

1. LA PIANIFICAZIONE INFRASTRUTTURALE REGIONALE

- 1.1 Dal vecchio al nuovo Piano Triennale
- 1.2 La programmazione comunitaria
 - 1.2.1 La Relazione sulla Coesione della Commissione Europea
 - 1.2.2 Il Documento Strategico Regionale (DSR)
 - 1.2.3 Il Libro Bianco “La Politica Europea dei Trasporti”
 - 1.2.4 La rete Transeuropea dei Trasporti
- 1.3 La programmazione nazionale e regionale
 - 1.3.1 La normativa successiva al Piano Triennale 2002-2004
 - 1.3.2 Il quadro della programmazione regionale
 - 1.3.2.1 Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS)
 - 1.3.2.2 Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF)
 - 1.3.2.3 Il Programma di Governo per l’XIII^a Legislatura
 - 1.3.3 I Piani di settore
 - 1.3.3.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTRC)
 - 1.3.3.2 Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PTRV)
 - 1.3.3.3 Il Piano Triennale regionale della rete viaria (PTR)
- 1.4 La pianificazione di altri soggetti
 - 1.4.1 Il Piano decennale e triennale di ANAS S.p.A.
 - 1.4.2 I Piani delle Società Autostradali
 - 1.4.3 I Piani di Coordinamento Provinciali (PTCP)

2. IL RUOLO DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE NELLO SVILUPPO ECONOMICO REGIONALE .

- 2.1 Le relazioni tra sistema infrastrutturale e sistema economico
- 2.2 L’economia delle infrastrutturazioni

3. L’INCIDENTALITA’ STRADALE QUALE STRUMENTO DI ANALISI DELLE ESIGENZE INFRASTRUTTURALI

- 3.1 Una nuova cultura della sicurezza stradale nelle politiche europee
- 3.2 Le strategie per la sicurezza in Italia
- 3.3 La politica per la sicurezza stradale nel Veneto
- 3.4 Il monitoraggio per la pianificazione degli interventi
- 3.5 L’analisi dei dati dell’incidentalità stradale
- 3.6 L’incidentalità stradale nel Veneto
 - 3.6.1 I valori assoluti e percentuali
 - 3.6.2 L’analisi degli indicatori
 - 3.6.3 L’analisi in relazione agli ambiti stradali
 - 3.6.4 L’analisi degli incidenti per provincia

- 3.6.4.1 L'analisi dei principali indicatori per provincia
- 3.6.4.2 L'indicatore incidenti per abitante
- 3.6.4.3 Il parco veicolare circolante

4. LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE

5. IL PIANO TRIENNALE 2002-2004

- 5.1 Le linee d'azione e le risorse disponibili
- 5.2 La costituzione di Veneto Strade S.p.A.
- 5.3 Il recupero manutentivo della rete stradale in gestione a Veneto Strade S.p.A.
 - 5.3.1 Le risorse per le manutenzioni straordinarie e le somme urgenze
 - 5.3.2 Le strategie delle attività di manutenzione della rete viaria
 - 5.3.3 I servizi all'utenza come strumento di gestione
- 5.4 Gli interventi infrastrutturali di adeguamento dell'esistente e le nuove realizzazioni
 - 5.4.1 L'attività di progettazione
 - 5.4.2 Lo stato di attuazione del PTR 2002-2004 per provincia
 - 5.4.2.1 La provincia di Belluno
 - 5.4.2.2 La provincia di Padova
 - 5.4.2.3 La provincia di Rovigo
 - 5.4.2.4 La provincia di Treviso
 - 5.4.2.5 La provincia di Venezia
 - 5.4.2.6 La provincia di Verona
 - 5.4.2.7 La provincia di Vicenza
- 5.5 Altri strumenti di programmazione di interventi
 - 5.5.1 Le opere complementari a nuovi assi stradali
 - 5.5.1.1 Le opere complementari al Passante di Mestre
 - 5.5.1.2 Le opere complementari all'Autostrada A28

6. IL NUOVO PIANO TRIENNALE 2006-2008


- 6.1 Lo scenario di riferimento delle esigenze
- 6.2 Gli aspetti progettuali
- 6.3 La metodologia di analisi delle priorità
- 6.4 Le risorse disponibili
 - 6.4.1 Gli indirizzi per il soddisfacimento del fabbisogno
 - 6.4.2 Il riparto delle risorse per settori di intervento

- 6.4.3 Il riparto delle risorse per provincia
- 6.4.4 Il livello progettuale disponibile
- 6.4.5 Le modalità per l'aggiornamento del Piano

Appendice

Interventi triennio 2006-2008

La provincia di Belluno
La provincia di Padova
La provincia di Rovigo
La provincia di Treviso
La provincia di Venezia
La provincia di Verona
La provincia di Vicenza



LA PIANIFICAZIONE
INFRASTRUTTURALE REGIONALE

1.LA PIANIFICAZIONE INFRASTRUTTURALE REGIONALE

1.1 Dal vecchio al nuovo Piano Triennale

Il Piano Triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria è lo strumento di programmazione regionale previsto dalla L.R. n. 11/2001, per l'adeguamento della rete viaria trasferita dallo Stato, nell'ambito del decentramento amministrativo, ai sensi dell'articolo 101 del D.L.vo 112/1988. L'art. 92 della L.R. n. 11/2001 prevede che sulla rete viaria trasferita la Regione provveda alla programmazione pluriennale degli interventi, coordinata con le previsioni della pianificazione territoriale regionale e provinciale, e sulla base delle risorse finanziarie disponibili. Il successivo art. 95 prevede quindi che il Consiglio Regionale provveda, sentita la Conferenza permanente Regione-Autonomie locali, sulla base delle risorse finanziarie annualmente assegnate alla Regione per gli interventi di gestione, adeguamento e sviluppo della viabilità, ad approvare il "Piano Triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria", aggiornato in ragione dell'evoluzione degli stati di fabbisogno; tale piano è adottato dalla Giunta Regionale d'intesa con le Province. Il primo Piano Triennale 2002-2004, è stato approvato con provvedimento n. 60 del 24 luglio 2002 del Consiglio Regionale.

Il secondo PTR, Piano Triennale 2006-2008, si presenta rispetto al quadro della pianificazione infrastrutturale, in una posizione organicamente definita dalle norme attualmente in vigore, in uno scenario evolutivo della programmazione di riferimento.

In questo contesto il Piano Triennale si confronta necessariamente con il quadro programmatico già definito, ma anche con quello in fase di sviluppo. L'assetto programmatico è di seguito richiamato nella più recente versione, nella sequenza di scala territoriale ed istituzionale, con riferimento anche alla politica e programmazione europea. L'intreccio dei

diversi livelli di programmazione, evidente anche nei richiami delle note, comporta un processo di revisione ed adeguamento in un continuo aggiustamento di riferimenti normativi e strumenti.

1.2 La programmazione comunitaria

1.2.1 La Relazione sulla Coesione della Commissione Europea

La Regione non opera in un sistema chiuso, bensì al centro di un articolato sistema di attori, a ciò abilitata dalla evoluzione della legislazione, in particolare sulla programmazione.¹ Agli strumenti “interni”, nazionali e regionali, si accompagna infatti la Programmazione Comunitaria, sia quella in atto, che quella proiettata dal 2007 al 2013.

Il 18 febbraio 2004 la Commissione Europea ha adottato la terza “Relazione sulla coesione” che costituisce il punto d’arrivo del dibattito sul futuro della politica regionale, elemento portante della costruzione europea, assieme al mercato unico e all’unione monetaria. La terza Relazione contiene le priorità ed i principali elementi del nuovo sistema di attuazione dei programmi di nuova generazione in conformità con le linee guida generali stabilite nella proposta, anch’essa avanzata dalla Commissione, sulle prospettive finanziarie per il periodo 2007-2013.

L’impostazione data dalla Commissione ha ottenuto unanime consenso da parte degli Stati membri, delle Regioni e delle organizzazioni non governative nel maggio del 2004. Le “linee guida” contenute nella terza Relazione sulla coesione sono state successivamente introdotte nella bozza dei nuovi Regolamenti dei fondi strutturali per il periodo 2007 - 2013, del luglio 2004.

La proposta legislativa della Commissione si articola su cinque Regolamenti, di cui tre riguardano le modalità di funzionamento dei Fondi

¹ (Programma di Governo VIII Leg. – Introduzione)

coinvolti (FESR, FSE, Fondo di Coesione), uno è il Regolamento generale del Consiglio che dovrà sostituire il Regolamento n. 1260/99 e che stabilisce le disposizioni comuni per le tre fonti di finanziamento delle azioni strutturali nel periodo 2007-2013, e l'ultimo costituirà la base giuridica per l'utilizzo di un nuovo strumento per la cooperazione territoriale a disposizione delle organizzazioni regionali e locali.

Questa nuova architettura normativa si caratterizza anzitutto per un forte approccio strategico: è previsto, infatti, un triplice livello di programmazione.

Il Consiglio dell'Unione europea fissa gli orientamenti strategici della coesione economica sociale e territoriale all'interno di un quadro di intervento dei Fondi. Ciascuno Stato Membro traduce gli orientamenti comunitari in un Quadro di Riferimento Strategico Nazionale sulla base del quale sono predisposti Programmi Operativi regionali e tematici.

Successivamente all'approvazione dei nuovi Regolamenti da parte del Parlamento europeo e del Consiglio, il Consiglio adotterà gli "Orientamenti strategici della Comunità per la Coesione". Su tale base gli Stati Membri definiranno i "Quadri Strategici Nazionali" (QSN) propedeutici alla nuova generazione di "Programmi Operativi". In particolare il QSN, seguendo le priorità della Commissione europea fissate negli Orientamenti strategici, descriverà in modo sintetico la strategia dello Stato membro e i principali interventi che ne derivano, costituendo il quadro programmatico per l'elaborazione dei Programmi Operativi regionali o settoriali.

Il dibattito sulla proposta di nuovi regolamenti è stato affidato, a livello nazionale, al "Gruppo di Contatto Stato-Regioni sulla politica di coesione post 2006" (GdC).

Il GdC è stato infatti costituito per promuovere una cooperazione interistituzionale tra Stato e Regioni. In particolare le attività del GdC hanno portato alla predisposizione delle "Linee guida per l'elaborazione del Quadro Strategico Nazionale per la politica di coesione 2007-2013", per le quali è stata acquisita l'intesa, ai sensi della L. n.131/2003, nel

corso della Conferenza unificata Stato-Regioni del 3 febbraio 2005 in vista della successiva approvazione in sede CIPE.

Le “Linee Guida” prevedono la preparazione da parte di ogni Regione di un Documento Strategico Regionale nel quale vengono descritte e motivate le priorità regionali in relazione ad alcuni profili strategici, come ad esempio le priorità di intervento e gli obiettivi di competitività. Tali Documenti redatti dalle Amministrazioni Centrali e dalle Regioni costituiranno, assieme agli Orientamenti strategici comunitari approvati dal Consiglio, la base per il confronto Stato-Regioni, la cui sintesi consentirà la stesura del QSN, che a sua volta sarà attuato dai singoli Programmi Operativi regionali o settoriali.

1.2.2 Il Documento Strategico Regionale (DSR)

Il Documento Strategico Regionale approfondisce l'analisi del contesto regionale e gli scenari previsivi e, sulla base della programmazione regionale generale e di settore, propone degli obiettivi per quanto riguarda innovazione e società dell'informazione, mobilità, occupazione e accessibilità, ambiente, cooperazione territoriale europea².

Il Documento Strategico Regionale Veneto, è stato presentato al Tavolo di Partenariato nel mese di ottobre 2005, e successivamente adottato dalla Giunta regionale con deliberazione nel mese di novembre 2005³. Il recente documento DSR analizza il contesto generale e gli ambiti specifici, tra i quali in particolare l'accessibilità. Anche in questa sede viene evidenziato il grande rilievo del tema della mobilità nel Veneto, come elemento di disagio, poichè, rileva il documento, “il vantaggio competitivo derivante al Veneto dalla particolare posizione geografica all'interno dello spazio europeo, rischia di essere depauperato in mancanza di interventi

² (Documento Strategico Regionale – Premessa)

³ (Documento Strategico Regionale – sito Regione Veneto, Segreteria Generale della Programmazione).

che consentano di superare i limiti dell'attuale sistema infrastrutturale regionale". Il problema viene ricondotto "all'evidente squilibrio esistente fra il continuo incremento del traffico e la capacità di assorbimento della rete, ... e alla sostanziale coincidenza fra direttrici di transito dei flussi di scambio, originati da e per il Veneto, e dei flussi di attraversamento, con il reticolo viario percorso dalla mobilità intraregionale, ovvero alla mancanza di collegamenti interni fra nodi urbani del territorio veneto".⁴

Le scelte programmatiche in atto conseguentemente riguardano "il miglioramento della mobilità mediante un incremento quantitativo dell'offerta infrastrutturale..., la riorganizzazione del sistema viario di collegamento interno alla regione, finalizzato a congiungere i nodi urbani ..." fornendo "ai traffici locali una viabilità interna alternativa e non commista ai grandi traffici di interesse nazionale ed internazionale". Riguardano infine la redistribuzione modale che vada in direzione di una maggiore sostenibilità della mobilità.

In particolare vengono individuate le direttrici di viabilità e le aree territoriali su cui concentrare l'attenzione, "distinguendo interventi ai quali è demandato il compito di potenziare i collegamenti della regione con le grandi direttrici di traffico internazionale da interventi aventi lo scopo di facilitare i collegamenti interni"⁵.

In merito alla priorità stabilita dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) nell'ambito dell'obiettivo, che interessa il Veneto, "Competitività regionale e occupazione", tra gli obiettivi specifici relativi all'accessibilità si richiama la "riorganizzazione dei flussi mediante un potenziamento delle reti", tramite la definizione di "un sistema viario di collegamento interno alla regione separato dalle grandi direttrici di afflusso e deflusso dei transiti nazionali ed internazionali al territorio regionale. La necessità infatti non è

⁴ (Documento Strategico Regionale – Analisi di contesto – 1.1.2.4 Accessibilità).

⁵ (Documento Strategico Regionale – Le scelte programmatiche in atto – 1.2.2.4 Accessibilità)

solo fluidificare la viabilità di attraversamento ma anche di fornire alla viabilità interna dei percorsi alternativi ai corridoi...”. Obiettivo fondamentale è anche quello di favorire una adeguata integrazione intermodale tramite la “creazione di una capillare rete di accesso alle stazioni ferroviarie”.⁶

Come specificazione di priorità il documento si limita a tracciare elementi caratterizzanti la finalità specifica: innalzare il grado di accessibilità esterna ed interna. A tal fine per la mobilità delle persone le priorità riguardano anche la definizione di piani urbani di mobilità in un’ottica di area vasta; il potenziamento del trasporto pubblico locale in una logica intermodale; una attenta attività urbanistico-pianificatoria che possa limitare la necessità di spostamenti, ovvero renderli più scorrevoli e meno problematici; una forte integrazione tra piani della mobilità e piani urbanistici; lo sviluppo di una rete di servizi di trasporto pubblico locale integrato per favorire una mobilità sostenibile delle persone, anche con la disincentivazione dell’uso dell’auto privata mediante la ridefinizione degli accessi ai centri urbani e alla localizzazione e disponibilità di parcheggi.

Per la mobilità delle merci vengono individuati due ordini di priorità: una riguarda il potenziamento dell’accesso alle piattaforme logistiche, l’altra peraltro connessa, il conseguimento di una cooperazione territoriale transfrontaliera rendendo maggiormente accessibili i porti dell’alto Adriatico ai paesi dell’arco alpino orientale.⁷

Come sinteticamente riportato il DSR approfondisce l’analisi del contesto regionale e gli scenari di previsione e propone obiettivi sulla base della programmazione regionale e del confronto con quella nazionale. Questi livelli di programmazione sono a loro volta regolati da specifiche norme ed articolati in diversi strumenti, che hanno subito nel più recente periodo

⁶ (Documento Strategico Regionale – Obiettivi della strategia regionale per la programmazione 2007-2013 – 3.2.4 Accessibilità).

⁷ (Documento Strategico Regionale –Priorità di intervento – 4.2.4 Accessibilità).

alcune significative innovazioni, in particolare in ambiti direttamente attinenti il settore della mobilità ed il sistema delle relative infrastrutture.

1.2.3 Il Libro Bianco “La Politica Europea dei Trasporti”

Il Libro Bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”, adottato nel settembre 2001, costituisce un riferimento strategico fondamentale per ogni politica regionale di settore. In effetti con questo documento la Commissione Europea ha proposto una serie di misure volte al riequilibrio tra i vari sistemi di trasporto, all’ eliminazione delle strozzature e al miglioramento della qualità dei trasporti per gli utenti. Gli orientamenti strategici a lungo termine dell’Unione Europea in materia di trasporti possono essere così sintetizzati:

- a) riequilibrare i modi di trasporto, ed in particolare migliorare la qualità del trasporto su strada, rilanciare le ferrovie, sostenere la realizzazione di nuove infrastrutture;
- b) eliminare le strozzature della rete transeuropea, promuovendo la costituzione di corridoi prioritari per le merci e di una rete veloce per i passeggeri, e l’adozione di piani di gestione del traffico sui principali assi stradali;
- c) fare degli utenti il fulcro della politica dei trasporti, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza stradale (diminuzione numero di morti lungo le strade, armonizzazione delle regole che disciplinano controlli e sanzioni, elaborazione di una lista dei punti particolarmente pericolosi sugli assi transeuropei, ecc.), la consapevolezza dei costi del trasporto, diritti e doveri degli utenti.

Il “Libro Bianco” persegue quindi, come obiettivo di fondo, la realizzazione e la gestione in sicurezza di una rete transeuropea dei trasporti, priva di discontinuità e di strozzature, tra i differenti modi. Sul territorio nazionale questo obiettivo riguarda dunque i corridoi plurimodali e le loro connessioni con i nodi infrastrutturali che ne costituiscono gli sbocchi (portuali, aeroportuali, intermodali). Il “Libro Bianco” è soltanto una prima

tappa e la politica dei trasporti come tale è soltanto un elemento della risposta. La sua riuscita presuppone anche azioni complementari in altri settori e l'adozione di misure coerenti facenti capo alle politiche nazionali e regionali.

1.2.4 La rete Transeuropea dei Trasporti

Il Consiglio Europeo di Essen del 1994 aveva lanciato il progetto TEN-T (Trans-European Network Transports) per rispondere alla necessità di un sistema di trasporti e di una rete di infrastrutture plurimodali efficiente, tale da facilitare la circolazione delle merci e delle persone nonché di ridurre la perifericità di alcune zone dell'Unione particolarmente svantaggiate.

La base legale dell'azione comunitaria in materia di reti transeuropee è individuabile nel Trattato UE. Ai sensi del titolo XV del trattato, l'Unione europea concorre allo sviluppo di reti transeuropee quali elemento chiave della creazione del mercato interno e del rafforzamento della coesione economica e sociale. Questo sviluppo comprende l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti. Le reti transeuropee sono presenti in tre settori di attività, tra queste le TEN-Trasporti (TEN-T): comprendono grandi progetti prioritari che concernono il trasporto su strada e quello combinato, le vie navigabili e i porti marittimi nonché la rete europea dei treni a grande velocità. Anche i sistemi intelligenti di gestione dei trasporti rientrano in questa categoria (tra cui il progetto Galileo di posizionamento geografico via satellite).

Tre decisioni del Consiglio e del Parlamento europeo definiscono le linee guida per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (RTE-T):

- Decisione n. 1692/96/CE del 23 luglio 1996
- Decisione n. 1346/2001/CE del 22 maggio 2001
- Decisione n. 884/2004/CE del 29 aprile 2004.

La decisione n. 1692/96 del Parlamento europeo e del Consiglio costituisce un quadro generale di riferimento del settore della rete

transeuropea dei trasporti, delineando gli obiettivi, le priorità e le grandi linee d'azione della politica seguita dall'Unione in tema di infrastrutture di trasporto. Tali orientamenti sono finalizzati ad attuare progetti di interesse comune, volti a garantire la coerenza, l'interconnessione e l'interoperabilità della rete transeuropea dei trasporti, nonché l'accesso a tale rete.

Gli Stati membri sono considerati i soggetti principali responsabili per la realizzazione della rete, da completarsi con il supporto finanziario dell'Unione solo nei casi specificati. In tale decisione erano stati individuati 14 progetti cui il Consiglio europeo di Essen del 1994 aveva attribuito particolare importanza.

La decisione n. 1346/2001/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ha apportato alcune modifiche relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna ed ai terminali intermodali, nonché al progetto autostrada Lisbona – Valladolid. Grazie a tale decisione viene enfatizzata la dimensione multimodale della rete. L'orizzonte temporale previsto in tale decisione per portare a termine le opere di infrastruttura programmate era stato fissato per il 2010. I lavori, tuttavia, non sono avanzati rapidamente così come era stato previsto al momento del lancio delle TEN. La crisi dei progetti TEN è stata attribuita essenzialmente a fattori di natura finanziaria e di scelte dei diversi paesi membri che privilegiano l'utilizzo delle poche risorse disponibili per progetti di carattere nazionale piuttosto che in progetti transfrontalieri.

La Commissione ha deciso, pertanto, di avviare una fase di revisione della politica delle reti transeuropee che avrebbe dovuto tener conto anche delle problematiche dell'allargamento e delle tendenze di cambiamento osservate nei flussi di traffico internazionale.

Nel 2003, si è pertanto affidato al gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea di trasporti Van Miert l'incarico di formulare nuove proposte in linea con il libro bianco sulla politica europea per i trasporti per il 2010.

La decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che tiene conto delle considerazioni dello studio del gruppo ad alto livello, definisce la situazione attuale della politica TEN-Trasporti:

- il limite temporale entro il quale concludere i progetti è spostato dal 2010 al 2020;

- viene presentato un elenco di 30 progetti prioritari adattato alle dimensioni dell'Unione allargata che, oltre ad includere i 14 progetti individuati nella decisione n. 1692/96/CE, comprende le autostrade del mare ed il progetto di navigazione satellitare Galileo;

- gli Stati membri dovranno attuare la valutazione ambientale dei piani e dei programmi in conformità della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente al fine di garantire, tra l'altro, un coordinamento adeguato, di evitare la duplicazione degli sforzi e di realizzare una semplificazione e accelerazione dei processi di pianificazione per i progetti e i corridoi transfrontalieri;

- si crea una rete transeuropea delle "autostrade del mare" che intende concentrare i flussi di merci su percorsi logistici basati sulla modalità marittima con lo scopo di ridurre la congestione stradale e di migliorare l'accessibilità delle aree insulari e periferiche. Le autostrade del mare potranno includere il trasporto combinato di merci e persone, a condizione che le merci rivestano un ruolo predominante;

- i progetti prioritari individuati vengono dichiarati "di interesse europeo". L'introduzione di tale concetto implica un trattamento prioritario per quanto concerne le procedure finanziarie e di autorizzazione e concentra su tali progetti le risorse disponibili tramite i diversi strumenti finanziari comunitari previsti per le reti.

Il costo totale di realizzazione della rete transeuropea di trasporto, compresi i progetti di interesse comune non classificati come prioritari (ma

escluso l'importo necessario per realizzare le autostrade del mare, non ancora noto), corrisponde a 600 miliardi di Euro.

L'esecuzione dei progetti prioritari dovrebbe consentire risparmi di tempo per un valore di 8 miliardi di Euro l'anno, contribuire a ridurre l'aumento dell'inquinamento dovuto ai trasporti, favorire un assetto territoriale equilibrato e migliorare il potenziale di crescita dell'Unione europea.

I progetti TEN-T riguardano il sistema regionale Veneto in modo diretto (Corridoio V, Corridoio VIII) ed indiretto, ed in questo rapporto si concretizza una relazione tra le grandi opere ed i territori attraversati, che evidenzia sia la funzione di servizio ai grandi transiti continentali, sia la funzione strutturante dei sistemi locali che con i corridoi instaurano relazioni di reciprocità. Se sulla politica di corridoio una regione può esercitare una opzione non decisiva, sulla costruzione delle reti locali il compito regionale è irrinunciabile.

In questa ottica si muove la politica regionale attraverso diversi strumenti di programmazione e di pianificazione di settore, consapevole che il valore aggiunto territoriale determinato dalla presenza di grandi opere è in gran parte legato alla capacità di regia regionale nella organizzazione delle ricadute locali dei grandi transiti.

1.3 La programmazione nazionale e regionale

1.3.1 La normativa successiva al Piano Triennale 2002-2004

Con riferimento alla normativa promulgata successivamente all'adozione del primo "Piano Triennale di interventi per l'adeguamento della rete ", di particolare rilievo risulta in ambito statale, per il riferimento programmatico nel sistema infrastrutturale della mobilità, l'approvazione della Legge n. 443 del 21 dicembre 2001, detta "legge obiettivo", modificata ed integrata dalla Legge n. 166 del 20 agosto 2002. Questa legge ha comportato, tramite gli organismi e le forme di accordo normate, l'individuazione delle

infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.

Al Primo Programma, approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, ha fatto seguito la sottoscrizione dell'Intesa Generale Quadro del 24 ottobre 2003, prevista dall'art. 13 della L. n.166/2002, che nel riconoscere il carattere di preminente interesse nazionale delle infrastrutture a rete individuate in territorio veneto dal programma approvato dal CIPE, ammette inoltre che tale programma non esaurisce gli obblighi nei confronti delle criticità infrastrutturali della Regione Veneto, avviando conseguentemente l'individuazione di opere aggiuntive di interesse regionale per le quali concorre l'interesse nazionale.

In ambito regionale, particolarmente rilevante è l'approvazione della L.R. 35 del 29 novembre 2001, che fissa Nuove Norme sulla Programmazione, programmazione che la Regione assume come metodo di intervento in concorso con lo Stato e gli enti locali, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e cooperazione, per l'attuazione dell'azione politica ed amministrativa regionale. Il processo di programmazione si fonda su una serie di strumenti e più precisamente sul Programma Regionale di Sviluppo (PRS), sui Piani di settore, sul Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF), sui Piani di Attuazione e Spesa (PAS) e sui Bilanci pluriennali e annuali.

Di analogo rilievo è la più recente L.R. n. 11/2004 "Norme per il Governo del Territorio" che stabilisce criteri, indirizzi, metodi e contenuti degli strumenti di pianificazione territoriale, che si articolano in:

- Piani Territoriali Regionali di Coordinamento (PTRC);
- Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP);
- Piani di Assetto Territoriali (PAT);
- Piani di Assetto del Territorio Intercomunali (PATI).

La norma si inserisce nel processo di rinnovamento delle forme di governo del territorio avviando una nuova stagione nella pianificazione territoriale, che introduce uno sdoppiamento della pianificazione con una componente

strategica (PAT), che ha come scopo la tutela del territorio, ed una componente operativa, il Piano degli Interventi (PI), che ha come obiettivo la flessibilità degli strumenti di pianificazione.

In precedenza, nel filone del processo di decentramento amministrativo, avviato ai sensi del D.L.vo n. 112/98, con la L.R. n. 11/2001, che si mantiene come il riferimento normativo per il trasferimento di competenze in materia di viabilità dallo Stato alla Regione Veneto, era stata approvata la L.R. n. 15 del 09/08/2002, in materia di autostrade e strade a pedaggio regionali, di finanza di progetto e di procedure per la realizzazione di progetti infrastrutturali individuati come strategici dalla Giunta Regionale. Tale norma dispone, nell'ambito della programmazione regionale, sulle procedure delle relative infrastrutture ricadenti sul territorio della regione e inserite nel sistema viario di interesse regionale.

In considerazione poi degli effetti operativi concreti per l'attuazione del Piano Triennale, è da citare anche la L.R. n. 27 del 7/11/2003 che detta disposizioni generali in materia di lavori pubblici di interesse regionale, che arricchisce il quadro nazionale successivo alla L. n. 109/1994 e s.m.i. ed ai suoi regolamenti di attuazione.

Con D.Lgs. 12 aprile 2006 n° 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione della direttiva 2004/17/CE e 2004/18/CE", il diritto dei contratti pubblici si è arricchito di un nuovo strumento.

Nato su impulso delle Direttive Europee tende ad adottare le preesistenti regole a quelle della sfera U.E., contemporaneamente rivisitando norme ritenute obsolete, riorganizzando in un unico codice la previgente ricca normativa nazionale. Peraltro ridefinendo il quadro di competenze legislative statali e regionali, genera una situazione di oggettiva incertezza ed apre una inevitabile fase di coordinamento tra la legislazione regionale ed il nuovo Codice.

1.3.2 Il quadro della programmazione regionale

1.3.2.1 Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS)

Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS), di cui alla L.R. n. 35/2001, contiene le indicazioni e gli strumenti per governare le “discontinuità” tra il passato ed il futuro e affronta le questioni più rilevanti, enucleando i nodi salienti su cui agire per il futuro della nostra regione. E’ uno strumento di conoscenza e di definizione strategica di lungo periodo formulato dalla Giunta con il metodo della concertazione con i vari soggetti pubblici e privati, in cui si individuano le linee fondamentali dell’attività regionale nel campo economico, sociale e territoriale.

Il PRS, in tale processo di rinnovamento e riqualificazione dell’attività, costituisce il fulcro dell’azione, avendo a monte la definizione delle nuove regole (legge regionale di programmazione n. 35/2001) e a valle il processo di attuazione, formalmente costituito da una serie di strumenti, tra cui il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF), i Piani di Attuazione e Spesa (PAS), e di procedure (monitoraggio e valutazione).

Secondo il PRS 2005⁸, adottato dalla Giunta Regionale del giugno 2005, l’attività di pianificazione del territorio è finalizzata a consentire uno sviluppo socio-economico compatibile con il rispetto e la valorizzazione delle risorse disponibili e prevede che tale obiettivo generale debba necessariamente essere conseguito attraverso azioni finalizzate a:

- razionalizzare l’utilizzo della risorsa “suolo”, eliminando i fenomeni di diffusione insediativa e crescita spontanea;
- ridurre la congestione stradale che caratterizza gran parte del territorio regionale;
- aumentare l’accessibilità delle diverse aree del territorio regionale;
- impedire una ulteriore erosione del paesaggio storico e delle risorse naturalistiche;

⁸ (PRS 2005 – 2.1.3. gli obiettivi della programmazione regionale).

- valorizzare il patrimonio architettonico e paesaggistico presente;
- valorizzare l'uso agro-ambientale del suolo e fare in modo che la ruralità e i prodotti locali, la qualità della vita, il tempo libero, il turismo e lo sport possano formare gli elementi di un nuovo rapporto tra cittadini e agricoltura nella pianificazione e nell'uso del territorio.

Nello specifico sistema infrastrutturale per la mobilità il PRS 2005⁹ rileva in particolare che la “rinnovata” centralità geo-economica del Veneto, nei rapporti tra l'UE e l'Europa dell'Est, e tra l'UE ed i Paesi della costa meridionale del Mediterraneo, determina importanti conseguenze sull'economia e sul sistema regionale dei trasporti, rendendo il Veneto oggetto di crescenti flussi di scambio e transito. Questi flussi e l'accresciuta mobilità in ambito regionale hanno evidenziato i limiti del sistema infrastrutturale regionale, ereditato senza variazioni dall'epoca precedente, che condiziona la mobilità delle persone e delle merci, generando sia per le collettività che per le aziende venete aumenti dei costi di produzione rispetto alle concorrenti (sia nazionali che estere) localizzate al di fuori dei confini regionali. Tale situazione implica la necessità di intervenire distinguendo tra strategie di lungo periodo ed emergenze di breve periodo, e individua le seguenti priorità:

- la gestione della domanda di trasporto, ovvero gestione delle emergenze;
- gli interventi di lungo periodo;
- i corridoi pan-europei;
- una rete logistica regionale efficiente;
- la riorganizzazione del trasporto pubblico locale.

⁹ (PRS 2005 – 2.3 Il sistema infrastrutturale per la mobilità)

1.3.2.2 Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF)

Il Documento di Programmazione Economica Finanziaria (DPEF) è un atto d'indirizzo per l'attività di governo della Regione, degli enti, delle aziende e delle agenzie regionali, per l'anno successivo, costituendo momento di sintesi e di formulazione di eventuali azioni correttive. Il DPEF 2005, approvato dal Consiglio Regionale nel novembre 2005, è stato prodotto nel momento di passaggio politico istituzionale tra due legislature e si caratterizza per il collegamento che opera con il PRS 2005 e con il documento preliminare del PAS del febbraio 2005, costituendo quella continuità di strumenti di programmazione in considerazione della validità degli scenari e complessivamente dell'impianto delle azioni¹⁰. In analogia alle politiche in altri settori, anche per quella nell'ambito della viabilità il DPEF 2005 descrive gli obiettivi per gli anni 2005-2006, elenca le attività realizzate, descrive le principali criticità con alcune proposte di risposta. In generale prevede una serie di interventi infrastrutturali tesi al raggiungimento di una maggiore efficienza complessiva del sistema viario regionale, indicando quali obiettivi principali:

- l'integrazione al sistema della rete primaria;
- il potenziamento della rete ferroviaria e stradale sulle direttrici dei corridoi pan-europei;
- l'ottimizzazione delle condizioni di circolazione sulla viabilità ordinaria e il decongestionamento nei centri urbani;
- l'attuazione di sistemi di monitoraggio ed informativo sul traffico;
- l'avvio di un processo di miglioramento della sicurezza stradale per la riduzione degli incidenti;
- l'esecuzione di interventi tesi alla messa in sicurezza di strade urbane ed extraurbane ed alla moderazione del traffico in funzione

¹⁰ (DPEF 2005 – Premessa).

del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) istituito dalla L. n. 144/1999¹¹.

1.3.2.3 Il Programma di Governo per l'XIII^a Legislatura

Il Programma di Governo per l'VIII^a Legislatura approvato con DGR n.1548 del 21/06/2005 manifesta, in questo contesto, la continuità con l'azione svolta e con la programmazione avviata nel quinquennio precedente, in particolare con il Programma Regionale di Sviluppo (PRS). Nello stesso tempo ammette che la consapevolezza delle modificazioni in corso, del quadro generale e della società veneta, richiede una adeguata capacità di risposte tempestive con specifiche politiche di settore¹². Riguardo al Sistema infrastrutturale per la mobilità, in questa prospettiva di continuità assecondata all'evoluzione in atto, il programma, in una visione strategica rivolta al sistema dei Corridoi Europei, alla rete autostradale e ferroviaria, nazionale e regionale, ed alla logistica portuale, aeroportuale ed interportuale, indica politiche infrastrutturali sui diversi sistemi di trasporto, su gomma e su ferro, privato e collettivo. In particolare, nel più specifico sottosistema della viabilità, evidenzia la necessità di reperire ulteriori risorse, aggiuntive rispetto al già approvato Piano di Interventi (PI) sulla rete viaria di secondo livello, indicando una prima linea di indirizzi, sia in merito alla territorialità degli interventi, sia in merito alla funzionalità degli stessi in termini di sicurezza della circolazione e protezione dei centri urbani, nonché di accessibilità alla rete primaria autostradale¹³. La visione del programma è sostenuta da un assetto programmatico, finanziario e pianificatorio, che si situa nel nuovo quadro normativo di riferimento.

¹¹ (DPEF 2005 – La viabilità).

¹² (Programma di Governo VIII^a Leg. – Introduzione).

¹³ (Programma di Governo VIII^a Leg. – 2.2 Il sistema infrastrutturale per la mobilità).

Il programma di Governo prevede lo sviluppo e l'approvazione, nelle versioni aggiornate¹⁴, di Piani di Settore che definiscono gli obiettivi specifici e gli strumenti programmati, nonché gli aspetti amministrativi e normativi per la realizzazione di servizi od opere da parte sia di soggetti pubblici che privati anche in un rapporto di compartecipazione finanziaria e gestionale pubblico-privato.

1.3.3 I Piani di settore

1.3.3.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTRC)

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), in coerenza con il programma regionale di sviluppo (PRS), indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione.

Il PTRC costituisce il “supporto territoriale” delle scelte e degli strumenti regionali di programmazione economica e sociale.

La versione approvata nel 1992, descrive l'assetto territoriale e urbano della regione come una struttura “reticolare”, in cui si distinguono:

- il sistema metropolitano centrale che comprende, in quella interpretazione, cinque città (Venezia, Mestre, Treviso, Padova e Vicenza) e i territori di influenza;
- il sistema veronese, che mantiene una sua specifica identità e configurazione e costituisce la cerniera nei confronti delle direttrici ovest e nord;
- l'area pedemontana, che si costituisce a sua volta come sistema reticolare, sia pure con gradi di complessità, rango e autonomia minori.

