

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

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 zalamo 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». E secondo il correlatore dem Stefano Fracasso, restano irrisolte troppe questioni, dal project financing stradale al futuro del porto di Venezia: non sappiamo neanche se raggiungeremo la provincia di Trento con la Valdstico 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 Zanon del Pd, ma ha suscitato l'ironia di Riccardo Barbisan della Lega: «Visto che al Governo ci siete voi, magari chiedete la liberalizzazione ad Atlantia mentre discutete 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 logistica 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

Il Gazzettino,
15 luglio 2020,
pg 12

Nordest



INCHIESTA DI FIDELI PER IL PRTE
Un libro è stato fatto per far vedere
quello del Covid. E così Gabriele Amadio
dona la ristampa dei fondi. Un
la Regione ama la scena che non è più.

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
Crescono le opere di recupero italiani e cinesi

Il turismo
Succede una crisi della regione dell'ambiente

La sicurezza
Infrastruttura a misura degli utenti più deboli

I costi
Efficientare le opere e attirare i capitali privati

La rete
Completare l'alta velocità. L'alta velocità, gestione e costi

L'integrazione
Riduzione costi e i mezzi di analisi della domanda

L'energia
Ricerca elettrica dei costi e sviluppo dell'itinerario

La tecnologia
Strade più intelligenti per passeggeri e veicoli