

ultima  
Versione  
luglio 1990

## LA TERRAFERMA E L'EXPO 2000

— il problema territoriale, ambientale, ed urbanistico	pg. 1
— il problema della mobilità	pg. 2
— l'accessibilità automobilistica (a Tesserà, a Fusina o Idrovia, in 1^ zona industriale)	pg. 3
— i parcheggi	pg. 7
— l'accessibilità ferroviaria e in metropolitana	pg. 7
— gli autobus	pg. 10
— conclusioni	pg. 11

— URBANISTICA DEMOCRATICA —  
Mestre

## QUAL E' L'IMPATTO DELL'EXPO IN TERRAFERMA ?

Finora le diverse previsioni e valutazioni sull'Expo 2000 hanno concentrato l'attenzione sulle nefaste conseguenze che essa avrebbe sulla città storica di Venezia insulare.

Non poteva che essere così, vista la rilevanza sociale, ambientale, storica, artistica, di questa realtà urbana dall'equilibrio delicatissimo, che richiede estrema attenzione a possibili errori irreparabili.

Ma questo ha portato a percepire la questione in termini equivoci, cosicché sembra che l'Expo sia di per sé una buona cosa per la Regione nel suo insieme, per le sue città, per i suoi sistemi di trasporto, e che se non si potrà fare è perché c'è Venezia che con i suoi "problemi" la rende impossibile o comunque difficile. Secondo questo pensiero, la città lagunare sarebbe problema ed ostacolo ad un ulteriore sviluppo e progresso di tutto il resto della Regione a partire dalla stessa Mestre.

Insomma, un'"occasione persa" per colpa della sola Venezia.

In realtà le cose stanno in modo alquanto diverso.

## IL PROBLEMA TERRITORIALE, AMBIENTALE ED URBANISTICO

Già diversi esponenti della cultura urbanistica ed ambientalista nazionale e veneziana hanno evidenziato che ciò che propone l'Expo in Terraferma non è quello di cui ha bisogno la stessa città di Terraferma, ed anzi ne è l'esatto opposto:

- se il centro espositivo forte dell'Expo viene collocato in 1<sup>a</sup> zona industriale, attrezzandone decine e forse centinaia di ettari a "fiera" (vuoti padiglioni espositivi, vasti contenitori usati solo 4 mesi e poi di difficile riuso "intelligente" per attività produttive, che successivamente spingeranno a ricreare ancora artificiose e massicce occasioni fieristico-espositive) si perde l'occasione storica di riutilizzare quest'area strategica per insediare attività stabili di terziario avanzato e quaternario (centri direzionali, di ricerca e di sperimentazione tecnologica) che sole possono creare lavoro stabile e che necessitano di edifici, attrezzature ed impianto urbanistico del tutto diverso da quello di una grande fiera espositiva (anche se "universale").

- se questo viene collocato verso la gronda lagunare a Tessera sfascia la parte ambientalmente più rilevante ed ancora integra della Terraferma e rende impossibile la realizzazione del parco naturalistico lungo il fiume Dese fino alla sua foce in laguna e del grande "bosco Mestre" da Carpenedo a Tessera e Campalto.

- se viene posto in cassa di colmata A si distrugge ulteriormente la parte centrale della Laguna di Venezia e la fascia ambientale-fluviale del Brenta; e se viene realizzato lungo l'idrovia sul bordo lagunare costituisce anche il primo forte insediamento che nel volgere di qualche anno può portare ad una saldatura di Padova con Marghera o Mestre in una enorme conurbazione.

(A proposito: la cassa di colmata A non era "indispensabile" per l'espansione del porto proprio per chi ora la propone come possibile sede dell'Expo?)

- Ed anche il collegamento che viene proposto tra Terraferma e laguna (metropolitana sublagunare tra Tessera (o Fusina) ed Arsenale), oltre che costosissimo, è anche inutile per tutta la grande città di terraferma, a cui servono invece collegamenti veloci e diretti con Venezia dalle sue zone centrali e non da quelle di più estrema periferia, come Tessera o Fusina.

## IL PROBLEMA DELLA MOBILITA'

Ma ciò che pare adesso essere determinante è la questione dei flussi di visitatori, della loro enorme mole, del loro impatto sul tessuto storico di Venezia, sulla difficoltà se non impossibilità (tecnica e giuridica) di controllarli senza compromettere la normale vita urbana.

Ma è solo un problema di Venezia ?

— Le stime ufficiali più recenti (documento Sin&rgetica-Polytecna Harris del Consorzio Expo Venezia, brochure ufficiale Venetiaexpo 2000 del Ministero degli Esteri, risposte al Questionario B.I.E. a cura della Giunta Regionale) ormai riconoscono che l'Expo nei 4 mesi di apertura (marzo-maggio) attirerà mediamente ogni giorno 250.000 visite, e nei 15/30 giorni di punta (pasqua, ponti, altre festività, ed ultimo periodo) 400.000-500.000 visite.

— Sempre secondo queste stime 1/5 circa di queste visite verrà effettuato nelle fiere decentrate (Padova e Verona), e 4/5 nell'"Area delle Nazioni" (in un punto della gronda lagunare) e nel "Network delle Idee" (Arsenale).

In ogni caso il grosso dell'Expo sarà in area Veneziana: mediamente 200.000 persone al giorno (350.000-400.000 nei giorni di punta) saranno attorno a Mestre e dovranno raggiungere l'Area delle Nazioni (a Tessera, o in 1<sup>a</sup> zona industriale, o a Fusina/Idrovia), da dove una parte dei quali proseguirà, su metro leggera sublagunare o con collegamento acquedotto, verso l'Arsenale (da cui non potrà che ritornare per la stessa strada).

Ciò significa che la città in quei 120 giorni raddoppierà la sua attuale popolazione (e nelle "punte" la triplicherà) con tutto ciò che questa enorme mole turistica per massima parte pendolare comporta per il solo fatto di passarci la giornata (rifornimenti, acqua, fognie, rifiuti, sicurezza), con problemi logistici (ed ambientali) drammatici, ed un imponente sforzo economico ed organizzativo per rispondere da una domanda effimera e che terminato l'Expo risulterà del tutto inutilizzabile.

— Come arriveranno e si sposteranno questi 200.000 visitatori di un giorno medio?

Nessuno lo sa o ha tentato di prevederlo, neanche a grande massima, e nessuno ha nemmeno studiato cosa è successo nelle altre Expo. Nessuno ha provato a pensare quanti realisticamente potrebbero arrivare in auto personale, quanti in treno, quanti in autobus. (Chi viene in aereo sarà comunque una minima parte e comunque non dormirà certo nei recinti dell'Expo e quindi chiederà comunque di spostarsi dall'albergo, lontano o vicino che sia, da solo o in gruppo, fino ai luoghi dell'esposizione.)

Qualche stima (Sin&rgetica) indica grosso modo nei 2/3 le provenienze dalle regioni nord/ovest, ovest e sud e in 1/3 circa quelle dalle altre direttrici e zone (Nord, Est e la stessa Venezia, in misura quest'ultima globalmente irrilevante).