Il Documento rileva, quindi, che il modello spaziale del Veneto, che ha costituito per decenni un punto di forza del sistema socio-economico regionale, presenta una serie di diseconomie e di costi esterni. L'aspetto

¹⁴ (Programma di Governo VIII^a Leg. – Introduzione)

più immediatamente visibile è costituito dalla congestione dovuta all'uso estensivo, e non sempre razionale, della risorsa "territorio" e al sistema delle infrastrutture regionali.

La Regione Veneto ha avviato l'iter di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, il cui documento programmatico, redatto nel 2004, si presenta come nuovo e rinnovato strumento di governo del territorio regionale, di possibili scenari futuri e di guida alla pianificazione strategica di lungo termine.

La fase del contenimento di uno sviluppo economico "senza regole e senza progetto", tipico degli anni '80, è oggi sostituita dalla necessità di dare "ordine al già formato" raccordando i "pieni e i vuoti", di organizzare le reti di città per dare a queste maggiore competitività, ma anche per meglio valorizzare i rapporti di cooperazione e competizione tra le aree e i sistemi territoriali confinanti.

Le nuove strategie di pianificazione del territorio tendono a superare l'impostazione "dirigistica", di un piano come strumento di vincolo, che ha caratterizzato l'azione del fare urbanistica nel passato. Si tende quindi a superare una visione regolamentare di "imposizione e controllo", per assumere un "carattere contrattuale", capace di vincolare e orientare le componenti sociali verso una visione comune.

In questa logica il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) deve essere interpretato "oltre l'ordinario", ossia come una struttura finalizzata a supportare il processo di decisione. Le garanzie per una corretta pianificazione non stanno più nel percorso di redazione e successiva approvazione del piano, ma nella partecipazione e gestione di questo. Tra le nuove aree tematiche da affrontare attraverso il PTRC figurano la distribuzione territoriale dei distretti produttivi e il sistema dei grandi centri commerciali, la rete delle infrastrutture innovative (isole telematiche, l'SFMR, etc.), la dimensione logistica dei "portali regionali"

(Quadrante Europa, porto di Venezia, ZIP di Padova, aeroporti di Venezia e Verona, ecc.).

Accanto al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, l'attività di pianificazione ad area vasta della Regione è rivolta alla redazione dei Piani d'Area, strumenti di articolazione del PTRC, che hanno assunto il carattere di "approfondimenti progettuali" di aree o problemi rilevanti per il territorio regionale¹⁵.

1.3.3.2 Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRTV)

Il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto, presentato nel novembre 2004 e adottato dalla Giunta Regionale nel giugno 2005, prende spunto dalla considerazione che rispetto alla fine degli anni '80, all'epoca in cui il primo PRTV fu adottato "sulla scorta degli indirizzi del precedente Piano Generale dei Trasporti (PGT) e delle indagini specificamente condotte in ambito regionale, lo scenario regionale ha subito delle sensibili mutazioni che appartengono ormai ad una problematica ben presente e percepita a tutti i livelli dalla comunità regionale. Prende atto che il tema della mobilità è assunto a problema principale per i cittadini, per le imprese e per le amministrazioni locali che, a vario titolo, collaborano nella politica dei trasporti..."¹⁶.

L'obiettivo prioritario è l'adozione di un Piano Regionale dei Trasporti aggiornato alle attuali esigenze della realtà socio economica regionale, nel rispetto del Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica¹⁷.

Sviluppo interno e crescita delle relazioni esterne hanno conferito al Veneto una nuova centralità geografico-economica che ha evidenziato i

¹⁵ (PRS 2005 2.1.1 sintesi)

¹⁶ (PRTV novembre 2004 Premessa 1.2).

¹⁷ (PRTV novembre 2004 Premessa 1.6).

limiti del sistema infrastrutturale ereditato dall'epoca precedente e del quadro di relazioni in cui esso si iscriveva. Questo duplice approccio, dei rapporti esterni e dell'organizzazione interna, rappresenta la costante di tutta la strategia della mobilità regionale:

- colmare il gap infrastrutturale che penalizza il Veneto e il Nord-Est nelle sue relazioni transalpine con l'Europa, con ciò valorizzando anche il ruolo della costa più settentrionale del Mediterraneo, il litorale alto adriatico;
- mettere in rete il sistema dei servizi alla mobilità intra-regionale, di persone e di merci, secondo standard più elevati di efficienza e di connettività, paragonabili alle regioni centro europee con cui esiste un rapporto di collaborazione-competizione¹⁸.

Sia le caratteristiche strutturali della domanda che le sue tendenze evolutive più recenti, come l' aumento dei flussi con l'esterno e la crescita della mobilità interna, indicano che la risposta attesa non può limitarsi ad una pura politica incrementale dell'infrastruttura, ma deve dotarsi di una vera e propria visione di sistema, in cui l'innovazione offerta sia all'altezza della qualità della nuova domanda emergente. L'obiettivo è pervenire ad un sistema organizzato in un continuo-spaziale e funzionale dove gli interscambi di rete o di modalità avvengono secondo una logica condivisa da parte delle diverse reti, e dunque dei rispettivi decisori e gestori. Le decisioni concernenti la mobilità e le infrastrutture riguardano infatti ben quattro livelli istituzionali: Stato, Regioni, Province e Comuni; e altrettante modalità: gomma, ferro, acqua e aria.

E' evidente come questa pluralità di competenze e di scale di intervento non debba tradursi in una ridondanza contraddittoria di indirizzi, programmi e azioni tra loro indipendenti. La forma specifica del Piano Regionale dei Trasporti è quella di un quadro chiaro e documentato delle tematiche regionali attinenti la mobilità, al quale fare riferimento nella

¹⁸ (PRTV novembre 2004 Premessa 1.7).

produzione di programmi, leggi, finanziamenti, progetti, accordi, e quanto altro costituisce l'apparato strumentale e operativo dei poteri locali.

All'interno di questa strumentazione va inserita l'azione dei livelli sottordinati, cui è demandato il compito di operare su spazi più limitati o su segmenti di rete, ma con strumenti molto più operativi se non direttamente gestionali, e dunque con un riscontro molto più diretto sulla natura della domanda e sull'efficacia dell'offerta.

Il quadro che ne esce è di natura chiaramente interattiva, esattamente l'opposto cioè di una produzione di scelte gerarchiche a cascata, e il piano medesimo si presenta come un processo che prevede strumenti di monitoraggio di sistema, quale forma istituzionale per relazionarsi all'insieme delle attività avviate e alle reazioni espresse da parte della domanda, con possibilità di retro azione sugli enunciati stessi di piano, con eventuali procedimenti di rettifica o di modifica dell'apparato di decisioni intraprese. Al tempo stesso, è compito del piano concepire e avviare percorsi decisionali dotati di tutta la necessaria flessibilità perché non accada che la procedura della decisione adottata possa compromettere l'obiettivo finale della strategia perseguita. Un piano quindi che si offre in prima istanza come occasione organizzata e documentata di riflessione generale sul settore della mobilità, per poi costituire lo strumento per il monitoraggio e l'interazione con l'evoluzione del sistema medesimo nel corso del tempo¹⁹.

¹⁹ (PTRV novembre 2004 Premessa 1.7)

1.3.3.3 Il Piano Triennale regionale della rete viaria (PTR)

Il Piano Triennale regionale 2006-2008, costituisce un ulteriore quadro di programmazione degli interventi sulla rete viaria, tenuto conto delle mutate situazioni territoriali, e di mobilità in particolare, nonché della evoluzione del quadro della pianificazione nazionale e regionale.

In effetti il PTR 2002-2004, come riferimento pianificatorio principale rimandava al Piano Regionale dei Trasporti approvato dal Consiglio Regionale nel 1990 ed agli indirizzi della Giunta Regionale del 1999 per la redazione del Nuovo Piano Regionale dei Trasporti, oltre ad una serie di accordi quadro tra Regione e Stato e con le Regioni e Province autonome confinanti, stipulati entro la primavera del 2001: Accordo Quadro tra Governo e Regione del 09/08/01, Accordo con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia del 21/01/1998, Accordo con la Provincia Autonoma di Trento del 21/05/01, Intesa Istituzionale di Programma del 09/05/01, da attuarsi attraverso Accordi di Programma Quadro (APQ).

Inoltre si richiamava agli indirizzi e alle direttive del Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato nel marzo 2001, ed alle previsioni del Piano Triennale ANAS 2001-2003, approvato nel maggio 2001.

Questi atti allo stato attuale, pur mantenendosi di riferimento per l'attuazione delle relative previsioni, sono superati da un complesso normativo, nazionale e regionale, e da specifiche pianificazioni di settore ed accordi istituzionali, successivamente intervenuti, che incidono profondamente sulla nuova pianificazione degli interventi sulla rete viaria.

Il Piano Triennale 2006-2008, tiene quindi conto dei riferimenti normativi e programmatici che definiscono un quadro già approvato, ed anche dei riferimenti programmatici, non ancora definitivamente approvati, ma che hanno avuto, nel recente periodo, comunque un certo grado di avanzamento che ne consente, come evidenziato, un coerente richiamo.

1.4 La pianificazione di altri soggetti

1.4.1 Il Piano decennale ANAS S.p.A.

Il D.Lgs n. 143/1994 demanda al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti l'approvazione dei piani pluriennali di viabilità, su conforme parere del CIPE. Nel marzo 2005 il CIPE si è espresso in merito al Piano Pluriennale di Viabilità Nazionale, ovvero Piano Decennale della Viabilità, 2003-2012, previo parere della Conferenza Unificata, Stato-Regioni, dell'ottobre 2004, redatto sulla base di una ultima direttiva ministeriale dell'agosto 2003.

Il riferimento strategico è costituito dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) approvato nel marzo 2001, che definisce tra l'altro il quadro delle priorità nell'ambito della rete stradale nazionale SNIT.

La pianificazione decennale costituisce riferimento per la pianificazione triennale dell'ANAS S.p.A. la cui selezione degli interventi avviene in coerenza con il PGTL e con gli strumenti di programmazione Comunitaria ed, in particolare, con il Programma Operativo Nazionale del settore dei Trasporti (PON).

Gli obiettivi strategici dell'ANAS sono la soluzione dei nodi delle aree metropolitane, il collegamento della rete nazionale con le reti trans-europee, il miglioramento dei livelli di servizio, sicurezza e compatibilità ambientale delle infrastrutture.

1.4.2 I Piani delle Società Autostradali

Le Società Concessionarie dell'ANAS, operanti nel Veneto sono la Società Autovie Venete S.p.A., che gestisce la tratta di A4 da Trieste a Mestre, la A23 Palmanova Udine, e la A 28 da Portogruaro-Pordenone-Conegliano, la Società delle Autostrade di Venezia e Padova che gestisce la tratta di autostrada A4 da Mestre a Padova e la bretella di collegamento della A4 con l'aeroporto Marco Polo, la Società Autostrade Brescia-Verona-Vicenza-Padova che gestisce la corrispondente tratta di A4 e la A31

Valdastico, la Società Autostrada del Brennero che collega la A1 con il confine di Stato e attraversa il Veneto nel tratto veronese, la Società Autostrade per l'Italia che gestisce la A13 da Bologna a Padova e la A 27 da Mestre a Longarone.

La programmazione degli interventi è regolata per le concessionarie da specifici Piani Finanziari convenzionati con la Concedente ANAS S.p.A. I piani vigenti, precedenti al 2000 ed eventualmente seguiti da atti aggiuntivi o autorizzazioni preliminari, sono in fase più o meno avanzata di revisione ed aggiornamento, in particolare nella pianificazione degli investimenti per l'adeguamento della rete autostradale nel territorio veneto.

Oltre a ciò le stesse Società Concessionarie o direttamente, ovvero tramite Società strumentali appositamente costituite, talora assieme ad altri soggetti imprenditoriali e finanziari, hanno avviato in territorio veneto importanti procedimenti per interventi infrastrutturali sulla rete stradale primaria mediante Finanza di Progetto.

La rete risultante, con i suoi nodi e raccordi, costituisce l'ossatura primaria di riferimento del sistema infrastrutturale territoriale veneto.

1.4.3 I Piani di Coordinamento Provinciali (PTCP)

Il piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP), previsto dalla L.R. 11/2004 è lo strumento di pianificazione provinciale che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio, in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali. Attualmente le Province stanno affrontando le preliminari redazioni del nuovo strumento di pianificazione territoriale. Lo scenario pianificatorio previgente si collocava in un sistema di governo regolamentato dalla L.R. 61/95, che a scala Provinciale prevedeva la Redazione di Piani Territoriali Provinciali (PTP) indicando e coordinando obiettivi da perseguire nella gestione, trasformazione e tutela del territorio. Questi piani rimangono

quindi la produzione compiuta più recente dello scenario pianificatorio di questa scala.

IL RUOLO DELLE
INFRASTRUTTURE VIARIE NELLO
SVILUPPO ECONOMICO REGIONALE

2. IL RUOLO DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE NELLO SVILUPPO ECONOMICO REGIONALE

2.1 Le relazioni tra sistema infrastrutturale e sistema economico

Una rete infrastrutturale adeguata alle necessità di movimentazione di persone e merci è uno dei requisiti principali per la crescita di un territorio, inteso sia come componente fisica (suolo, insediamenti e infrastrutture) sia come componente relazionale (società, economia e cultura). Elevati livelli di congestione, infatti, determinano costi elevati per il sistema economico e sociale che si ripercuotono sulla competitività, sulla qualità dell'ambiente e della vita, sulla capacità di attrarre investimenti, sugli standard di sicurezza.

Il ruolo delle infrastrutture di trasporto come elemento di competitività di una regione è diventato, negli ultimi anni, uno dei filoni di ricerca più studiati dagli economisti e rappresenta oggi uno dei temi più discussi dai responsabili della politica economica. In particolar modo, le ricadute positive generate dalle infrastrutture sui tassi di crescita spiegano l'attenzione che i responsabili della politica economica riservano a questo elemento di attrattività del cosiddetto "sistema regione". Ne consegue che un miglioramento nella dotazione e nell'efficienza di infrastrutture concorre a promuovere lo sviluppo dell'economia regionale. Questa correlazione tra sistema economico e sistema dei trasporti appare evidente considerando il primo come generatore della domanda di trasporto e il secondo come un insieme di costi, opportunità che incidono sulla competitività relativa dei diversi settori dell'attività economica e sulle loro convenienze localizzative. Le relazioni tra sistema economico e sistema infrastrutturale permettono, attraverso investimenti mirati e programmati, di allargare le opportunità del mercato del lavoro, di attrarre investimenti produttivi, di migliorare l'immagine delle aree. Il territorio, di conseguenza, viene ad assumere un ruolo sempre più centrale, e la capacità di questo di attrarre investimenti, o

di conservare quelli già esistenti, dipenderà dalle sue peculiari caratteristiche e dall'abilità di sviluppare le attuali mancanze.

In un'economia cosiddetta globale, le aree caratterizzate da una migliore accessibilità verso la localizzazione dei fattori produttivi e dei mercati di riferimento sono, a parità di condizioni, più produttive e competitive rispetto alle aree remote e isolate. Per accessibilità si intende l'efficacia di un sistema infrastrutturale rispetto alle esigenze di mobilità dell'utenza, in termini di localizzazione di un'area nei confronti delle altre. Possiamo quindi considerarla un indicatore che prende in considerazione sia le caratteristiche della rete infrastrutturale, sia le attività e le opportunità che la rete stessa permette di raggiungere. Non bisogna dimenticare che una migliore accessibilità permette agli attori locali di raggiungere più facilmente i mercati esterni, ma allo stesso tempo li sottopone alle spinte competitive provenienti dall'esterno.

Sotto il profilo delle possibilità offerte ai decisori pubblici in termini di valutazione della programmazione degli interventi di pianificazione, importanti riflessioni derivano dai risultati delle analisi econometriche e statistiche volte alla misurazione del legame tra sistema dei trasporti e sistema economico. Innanzitutto va evidenziato come i modelli econometrici consentano di individuare delle elasticità positive della produttività, sia per i singoli settori (agricoltura, industria e servizi) sia nel complesso, rispetto alle dotazioni infrastrutturali e ai livelli di accessibilità. Inoltre, i valori delle elasticità mettono in evidenza anche come, da un lato, l'accessibilità abbia un peso maggiore rispetto alla dotazione di infrastrutture; dall'altro, l'articolazione multimodale dei modelli (strada, ferro, mare e aria) abbia permesso di evidenziare il maggiore impatto degli interventi nel settore stradale sui livelli di produttività totale e settoriale.

E' confermata quindi l'ipotesi che per avere effetti positivi sul sistema economico si deve agire principalmente sul miglioramento dell'accessibilità stradale; ossia, sul livello di efficienza del trasporto stradale, piuttosto che sul livello dello stock di infrastrutture stradali.

Questo obiettivo può essere raggiunto direttamente, per mezzo di uno scenario di adeguamento dell'offerta della rete viaria, oppure indirettamente, attraverso un opportuno mix di politiche trasportistiche volte al controllo della mobilità, in modo da favorire un contenimento dei fenomeni di congestione.

La Camera di Commercio di Venezia ha dimostrato, attraverso lo studio "L'incidenza del sistema dei trasporti sui livelli di sviluppo socio – economici", del Gennaio 2003, l'applicabilità e le relative potenzialità del Sistema di Supporto delle Decisioni (DSS), strumento in grado di quantificare gli impatti sui livelli di sviluppo territoriale generati da variazioni di dotazione infrastrutturale e di efficienza del sistema dei trasporti.

La ricerca ha proposto un esercizio di simulazione facendo riferimento alla necessità di colmare il gap infrastrutturale del Veneto realizzando quelle infrastrutture stradali che costituiscono, ormai da tempo, dei colli di bottiglia dello sviluppo economico regionale.

La simulazione effettuata consente di apprezzare come, a fronte sia della particolare situazione di congestione della rete viaria nell'area centrale del Veneto, sia della distribuzione territoriale degli interventi presi in esame:

- lo scenario considerato sia caratterizzato da un'elevata efficienza dato che, la rimozione dei "colli di bottiglia" permetterà di ottenere miglioramenti di accessibilità più che proporzionali rispetto ai livelli di dotazione infrastrutturale;
- le province che traggono maggiori benefici in termini di accessibilità sono proprio quelle dell'area centrale, in particolare Treviso e Venezia (ciò accade poiché tali unità territoriali sono gravate da un elevato livello di congestione);
- per quanto riguarda la produttività totale e settoriale, la provincia di Treviso manifesta benefici più elevati rispetto alle altre province venete. Un gruppo di altre province (Venezia, Padova, Vicenza e Belluno) dimostrano un incremento di produttività compreso tra 1 e 2 per cento;

mentre, le province di Verona e Rovigo risentono in maniera contenuta gli effetti dello scenario infrastrutturale;

- l'agricoltura sia caratterizzata da incrementi di produttività più consistenti rispetto agli altri settori a seguito della maggior incidenza del costo di trasporto fra i costi totali di produzione.

La teoria economica e le sue applicazioni, in sintesi, mostrano come il capitale pubblico influenzi la crescita economica attraverso la riduzione dei costi di produzione, l'aumento della produttività dei fattori privati e gli spillovers. Il miglioramento delle infrastrutture di trasporto determina una riduzione dei costi d'interazione fra gli attori economici localizzati in punti diversi dello spazio economico, ovvero agevola il superamento della barriera imposta dallo spazio al movimento di persone e cose e allo scambio di beni, servizi ed informazioni. Questi effetti diretti sugli attori si ripercuotono sull'intero funzionamento dei mercati in cui ciascun agente scambia i beni e i servizi di cui è titolare.

2.2 L'economia delle infrastrutturazioni

Atteso il beneficio sul sistema economico dato da un miglioramento dell'assetto infrastrutturale della mobilità, è pure da esplicitare il rapporto con il sistema economico delle attività di trasformazione delle infrastrutture: si tratta di indagare sulla relazione delle attività correlate alla trasformazione del sistema della mobilità con il mondo dell'economia.

Non v'è dubbio che nel sistema consolidato della finanza delle opere finalizzate al sistema della mobilità, il criterio utilizzato è quello di destinare risorse pubbliche per la realizzazione di interventi, derivate in generale dalla fiscalità, ed in particolare di risorse ordinarie, ovvero di risorse espressamente finalizzate al riequilibrio economico e sociale del Paese e tra queste quelle derivate dai fondi comunitari o nazionali per le aree sottoutilizzate.

Questo schema, del tutto prevalente, risente peraltro delle oscillazioni della disponibilità di risorse pubbliche e della efficienza delle relative

strutture organizzative, anche queste peraltro condizionate da limiti imposti sui relativi costi. In una fase di contenimento della spesa pubblica, quindi, si investe meno sulle opere pubbliche e ancor meno sulle strutture di gestione. Di conseguenza il beneficio atteso dal sistema economico generale in conseguenza ad un nuovo assetto infrastrutturale, non si concretizza, generando un sostanziale impoverimento dell'economia. Impostare il "mercato" delle costruzioni delle reti di trasporto sui soli fondi pubblici e quindi sulla loro oscillazione e progressiva perdita di valore, genera, e mantiene, un assetto di persistente crisi e allontana gli esiti di soddisfacimento della domanda di adeguamento e potenziamento delle reti infrastrutturali della mobilità.

A scala nazionale gli investimenti pubblici hanno seguito l'evoluzione dell'economia e l'espansione delle spese di investimento è stata spesso impiegata quale misura per rilanciare lo sviluppo del PIL : nel secolo scorso dopo la crescita dei primi anni cinquanta, e quella sostenuta durante le crisi petrolifere mondiali dei primi anni settanta ed ottanta, si è assistito ad una progressiva riduzione della spesa pubblica dai primi anni novanta, con un minimo storico nel 1995, dopo di che è iniziato un lento incremento, ma non consistente in rapporto al PIL.

In questo scenario, oltre alla funzione equilibratrice proveniente dal governo di questi fenomeni da parte dei soggetti istituzionali, che in genere tende comunque a forzare l'attribuzione di risorse pubbliche, è possibile e necessario recuperare altre fonti di sostegno, anche finanziario, alle politiche di potenziamento del sistema infrastrutturale, dal mondo economico privato, quale volano del proprio sviluppo. L'evidente disparità tra le risorse attualmente disponibili ed il fabbisogno finanziario complessivo connesso alla realizzazione delle opere inserite nei programmi, sottolinea la necessità di reperire risorse addizionali, derivate da supporti finanziari diversi da quelli pubblici.

In tale contesto trovano opportunità di diffusione modelli innovativi di finanziamento delle infrastrutture, in particolare quelli impostati sulla collaborazione tra settore pubblico e settore privato.

In effetti l'approccio imprenditoriale delle attività dei diversi settori della economia, il primario, il secondario ed il terziario, può trovare utile sviluppo anche nel sistema delle infrastrutture di uso pubblico. Le forme di cooperazione tra le strutture pubbliche e le imprese per il finanziamento, la costruzione, il rinnovamento, la gestione e la manutenzione di infrastrutture, già trovano attuazione nel settore dei trasporti, consentendo realizzazioni con miglior rapporto qualità/prezzo e mantenendo gli obiettivi di pubblico interesse.

Non si tratta solo di operazioni di supporto al settore pubblico in situazioni di restrizioni di bilancio, assicurando il contributo di finanziamenti privati, ma di iniziative che beneficiano del "know-how" e dei metodi di funzionamento del settore privato nelle attività di pubblico interesse; di iniziative che presuppongono un plusvalore reale rispetto ai contratti tradizionali; di iniziative che vanno in generale inquadrare nell'evoluzione del ruolo dello Stato nella sfera economica, da operatore diretto a organizzatore, regolatore e controllore. E' chiaro che si tratta anche di regole, di chiarezza giuridica, di concorrenza effettiva, di preciso quadro contrattuale nei suoi aspetti finanziari, attuativi, di controllo e di ripartizione dei rischi.

Le modalità attualmente utilizzabili per attivare le forme di collaborazione e partenariato sono : il project finance, la concessione di costruzione e gestione, la concessione di gestione, le società miste pubblico-privato, le società di trasformazione urbana, lo sponsor pubblico, il contraente generale, forme che trovano supporto giuridico nazionale di relativamente recente promulgazione od aggiornamento. Altre forme sono peraltro riscontrabili nelle prassi internazionali ed in particolare degli stati membri dell'Unione Europea.

L'esempio più tipico è quello delle concessioni attuate nel settore autostradale, in cui la produzione e gestione dell'oggetto delle attività, costruzione, gestione e manutenzione di autostrade, trova immediato riscontro di ricavo nel sistema tariffario diretto. Altro sistema, ma simile al primo, è dato dalla finanza di progetto, che prospetta forme di ricavi anche da eventuali tariffe "virtuali" comunque applicate al transito in sezioni controllate della rete.

Ma analogo approccio imprenditoriale può essere utile anche, in assenza di sistemi tariffari diretti, attivando forme di ricavi indiretti, derivati da attività diverse dal transito sulla rete autostradale e stradale, e fatti convergere, a copertura dei costi, nel bilancio dei soggetti attuatori delle attività di sola costruzione, ovvero di costruzione, manutenzione e gestione. Questa possibilità trova particolari applicazioni, in genere, in ambiti di intervento connessi ad investimenti privati in settori tradizionali (commercio e produzione), in occasione dei quali convergono l'interesse all'investimento privato con la dotazione di nuovi assetti infrastrutturali. Ma queste opportunità vanno ulteriormente correttamente analizzate e supportate anche nell'ambito della logistica e dell'intermodalità, ove la produzione di servizi alle imprese ed ai trasporti possono essere veicolo di risorse e di ricavi a ristoro dei costi di costruzione e manutenzione delle infrastrutture che ne facilitano ed attraggono l'accessibilità. D'altronde come non vi è dubbio che un assetto potenziato delle reti dei trasporti costituisce un beneficio per l'economia, per valutazione contraria non vi è dubbio che il depotenziamento del sistema dei trasporti, in particolare dato dalla congestione della circolazione, costituisce un danno, una perdita, una diseconomia, che possono e devono essere affrontati anche dal mondo imprenditoriale che voglia essere artefice del proprio sviluppo.

Nell'ultimo triennio si è assistito ad una crescita delle iniziative nell'ambito del partenariato pubblico-privato, fatto che in particolare ne evidenzia il rilevante utilizzo tra le opere di maggiore impegno finanziario. Nel Veneto,

in questo contesto, va rilevata una intervenuta predominanza dei nuovi sistemi, che hanno superato il volume di affari degli appalti tradizionali.

La Regione si è attrezzata a supporto di queste forme, con la nuova legge sui Lavori Pubblici, LR n. 27/2003, e la nuova legge per la realizzazione di infrastrutture di trasporto L.R n. 15/2002. In particolare per la necessità di garantire una adeguata capacità di intervento, nella evoluzione normativa, la Regione, in attuazione della L.R. 29/2001, assieme ad altri soggetti pubblici (le Province), e privati (le Società autostradali operanti in territorio veneto) ha costituito nel 2001 la Società Veneto Strade S.p.A., società strumentale per la realizzazione e lo sviluppo di infrastrutture in campo viario, anche in operazioni di partenariato.

Bibliografia:

Cap. 2.1 Le relazioni tra sistema infrastrutturale e sistema economico

- B. Bracalente, C. Mazziotta (1986), "Infrastrutture del territorio e sviluppo economico", Risorse per lo sviluppo, Centro Studi della Confindustria, Roma.
- B. Bracalente, M. Di Palma (1982) "Infrastrutture e sviluppo regionale in Italia: un'analisi multidimensionale", Note Economiche 4, pp.
- E. Cascetta (1998), "Teoria e modelli dell'ingegneria dei sistemi di trasporto", UTET, Torino.
- CCIAA Venezia (2003), "L'incidenza del sistema dei trasporti sui livelli di sviluppo socio-economici", Venezia.
- Cetena, Fincantieri, Sistemi Operativi (2001), "Un modello per la stima della domanda di trasporto merci a livello regionale e settoriale", Venezia.
- Cetena, Fincantieri, Sistemi Operativi (2001), "Un modello per la stima della competitività modale nel trasporto delle merci a livello regionale e settoriale", Venezia.
- D. Keeble, P.L. Owens, C.Thompson, (1982), "Regional accessibility and economic potential in the European community." Regional Studies 16, 419 – 432.
- Regione del Veneto (2004), "Piano Regionale dei Trasporti del Veneto", Venezia.
- C. Schurmann, A. Talaat (2000), "Towards a european peripherality index – Final Report", Institut fur Raumplanung, Universitat Dortmund.
- Transportation Research Board (2000), "Highway Capacity Manual", Washington, D.C.

Cap. 2.2 L'economia delle infrastrutturazioni

- Libro Verde sul partenariato pubblico-privato della Commissione delle Comunità europee del 30/04/2004
- Roland Berger studio sul partenariato pubblico privato su incarico del dipartimento della funzione pubblica della presidenza del consiglio dei ministri, anno 2005.
- Comunicati Camera di Commercio di Roma e Unioncamere.
- Regione Veneto Programma di governo VIII^a Legislatura.

**L'INCIDENTALITA' STRADALE QUALE
STRUMENTO DI ANALISI
DELLE ESIGENZE INFRASTRUTTURALI**

3. L'INCIDENTALITA' STRADALE QUALE STRUMENTO DI ANALISI DELLE ESIGENZE INFRASTRUTTURALI

3.1 La cultura della sicurezza stradale nelle politiche europee

Il trasporto stradale, fra tutti i modi di trasporto, è quello in cui si conta il maggior numero di incidenti mortali.

Fino agli anni novanta la mancanza di esplicite competenze aveva reso difficile la definizione dell'intervento comunitario in materia di sicurezza stradale, anche se la Comunità Europea ha da sempre contribuito alla sicurezza della strada.

Il Trattato di Maastricht, firmato il 7 febbraio 1992, ha finalmente dato all'Europa i mezzi giuridici per stabilire il quadro generale e adottare le necessarie misure in materia di sicurezza stradale. Malgrado l'introduzione di queste nuove competenze, non tutti gli Stati membri riconoscono ancora chiaramente la necessità di una reale politica europea in materia di sicurezza stradale, e l'applicazione del principio di sussidiarietà rende difficile intervenire a livello comunitario.

Il 2 dicembre 1992 la Commissione europea ha adottato il *Libro bianco sullo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti*²⁰.

Tale documento segna una tappa fondamentale di questa politica: il passaggio da un'impostazione settoriale dei vari modi di trasporto ad una loro concezione integrata sulla base della "mobilità sostenibile". Nel principio di mobilità sostenibile è implicitamente compresa la sicurezza, che è evidentemente una condizione essenziale della qualità del trasporto sia di persone, sia di merci.

La nozione di sicurezza si applica a due settori distinti: da un lato, le persone (passeggeri e personale) e le merci trasportate; dall'altro, le persone e i luoghi (sotto il profilo ambientale) esposti. La sicurezza attiene dunque, da una parte, alle condizioni e alle caratteristiche del veicolo e, dall'altra, alle modalità del trasporto.

²⁰ COM(92)0494

Una nozione collegata alla sicurezza è quella di traffico, inteso come andamento regolare del trasporto. Se il trasporto avviene in modo efficiente consentirà una migliore interconnessione dei modi di trasporto e dei flussi e sarà quindi normalmente più sicuro.

Nel quadro del Libro bianco si colloca la comunicazione della Commissione del 12 luglio 1995 dal titolo *La politica comune dei trasporti: programma d'azione 1995-2000*²¹ nel quale, tra gli altri, viene evidenziato il miglioramento della qualità della mobilità, fondata sull'introduzione di sistemi integrati che sfruttano nuove tecnologie contribuendo anche alla protezione dell'ambiente ed alla sicurezza.

La comunicazione della Commissione *Promuovere la sicurezza stradale nell'UE - Programma per il periodo 1997-2001*²², prolungamento del precedente Programma, si basa sull'approccio costi/benefici, che consiste nel valutare le azioni nel campo della sicurezza stradale confrontandone il costo all'importo dei danni e dei costi sociali causati dagli incidenti. La Commissione ha valutato a 145 miliardi di ECU il costo totale degli incidenti nell'UE, dove ogni anno 45.000 persone trovano la morte sulle strade.

Il 12 settembre 2001 viene presentato alla Commissione Europea il Libro Bianco *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*.²³

Mentre il primo Libro bianco della Commissione sullo sviluppo della politica comune dei trasporti, pubblicato nel 1992, metteva l'accento sull'apertura del mercato del trasporto, una decina di anni più tardi, il cabotaggio stradale è diventato una realtà: il traffico aereo presenta il livello di sicurezza più elevato del mondo e la mobilità delle persone è passata da 17 km al giorno nel 1970 a 35 km nel 1998. In questo contesto, i programmi quadro di ricerca hanno sviluppato le tecniche più moderne per realizzare due sfide molto importanti: la rete transeuropea

²¹ COM(95)0302

²² COM(97)131

dei treni ad alta velocità ed il programma di navigazione via satellite Galileo.

Tuttavia, l'applicazione più o meno rapida, a seconda dei modi di trasporto, delle disposizioni comunitarie, spiega l'esistenza di alcune difficoltà e precisamente:

- la crescita disuguale dei vari modi di trasporto: la strada rappresenta il 44% del trasporto di merci contro l'8% della ferrovia ed il 4% delle vie navigabili; il trasporto stradale di passeggeri rappresenta il 79%, quello aereo il 5% e quello ferroviario il 6%;
- la congestione su alcuni grandi assi stradali e ferroviari, nelle grandi città e in alcuni aeroporti;
- i problemi ambientali o di salute dei cittadini e l'insicurezza sulle strade.

Queste tendenze si stanno accentuando con lo sviluppo economico e l'allargamento dell'Unione europea.

In materia di sicurezza stradale, la Commissione propone pertanto:

- un nuovo programma d'azione sulla sicurezza stradale per il periodo 2002-2010 per dimezzare il numero di morti sulle strade;
- l'armonizzazione delle sanzioni, della segnaletica ed i tassi di alcoolemia;
- l'introduzione di nuove tecnologie, come la patente di guida elettronica, i limitatori di velocità per le automobili ed i sistemi di trasporti intelligenti. In questo contesto, i progressi in corso mirano a proteggere gli occupanti dei veicoli, a rafforzare la protezione dei pedoni e dei ciclisti e a migliorare la gestione della velocità.

Per questi motivi la Comunicazione della Commissione Europea *Programma d'azione per la sicurezza stradale 2003-2010, "Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa"*, prevede una serie di misure di prevenzione quali ad esempio il rafforzamento dei controlli stradali, l'ampio ricorso a nuove

²³ COM(2001) 370

tecnologie per la sicurezza, il miglioramento delle infrastrutture stradali e azioni intese a migliorare il comportamento degli utenti.

Tutti gli Stati membri sono accomunati dagli stessi problemi di sicurezza stradale, vale a dire velocità eccessiva, consumo d'alcool, mancato uso della cintura di sicurezza, protezione insufficiente, punti ad alto rischio della rete stradale, inosservanza dei tempi di guida e di riposo per il trasporto professionale, cattiva visibilità. Una sfida supplementare è rappresentata dall'allargamento a Paesi con un basso livello di sicurezza stradale.

I principali campi d'azione individuati dalla Commissione sono i seguenti:

- Incoraggiare gli utenti ad un migliore comportamento mediante il rispetto più rigoroso della normativa esistente, armonizzando le sanzioni a livello europeo, ricorrendo alla formazione continua dei conducenti privati e professionali, migliorando i controlli di polizia e incoraggiando campagne d'istruzione e di sensibilizzazione degli utenti.
- Sfruttare il progresso tecnico per fissare migliori livelli di sicurezza per i veicoli, armonizzando le misure di sicurezza passiva (come l'obbligo dell'installazione delle cinture di sicurezza) e sostenendo il progresso tecnico.
- Perseguire il miglioramento delle infrastrutture stradali identificando ed eliminando i punti pericolosi. I miglioramenti dell'infrastruttura stradale possono contribuire sensibilmente a ridurre la frequenza e la gravità degli incidenti stradali. L'individuazione precoce di condizioni anormali di circolazione e la trasmissione di dati pertinenti al conducente contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale. In questo contesto lo sviluppo della "strada intelligente" e la messa in servizio del sistema europeo di posizionamento via satellite Galileo permetteranno di sviluppare sistemi più precisi di navigazione e di orientamento, di informare sullo stato del traffico o di seguire i veicoli che trasportano merci pericolose.

