il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



La pedemontana nasce vecchia ma il Nord Est è tutto un progetto

Dopo un iter tormentatissimo le cui prime mosse risalgono agli anni settanta, il 10 novembre si è svolta la cerimonia di apertura dei cantieri della Superstrada pedemontana veneta a pedaggio, che s innesterà a ovest di Vicenza sull A4 arrivando, dopo oltre 90 km, sull A27 a nord di Treviso forse nel 2016: benché sia la novità fra le più rilevanti del panorama infrastrutturale veneto, sarà una strada già vecchia prima di vedere la luce, frutto di troppi compromessi, munita di piattaforma a larghezza ridotta e velocità massima consentita pari a 110 km/h.

Da Vicenza verso Rovigo, dal 2005 si sta costruendo per 54 km il tratto Sud della Valdastico, che dovrebbe aprire completamente nel 2013. Per il tratto Nord, costruito fino ai piedi dell altopiano di Asiago, è in programma sempre dagli anni settanta il completamento sino all A22 nei pressi di Trento. Dalla realizzazione del progetto definitivo entro il giugno 2013 dipenderà il rinnovo della concessione fino al 2026 per l autostrada Brescia-Padova ma, nonostante le fortissime pressioni dovute agli interessi economici in gioco, l amministrazione provinciale trentina, non senza ragione, nicchia per l autorizzazione al proseguimento nel suo territorio giudicandolo non sufficientemente utile.

Sempre in ambito autostradale, dopo l apertura del passante di Mestre, sono da poco iniziati i

cantieri per la terza corsia sul tratto più a est dell'A4 da Venezia verso Trieste, dove il traffico è aumentato del 105%, solo considerando il periodo 2004-2008; si prevede la loro conclusione entro il 2016. Riparlando di concessioni, nel caso dell'Autostrada del Brennero, il rinnovo della concessione servirebbe agli enti locali come fonte di finanziamento soprattutto per dirottare gli introiti dei pedaggi verso la realizzazione del tunnel ferroviario del Brennero in fase di realizzazione, a oggi la galleria più lunga al mondo (64 km) che dovrebbe essere completata intorno al 2025.
Rimanendo in ambito ferroviario, dovrebbe essere costruita più o meno in quel periodo, fra l'Alto Adige e il Veneto, la nuova linea di adduzione al tunnel tra Fortezza e Verona. Mentre l'Alto Adige prosegue nella politica di razionalizzare il trasporto ferroviario locale adeguando le linee esistenti (con risultati più che lusinghieri a partire dall'esperimento pilota realizzato 6 anni orsono in Val Venosta), il Trentino vorrebbe realizzare a costi accettabili il progetto Metroland: una rete di trasporto collettivo rapido che colleghi, con linee ferroviarie in galleria, le principali valli della provincia al capoluogo in circa 20 minuti, portando la quota di trasporto pubblico dal 26 al 40%. I 3,5 miliardi necessari in 20 anni sembrano comunque accettabili se paragonati ai 2 miliardi spesi negli ultimi 10 anni per la rete stradale provinciale. Nella parte centrale del Veneto, il progettato Sfmr (Servizio ferroviario metropolitano regionale) a più di dieci anni dall'avvio dei lavori deve ancora vedere la partenza del primo lotto, a causa della penuria di materiale rotabile. Il Friuli Venezia-Giulia si sta attrezzando con un progetto più limitato e ha proceduto all'acquisto di nuovi convogli.
Per ciò che concerne la cosiddetta alta capacità da Milano a Venezia, eccetto un breve tratto da Milano a Treviglio e da Padova a Mestre atto a velocità non superiori ai 220 km/h, non è stato realizzato null'altro e, a scadenze ravvicinate, non c'è un chiaro programma di lavori. Ancor meno per il tratto da Venezia verso Trieste.
In laguna, i lavori per le barriere del Mose di Venezia dovrebbero concludersi nel 2014. Nella riunione del comitato di salvaguardia per Venezia è stato deliberato il via libera alla costruzione del porto offshore all'esterno delle bocche di porto prospicienti la città, giudicato importante per i flussi delle merci ma che, in assenza di una sinergia comune fra i porti dell'Alto adriatico, compresi quelli dell'Istria Slovena e Croata, rischia di generare una guerra costosissima e fratricida. Alle spalle del porto di Venezia, la Regione Veneto ha di recente proposto il rilancio del progetto di completamento dell'idrovia verso Padova, anche in funzione di regolazione idraulica del territorio. Last but nou least, gli aeroporti: Venezia è in attesa di ampliamenti

rilevanti e, forse, della stazione Av, e fa da punto di riferimento per tutta l'area in sinergia con lo scalo in crescita di Treviso destinato ai low cost, sui cui sono stati programmati notevoli investimenti. L'aeroporto di Ronchi dei Legionari, che ora ha problemi di scarso traffico, potrebbe essere interessato anch'esso da una fermata della linea Av verso Trieste. Lo scalo di Verona, fino a qualche tempo forte nei charter, dovrà forse rassegnarsi a entrare nell'orbita di quello di Venezia. Lo scalo di Bolzano soffre di una risibile quantità di traffico dovuta sia alla posizione marginale, sia alle condizioni orografiche, che poco offrono a un ampliamento della pista.

Autore

Gabriele Toneguzzi

Architetto, PhD in design, è attivo in vari settori progettuali, in particolare negli allestimenti museali. Dal 2005 scrive per «Il Giornale dell'Architettura». Come contrattista ha svolto didattica a Roma (La Sapienza), Firenze, Ferrara, Padova, San Marino, Venezia (Iuav), ove insegna attualmente. È stato designato visiting professor and researcher semestrale in Portogallo. Ha collaborato con la Chalmers University of Technology di Göteborg