



Comune  
di Padova

L'opera da 17 milioni di euro  
congiungerà l'Arcella alla Fiera  
300 metri la lunghezza  
I lavori partiranno a fine 2007

# Un ponte tra due città



Il ponte sulla Drina, verde e tumultuosa, quello del libro di Ivo Andrić, ti imprime nella memoria un ricordo visivo e uno tattile: è un miracolo di pietra, pietra chiara e porosa, una costruzione perfetta, impeccabile, i bambini che giocano sulle spallette e sui sedili del monumento, veri e propri divani di sasso, ne hanno letto con la punta delle dita tutti gli incavi e le prominenze, gli ornamenti in rilievo e i morbidi colpi di pialla inferti dall'acqua. Questo ponte, lontano centinaia di chilometri, sulla strada di Sarajevo, scavalca il fiume come il ponte romano di San Lorenzo, poderoso con le sue tre arcate, sepolto, qui a casa nostra, sotto l'asfalto delle riviere. Il ponte di cui parliamo oggi è diverso e i dettagli sono ancora fantasticabili, anche se si sta procedendo verso il progetto definitivo. Nell'accordo di programma tra la Regione Veneto e il Comune di Padova lo chiamano cavalcaferrovia della Fiera e sta nel quadro della realizzazione di infrastrutture per la mobilità a servizio del Polo Fieristico. Ma ha già anche un altro nome, meno burocratico: Ponte Verde. Verde perché sopra crescerà l'erba, i fiori, gli arbusti, forse anche degli alberi. Di quali essenze non si sa ancora perché non è facile sposare lunghe radici a tralicci d'acciaio. Ma l'idea è suggestiva e anche realizzabile. Il Ponte Verde non scavalca un fiume, lancia il suo arco metallico sopra i binari della ferrovia collegando l'Arcella con l'area della Fiera. Decolla da via Jacopo Avanzo all'altezza del parco Milkovich, atterra nell'ambito della rete viaria fieristica. Sarà un'opera imponente e anche di pregio ingegneristico e architettonico: 120 metri l'arcata, la cosiddetta luce del ponte, circa 300 metri la lunghezza complessiva partendo dalla base delle rampe. Più lungo, dunque, del coevo e complanare cavalcaferrovia Dalmazia-Sarpi. Di un'ottantina di metri, ha funzioni diverse, di tipo "autostradale", quest'ultimo; mentre sono automobilistiche, ma con forte vocazione ciclopedonale, quelle del primo.

Il Ponte Verde è compreso nel Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2007-2009 che annovera le Grandi Infrastrutture tra cui l'Auditorium, lo stralcio Padova est dell'Arco di Giano, il raccordo tra le vie Avanzo e Annibale da Bassano, il prolungamento del metrotram a nord e a sud, la ristrutturazione del nodo viario tra via Friburgo e via San Marco. Altre voci sono la viabilità, i Beni Culturali, l'edilizia comunale, l'edilizia residenziale, gli edifici scolastici, gli impianti sportivi, il Verde e i parchi, i quartieri. Gli stanziamenti previsti sono di 120 milioni di euro nel 2007, poco meno di 135 milioni nel 2008 e di quasi 57 milioni nel 2009. Per il Ponte Verde la Regione è in attesa di chiudere l'accordo con il Ministero delle Infrastrutture per il trasferimento dei fondi. Il costo previsto è di 17 milioni di euro.

## Il contesto infrastrutturale

Sia il Ponte Verde che il Cavalcaferrovia Dalmazia-Sarpi, il cavalcavia Borgomagno, da correggere e alzare in funzione dell'Alta Velocità, il cavalcavia Camerini, sono dentro l'orizzonte dell'Arco di Giano. Il Prusst Arco di Giano prevede il recupero e la ristrutturazione di vaste aree dismesse dall'attività industriale, articolando nuovi nuclei direzionali (polo centrale e orientale), il sistema di scambio intermodale (Rete Ferroviaria Nazionale RFI, regionale SFMR, locale SIR-1, mobilità su gomma pubblica-privata e parcheggi). L'Arco di Giano è un asse di distribuzione urbana del traffico est-ovest che corre lungo la ferrovia ed è costituito da una serie di nodi funzionalmente autonomi e realizzabili in singole fasi quali Borgomagno, Cavalcavia della Fiera, Avanzo-Plebiscito e Camerini-Guicciardini. L'insieme punta a dare accessibilità dalla rete di viabilità extraurbana a queste nuove funzioni centrali.