- Raccogliere, analizzare e diffondere i dati sugli incidenti per individuare i campi d'azione prioritari. Gli incidenti sono eventi imprevedibili, ma non sono una fatalità ed è necessario conoscerne le cause, le circostanze e le conseguenze per controllarli ed evitarli, o almeno attenuarne la gravità. Le indagini devono essere condotte a livello nazionale con diligenza e adottando una metodologia europea; i risultati dovrebbero esser comunicati a un comitato di esperti indipendenti che avrà l'incarico di migliorare la normativa e di adattare la metodologia all'evoluzione della tecnica. In tale ambito la Commissione ha intenzione di istituire un Osservatorio europeo della sicurezza stradale come struttura interna della Commissione.

3.2 Le strategie per la sicurezza in Italia

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), istituito dalla legge del 17 luglio 1999, n.144, recepisce una esigenza segnalata nella Prima relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale del 1998, che evidenziava "...l'opportunità di predisporre un piano nazionale per la sicurezza stradale consistente in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori di reti stradali, di interventi (infrastrutturali, di prevenzione e controllo, normativi e organizzativi), di strumenti per migliorare la conoscenza dello stato della sicurezza stradale e della sua evoluzione".

Il Piano, predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed approvato dal CIPE con la delibera n. 100 del 29 novembre 2002, è finalizzato a creare le condizioni per una mobilità sicura e sostenibile, riducendo il drammatico tributo di vittime imposto quotidianamente dagli incidenti stradali e gli ingenti costi sostenuti dal comparto pubblico, dal sistema delle imprese e dalle famiglie a causa di tali incidenti. L'obiettivo di riferimento recepisce le indicazioni del già citato Programma d'azione per la sicurezza stradale 2003-2010 elaborato dalla Commissione europea: riduzione del 50% del numero di morti e feriti entro il 2010.

La strategia fondamentale del Piano può essere riassunta in tre punti:

- sviluppo di un'azione immediata sulle situazioni a maggior rischio e dove sussistono le condizioni tecniche e organizzative per poter avviare subito gli interventi;
- rafforzamento delle strutture tecniche e della strumentazione necessaria per governare efficacemente la sicurezza stradale;
- coinvolgimento delle imprese e delle parti sociali nell'attuazione del Piano e nella verifica dei risultati delle azioni intraprese.

Per concretizzare tale strategia il PNSS definisce cinque linee di azione di primo livello e dodici linee di azione di secondo livello.

Ogni linea di azione viene articolata in diverse attività o campi di intervento specifici che specificano in concreto gli interventi da realizzare. Nel complesso il Piano indica oltre novanta azioni specifiche per migliorare la sicurezza stradale.

Per realizzare nell'arco di un decennio le azioni sopra indicate e per raggiungere l'obiettivo della riduzione delle vittime degli incidenti stradali del 50% il Piano valuta un fabbisogno finanziario complessivo di circa 19.500 milioni di euro, in linea con il volume di investimenti in sicurezza stradale realizzato dalla maggior parte dei Paesi dell'UE.

3.3 La politica per la sicurezza stradale nel Veneto

La Regione del Veneto ha assunto da tempo varie iniziative volte a favorire il raggiungimento di condizioni di maggior sicurezza per la circolazione sulla rete stradale regionale, sia con numerosi interventi di natura infrastrutturale, sia con iniziative rivolte all'educazione ed alla promozione di un corretto comportamento da parte delle varie componenti degli utenti della strada.

Fra le numerose iniziative è il caso di ricordare quelle connesse all'attuazione della Legge Regionale 30 dicembre 1991, n. 39 "Interventi a favore della mobilità e della sicurezza stradale", che hanno trovato continuità dal 1992 ad oggi, nonché le varie attività promosse anche nei confronti degli Enti Locali e di associazioni, ai sensi della Legge Regionale 31 dicembre 1987, n. 66 "Interventi per l'informazione e l'educazione in materia di sicurezza stradale".

La citata Legge n. 144/99 ha dato origine al 1° e 2° Programma di Attuazione attivati, per quanto riguarda la Regione Veneto, nel corso del 2003 e 2004, con numerosi interventi di tipo infrastrutturale sulla rete viaria ordinaria, provinciale e comunale.

Tuttavia, non sempre tutto l'insieme delle varie attività di cui si è accennato ha trovato una sua coerenza complessiva ed un adeguato coordinamento, tali da massimizzare i benefici complessivi derivanti dalle singole azioni intraprese.

La Giunta Regionale ha pertanto ritenuto opportuno istituire, con DGR n. 3957 del 10 dicembre 2004, l'Osservatorio Regionale per la Sicurezza Stradale quale organismo di coordinamento delle iniziative dei soggetti a vario titolo deputati a promuovere azioni nel settore della sicurezza stradale.

L'Osservatorio Regionale, nel pieno rispetto delle indicazioni e degli obiettivi contenuti nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, è stato istituito per assicurare un sostanziale coordinamento tra Governo nazionale, Governo regionale, Province e Comuni, non solo per quanto riguarda le modalità di raccolta dati e i parametri di valutazione del fenomeno dell'incidentalità stradale, ma anche per quanto riguarda l'adozione di un sistema coordinato di criteri di valutazione e di attuazione delle misure e degli interventi da porre in essere per migliorare la sicurezza stradale. In alcuni contesti territoriali, infatti, in particolare nelle aree metropolitane, i bacini di mobilità e i sistemi infrastrutturali hanno dimensione ben più ampia delle partizioni amministrative; in queste situazioni non si pone tanto una questione di coordinamento tra diverse linee di azione quanto quella di determinare un'azione unitaria e coerente da parte di diversi Comuni, con il concorso delle Province e della Regione. L'esigenza di un'azione unitaria si pone anche nelle situazioni di passaggio dalla viabilità extraurbana alla viabilità urbana, dove la messa in sicurezza richiede, solitamente, un sistema coerente di interventi realizzati da diversi Enti proprietari o gestori di strade.

Le misure per migliorare la sicurezza stradale, inoltre, non riguardano solo la regolamentazione della circolazione e la rete stradale ma numerosi altri campi di intervento: l'azione di informazione e sensibilizzazione, l'educazione stradale, l'azione di prevenzione-controllo-repressione,

l'azione sanitaria, l'organizzazione della mobilità, l'organizzazione urbana (con particolare riferimento al rapporto tra rete infrastrutturale e localizzazione delle attività e dei servizi). Il processo di miglioramento della sicurezza stradale ha, dunque, un carattere fortemente multisetoriale. Risulta pertanto necessario il ruolo di coordinamento intersettoriale e le funzioni di indirizzo e di raccordo, attribuite all'Osservatorio Regionale, tra i diversi livelli e settori dell'Amministrazione pubblica che, spesso, operano con modalità e logiche molto diversificate, al fine di individuare anche criteri, standard, schemi di valutazione in grado di assicurare coerenza ed efficacia agli interventi a livello regionale e locale.

Nell'ambito delle attività previste dal citato PNSS la Giunta Regionale, con DGR n. 2449 del 9 agosto 2005, ha promosso l'avvio, affidandone la gestione a Veneto Strade S.p.A., del Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale, con funzioni di supporto all'Osservatorio Regionale e come organismo di riferimento per la raccolta e il coordinamento dei dati relativi all'incidentalità stradale.

I dati sull'incidentalità sono di fondamentale importanza per condurre le verifiche di sicurezza sulla rete viaria in esercizio.

In particolare, relativamente al singolo incidente è necessario disporre di informazioni relative a dove l'incidente si è verificato; quando l'incidente si è verificato; chi è stato coinvolto; quali sono state le conseguenze; quali erano le condizioni ambientali e della strada al momento dell'incidente; come si è verificato il sinistro.

Inoltre, affinché gli studi sull'incidentalità conducano a risultati corretti e utili occorrono metodologie di trattamento appropriate e dati completi, dettagliati e affidabili. In sintesi sono necessari dati "di qualità". Affinché ciò sia possibile, occorre definire esattamente le caratteristiche delle informazioni da acquisire, formalizzare i modelli e le procedure di raccolta, la registrazione ed archiviazione dei dati; è necessario formare il

personale preposto alle varie fasi, istituire dei sistemi di controllo e di certificazione di qualità.

Il Centro di Monitoraggio, al fine di assicurare condizioni di scambio e coordinamento tra i diversi centri di monitoraggio a livello provinciale e locale, ha rivolto particolare attenzione alla individuazione di standard, formati e procedure che consentano uno scambio di informazioni con centri di monitoraggio e osservatori settoriali e ad assicurare una piena e diretta confrontabilità tra la base informativa elaborata dal Centro di Monitoraggio e i dati sull'incidentalità raccolti dall'ISTAT.

La principale attività del Centro di Monitoraggio, nel pieno rispetto degli obiettivi previsti dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, è rivolta a migliorare la completezza dell'informazione sull'incidentalità (l'ISTAT ha più volte denunciato una pesante omissione di trasmissione dei dati relativi all'incidentalità che deve essere il più tempestivamente possibile superata); a localizzare gli incidenti e le vittime sulla rete stradale urbana ed extraurbana, consentendo in questo modo una analisi più dettagliata del fenomeno e una individuazione dei fattori di rischio specifici che agiscono sulle diverse tratte stradali o sui diversi sistemi di mobilità.

A tale proposito si rammenta che, allo stato attuale, risultano localizzabili sulla rete solo gli incidenti stradali che si verificano sulle autostrade e sulle strade statali, fatto che implica che il fenomeno dell'incidentalità stradale, per oltre due terzi degli eventi, non è riferito ad una situazione infrastrutturale specifica, ma è collocabile solo genericamente in un territorio comunale. E' inoltre fondamentale individuare indici e misuratori a supporto delle attività di analisi, di pianificazione e di programmazione sviluppata atti a consentire un monitoraggio certo dei risultati conseguiti, in termini di evoluzione, da parte degli organismi che hanno la responsabilità della sicurezza stradale.

Sulla base di tali considerazioni, il Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale ha progettato e realizzato un applicativo informatico, finalizzato al miglioramento della sicurezza stradale. Nell'attuazione del

progetto sono state coinvolte le Polizie Locali di tutti i Comuni del Veneto; la Giunta Regionale, con atto n. 3888 del 13 dicembre 2005, ha deliberato l'inserimento di una nuova priorità nei futuri bandi destinati alla concessione di contributi ai Comuni ex L.R. n. 39/1991, relativa alla raccolta e alla trasmissione dei dati corretti e completi sull'incidentalità stradale.

3.4 Il monitoraggio per la pianificazione degli interventi

Solo la conoscenza approfondita di un fenomeno permette di contrastarlo e quindi di prevenirlo. Questa è la logica che sottende alle attività regionali di pianificazione e di programmazione degli interventi infrastrutturali sulla rete viaria, che necessitano pertanto di informazioni sempre aggiornate e qualitativamente corrette, fondamentali per poter scegliere e mettere in atto le strategie più opportune, mirate alla riduzione dell'incidentalità stradale alle diverse scale territoriali.

La Regione con l'istituzione dell'Osservatorio sulla Sicurezza Stradale e del Centro di Monitoraggio, persegue la tempestività nella produzione del dato statistico, il miglioramento e la razionalizzare del flusso di rilevazione dei dati di incidentalità, e una maggiore qualità dei dati raccolti, in modo da renderli immediatamente disponibili per tutti coloro che, in ambito locale ed in diversa misura, sono interessati a tali informazioni. Il dato statistico infatti serve se è la premessa scientifica necessaria per l'individuazione degli interventi necessari sul territorio e per consentire di raggiungere l'obiettivo di ridurre la mortalità stradale.

Il Centro di Monitoraggio regionale costituisce l'implementazione di uno strumento di supporto alla pianificazione e programmazione in materia di sicurezza stradale, l'attivazione di un sistema informativo integrale della sicurezza stradale che metterà insieme tutti i dati sul traffico e sulle caratteristiche delle strade (dati sull'incidentalità stradale, rilevazione delle caratteristiche geometriche delle strade, rilevazione dei flussi di traffico, educazione stradale). La creazione di una base informativa sistematica e

dinamica dei fenomeni, permetterà inoltre un continuo monitoraggio dello stato del Piano regionale.

La disponibilità di dati omogenei sul territorio e il monitoraggio costante del fenomeno incidentalità della rete stradale, portano a due risultati molto importanti:

- l'individuazione dei "punti neri", intesi quali tratti stradali aventi caratteristiche inadeguate alle condizioni di deflusso e circolazione della strada, con conseguente programmazione degli interventi infrastrutturali;
- la verifica dell'efficacia degli interventi realizzati.

La localizzazione dei punti neri della maglia viaria risulta strategica per mirare gli interventi di sicurezza stradale nelle zone a maggior rischio.

Con il termine "punto nero", si identifica un segmento di area di circolazione, (incrocio, tronco stradale, ecc...) in cui la differenza tra le frequenze attese degli incidenti, cioè quelle che si sarebbero verificate se la loro distribuzione sulla rete nazionale fosse puramente casuale, e le frequenze osservate, cioè quelle effettive, sono tali da suggerire un legame di causalità con le caratteristiche della strada.

Molto importante risulta l'individuazione delle cause dei sinistri. Densità di incidenti più elevate (o superiori alla media) in determinati tratti stradali possono essere indicative di carenze infrastrutturali. Anche una gestione del traffico che non tenga conto delle esigenze della sicurezza può accentuare la pericolosità della rete stradale. Tale pericolosità cresce con l'aumento dei punti di conflitto o di interferenza tra i veicoli e tra questi e gli utenti deboli.

L'assenza o l' inadeguata gerarchizzazione della rete viaria, la regolamentazione degli incroci non rispondenti alle mutate esigenze del traffico, non adeguati assetti circolatori sulla viabilità secondaria, possono incrementare i tassi di incidentalità, in particolare nelle aree urbane.

Si può ritenere che la localizzazione dei punti critici sulla rete viaria, l'individuazione e l'analisi dei fattori di rischio, l'isolamento delle principali

cause di sinistri, consentiranno alla Regione Veneto il costante monitoraggio dei risultati ottenuti in relazione all'obiettivo, posto dal PNSS per l'anno 2010, di aumentare la sicurezza della circolazione riducendo del 50% le vittime della strada.

3.5 L'analisi dei dati dell'incidentalità stradale

Il traffico stradale, come già evidenziato, è una delle principali cause di morte per incidenti nei paesi ad elevato tasso di sviluppo tecnologico.

Ma mentre fino a qualche anno fa l'incidentalità stradale era considerata un evento inevitabile della società, un tributo imposto dalla continua richiesta di mobilità, ora è diventato uno degli obiettivi fondamentali della pianificazione del sistema dei trasporti dell'Unione Europea, data l'incidenza degli elevati costi, diretti ed indiretti, ad esso legati.

Anche in Italia il miglioramento della sicurezza stradale è tra i principali obiettivi da perseguire, e il monitoraggio e l'analisi del fenomeno incidentalità nei suoi diversi aspetti rappresentano un efficace strumento di supporto per la programmazione e la valutazione delle diverse strategie adottate.

La fonte informativa istituzionale, sia in Italia che in Europa, per le statistiche sull'incidentalità è il rapporto dell'autorità di polizia che verbalizza l'incidente.

La rilevazione degli incidenti si basa sulle informazioni contenute nei verbali dei diversi organi di polizia (Polizia stradale, Carabinieri, Polizia provinciale e Polizia municipale), che trasmettono all'Istat lo specifico modello "Incidenti Stradali" relativo ai sinistri registrati nell'arco di un anno solare.

L'unità di rilevazione è l'incidente stradale, che dalle norme internazionali, fin dal 1991, è definito come "evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti danni alle persone".

Le principali variabili utilizzate per quantificare il fenomeno incidentalità corrispondono quindi al numero di incidenti e alle loro conseguenze in termini di feriti e morti. Ulteriori informazioni raccolte riguardano le caratteristiche degli incidenti: la localizzazione dell'incidente (ambito urbano o extraurbano), il tipo di strada interessato, le circostanze e conseguenze dell'incidente alle persone e ai veicoli, le caratteristiche dell'infrastruttura (pavimentazione, segnaletica,...).

Tutti questi elementi consentono approfondimenti sulle motivazioni degli eventi.

Le statistiche dei dati dell' incidentalità sono finalizzate al calcolo di valori assoluti, di valori percentuali e di indicatori.

I valori assoluti danno informazioni sulle dimensioni del fenomeno, per un'area geografica definita ed un orizzonte temporale dato. Solitamente, questi valori sono calcolati in modo da quantificare l'andamento temporale (in genere sul lungo periodo) del fenomeno dell'incidentalità per aree estese.

I valori percentuali consentono sia di individuare alcune caratteristiche di rilievo del fenomeno dell'incidentalità (quali, ad esempio, il numero di decessi rispetto al numero totale di incidenti), sia di verificare quali circostanze o fattori ambientali incidano maggiormente sull'insorgere del fenomeno (ad esempio il tipo di veicoli coinvolti, le tipologie di elementi della rete maggiormente interessati al fenomeno, ecc.). L'analisi per valori percentuali consente anche (attraverso la loro lettura spazializzata) di verificare l'eventuale sinistrosità di zone ben delimitate e quindi, implicitamente, di localizzare i punti neri, come più dettagliatamente indicato nel prosieguo. L'uso dei valori percentuali consente inoltre di effettuare confronti tra aree urbane diverse.

Infine, è possibile calcolare altri indicatori che, considerando rapporti incrociati fra grandezze, consentono di analizzare gli effetti relativi di una variabile rispetto ad un'altra e quindi di indirizzare la ricerca verso lo studio di alcune caratteristiche dell'incidente che possono essere ritenute cause

principali dell'insorgere dell'evento. Gli indicatori sono anche un'utile strumento, in fase di monitoraggio, per la verifica del raggiungimento degli obiettivi quantitativi fissati.

Gli indicatori individuati per una misura e un'interpretazione più incisiva ed articolata del fenomeno, rispetto a quelle offerte dalla semplice lettura dei valori assoluti e percentuali, sono i seguenti:

- tasso di mortalità = $\text{totale morti} / \text{totale incidenti} \times 100$;
- tasso di lesività = $\text{totale feriti} / \text{totale incidenti} \times 100$;
- tasso di pericolosità = $\text{totale morti} / (\text{totale morti} + \text{totale feriti}) \times 100$;
- incidenti per abitante per comune = $\text{n}^\circ \text{ incidenti} / \text{n}^\circ \text{ abitanti} \times 1.000$;
- incidenti per abitante per provincia = $\text{n}^\circ \text{ incidenti} / \text{n}^\circ \text{ abitanti} \times 10.000$;
- incidenti per veicoli circolanti per comune = $\text{n}^\circ \text{ incidenti} / \text{n}^\circ \text{ veicoli} \times 1.000$;
- incidenti per veicoli circolanti per provincia = $\text{n}^\circ \text{ incidenti} / \text{n}^\circ \text{ veicoli} \times 10.000$;
- percentuale di incidenti avvenuti su strade statali e regionali per provincia;
- percentuale di incidenti avvenuti su strade provinciali per provincia;
- percentuale di incidenti avvenuti su autostrade per provincia;
- densità chilometrica di incidenti, morti e feriti per singola strada statale o autostrada = $\text{n}^\circ \text{ incidenti (o morti o feriti)} / \text{km di ogni singola strada statale o autostrada per provincia}$ (l'estesa chilometrica per provincia delle singole statali e autostrade è di fonte Istat-Aci);

- tasso di incidentalità = n° incidenti/percorrenze svolte nel periodo (espresso in centinaia di milioni di veicoli-km). Tasso utilizzato nel settore autostradale.

3.6 L'incidentalità stradale nel Veneto

3.6.1 I valori assoluti e percentuali

Da fonte Istat sugli incidenti stradali del 2004 in Italia si sono registrati 224.553 sinistri, che hanno provocato 5.625 decessi e il ferimento di 316.630 persone.

Ogni giorno in Italia si verificano circa 615 incidenti stradali che causano la morte di 15 persone e il ferimento di altre 867.

Nel Veneto, nel corso del 2004, le autorità preposte alla compilazione del rapporto statistico d'incidente stradale hanno rilevato 18.268 incidenti stradali, che hanno provocato il decesso di 542 persone ed il ferimento di altre 25.524.

Mediamente in Veneto ogni giorno nel 2004 si sono registrati 1,5 decessi e 70 infortunati di varia entità.

Il rapporto di questi dati su scala nazionale sottolinea le proporzioni del fenomeno incidentalità nel Veneto che, in una graduatoria regionale crescente del numero di incidenti, si colloca al 16° posto, con una percentuale pari all'8,1% degli incidenti nazionali, dopo il Piemonte (6,5%) e prima di Toscana (8,8%), Emilia Romagna (10,5%), Lazio (12,2%) e Lombardia, quest'ultima con il 20,8 %.

In leggero aumento, rispetto al 2003, è la percentuale dei feriti (8,1% sul totale nazionale), mentre risulta in calo la quota parte regionale relativa ai decessi (9,6%).

In controtendenza rispetto al risultato nazionale, che nel 2004 ha visto una diminuzione degli incidenti del 3,1%, e dei feriti (-3,3%), il Veneto ha registrato un lieve incremento di questi parametri (rispettivamente +0,9% e +0,3%), ma ha ottenuto un confortante risultato rispetto alla mortalità, ovvero -21,2%, contro la media nazionale di -7,3%.

Tale esito positivo può aver risentito ancora in parte degli effetti deterrenti della patente a punti, ma è anche certamente da attribuire alle politiche adottate a livello regionale nei diversi campi della sicurezza stradale.

Incidenti stradali: confronto Veneto - Italia 2002-2004

	Valori assoluti			Valori percentuali		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
VENETO	19.012	18.094	18.268	7,9%	7,8%	8,1%
ITALIA	239.354	231.740	224.553	100%	100%	100%

Fonte: Istat –Statistica degli incidenti stradali - Anni. 2003/2004 (Ed.. 2005)

Morti in incidenti stradali: confronto Veneto - Italia 2002-2004

Morti	Valori assoluti			Valori percentuali		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
VENETO	634	688	542	9,4%	11,3%	9,6%
ITALIA	6.739	6.065	5.625	100%	100%	100%

Fonte: Istat –Statistica degli incidenti stradali - Anni 2003/2004 (Ed. 2005)

Feriti in incidenti stradali : confronto Veneto - Italia 2002-2004

Feriti	Valori assoluti			Valori percentuali		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
VENETO	26.968	25.429	25.524	7,9%	7,8%	8,1%
ITALIA	341.660	327.324	316.630	100%	100%	100%

Fonte: Istat –Statistica degli incidenti stradali - Anni 2003/2004 (Ed.2005)

L'analisi su un periodo più ampio, ovvero dal 2000 al 2004, rileva un risultato ancora migliore, con i decessi diminuiti di circa il 24%, a fronte della riduzione pari al 15,4% registrata a livello nazionale; anche il dato relativo ai feriti ha avuto un decremento pari a 8,5%, maggiore rispetto alla media italiana di -1,6%.

Trend incidentalità in Italia. anni 2000-2004

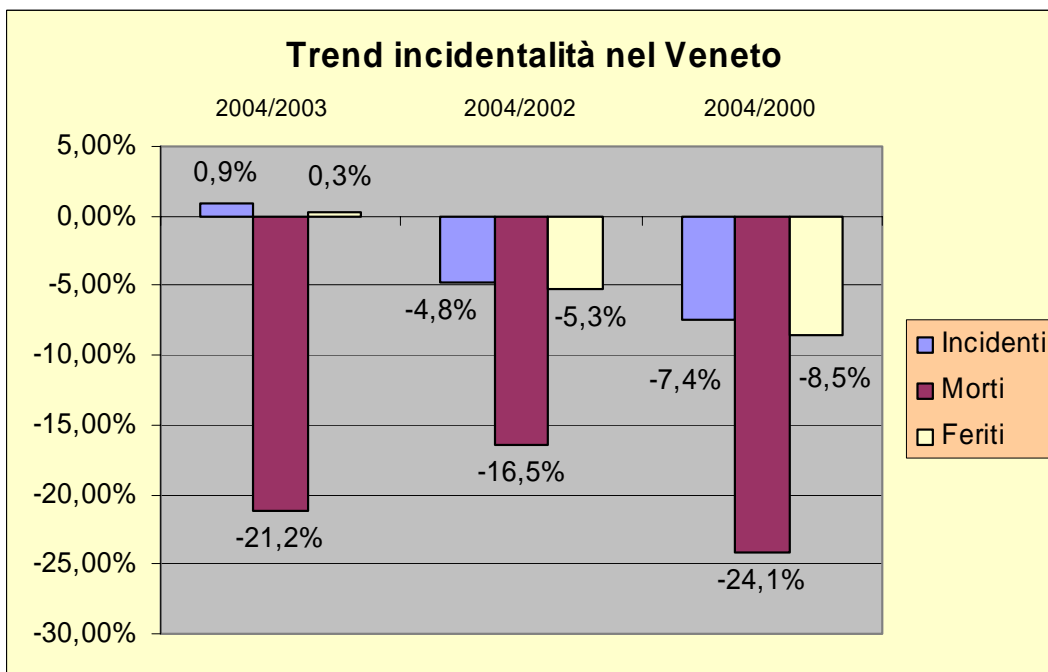
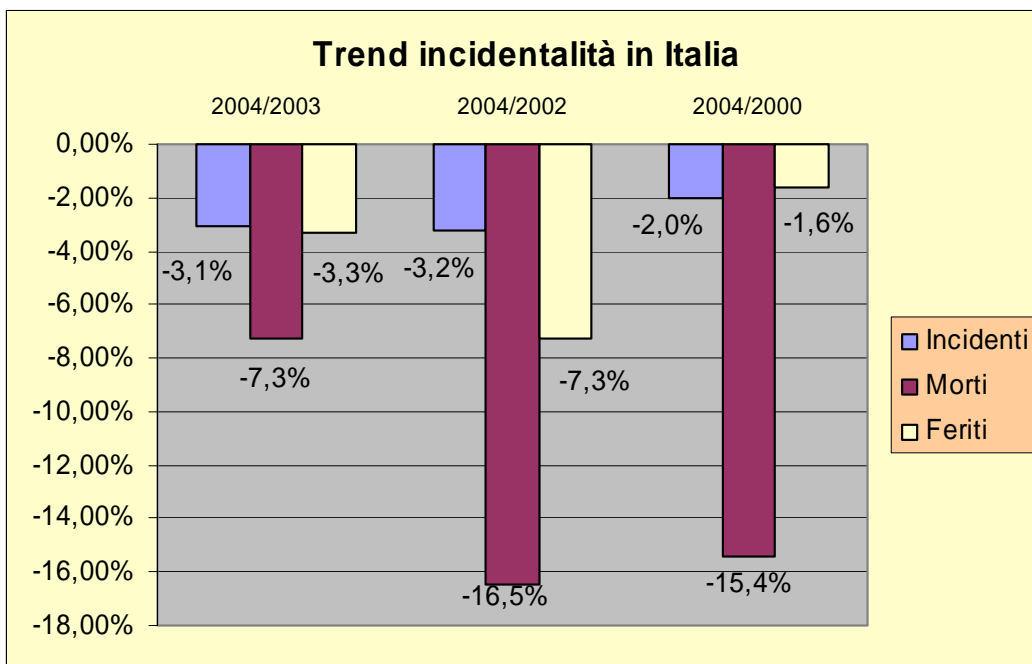
Anni 2000-2004 ITALIA	Variazioni percentuali		
	2004/2003	2004/2002	2004/2000
Incidenti	-3,1%	-3,2%	-2,0%
Morti	-7,3%	-16,5%	-15,4%
Feriti	-3,3%	-7,3%	-1,6%

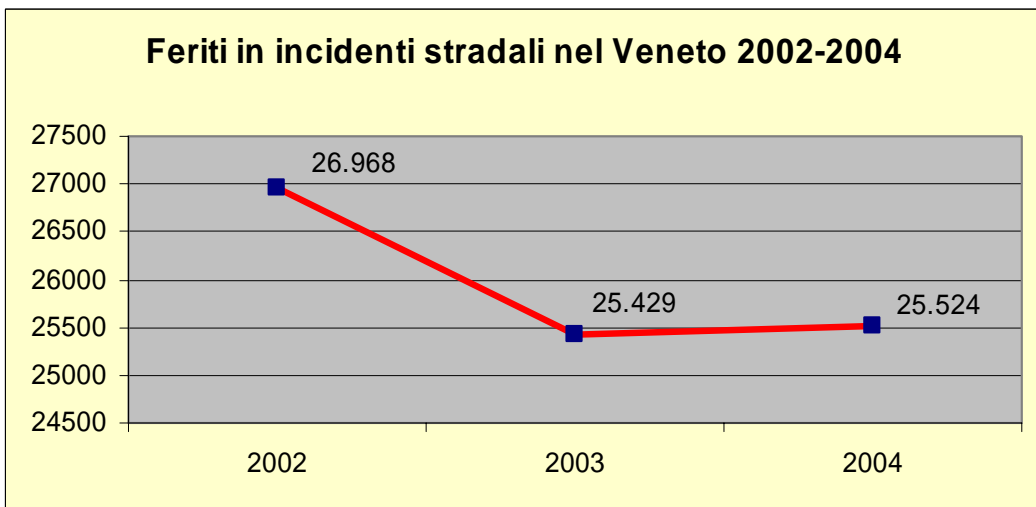
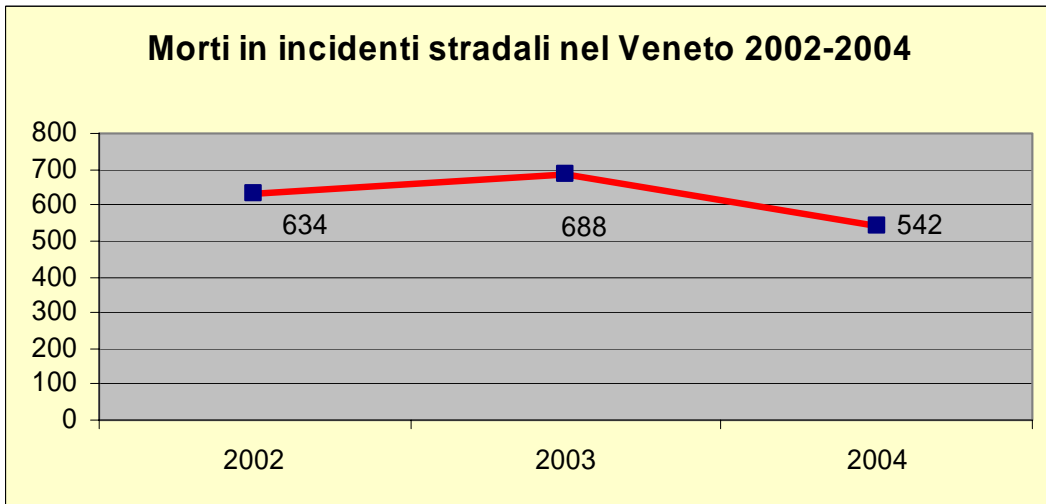
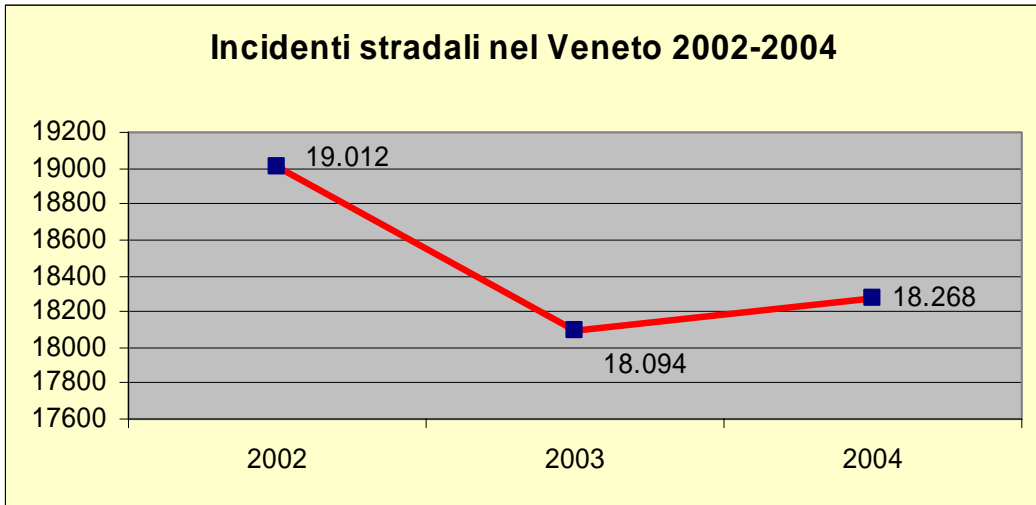
Fonte: Istat –Statistica degli incidenti stradali - Anni 2003/2004 (Ed. 2005)

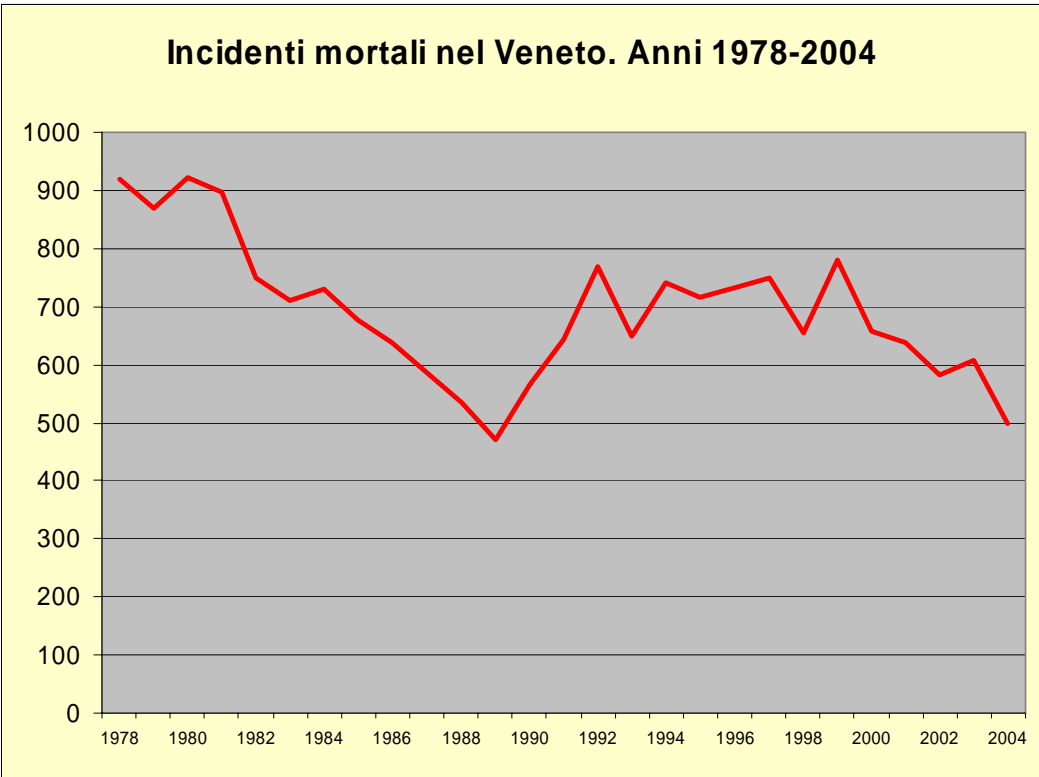
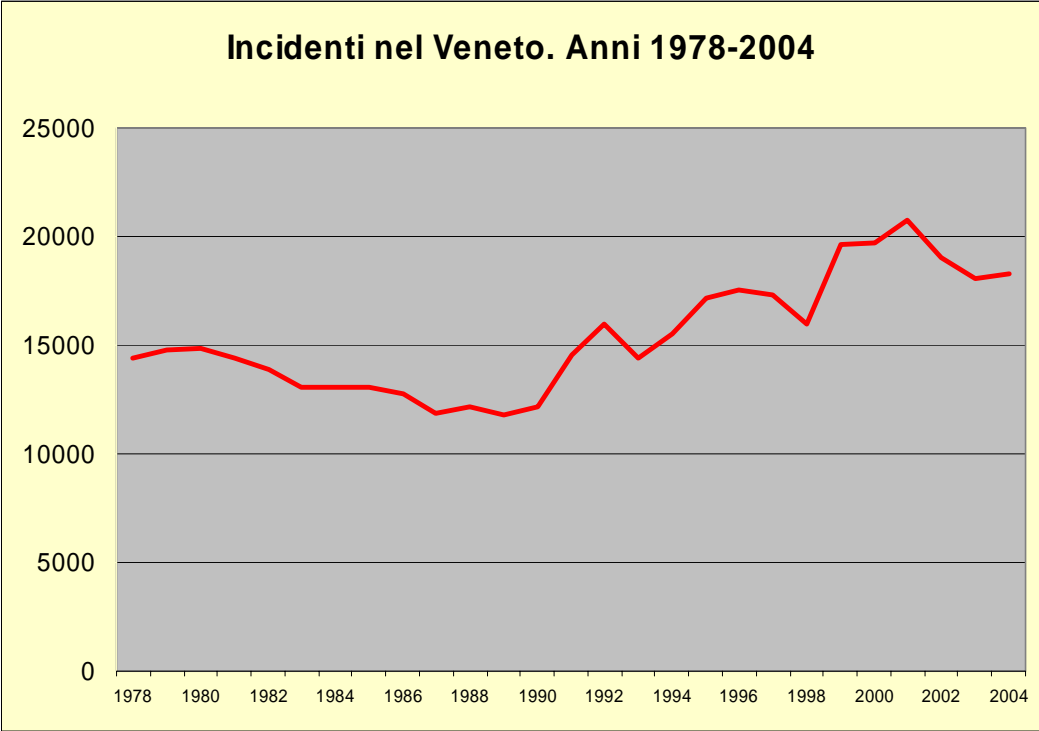
Trend incidentalità nel Veneto. anni 2000-2004

Anni 2000-2004 VENETO	Variazioni percentuali		
	2004/2003	2004/2002	2004/2000
Incidenti	+ 0,9%	- 4,8%	-7,4%
Morti	-21,2%	-16,5%	-24,1%
Feriti	+ 0,3%	-5,3%	-8,5%

Fonte: Istat – Statistica degli incidenti stradali - Anni 2003/2004 (Ed. 2005)







3.6.2 L'analisi degli indicatori

In generale la lettura di dati assoluti sul numero degli incidenti verificatisi sull'intera rete stradale, o su un particolare tratto stradale, fornisce un'informazione parziale del fenomeno incidentalità, che va poi valorizzata ed affinata, per una migliore interpretazione, con l'analisi degli indicatori. E' evidente, ad esempio, che il numero degli incidenti tende ad aumentare conseguentemente all'aumento del volume della circolazione in termini di veicoli, ma in mancanza di rilevazioni statistiche, poiché questo dato è al momento disponibile solo per le autostrade a pagamento, mentre è stimabile solo con un basso livello di approssimazione a livello nazionale, si fa riferimento a stime basate sul numero dei veicoli circolanti.