— Quel poco che si è potuto prevedere non si discosta da quanto si è verificato per le varie Esposizioni Universali svoltesi finora: la grandissima parte dei visitatori ha provenienza nazionale, soprattutto regionale (un largo intorno di 200-300 km), la maggioranza dei quali residenti e in parte minore turisti presenti in questa vasta zona. Un turismo regionale escursionista, che per le distanze in gioco tenderà facilmente a preferire l'auto privata.

— Garantire una mobilità agevole a 200.000 persone al giorno (media) attorno alla città non è certo cosa tra le più semplici o improvvisabili.

Si tratta di spostare o permettere lo spostamento ad una quantità di persone enorme, per lo più non distribuita in modo regolare in tutta la giornata, ma concentrata in un tempo molto ristretto (5-6 ore) sia per la fase di andata che per quella di ritorno, tra le quali dev'essererci il tempo di visita, difficilmente al di sotto delle 5 ore (visto il costo d'entrata, oltre che di viaggio, non proprio irrilevante per un turismo familiare o di gruppo quale sarà, con ogni probabilità, quello dell'Expo, e che indurrà visite ridotte (o addirittura uniche) ma lunghe più che ripetute e brevi. Cosa prevista anche dagli stessi organismi promotori con il basso coefficiente di 1,3 visite medie per visitatore).

— La conformazione territoriale della terraferma (come di altre città costiere) comporta una rete infrastrutturale già di per sé alquanto particolare se non problematica: l'accesso alle zone di gronda non può che avvenire dal retroterra e dalle spalle di Mestre, vale a dire dal sistema della Tangenziale ovest, per le automobili, e dall'attuale stazione di Mestre per chi giunga in treno. Un sistema che concentra tutto il traffico automobilistico su un unico segmento (la Tangenziale) e tutto il traffico ferroviario su un unico punto (la stazione di Mestre).

E' opportuno quindi verificare le varie ipotesi organizzative dell'Expo, testando la fattibilità del progetto sul versante terraferma (utilizzando ed elaborando a questo proposito quanto è noto, oppure è documentato nel Piano Regionale dei Trasporti, nei rapporti dei Consulenti del Gruppo Tecnico Operativo del Consiglio Regionale [prof. Sandonini e prof. Zambrini], nei rilievi del traffico della Soc. delle Autostrade di Venezia e Padova e del Comune di Venezia [proposta di Piano del Traffico]).

### L'ACCESSIBILITA' AUTOMOBILISTICA

— Se dei 200.000 visitatori al giorno medio la metà si spostano in automobile (media di 3 persone per automobile, indice di occupazione attendibile se non già ottimistico), ciò comporta un flusso di circa 33.000 autovetture al giorno, che nei 2 sensi fanno 66.000 viaggi al giorno (concentrati in poche ore di intensissima punta; se invece l'auto personale è usata solo da un terzo dei visitatori, vi saranno 44.000 viaggi al giorno).

Si tenga presente che sull'attuale trafficata Tangenziale in totale nei 2 sensi di marcia si contano ogni giorno 50.000 transiti (distribuiti sull'intero arco delle 24 ore).

Risulta chiaro che già nell'ipotesi più "bassa" e solo per la quantità totale servirebbe una seconda tangenziale a 4 corsie; se invece giustamente si considera anche la concentrazione oraria dei flussi Expo, e si voglia in ogni caso impedire code e congestione, allora in quelle 6 ore di flussi concentrati servirebbero 1 o 2 nuove Tangenziali a 6 corsie (sempre per un semplice giorno medio).

— Consideriamo distintamente le tre diverse ipotesi Tessera, Fusina e 1<sup>a</sup> zona industriale.

1 • Se l'Area delle Nazioni fosse a **Tessera** utilizzerebbero la Tangenziale solo i flussi automobilistici provenienti da Sud, da Ovest e da Nord-Ovest (circa 2/3 del totale). La Tangenziale sarebbe così caricata di 50.000 transiti attuali (almeno, più eventuali incrementi del decennio) nell'arco delle 24 h e dei 45.000 transiti Expo concentrati in 5-6 h (nell'ipotesi di metà visitatori automobilisti; almeno 30.000, nell'ipotesi di un terzo).



Il che comporta nelle 6 ore di punta dei flussi Expo (distinte in diversi momenti della giornata per i due sensi di marcia) un carico complessivo doppio o anche triplo di quello sopportabile senza problemi dall'attuale Tangenziale: come dire che per non venire soffocata (e con essa tutta la città) essa dovrebbe essere più che raddoppiata. Pochi problemi avrebbero i flussi da Nord (A-27, a 6 corsie) e da Est (A-4, che è solo a 4 corsie e già su livelli di utilizzo considerevoli; ma eventualmente c'è sempre possibilità teorica -ma forse non operativa e meno ancora finanziaria- di terze corsie).

Tutti i flussi dalle varie direttrici si troverebbero poi assommati sul raccordo finale Tangenziale-Tessera, che per ciascun senso di marcia dovrebbe fronteggiare circa 33.000 transiti (o almeno 22.000, nell'ipotesi più contenuta) concentrati nelle 6 h di punta, vale a dire flussi orari doppi o tripli di quelli per i quali è stato progettato e viene ora costruito; senza contare i normali ma rilevanti flussi per l'aeroporto (attuali e futuri) e della Triestina, proprio per i quali è stato costruito. E senza contare i problemi di smaltimento dei vari flussi sul nodo posto all'incrocio tra autostrade A-4 e A-27, Tangenziale e lo stesso raccordo aeroportuale.

Grosso modo nella stessa situazione della Tangenziale si verrebbe a trovare l'A-4 nel tratto Mestre-Padova, su cui si concentrerebbe la massima parte dei flussi provenienti dal quadrante ovest. Su questa l'ampliamento a 6 corsie in cantiere serve ai previsti incrementi del traffico e per la mobilità locale della Riviera del Brenta e del Miranese (apertura integrale per barrierizzazione o almeno parziale con arretramento della barriera, come da impegni ufficiali sottoscritti). Anche qui i pesanti incrementi di flussi provenienti dal quadrante Ovest prevedibili con l'Expo non trovano alcuna possibilità di regolare ed ordinato smaltimento, a meno di non ipotizzare di aggiungere altre 6-10 corsie.

E ben pochi benefici potrebbe portare la prospettata Autostrada Passante del Veneto Centrale a 6 corsie (e capacità di 80.000 transiti al giorno, sulle 24 ore); è ormai noto che il traffico di attraversamento dell'area veneziana, che vi si potrebbe trasferire sia dalla A-4 Venezia-Padova che dalla Tangenziale, è una quota esigua (un quarto di quello complessivo, che invece è soprattutto locale o comunque specifico). L'alleggerimento apportabile con quest'eventuale Autostrada (che è comunque inquadrata nella Proposta Expo) non sarebbe quindi affatto risolutivo né per l'A-4 né per la Tangenziale, sempre ammettendo che per il 2000 essa fosse completata (e la situazione della vicenda autostradale sia locale che più generalmente nazionale fa presumere comunque di no).

