

VIABILITÀ-TRASPORTI

# L'assessore Lia Sartori illustra il Piano regionale Così si esalta il Veneto

SILVANO GORUPPI

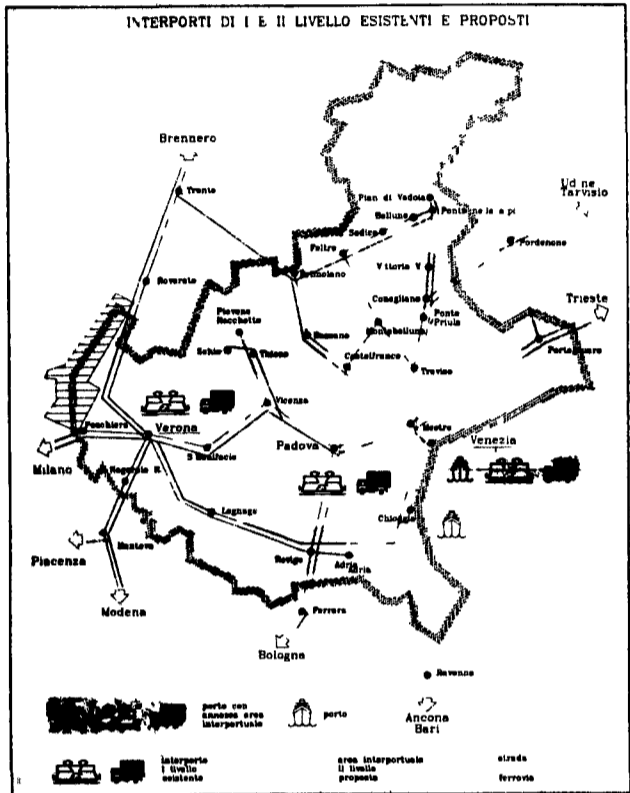
La Regione Veneto è stata la prima a predisporre il proprio Piano trasporti dopo l'approvazione del Piano nazionale. Si tratta di un importante documento politico programmatico che delinea le linee guida del settore verso il Duemila. Per saperne di più ci siamo rivolti all'assessore regionale alla Viabilità ed ai Trasporti, la socialista Lia Sartori, la quale sottolinea il fatto che esso è stato elaborato secondo l'impostazione e la filosofia del Piano generale dei trasporti ma calandolo nel concreto della realtà locale. Una realtà che ha visto crescere sia i traffici interni sia quelli di attraversamento. Dal 1980 ad oggi il livello di traffico sulla viabilità ordinaria è aumentato mediamente del 25% del 10% sulle autostrade e del 20% negli aeroporti. Tale crescita non è destinata a diminuire proprio per le caratteristiche del Veneto e per le prospettive che si aprono con gli sviluppi nei Paesi dell'Est. Il Veneto - dice Lia Sartori - è una regione con una mobilità interna molto accentuata e viva e in costante aumento.

Da noi però manca un grande effetto città. A Parigi e a Londra per esempio la periferia ha la stessa densità che c'è fra Venezia e Padova, fra Padova e Venezia, fra Venezia e Treviso. Eppure gli abitanti di tali città si sentono tutti fondersi tutti parigini. Perché questo? L'unica diversità tra le due situazioni è data dalla qualità del trasporto. Non ci si deve inoltre dimenticare che siamo la terza regione industriale d'Italia che importa più materie prime e semilavorati per esportare poi il 50% della nostra produzione. E siamo anche una regione che ha un primato molto importante: quello del turismo. Abbiamo le montagne, il mare, le terme, il lago di Garda, i centri storici. Venezia? È un turismo che in gran parte proviene dall'estero, utilizzando soprattutto l'auto, ma anche il treno.

Da molti anni il Veneto sopporta la domanda di trasporto con infrastrutture superate che hanno conosciuto solo adeguamenti deboli, inefficaci ed insufficienti e che costituiscono una vera strozzatura della mobilità e dell'economia. «Ci troviamo infatti - osserva l'assessore - ad avere strade di grande comunicazione che attraversano i centri urbani, traffico pesante che passa in mezzo alla gente. Allora, ciò che è in discussione non è solo il problema di vincoli per l'economia di difficoltà per un ulteriore sviluppo, ma è sul tappeto anche la qualità della vita della popolazione. Di fronte a questa situazione noi abbiamo fatto delle proposte che guardano sia verso l'esterno sia verso i problemi interni.

