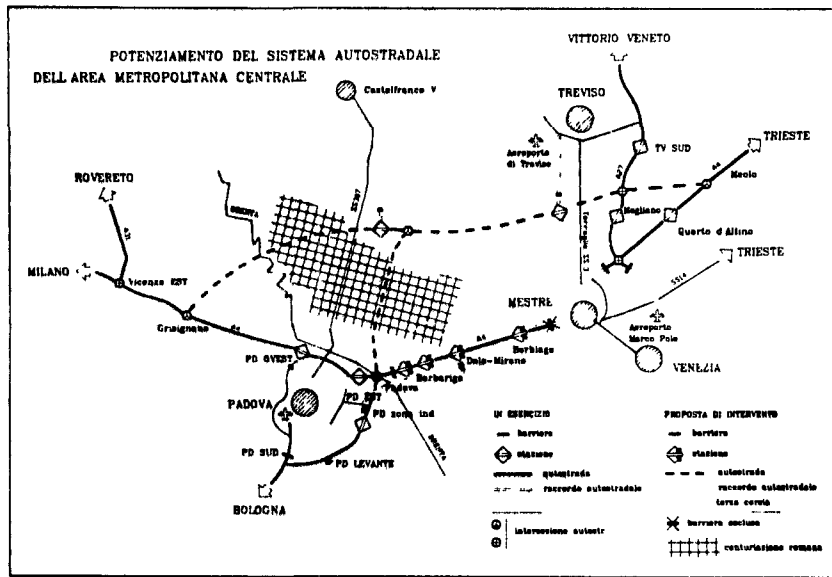
Capace di servire meglio l'area centrale, il Mestrino e l'aeroporto

# Ecco il by-pass alternativo

MIRCO BATTISTA

La rete autostradale del Veneto in una giornata frenale tipo è utilizzata da circa 130.000 spostamenti di cui 100.000 con autovetture e 30.000 con veicoli commerciali. Il 21% delle autovetture hanno relazioni che si esauriscono all'interno dell'area centrale (territori provinciali di Padova, Venezia, Treviso), il 56% relazioni di scambio con il territorio regionale esterno all'area centrale, mentre il 23% è traffico di puro attraversamento. I corrispondenti valori per i veicoli commerciali sono rispettivamente 14%, 56% e 30% da cui deriva che il 77% delle autovetture e il 70% dei veicoli commerciali coinvolgono, in origine e/o destinazione, l'area centrale mentre circa il 90% di tutti gli spostamenti si risolvono all'interno del territorio regionale.

Sono sufficienti questi dati per dimostrare come l'enfasi con cui più volte si è ribadita la vocazione del Veneto quale terra di relazione appaia del tutto sproporzionata rispetto alla reale domanda di mobilità che insiste nel principale sistema stradale della regione; e se a ciò si aggiunge il dato che vede Padova contribuire per il 43% degli spostamenti totali, Mestre il 25%, Vicenza 18% e Treviso 10%, diventa evidente come sia l'area centrale quella in cui potrebbe avere giustificazione un nuovo intervento infrastrutturale. Inoltre, tra le due barriere di Mestre il flusso che in questa città non ha origine né destinazione consiste in circa 28.000 spostamenti giornalieri che appesantiscono questo nodo: un traffico che attraversa la città e che sarebbe opportuno spostare all'esterno. Appare allora forse ragionevole pensare alla realizzazione di un by-pass da collocare in posizione tale da consentire, oltre l'interconnessione autostradale, anche un servizio all'area centrale, alternativo all'ipotizzato itinerario Grignone-Treviso, un percorso che partendo dalla A4 tra Padova e Treviso, passando a nord di Sarmeola e Mogliano e a sud di Zovigo, si congiunge poi nuovamente a Quarto d'Altino sulla direttrice per Trieste, due casce per senso di marcia affiancate da altrettante compagnie capaci di connettere in senso trasversale i centri periferici della provincia di