Anche ipotizzando che in qualche modo si riuscisse a deviare coercitivamente (come?) su quell'assurdo itinerario i flussi Expo provenienti dal quadrante Ovest, i problemi, in questo modo contenuti sulla Mestre-Padova e sulla Tangenziale, si ripresenterebbero (minori) sulla stessa Autostrada Passante, che dovrebbe fronteggiare flussi complessivi (suoi naturali, per quanto minimi, e quelli Expo, per i quali viene giustificata) del 25-75 % superiori a quello che può smaltire senza particolari problemi (comunque almeno in quei 4 mesi quest'autostrada non sarebbe inutile, come invece sarebbe in tutto il resto del suo vita). Ma in questo caso sarebbe pesantemente coinvolto nella congestione anche il tratto Preganziol-Mestre della A-27 utilizzato per rientrare a Mestre dalla (lontana) Autostrada Passante, gravandolo complessivamente nelle ore di punta di un traffico (attuale + Expo, comprese provenienze Nord) superiore del 40-100 % a quello che potrebbe normalmente smaltire. E comunque nulla cambierebbe per il raccordo aeroportuale e per lo snodo con le autostrade/Tangenziale.

Inoltre sarebbero da valutare attentamente (e qui non lo facciamo) le situazioni che con flussi di questa entità si verrebbero a creare comunque nel nodo autostradale di Padova (chè nessuno ormai dà per realizzabile entro il 2000 il braccio ovest dell'Autostrada Passante Grignano-Camposampiero).

Per quanto con maggiore distribuzione tra i vari tronchi autostradali e quindi con dimensioni del fenomeno singolarmente meno clamorose, tuttavia per i valori

assoluti complessivi in gioco anche in questa città potrebbe facilmente raggiungersi una saturazione generalizzata del sistema delle tangenziali autostradali; adeguamenti e potenziamenti autostradali, che non siano la semplice terza corsia VE-Verona, non sono (fortunatamente) nemmeno prospettati (e la vicenda del potenziamento del sistema delle nuove Circonvallazioni non autostradali attorno la città è ancora di lontana chiusura, e comunque ha valenza solo urbana/metropolitana).

2 • Se invece l'Area delle Nazioni è a **Fusina** o a cavallo dell'**Idrovia** e della **Romea**, il problema si presenta con intensità minore per la Tangenziale di Mestre (carico superiore "appena" del 40-60 % a quello smaltibile nelle ore di punta) ma diventerebbe drammatico sull'Asta della Romea (e sull'eventuale nuovo raccordo verso Fusina).

La Romea è già pesantemente trafficata: 15.000 vetture/g nel tratto a carreggiata singola a 2 corsie complessive; ed addirittura 34.000/g nella zona più urbana a due carreggiate e 4 corsie (in comune con la SS. 11 Brentana). Su questa si creerebbero condizioni simili a quelle che abbiamo visto per il raccordo aeroportuale (ma in questo caso sarebbe in zone di notevole e crescente urbanizzazione commerciale, artigianale e direzionale e dal traffico già notevolissimo); l'eventuale raccordo finale per Fusina (se l'Expo è in cassa di colmata A) dovrebbe essere a 8/12 corsie (sulla Riviera del Brenta?).

Nulla cambierebbe di quanto sopra previsto per la Mestre-Padova e proprio a nulla servirebbe l'Autostrada Passante del Veneto Centrale, a meno che non si intenda assurdamente ricondurre a sud della città quello che si sarebbe convogliato a nord, coinvolgendo nuovamente, e nelle condizioni che abbiamo visto prima, il sistema della Tangenziale Ovest.

Una particolare variante del sistema stradale/autostradale, legata a questa localizzazione dell'Area delle Nazioni, propone un nuovo collegamento stradale Mestre-Padova lungo la stessa Idrovia. Ma la stessa Giunta Regionale (il solo promotore che ipotizza questa nuova realizzazione infrastrutturale, mentre il Consorzio ed il Ministero degli Esteri neanche la considerano) comunque non la inserisce tra gli interventi a pieno titolo inquadrati nel progetto Expo e la destina esclusivamente al traffico locale della Riviera, quindi ne esclude una qualche valenza per l'accessibilità Expo.

Ed in ogni caso sembra proprio da escludere una realistica fattibilità di questa proposta entro i tempi dell'Expo:

— la vicenda Idrovia è ben lungi da chiudersi, così come le vicende dell'espansione portuale di Venezia (alla quale ultima viene in genere ritenuta come funzionalmente collegata);

— lo stesso Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) soprassedie a quest'ipotesi stradale lungo l'Idrovia, che prospetta ma che alla fine non definisce né decide;

— è ancora lontana qualsiasi definizione dell'eventuale Romea Commerciale, per la quale il problema del tracciato, oltre che della verifica di opportunità, sta ponendosi ancora a scala di larga massima (ed ancora con incertezze di sbocco finale, verso Venezia o verso Padova);

— è ancora da definire la soluzione del nodo di Mestre: bocciato il progetto "complanari", è comparsa la nuova Autostrada Passante Padova-Preganziol-Meolo, che si vuole alternativa all'attuale PD-Mestre per i traffici di attraversamento, volendo lasciare invece quest'ultima a disposizione dei traffici locali/metropolitani. Tuttavia anche lo stesso P.R.T. ha dovuto rinviare le scelte e l'ANAS (ed il Ministero) pare non abbiano alcuna particolare urgenza nel definire la questione. La stessa ristrutturazione dell'attuale PD-Mestre a 6 corsie non è ancora del tutto chiara nel ruolo e nel sistema di gestione (liberalizzata? barrierizzata? quanti svincoli o caselli? dove?);

— la proposta di metropolitana leggera della Riviera, indicata dal Piano, è tutta da verificare e da definire, anche nei suoi rapporti con la ferrovia Mestre-Padova, da quadruplicare (forse anche per Alta Velocità).

Tutte queste varie proposte di potenziamento del fascio infrastrutturale Mestre-Padova, disorganiche, contraddittorie ed in parte alternative una all'altra sono ben lungi da essere ricomposte in una visione coerente. Per questi motivi l'ulteriore ipotesi di strada lungo l'Idrovia sembra quindi veramente futuribile. Essa avrebbe poi tali possibili implicazioni territoriali complessive (attivazione di un nuovo asse insediativo, spostamento a sud del baricentro insediativo della Riviera, innesco di nuovi e rilevanti processi urbanizzativi a sud di Mestre ed a Est di Padova, potenziale spinta ad una nuova saldatura continua -conurbazione- tra Mestre e Padova) da lasciar prevedere che una decisione in tal senso dovrà ricevere ben più attente e prudenti valutazioni di tipo territoriale/metropolitano, fuori dalla portata anche temporale di progettazione dell'eventuale Expo.

**3 •** Estremamente difficile risulta l'accessibilità automobilistica diretta nell'ipotesi di localizzazione dell'Area delle Nazioni in **1<sup>a</sup> zona industriale.**

Pur ipotizzando in questo caso, come fa la Giunta Regionale, la dismissione dei depositi costieri, non risulta esserci alcun significativo margine di capacità nel tratto di Statale 11 interessato (dalla Tangenziale a S.Giuliano), che troverebbe strozzature praticamente irresolubili negli snodi con la Tangenziale, presso il quartiere Cita, sul cavalcaferrovia di Mestre, sul cavalcavia e sui raccordi di S.Giuliano (sia lato Pili, che lato Orlanda), sui quali anche ristrutturazioni ed ampliamenti (oltretutto improbabili, oltrechè indesiderabili) non permetterebbero grandi incrementi di capacità.