Queste secondo l'assessore regionale sono le grandi linee del Piano: privilegiare la ferrovia, differenziare i traffici pesanti di passaggio da quelli locali, rendere fluide tutte le possibilità di mobilità di trasporto all'interno del Veneto, potenziare e qualificare il trasporto pubblico locale. «Debbano inoltre essere completate - riprende Lia Sartori - alcune opere significative quali la "Romea commerciale" (di cui si ipotizza l'arrivo sull'asta idroviaria Padova Venezia) di collegamento con l'Emilia Romagna lungo una strada che porterebbe il traffico pesante verso l'interportualità e la portualità della regione. La Transpoliana, la Valsugana, la Pedemontana, la Feltrina, la strada della Val Belluna. Sempre a giudizio dell'assessore, bisogna inoltre predisporre uno studio di fattibilità per un valico minore con l'Austria attraverso il traforo del monte Cavallino con valenza soprattutto turistica.

«Abbiamo anche finanziato - dice l'assessore - uno studio per un collegamento ferroviario tra Calais e Dobbiaco, pur consapevoli che oggi le Ferrovie devono porsi delle priorità indiziate soprattutto all'assetto fondamentale della rete. Riteniamo in ogni caso che debba essere migliorata l'accessibilità a tutte le zone turistiche. Pensiamo inoltre che anche nella nostra regione sia arrivato il tempo di fornire un servizio di tipo metropolitano nell'area centrale veneta facente capo alle città di Padova, Mestre, Treviso e Venezia con le relative aste di adduzione e nell'area veronese per un servizio alla città ed alla cintura stessa. Ci auguriamo al riguardo che possa di venire presto operativa la convenzione per la metropolitana di superficie già pronta ma rimasta giacente in seguito al commissariamento dell'Ente Ferrovie dello Stato. Oltre a tutto ciò si pensa anche di salvaguardare e potenziare tutto il patrimonio ferroviario esistente specializzando in parte per le merci e avendo un certo riguardo verso i collegamenti con la montagna. «Certo - puntualizza Lia Sartori - non potremmo perdonarci tra vent'anni il taglio di un solo metro di ferrovia come oggi rimpiangiamo quelli rapidi mente eliminati negli anni 60. Infine l'impegno dell'Anas nel Veneto per la viabilità ordinaria e per quella minore dovrà essere rivolto nei prossimi anni soprattutto a liberare le città ed i centri veneti dai traffici pesanti che oggi li attraversano.



Piazzale Roma a Venezia. Secondo il Piano regionale i capoluoghi e i centri urbani più importanti in particolare dell'area centrale sono maturi per essere interconnessi tra loro con mezzi moderni di trasporto sul modello delle grandi capitali europee.

## Un binomio che corre sui binari.

OFFICINE DI CITTADELLA S.p.A.

GRUPPO FIREMA

## Luci ed ombre secondo la Cispel Giusto ruolo pubblico Resta il problema «fondi»

Luci ed ombre del Piano regionale dei Trasporti nell'analisi della Cispel Veneto. In una sorta di «decalogo» ogni comparto viene sezionato secondo quanto c'è e/o ci dovrebbe essere. Così, approvando l'impegno verso il trasporto pubblico e l'adozione di servizi ferroviari metropolitani, si sollevano dubbi sulle capacità finanziarie si suggeriscono correttivi e integrazioni.

FRANCO DE GRANDIS

In previsione dell'audizione da parte della Commissione consiliare regionale anche il competente organo della Cispel Veneto ha preso in esame il Piano dei Trasporti. Il giorno seguente, la delegazione Cispel formata dal sottoscritto vicepresidente dal presidente della CTT Adnaro Goldin dal presidente della CTV Ottorino Fongher e dal vicepresidente della Commissione trasporti Gianni Vianello ha esposto i temi sollevati nel corso della riunione tenuta a Padova che si possono sintetizzare in dieci punti.