# Comune di Padova



## La direttissima Arcella-Centro storico

Due aspetti da sottolineare: nel grande bacino dell'Arcella trovano residenza moltissimi studenti, la maggior parte sono ciclisti o pedoni, oggi costretti a superare ogni giorno la pericolosa strettoia di Borgomagno. Il Ponte Verde con la corsia centrale ciclopedonale protetta da due quinte di alberi e cespugli costituisce una direttissima tra l'Arcella e il centro storico e in particolare migliora la percorribilità del tragitto verso la nuova cittadella universitaria. Non solo, la costruzione dell'infrastruttura dà soluzione definitiva alla vecchia diatriba Fiera in centro-Fiera in periferia. Ai quartieri fieristici viene riconosciuto diritto di cittadinanza nel cuore della città e vengono anche attrezzati così da dar valore a questa posizione, trasformando in vantaggio quello che da molti era considerato un inconveniente. Di questa centralità non godono né la Fiera di Vicenza né quella di Verona, più periferici, più marginalizzate rispetto al tessuto urbano di maggior pregio. Alla fine il passepartout per rendere più vivibile una città in cui si addensano diversi magneti (Fiera, ma anche Ospedale e Università) che ne aumentano l'attrazione è la ricucitura dei punti nodali della viabilità e il Ponte Verde è un grosso passo avanti in questo senso.

## Cronoprogramma

I tempi di realizzazione della grande opera sono legati anche ad un placet delle Ferrovie. A fine gennaio si dovrebbe comunque arrivare al progetto definitivo che diventerà esecutivo attraverso lo strumento del bando dell'appalto integrato, per il quale una data accettabile è il giugno del 2007. I tempi tecnici per l'aggiudicazione ci portano a ottobre del 2007. L'avvio dei lavori è previsto per dicembre 2007.

## Ferite da ricucire

Secondo Luisa Boldrin, assessore ai Lavori Pubblici, la città non ha bisogno di infrastrutture tout court, di una esibizione muscolare di grandi opere, con vetrine da parata che attestino la potenza degli investimenti e celebrino lo sfarzo del "pensare in grande". "Noi vogliamo - dice Boldrin - una città confortevole, un'amministrazione attenta alle esigenze dei cittadini che abbia la possibilità di interventi a due gittate: riparare il marciapiedi da percorrere per andare a ritirare la pensione e costruire un ponte che congiunge due città: l'Arcella con il centro storico. L'Arco di Giano per essere funzionale ha bisogno di un lavoro di ricucitura tra infrastrutture. L'infrastruttura in sé, pur utile, è una ferita, un vulnus al tessuto urbano se non viene raccordata con il contesto così da garantirne la funzionalità. La stessa ferrovia è un elemento di separazione, un colpo di mazzetta che spacca la città in due. Con i due cavalcaferrovia di Dalmazia-Sarpi e di via Avanzo-Fiera romperemo l'isolamento secolare dell'Arcella. L'Arcella è un quartiere ampio, non basta costruire strade nuove in cui incanalare il traffico, ci vuole un disegno complessivo che risolva i problemi. L'utilità del ponte da via Dalmazia a via Sarpi che porta il traffico proveniente da nord sulla circonvallazione ovest è evidente; con il Borgomagno occupato dal tram, è una medicina salvavita contro il caos permanente che trasformerebbe il ponte in un groviglio di scocche, ma l'Arcella oltre alle esigenze di scorrimento sulle direttrici principali, vive una quotidianità di trasferimenti commerciali e di pendolarismo scolastico e da lavoro dal quartiere al centro su uno spazio molto ampio. Mettere tutto nella canna di fucile di un unico cavalcavia, posto che il Borgomagno sarà monopolizzato dal metrotram, provocherebbe un collasso alla circolazione".