Oltretutto in questo caso il traffico Expo risulterebbe addirittura in diretto conflitto col traffico urbano interquartierale (per Mestre sud e per Marghera), con il traffico portuale (sempre più in espansione) e quello commerciale della zona di v.Torino, col traffico urbano verso Venezia.

Già ora si verificano frequentemente condizioni di gravi congestione soprattutto presso il cavalcaferrovia. L'ipotesi di caricare su questa zona e su queste parti della rete ulteriori flussi di decine di migliaia di veicoli al giorno, concentrati in punte di alcune ore, sarebbe gravemente incompatibile con la situazione attuale e con il contesto urbano. Questa pare un'ipotesi particolarmente irresponsabile che, oltre che compromettere addirittura dall'interno la mobilità urbana e caricare in ogni caso in modo insostenibile la Tangenziale (almeno il suo tratto sud), rischierebbe di appesantire in modo insostenibile la viabilità ad est della città (snodo S.Giuliano, Orlanda, Circonvallazione Est) cioè l'esatto contrario di quanto la città stessa auspica da anni.

La Giunta Regionale (nella sua proposta) sembra abbia tentato di tener conto della questione; pur se non in modo chiaro e sicuro, pare infatti dalla cartografia che si tenti di avanzare timidamente l'ipotesi di un nuovo collegamento diretto 1<sup>a</sup> zona-Tangenziale, con nuova (o nuove) carreggiate sull'attuale via della Libertà (SS.11); soluzione alquanto improbabile, e addirittura impraticabile sia per la esiguità estrema degli spazi disponibili, sia per l'inserimento in zone intensamente urbanizzate ed addirittura residenziali, con i conseguenti prevedibili effetti di elevato impatto ambientale, urbanistico e sociale. Senza poi tener conto del conflitto insanabile che esploderebbe tra quanto sembra proposto dalla Giunta Regionale e quanto invece la città chiede da anni e l'Amministrazione Comunale sta definendo per garantire una connessione rapida e comoda tra la zona terziaria di v.Torino (a nord della ferrovia) e la stessa via Libertà. Questo progetto sta definendosi con raccordi sopraelevati a cavallo di via Libertà e ferrovia all'altezza della Breda, raccordi che impiegherebbero tutto il poco spazio disponibile a fianco di queste. Queste due ipotesi confliggono quindi in modo nettissimo, e l'una compromette ed blocca l'altra senza possibilità di integrazione o di rimedio.



## I PARCHEGGI

— Sempre con le ipotesi ottimistiche effettuate (solo metà o un terzo dei visitatori automobilistici, con 3 occupanti per autovettura), per le autovetture che convergeranno in un giorno di afflusso medio nell'Area delle Nazioni serviranno 45-70 ha di parcheggio o 22-33 silos da 1.000 autovetture ciascuno.

In gronda lagunare o subito a ridosso.

## L' ACCESSIBILITA' FERROVIARIA E IN METROPOLITANA

— Tutti i promotori ufficiali dell'Expo (Consortio, Giunta Regionale e Ministero degli Esteri) concordano sul ritenere la realizzazione di **una linea di metropolitana leggera** come risolutiva ed indispensabile per garantire una veloce e regolare accessibilità al baricentro dell'Expo, l'Area delle Nazioni, da Mestre, precisamente dalla sua stazione ferroviaria.

— Tale nuovo sistema di trasporto dovrebbe essere necessariamente collocato sottoterra, sempre che si voglia realizzare un linea che, una volta terminata l'Expo, sia eventualmente utile a tutta la città e quindi che l'attraversi nelle sue zone più centrali, e non piuttosto in superficie ed esterna (lungo la attuale linea ferroviaria Mestre-Trieste, o addirittura lungo la gronda lagunare, come propone la Giunta Regionale), soluzione quest'ultima sicuramente più facile, fattibile, e meno costosa, ma altrettanto sicuramente poco utile alla città, anche rispetto al costo comunque alto (almeno 30 miliardi/km), e addirittura ambientalmente inaccettabile (come nell'ipotesi ufficiale formulata dalla Giunta Regionale lungo il margine lagunare da Tesserà a S.Giuliano, perfino subito a ridosso della Punta, in pieno parco).

Qualsiasi sia il tracciato proposto, tale linea di metrò leggera è comunque tutta da verificare, studiare, decidere. Sperare che 9 anni (quanto manca operativamente all'apertura dell'eventuale Expo nel marzo 2000) bastino, oltre che per tutto questo, anche per la realizzazione completa e l'attivazione del servizio, pare già più che ottimistico (come riconoscono gli esperti consultati dal gruppo di studio del Consiglio Regionale G.T.O.).

Anche accettando l'ipotesi come realistica: una linea di metrò leggera offre una capacità di trasporto pari a 15.000 passeggeri/ora per senso di marcia (se necessario anche un po' di più). Sarebbe quindi in grado di garantire un trasporto rapido, regolare, fluido al massimo ad appena la metà dei 200.000 visitatori Expo giornalieri (medi, comunque sempre stipati), tenuto debito conto della concentrazione oraria sia dei viaggi di andata che di quelli di ritorno.

— E cosa succede a monte della metropolitana ? cioè in stazione ferroviaria a Mestre e sulle linee che vi convergono?

(Parliamo solo di ferrovia perchè sembra scontato, anche se nelle presentazioni ufficiali dei progetti Expo non è esplicito, che la metropolitana da Mestre all'Area delle Nazioni sia utilizzata solo da chi giunge a Mestre in treno, perchè altrimenti servirebbero decine di ettari (o di silos) per il parcheggio in piena zona urbana centrale.)

I treni che dalle varie direttrici arrivano alla **stazione di Mestre** (e ritornano in direzione opposta) offrono complessivamente 60.000 posti al giorno (sulle 24 h).

Non è dato sapere a quanto ammonta il traffico giornaliero viaggiatori (salite + discese) della stazione di Mestre. Tralasciando il traffico con Venezia, praticamente



quasi tutto pendolare e quantitativamente secondario (qualche migliaio di viaggi/g), si può ritenere che esso non superi i 30-40.000 unità.

Data questa attuale dimensione del traffico, un utilizzo spinto e forzato della metropolitana (come quello sopra ipotizzato per l'Expo) comporta un'ulteriore pressione di 200.000 salite/discese al giorno (medio) a Mestre, che significa numerose volte più di quanto "funzioni" oggi l'attuale stazione.

Una situazione per lo meno di pesante stress e congestione.

— Ma, ancora, da quali **linee ferroviarie** e come possono arrivare questi 100.000 (o 66.000, nell'ipotesi più contenuta) visitatori su treno ?

Se, in effetti, esistono sufficienti margini di possibile potenziamento dell'offerta sulla linea per Trieste e, con interventi di ammodernamento, anche su quella per Treviso, rilevanti problemi si pongono sulle linee del quadrante Ovest (quello delle direttrici di provenienza dei flussi Expo più rilevanti).

— Tra queste linee ferroviarie Ovest, quelle per Adria e Castelfranco fanno escludere, per noti limiti fisici e di attrezzamento, un loro coinvolgimento in flussi Expo pesantemente superiori a quelli dell'attuale offerta.

La linea per Padova è già saturata ed al limite della potenzialità e presenta margini di recupero nulli (o solo notturni). E così gli esperti dicono che è tutta la linea VE-Torino.