La non disponibilità di questi dati omogenei sul territorio non permette al momento un corretto confronto del livello di incidentalità tra le diverse tipologie di strade ed una corretta identificazione dei punti neri, il cui censimento è dunque uno dei principali obiettivi dell'Osservatorio regionale per la Sicurezza Stradale e del Centro di Monitoraggio.

Con gli elementi attualmente disponibili dalla rilevazione Istat (numero di incidenti, morti e feriti) si ricavano tuttavia degli indicatori utili all'interpretazione del fenomeno incidentalità. Questi rapporti sono: tasso di mortalità stradale, tasso di lesività stradale, tasso di pericolosità stradale.

3.6.3 L'analisi in relazione agli ambiti stradali

Le statistiche relative alla localizzazione degli incidenti in relazione ai diversi ambiti stradali in cui si è manifestato il sinistro confermano che, a livello nazionale, le città sono i luoghi dove si riscontrano la maggior parte di incidenti: nel 2004 sulle strade urbane si è verificato il 75,7% del totale complessivo degli incidenti, che ha causato il 41,1% dei decessi.

La mortalità invece è più alta sulle strade extraurbane e sulle autostrade dove si è registrato complessivamente il 58,9% dei morti.

La sensibile differenza è dovuta alla minore pericolosità degli incidenti che si verificano nei centri urbani, dovuta sicuramente alla velocità più contenuta dei veicoli circolanti rispetto alle strade extraurbane e alle autostrade.

Incidenti e persone infortunate per categoria di strada - ITALIA Anno 2004

Categorie stradali	Incidenti		Morti		Tasso di mortalità
	Valori assoluti	Valori percentuali	Valori assoluti	Valori percentuali	
Autostrade e raccordi	13.997	6,2%	648	11,5%	4,6
Strade statali e regionali	18.109	8,1%	1.173	20,9%	6,5
Strade provinciali	16.253	7,2%	1.178	20,9%	7,2
Strade comunali extraurbane	6.301	2,8%	316	5,6%	5,0
Strade urbane	169.893	75,7%	2.310	41,1%	1,4
TOTALE	224.553	100,0%	5.625	100,0%	2,5

Fonte: Istat – Statistica degli incidenti stradali - Anni 2003/2004 (Ed. 2005)

Le strade provinciali pur registrando la stessa quota di incidenti del raggruppamento “strade statali e regionali”, risultano essere la tipologia di strada più pericolosa: il tasso di mortalità ($M/I \cdot 100$) per 100 incidenti è pari a 7,2 mentre le strade statali e regionali presentano un indice pari a 6,5 contro il 2,5 della media nazionale.

Nel Veneto la situazione della rete viaria conferma il primato delle strade urbane e extraurbane in relazione alla numerosità degli incidenti. Sulle strade urbane si è verificato il 70,9% degli incidenti che hanno causato il 44,5% dei decessi.

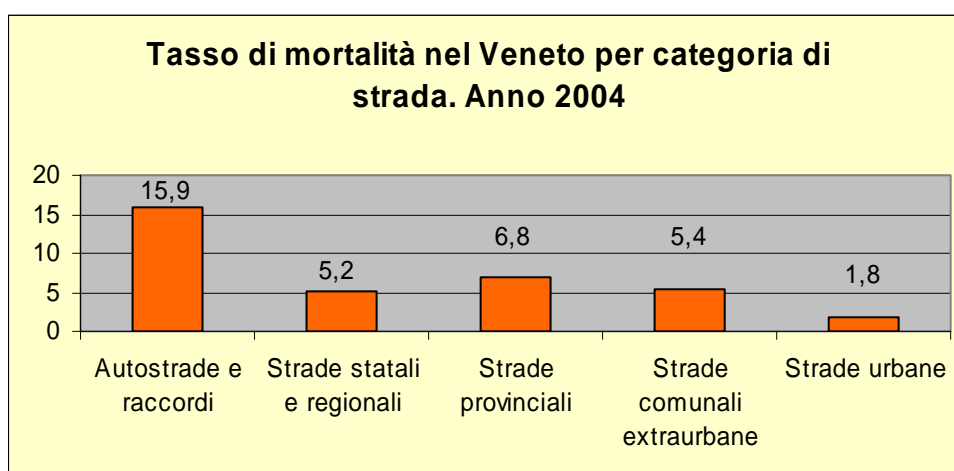
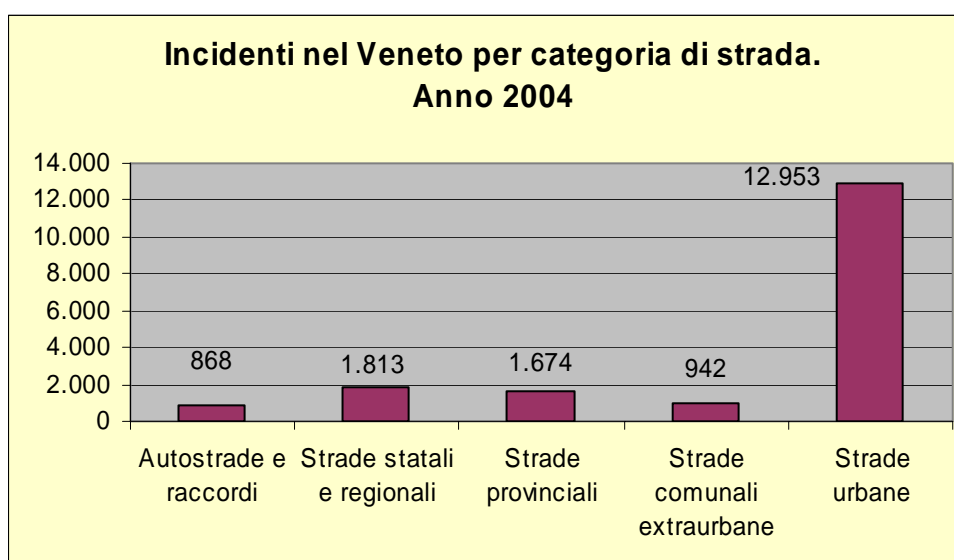
Il tasso medio di mortalità regionale è pari a 3, superiore quindi alla media nazionale di 2,5 decessi ogni 100 incidenti.

In particolare le autostrade del territorio veneto rilevano mediamente un tasso di mortalità molto elevato, pari a 15,9 decessi ogni 100 incidenti (contro il 4,6 a livello nazionale per la stessa categoria), mentre i rapporti relativi a strade statali e regionali, e provinciali sono inferiori al valore nazionale.

Incidenti e persone infortunate per categoria di strada VENETO Anno 2004

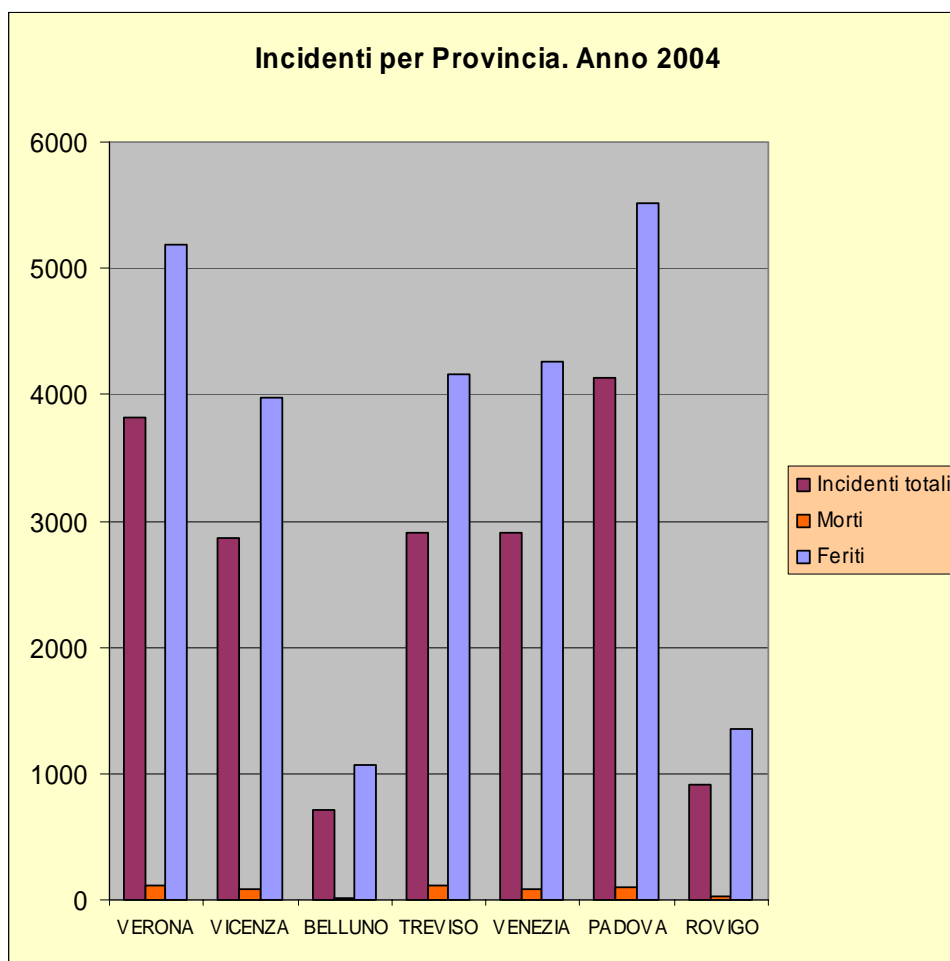
Categorie stradali	Incidenti		Morti		Tasso di mortalità
	Valori assoluti	Valori percentuali	Valori assoluti	Valori percentuali	
Autostrade e raccordi	868	4,8%	41	7,6%	15,9
Strade statali e regionali	1.813	10,0%	95	17,5%	5,2
Strade provinciali	1.674	9,2%	114	21,0%	6,8
Strade comunali extraurbane	942	5,1%	51	9,4%	5,4
Strade urbane	12.953	70,9%	241	44,5%	1,8
TOTALE	18.268	100,0%	542	100,0%	3,0

Fonte: Istat – Statistica degli incidenti stradali - Anni 2003/2004 (Ed. 2005)



3.6.4 L'analisi degli incidenti per provincia

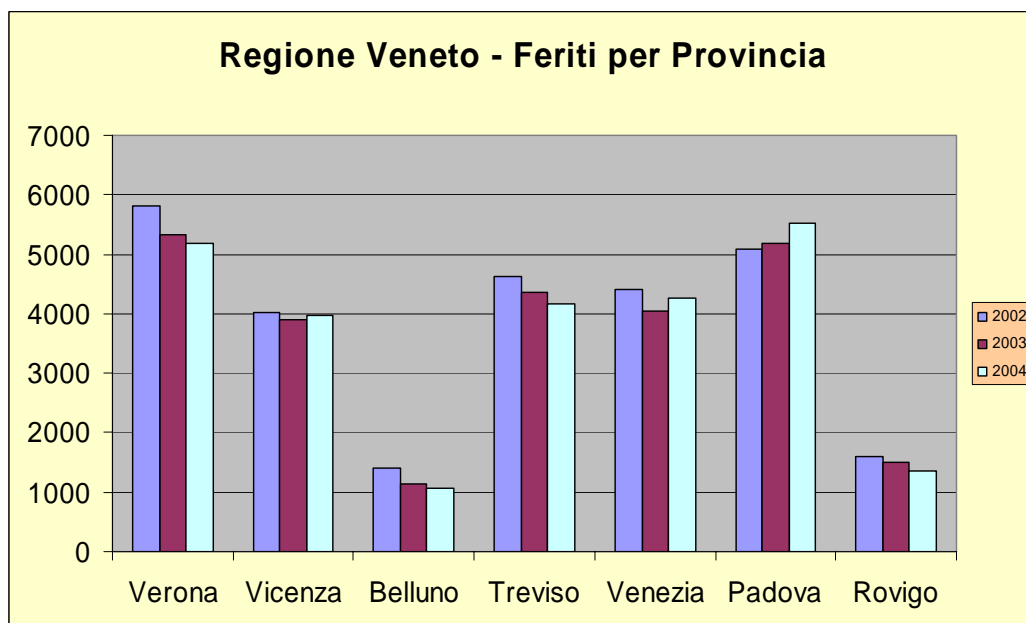
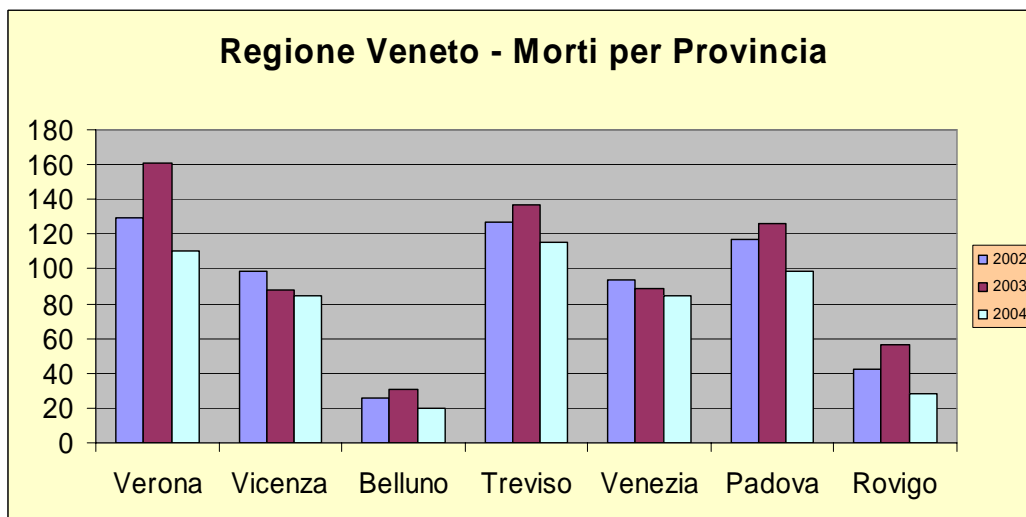
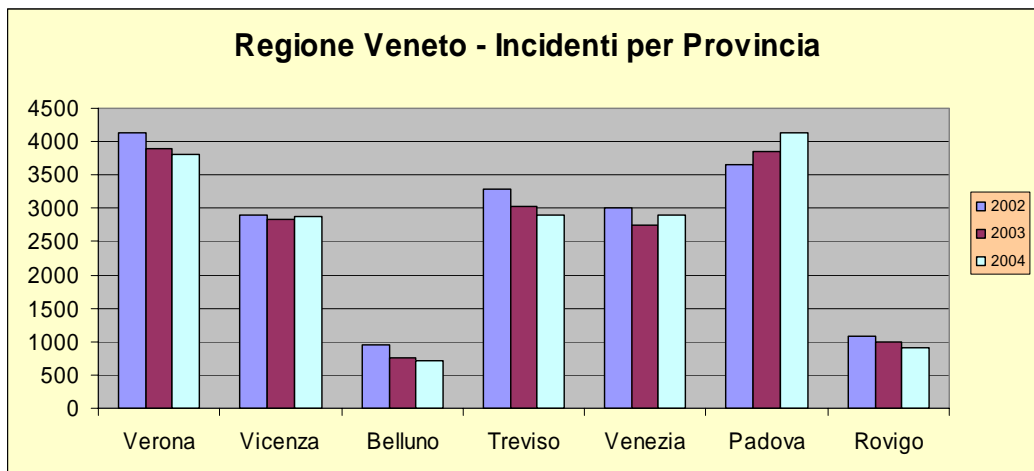
Dall'analisi degli incidenti sulle sette province venete si rileva che nel 2004 Padova ha registrato il più alto numero di incidenti (22%); di seguito Verona (21%); Venezia, Treviso e Vicenza (16%); Rovigo (5%) e Belluno (4%).



Incidenti e persone infortunate per PROVINCIA. Anni 2002-2004

	2002			2003			2004		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Verona	4.129	129	5.810	3.094	161	5.329	3.814	110	5.188
Vicenza	2.899	99	4.023	2.837	88	3.897	2.871	85	3.974
Belluno	946	26	1.400	747	31	1.140	717	20	1.070
Treviso	3.290	127	4.631	3.021	137	4.348	2.904	115	4.159
Venezia	2.998	94	4.417	2.738	89	4.038	2.906	85	4.267
Padova	3.664	117	5.079	3.486	126	5.178	4.138	99	5.519
Rovigo	1.086	42	1.608	1.001	56	1.499	918	28	1.347
VENETO	19.012	634	26.968	18.094	688	25.429	18.268	542	25.524

Fonte: Istat – Statistica degli incidenti stradali - Anni 2003/2004 (Ed. 2005)



3.6.4.1 L'analisi dei principali indicatori per provincia

Il *tasso di mortalità* è dato dal rapporto fra il numero dei decessi negli incidenti e il numero dei sinistri. Questo indicatore esprime il numero medio di decessi avvenuti nell'anno per ogni cento incidenti e può essere considerato come un indicatore di gravità dei sinistri, tanto maggiore quanto più il valore è elevato. Il tasso di mortalità medio del Veneto, anche se si rileva una sensibile riduzione negli ultimi anni, si mantiene sempre superiore rispetto al dato nazionale (3 morti ogni 100 incidenti in Veneto, contro il rapporto di 2,5 incidenti in Italia).

La provincia di Treviso (4 morti ogni 100 incidenti) registra il valore più alto, mentre Padova quello più basso (2,4 morti ogni 100 incidenti).

Il *tasso di lesività* è dato dal rapporto fra il numero dei feriti negli incidenti e il numero dei sinistri. Esso esprime il numero medio di persone coinvolte ferite in un determinato anno per ogni cento incidenti e può essere considerato come un indicatore di pericolosità dei sinistri. Il tasso di lesività Veneto è inferiore a quello nazionale 139,7 persone ferite per ogni 100 incidenti occorsi nell'anno, contro il dato nazionale di 141.

Il *tasso di pericolosità* è dato dal rapporto fra il numero di morti delle persone decedute ogni 100 persone lese. La provincia di Treviso mantiene il primato negativo con una media di 2,7 decessi ogni 100 persone ferite, contro la media veneta di 2,1 e il valore nazionale di 1,7.

Province	Incidenti totali 2004	Morti	Feriti	Tasso di mortalità	Tasso di lesività	Tasso di pericolosità
VERONA	3.814	110	5.188	2,9	136,0	2,1
VICENZA	2.871	85	3.974	3,0	138,4	2,1
BELLUNO	717	20	1.070	2,8	149,2	1,8
TREVISO	2.904	115	4.159	4,0	143,2	2,7
VENEZIA	2.906	85	4.267	2,9	146,8	2,0
PADOVA	4.138	99	5.519	2,4	133,4	1,8
ROVIGO	918	28	1.347	3,1	146,7	2,0
VENETO	18.268	542	25.524	3,0	139,7	2,1
ITALIA	224.553	5.625	316.630	2,5	141,0	1,7

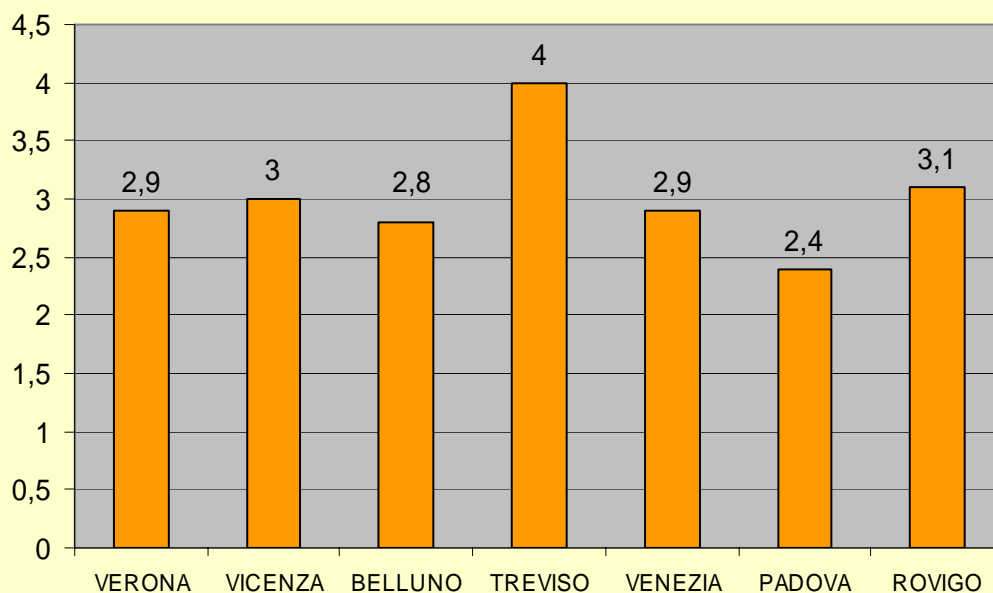
Fonte: Elaborazioni Regione Veneto–Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat - Aci

*Tasso di mortalità = rapporto tra n° di morti e n° di incidenti*100*

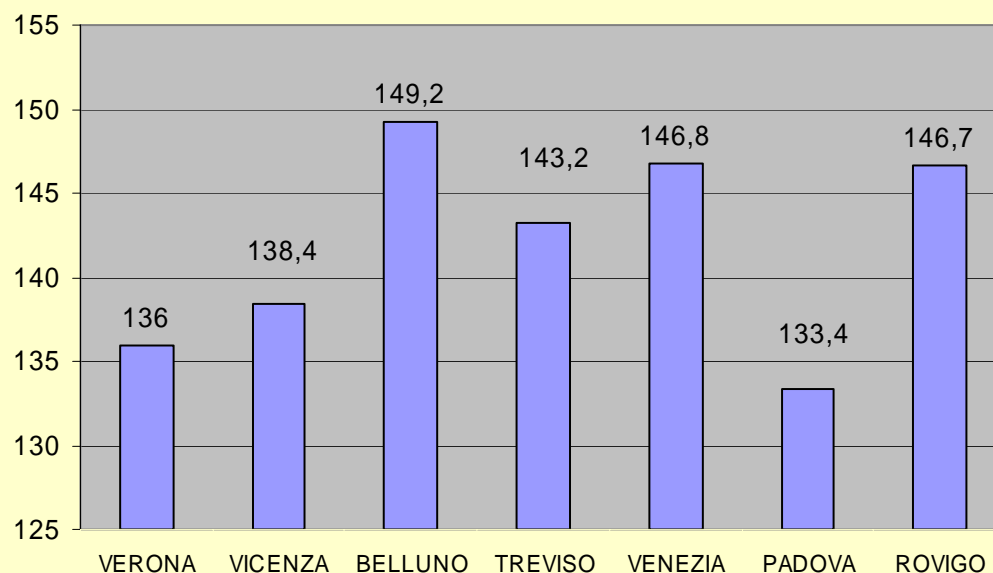
*Tasso di lesività = rapporto tra n° di feriti e n° di incidenti*100*

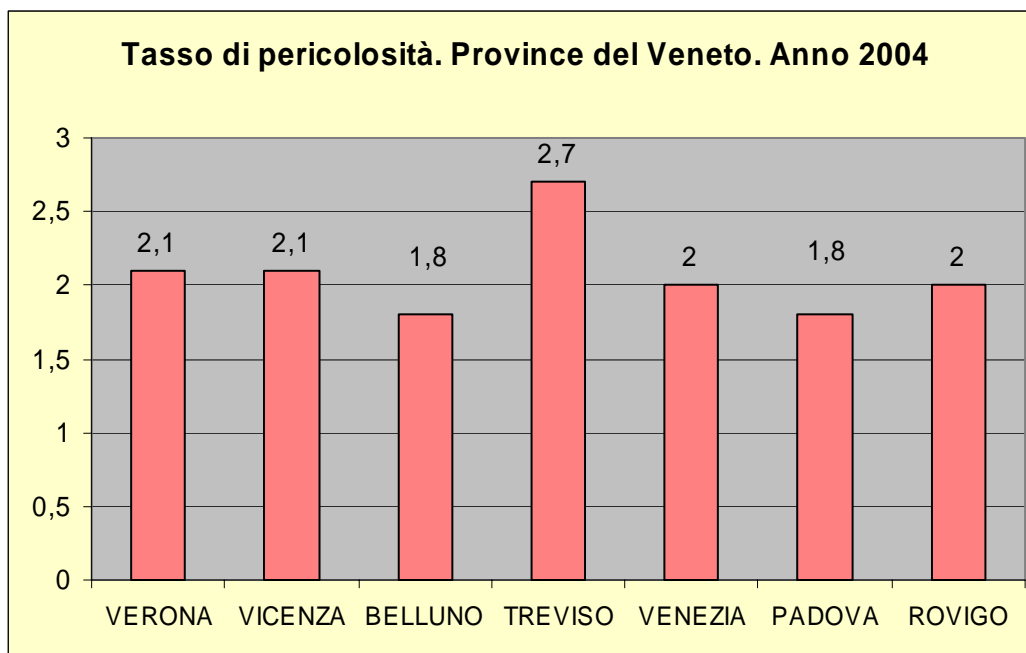
*Tasso di pericolosità = Rapporto tra n° di morti e n° di morti+feriti*100*

**Tasso di mortalità. Province del Veneto.
Anno 2004**



Tasso di lesività. Province del Veneto. Anno 2004





3.6.4.2 L'indicatore incidenti per abitante

L'indicatore *incidenti per abitante*, dato dal rapporto fra il numero di incidenti e il numero degli abitanti, rappresenta il numero medio di incidenti accorsi in un anno ogni 10.000 abitanti ed è indice di esposizione al rischio.

Le province di Padova e Verona risultano avere i più alti valori, pari rispettivamente a 46,87 incidenti ogni 10.000 abitanti e a 44,31, entrambi superiori al dato nazionale di 38,87.

Province	Incidenti totali	Popolazione	Incidenti per 10.000 abitanti
VERONA	3.814	860.796	44,31
VICENZA	2.871	831.356	34,53
BELLUNO	717	212.244	33,78
TREVISO	2.904	838.732	34,62
VENEZIA	2.906	829.418	35,04
PADOVA	4.138	882.779	46,87
ROVIGO	918	244.625	37,52
VENETO	18.268	4.699.950	38,87

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto–Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat- Aci
*Incidenti per abitante = n° di incidenti/n° abitanti*10.000*

3.6.4.3 Il parco veicolare circolante

Ad integrazione delle informazioni fornite dalle analisi dei dati Istat, si riportano i dati 2004 relativi al parco veicolare, ovvero alla consistenza dei veicoli circolanti, forniti annualmente dall'ACI per provincia e per categoria, in base alle risultanze del Pra, Pubblico Registro automobilistico.

Nel Veneto il rapporto veicoli popolazione è di 760,4 ogni 1000 abitanti, superiore alla media nazionale pari a 755,7.

Confronto popolazione, autovetture e veicoli – Anno 2004

Anno 2004	Popolazione	Autovetture	Veicoli	VEICOLI/ POPOLAZ Z (x1.000)	POPOLAZ/ AUTOVETTUR E
VENETO	4.664.024	2.747.085	3.546.304	760,4	1,70
ITALIA	58.081.514	33.931.058	43.893.714	755,7	1,71

Fonte: Acì - Localizzazione degli incidenti stradali- Anno 2004

Trend di evoluzione del parco veicolare - (Numeri indice 1993=100)

anni	1993	2000	2001	2002	2003	2004
VENETO	100,0	111,4	114,1	116,6	119,1	121,0
ITALIA	100,0	113,0	116,3	119,1	122,2	121,9

Fonte: Acì - Localizzazione degli incidenti stradali- Anno 2004

L'indicatore *incidenti per numero veicoli circolanti*, rappresenta il numero medio di incidenti accorsi in un anno ogni 10.000 veicoli circolanti.

Province	Incidenti totali	Totale parco veicolare	Incidenti per 10.000 veicoli
BELLUNO	717	157.726	45,45
ROVIGO	918	687.649	13,34
VICENZA	2.871	182.199	157,57
TREVISO	2.904	647.724	44,83
VENEZIA	2.906	542.532	53,56
VERONA	3.814	679.430	56,13
PADOVA	4.138	649.044	63,75
VENETO	18.268	3.546.304	51,51
ITALIA	224.553	43.950.907	51,09

Fonte: Elaborazioni da dati Aci - Localizzazione degli incidenti stradali- Anno 2004
*Incidenti per abitante per veicoli circolanti = n° di incidenti/n° veicoli circolanti*10.000*

LA RETE STRADALE DI INTERESSE
REGIONALE

4. LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE

La rete stradale del Veneto di interesse regionale è stata definita in attuazione del D.L.vo n. 112/98 e della L.R. 13/04/2001, n. 11 che al Capo VI, disciplina le norme in materia di viabilità, come modificata dalla L.R. n. 30/2001. In particolare, l'art. 95 della L.R. n. 11/2001 indica le funzioni amministrative della Regione, riservando al Consiglio Regionale, sentite le Province nonché la Conferenza Permanente Regione - Autonomie Locali, la determinazione del primo "Piano Triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria di interesse regionale", e, in sede di approvazione, l'individuazione della rete viaria di interesse regionale.

In sede di approvazione del Piano Triennale 2002-2004 sono stati, a tal fine, proposti i criteri di classificazione della rete regionale, da adottare, oltre a quanto già previsto dalla citata L.R. n. 11/2001, con riferimento agli ulteriori atti normativi e di pianificazione nazionale e regionale: il D.Lvo 30/04/1992, n. 285 " Nuovo Codice della Strada", e successive modificazioni, in particolare per quanto attiene l'art. 2, commi 5 e 6, lettere B e C, ove si indica la classificazione per le strade regionali e provinciali; il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato nel marzo 2001; il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento; il Piano Regionale dei Trasporti approvato nel 1990 e il successivo documento "Linee guida per la relazione del Nuovo P.R.T." del giugno 1999.

In particolare, tenuto conto degli atti e documenti di cui sopra, la classificazione è stata basata su criteri prevalentemente funzionali e di stretta relazione con il territorio interessato, adottando i criteri di classificazione come di seguito riportati.

La rete viaria trasferita dallo Stato con il DPCM 21/02/2000 e il DPCM 21/09/2001 risulta pari a km 1.762,665 così come riportato nel PTR 2002-2004. Per tale rete stradale sono stati sottoscritti in data 1/10/2001 i relativi verbali di consegna alle Province territorialmente competenti, in virtù dell'art. 93 della L.R. 11/2001. Sono state definite come strade di

interesse regionale quelle che, pur non rientrando nella rete stradale nazionale:

- allacciano i capoluoghi di provincia tra di loro o con il capoluogo regionale;
- collegano capoluoghi di provincia con i poli urbani;
- collegano province di regioni finitime;
- allacciano i capoluoghi di provincia o i poli urbani agli ambiti di interesse turistico;
- allacciano le grandi direttrici alle arterie regionali.

Per quanto riguarda i criteri di classificazione dei "poli urbani", si è fatto specifico riferimento a quanto espressamente previsto al Capitolo 3 del PTRC /1992, "Il sistema territoriale del Veneto: articolazione, problemi e dinamiche in atto". In particolare, la denominazione "Poli Urbani", si riferisce alle Classi n. 2, 3 e 4, nonché ai "Centri con discreta dotazione di servizi".

Va rilevato, peraltro, che in alcuni casi, in Provincia di Padova, in Provincia di Treviso, in Provincia di Venezia, nonché in provincia di Rovigo, per alcune strade classificate provinciali, è stata riscontrata la presenza di almeno uno dei criteri di cui sopra e pertanto sono state inserite all'interno della rete viaria considerata di interesse regionale.

In forza dei criteri sopradescritti, si è pervenuti alla determinazione delle rete viaria di interesse regionale, come riportato nell'Allegato 2 del PTR 2002-2004, che evidenzia come le ex strade statali trasferite per complessivi km 1.762,665 siano state classificate in parte regionali, per circa 947 km, ed in parte provinciali, per circa 815 km. , e quindi affidata alle Province.

A seguito della classificazione operata, la rete di interesse regionale si compone di circa 1007 km, di cui circa 118 km di ex strade provinciali riclassificate.

La rete stradale di interesse regionale così individuata è stata approvata

con provvedimento del Consiglio Regionale n. 59 del 24/07/2002.

La Regione Veneto, in attuazione delle previsioni della L.R. n. 11/2001, di conferimento di funzioni e compiti amministrativi in attuazione del D.Lgs.n. 112/98, aveva precedentemente approvato con L.R. n. 29 del 25/10/2001 la "costituzione di una società di capitali per la progettazione, esecuzione, manutenzione, gestione e vigilanza delle reti stradali".

La Società, denominata "Veneto Strade S.p.A.", è stata costituita il 21/12/2001.

L'effettiva presa in carico da parte di Veneto Strade S.p.A. della rete stradale di interesse regionale, individuata con il provvedimento del Consiglio Regionale n. 59 del 24/07/2002, è avvenuta con successivo atto di concessione del 20/12/2002.

Questo atto è stato preceduto da atti di concessione con le Province di Belluno (17/06/02), Padova (23/09/02), Rovigo (01/10/02), Venezia (03/10/02) e Treviso (30/10/02), Verona (28/03/03), Vicenza (31/10/2003), relativi all'affidamento a Veneto Strade S.p.A. della gestione di alcune Strade Provinciali e delle strade di interesse regionale ricadenti nei rispettivi territori provinciali, nelle more del trasferimento al Demanio Regionale delle strade ex ANAS, devolute alla Regione in esecuzione del D.Lgs. n. 112/1998, nel frattempo, come più sopra riferito, trasferito alle Province stesse in virtù dell'art. 93 della L.R. 11/2001.

La rete stradale regionale e provinciale gestita in concessione da Veneto Strade S.p.A., misura complessivamente 1.476,825 km, come riportato nell'Allegato 1.

Relativamente alla provincia di Vicenza sono state classificate regionali, rientrando quindi nella rete data in concessione a Veneto Strade, solamente la ex SS 11 ed un breve tratto della ex SS 245. La rimanente rete di strade trasferite, classificata provinciale, è stata data in concessione dalla Provincia di Vicenza a Vi.Abilità S.p.A.

La Società Vi.abilità S.p.A. nasce nel 2001 per volontà

dell'Amministrazione Provinciale di Vicenza con l'obiettivo di un più efficace utilizzo delle risorse disponibili e di una più efficiente gestione della propria rete stradale. E' una società per azioni a maggioranza di capitale pubblico, il 51% di proprietà della Provincia di Vicenza, il 44% appartiene alla Società Autostrada Brescia - Padova e il 5% alla Società Veneto Strade S.p.A..

