

VIABILITA'

Con il referendum sulla viabilità si intende affrontare un tema di scottante attualità, relativo al nostro modello di sviluppo ed ai suoi effetti più negativi per la salute e per il territorio. L'attuale pianificazione in materia ha esageratamente promosso il traffico veicolare, trascurando sistemi di trasporto alternativi e determinando un generale peggioramento della cosiddetta "qualità della vita" in tutti i centri, grandi o piccoli, della nostra Regione.

"Volete che sia abrogata la legge regionale 20 maggio 1985, n.22, dal titolo "Piano Regionale delle opere di viabilità", avente per oggetto i contenuti e le procedure di formazione del Piano regionale delle opere di viabilità da inserire organicamente nell'ambito del Piano generale dei trasporti, nonché la disciplina delle specifiche competenze in materia di opere di viabilità, degli interventi esecutivi della Regione in materia di viabilità, dell'esecuzione delle opere di viabilità e delle forme di finanziamento delle opere di viabilità"?"

Con l'abrogazione della Legge regionale 22/85, decadrebbero i criteri che determinano gli interventi di realizzazione, completamento ed ammodernamento della viabilità regionale, le norme per i programmi di attuazione e gli aggiornamenti finanziari annuali, la possibilità che il piano di viabilità possa essere considerato Variante al Piano Urbanistico Regionale, l'organismo del CO.RE.VI. (COMitato REGIONALE per la VIabilità), a cui è affidato il compito di coordinare lo sviluppo della viabilità, la programmazione degli interventi e l'individuazione delle scale di priorità; inoltre verrebbero abrogate tutte le norme riguardanti le convenzioni con l'ANAS, l'affidamento in concessione ad imprese private ed i criteri di contribuzione per gli Enti Locali in merito alle opere di viabilità.

Tutto ciò, dal punto di vista pratico, significa che dovranno essere rivisti tutti i criteri e le previsioni di spesa che sorreggono le opere di viabilità in progetto, ma, certamente, l'importanza di un eventuale bocciatura del Piano è ben maggiore dell'obiettivo specifico del quesito proposto.

Infatti il piano della viabilità si raccorda al piano integrato dei trasporti, nel quale sono compresi interventi riguardanti il settore ferroviario, il cabotaggio, il traffico aereo, tutti settori fortemente penalizzati dal deciso privilegio di cui ha sempre più goduto il settore dello sviluppo della viabilità stradale e del trasporto su gomma. Con il risultato di allontanarsi decisamente dai criteri che ispirano il sistema dei trasporti nei Paesi del Centro Europa, sicuramente i più avanzati

sia dal punto di vista dell'efficienza, sia da quello della lotta all'inquinamento.

Inoltre, il fatto che il Piano di viabilità si basi su una cieca concezione dello sviluppo esclusivamente al servizio del traffico motorizzato, è facilmente riscontrabile analizzando e confrontando i dati riguardanti la previsione di aumento del traffico (e quindi la necessità o meno di nuove infrastrutture) contenute nelle tabelle del Piano dei Trasporti rispetto a quello delle opere di viabilità: sinteticamente, esse dimostrano di quanto siano gonfiate le previsioni contenute in quest'ultimo, rispetto ai dati storici ed alle previsioni riscontrabili nel primo.

Ma i contrasti fra il Piano di viabilità e quello dei trasporti non si limitano alle cifre; nella Legge che si intende abrogare, infatti, non sono nemmeno previste opere contenute invece nel Piano dei trasporti, con una perdita di comprensione globale degli interventi che poi si vanno concretamente a realizzare, man mano che si scende a scala provinciale o comunale.

In questo modo, anche per l'assenza di una Valutazione d'Impatto Ambientale complessiva, vengono costruite delle vere e proprie assurdità, dei "mostri d'asfalto" praticamente paralleli come nell'esemplare situazione riscontrabile fra i caselli di Udine Nord ed Udine Sud, dove, fra autostrada a 3 corsie e superstrada adiacente si è realizzata la più colossale "barriera architettonica" di tutta la Regione o come nel caso della strada provinciale per Sedegliano (sempre a Udine), progettata sul prolungamento

di via Cadore, che andrebbe a correre quasi perfettamente in parallelo tra la strada statale Udine- Codroipo e quella Udine-Spilimbergo: come dire una strada per ogni livello amministrativo.

Le conseguenze dell'incessante privilegio del trasporto privato motorizzato su gomma rispetto a quelli alternativi (incentivazione del trasporto pubblico, di quello ferroviario, marittimo, delle piste ciclabili,...) sono evidenti, e tutte a scapito della salute, della qualità della vita e dell'ambiente: l'inquinamento dell'aria nelle città e nel territorio regionale è in continua crescita; lo dimostrano i dati, ormai inconfutabili, dello stato di salute dei nostri boschi e gli alti tassi di incremento delle morti o delle malattie croniche all'apparato respiratorio che si registrano nelle varie provincie (in quelle di Gorizia e Trieste sono fra i più alti d'Italia!).

Il traffico veicolare contribuisce con oltre il 52% delle emissioni di ossidi di azoto (sul totale di quelli prodotti complessivamente in Regione), con il 91% degli ossidi di carbonio e con l'87% dei Composti Organici Volatili (cancerogeni). Negli ultimi 25 anni, la quantità di ossidi di azoto nel Friuli Venezia Giulia è praticamente quintuplicata.

Ma altri aspetti ancora andrebbero segnalati, relativamente agli impatti sull'ambiente, come, ad esempio, la sottrazione di suolo fertile all'agricoltura, (un doppio binario ferroviario occupa un terzo dello spazio di una sede autostradale), l'impermeabilizzazione del suolo con conseguenze negative sugli acquiferi e

quindi sulla capacità di ricarica delle falde sotterranee, il maggior consumo energetico del trasporto su gomma, che è circa il triplo di quello su ferrovia....

L'abrogazione del Piano regionale della viabilità significa, allora, rimettere in discussione i principi alla base dell'attuale gestione di tutto il sistema dei trasporti nel Friuli Venezia Giulia, per pervenire ad una riformulazione dei vari piani di settore alla luce di nuovi criteri e con l'obiettivo di tutelare prima di tutto la salute e la sicurezza dei cittadini, nonché di ridurre quanto più possibile lo spreco di risorse e materie prime naturali, incentivando il risparmio energetico e limitando l'inquinamento atmosferico.