In effetti se ne continua ad ipotizzare e prospettare il quadruplicamento (per taluni anche per l'Alta Velocità), che infatti rientra tra i potenziamenti infrastrutturali inquadri (ed indispensabili) nel progetto Expo.

E' vicenda che gli stessi esperti ci dicono complessa, che rientra nella più grande partita di ammodernamento e ristrutturazione del sistema ferroviario nazionale, nella quale sicuramente vi sono realizzazioni ben più urgenti e prioritarie (visti i problemi di "completamento" della prima linea Alta Velocità, la dorsale Milano-Napoli, realizzata solo nell'unico tratto Firenze-Roma). E non è ancora chiaro come questa ipotesi di quadruplicamento si rapporti con le altre attualmente in discussione (l'itinerario medio padano, l'instradamento alternativo delle merci Vicenza-Treviso-Portogruaro, la ipotizzata metropolitana per il Brenta).

In effetti è proprio improbabile che una così rilevante "matassa" nazionale possa venir sbrogliata in tempo utile per la realizzazione completa per il 2000 (9 anni) anche di tale tratta Mestre-PD, oltre che delle altre effettivamente più urgenti.

Comunque, anche ipotizzando che questo raddoppio risulti "fattibile", esso potrà recuperare alla linea Mestre-Padova al massimo altri 40-50.000 passeggeri/g (totale nei 2 sensi, sulle 24 h).

Ma per l'ammontare complessivo dei flussi Expo dalle direttrici Ovest ne servirebbero molti di più, almeno il doppio già nell'ipotesi che solo un terzo dei visitatori sia in treno, senza considerare comunque la forte concentrazione oraria orientata in momenti diversi nei due sensi.

Anche qui quindi vi sono problemi di grave insufficienza infrastrutturale, non rimediabili nemmeno in prospettiva futura, anche accettando l'ipotesi (improbabile) del quadruplicamento.

E comunque problemi di saturazione e congestione si porrebbero anche per le tratte di linee a monte di Padova (per Bologna e Milano), dove le prospettive e le possibilità reali di incrementi rilevanti di offerta sono oggi, e così anche per alcuni anni, del tutto inesistenti.

E tutto ciò prescindendo ancora dai problemi tecnici di potenzialità della stessa stazione ferroviaria di Mestre, dove i pur necessari (e sempre lontani) lavori di ristrutturazione, con ampliamento del numero di binari disponibili e modificazione del sistema di ingresso, difficilmente riuscirebbero ad alleviare le difficoltà prodotte da un così notevolissimo incremento (e per la linea di Padova addirittura un raddoppio) del numero di treni passeggeri attestati a Mestre o in

transito verso Venezia, che attualmente sono in tutto circa 150, ed altrettanti in senso contrario. Incremento oltretutto concentrato in poche ore di punta per ciascun senso di marcia.

Quest'ultimo infatti è problema rilevante anche per la conformazione della rete ferroviaria che converge su Mestre unicamente in direzione Venezia. Sulla stazione di Venezia S.L. attualmente sono scaricati tutti i gravi problemi di manovra e sosta dei convogli, ma ora essa è al limite della sua potenzialità, e la stazione di Mestre non pare strutturalmente attrezzata per svolgere agevolmente una simile funzione per un grande numero di nuovi treni.

Nè vi sono speranze realistiche di attivare in tempo utile una stazione "passante" all'altezza di Gazzera, che, comunque, per essere realmente passante dovrebbe collocarsi a cavallo di entrambe le linee per Treviso e per Trieste, quindi in uno spazio molto ristretto e così vicino alla stazione centrale di Mestre, da dover limitare caratteristiche e funzioni di questa nuova stazione a quelle di una semplice fermata, utile solo per l'eventuale servizio ferroviario metropolitano regionale (oltretutto con conseguenti problemi di doppio interscambio ferrovia/metrò: alla stazione centrale ed alla stazione di Gazzera).

**variante:**

**accessibilità ferroviaria diretta e/o con terminals decentrati**

— Una qualche considerazione in più merita l'accessibilità ferroviaria/metropolitana dell'Area delle Nazioni se viene collocata in 1<sup>a</sup> zona Industriale.

Qui in effetti la localizzazione praticamente adiacente alla linea ferroviaria parrebbe aprire interessanti possibilità di accessibilità ferroviario diretta, sia per le provenienze locali/regionali che per quelle più lontane, con fermata dei treni che dirigono su Venezia.

Pur eliminando così la necessità del cambio mezzo treno/metrò presso la stazione ferroviaria (attuale) di Mestre, rimarrebbero comunque i gravi problemi di ridotta capacità complessiva della rete che converge su Mestre, e quelli di movimento convogli alla stazione terminale di Venezia, aggravati dalla necessità di proseguimento pressoché inevitabile di tutti i treni fino a Venezia, perchè quella di Marghera-Expo non potrebbe che essere semplice fermata di transito. A meno che non ci sia comunque la discesa a Mestre ed il proseguimento su treno navetta o su metrò ferroviario (o comunque lungo il fascio dei binari); ma allora si ricade nell'ipotesi già vista sopra (servizi regionale/nazionale e urbano distinti, con cambio mezzo presso l'attuale stazione di Mestre).

E' tuttavia vero che la previsione della Giunta Regionale di una metropolitana leggera in gronda lagunare tra aeroporto-1<sup>a</sup> zona industriale-stazione ferroviaria di Mestre aprirebbe l'ipotesi di un decentramento del terminal automobilistico presso l'aeroporto (ove sarebbe localizzata -secondo la Giunta Regionale- una "porta" dell'Expo).

Questa variante, peraltro non prevista nemmeno dalla stessa Giunta Regionale, sembrerebbe l'unica che renderebbe in qualche modo l'Expo in 1<sup>a</sup> zona industriale perlomeno non più intollerabile delle altre ipotesi. Così si riuscirebbe a garantire un livello di offerta di trasporto locale comparabile con i flussi Expo : 15.000 posti/ora in ciascuno dei due sensi di marcia che potrebbero venire utilizzati entrambi contemporaneamente, dalla stazione di Mestre per i visitatori "ferroviari" e da Tessera per i visitatori "automobilisti".

Sarebbe così possibile, a prima vista, un sistema articolato (ed efficiente) di accessibilità all'Area delle Nazioni in 1<sup>a</sup> zona industriale: automobilistica diretta da Tangenziale e S.Giuliano (limitatissima) ed indiretta da Tessera (con metrò di gronda); ferroviaria diretta (fermata Expo, magari solo per i treni a lunga

percorrenza) ed indiretta (dalla stazione centrale di Mestre, con l'altro tronco di metrò).

Anche così tuttavia restano valide tutte le osservazioni e le preoccupazioni di prima, per l'assoluta insufficienza infrastrutturale per i flussi expo del sistema autostradale verso ovest (anche nella prospettiva della terza corsia e dell'eventuale Autostrada Passante del Veneto Centrale), della Tangenziale, del raccordo aeroportuale, delle linee ferroviarie che convergono su Mestre, della stessa stazione di Mestre.