È individuata come una società "ponte" tra pubblico e privato con la missione di realizzare infrastrutture efficienti in tempi rapidi. Viabilità S.p.A. infatti ha il compito di garantire interventi di qualità sulla viabilità locale. La Società attualmente opera in forza di una convenzione mediante la quale la Provincia ha affidato il servizio di gestione della propria rete stradale, mantenendo a se stessa le funzioni di pianificazione, programmazione e controllo delle opere da realizzare e degli investimenti da effettuare. La rete stradale provinciale gestita in concessione misura 1.258,6 km, dei quali 277,914 km di strade ex Anas. L'elenco di queste ultime è riportato nell'Allegato 2.

In questo processo di attribuzione dei compiti in materia di viabilità a società miste, si inquadra anche la trasformazione del soggetto di riferimento per la rete stradale di scala superiore.

L'ANAS S.p.A. è una società per azioni di proprietà del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nel cui capitale sociale rientra la rete stradale ed autostradale di interesse nazionale. L'ANAS S.p.A. svolge il ruolo di garante della mobilità di livello nazionale, lavorando all'adeguamento della rete di interesse nazionale ed al suo mantenimento in efficienza, sicurezza e transitabilità, provvedendo alla integrazione con altri modi di trasporto.

L'Ente ANAS viene trasformato in S.p.A. con D.L. n. 138 del 08/07/2002 convertito con Legge n. 178 del 08/08/2002.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di concedente, esercita le funzioni di indirizzo, controllo e vigilanza tecnica ed operativa.

La rete stradale statale è gestita da ANAS S.p.A., in virtù di convenzione di concessione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del dicembre 2002, e successivi contratti di programma triennali. Per un quadro completo della individuazione della rete stradale principale nel territorio regionale è da ricordare il D.Lgs 461/99 che ha individuato, ai sensi dell'art. 98 del D.Lgs 112/98 che riguarda le funzioni mantenute allo Stato, la rete stradale di interesse nazionale (Allegato 3).

Nel panorama viabilistico regionale le tre Società per azioni (Anas, Veneto Strade, Vi.Abilità) si affiancano quindi:

- alle concessionarie autostradali che operano nel Veneto, sia in qualità di socie delle S.p.A. venete, sia in qualità di concessionarie dell'ANAS S.p.A.;
- alle Provincie che mantengono l'importante ruolo di gestione delle rete stradale di competenza oltre alla partecipazione diretta alle S.p.A. venete.

La ricchezza di soggetti operanti nel settore della viabilità, trova proprio nelle due nuove società venete un ruolo di incontro e di sintesi, finalizzato alla realizzazione degli importanti piani di investimenti sotto la regia programmatica della Regione, che si intreccia con quella di livello statale affidata all'intervento dell'ANAS e con il livello provinciale affidato agli Enti territoriali.

La rete autostradale statale è gestita da Società Concessionarie dell'ANAS S.p.A. che nel territorio veneto sono:

- Società Autovie Venete S.p.A., che gestisce la tratta di A4 da Trieste a Mestre, la A23 Palmanova Udine, e la A 28 da Portogruaro-Pordenone-Conegliano;
- Società delle Autostrade di Venezia e Padova, che gestisce la tratta di autostrada A4 da Mestre a Padova, e la bretella di collegamento della A4 con l'aeroporto Marco Polo;

- Società Autostrade Brescia-Verona-Vicenza-Padova, che gestisce la corrispondente tratta di A4 e la A31 Valdastico;
- Società Autostrada del Brennero, che gestisce la A22 di collegamento della A1 con il confine di Stato e attraversa il Veneto nel tratto Veronese;
- Società Autostrade per l'Italia, che gestisce la A13 da Bologna a Padova, e la A27 da Mestre a Longarone.

ALLEGATO 1
Rete stradale regionale in gestione a Veneto Strade S.p.A.

classificazione	Denominazione	Precedente denominazione	lunghezza
SR 6	Eridania Occidentale	SP. 6 - SP. 47 "Eridania Occidentale"	29,980
SR 10	Padana Inferiore	SS. 10 "Padana Inferiore"	65,282
SR 11	Padana Superiore	SS. 11 "Padana Superiore"	144,320
SR 14	di Mestre	SS. 14 Bis "di Mestre"	5,553
SR 43	Jesolana	SP. 43	7,500
SR 47	di Altichiero	SS. 47 Racc "di Altichiero"	10,180
SR 48	delle Dolomiti	SS. 48 "Delle Dolomiti"	83,600
SR 50	del Grappa e Passo Rolle	SS. 50 "Del Grappa e del Passo Rolle"	15,000
SR 53	Postumia	SS. 53 "Postumia"	92,442
SR 54	di Castelfranco Veneto	SS. 245 "Castellana" variante	4,600
SR 62	della Cisa	SS. 62 "della Cisa"	21,014
SR 88	Rodigina	SP. 88 - SP. 89 "Rodigina"	30,452
SR 89	Treviso - mare	SP. 89	17,482
SR 104	Monselice - mare	SP. 104 - SP. 105 Monselice - mare	28,585
SR 105	Cavarzere - Romea	SP. 104 "Cavarzere - Romea"	6,363
SR 203	Agordina	SS. 203 "Agordina"	60,712
SR 204	Belluno - Mas	SS. 203 Dir "Agordina"	4,745
SR 245	Castellana	SS. 245 "Castellana"	46,350
SR 249	Gardesana Orientale	SS. 249 "Gardesana Orientale"	70,252
SR 307	Strada del Santo	SS. 307 Var "del Santo"	21,102
SR 308	nuova Strada del Santo	SS. 307 "del Santo"	13,600
SR 348	Feltrina	SS. 348 "Feltrina"	50,704
SR 355	di Val Degano	SS. 355 "di Val Degano"	17,615
SR 443	di Adria	SS. 443 "di Adria"	17,850
SR 450	di Affi	SS. 450 "di Affi"	13,300
SR 482	Altopolesana	SS. 482 "Altopolesana"	34,094
SR 495	di Codigoro	SS. 495 "di Codigoro"	14,730
SR 514	di Vigonza	SS. 515 Racc. "Noalese"	2,200
SR 515	Noalese	SS. 515 "Noalese"	39,028
SR 516	Piovese	SS. 516 "Piovese"	29,220
<i>Totale Km</i>			997,855*

* Valore depurato dalle tratte in centro abitato con popolazione superiore 10mila abitanti

ALLEGATO 1			
Rete stradale provinciale in gestione a Veneto Strade S.p.A.			
classificazione	Denominazione	Precedente denominazione	lunghezza
SP 1 bis	Madonna del Piave	SP 1 bis "Madonna del Piave"	2,335
SP 16	di Arquà Petrarca	SS. 16 dir "Adriatica"	4,415
SP 28	di Segusino	SP. 28 "di Segusino"	3,193
SP 29	Ponte di Fener	SP. 29 "Ponte di Fener"	0,175
SP 32	Ponte di Fener	SP. 32 "Ponte di Fener"	0,500
SP 47	Valsugana	SS. 47 "della Valsugana"	26,345
SP 49	di Misurina	SS. 48 Bis "Delle Dolomiti"	7,800
SP 148	Cadorna	SS. 141"Cadorna"	25,578
SP 149	del Monte Grappa	SS. 141"Cadorna" diramazione	2,400
SP 244	della Val Badia	SS. 244 "Della Val Badia"	5,212
SP 247	Riviera	SS. 247 "Riviera"	7,300
SP 248	Schiavonesca - Marosticana	SS. 248 "Schiavonesca - Marosticana"	37,832
SP 251	della Val di Zoldo e Val Cellina	SS. 251 "Della Val di Zoldo e Val Cellina"	57,055
SP 346	del Passo di San Pellegrino	SS. 346 "Del Passo di San Pellegrino"	15,869
SP 347	del Passo Cereda e Passo Duran	SS. 347 "Del Passo Cereda e Passo Duran"	61,880
SP 422	dell'Alpago e del Cansiglio	SS. 422 "Dell'Alpago e del Cansiglio"	44,795
SP 423	del Lago di S. Croce	SS. 422 Dir "Dell'Alpago e del Cansiglio"	6,500
SP 465	della Forcella Lavardet	SS. 465 "Della Forcella Lavardet e di Valle S. Canciano"	10,596
SP 473	di Croce D'Aune	SS. 473 "Di Croce D'Aune"	22,930
SP 532	del Passo di S. Antonio	SS. 532 "Del Passo di S. Antonio"	13,400
SP 563	di Salesei	SS. 563 "Di Salesei"	9,924
SP 619	di Vigo di Cadore	SS. 619 "Di Vigo di Cadore"	23,550
SP 635	del Passo di S. Ubaldo	SS. 635 "Del Passo di S. Ubaldo"	38,475
SP 638	del Passo Giau	SS. 638 "Del Passo Giau"	20,200
SP 641	del Passo Fedaia	SS. 641 "Del Passo Fedaia"	13,081
SP 667	di Caerano	SS. 667 "di Caerano"	17,630
Totale Km			478,970*

* Valore depurato dalle tratte in centro abitato con popolazione superiore 10mila abitanti

Rete stradale in gestione a Veneto Strade S.p.A.		
		Totale Km 1.476,825

ALLEGATO 2 Rete stradale ex Anas in gestione a Vi.abilità S.p.A.			
classificazio ne	Denominazione	Precedente denominazione	lunghezza
SP 46	Pasubio	SS 46 "del Pasubio"	35,140
SP 108 Dir	Dir. Ossario	SS. 46 Dir "del Pasubio"	1,247*
SP 46 Racc	Racc. Pasubio	SS. 46 Racc "del Pasubio"	2,700
SP 148	Cadorna	SS. 141 "Cadorna"	27,595
SP 246	Recoaro	SS. 246 "di Recoaro"	33,841
SP 247	Riviera Berica	SS. 247 "Riviera"	26,452
SP 248	Schiavonesca - Marosticana	SS. 248 "Schiavonesca- Marosticana"	28,929
SP 248 Dir	Dir. Schiavonesca - Marosticana	SS. 248 "Var Schiavonesca- Marosticana"	9,000
SP 349	Costo	SS. 349 "di Val d'Assa e Pedemontana Costo"	60,452
SP 350	Valdastico	SS. 350 "di Folgaria e Val d'Astico"	35,118
SP 500	Lonigo	SS. 500 "di Lonigo"	17,440
Totale Km			277,914

* Il tratto stradale compreso dal km 0+000 al km 0+528 è stato ceduto alla Provincia di Trento.

Rete stradale già provinciale	Km
972,86	

Rete stradale complessiva in gestione a Vi.abilità S.p.A.		
		Totale Km 1.250,00

INDIVIDUAZIONE DELLA RETE STRADALE DI INTERESSE NAZIONALE					REGIONE VENETO	
SS n°	Denominazione	Esisa da Km	Esisa a Km	Esisa Tot Km	TOTALE EFFETTIVO	Intero Percorso o Tratto
12	DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	245,820	326,181	80,361	65,680	Intero tratto regionale
13	PONTERBANA	4,925	63,297	58,372	46,757	Intero tratto regionale
14	DELLA VENEZIA GIULIA	0,000	79,213	79,213	72,717	Intero tratto regionale
16	ADRIATICA	4,340	69,514	65,174	65,174	Intero tratto regionale
47	DELLA VALSUGANA	30,180	71,930	41,750	41,750	Da inn. SS 53 a conf. Regionale
50	DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE	0,000	46,253	46,253	39,021	Da inn. SS 51 e inn. 50 Bis
50 Bis	DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE	0,000	10,137	10,137	10,137	Dallo svincolo di Fenadora SS 50, a svincolo di Clismon SS 47
51	DI ALEMAGNA	0,000	118,150	118,150	110,870	Intero tratto regionale
51 Bis	DI ALEMAGNA	0,000	12,480	12,480	12,300	Intero Percorso
52	CARNICA	64,137	110,100	45,963	45,963	Intero tratto regionale
53	POSTUMIA	2,800	22,950	20,150	20,150	Da Vicenza, a Innesto S.S. n° 47 presso Cittidella
309	ROMEA	55,730	126,770	71,040	71,040	Intero tratto regionale
434	TRANSPOLESANA	3,000	82,870	79,870	77,740	Intero percorso
516	PIOVESE	4,690	26,860	22,190	22,190	Padova - Innesto S.S. n° 309 presso Codavigo
TOTALE					701,489	

ALLEGATO 3
Rete stradale gestita da ANAS S.p.A.

Capitolo 5

IL PIANO TRIENNALE

2002-2004

5. IL PIANO TRIENNALE 2002-2004

5.1 Le linee d'azione e le risorse disponibili

Le linee d'azione del programma del primo PTR 2002-2004, come definito a seguito di una ricognizione dello stato della rete stradale trasferita, dello stato del fabbisogno, dei dati disponibili sull'incidentalità dal 1992 al 1999, dei valori registrati per misurare la consistenza del traffico e delle disponibilità del parco progetti, sono state le seguenti :

1. interventi di urgenza, di somma urgenza e pronti interventi;
2. interventi di manutenzione straordinaria;
3. interventi infrastrutturali di adeguamento dell'esistente e nuove realizzazioni;
4. interventi di mitigazione degli impatti sull'ambiente (interventi di mitigazione acustica, sistemazioni paesaggistiche, monitoraggi ambientali, recupero di aree dismesse e degradate, etc.).
5. studi, progettazioni, monitoraggi del traffico e dell'incidentalità, statistiche, etc.;

Gli interventi infrastrutturali di cui al precedente punto 3, a cui è stata destinata la maggior parte degli investimenti, riguardano i seguenti settori di intervento:

- a) interventi di recupero manutentivo della rete stradale;
- b) interventi di adeguamento, riqualificazione e messa in sicurezza dell'infrastruttura esistente;
- c) interventi puntuali per aumentare il grado di sicurezza della circolazione stradale;
- d) interventi di variante in nuova sede agli abitati;

- e) interventi di potenziamento ed ammodernamento dei principali itinerari della rete viaria regionale;
- f) interventi per migliorare la funzionalità del sistema delle tangenziali urbane e/o nelle aree metropolitane.

Il primo Piano Triennale, finanziato con risorse attribuite alla Regione dal Decreto legislativo n.112/1998 e fino a quella data trattenute a livello centrale con gestione diretta da parte dell'Anas, ha previsto, attraverso specifica norma inserita nell'articolo 22, comma 2, della L.R. n. 2/2002 (c.d. Finanziaria regionale 2002), uno stanziamento per complessivi € 524.219.500,00 a valere fino all'esercizio 2009. A tale importo sono state poi aggiunte altre specifiche fonti di finanziamento regionale per ulteriori € 10.898.264,67 per un totale complessivo di € 535.117.764,67.

La disponibilità finanziaria complessiva è riportata nella seguente tabella:

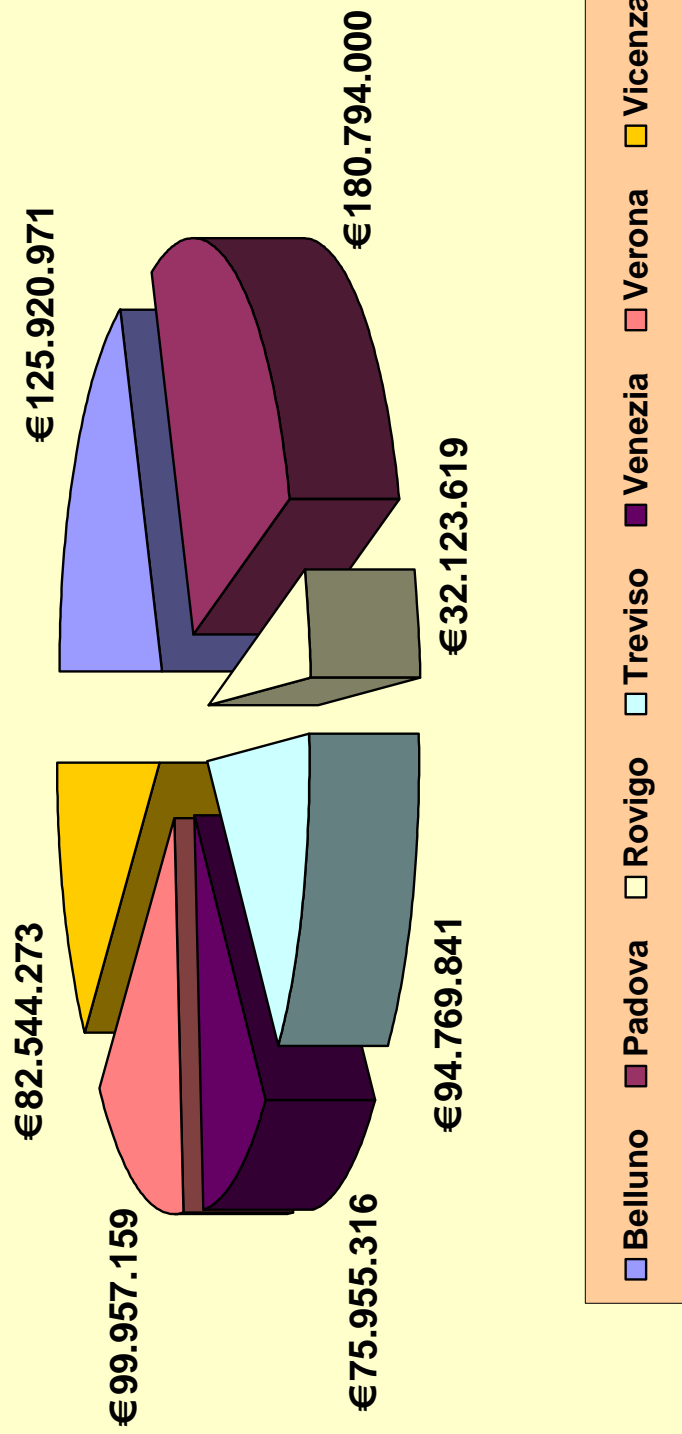
Norma di riferimento	Anno	Importo
D. Lgs. n 112/98	2002-2009	€ 524.219.500,00
D. Lgs. n 112/98	2001	€ 2.220.764,67
D. Lgs. n 112/98	2002	€ 1.177.500,00
L.R. n. 39/91	2002	€ 7.500.000,00
TOTALE		€ 535.117.764,67

La ripartizione delle risorse secondo le varie linee di azione del Piano è così definita:

Linee di azione	percentuale	Importo
Per urgenze, somma urgenza, pronto intervento	3,00%	€ 16.053.532,94
Per interventi di manutenzione straordinaria	6,30%	€ 33.712.419,17
Per interventi infrastrutturali	88,30%	€ 472.509.016,00
Per interventi di mitigazione impatti sull'ambiente	1,20%	€ 6.421.413,18
Per studi, progettazioni, monitoraggi , statistiche	1,20%	€ 6.421.413,18
TOTALE	100%	€ 535.117.764,67

Per quanto attiene specificatamente agli interventi infrastrutturali, cui sono stati ovviamente destinati la gran parte dei fondi disponibili, sono da considerare quali risorse aggiuntive le varie quote di cofinanziamento rese disponibili, includendo le quali la dotazione finanziaria del primo Piano Triennale ammontava a complessivi € 692.065.179,00. Questa somma è stata ripartita tra le sette province secondo gli importi riportati nel grafico.

Destinazione risorse Piano Triennale regionale per Provincia €692.065.179



5.2 La costituzione di Veneto Strade S.p.A.

Il decentramento di una cospicua parte delle strade statali a livello regionale e locale, come già esposto nei precedenti capitoli, ha comportato nel Veneto un riordino del sistema dei soggetti gestori: da una parte l'Ente ANAS che a partire dal D.lgs n. 419 del 29/10/1999 di riordinamento degli enti pubblici nazionali, viene definitivamente trasformato in S.p.A. con D.L. n. 138 del 08/07/2002, convertito con Legge n. 178 del 08/08/2002; dall'altra la costituzione, nel dicembre 2001, di Veneto Strade S.p.A., società che opera in ambito regionale assieme a Vi.abilità S.p.A, che ha specifiche competenze nell'ambito della provincia di Vicenza.

Come già evidenziato nei capitoli precedenti, con l'art. 99 del citato D.Lgs. n.112/98 vengono conferite alle Regioni ed agli Enti locali tutte le attività attinenti alle infrastrutture viarie: programmazione, progettazione, esecuzione, manutenzione, gestione e vigilanza di strade nuove o esistenti, con la sola esclusione di quelle rientranti nella rete autostradale e stradale nazionale.

Tale nuovo scenario ha comportato per la Regione Veneto, dal punto di vista pratico, la presa in carico di circa 1.800 chilometri di rete stradale trasferita dallo Stato e fino a quella data gestita dall'ANAS, del relativo personale e delle pertinenze. Un impatto oggettivamente non agevole, che ha creato situazioni di grave disagio in varie altre realtà regionali. La scelta della Regione di individuare nella costituzione di una società per azioni lo strumento giuridico più idoneo nello svolgimento delle nuove funzioni assegnate va inquadrata nella ricerca di una maggiore efficienza ed efficacia e raggiungimento di risultati in tempi certi, attesa la particolare snellezza che è connaturale a questo tipo di organizzazione.

Veneto Strade S.p.A. è stata costituita il 21 dicembre 2001, in attuazione della legge regionale n. 29 del 25 ottobre 2001, avente ad oggetto la "Costituzione di una società di capitali per la progettazione, esecuzione, manutenzione, gestione e vigilanza delle reti stradali".

Con tale legge, emanata a seguito del trasferimento di competenze dallo Stato alle Regioni ed agli Enti Locali in materia di viabilità, il Consiglio Regionale del Veneto ha autorizzato la Giunta Regionale a costituire la Società Veneto Strade S.p.A. e ad attribuire alla medesima da un lato, di prendere in carico le strade ex Anas, dall'altro di garantire, attraverso una specifica struttura, la progettazione e realizzazione di nuove opere di interesse regionale.

Veneto Strade S.p.A. nata per volontà congiunta della Regione del Veneto, delle Amministrazioni Provinciali della Regione e di quattro Società Autostradali operanti nel territorio regionale, a garanzia di unitarietà di iniziative tra la Regione e gli enti pubblici interessati, è una Società a partecipazione pubblica e privata ed ha, tra i principali scopi sociali, la progettazione, la costruzione, il recupero, la ristrutturazione, la manutenzione, la vigilanza sulla rete viaria assegnata e il rilascio delle concessioni ai sensi del Codice della Strada.

Il capitale sociale di Veneto Strade S.p.A. è pari ad € 5.163.200,00. La Regione del Veneto partecipa con il 30% del pacchetto azionario; le sette Amministrazioni Provinciali di Belluno, Padova, Rovigo, Treviso, Venezia, Verona e Vicenza hanno una partecipazione paritetica complessiva del 50%; il restante 20% è suddiviso tra le quattro Società Autostradali: Venezia e Padova S.p.A., Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A., Società per Azioni Autovie Venete e Società per Azioni Autostrada Brescia, Verona, Vicenza, Padova.

Le attività affidate per legge a Veneto Strade S.p.A. sono:

- lo sviluppo progettuale e la realizzazione delle opere del "Piano Triennale regionale di adeguamento della rete viaria" e successivi aggiornamenti, oltre che delle opere complementari al Passante di Mestre, alla A28 ed alla Pedemontana veneta (art. 22 Legge Regionale 2/2002 e art.11 Legge Regionale n. 9/2005);
- la manutenzione e la vigilanza della rete regionale e provinciale in concessione (art. 1 Legge Regionale 29/2001).

Gli obiettivi gestionali aziendali si basano su una politica che valorizza gli aspetti legati agli investimenti sul territorio, con l'obiettivo di massimizzare l'utile sociale da un lato attraverso la realizzazione di nuove opere e dall'altra provvedendo alla corretta manutenzione della rete viaria in gestione, utilizzando a tal fine tutte le risorse economiche e finanziarie a disposizione, in un'ottica di equilibrio costi-ricavi.

Logisticamente la società ha Direzione Centrale a Mestre, ove hanno sede i principali uffici direzionali: Amministratore Delegato, Direzione Generale, Direzione Amministrativa e le Direzioni Centrali delle Aree Strategia e Sviluppo, Lavori, Manutenzione. All' area Manutenzione di Mestre fanno capo tutte le attività di gestione e manutenzione della rete stradale insistente nelle province di Padova, Rovigo, Verona, Vicenza, Treviso e Venezia.

A Sedico (BL) ha sede la Direzione Operativa di Belluno a cui fanno capo le attività di gestione e manutenzione della rete stradale della Provincia di Belluno. Per le peculiarità che caratterizzano la rete stradale di montagna la Direzione è dotata di autonomia organizzativa e gestionale, pur sempre nell'ambito degli indirizzi di gestione emanati dalla Direzione Centrale di Mestre.

I rapporti sia economici che programmatici fra la Regione del Veneto e la società concessionaria fanno capo alla Direzione Regionale Infrastrutture di Trasporto.

5.3 Il recupero manutentivo della rete stradale in gestione a Veneto Strade S.p.A.

La rete stradale sulla quale Veneto Strade S.p.A. esplica il servizio di manutenzione e vigilanza ammonta, ad oggi, a 1.476,825 Km, di cui 997,855 km, (valore depurato dalle tratte in centro abitato con popolazione superiore ai diecimila abitanti), di strade individuate di interesse regionale (quindi afferenti al demanio della Regione), mentre 478,970 (di interesse provinciale) sono state trasferite in concessione da

parte delle Province di Belluno, Padova e Treviso.

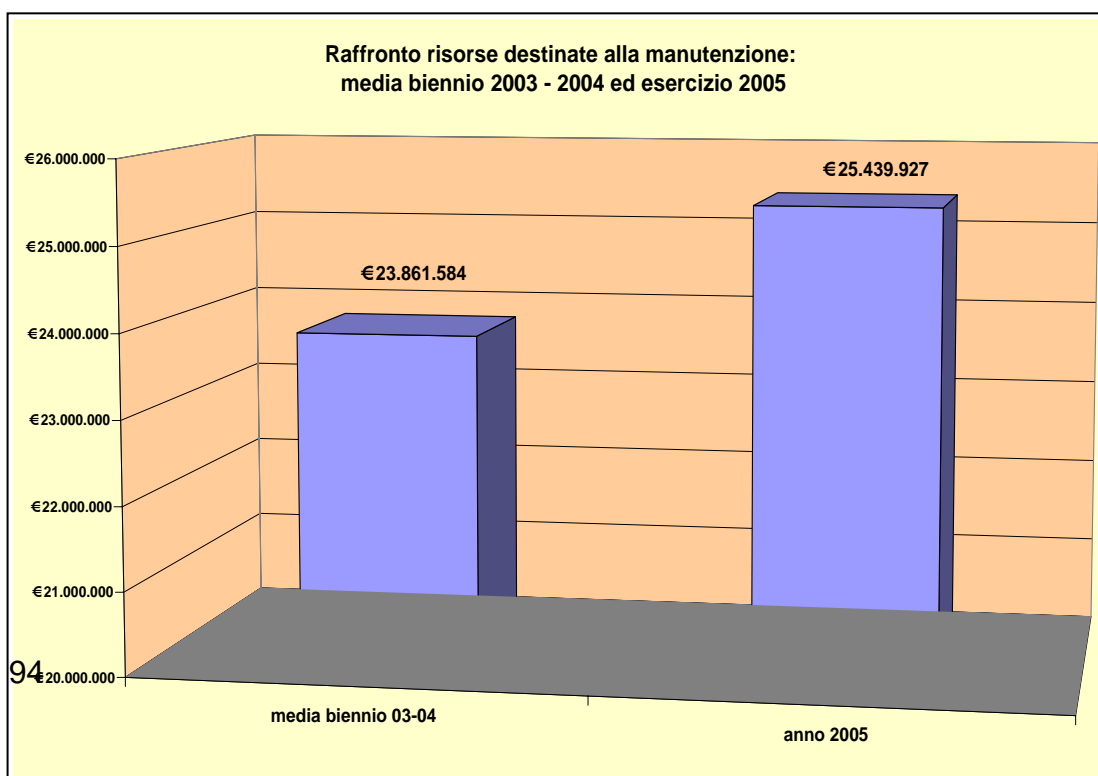
Veneto Strade S.p.A. è operativa a partire dal mese di luglio 2002 per la Provincia di Belluno, da ottobre 2002 per Padova, Venezia e Rovigo, da novembre 2002 per Treviso, da aprile 2003 per Verona e da novembre 2003 per Vicenza, a seguito della sottoscrizione di apposite convenzioni. Tali convenzioni regolano, tra l'altro, le risorse economiche da trasferire per far fronte all'attività di manutenzione della rete in gestione, che corrispondono a quelle appositamente trasferite dallo Stato alle Province stesse per far fronte alla gestione delle strade ex Anas.

Il primo periodo di piena operatività della società ha avuto inizio nell'anno 2003, ed ha evidenziato uno sforzo economico di tutto rilievo al fine di recuperare il gap manutentivo ereditato. Solo per manutenzione ordinaria Veneto Strade S.p.A., fino a tutto l'anno 2005, ha effettuato interventi per circa 75 milioni di euro, con una incidenza media complessiva sul territorio a chilometro/annuo, anche considerando l'anno di avvio poco significativo da questo punto di vista, di oltre 16.000,00 euro.

Tutta l'attività svolta si è contraddistinta per la capillarità degli interventi con una attenzione particolare alla sicurezza.

Le risorse destinate alla manutenzione hanno registrato, nel biennio 2003 – 2004, un investimento medio per anno di ben 23,8 milioni di Euro.

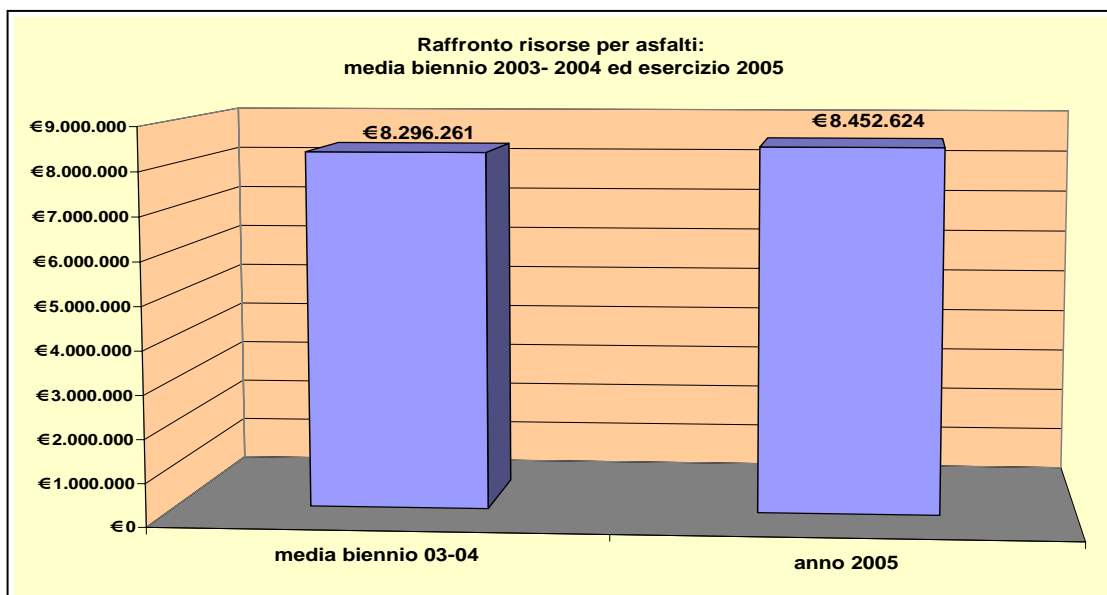
L'anno 2005 ha registrato un incremento di circa il 7 %, arrivando ad oltre



25,4 milioni di Euro di costi che sono afferenti alla manutenzione della rete viaria.

Gli investimenti maggiori hanno riguardato interventi di rifacimento del manto stradale. Specifici contributi in conto esercizio hanno permesso un investimento medio annuo per rifacimento del manto stradale, per il biennio 2003 – 2004, di 8,2 milioni di Euro.

Per l'esercizio 2005 le risorse destinate al rifacimento degli asfalti sono aumentate, con un investimento complessivo di 8,4 milioni di Euro.

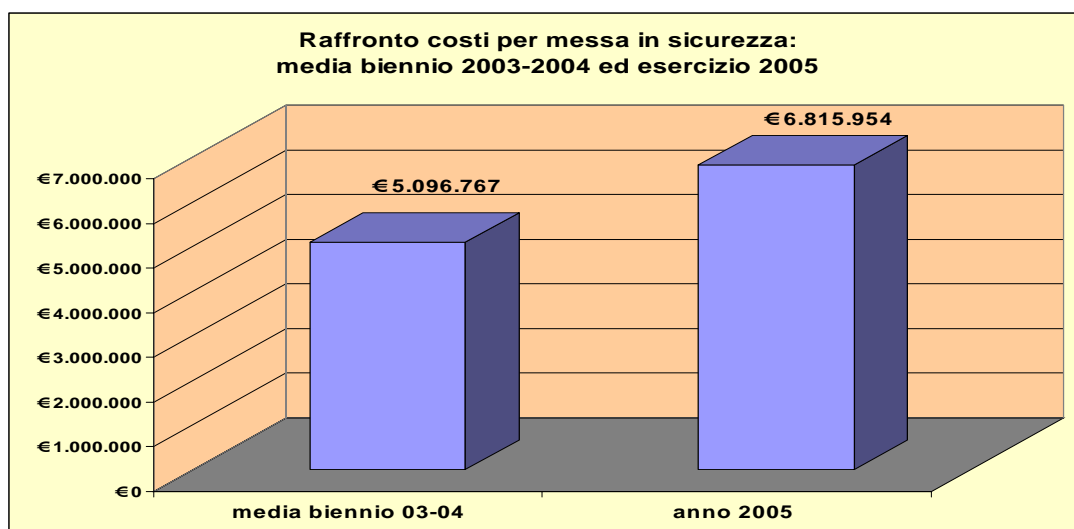


Al fine di incrementare il livello qualitativo della rete stradale particolare attenzione è stata posta per la messa in sicurezza, mediante interventi di messa a norma dei guard rail nei punti di particolare pericolosità della rete, e di interventi mirati a garantire la massima stabilità dei versanti posti lungo il piano viabile, in particolare per le zone morfologiche montane, sia al ripristino della stabilità in seguito a periodi di persistenti precipitazioni atmosferiche, che ciclicamente si abbattano sulla nostra regione.

L'elevata estesa di strade ereditate ha determinato la necessità, nell'ottica di una mirata programmazione degli interventi di manutenzione ed

incremento degli standard di sicurezza, di individuare le priorità in relazione alle risorse disponibili.

L'investimento medio annuo per il biennio 2003 – 2004 nella messa in sicurezza è stato di 5 milioni di Euro. A detti interventi nel corso del 2005 sono stati destinati ben 6,8 milioni di Euro, con un incremento di oltre il 35%.

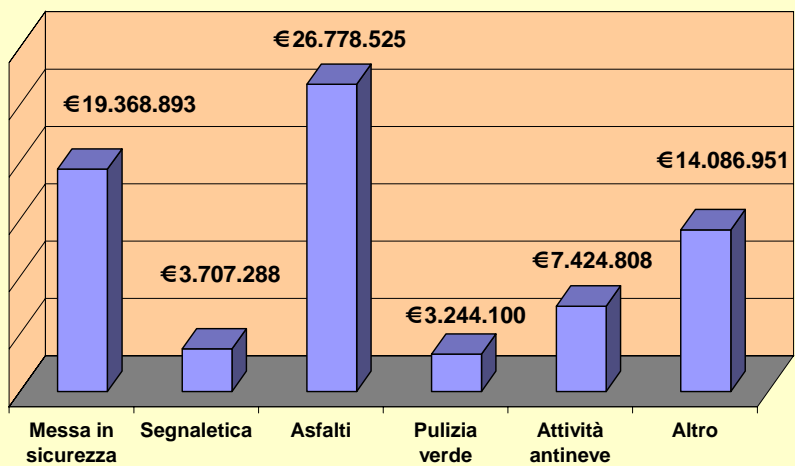


Oltre agli interventi di rifacimento asfalto e messa in sicurezza, molteplici sono le attività necessarie alla manutenzione e gestione in sicurezza della rete viaria.

In particolare si segnalano gli interventi di rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale, lo sfalcio erba, potatura e pulizia del piano viabile, le attività antineve e prevenzione ghiaccio.

Il grafico seguente riporta la suddivisione delle diverse attività di manutenzione operate da Veneto Strade S.p.A..