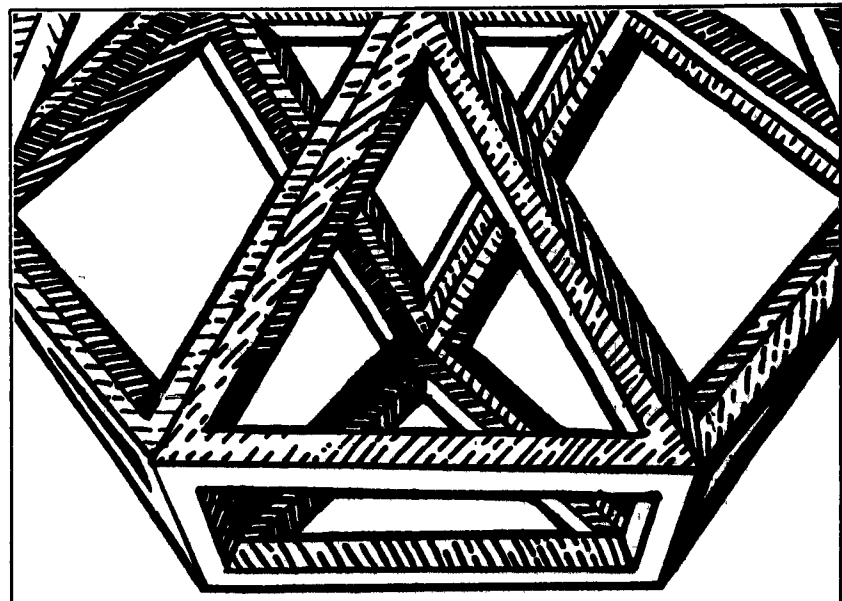


Venezia, oviando al proliferare di nuove strade progettate sulla viabilità statale e provinciale come il Terraglio bis e Ter o la nuova viabilità Mirano-Dolo, incapaci di esprimere un disegno coerente di area. L'ipotesi così delineata potrebbe influire positivamente sul complessivo contesto veneziano e costituire supporto essenziale alle politiche insediative nell'entroterra lagunare a nord di Mestre. Ma questa è un'area che necessita di collegamenti più stabili ed efficienti con il centro urbano di Mestre e con Venezia ed a tale proposito il PRT prospetta la realizzazione di una «metropolitana leggera» che a partire dall'aeroporto si collegherebbe alla stazione FS di Mestre seguendo un tracciato dapprima aderente al progettato raccordo con Tessera e poi alla linea ferroviaria di Trieste.

Si tratta di un'indicazione che però, traslatando tangenzialmente, non affronta i problemi della mobilità interna urbana, una città che sviluppa in senso Nord Sud, i cui collegamenti trovano impedimento da un susseguirsi di barriere (circonvallazione, via Vespucci, area pedonale centrale, ferrovia con Marghera) superabili solo, per la mobilità individuale, mediante l'utilizzo della tangenziale.

Si tratta di valutare se un nuovo collegamento con un sistema a guida vincolata tra aeroporto e Mestre, e quindi Venezia, non debba essere orientato su un itinerario più interno, a servire non solo la domanda dell'aeroporto ma anche quella di numerosi centri dell'area mestrina, per poi sostituire sul ponte trans lagunare i circa 4.200 autobus che collegano Mestre con Venezia e che poi occupano interamente piazzale Roma.

Sono indicazioni che vanno necessariamente approfondite. Ma le possibilità offerte oggi da tecnologie nuove, costituite da un elevato grado di automazione, mezzi contenuti in termini di ingombro e di composizione, unitamente ad una loro elevata flessibilità ed adattabilità in un'area addensata come questa, possono consentire di affrontare il problema in termini positivi. Le tecnologie cui si fa riferimento sono quelle comunemente denominate «people mover» o «AGT» (Automated Guideway Transit), vetture con capacità di trasporto intermedia tra il sistema tramviario e quello della metropolitana classica di tipo ferroviario, automazione totale dell'esercizio e del controllo di marcia, flessibilità sia di inserimento dei tracciati e delle stazioni che di risposta tempestiva alle variazioni della domanda. Sono sistemi che consentono ridotti costi di investimento ed in modo particolare una contenzione dei costi di esercizio per l'elevato grado di automazione e la conseguente riduzione del personale addetto, capaci di offrire un campo di applicazione sensibilmente più vasto di quello attribuito alle metropolitane classiche.