— E non pare nemmeno immaginabile decentrare numerosi grandi terminals-parcheggi in modo più articolato e frammentato nelle varie direttrici di provenienza:

-sia per le maggiori difficoltà economiche ed operative di realizzare connessioni rapide, dirette e massicce con l'Area delle Nazioni (navette o metro) su diversi itinerari e su distanze non più urbane, di successiva utilità tutta da dimostrare,

-sia per le moltiplicate possibilità di gravi ripercussioni ambientali ed urbanistiche nei singoli siti prescelti (per la presenza disseminata ed ingombrante di vastissimi parcheggi e della relativa attrezzatura di servizio del tutto inutili ad Expo terminata, e per le indispensabili opere di raccordo con la rete stradale primaria, se questi non fossero collocabili direttamente a ridosso di questa).

## GLI AUTOBUS

— L'ultima modalità di trasporto che resta da valutare è quella su mezzi collettivi in servizio privato sin dal proprio luogo di residenza o di insediamento turistico (soprattutto per i gruppi organizzati di escursionismo giornaliero e per quelli di lontana provenienza alloggiati nell'area metropolitana regionale, che sono comunque una minima parte delle presenze complessive).

— Ammettendo anche che sia realistica una diffusa rinuncia all'uso dell'automezzo personale per più organizzate e vincolanti escursioni giornalieri di gruppo, e che ottimisticamente tale modalità di trasporto possa essere praticata da 1/3 dei visitatori Expo giornalieri medi, per quanto meno rilevanti alcuni problemi si potrebbero porre ancora: per quantità significative infatti, superiori ai 20.000 escursionisti/ora, diventa necessario riservare adeguato spazio, finanche ad una corsia di autostrada, al flusso degli autobus, oltre a quanto richiesto dai flussi automobilistici. E si porrebbero forse problemi anche di disponibilità di un adeguato parco mezzi, dell'ordine di 1 migliaio e più di pullmann, sicuramente non fornibile né dall'autorità pubblica, né da aziende di trasporto locale, né menchemeno dall'autorità che organizzerebbe e gestirebbe l'Expo.

E comunque occorrerebbe prevedere un'ampia ed attrezzata area di terminals e parcheggio autobus, che per mille veicoli richiede almeno 10 ha.

— Sul servizio pubblico urbano non sono sperabili (né auspicabili per il traffico urbano e le necessità più generali del trasporto pubblico) speciali potenziamenti turistici; è probabile, oltre che comunque aspicabile, che i flussi urbani interni su mezzi di trasporto pubblico tra i luoghi dell'Esposizione e i vari alberghi o campings in zona urbana siano quelli moderati di un'ordinaria stagione turistica (sempre che anche questi non si organizzino autonomamente).



## CONCLUSIONI

Si è cercato di effettuare alcune valutazioni sulla questione "accessibilità" delle strutture Expo in terraferma, a partire da ipotesi e parametri probabilmente incerti e tutti da verificare, in ogni caso del tutto prudenziali e comunque rispondenti a quanto previsto (se previsto) dai vari promotori dell'Expo.

Sono state infatti utilizzate le previsioni dei vari documenti ufficiali dell'Expo:

— sulla tipologie dei visitatori (soprattutto escursionisti giornalieri dagli ambiti geografici circostanti, vicini o lontani che siano);

— sul numero di visite complessive (mediamente 250.000 al giorno, con punte quasi doppie);

— sulla distribuzione delle visite tra le varie sedi espositive (policentriche, ma con predominante concentrazione dell'80 % (200.000 visitatori/giorno) nelle strutture presenti in area veneziana, visite che farebbero tutte comunque capo all'Area delle Nazioni in gronda lagunare; quindi si è preso questa come destinazione unica in area veneziana; le altre localizzazioni Expo veneziane ("Porta" a sè stante a Tessera e "Network delle Idee" all'Arsenale) sono state qui considerate satelliti interni al sistema;

— sulle provenienze geografiche dei visitatori secondo le varie direttrici territoriali (due terzi circa dal quadrante ovest, il resto da N e da est, più le minime presenze locali).

Mancando del tutto indicazioni utili si è ipotizzata una distribuzione modale dei viaggiatori in avvicinamento ai luoghi dell'Expo molto equilibrata: metà in auto privata e metà in treno, oppure in parti uguali tra auto, treno e pullmann turistici (un terzo ciascuno).

Non si è distinto tra accessibilità dall'esterno e mobilità interna all'area veneziana, perchè su scala simile non ha senso fare distinzione tra le due questioni (ed i rispettivi traffici), visto che finiscono per utilizzare le stesse attrezzature e le stesse infrastrutture.

Si sono prese in considerazione sia le attuali dotazioni infrastrutturali con i flussi di cui sono attualmente caricate, sia le nuove realizzazioni previste come funzionali ed inquadrare nel Progetto Expo: 3<sup>a</sup> corsia Ve-Vr, quadruplicamento ferroviario Ve-Pd, Autostrada Passante del Veneto Centrale, raccordo aeroportuale, linea di metropolitana leggera di terraferma. Su di esse sono stati caricati i flussi previsti secondo le modalità sopra riportate.

• Dire che il quadro che ne risulta è preoccupante è dire ancora poco.

Muovere o lasciar muovere attorno alla città di terraferma 200.000 visitatori al giorno, e farli convergere nell'unico vero principale punto di esposizione, l'"Area delle Nazioni", per di più concentrati in poche ore sia nell'andata che al ritorno, è questione così massiccia e sproporzionata rispetto alle dimensioni ed alle esigenze attuali e future della mobilità urbana e metropolitana da risultare del tutto estranea alla logica del riequilibrio e della riqualificazione urbanistica e territoriale.



Qualsiasi sia il punto di localizzazione lungo la gronda lagunare dell'Area delle Nazioni, è del tutto inimmaginabile garantire ai flussi giornalieri medi previsti una minima regolarità di smaltimento sia con l'attuale dotazione infrastrutturale sia con quella prevista ed inquadrata nel progetto Expo.

Risultano prive di fondamento le generiche e mai documentate affermazioni ufficiali con cui si è finora sostenuta la fattibilità del Progetto, in particolare la capacità del sistema infrastrutturale veneto e veneziano di rispondere adeguatamente alla domanda di mobilità delle 30.000.000 milioni di visite che sono previste per quei 4 mesi di Esposizione.

• Le quantità in gioco sono così rilevanti da paralizzare immediatamente tutto il sistema della Tangenziale e dei raccordi autostradali di Mestre, dell'Autostrada verso Ovest, della Romea, e da congestionare gravemente il sistema delle Tangenziali padovane e dell'autostrada verso Treviso

— Per la Tangenziale non basterebbe neanche un raddoppio secco, e sarebbe necessaria una triplicazione (in elevazione, una sopra l'altra? in allargamento, sconvolgendo un'intera fascia urbana? in nuovi itinerari attorno la città?).

— Nel caso di localizzazione a Tessera, per evitare la paralisi del nodo autostradale nord sarebbe necessario rifare da capo il sistema di raccordi e svincoli, e rimettere nuovamente mano al raccordo aeroportuale in fase di realizzazione, allargandolo di 2 o 3 volte.

— Lo stesso si verificherebbe con l'Area delle Nazioni collocata a Fusina o sull'idrovia: per evitare la paralisi della Romea (e della zona commerciale cresciuta attorno ad essa) si renderebbe necessario un suo integrale rifacimento con nuovo tracciato e raccordi e svincoli con l'autostrada e la Tangenziale, del tutto originali e finora mai ipotizzati (per fortuna) da nessuno.