Totale attività manutenzione al 31/12/2005
€74.610.565



5.3.1 Le risorse per le manutenzioni straordinarie e le somme urgenze

La Regione Veneto ha ereditato una rete viaria ex statale che ha subito evidenziato necessità di ingenti interventi di manutenzione straordinaria, anche perchè gli investimenti Anas, durante le fasi di dismissione di parte della propria rete stradale, si sono naturalmente concentrati su quelle tratte che sarebbero comunque rimaste, ultimato il processo di decentramento di funzioni, di competenza statale e quindi in diretta gestione da parte della società.

Grande rilievo hanno assunto e costituiscono pertanto gli investimenti in interventi di manutenzione straordinaria che permettono di dare tempestive risposte ad emergenti situazioni di potenziale pericolo per la circolazione stradale. Infatti tali specifici fondi permettono, sulla base di specifiche verifiche tecniche, effettuate con cadenza semestrale, di individuare la scala delle priorità degli interventi dopo dettagliato monitoraggio delle situazioni di emergente pericolosità e di appaltare dunque l'intervento.

A tal proposito si evidenzia come detti interventi non sono dunque destinati al potenziamento delle rete esistente, ma permettono di ripristinare la percorribilità della stessa e tendono a consentirne la fruibilità in condizioni di sicurezza.

Proprio per tale natura gli interventi sono relativi a particolari fattispecie, quali, a titolo non esaustivo, ristrutturazione ponti e manufatti, asfaltature previo rifacimento della soletta stradale, consolidamenti vari e messe in sicurezza.

Negli ultimi anni, inoltre, fenomeni atmosferici di particolare violenza si sono abbattuti sulla nostra regione, e di conseguenza sono stati necessari rilevanti interventi di manutenzione straordinaria e di somma urgenza, che si sono potuti realizzare mediante il finanziamento del Piano Triennale 2002-2004.

In particolare nel novembre 2002 cospicue precipitazioni hanno determinato diffuse alluvioni su varie province venete con necessità di interventi di messa in sicurezza, mentre nel febbraio 2004 su Padova Rovigo e Venezia e nel marzo 2005 su Padova Rovigo e Verona diffuse precipitazioni nevose, con successiva formazione di ghiaccio, hanno creato notevoli danni al patrimonio stradale. Tali fenomeni atmosferici si sono ripetuti anche negli scorsi mesi di febbraio e marzo.

I diversi gestori che operano sulla rete stradale ordinaria veneta (sia Veneto Strade S.p.A., che le Province e Vi.Abitità S.p.A., ognuna per la propria competenza), hanno garantito interventi di somma urgenza al fine di ripristinare in tempi contenuti la percorribilità e la sicurezza di specifiche tratte di rete stradale interessate dal dissesto, consentendo entro brevissimo tempo l'attivazione dei lavori necessari.

In particolare, per quanto attiene alla rete viaria di interesse regionale, il servizio di sorveglianza delle strade, è sempre garantito mediante il pronto intervento di squadre di reperibilità, che intervengono in caso di segnalazione di eventuali emergenze attraverso un servizio attivo 24 ore al giorno, sia nei giorni feriali che festivi, per 365 giorni all'anno.

A titolo esemplificativo, vengono di seguito specificati alcuni fra gli interventi più significativi attivati da Veneto Strade S.p.A.:

- Lavori di recupero e ripristino della sovrastruttura stradale della SR 6 "Eridania Occidentale", provincia di Rovigo per € 2.265.197,26;
- Lavori di sistemazione SP 422 in Comune di Fregona, provincia di Treviso, per € 939.898,25;
- Lavori di ripristino condizioni di sicurezza ponte sul fiume Adige, comune di Cavarzere, provincia di Venezia per € 908.000,00;
- Lavori di adeguamento e consolidamento tratti vari SP 473 (comune di Sovramonte), SP 347 (comuni Forno di Zoldo e Zoldo Alto) e SR 48 (Comuni di Livininalongo del Col di Lana, Cortina ed Auronzo di Cadore), provincia di Belluno per € 1.554.000,00;

- Ripristino e consolidamento Ponte di Lavagno, SR 11, provincia di Verona per € 550.000,00;
- SR 307 ripristino ed adeguamento sede stradale km 17+300, comune Camposampiero e SR 308 messa sicurezza sottopasso via Augusta, comune di Cadoneghe e rifacimento paramassi comune Cittadella , provincia di Padova, per € 338.579,91.

5.3.2 Le strategie delle attività di manutenzione della rete viaria

L'impegno sul fronte della sicurezza ha da sempre comportato per Veneto Strade S.p.A. una particolare attenzione all'attività di manutenzione della rete stradale in gestione. Consapevole dell'opportunità di sviluppo di specifici settori di studio nelle attività di manutenzione, la società ha promosso mirate sperimentazioni, monitorandone i risultati, al fine di ottimizzare le risorse disponibili, migliorando la qualità finale degli interventi eseguiti od aumentandone la loro durata nel tempo.

Per durata dell'intervento di manutenzione si intende l'intervallo di tempo massimo intercorrente tra una attività e la sua ripetizione, sulla medesima parte d'opera, senza far decrescere al di sotto dello standard di sufficienza le caratteristiche di funzionalità e di sicurezza della circolazione.

In tale ottica, di particolare interesse risultano gli studi e le sperimentazioni, con valutazione del rapporto costo/benefici, attivati in diversi campi delle opere manutentive, e realizzati utilizzando tecnologie e materiali di nuova concezione.

I benefici riscontrabili riguardano, per la singola attività, l'insieme delle caratteristiche di rispondenza alle specifiche tecniche, dell'incremento della sicurezza della circolazione, del risultato finale dal punto di vista funzionale ed estetico, del miglioramento del loro impatto ambientale, dell'incremento della durata.

I settori dove maggiormente si ritiene proficuo che si concentrino le attività di sperimentazione sono i seguenti:

pavimentazioni bituminose

Ambiti di sviluppo: miglioramento della capacità di mantenimento nel tempo delle caratteristiche prestazionali, incremento delle condizioni di sicurezza della circolazione in caso di condizioni atmosferiche avverse, valutazione del contributo all'abbattimento dei livelli di rumore dovuti al traffico veicolare.

segnaletica orizzontale

Ambiti di sviluppo: miglioramento della capacità di mantenimento nel tempo delle caratteristiche prestazionali, incremento delle condizioni di sicurezza della circolazione in caso di condizioni atmosferiche avverse.

segnaletica verticale e complementare

Ambiti di sviluppo: miglioramento della capacità di mantenimento nel tempo delle caratteristiche prestazionali, incremento delle condizioni di sicurezza della circolazione. In tale settore dovranno inoltre essere valutate eventuali possibilità di interconnessione di elementi puntuali dislocati lungo la rete stradale al fine di creare un sistema dinamico di trasmissione di informazioni per l'utenza e di raccolta di dati utili per la gestione della circolazione (flussi veicolari, condizioni atmosferiche locali, etc.).

opere d'arte

Ambiti di sviluppo: ripristino della capacità di mantenimento nel tempo delle caratteristiche prestazionali, incremento delle condizioni di sicurezza della circolazione.

gestione gallerie

Ambiti di sviluppo: miglioramento della capacità di mantenimento nel tempo delle caratteristiche prestazionali, incremento delle condizioni di sicurezza della circolazione all'interno delle gallerie, ottimizzazione dei consumi energetici.

In tale settore verranno inoltre valutate eventuali possibilità di interconnessione di singoli manufatti dislocati lungo la rete stradale al fine di creare un sistema dinamico di gestione delle singole parti

impiantistiche, di trasmissione di informazioni per l'utenza, di raccolta di dati (flussi veicolari, consumi degli impianti, eventuali condizioni di criticità all'interno o nelle immediate vicinanze degli imbocchi, etc.).

5.3.3 I servizi all'utenza come strumento di gestione

Tra le attività particolarmente qualificanti e premianti nella gestione della rete stradale, messe in atto in questi anni da Veneto Strade S.p.A. in ragione dell'incremento qualitativo del servizio offerto all'utenza della strada, si rilevano:

- l'approntamento con cadenza annuale del Piano Neve che garantisce, nel periodo invernale, una capillare suddivisione delle tratte in sottozone a ciascuna delle quali è garantito sia il servizio preventivo antigelo che quello di sgombero neve attraverso appositi mezzi ed attrezzature. Il Piano Neve consente anche durante la stagione invernale buone condizioni di transitabilità. Tale Piano è il risultato della collaborazione e del coinvolgimento delle diverse strutture operative sul territorio che, in un'ottica sinergica, ottimizzano i servizi stagionali necessari a garantire la transitabilità in sicurezza sulla rete stradale in gestione. Il piano operativo si avvale di risorse interne ed esterne e di adeguate attrezzature, che consentono il servizio di sgombero neve ed i trattamenti invernali preventivi del piano viabile. Trattamenti preventivi antigelo sono infatti previsti ogni qualvolta le condizioni meteorologiche facciano prevedere la formazione di ghiaccio sulla carreggiata stradale.
- l'attivazione del servizio di Pronto Intervento per il ripristino della viabilità stradale, effettuato tramite squadre di operatori della viabilità che intervengono in caso di segnalazione di eventuali emergenze attraverso un servizio attivo 24 ore al giorno, sia nei giorni feriali che festivi, per 365 giorni all'anno.
- l'attivazione del servizio di Informazione sulla Viabilità che consente all'utenza, collegandosi al sito internet della società, di accertare la

percorribilità di ciascuna tratta stradale, la presenza di cantieri e di ogni altra situazione che possa incidere sulla capacità di assorbimento del traffico. Conoscere in anticipo le condizioni della strada è requisito fondamentale di sicurezza e confort di viaggio. Periodiche informazioni sono diffuse sullo stato della viabilità, lo stato dei cantieri ed i bollettini di aggiornamento in caso di precipitazioni nevose.

- l'attività di formazione e sviluppo con concrete iniziative, in collaborazione con le Università e Centri di Ricerca, che si articolano in attività di formazione ed aggiornamento, a diversi livelli (seminari, conferenze, corsi - anche a carattere universitario), pubblicazioni tecniche, e in particolare in programmi di ricerca applicata fondamentale supporto all'attività della Società. La realizzazione del Piano Triennale Regionale, nonché la gestione della rete viaria regionale necessitano infatti continui aggiornamenti dei processi di acquisizione, gestione, applicazione e sviluppo delle tecnologie più aggiornate di interesse specifico.

5.4 Gli interventi infrastrutturali di adeguamento dell'esistente e le nuove realizzazioni

La Regione Veneto ha demandato alla società Veneto Strade S.p.A. l'attuazione dell'intero piano triennale, ad esclusione degli interventi in Provincia di Vicenza, nel cui territorio opera Vi-abilità S.p.A. e di alcune opere di competenza dell'ANAS e/o Comuni/Province

Lo stanziamento complessivo del Triennale Regionale 2002-04 è ingente, nell'ordine di 700 milioni di Euro, destinati sull'intera rete viaria regionale distribuiti nella realizzazione di 100 interventi, di cui circa 560 milioni di Euro per la realizzazione di circa 70 interventi affidati alla gestione di Veneto Strade S.p.A.

Veneto Strade S.p.A., sin dal momento della sua costituzione, ha dato avvio alla progettazione degli interventi, all'adeguamento progettuale per

le opere con qualche livello progettuale già disponibile, ed alle diverse procedure di approvazione ed appalto, dando avvio alla esecuzione di numerosi interventi, di cui alcuni ora sono già conclusi ed in uso.

L'attività di Veneto Strade S.p.A., riguarda inoltre interventi individuati come "altri", rispetto a quelli programmati nel precedente Piano. Questi hanno trovato copertura finanziaria, come in parte alcuni cofinanziamenti per interventi già nel Piano Triennale, nell'ambito di accordi Stato-Regione e più precisamente nelle Intese Istituzionali di Programma (IIP) di cui alla L.662/1996, attuate tramite gli Accordi di Programma Quadro (APQ), che approvano la ripartizione delle risorse destinate alle aree sottoutilizzate, tra diverse azioni ed amministrazioni e per diverse annualità. Veneto Strade S.p.A. è attuatore di interventi previsti negli APQ1 Mobilità.

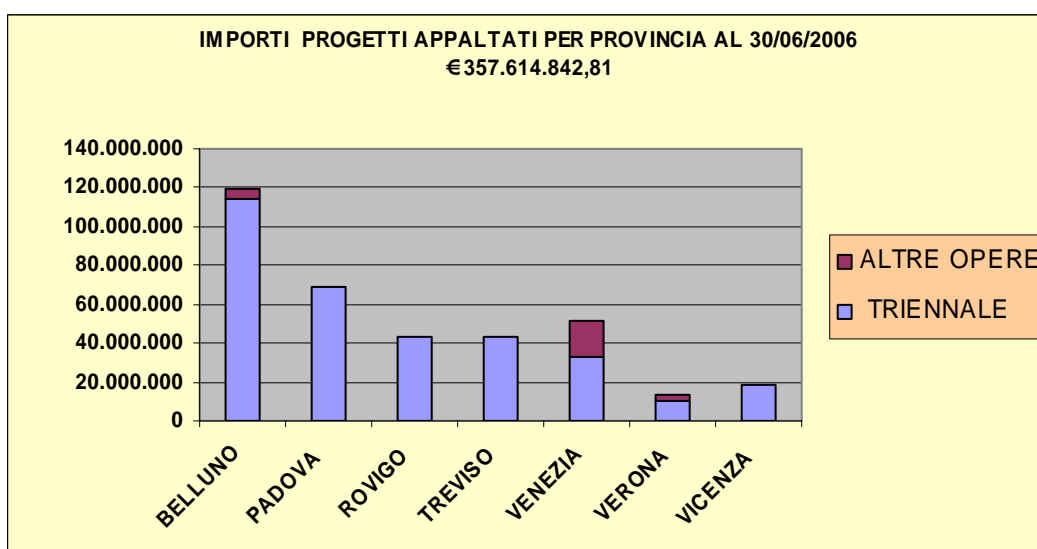
Altri ulteriori interventi sono inoltre attivati a seguito di accordi di programma tra soggetti pubblici competenti, previa copertura finanziaria a carico dei bilanci degli enti stessi, ovvero di leggi regionali di settore che non incidono sui fondi regionali destinati al Piano Triennale 2002-2004.

In estrema sintesi Veneto Strade S.p.A. e Vi.Abilità S.p.A., quest'ultima per l'ambito territoriale della Provincia di Vicenza, hanno già appaltato alla data odierna nuove opere per oltre 350 milioni di Euro.

Nella tabella che segue si riporta la situazione riepilogativa dello stato di attuazione delle opere programmate per provincia. L'elenco comprende anche alcune opere, non comprese nel Piano, ma da realizzare a seguito di accordi di programma stipulati con gli Enti competenti, denominate convenzionalmente "Altre Opere".

I grafici rappresentano gli importi totali delle opere appaltate per Provincia, distinte in "Triennale" ed "Altre Opere".

PIANO TRIENNALE 2002-2004	Stato di attuazione delle opere: Interventi appaltati al 30/06/2006	
	TRIENNALE	ALTRE OPERE
BELLUNO	€ 114.297.877,44	€ 5.300.000,00
PADOVA	€ 68.557.578,77	-
ROVIGO	€ 42.837.361,00	-
TREVISO	€ 43.568.625,53	-
VENEZIA	€ 33.029.103,89	€ 18.900.000,00
VERONA	€ 10.638.392,02	€ 2.331.904,16
VICENZA	€ 18.154.000,00	-
TOTALI PARZIALI	€ 331.082.938,65	€ 26.531.904,16
TOTALE	€ 357.614.842,81	



5.4.1 L'attività di progettazione

Una considerazione particolare deve essere fatta sull'effettivo stato delle progettazioni riscontrate da Veneto Strade S.p.A. al momento della presa in carico del Piano Triennale regionale 2002-2004.

In alcune Province la situazione di tali progettazioni era più avanzata che in altre.

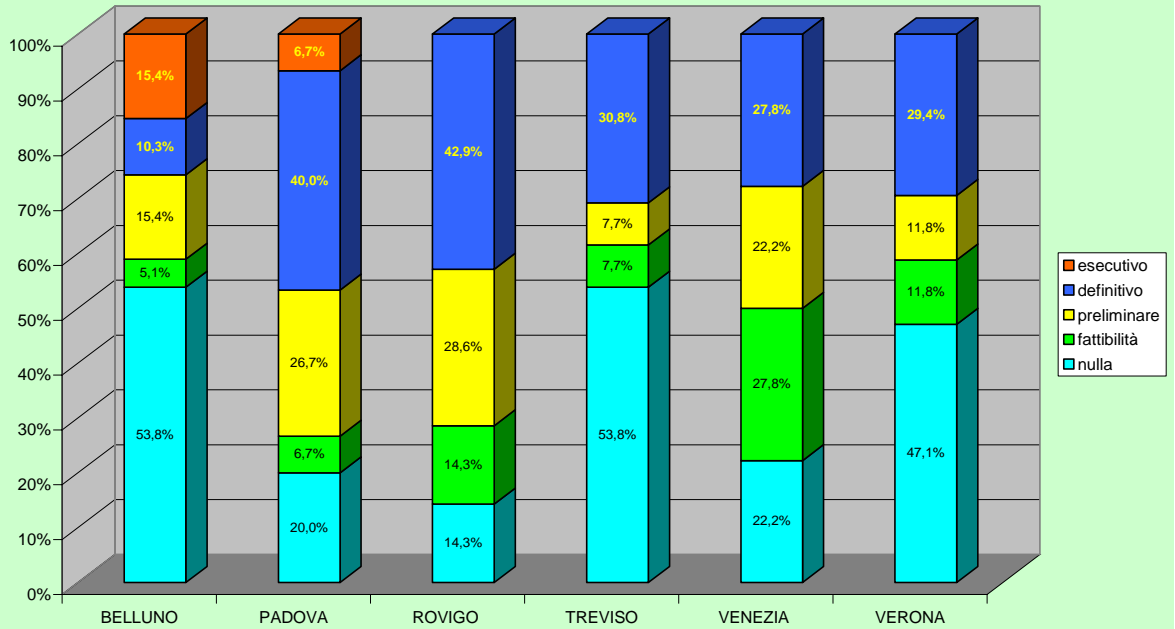
La situazione migliore è stata riscontrata in Provincia di Belluno, dove, in relazione agli interventi da appaltare, vi era la maggiore presenza di progettazioni esecutive.

Di seguito, si riportano alcuni grafici tendenti a rappresentare tale situazione in relazione al numero di progetti disponibili e quelli sviluppati.

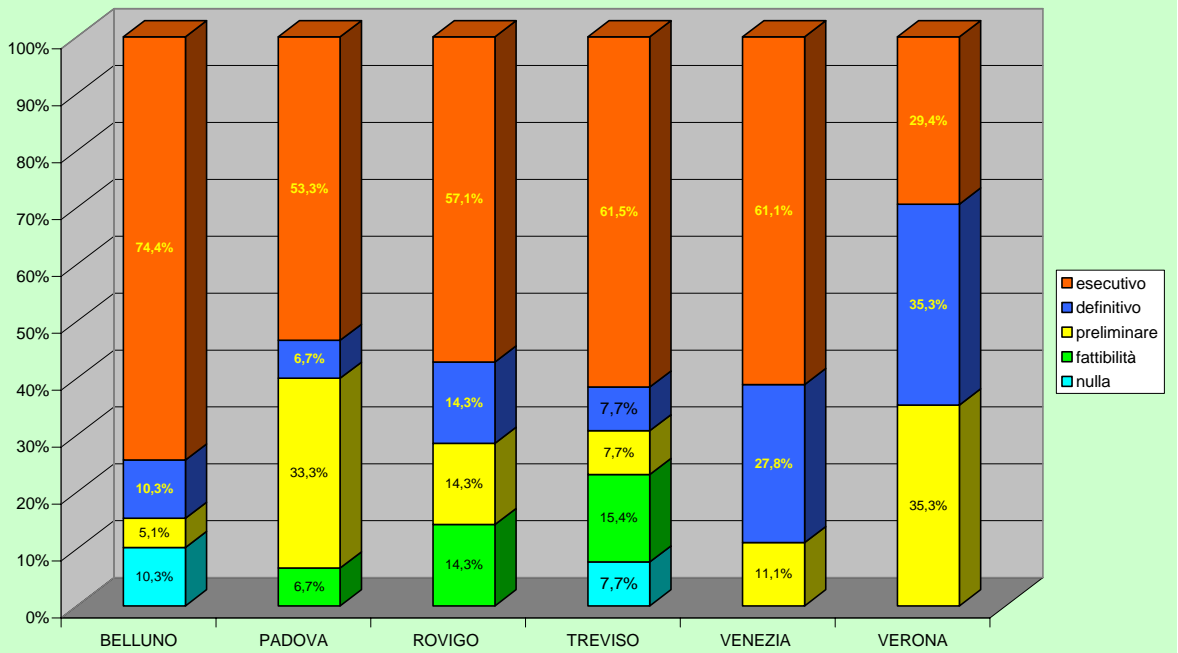
E' da sottolineare quindi la ragguardevole attività di progettazione posta in essere, considerato che al parco progetti inseriti nell'area di priorità (circa 70) vanno poi a sommarsi i "lavori diversi" oltre che quelli inseriti in area di inseribilità, per un totale parco progetti "movimentato" di oltre 100 interventi.

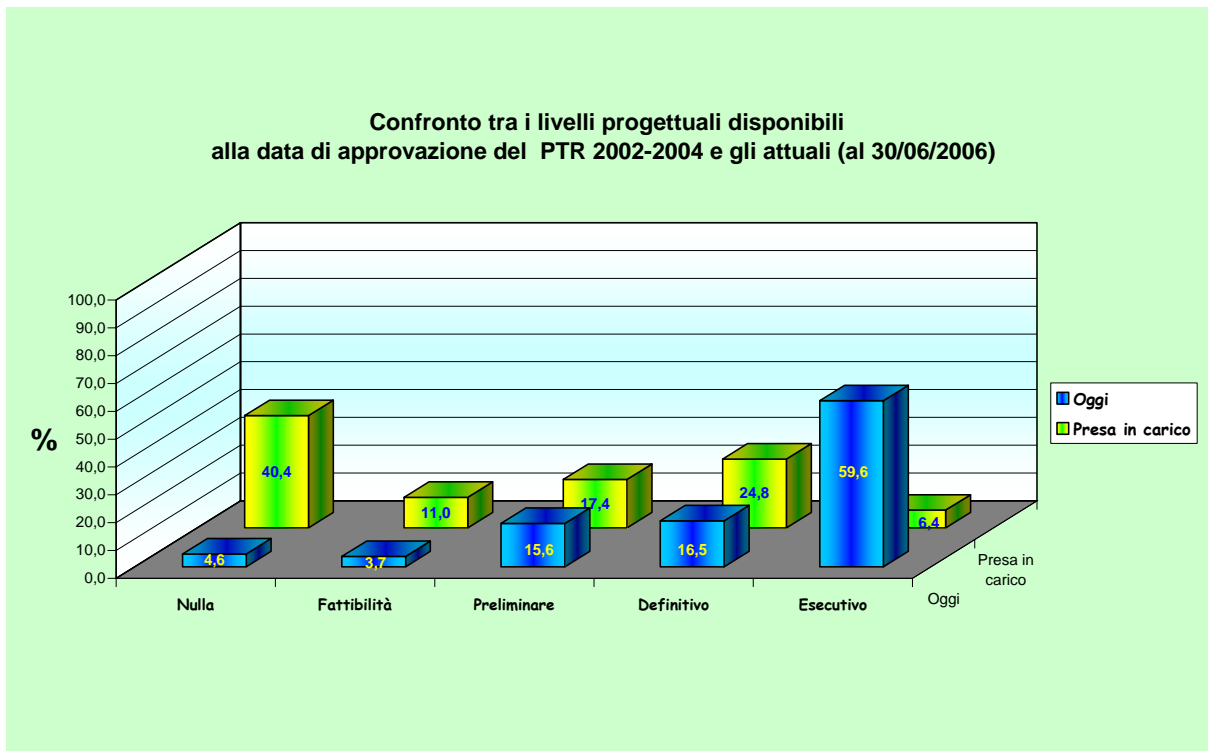
I due grafici seguenti individuano per provincia la ripartizione dei livelli progettuali disponibili alla data di approvazione del PTR 2002-2004 e lo sviluppo progettuale al 30/06/06. Il terzo grafico confronta complessivamente i diversi livelli progettuali alla presa in carico del Piano Triennale 2002-2004 con la situazione al 30/06/2006.

Livelli progettuali per provincia alla data di approvazione del PTR 2002-2004 (luglio 2002)



Livello attuale dello sviluppo progettuale per Provincia (al 30/06/2006)





5.4.2 Lo stato di attuazione del PTR 2002-2004 per provincia

Di seguito si riporta lo stato dell'arte per ciascuna provincia relativamente agli interventi infrastrutturali previsti dal Piano Triennale 2002-04, evidenziando una mappatura quanto più possibile completa riguardo l'aggiornamento dei maggiori interventi, entrando nel contesto specifico di ognuno.

5.4.2.1 La provincia di Belluno

Nella provincia bellunese sono stati destinati interventi per circa 125 milioni di Euro. Si tratta di una cifra importante dovuta in buona parte alla particolare morfologia del territorio da cui derivano carenze dimensionali e funzionali per quanto riguarda la rete stradale di riferimento.

Gli interventi più importanti, previsti in provincia di Belluno, sono costituiti da nuove opere che aumentino la sicurezza di tratti stradali sottoposti a rischi geologici di varia natura.

All'interno di questa casistica, assumono particolare importanza le opere attivate per la messa in sicurezza della SR 203 "Agordina", dove sono già stati completati gli interventi di messa in sicurezza dalla caduta massi di vari tratti stradali (interventi n° 28 e n° 63 del PTR), sono in corso di esecuzione i lavori della galleria di Listolade (intervento n°1 del PTR), la galleria paramassi di Ponte del Cristo (interventi n° 30 e n° 64 del PTR), e la messa in sicurezza idrogeologica in località "Le Campe", mentre è in corso di progettazione il primo stralcio in variante tra Belluno e Mas.

Sempre sulla SR 203, sono in corso di realizzazione o di progettazione, numerosi altri interventi.

Importanti interventi sono in corso di esecuzione anche sulla SR 50 "del Grappa e del Passo Rolle", in particolare è già stato completato il risanamento della galleria di Pedesalto (intervento n° 5 del PTR) e la messa in sicurezza dalla caduta massi al Km. 60+900 (intervento n° 29 del PTR).

Sono inoltre in corso di esecuzione i lavori di risanamento delle gallerie naturali Pultz e Valrosna (interventi n° 6 e n° 7 del PTR), ed altri di minore entità.

Sempre sulla SR 50 è in corso di appalto l'ammodernamento del tratto stradale in località Moline, dove si prevede la costruzione di una galleria della lunghezza di circa 600 m.

La SR 355 per Sappada è oggetto di interventi vari di messa in sicurezza già in corso di esecuzione (intervento n° 4 del PTR).

Tra gli interventi di ammodernamento della rete stradale, in corso di esecuzione, il più rilevante è il collegamento in nuova sede tra Sedico e Trichiana, sulla SP 635.

Di rilievo è poi l'intervento in corso di realizzazione della variante di S.Maria di Quero sulla SR 348 "Feltrina" (intervento n° 133 del PTR).

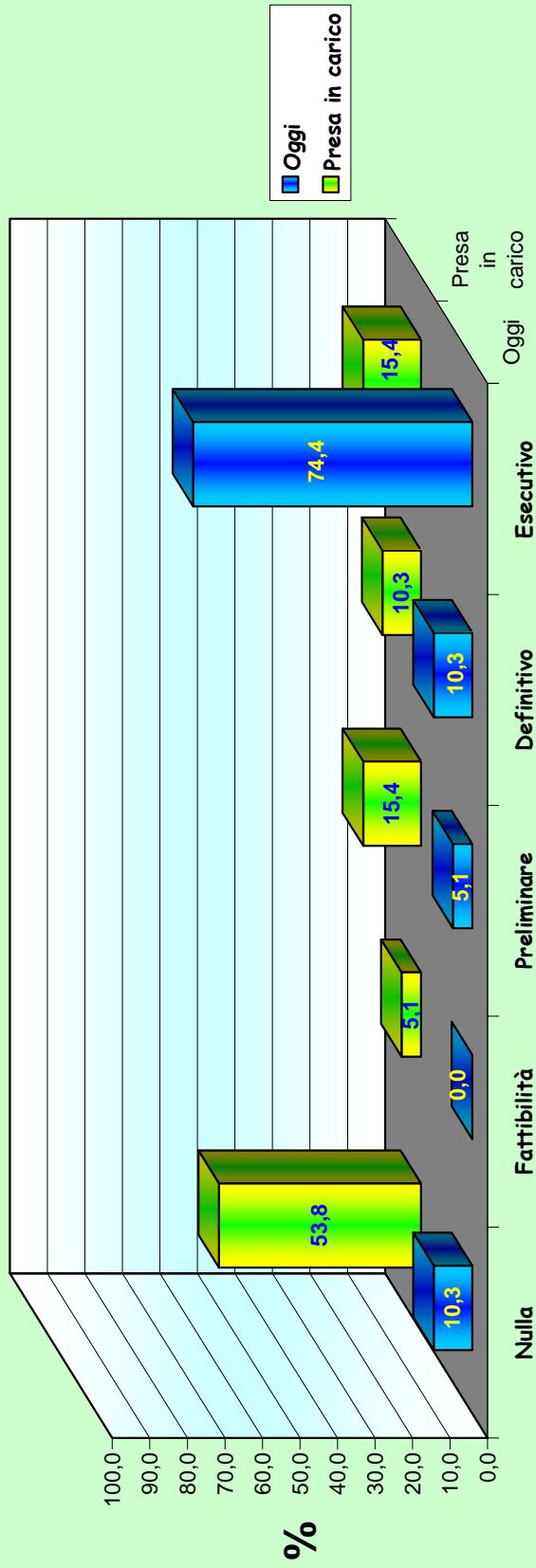
Altre opere di minore rilevanza riguardano la SR 348 "Feltrina", la SP 422, la SR 346 ed altre; tali opere sono in corso di esecuzione o di progettazione.

LAVORI APPALTATI AL 30/06/2006 – PROVINCIA DI BELLUNO

Anno	PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO
2003	5	LAVORI DI RISANAMENTO GALLERIA NATURALE "PEDESALTO" COMPRESA TRA IL KM 49+450 ED IL KM 50+279 DELLA "SS 50 DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE".	7.728.593,69
2003	1	INTERVENTO A DIFESA DELLA EX SS 203 "AGORDINA" TRA I COMUNI DI TAIBON AGORDINO E CENCENIGHE AGORDINO. COSTRUZIONE GALLERIA DAL KM 31+800 AL KM 33+250.	28.323.567,81
2003	27	LAVORI DI SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE TRA SP 473 E SP 29 "DI COL FALCON" IN COMUNE DI SOVRAMONTE	371.848,97
2003	28	LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEL PIANO VIABILE DALLA CADUTA MASSI IN CORRISPONDENZA DEL TRATTO DAL km 45+130 AL km 45+370 DELLA S.R. 203 "AGORDINA" IN LOCALITA' MASARE', COMUNE DI ALLEGHE.	532.467,06
2003	29	LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEL PIANO VIABILE NEL TRATTO IN CORRISPONDENZA DEL km 60+900 DELLA S.R. 50 "DEL GRAPPA E PASSO ROLLE"	208.690,00
2003	63_1	S.R. 203 "AGORDINA" MESSA IN SICUREZZA DEL PIANO VIABILE DALLA CADUTA MASSI IN CORRISPONDENZA DEL BIVIO RUCAVA' PER COLLE S. LUCIA NEI COMUNI DI ALLEGHE E S.LUCIA.	1.032.913,80
2003	4	SR 355 - LAVORI DI REVISIONE E MESSA IN SICUREZZA FRUITIVA ED ECOLOGICA DAL KM 31+700 AL KM 42+500 - 1° STRALCIO	4.273.418,46
2004	8	LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO VIARIO TRA I COMUNI DI SEDICO E TRICHIANA.	16.000.000,00
2004	186	INTERVENTO DI ADEGUAMENTO IMPIANTISTICO GALLERIA "DELLE ANIME" LUNGO LA SP 346 "DEL PASSO DI SAN PELLEGRINO". CUP N. D 7 1 B 04 00005 000 2	2.725.000,00
2004	140	ADEGUAMENTO FUNZIONALE DEL PONTE VALTURCANA E DEL PONTE COSTELLA LUNGO LA SP 422 DELL'ALPAGO E DEL CANSIGLIO.	723.039,66
2004	006/007	SR 50 "DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE" RISANAMENTO GALLERIE NATURALI. GALLERIE "PULZ" E "VAL ROSNA". CUP N. D71B04000130005.	13.064.641,90
2004	133_1	SR 348 "FELTRINA" VARIANTE DI S. MARIA DI QUERO - 1° LOTTO - RETTIFICA ED ADEGUAMENTO SEDE STRADALE NEL TRATTO COMPRESO TRA LE PROGRESSIVE KM 42+400 E KM 42+700.	1.931.655,18
2004	65	S.R. 203 "AGORDINA": SISTEMAZIONE E RIFACIMENTO TOMBOTTI IN LOCALITA' LE CAMPE ED ALTRE LOCALITA'.	3.615.198,29
2004	64_1	SR 203 "AGORDINA": INTERVENTO DI MESSA IN SICUREZZA DEL PIANO VIABILE DALLA CADUTA MASSI TRA LA PROGRESSIVA KM 22+400 E KM 22+700 IN LOC. "PONTE DEL CRISTO" – LOTTO 1°: INTERVENTI IN PARETE.	1.650.000,00
2004	169	SR 50 DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE "LAVORI DI ADEGUAMENTO DELL'INCROCIO CON LA COMUNALE CHE COLLEGA IL CAPOLUOGO FONZASO CON LE FRAZIONI DI FRASSANE' E AGANA	655.334,40

2004	64_2 30	SR 203 "AGORDINA": INTERVENTO DI MESSA IN SICUREZZA DEL PIANO VIABILE DALLA CADUTA MASSI TRA LA PROGRESSIVA KM 22+400 E KM 22+700 IN LOC. "PONTE DEL CRISTO" – LOTTO 2°: GALLERIA PARAMASSI. PERIZIA PER IL COMPLETAMENTO DEI LAVORI	6.467.500,00
2005	87	LAVORI DI AMPLIAMENTO DEL PONTE SUL FIUME RIN NEI COMUNI DI SAN PIETRO E SANTO STEFANO DI CADORE - SR 355 "DELLA VAL DEGANO".	240.208,65
2005	165	DIFESA VERSANTE SP 618.	387.342,67
2005	63_2	SP 251: LAVORI DI COMPLETAMENTO OPERE DI MESSA IN SICUREZZA DALLA CADUTA MASSI DEL PIANO VIABILE IN CORRISPONDENZA DEL BIVIO RUCAVA' PER COLLE S. LUCIA.	1.000.000,00
2005	26	SP 563. CAPRILE-BIVIO SALESEI. LAVORI URGENTI PER L'ALLARGAMENTO DEL TRATTO COMPRESO TRA LE PROGRESSIVE KM 0+123 E KM 0+343.	300.000,00
2005	Acc. Progr. 1C	MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' NEL TRATTO DAL KM 30+300 AL KM 30+600 IN CORRISPONDENZA DELLA TRAVERSA SUL FIUME PIAVE IN LOCALITA' BUSCHE IN COMUNE DI CESIOMAGGIORE.	2.900.000,00
2005	LD10	REALIZZAZIONE DEL PONTE SUL LAGO DEL CORLO E DEL COLLEGAMENTO CON LA VAL DI CARAZZAGNO IN COMUNE DI ARSIE'.	2.400.000,00
2006	134	SP 422 "DELL'ALPAGO E DEL CANSIGLIO": SISTEMAZIONE DELL'INCROCIO A RASO CON LA SP 423 IN LOCALITA' BASTIA DI PUOS D'ALPAGO. (PTR 134).	516.456,90
2006	133_2	SR 348 "FELTRINA" VARIANTE DI S. MARIA DI QUERO II° LOTTO – LAVORI DI AMMODERNAMENTO DELL'INTERSEZIONE A RASO ED ALLARGAMENTO DELLA SEDE STRADALE IN LOC. FENER IN COMUNE DI ALANO DI PIAVE. (PTR 133/S2).	2.200.000,00
2006	36	INTERVENTO DI RETTIFICA E SISTEMAZIONE DELLA SR 50 TRA LE PROGRESSIVE KM 55 E KM 57 VIN LOCALITA' MOLINE	20.350.000,00
TOTALE			119.597.877,44

PROVINCIA DI BELLUNO
 Confronto tra i livelli progettuali disponibili alla data di approvazione del PTR 2002-2004
 e gli attuali (al 30/06/2006)



5.4.2.2 La provincia di Padova

La provincia di Padova è quella toccata dall'investimento più consistente rispetto alle altre province con i suoi 270 milioni di Euro finanziati.

