

di Berto Zandigiacomi*

Un qualsiasi Ente o Azienda si pone, se ben governato, il problema della ottimizzazione delle risorse a sua disposizione. Ad esempio prima di costruire un nuovo capannone verifica di non averne di sottoutilizzati. Se ne trova circa una spiedizione, verifica le perdite conseguenti e decide di occuparli, recuperandoli, anche con trasformazioni, per renderli agibili e produttivi. In questo periodo si discute molto sulla crisi in cui versa la viabilità veneta, ed in particolare quella trevigiana, e si ipotizzano e si progettano sempre nuove strade dimenticando appunto di verificare quanto siano usate quelle esistenti e se quelle che si progettano rispondano effettivamente alle particolarità e necessità del territorio. Nel territorio trevigiano esiste una strada che non c'è (o almeno non viene considerata nelle attuali analisi e proposte): è l'autostrada A 27 (Mestre- Pian di Vedotta) che è utilizzata all'8-12% (a seconda delle fonti) della sua capacità di traffico; può considerarsi "trafficata" solo 3 o 4 giorni all'anno. E' stata realizzata a seguito di ipotesi errate (possibilità di un collegamento veloce tra Venezia e l'Austria, alternativo al passaggio per il Brennero) rivelatesi, inoltre impossibili per l'assoluta indisponibilità ausiliaria a rovinare il proprio territorio con altre autostrade. (a proposito quando finiranno le assurde richieste che compaiono ciclicamente

Viabilità caos: rivoluzioniamo l'A27, un'autostrada nata sbagliata

nei periodi prelettorali?) Ha senso continuare ad avere una strada, sottoutilizzata mentre le altre sono caoticamente oberate di traffico? Non sarebbe più logico adeguarla al territorio che attraversa, considerato che è stata realizzata per lunghi percorsi che non ci saranno mai? Cosa significa "adeguarla"? le autostrade sono state progettate in un momento storico in cui esisteva città e campagna e sono state costruite per avvicinare (rendendo il percorso più breve) le città e quindi con entrate/uscite poste a 10-15 Km l'una dall'altra. Questo criterio andava bene per l'Italia di 50 anni fa e va ancora bene per gran parte del nostro Paese ma si rivela superato nelle zone a grande sviluppo urbano del Nord ed in particolare nelle parti del Veneto in cui il modello di crescita delle residenze e delle attività produttive ha provocato fenomeni di diffusione che rendono indistinto il territorio: dove finisce la città? dove inizia la campagna? La concentrazione del traffico in punti distanti tra loro significa dover dotare il territorio di nuove strade per poter arrivare in questi punti. Se, al contrario, le entrate/uscite fossero distribuite, diffuse, fossero poste su ogni corrispondenza con la viabilità ordinaria esistente, il traffico potrebbe più facilmente confluire sulle vie di traffico veloce. Le autostrade

de sarebbero a servizio del territorio e questo non sarebbe ad esse subordinato. Due obiezioni potrebbero essere mosse: la prima che sarebbe troppo costosa la realizzazione e la seconda che le autostrade sono private; si ricordi tuttavia che sono state costruite a seguito di concessione pubblica per perseguire una pubblica utilità. Alla prima rispondono gli esempi in atto in tutte le grandi conurbazioni europee: il sistema del pagamento dei pedaggi in uscita è stato sostituito con il pagamento a barriere che, al limite, possono far pagare solo i lunghi percorsi permettendo l'uso gratuito per il traffico urbano o locale con percorrenze di 4-5 km. In questo modo anche le entrate/uscite possono essere realizzate con limitati lavori e a costo contenuto poiché tutti i sovrappassi sono già esistenti. La risposta alla seconda è più complessa poiché la politica capace di sopprimere l'interesse pubblico a quello privato e di realizzare effettivamente il risparmio del territorio. Qualora la pubblica utilità sia prevalente anche le autostrade devono poter essere sottoposte ad esproprio. Valutando il reddito (terreno, strutture e valore da cui vanno dedotte le spese per il personale e la manutenzione) e confrontando

con il costo della nuova strada che sarebbe necessaria l'Ente Pubblico (Stato, Regione, Province, Comuni, meglio se tutti assieme) potrebbe consapevolmente decidere la soluzione più semplice, più veloce e più economica. E' meglio il territorio interessato. Quali spondente alle necessità del sono queste necessità? poter passare facilmente dalla viabilità ordinaria ad un sistema sufficientemente veloce, privo dei «colli di bottiglia» rappresentati dai paesi, dai senafiori o dai restringimenti di carreggiata. Nelle aree metropolitane, come è il nostro

caso anche se l'urbanizzazione è diffusa e dispersa, il modo del rappresentato dalle autostrade o da altre strade private come autostrade più piccole, è superato e sbagliato. Ormai esistono numerosi esempi dei cambiamenti avvenuti nella progettazione e realizzazione della viabilità veloce in situazioni simili alla nostra: basti pensare alla tangenziale di Milano; una uscita con il sistema viario radiale della città. Esempi migliori e più recenti si trovano all'estero: Barcellona è il più conosciuto ed abbina il sistema dei pedaggi a barriera ai continui scambi tra traffico veloce e traffico locale. Nel Veneto questo tipo di progettazione e di gestione del traffico automobilistico non è ancora arrivato: A27, Passante di Mestre, Pedemontana mantengono e prevedono punti di scambio dall'altro, richiamando in essi elevato traffico, provocando congestione, allungando i percorsi e provocando a cascata necessità di soluzione del caos indotto e spese per la costruzione di nuove strade, nuovi raccordi, nuove bretelle. E' nuovo territorio rubato e compromesso. Al punto in cui siamo è difficile pensare di rivedere il tracciato del Passante di Mestre che non piace a nessuno tanto che nessuno vuol assumersene la paternità: è certo che sarebbe stato



preferibile realizzare il possibile tracciato breve, meno costoso e di semplice realizzazione da destinare al solo traffico di transito a lunga percorrenza. Altrettanto dicasi per la Pedemontana a cui si possono portare solo lievi aggiustamenti. Ma non è impossibile, e per noi è necessario il pensare unitariamente il modo con cui i tre grandi assi A27, Passante di Mestre, Pedemontana possono raccordarsi al territorio: se ogni interazione con la viabilità ordinaria esistente fosse aperta allo scambio di quanto diminuirebbero le spese per le opere aggettive? quanto congestionate? quanto diminuirebbero i centri urbani potrebbero eliminare la necessità di una tangenziale? quanto territorio verrebbe risparmiato? E' necessario pensare unitariamente ai problemi della viabilità, meglio ancora sarebbe capire che sono soltanto una parte del tema mobilità che ora si pensa soltanto «su gomma» ed offrire soluzioni organiche ad un disegno generale di ristrutturazione del territorio. Esistono già pregevoli studi, esistono analisti, esistono tecnici ed intelligenze che hanno offerto soluzioni alternative e migliorative di quanto si sta realizzando. All'attuale Governo, che ha affidato ad un Vice-Ministro lo studio e la soluzione di questi problemi, chiediamo un atto di coraggio e di responsabilità ed un momento di seria riflessione.

(Presidente della sezione di Treviso di Italia Nostra)

25 settembre 2006

M. Tribuna