

Trasporti, il Veneto cambia dopo 30 anni

► Approvata la legge-quadro che riforma il Piano del 1990. Entro il 2030 previsti investimenti per 20 miliardi: 13 sono già pronti ► Lega: «Varo in tempo record». Pd e M5s: «Strumento vecchio» Gli impegni (e le ironie) su A27 gratuita e aeroporto di Verona



La crescita

Connettere la regione ai mercati italiani ed esteri

Il primo obiettivo del Piano regionale dei trasporti è «connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale, fortemente orientata alle relazioni internazionali». Secondo la Regione «è prioritario, quindi, completare il disegno infrastrutturale di connessione con le principali capitali europee e i relativi mercati di riferimento».

In secondo luogo occorre «potenziare la mobilità regionale per un Veneto di cittadini equamente connessi, superando i problemi di congestione e i limiti di coordinamento tra le diverse modalità di trasporto e riducendo le disparità territoriali, anche al fine di contrastare lo spopolamento dei centri periferici».



CON LE MASCHERINE Ieri la prima seduta con tutti i consiglieri in aula

Il turismo

Sostenere una mobilità rispettosa dell'ambiente

La terza finalità del Prt è «promuovere la mobilità in funzione dello sviluppo dell'offerta turistica, ampliando la rete infrastrutturale, migliorando la connessione intermodale tra offerta pubblica, privata e mobilità debole (percorsi pedonali, cicloturismo, escursionismo) e lo sviluppo aeroportuale».

Quarto proposito: «Sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio, prevedendo di ridurre le emissioni nocive nell'aria, anche con interventi finalizzati a una maggiore fluidificazione del traffico, al cambio modale da gomma a modalità più sostenibili, al rilancio del trasporto pubblico, allo sviluppo dei carburanti green e dei veicoli ibridi ed elettrici».

IN AULA

VENEZIA Dopo tre decenni, il Veneto ha un nuovo Piano regionale dei trasporti (Prt). Con 29 voti favorevoli, 13 contrari e 3 astenuti, ieri il Consiglio ha approvato la legge-quadro che riforma la programmazione del 1990, prevedendo per il periodo 2020-2030 investimenti pari a 20 miliardi, di cui 13 già disponibili, dedicati per il 62% alla mobilità e al ferro e per il 35% all'adeguamento e alla manutenzione stradali. «Un varo a tempo di record, due anni e otto giorni», ha esultato l'assessore leghista Elisa De Berti con il governatore Luca Zaia, mentre per l'opposizione giallorossa si tratta comunque di uno strumento «vecchio e inadeguato».

IL DIBATTITO

Il relatore zaiano Francesco Calzavara ha sottolineato che «la prossima Giunta potrà dare attuazione ai vari piani di secondo livello», riguardanti per esempio il trasporto pubblico locale e la mobilità ciclistica. «Strumenti attuativi con i quali i veneti percepiranno l'importanza del Prt». Ma per i pentastellati Erika Baldin, Jacopo Berti, Manuel Brusco e Simone Scarabel, «si continua a concentrarsi su opere come Tav, pesanti, costose e impattanti, quando ormai ovunque nel mondo si sperimentano tecnologie innovative». È secondo il correlatore dem Stefano Fracasso, restano irrisolte troppe questioni, dai project financing stradali al futuro del porto di Venezia: non sappiamo neanche se raggiungeremo la quota del 62% con la Valdastico Nord, la Valsugana o con il prolungamento dell'A27».

LE PROPOSTE

A proposito dell'autostrada Venezia-Belluno, è passato un ordine del giorno che impegna la Giunta a perseguire l'obiettivo di rendere gratuito il tratto da Treviso in su, malgrado le stilette fra schieramenti che si trovano nei ruoli opposti a Venezia e a Roma. Il testo è stato infatti proposto da Scarabel del M5s e condiviso da Andrea Zanoni del Pd, ma ha suscitato l'ironia di Riccardo Barbian della Lega: «Visto che al Governo ci siete voi, magari chiedete la liberalizzazione ad Atlantia mentre discutate della concessione...». Sintesi dell'azzurro Marino Zorzato: «Votiamo tutti a favore, ben sapendo che si tratta di una bufala». Via libera anche alla proposta di Stefano Casali (Fdi), ma sostenuta trasversalmente da tutti i veronesi, di potenziare l'aeroporto Catullo: «È inaccettabile che sia poco più che un magazzino per viaggiatori, la Regione deve pretendere che i soci investano almeno un decimo di quanto spendono per il veneziano Marco Polo». Avanti anche con l'idea di Massimo Giorgetti (Fdi) di coinvolgere taxi e noleggio con conducente «nel trasporto di disabili e anziani», mentre è stata respinta la richiesta di Piero Ruzzante (Leu) di «ripristinare immediatamente il distanziamento sociale all'interno dei mezzi pubblici».