1) Si esprime un giudizio positivo sugli obiettivi generali del piano e su quelli specifici relativi al trasporto pubblico locale (soprattutto dove si parla di adeguare la dimensione e la struttura dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale alle accresciute esigenze quantitative e qualitative della domanda - «diffondere su tutto il territorio i servizi di trasporto pubblico locale nelle forme e modi più opportuni».

2) Si sottolinea l'antitesi tra gli obiettivi proposti e il quadro legislativo finanziario nazionale (assai penalizzante per le aziende e soprattutto per l'utenza) nonché tra gli stessi obiettivi e il disimpegno finanziario della Regione Veneto.

3) È molto utile l'integrazione tra FS e trasporto extraurbano si fa presente la difficoltà di prendere decisioni con crederia da parte delle Aziende di trasporto pubblico locale e delle stesse autorità di bacino.

in un quadro di incertezza delle scelte dei flussi di finanziamento e dei tempi di realizzazione degli interventi da parte delle FS.

Sono comunque necessari regimi di convenzione con le FS soprattutto in fase transitoria riguardanti l'integrazione di servizi e tariffe e a questo proposito è necessario un ruolo di coordinamento della Regione e delle autorità di bacino.

4) Servizio Ferroviario metropolitano regionale è di grande utilità nel quadro dell'offerta di servizi se viene realizzato bene in forma coordinata si sottolinea l'opportunità di un'esclusione alla zona Veneta Venezia (comprovata dalle analisi nelle modalità compiute per i piani di Bacino).

5) Trasporto Urbano dato che il massimo di congestione si riscontra nelle città e nella fascia suburbana si evidenzia la necessità di un salto di qualità nell'offerta globale di servizio. Per le città del Veneto con le loro dimensioni medie e i loro problemi urbanistici e i loro centri storici si ritiene che vada promossa l'adozione di sistemi innovativi sul modello delle città europee più avanzate, soprattutto francesi e tedesche come la tramvia moderna con mezzi capaci silenziosi a trazione elettrica.

Tali innovazioni devono essere adottate in un quadro di integrazione globale dell'offerta di servizi (dalle FS all'extraurbano fino alle linee di raccolta e distribuzione).

Per realizzare tutto questo data l'insufficienza dei fondi previsti nei d.d.l. nazionali occorre un ruolo attivo della Regione Veneto e degli Enti Locali per finanziare progetti qualificati.

Anche per i Piani Urbani del traffico occorre un intervento di stimolo per una pronta ed efficace realizzazione.

6) Zone a domanda globale è utile la determinazione di parametri atti ad una omogenea determinazione sono utili convenzioni con privati per gestire linee secondarie mantenendo la titolarità delle aziende pubbliche (sull'esempio di esperienze compiute in Emilia e in Lombardia).

7) Linee interregionali è urgente dopo le modifiche del quadro legislativo il finanziamento della Regione per le Aziende già pesantemente penalizzate nel passato.

8) Costi standardizzati, il Piano rimane sul generico. Oggi il «CS» è solo un numero privo di trasparenza nella sua determinazione il suo valore troppo basso emerge più dalle difficoltà finanziarie (tagli al Fondo Nazionale Trasporti) che dall'analisi dei costi medi. Si rileva poi come nel caso in cui i costi effettivi superano i costi standardizzati e contemporaneamente i ricavi effettivi superano i ricavi previsti il fatto che i contributi siano dati tenendo conto delle differenze tra costi standardizzati e ricavi effettivi non stimoli le aziende ad aumentare gli incassi per non diminuire i contributi.

9) Riparto dei fondi nel piano non si tiene conto delle ultime innovazioni legislative (interviene il numero dei passeggeri e non solo i km).

10) Turismo si rileva come tale attività sia complementare al servizio di linea utile al bilancio delle aziende, con una funzione catalizzatrice del mercato. Ecco perché si vende alle Aziende Pubbliche il diritto alle «partecipazioni» e si chiede alla Regione di svolgere un ruolo attivo.