L'opera più importante in corso di realizzazione riguarda il secondo lotto della nuova SR 307 "Del Santo" da San Michele delle Badesse a Resana (intervento n° 3 del PTR).

Si tratta di un intervento di grande rilevanza economica, oltre 60 milioni di Euro, costituito dalla realizzazione in nuova sede di una strada a due corsie completamente svincolata, della lunghezza di circa 10 Km, destinata a diventare il nuovo collegamento Padova-Castelfranco Veneto. Le opere sono in avanzata fase realizzativa e si prevede il loro completamento entro i primi mesi del 2007.

Sull'attuale sede della SR 307, sono in corso di realizzazione anche alcuni interventi di miglioria, tra cui si ricordano:

- la realizzazione di un allargamento stradale dell'attuale sede della SR 307 "Del Santo" nel centro abitato di Camposampiero, con inserimento di un marciapiede parzialmente a sbalzo indispensabile per cicli e pedoni (intervento n° 21 del PTR), l'opera è già completata e funzionante;
- l'allargamento del ponte sul Muson dei Sassi a Cadoneghe, con la realizzazione di un ponte stabile affiancato, funzionale al futuro collegamento tramviario Padova – Cadoneghe (intervento n° 90 del PTR).

Tra le opere in corso di progettazione, riguardanti la SR 307, si ricorda la sostituzione del ponte sul Muson dei Sassi in comune di Loreggia, per la messa in sicurezza idraulica (intervento n° 130 del PTR).

Sulla SR 245 "Castellana" in comune di Trebaseleghe, sono stati completati i lavori di adeguamento della sede stradale, con costruzione di una pista ciclabile in affiancamento (intervento n° 25 del PTR).

La recente apertura della variante di Fontaniva-Cittadella sta impedendo ai flussi veicolari di giungere contingentati all'intersezione tra la SS/SR 53

e la SS 47. È questo un problema a cui andrà ad aggiungersi quello conseguente alla realizzazione di due nuove strade di grande comunicazione, la "Pedemontana veneta" e la variante della SS 47 nel tratto tra Cittadella e Bassano. Veneto Strade S.p.A. risolverà questi problemi realizzando uno svincolo a due livelli, in cui si prevede la continuità della viabilità in trincea della nuova variante della SS 53 fino a sottopassare l'attuale intersezione con via Borgo Bassano. L'appalto, per un'opera da oltre 6 milioni di Euro, è previsto entro la fine del 2006.

Tra le opere importanti, riguardanti la Provincia di Padova, Veneto Strade S.p.A. realizzerà un complesso di interventi che collegheranno la SR 47 "di Altichiero" (tangenziale ovest di Padova) con i comuni di Selvazzano ed Abano.

Nel primo di questi interventi verrà realizzato uno svincolo a trifoglio che collegherà le strade da realizzare per i collegamenti di Abano e Selvazzano alla SR 47. Il secondo intervento riguarda la bretella stradale che collegherà la tangenziale ovest di Padova, all'altezza della curva Boston, con la SP 89 "Dei Colli" nel Comune di Selvazzano Dentro. Una bretella importante, che permetterà un veloce collegamento tra Padova e i Colli Euganei, alleggerendo nel contempo il traffico a Padova in via dei Colli e a Selvazzano in via Euganea. Lo svincolo in corrispondenza della "Curva Boston" e la bretella per Selvazzano sono in procinto di essere appaltati. Mentre per l'appalto riguardante la bretella per Abano, occorre attendere l'approvazione del progetto per l'eliminazione dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria PD-BO di via Carnia e via Chioggia, in quanto tali opere sono interferenti con i lavori stradali da realizzare.

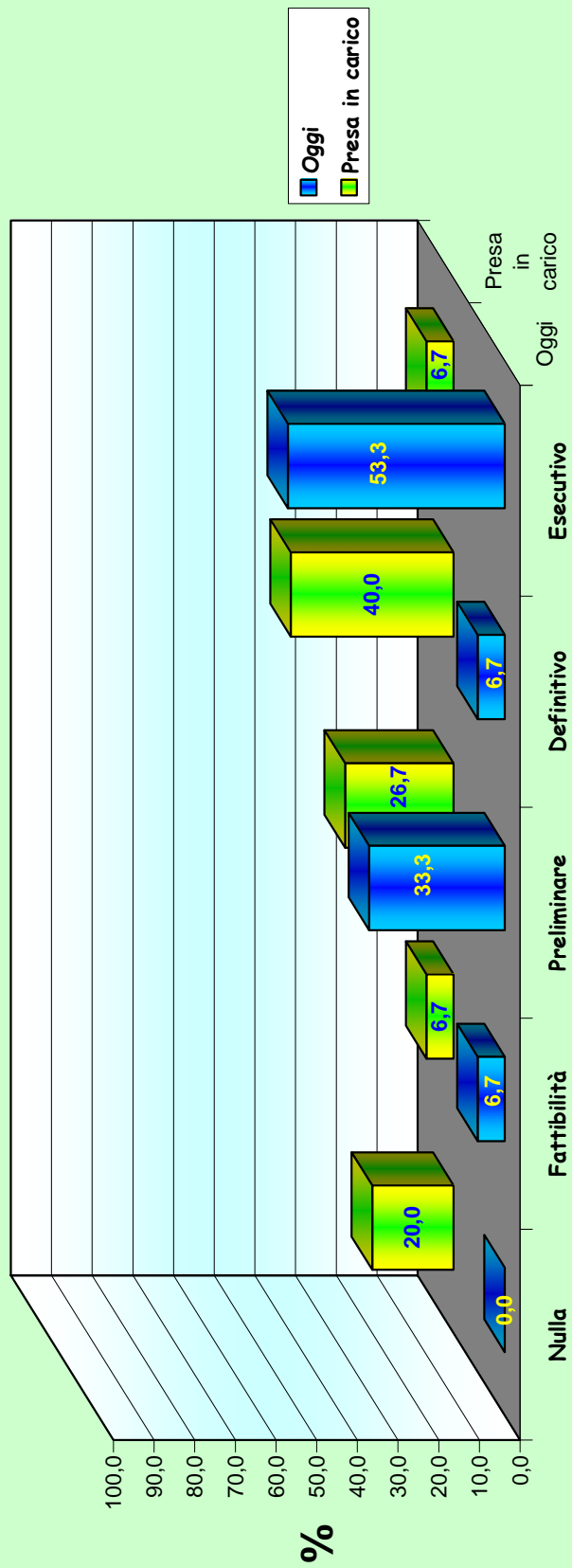
In fase di progettazione vi sono poi almeno due opere molto importanti quali la nuova SR 10 da Monselice a Legnago, e l'ammodernamento e la sistemazione della SP 27 tra Piazzola sul Brenta e l'innesto sulla SR 47 nel comune di San Giorgio in Bosco.

Infine è stata conclusa la conferenza sui servizi del preliminare della nuova SR 10 nel tratto compreso tra Palugana ed il confine con la provincia di Verona.

LAVORI APPALTATI AL 30/06/2006 – PROVINCIA DI PADOVA

Anno	PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO
2002	3	CONSTRUZIONE DEL II LOTTO DELLA ES SS 307 "DEL SANTO" DA SAN MICHELE DELLE BADESSE A RESANA	64.805.853,03
2003	21	LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLA SEDE STRADALE SS 307 "DEL SANTO" MEDIANTE COSTRUZIONE UN MURO DI SOSTEGNO E SOVRASTANTE MARCIAPIEDE TRA I KM 17+880 E 18+050 – 3° STRALCIO IN COMUNE DI CAMPOSAMPIERO – PADOVA	685.000,00
2003	25	LAVORI URGENTI DI ADATTAMENTO DELLA PIATTAFORMA STRADALE DELLA SS 245 NEL TRATTO TREBASELEGHE - PIOMBINO DESE IN PROVINCIA DI PADOVA	1.700.327,74
2004	90	LAVORI DI ADEGUAMENTO FUNZIONALE E CONSOLIDAMENTO STRUTTURALE DEL PONTE SUL FIUME "MUSON DEI SASSI" AL KM 5+320 E SISTEMAZIONE VIABILITA' DI ACCESSO IN COMUNE DI CADONEGHE	1.366.398,00
		TOTALE	68.557.578,77

PROVINCIA DI PADOVA
Confronto tra i livelli progettuali disponibili alla data di approvazione del PTR 2002-2004
e gli attuali (al 30/06/2006)



5.4.2.3 La provincia di Rovigo

L'opera più importante da realizzare in provincia di Rovigo, è rappresentata dalla realizzazione dell'incrocio a livelli separati tra la SS 16 e la SR 443 (Viale Tre Martiri) e dal collegamento tra Via Porta Adige presso il CENSER, la SS 16 e la SR 443 ad est di Rovigo. Si tratta di un complesso di interventi, che consentirà di risolvere l'annoso problema rappresentato dal semaforo posto all'incrocio tra la Strada Statale 16 (Tangenziale Est di Rovigo) e Viale Tre Martiri, oltre a realizzare una strada tangenziale posta a nord della città di Rovigo, funzionale ad eliminare la maggior parte del traffico, soprattutto pesante, dall'attuale strada di accesso all'ospedale. L'importo dell'intervento è di oltre 28 milioni di Euro. Attualmente si è concluso l'affidamento dell'appalto integrato e sono in corso le attività di progettazione esecutiva a carico dell'appaltatore.

Tra le opere in corso di esecuzione si ricordano il completamento della SR 6 "Eridania", nel tratto da Melara a Correggioli in provincia di Mantova.

Negli anni tale strada è stata realizzata da Santa Maria Maddalena fino al territorio del comune di Melara. Resta da completare il tratto che va dalla Via Mezzana nel Comune di Melara fino alla SP 75 in località Correggioli nel Comune di Ostiglia in provincia di Mantova. Il tracciato, in corso di realizzazione, ha uno sviluppo di 4 km e si estende nei Comuni di Melara e di Ostiglia, inserendosi nel territorio agricolo a sud di S. Stefano. L'importo dell'intervento è di circa 8 milioni di Euro (intervento n° 35 del PTR).

Un'altra opera in corso di esecuzione in provincia di Rovigo è la rettifica e l'allargamento della SP 18 a partire dalla "Variante del Bornio" fino a Lusia (intervento n° 187 del PTR), tale opera sarà completata entro il 2006.

Devono essere iniziati i lavori anche della SP 11 "Calto – Ceneselli", con adeguamento degli incroci tra la SR 482 "Altopolesana" e la SR 6 "Eridania".

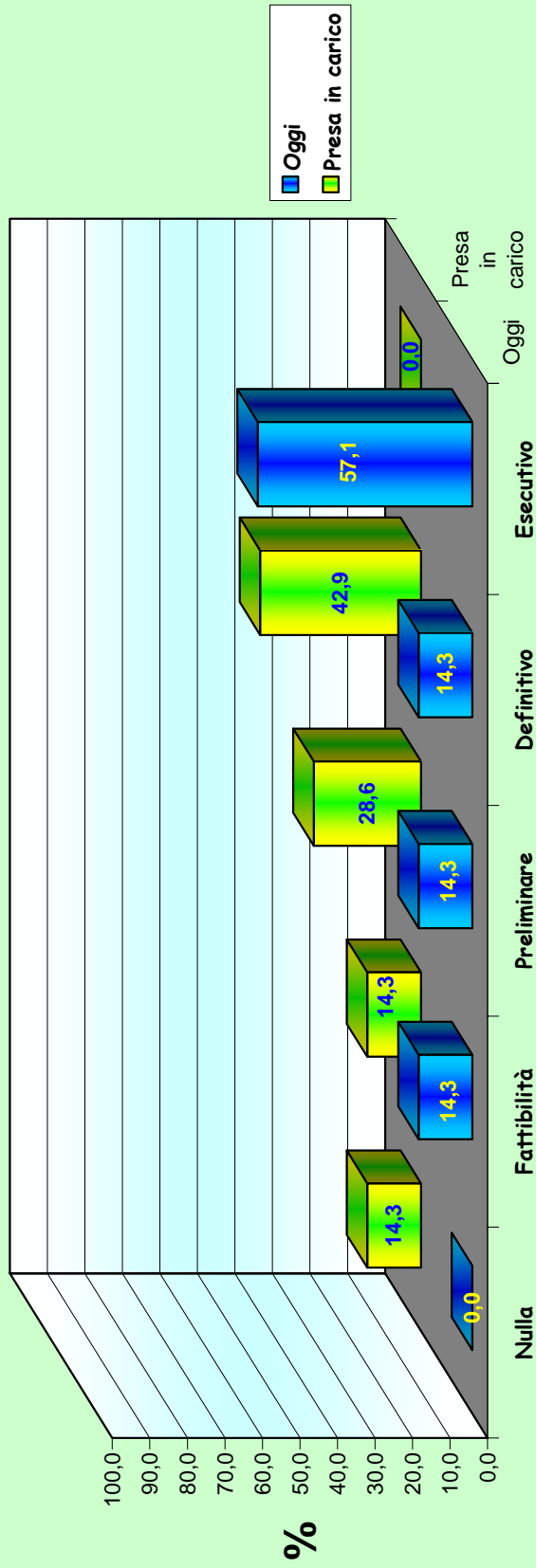
Tra le opere in corso di progettazione (a cura del Comune di

Occhiobello) , si ricorda la Variante alla SR 6 a Santa Maria Maddalena.

LAVORI APPALTATI AL 30/06/2006 – PROVINCIA DI ROVIGO

Anno	PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO
2003	187	SR 88 - LAVORI DI COMPLETAMENTO DEL COLLEGAMENTO LUNGO LA DIRETTRICE LUSIA-OCCHIOBELLO (1° lotto – 2° stralcio).	1.250.000,00
2004	35	LAVORI DI PROLUNGAMENTO DELLA SR 482 - TERZO STRALCIO SECONDO LOTTO – DALLA SP 10 A CORREGGIOLI. CUP N. D21B 04 00000 000 2.	8.291.000,00
2004	75	INCROCIO TRA LA SS 16, VIALE TRE MARTIRI E LA E LA SS 443 PRESSO L'OSPEDALE DI ROVIGO	28.636.361,00
2005	12	SR 482 "ALTOPOLESANA". VARIANTE AL TRATTO TRA CENESELLI E CASTELMASSA CON RIQUALIFICAZIONE DELLA SP 11 E DELLA SR 6. (PTR 012).	4.660.000,00
TOTALE			42.837.361,00

PROVINCIA DI ROVIGO
Confronto tra i livelli progettuali disponibili alla data di approvazione del PTR 2002-2004
e gli attuali (al 30/06/2006)



5.4.2.4 La provincia di Treviso

Tra le opere più significative, in corso di esecuzione in provincia di Treviso, troviamo gli interventi da realizzare sulla SR 53 "Postumia" lungo la tangenziale di Treviso .

In corso di realizzazione, sono il viadotto di scavalco denominato "Dell'ospedale" (intervento n° 43 del PTR), il viadotto di scavalco denominato "Di Silea", inoltre nei primi giorni di marzo '06, sono stati consegnati i lavori dell'intersezione tra la SR 53 e la SR 515 Noalese. Si tratta di un complesso di opere di rilevante impegno economico, tendenti a fluidificare il traffico sulla Tangenziale di Treviso. Le opere sono in corso di realizzazione e prevedono tutti gli accorgimenti per la riduzione dell'impatto acustico e per il miglior inserimento ambientale.

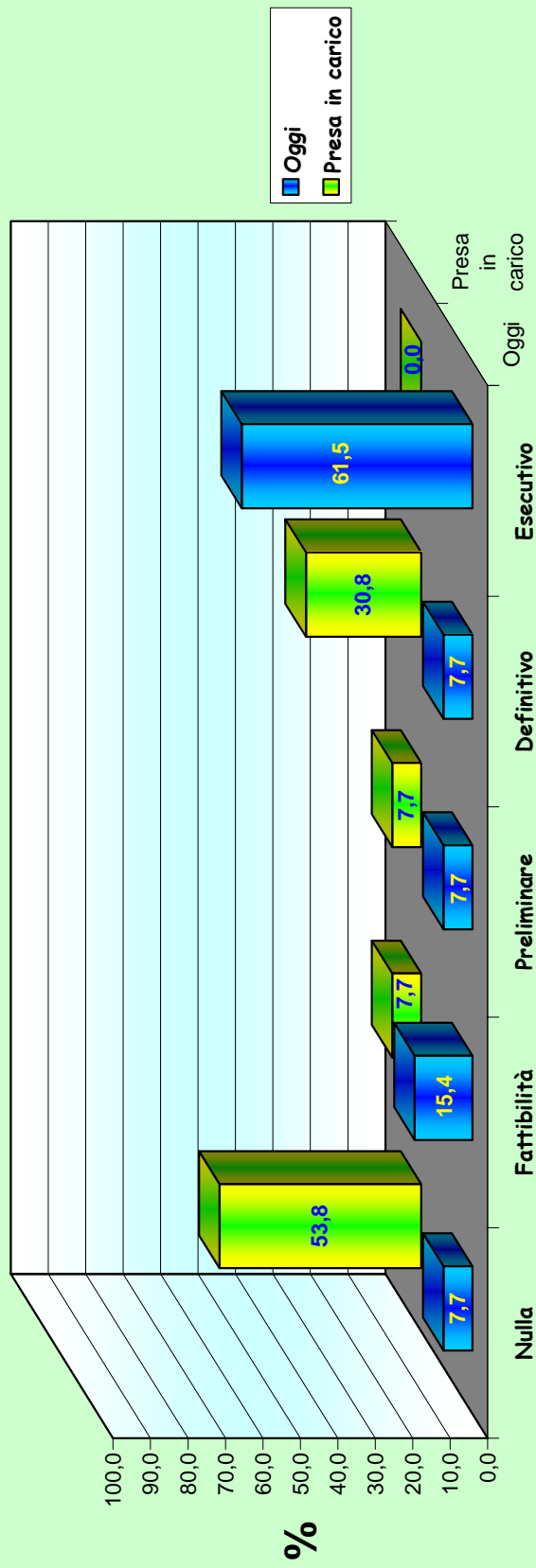
Sono pressochè ultimati anche i lavori di adeguamento alle norme del CNR-UNI/80 della SR 245 "Castellana" nel Comune di Resana. La sede stradale sarà allargata fino a 10,50 m, e saranno create banchine laterali per rendere perfettamente agibile tanto il traffico veicolare quanto quello ciclabile e pedonale.

Fra le opere pronte per l'appalto si segnala la variante alla SR 245 nel tratto da Resana a Castelfranco Veneto. Tale tratta stradale è la naturale prosecuzione della nuova Regionale "Del Santo" attualmente in costruzione in provincia di Padova. Il progetto è già stato favorevolmente valutato in sede di conferenza dei servizi e di Commissione Tecnica Regionale. Un'altra importante opera da progettare è il collegamento fra la SR 53 con la SR "Feltrina". L'importo dell'opera dovrebbe aggirarsi intorno ai 20 milioni di Euro.

LAVORI APPALTATI AL 30/06/2006 – PROVINCIA DI TREVISO

Anno	PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO
2003	24	SR 245 "CASTELLANA" – LAVORI URGENTI DI ADEGUAMENTO DELLA SEDE STRADALE DAL KM 26+300 AL KM 28+400.	2.109.000,00
2003	43	SR 53 "POSTUMIA" LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL VIADOTTO DI SCAVALCO DENOMINATO "DELL'OSPEDALE" E VIABILITA' DI INNESTO ALLA TANGENZIALE DI TREVISO.	15.252.000,00
2004	96	SR 53 LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL VIADOTTO DI SCAVALCO DENOMINATO "DI SILEA" E VIABILITA' DI INNESTO ALLA TANGENZIALE DI TREVISO.	7.234.341,03
2004	14	SR 53 "POSTUMIA" SISTEMAZIONE INTERSEZIONE CON LA SR 515 "NOALESE".	16.391.000,00
2006	57	SR 53 "POSTUMIA" . INTERVENTI PER L'ADEGUAMENTO DI N° 4 INTERSEZIONI IN COMUNE DI CASTELFRANCO VENETO – 1° STRALCIO	2.582.284,50
		TOTALE	43.568.625,53

PROVINCIA DI TREVISO
Confronto tra i livelli progettuali disponibili alla data di approvazione del PTR 2002-2004
e gli attuali (al 30/06/2006)



5.4.2.5 La provincia di Venezia

Sono previsti grandi interventi nella Provincia di Venezia, primi tra tutti il nuovo assetto viario del Nodo di San Giuliano (intervento n° 61 del PTR).

L'opera si inserisce in quella serie di azioni attuate nell'area centrale del Corridoio Est-Ovest, tra cui l'intervento Venezia-Mestre, volto ad aumentare la capacità di deflusso della principale strozzatura del sistema viario regionale - la tangenziale di Mestre, oltre a consentire l'inserimento delle opere per il Tram per la tratta Venezia – Mestre. L'assetto consiste nella riorganizzazione e nell'ammodernamento dello svincolo fra la SR 11 "Padana Superiore" e la SS 14 "della Venezia Giulia", con rifacimento delle rampe di accesso e dell'opera d'arte principale, il viadotto che sovrappassa la linea ferroviaria Mestre-Venezia ed il canale di San Giuliano.

Per la variante di Noale e Scorzè sulla SR 515 Noalese, attualmente è stato concluso l'appalto integrato del primo stralcio funzionale, (all'altezza della zona industriale di Noale, fino alla SP 38 Mestrina) l'inizio delle opere è imminente.

Prossime all'appalto sono poi le opere di delivellamento delle intersezioni tra la SR 14 con via San Donà e via Orlanda. L'appalto di tali opere inizierà entro il 2006.

L'ultima opera di primaria importanza è il collegamento tra la SS 14 "Triestina" ed il casello autostradale di San Stino di Livenza. Sono già stati consegnati i lavori si prevede il completamento dell'opera entro il 2008.

Per la variante alle SSPP n. 58 e n. 54 tra Ceggia e Cessalto, a seguito di parere sfavorevole della locale Soprintendenza ai Beni Ambientali ed Architettonici deve essere ridefinito il tracciato in accordo con gli Enti Territoriali competenti.

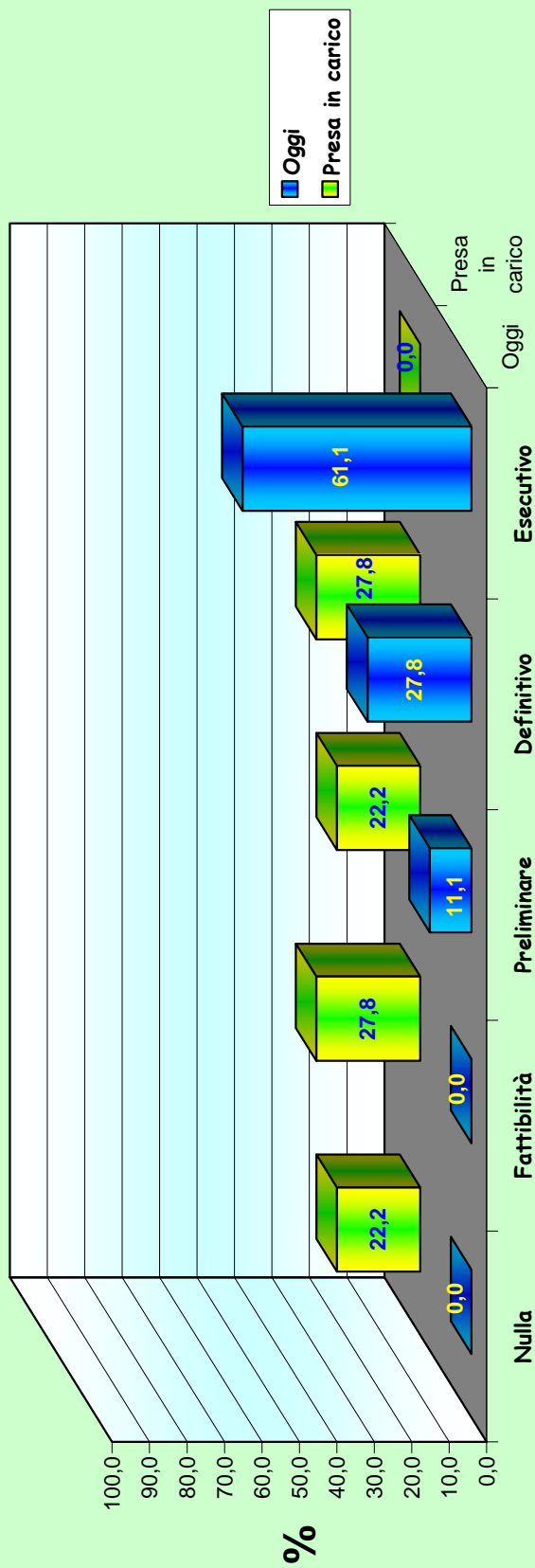
Altri interventi di minore entità economica sono in corso di esecuzione,

come la SR 53 "Postumia" tra Annone Veneto e Pramaggiore; l'eliminazione di curve pericolose sulla SP 251; mentre è completato l'intervento riguardante la rotatoria sulla SP 251 in corrispondenza dell'accesso al casello autostradale di Gruaro.

LAVORI APPALTATI AL 30/06/2006 – PROVINCIA DI VENEZIA

Anno	PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO
2004	100_1	S.S. 251 DELLA VAL DI ZOLDO E VAL CELLINA. ELIMINAZIONE DELLA CURVA PERICOLOSA AL KM 5+150.	656.000,00
2004	85	S.R. 53 "POSTUMIA": ALLARGAMENTO TRA ANNONE VENETO E PRAMAGGIORE (DAL KM 103+450 AL KM 105+510).	1.810.000,00
2004	74	REALIZZAZIONE DI INTERSEZIONE A ROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'USCITA DELLA A28 A GRUARO	1.559.000,00
2005	66_1	PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE DEI LAVORI RELATIVI ALLA VARIANTE DI NOALE E SCORZE' ALLA SR 515 "NOALESE" – I° STRALCIO – I° LOTTO.	23.500.000,00
2005	LD009	COLLEGAMENTO TRA LA SP 59 E IL CASELLO AUTOSTRADALE DI SAN STINO DI LIVENZA – 1° STRALCIO.	18.900.000,00
2005	100_2	SP 251 DELLA VAL DI ZOLDO E VAL CELLINA. ELIMINAZIONE CURVA PERICOLOSA AL KM 9+000.	419.000,00
2005	86	S.R. 53 "POSTUMIA". ADEGUAMENTO DAL KM 106+700 AL KM 113+000. IV° STRALCIO. (PTR 086).	2.256.000,00
2006	98	LAVORI DI SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE TRA LA SR 515 "NOALESE" E LA STRADA COMUNALE "VIA GAFFARELLO" IN COMUNE DI SANTA MARIA DI SALA (VE). PTR 098.	1.009.103,89
2006	124	S.R. 245 LAVORI DI SISTEMAZIONE DELL'INCROCIO CON LA S.P. 38 IN COMUNE DI VENEZIA.	1.820.000,00
TOTALE			51.929.103,89

PROVINCIA DI VENEZIA
Confronto tra i livelli progettuali disponibili alla data di approvazione del PTR 2002-2004
e gli attuali (al 30/06/2006)



5.4.2.6 La provincia di Verona

Nella Provincia di Verona, i maggiori interventi sono i seguenti: la variante alla SR 10 tra Cerea e Sanguinetto (intervento n° 126 del PTR); la variante alla SR 62 di Villafranca e Povegliano Veronese (interventi n° 47, n° 49, n° 153 del PTR); la riqualificazione ed ammodernamento della SR 11- completamento della tangenziale di Peschiera, tratto Rovizza-Casello di Peschiera (intervento n° 17 del PTR).

Per il primo intervento deve essere sviluppata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Il secondo progetto, di particolare rilevanza anche economica (29 milioni di euro), è già stato adeguato alle prescrizioni conseguenti alla procedura di Impatto Ambientale e si sta attendendo la conclusione della procedura di variante urbanistica per poter procedere, presumibilmente entro il mese di settembre 2006, all'appalto.

Per il terzo, si è appena conclusa la procedura di valutazione di impatto ambientale e si deve procedere all'adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni della VIA. Inoltre occorre procedere alla variante urbanistica.

Gli interventi in corso di esecuzione sono tre e riguardano: l'ammodernamento del collegamento tra la SP 10 della Val d'Illasi con la SR 11 (intervento n° 182 del PTR); la realizzazione del sovrappasso ferroviario sulla linea Mantova-Monselice per il collegamento della zona artigianale alla SS 10 "Padana inferiore" a Boschi S.Anna; l'ammodernamento della SP 38 "Della Porcilana" come nuova SR 11.

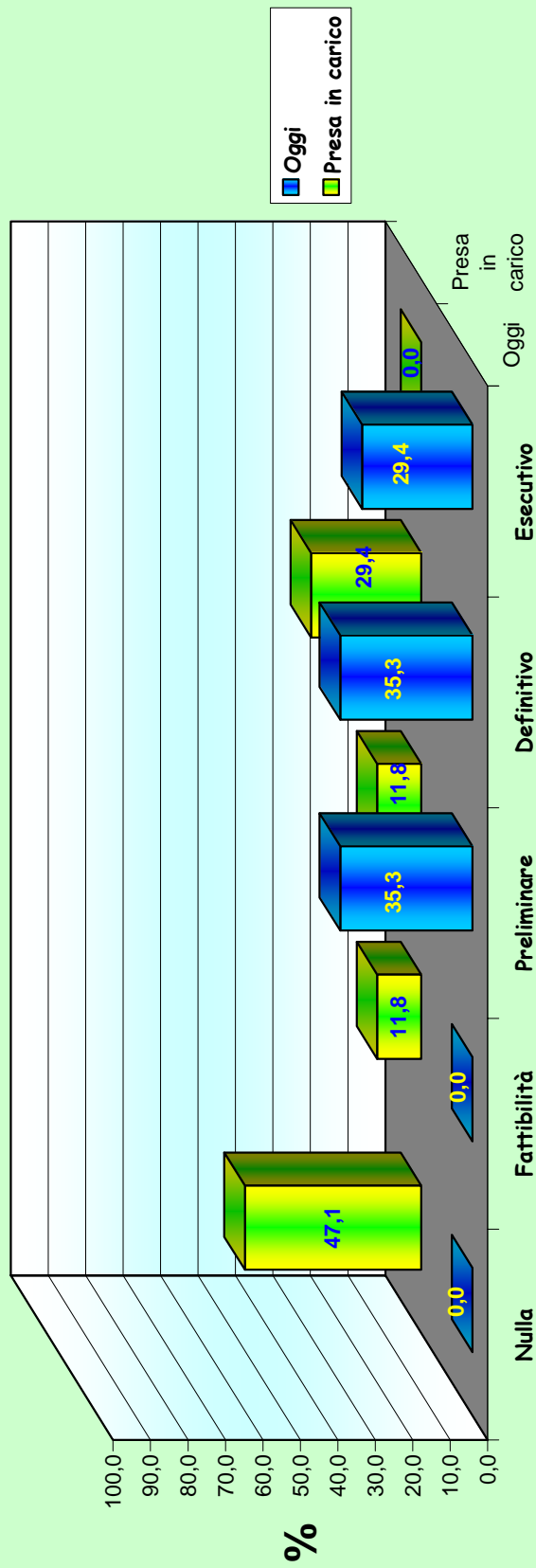
Prossimo all'appalto è l'adeguamento della ex SR 11 nel collegamento con la tangenziale a nord di San Bonifacio, in corrispondenza del nuovo polo ospedaliero. Infine altri interventi importanti sono in fase di sviluppo progettuale, in particolare: la realizzazione della "mediana" tra Oppeano e San Bonifacio (intervento n° 185 del PTR); la realizzazione del nuovo ponte sul fiume Adige in comune di Dolcè; il nuovo collegamento con la viabilità del Basso Lago di Garda (intervento n° 128 del PTR); il progetto della nuova SR 10, dal confine con la provincia di Padova sino all'innesto

del tratto stradale di collegamento alla SS 434 "Transpolesana".

LAVORI APPALTATI AL 30/06/2006 – PROVINCIA DI VERONA

Anno	PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO
2003	182	AMMODERNAMENTO DEL COLLEGAMENTO VIARIO TRA LA SP 10 DELLA VAL D'ILLASI CON LA SR 11 NEL TRATTO RICOMPRESO NEL TERRITORIO COMUNALE DI ILLASI FINO AL CONFINE DEL COMUNE DI TREGNAGO. 1° STRALCIO.	1.198.392,02
2004	LD23	REALIZZAZIONE SOVRAPASSO FERROVIARIO DEL P.L. AL KM 141+120 SULLA LINEA FERROVIARIA MANTOVA-MONSELICE PER IL COLLEGAMENTO DELLA ZONA ARTIGIANALE ALLA S.R. N. 10 "PADANA INFERIORE"	2.331.904,16
2004	20	AMMODERNAMENTO DELLA SP 38 DELLA PORCILANA COME "NUOVA SR 11"	9.440.000,00
TOTALE			12.970.296,18

PROVINCIA DI VERONA
 Confronto tra i livelli progettuali disponibili alla data di approvazione del PTR 2002-2004
 e gli attuali (al 30/06/2006)



5.4.2.7 La provincia di Vicenza

Ingente è stato lo sforzo posto in essere dall'Amministrazione Provinciale di Vicenza per dotare la provincia delle infrastrutture viarie di cui necessita.

Da tale punto di vista assume particolare rilievo la costituzione, come già evidenziato, di Vi.abilità S.p.A., che assicura adeguati sviluppi progettuali e capillari interventi di manutenzione straordinaria e ordinaria sull'intera rete stradale provinciale.

Per quanto attiene in particolare il Piano Triennale Regionale 2002-2004, di tutto rilievo è stato lo sviluppo progettuale attivato, che ha consentito ad oggi di appaltare già opere per oltre 18 milioni di euro.

Fra queste, particolarmente significativo è l'intervento "Miglioramento della viabilità di attraversamento del centro abitato di Torrebelvicino -1° e 2° stralcio", (interventi n° 2 e n°105 del PTR), che riveste particolare valenza nell'ambito della ex Strada Statale 46 "del Pasubio" il cui importo complessivo è pari ad € 17.094.000,00 e che si concluderà verso la metà del 2008.

Inoltre sono state appaltate due opere minori ma comunque importanti per la viabilità del vicentino e precisamente il "Raddoppio ponte in località San Lorenzo per creazione doppio senso di marcia al km 19+300 in Comune di Solagna" lungo la S.P. 148 Cadorna, importo opera € 544.000,00; int. n° 31 PTR) e alcuni interventi a favore della sicurezza stradale lungo la S.P. 350 fra Arsiero e Lastebasse in località Ponte Posta in Comune di Lastebasse lungo la S.P. 350 Val d'Astico (importo opera € 516.000,00; int. n° 70 PTR).

Tra le opere previste nel Piano Triennale Regionale 2002-2004 sono inoltre in avanzato stato di progettazione :

- S.P. 246 di Recoaro. Lavori di sistemazione di alcuni tratti in Comune di Recoaro Terme. (Importo opera € 4.209.000,00; int. n°11 PTR);
- S.P. 46 del Pasubio. Variante di Schio - 1° stralcio. (Importo opera 6.197.000,00; int. n° 13 PTR);

- S.P. 46 del Pasubio. Variante agli abitati di Caldogno - Isola Vicentina - Malo. (Importo opera € 11.438.000,00; int. n° 11 e n° 106 del PTR);
- S.P. 349 del Costo. Opere di completamento della variante di Thiene - 1° stralcio. (Importo opera € 5.500.000,00; int. n° 104 PTR);
- S.P. 500 di Lonigo. Lavori di sistemazione ed allargamento del tratto tra Brendola e Meledo. (Importo opera € 3.600.000,00; int. n° 144 PTR);
- S.P. 247 Riviera Berica. Lavori di costruzione di un nuovo ponte in località Debba-Longare e adeguamento incrocio di Longare - 1° stralcio. (Importo opera € 5.735.000; int. 46 PTR).