**Coopcostruttori**  
Società Cooperativa a r.l.

Sede Legale e Direzione:  
44011 Argenta (Ferrara) piazza Mazzini, 1  
tel. (0532) 854111

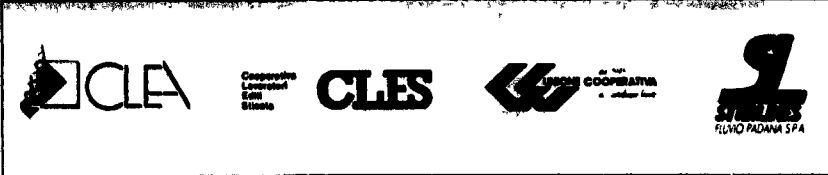
Impresa generale di costruzioni  
Costruzioni infrastrutturali edili e meccaniche

Cantiere di prefabbricazione di Fila  
Produzione di tubi a tenuta e a media pressione in c.a.v. per fognature e irrigazioni, manufatti in c.a.p.

Fornace laterizi di Fila  
Laterizio tradizionale, Alveolater mattoni tipo a mano

**CERCOM**  
Stabilimento - 44028 Porto Garibaldi (Comacchio), via Provinciale 25  
Produzione di grès ceramico porcellanato

Stabilimento: 44100 Ferrara, via del Lavoro 18  
Produzione di utensili elettrici

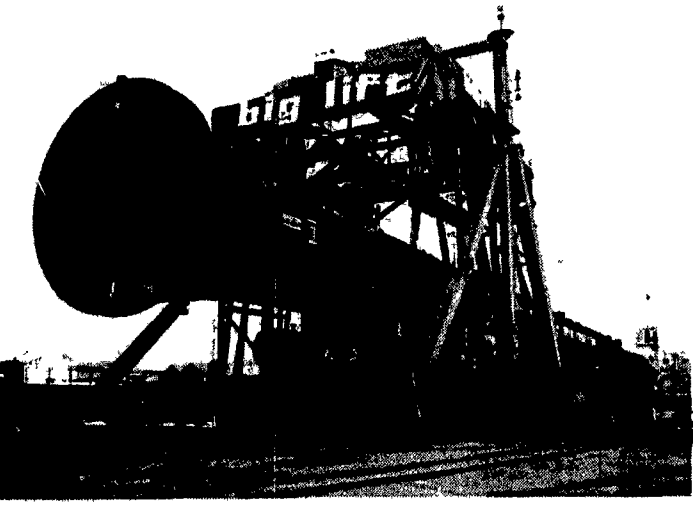


## PORTO DI VENEZIA

LA VIA DIRETTA DA E PER L'ORIENTE



PROVVEDITORATO AL PORTO  
ZATTERE 1401  
30123 VENEZIA  
Tlx 410344  
Tel. (041) 53.34.111



**TERMINAL CONTAINER**  
Area complessiva 180.000 mq.  
Lunghezza banchina 550 m.  
Mezzi di banchina: 3 da 42 t.  
1 da 35 t.  
Accesso separato al terminal da via dell'Azoto.  
Operazioni di terminal controllate da un sistema completamente computerizzato.

Molo B  
Porto Marghera  
30175  
PORTO MARGHERA (VE)  
Tlx 420247  
Tel. (041) 53.80.411

IL PORTO DI VENEZIA FORNISCE SERVIZI COMPLETI DISPONENDO DI:

- 377.000 mq di piazzali
- 177.000 mq di magazzini coperti
- 135.000 mc silo per cereali
- Mezzi di sollevamento da 1,5 a 150 t.
- 69 Km. di rete ferroviaria interna
- Collegamenti autostradali a soli 4 Km.