Si può pensare all'inutile e devastante Autostrada Passante del Veneto Centrale, che peraltro, anche ipotizzando di superare i dubbi e le opposizioni che lo riguardano, risulta comunque di incerta definizione e comunque di improbabile completamento nei 9 anni operativi che ci separerebbero dall'Expo. In ogni caso, anche ammettendo l'ipotesi di riuscire ad imporre di usarlo nonostante l'assurdo itinerario, nei 4 mesi di Expo esso sarebbe del tutto sovrassaturo e congestionato (e nuovamente pressochè vuoto subito dopo), e comunque non riuscirebbe ad impedire la congestione sul raccordo aeroportuale e oltretutto la provocherebbe anche sull'autostrada A 27. Se poi l'Area delle Nazioni fosse collocata in 1<sup>a</sup> zona o a Fusina/Idrovia, questa nuova autostrada risulterebbe del tutto inutile, non riuscendo nemmeno ad impedire la paralisi della tangenziale.

— Ancora più drammatici gli esiti di una collocazione dell'Area delle Nazioni in 1<sup>a</sup> zona industriale, ove non c'è neanche fisicamente la possibilità di significativi potenziamenti stradali (che comunque sarebbero rovinosi) nè da Ovest (Tangenziale) nè da Est (S.Giuliano-Triestina-Circonvallazione Est), compromettendo nella congestione e nella paralisi oltre che il traffico urbano interno di Mestre anche quello con la Storica Insulare sull'altra testa di ponte (lungo la SS.11/via della Libertà).

— Anche le tangenziali autostradali di Padova sarebbero coinvolte nella congestione e talvolta nella paralisi, perchè soprattutto nei giorni di punta l'ulteriore ondata di decine di migliaia di autovetture, concentrate in

poche ore di punta, supererebbe di gran lunga le capacità complessive del sistema;

- **Le necessità di parcheggio sarebbero del tutto spropositate** (decine di ha o di grandi autosilos), successivamente del tutto inutili per l'ordinaria vita urbana (anche perchè assolutamente decentrati).

- **I visitatori (metà o un terzo del totale) che potrebbero rivolgersi alla ferrovia (e alla indispensabile metropolitana stazione ferroviaria-Area delle Nazioni) si troverebbero in una situazione critica, con una potenzialità della linea Venezia-Padova (e delle linee a monte di questa) assolutamente sproporzionata ai bisogni del caso.**

Anche l'ottimistico, per non dire inattuabile (nei 9 anni), raddoppio della linea ferroviaria non riuscirebbe a soddisfare la domanda.

- **In ogni caso problemi logistici di ingresso e di movimentazione convogli si porrebbero nella stazione di Mestre (e di Venezia, dove già sono drammatici); e non si può sperare di ricavare alcun vantaggio da un'eventuale stazione passante alla Gazzera, che, oltre a non essere presente in nessun programma di interventi, nemmeno di massima, e quindi essere del tutto irrealizzabile in 9 anni, sarebbe comunque anch'essa poco utile, potendo al più essere solo una "fermata" al massimo per i servizi locali regionali (che quindi complicherebbe ulteriormente su più punti l'interscambio tra sistema ferroviario e metropolitana leggera).**

- **La stazione di Mestre verrebbe letteralmente "travolta" da un traffico visitatori diverse volte più grande di quello attuale.**

- **Qualsiasi coinvolgimento del servizio di trasporto pubblico locale sarebbe impossibile operativamente** (per la fisiologica limitatezza delle risorse operative, ed anche della capacità stradale urbana, a fronte di una domanda expo diverse volte maggiore di quella attuale) oltre che temibile e da scongiurare, per gli effetti che avrebbe sulla qualità del servizio complessivo.

- **Una presenza rilevante di trasporto collettivo privato (pullmann turistici), non potendo che essere complementare e non sostitutiva della preferita e prevalente mobilità su mezzo personale, appesantirebbe ulteriormente la situazione sia sulle strade che sui parcheggi.**

---

*Oltre ad essere quindi del tutto estraneo alle logiche urbane ordinarie, quindi fuorviante e quindi del tutto sbagliata rispetto alle possibili prospettive di riequilibrio urbanistico ed infrastrutturale per i prossimi decenni, il sistema di mobilità delineato per l'Expo nemmeno funziona.*

*Esso genera una situazione di pressione a tutto campo assolutamente insostenibile, che impedirebbe per 4 mesi lo svolgimento della normale vita economica e sociale della città e dell'intera area metropolitana, colpendone in primis la rete infrastrutturale primaria (autostrade, Tangenziale, raccordi con la gronda lagunare, Romea, ferrovia VE-PD, stazione) e di conseguenza*

anche il sistema della mobilità urbana interna, con le inevitabili situazioni di congestione generalizzata che vi si creerebbero.

Una condizione di paralisi e prostrazione talvolta altrove già verificatasi (come per qualche evento fieristico a notevole attrazione nazionale, come il Motor Show di Bologna) ma che, a differenza di questi casi, qui durerebbe non un week-end ma ben 4 mesi.

*E tutto questo sempre accettando*

— che le stime dei promotori dell'Expo siano attendibili (e non sottostimate, come è sempre successo per le ultime Expo),

— che si riesca ad ottenere una equilibrata distribuzione tra le varie modalità di trasporto

— che siano comunque realizzate tutte le opere infrastrutturali che vengono inserite nel programma expo (e che pure non vi entrano nel bilancio, già di per sé previsto dagli stessi promotori in passivo di qualche centinaio di miliardi, recuperabili solo da sovvenzionamenti pubblici); opere che comunque realistiche valutazioni fanno ritenere improbabili anche entro una simile scadenza fissa (programmi e cantieri dei Mondiali '90 insegnano), e che in qualche caso sarebbero anche un assurdo economico e trasportistico perché dimensionate su "punte di traffico" eccezionali ed irripetibili.

Se tutto questo non si verificasse, la situazione diventerebbe, se questo è possibile, ancora più drammatica e pericolosa.

Cosa che si verificherebbe comunque nelle previste 15/20 giornate di punta (festività varie) e nell'ultimo periodo di apertura dell'Expo, in cui invece dei 200.000 visitatori giornalieri medi, che abbiamo finora considerato, se ne riverserebbero nella Terraferma, secondo le stime degli stessi promotori, circa 400.000 (almeno).

Evento ammesso anche dal rapporto Sin&getica-Polytecnica Harris, che alle pg. 15-16 riconosce che in tali giornate nello scenario infrastrutturale attuale vi sarebbe un "perditempo" medio (cioè code) di 6 ore e mezza per un traffico prevalentemente privato e di 1 ora e 1/4 per un traffico prevalentemente pubblico, e nello scenario infrastrutturale al 2000 (cioè con tutte le nuove opere auspicate) rispettivamente "solo" di 1 ora e mezza o "solo" 35 minuti; e sono previsioni generiche, non documentate, e comunque di parte e quindi "ottimistiche".

*E questo comunque solo in termini "quantitativi".*

Chè se poi si vuole ragionare anche in termini di "qualità" del sistema dei trasporti e dei suoi effetti sul sistema insediativo, gli impatti infrastrutturali (e quindi urbanistici e territoriali) dell'Expo sarebbero ancora più gravi e preoccupanti.