Soddisfazione nel complesso è stata espressa da Confindustria Veneto: «Grazie a questo Piano il Veneto può diventare laboratorio di mobilità innovativa. Con una logica efficiente possiamo tornare attrattivi», ha commentato il presidente Enrico Carraro, annunciando che a ottobre nascerà la parte Nordest dell'Osservatorio territoriale infrastrutture.

Angela Pederiva
© RIPRODUZIONE RISERVATA



La rete

Completare l'Alta Velocità Unire mare, gomma e ferro

La prima strategia mira ad inserire l'area metropolitana diffusa del Veneto nella metropolitana d'Italia. Tre le azioni previste: completamento della linea Tav Milano-Venezia, ultimazione dell'alta velocità di rete sulla Venezia-Trieste e conclusione dell'alta velocità di rete lungo la Padova-Bologna.

Nel secondo disegno rientra il sostegno all'integrazione fra il trasporto via mare, gomma e ferro. Per questo si punta a completare l'asse ferroviario del Brennero, adeguare i binari ai servizi merci di standard europeo anche implementando i raccordi dell'ultimo miglio, sviluppare gli interporti e le piattaforme logistiche, migliorare l'offerta strategica dei porti di Venezia e Chioggia.



L'integrazione

Biglietto unico fra i mezzi e analisi della domanda

La terza strategia consiste nella realizzazione di infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale ed efficiente. Ecco allora il proposito di completare la rete della metropolitana veneta, velocizzare la linea Adria-Mestre, sviluppare le stazioni ferroviarie, realizzare l'integrazione tariffaria e cioè arrivare finalmente al biglietto unico fra i vari mezzi.

Quarta linea: efficientare e completare la rete stradale regionale. Le azioni programmate vedono l'analisi della domanda di trasporto e degli impatti delle nuove infrastrutture, un programma di manutenzione straordinaria per la viabilità di connessione e il miglioramento dell'accessibilità al sistema autostradale.



L'energia

Ricarica elettrica dei veicoli e sviluppo dell'idrogeno

Come quinta strategia, la Regione pensa di migliorare l'accessibilità delle aree turistiche. Come? Intervendo sulla viabilità di ingresso nei vari comprensori, migliorando il collegamento tra gli aeroporti e la rete regionale del trasporto, sistemando il terminal crocieristico di Venezia, sviluppando un piano di accesso alle colline del Prosecco di Conegliano e Valdobbiadene diventate patrimonio Unesco.

La sesta direttrice poggia sul supporto alla transizione energetica del trasporto verso la mobilità sostenibile. In programma ci sono così lo sviluppo di una rete di ricarica per veicoli elettrici privati e commerciali e la diffusione della mobilità ad idrogeno in particolare per il trasporto delle merci su strada.



Le tecnologie

Strade più intelligenti per passeggeri e merci

Strategia numero sette: promuovere e sostenere lo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità. Fra le azioni in agenda, figura la trasformazione in «smart road» degli assi della viabilità regionale primaria, in modo da favorire il trasporto «intelligente» di passeggeri e merci.

Ottava e ultima linea di intervento è quella che riguarda le strategie di governo, programmazione e controllo. Si pensa così di istituire o rivedere il ruolo delle società regionali per la gestione diretta di infrastrutture e servizi di interesse regionale, ma anche di costituire una struttura tecnica di piano e di redigere le linee-guida per la progettazione ambientale e paesaggistica e per la qualità architettonica delle infrastrutture.



La sicurezza

Infrastrutture a misura degli utenti più deboli

Come quinta finalità, il Piano si propone di «accrescere funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, tutelando maggiormente la mobilità debole e assicurando il monitoraggio e la manutenzione programmata delle reti e dei percorsi».

Al punto numero sei, l'intenzione della Regione è di «promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità, specie per l'accesso da parte dell'utenza ai servizi pubblici di trasporto», con un duplice scopo: «Da un lato, offrire migliori servizi e maggiore sicurezza ai cittadini e agli operatori. Dall'altro, promuovere la capacità imprenditoriale di centri di ricerca e società che operano in un mercato in rapida ascesa».



I costi

Efficientare la spesa e attrarre i capitali privati

Il settimo intendimento è quello di «completare ed efficientare la spesa pubblica per i trasporti e promuovere forme di finanziamento in grado di attrarre capitali privati». Fra i metodi indicati, c'è «l'analisi dei costi di produzione in rapporto ai ricavi da traffico e al grado di raggiungimento nella qualità dei servizi».

L'ottavo e ultimo obiettivo: «Sviluppare una nuova governance integrata della mobilità regionale. Rientra in tale contesto il sistema delle concessioni autostradali e della rete stradale ordinaria, la gestione della rete ferroviaria, il coordinamento del sistema degli interporti, il riordino nelle competenze del Trasporto pubblico locale». In base a questa struttura si passa dall'idea del «Piano-progetto» al concetto del «Piano-processo».