Perchè non si tratta solo di subire 4 mesi di congestione e paralisi; ben più gravemente occorre chiedersi e valutare quale sistema infrastrutturale e di mobilità si va a costruire con l'Expo per questa città, per l'area metropolitana, per l'area centrale Veneta:

- Quale giustificazione dare, al di là dei 4 mesi di Expo, ad un raddoppio o ad una triplicazione dell'attuale Tangenziale? quali pesantissimi e forse inevitabili impatti sociali, ambientali, urbani si produrrebbero, sia che si intervenga sulla attuale tangenziale come su un nuovo tracciato? per quali benefici?

- Quali conseguenze avrebbe sul sistema insediativo, sul patrimonio archeologico/storico/culturale e sull'economia agricola dell'intera regione l'assurda Autostrada Passante del Veneto



Centrale, che diventa necessaria ed insostituibile proprio per l'Expo? e quale sarebbe il beneficio che potrebbe ripagarne il prezzo?

• Quali occasioni storiche si potrebbero ripresentare (e quando) per rivoluzionare radicalmente il sistema del trasporto pubblico e della mobilità urbana complessiva con una metropolitana leggera di terraferma dopo che per l'Expo, per non rischiare troppo in termini di soluzioni tecniche, finanziamenti e tempi di realizzazione, avremmo sprecato l'occasione costruendo una linea assolutamente decentrata rispetto non solo all'attuale asse di rapporto con la città Storica Insulare ma anche alla stessa città di Terraferma?

• Quale sarà il costo ambientale di una gronda lagunare, che oltre ad essere appesantita da grandi, vuoti e difficilmente riusabili padiglioni espositivi per decine di ettari, sarebbe anche ingombrata e compromessa da infrastrutture abnormi (raccordi, parcheggi, metropolitana) anch'esse sproporzionate rispetto al regime ordinario di vita attuale (ed anche a quello futuro) di questo territorio e che sarebbero del tutto opposte a quello che effettivamente servirebbe alla città? (vedi il caso della metropolitana leggera in gronda, che precluderebbe l'accesso e la fruibilità della laguna anche in Punta S.Giuliano, proprio quando da anni la città chiede di avvicinarsi a questo affaccio lagunare e si sta ricominciando seriamente a progettarne un grande parco di terra e di acqua).

Sono altrettanto infrastrutture il cui riutilizzo (scontato, oltre che ovvio, che non vengano smantellate) spingerà ad ulteriori eventi di attrazione turistica massiccia, ad ulteriori insediamenti ed urbanizzazioni (in zone di alto valore naturalistico che meriterebbero invece ben altre valorizzazioni, anche per la fruibilità culturale/ricreativa da parte sia dei residenti che del turismo più attento ed intelligente, vera unica nuova risorsa futura).

*Anche per la città di Terraferma e per l'area metropolitana si può parlare di tragedia Expo.*

*Non resta che chiedersi*

— se non sia opportuno smetterla di ragionare in termini di assurde terapie d'urto che non producono alcun nuovo equilibrio economico o territoriale, e che espropriano la città e l'area metropolitana del diritto di disporre e predisporre il proprio futuro, trasferendo ogni decisione ad autorità speciali ed organismi esterni, non rispondenti alle logiche di controllo democratico, ed attenti a tutto (soprattutto agli appalti per mega opere pubbliche) fuorchè agli interessi della città;

— se non sia il caso di smetterla di inventare a questo fine trovate artificiali, inutili, fuorvianti, e quindi violente, infattibili ed addirittura pericolose per tutto il sistema urbano-metropolitano,

— e se non sia forse più produttivo, oltre che giusto, rovesciare il ragionamento e ricominciare a pensare dalla città e dal territorio a quello di cui essi hanno effettivamente bisogno per affrontare un futuro meno squilibrato e qualitativamente migliore, che in effetti recentemente si è ricominciato a pensare ed a progettare, nonostante il pericolo Expo.

Mestre, 4/6/90

URBANISTICA DEMOCRATICA

(2)

(a cura di Carlo Giacomini)



Le «profezie» di Urbanistica democratica per la terraferma

# Effetto Expo: la paralisi

«Mestre non potrebbe reggere l'urto dei 200 mila visitatori al giorno»

La «tragedia Expo» ora ha anche una profezia scritta. Pensate ad un "Area delle Nazioni" (una delle tre sedi espositive previste) in prima zona industriale. Il progetto della cittadella della ricerca svanirebbe del tutto e, in quei quattro mesi di apertura (marzo-maggio), con 200 mila visitatori al giorno stimati, la paralisi sarebbe pressoché totale. Oppure immaginate la stazione di Mestre e la zona circostante: anche con un raddoppio della linea ferroviaria, verrebbe letteralmente travolta da un traffico di visitatori diverse volte più grande di quello attuale.

Urbanistica democratica (autrice di queste "profezie"), questa volta, è andata oltre le consuete argomentazioni per eliminare ogni "possibilità" pratica di realizzazione dell'Expo.

Non è solo Venezia-centro storico, infatti, a trovarsi in pericolo. Per Carlo Giacomini, che ha steso un rapporto di 15 pagine sulla base delle stime ufficiali diffuse recentemente da più fonti (documento Sin&getica del Consorzio Expo Venezia, brochure ufficiale Venetiaexpo 2000 del ministero degli Esteri, risposte al questionario Bie a cura della giunta regionale), è tutto il territorio, terraferma compresa, ad essere minacciato.

Il documento verrà distribuito ai consiglieri comunali e provinciali (nella prima convocazione dei rispettivi consigli) e a personalità, comitati ed enti interessati all'argomento.

Duecentomila visitatori al giorno (con massime di 400

mila nei 15/20 giorni di punta) sono, per Urbanistica democratica, un flagello che nemmeno le opere promesse riuscirebbero ad evitare. «E non è solo una questione di quantità (le quantità di visitatori in gioco sono così rilevanti da paralizzare immediatamente tutto il sistema della tangenziale e dei raccordi autostradali di Mestre, dell'autostrada verso Ovest, della Romea... i nuovi parcheggi sarebbero del tutto spropositati e successivamente del tutto inutili per l'ordinaria vita urbana, anche perché troppo decentrati...».

Nel rapporto si affronta anche la questione «qualità: non si tratta solo di subire 4 mesi di congestione e paralisi. Quale giustificazione dare, ad esempio, ad un raddoppio o ad una triplicazione dell'attuale tangenziale? o all'assurda autostrada passante del Veneto Centrale (ammettendo che riescano a terminarla in 9 anni: nei 4 mesi dell'Expo sarebbe congestionata e, subito dopo, tornerebbe sconsolatamente vuota); come spiegare una metropolitana leggera da rifare dopo l'Esposizione perché realizzata troppo decentrata rispetto a Mestre e alle sue zone più centrali?».

Infine, chiede Urbanistica democratica, «quale sarà il costo ambientale di una gronda lagunare che - oltre ad essere appesantita da grandi e difficilmente riusabili padiglioni espositivi - sarebbe anche ingombrata e compromessa da infrastrutture abnormi (raccordi, parcheggi, metropolitana) anch'esse sproporzionate rispetto al regime di vita attuale?».