LAVORI APPALTATI AL 30/06/2006 – PROVINCIA DI VICENZA

Anno	PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO
	2-105	EX SS 46 DEL PASUBIO. MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' DI ATTRAVERSAMENTO DEL CENTRO ABITATO DI TORREBELVICINO	17.094.000,00
	31	SS 141. LAVORI DI RIFACIMENTO DEL PONTE "SAN LORENZO" AL KM 19+300 IN COMUNE DI SOLAGNA	544.000,00
	70	SP 350. INTERVENTI A FAVORE DELLA SICUREZZA STRADALE LUNGO LA SP 350 FRA ARSIERO E LASTEBASSE – INTERVENTO IN LOCALITA' PONTE POSTA	516.000,00
TOTALE			18.154.000,00

5.5 Altri strumenti di programmazione di interventi

Il Piano Triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria, strumento di programmazione regionale previsto dalla L.R. n° 11/2001, per l'adeguamento della rete viaria trasferita dallo Stato, non costituisce l'unico strumento di programmazione delle risorse destinate ad interventi infrastrutturali sulla rete stradale nel territorio regionale, né quindi l'unico strumento di assegnazione di risorse a Veneto Strade S.p.A..

Altri flussi di finanziamento sono connessi a specifiche norme o piani nazionali e/o regionali che consentono la programmazione di altri gruppi di interventi sul sistema infrastrutturale connessi a processi di più ampio inquadramento come i fondi nazionali per interventi nelle aree sottoutilizzate (zone Obiettivo 2) del trattato dell'Unione Europea, ovvero i fondi regionali derivati da leggi specifiche che finanziano interventi per il potenziamento delle infrastrutture nel settore dei trasporti (L.R. 8/1982), ovvero interventi in favore della mobilità e della sicurezza stradale (L.R. 39/1991), o leggi finanziarie che destinano fondi per particolari gruppi di interventi (L.R. 2/2002).

5.5.1 Le opere complementari a nuovi assi autostradali

Veneto Strade S.p.A. ha convenzionato con la Regione Veneto, in esecuzione dell'art. 22 della L.R. 2/2002, la progettazione e realizzazione delle opere complementari al Passante di Mestre e delle opere complementari alla Autostrada A 28 tratto da Sacile a Conegliano.

Entrambi gli interventi autostradali sono in corso da parte dei soggetti preposti: il Passante vede in corso i cantieri a cura del "General Contractor" selezionato dal Commissario Delegato per l'emergenza della viabilità di Mestre, il tratto di A28 a cura della Società Concessionaria Autovie Venete S.p.A. che ha in corso di avanzata realizzazione il lotto 28, da Sacile a Codognè, ed in corso di approvazione il lotto 29 sino al casello di Conegliano a San Vendemiano, che chiude l'intero tracciato. Per entrambi i due gruppi di opere l'anno 2005 è stato determinante per

l'avvio delle corrispondenti progettazioni, sulla base di precedenti studi di fattibilità.

Con L.R. n° 9/2006 è stato infine previsto lo stanziamento in favore di Veneto Strade S.p.A. di risorse finalizzate alle opere complementari alla Pedemontana Veneta, asse primario connesso al sistema autostradale non ancora in corso di realizzazione, per cui non sono ancora attivati specifici procedimenti da parte di Veneto Strade S.p.A. per interventi ad esso correlati.

5.5.1.1 Le opere complementari al Passante di Mestre

Le opere complementari al Passante di Mestre, che rientrano tra le opere a tale intervento correlate, ai sensi della Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione del 24 ottobre 2003, sono state individuate in un accordo tra il Commissario Governativo per le Opere Strategiche del Triveneto, la Regione Veneto, le Province di Treviso e di Venezia ed i Comuni territorialmente interessati dal Passante. Tale accordo è stato sottoscritto il 27 agosto 2004 e approvato dalla Regione con DGR 1556 del 28/06/2005.

Inoltre con Delibera CIPE n° 3 del 18/03/2005 è stata approvata l'integrazione del primo programma delle opere strategiche, già approvato con delibera 121/2001 con gli interventi delle opere complementari e di integrazione funzionale del Passante, sulla base dell'intervenuto accordo Comune-Regione-Ministero.

I relativi tracciati si riferiscono ad uno studio di fattibilità redatto a cura di Veneto Strade S.p.A. nel febbraio 2004, con alcuni adattamenti conclusi nel maggio 2005. L'accordo individua due elenchi di interventi: di fascia A quelli con costo presunto con copertura finanziaria; di fascia B quelli con costo presunto senza copertura finanziaria.

La fase attivata da Veneto Strade S.p.A. riguarda gli interventi di fascia A.

Si tratta di un corposo progetto denominato “Opere Complementari al Passante di Mestre”, che somma ben 22 interventi, finanziati per 81 milioni di Euro dalla Regione Veneto, per 22 milioni di Euro dallo Stato e per 8 milioni di Euro dalla Provincia di Treviso. Attualmente è in corso la progettazione preliminare.

5.5.1.2 Le opere complementari all’Autostrada A 28

Le opere complementari alla autostrada A28 nel tratto da Sacile a Conegliano, sono state individuate in un accordo tra la Provincia di Treviso ed i Comuni interessati dalla nuova tratta autostradale siglato il 7 gennaio 2003, sulla base di uno studio di fattibilità della stessa Provincia. Si tratta di 13 interventi raggruppati in quattro opere per un costo complessivo presunto di 41 milioni di euro, corrispondente alla previsione di copertura finanziaria della L.R. 2/2002.

Man mano che si sono manifestate le reali condizioni di attuare concretamente gli interventi, Veneto Strade S.p.A., in accordo con gli enti territoriali di volta in volta interessati, e comunque con la provincia di Treviso, ha avviato la relativa progettazione. Attualmente è conclusa la progettazione preliminare finalizzata alla progettazione definitiva per due opere ed è attivata la progettazione preliminare per le altre due.

IL NUOVO PIANO TRIENNALE

2006-2008

6. IL NUOVO PIANO TRIENNALE 2006-2008.

Come precedentemente esposto, il nuovo PTR, Piano Triennale 2006-2008, si sovrappone ad un assetto pianificatorio che prevede, oltre al precedente Triennale 2002-2004, anche:

- gli interventi avviati, od in corso di avvio, di scala superiore sul sistema autostradale e stradale nazionale, compresi nei piani decennale e triennale ANAS e degli interventi attivati con Finanza di Progetto;
- gli interventi sulla viabilità ordinaria complementari a nuove infrastrutture autostradali (Passante di Mestre, Autostrada A28 e Pedemontana Veneta);
- gli interventi del piano SFMR,
- gli interventi previsti dai piani provinciali.

Il nuovo PTR costituisce pertanto una opportunità aggiuntiva di miglioramento del sistema della mobilità veneta.

Il territorio veneto infatti continua a scontare i limiti dell'attuale sistema infrastrutturale regionale. Il problema è riconducibile all'evidente squilibrio esistente fra il continuo incremento del traffico e la capacità di assorbimento della rete, e alla sostanziale coincidenza fra direttrici di transito dei flussi di scambio originati da e per il Veneto e dei flussi di attraversamento, con il reticolo viario percorso dalla mobilità intraregionale, ovvero alla mancanza di collegamenti interni fra nodi urbani.

Le conseguenze sono evidenti su diversi versanti:

- sul piano economico, in quanto il vantaggio competitivo derivante al Veneto dalla particolare posizione geografica all'interno dello spazio europeo, rischia di esser depauperato in mancanza di interventi;
- sul piano ambientale in quanto la difficoltà di spostamento, che confligge con l'aumento di domanda di mobilità, è causa di congestione e dispersione dei fattori inquinanti con erosione del territorio nei suoi caratteri fisici, paesaggistici, naturalistici, storici e culturali;

- sul piano della sicurezza della circolazione e della salute delle popolazioni, in diversa misura e ruolo coinvolte dal fenomeno del traffico.

Le scelte programmatiche in atto conseguentemente riguardano il miglioramento della mobilità mediante:

- un incremento quantitativo dell'offerta infrastrutturale;
- la riorganizzazione del sistema viario di collegamento interno alla Regione, finalizzato a congiungere i nodi urbani fornendo ai traffici locali una viabilità interna alternativa e non commista ai grandi traffici di interesse nazionale ed internazionale;
- la redistribuzione modale per una maggiore sostenibilità della mobilità, tramite la creazione di una capillare rete di accesso alle stazioni ferroviarie.

Il fine è il raggiungimento di una maggiore efficienza complessiva del sistema viario regionale avendo quali obiettivi principali:

- l'integrazione a sistema della rete primaria;
- il potenziamento della rete stradale sulle direttrici dei corridoi europei;
- l'ottimizzazione delle condizioni di circolazione sulla viabilità ordinaria e il decongestionamento nei centri urbani;
- l'attuazione di sistemi di monitoraggio ed informativo sul traffico;
- l'avvio di un processo di miglioramento della sicurezza stradale per la riduzione degli incidenti;
- l'esecuzione di interventi tesi alla messa in sicurezza di strade urbane ed extraurbane ed alla moderazione del traffico in funzione del Piano nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS).

6.1 Lo scenario di riferimento delle esigenze

Il quadro delle esigenze generali sopra descritto, assume molteplici connotazioni ed accentuazioni in diversi ambiti territoriali, che implicano varie scale di priorità nelle scelte di attuazione di interventi.

Come visto nei paragrafi precedenti, il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), nella versione approvata nel 1992, descriveva già

l'assetto territoriale e urbano della regione come una struttura "reticolare", in cui si distinguono: il sistema metropolitano centrale che comprende, in quella interpretazione, Venezia, Treviso, Padova e Vicenza e i territori di influenza; il sistema veronese, che mantiene una sua specifica identità e configurazione e costituisce la cerniera nei confronti delle direttrici ovest e nord e l'area pedemontana, che si presenta a sua volta come sistema.

Il più recente Piano Regionale dei Trasporti del novembre 2004 conferma l'evoluzione del tradizionale policentrismo verso un assetto di relazioni di tipo reticolare, di interdipendenze tra pluralità di centri, generando un sistema multiplo di polarità extraurbane e catene di spostamenti complessi ed articolati. La costante della strategia, sia in riferimento ai rapporti esterni che nella organizzazione interna, rimane quella di colmare il gap infrastrutturale nelle relazioni nell'ambito del nord est italiano verso l'Europa, e parallelamente di mettere in rete il sistema di mobilità intraregionale, di persone e merci. La relazione tra mobilità ed insediamenti conferma che la dorsale disposta da Est ad Ovest tra la concentrazione di tipo metropolitano Venezia-Padova-Treviso da un lato e Verona dall'altro, presenta i maggiori ispessimenti. Attorno a questo sistema si è innescato il processo diffusivo extraurbano che si è espanso sino ad interessare la bassa pianura fluviale, meno servita di infrastrutture e quindi dotata di più ampi spazi utilizzabili. Queste porzioni di pianura, come le aree pre-alpine ed alpine, che rappresentano le aree deboli della regione, pongono una specifica domanda di mobilità e accessibilità.

La necessità di reperire ulteriori risorse per interventi è rivolta quindi sia all'area centrale, sia all'area veronese, sia per la messa in sicurezza della rete del bellunese e per il collegamento tra la rete autostradale e le spiagge venete, al fine di garantire un più rapido accesso alle stesse da parte del traffico turistico.

In tale ottica il Nuovo triennale continua con i criteri ispiratori del primo piano triennale della viabilità trasferita, cioè eliminando le principali strozzature, mettendo in sicurezza i punti di maggiore pericolosità della rete esistente e attuando interventi che consentano l'allontanamento del traffico dai centri urbani.

Ovviamente sarà indispensabile intervenire in modo tale da connettere funzionalmente la rete autostradale con la rete di secondo livello, con la stessa logica già in fase di esecuzione per le opere complementari al Passante di Mestre ed alla A28.

Il comune obiettivo da perseguire per l'intero territorio veneto rimane il miglioramento della sicurezza della circolazione.

Una regolamentazione degli incroci non rispondente alle mutate esigenze del traffico può determinare elevati tassi di incidentalità, in particolare nelle aree urbane.

Tale pericolosità cresce con l'aumento dei punti di conflitto o di interferenza tra i veicoli e tra questi e gli utenti deboli.

E' poi evidente che il numero degli incidenti tende ad aumentare conseguentemente all'aumento del volume della circolazione in termini di veicoli.

E' quindi prioritario investire in interventi che migliorino la sicurezza delle intersezioni e riducano il numero dei punti di conflitto, ed in interventi che riconducano ad una separazione dei flussi di traffico, di diverso tipo e percorrenza, riducendone il carico lungo le arterie, favorendo i flussi più deboli specie, in ambiti più densamente urbanizzati.

Oltre a ciò, in termini di specificità, in coerenza con le indicazioni dei piani di settore, il sistema metropolitano centrale, che comprende le Province di Venezia, Treviso, Padova e Vicenza, necessita in modo diffuso di interventi

coordinati con il sistema della mobilità primaria, che favoriscano l'accessibilità ai corridoi europei da un lato ed alla rete stradale nazionale, attraverso interventi di nuove connessioni ovvero varianti a tragitti ormai compromessi dalla diffusione insediativa, accompagnati da interventi integrativi di miglioramento dello scambio modale verso l'integrazione gomma-ferro, mediante soppressione di passaggi a livello, mediante realizzazione di raccordi di interscambio, sulla logica già avviata per il sistema SFMR.

Nell'area veronese, in uno scenario di lungo termine che prevede il trasferimento sul ferro di grandi flussi di traffico pesante e leggero, una fase di breve e medio periodo prevede necessariamente interventi che, coordinati con le previsioni di miglioramento della accessibilità sulla viabilità primaria autostradale e stradale, favoriscano l'accessibilità delle strutture intermodali ed ammodernino le maglie territoriali, continuando lo sviluppo ed adeguamento della rete primaria e dei suoi collegamenti attorno alla città scaligera ed al territorio limitrofo.

L'area attorno a Rovigo partecipa di pianificazioni già avviate, finalizzate ad anolghi obiettivi di agevolazione dell'interconnessione tra poli urbani e loro bacini, di bypass dei centri abitati, di integrazione con la rete urbana dei centri maggiori, di collegamento con la maglia regionale primaria.

Questi obiettivi sono riferiti alle specificità di un territorio che si caratterizza come cerniera tra realtà regionali diverse, assumendo un importante ruolo di collegamento con le regioni del bacino del Po e dell'Adige, che si protende verso il ferrarese e le contermini aree del veronese, del padovano e del veneziano, con un assetto viario in cui prevale il disegno di completamento ed adeguamento, che vede la sua centralità nell'interscambio del sistema viario, ferroviario ed idroviario.

La messa in sicurezza della rete del bellunese invece, come le nuove realizzazioni finalizzate al consolidamento dello sviluppo economico locale, si

manifestano con la specificità orografica del territorio e le sue vocazioni evolute da una connotazione propria del settore primario ad una fisionomia più orientata all'esercizio di attività industriali e turistiche. La rete stradale, estremamente vulnerabile in caso di eventi meteorologici, sconta le proprie carenze dimensionali e funzionali a causa della complessa morfologia montana in cui è inserita.

La necessità di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione, soprattutto in relazione al continuo cambiamento delle caratteristiche di traffico (incremento generale del numero di veicoli, aumento percentuale dei veicoli pesanti, etc.) ed il naturale processo di invecchiamento delle opere comportano l'esigenza di eseguire interventi, anche radicali, sulla rete stradale con incidenza dei costi parametrici notevolmente superiori a tratti di pari lunghezza posti in pianura.

6.2 Gli aspetti progettuali

Si tratta nel complesso di opere che impattano, nello specifico, in un territorio come quello veneto fortemente urbanizzato e con pochi corridoi disponibili per la realizzazione di nuove infrastrutture e in cui la sottrazione di terreno agricolo costituisce un pesante tributo da pagare.

Si tratta d'altro canto di infrastrutture indispensabili per non estendere ad aree vaste il fenomeno di congestione, già presente nelle aree attorno ai centri principali, e non giungere nei prossimi anni ad una rete di trasporto al collasso, con le gravi conseguenze sia per l'economia regionale sia per la qualità della vita nella regione.

Il problema va affrontato anche con una migliore qualità della progettazione. Un'autostrada, una strada, infatti, costituiscono un impatto nel territorio ma possono anche essere, se adeguatamente progettate, un momento di riqualificazione ambientale del territorio stesso.

Abbiamo già esempi di infrastrutture che attraversano siti archeologici estremamente importanti e che costituiscono elemento di valorizzazione dei siti stessi.

E' necessario, quindi, un salto culturale che consenta di progettare e vedere l'infrastruttura non come ferita del territorio, ma come opera che valorizza il territorio stesso. Sulla qualità delle progettazioni punta il piano triennale 2006-2008, per fare delle stesse elementi che si integrano e valorizzano il paesaggio, segni che abbiano un senso non solo di una funzione, ma che dialoghino con l'ambiente, con la storia, con la cultura del territorio.

In un territorio straordinariamente ricco di segni già impressi, plasmati nella sua millenaria storia da chi vi ha abitato e da chi vi è passato, e verso i quali le nuove opere possono essere rivelatrici e non ulteriori barriere e mascheramenti che ne offuscano anche la memoria.

Scriveva Le Corbusier nel 1939 : "Una strada non è una entità chilometrica: è un avvenimento plastico in seno alla natura (...). La strada può essere arricchita, coccolata da felici interventi: il suo tracciato, la sistemazione dei suoi bordi reclamano riflessioni e amore come tutte le opere dello spirito".

6.3 La metodologia di analisi delle priorità

I criteri adottati per l'individuazione e selezione delle priorità fra i vari interventi infrastrutturali attivabili, costituiscono un aggiornamento di quelli in precedenza adottati, sia in relazione alla necessità di mantenerne una congruente continuità di valutazione, sia in relazione all'esigenza di adeguare alle nuove tipologie di domanda ed alla evoluzione delle situazioni territoriali e di mobilità in particolare, la programmazione e ripartizione delle risorse disponibili.

Il Piano 2006-2008, nell'ambito della linea di azione denominata "Interventi infrastrutturali", si caratterizza per la metodologia di analisi delle priorità che poggia sui seguenti criteri:

- a) criteri intrinseci all'infrastruttura;
- b) criteri esterni all'infrastruttura.

In generale non è necessaria la disponibilità di ogni elemento di riferimento dei criteri per attribuire un certo grado di priorità ad un intervento, essendo invece di rilievo il grado di coerenza tra le attese, l'urgenza e la sostenibilità territoriale delle proposte.

Le finalità principali proprie sono il miglioramento della sicurezza e dei livelli di servizio della circolazione, avendo come quadro di riferimento una molteplicità di azioni, non solo di carattere infrastrutturale sul sistema della mobilità, che nel presente piano di interventi si traducono nella scelta di opere proposte.

I criteri intrinseci all'infrastruttura, riportati nella tabella a), riguardano e soppesano aspetti strutturali, di impatto, di utilizzo e di coerenza con scenari più ampi, propri della infrastruttura oggetto di proposta di intervento.

I criteri esterni all'infrastruttura, riportati nella tabella b), riguardano gli aspetti economici, territoriali, strategici ed organizzativi che direttamente, od indirettamente, incidono sul grado di priorità delle proposte.

Tab. a) CRITERI INTRINSECI ALL' INFRASTRUTTURA	
1. RETE STRADALE REGIONALE	
	E' ipotizzabile una precedenza ad interventi ricadenti sulle infrastrutture della rete stradale regionale, sia per l'importanza strategica delle stesse nel sistema della mobilità veneto, sia per l'obiettivo di autotutela proprio di un soggetto gestore, pur tramite una concessionaria.
2. RETI STRADALI PROVINCIALI E COMUNALI	
	La rete stradale veneta non è distribuita nel territorio con competenze amministrative omogenee per funzioni, pertanto è diffuso l'interesse ad intervenire su reti gestite da Province e Comuni che assolvono funzioni di supplenza o di complementarietà alla rete regionale.
3. COSTO DELL'INTERVENTO	
	Le risorse disponibili comportano una selezione degli interventi, evitando la dispersione in una quantità di opere di modesto valore, ovvero l'assorbimento di ingenti risorse per interventi che potrebbero entrare in una diversa pianificazione.
4. INCIDENTISTICA	
	Il dato incidentistico è tra gli elementi caratterizzanti l'esigenza di miglioramento, che costituisce un parametro valutabile anche sulla efficacia degli interventi, con l'obiettivo di riduzione degli eventi con conseguenze più gravi.
5. VOLUMI DI TRAFFICO	
	I volumi di traffico definiscono il carico cui sono soggette le infrastrutture e dettano un importante criterio di priorità di interventi sulle strade più trafficate.
6. IMPATTO SULL'AMBIENTE (RUMORE, ECC...)	
	Il contenimento degli impatti sull'ambiente esterno è un ulteriore elemento di priorità ove ne esista una misurazione, che consenta sia di dimensionarne la gravità e tollerabilità in riferimento a limiti imposti, sia le caratteristiche degli interventi di contenimento.
7. COERENZA CON IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI	
	La coerenza con le strategie generali costituisce un elemento certo di priorità, che garantisce la congruità degli interventi, evitando la dispersione di risorse.
8. DIRETTRICI PRINCIPALI	
	Oltre al criterio di "appartenenza" amministrativa di rilievo rimane la valutazione della priorità di interventi che supportano le direttrici principali, anche riferite alle reti di scala maggiore (Statali ed Autostrade), migliorandone l'accessibilità e la sicurezza.
9. DIRETTRICI DEBOLI	

Alcune direttrici, deboli come domanda, necessitano comunque di ammodernamenti finalizzati alla sicurezza ed al mantenimento del patrimonio, questo criterio riequilibra questa aspetto, non sempre gestibile nell'ambito delle manutenzioni straordinarie.

10. EFFICACIA DELL'INTERVENTO SULL' INFRASTRUTTURA

Una valutazione dell'efficacia degli interventi consente di graduarne la priorità in favore di quelli produttivi di maggiori benefici in riferimento ai relativi costi.

Tab. b) CRITERI ESTERNI ALL' INFRASTRUTTURA

1. PERCENTUALE DI COFINANZIAMENTI PUBBLICI

L'incidenza del finanziamento pubblico costituisce un elemento di valutazione delle precedenza a favore degli interventi meno gravosi

2. PERCENTUALE DI COFINANZIAMENTI PRIVATI

L'incidenza del finanziamento privato costituisce un elemento di valutazione delle precedenza a favore degli interventi più attrattivi di risorse private

3. PERCENTUALE DI RECUPERO DA TARIFFE DIVERSE

L'incidenza di risorse derivabili nel tempo da sistemi tariffari sia gravanti direttamente sugli utilizzatori delle infrastrutture, sia gravanti indirettamente, tramite tariffe applicate ad altre infrastrutture di mobilità od altre utilizzabili a pagamento dai fruitori, costituisce un elemento di valutazione delle precedenza a favore degli interventi più attrattivi, di una tale tipologia di risorse.

4. CONGRUENZA E COMPLEMENTARIETA' CON ALTRI INTERVENTI GIA' AVVIATI

La congruenza esterna con altri interventi già avviati anche da soggetti diversi ed in diversi settori, costituisce un elemento di priorità.

5. CONGRUENZA E COMPLEMENTARIETA' CON ALTRI INTERVENTI DA AVVIARE

Analogamente la congruenza esterna con altri interventi da avviare anche da soggetti diversi ed in diversi settori, costituisce elemento di priorità, salvo la verifica della effettiva attivabilità degli stessi.

6. TERRITORI AD ALTA DOMANDA

Precedenza hanno gli interventi ricadenti in ambiti territoriali ad alta domanda di infrastrutturazione, in generale sedimentata nel tempo.

7. TERRITORI A DEBOLE DOMANDA DA SOSTENERE

Diversamente gli interventi ricadenti in ambiti territoriali a debole domanda di infrastrutturazione, possono incidere sulla riqualificazione di zone depresse e quindi assumere un valore prioritario strategico.

8. DISPONIBILITA' PROGETTI

La disponibilità di progetti costituisce un oggettivo elemento di priorità essendo in generale sintomo di una attesa sedimentata ed una disponibilità di approfondimento già sviluppato.

9. EFFICACIA DELL'INTERVENTO SULL'AMBITO TERRITORIALE

Oltre che per l'efficacia intrinseca sulla infrastruttura, gli interventi possono essere graduati nelle relative priorità in relazione agli effetti su un ambito territoriale, in quanto produttivi di miglioramento dell'utilizzo del territorio.

6.4 Le risorse disponibili

La Legge regionale n° 9/2005 (Finanziaria 2005) ha specificatamente stanziato un finanziamento di complessivi euro 150 milioni, da erogare in dieci anni, per consentire l'approvazione del nuovo Piano Triennale.

La Legge regionale n° 3/2006 ha stanziato ulteriori 150 milioni di euro, mettendo quindi a disposizione complessivamente 300 milioni di euro per l'approntamento del Piano Triennale Regionale 2006-2008.

In sede di predisposizione del presente Piano Triennale si è inoltre ritenuto utile effettuare una ricognizione complessiva delle varie forme di cofinanziamento degli interventi a vario titolo attivati dalla Regione o dagli Enti Locali, pervenendo ad un'entità complessiva di importo significativo, per buona parte relativa a cofinanziamenti per la realizzazione delle opere, in altri casi connessa alla sola fase di progettazione delle stesse.

Le diverse forme di cofinanziamento sono così riconducibili a diverse fonti normative, ed in particolare:

- L.R. 28/01/1982 n° 8;
- L.R. 28/01/1982 n° 5;
- L.R. 29/11/2001 n° 39;
- L.R. 17/1/2002 n° 2;
- L.R. 14/01/2003 n° 3;
- L. 1/08/2002 n° 166;
- fondi regionali e statali relativi aad Accordi di Programma Quadro, di cui all'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta tra il Presidente del Consiglio dei Ministri ed il Presidente della Regione del Veneto;
- fondi derivati da accordi con Enti locali.

L'importo complessivo delle risorse disponibili per il Piano 2006-2008 risulta così pari a € 319.006.557,36 di cui € 19.006.557,36 derivanti da varie forme di cofinanziamento e € 300.000.000,00 riconducibili ai sopracitati provvedimenti regionali, con una quota di cofinanziamento del Piano vicina al 5,96 %.

6.4.1 Gli indirizzi per il soddisfacimento del fabbisogno

Se, da un lato, le esigenze di nuove opere infrastrutturali viarie strategiche di primaria importanza rivestono assoluto carattere di urgenza, considerato che il Veneto è naturale corridoio da e per l'Europa, dall'altro i nuovi interventi di interesse regionale hanno straordinaria importanza in quanto ricadono su un territorio che vede un tessuto produttivo ed economico di grande valenza, che non può scontare, nella mancanza di infrastrutture, parte del valore aggiunto prodotto.

Come precedentemente esposto, infatti, una rete stradale efficiente, oltre ad assicurare la mobilità e lo scambio, è tra le "dotazioni fondamentali" che determinano la crescita economica e l'incremento interno lordo di un territorio. Le risorse finanziarie impegnate sulla rete stradale sia per la realizzazione di nuove opere, che per la manutenzione di strade esistenti, generano "valore aggiunto" nello sviluppo delle attività commerciali, industriali e nel turismo.

La proposta del Piano, partendo da una ricognizione dello stato della rete esistente, dai dati disponibili sull'incidentalità, dai valori registrati per misurare la consistenza del traffico e dalle disponibilità del parco progetti, così come illustrato nei paragrafi precedenti, destina le risorse disponibili secondo le seguenti linee di azione:

- interventi infrastrutturali di adeguamento dell'esistente e nuove realizzazioni;
- manutenzione straordinaria, somme urgenze, interventi di mitigazione ambientale;
- studi, progettazioni, monitoraggi, catasto stradale della rete di interesse regionale.

Per tali motivazioni, nel nuovo Piano Triennale 2006-2008 ben l'89,68 % (88,30% nel PTR 2002-04) della dotazione finanziaria regionale complessiva (ovvero € 269.031.282,64 sui 300 milioni complessivamente disponibili) viene

destinato a nuovi interventi infrastrutturali. A questi si sommano, come detto, € 19.006.557,36 di cofinanziamento.

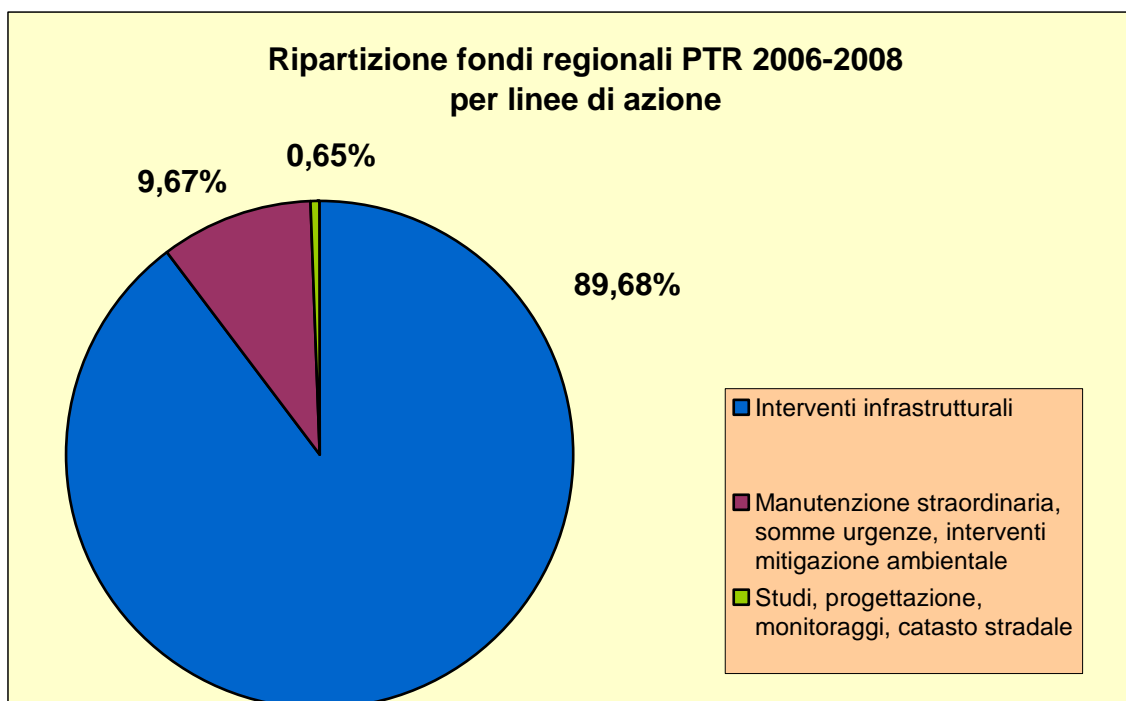
Il 9,67 % (10,5% nel precedente PTR 2002-04), quindi € 29.018.717,36 vengono stanziati per manutenzioni straordinarie, somme urgenze ed interventi di mitigazione ambientale. E tali risorse assumono la massima rilevanza, considerato che lo stato delle strade ex Anas che Regione e Province hanno ereditato hanno subito evidenziato necessità di ingenti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, non solo per garantire la normale percorribilità della rete viaria, ma anche al fine di incrementare gli standard di percorribilità e sicurezza.

Ed appare innegabile, proprio al fine di consentire sia l'opportuno adeguamento della rete infrastrutturale esistente, sia la possibilità di intervenire prontamente su emergenti situazioni di pericolo per la circolazione, garantire anche all'interno del Piano Triennale 2006-2008 uno specifico stanziamento, anche nell'ottica di poter adeguare le infrastrutture alle esigenze di percorribilità in massima sicurezza in relazione ai flussi di traffico.

Proprio alla luce delle preponderanti esigenze di nuove infrastrutture e manutenzioni straordinarie, si è considerevolmente ridotta la dotazione prevista (dal 1,2% del precedente Piano allo 0,65% del presente) per studi, progettazioni, monitoraggi, catasto stradale, che si assesta a complessivi € 1.950.000,00.

La tabella ed il grafico di seguito rappresentati riportano la ripartizione dei fondi regionali per ciascuna delle linee di azione, sia come importo che come percentuale sul totale degli stanziamenti.

Piano Triennale 2006-2008:		Ripartizione fondi regionali
Linee di azione	percentuale	Importo
○ Interventi infrastrutturali	89,68 %	€ 269.031.282,64
○ Manutenzione straordinaria, somme urgenze, interventi mitigazione ambientale	9,67 %	€ 29.018.717,36
○ Studi, progettazioni, monitoraggi, catasto stradale	0,65 %	€ 1.950.000,00
TOTALE	100%	€ 300.000.000



6.4.2 Il riparto delle risorse per settori di intervento

Gli interventi infrastrutturali, cui è destinata la maggior parte delle risorse, sono riconducibili, seguendo la stessa classificazione contenuta nel Piano Triennale Regionale 2002-2004, ai seguenti settori di intervento:

- a) interventi di recupero manutentivo della rete stradale;
- b) interventi di adeguamento, riqualificazione e messa in sicurezza dell'infrastruttura esistente;
- c) interventi puntuali per aumentare il grado di sicurezza della circolazione stradale;
- d) interventi di variante in nuova sede agli abitati;
- e) interventi di potenziamento ed ammodernamento dei principali itinerari delle rete viaria;
- f) interventi per migliorare la funzionalità del sistema delle tangenziali urbane e/o nelle aree metropolitane.

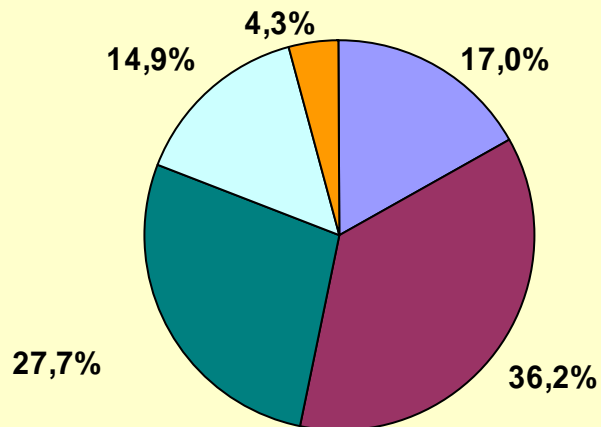
La ripartizione delle risorse secondo i diversi settori di intervento del Piano è riportata nella tabella a fianco, così definita in rapporto al numero degli interventi individuati in priorità (riportati in appendice alla relazione) e al loro costo.

Settori di intervento	% N° interventi	% Importi
a) interventi di recupero manutentivo della rete	0%	0%
b) interventi di adeguamento, riqualificazione e messa in sicurezza dell'infrastruttura esistente	17,0%	12,1%
c) interventi puntuali per aumentare il grado di sicurezza della circolazione stradale	36,2%	7,7%
d) interventi di variante in nuova sede agli abitati	27,7%	48,5%
e) interventi di potenziamento ed ammodernamento dei principali itinerari delle rete viaria	14,9%	23,1%
f) interventi per migliorare la funzionalità del sistema delle tangenziali urbane e/o nelle aree metropolitane	4,3%	8,6%
TOTALE	100%	100%

Per quanto attiene agli interventi settore a) “interventi di recupero manutentivo” si evidenzia che lo stanziamento pari a zero non rappresenta la totale mancanza di stanziamenti destinati alla manutenzione della rete viaria, tutt'altro.

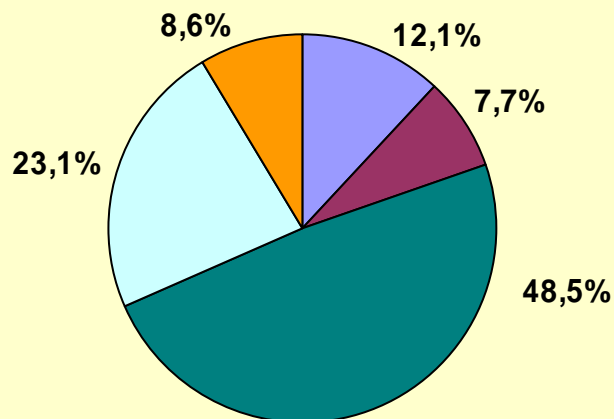
Infatti per tale categoria di spesa la Regione Veneto ha più opportunamente isolato tale peculiare voce di spesa prevedendo, come già evidenziato, un adeguato apposito stanziamento ad hoc alla specifica voce “Manutenzione straordinaria, somme urgenze, interventi mitigazione ambientale” per complessivi oltre 29 milioni di euro.

Suddivisione nuove opere finanziate PTR 2006- 2008 per settore di intervento in rapporto al numero degli interventi



- b = adeguamento infrastruttura esistente
- c = interventi puntuali per sicurezza
- d = interventi di variante in nuova sede agli abitati
- e = potenziamento, ammodernamento principali itinerari
- f = miglioramento funzionalità del sistema delle tangenziali

Suddivisione nuove opere finanziate PTR 2006- 2008 per settore di intervento in rapporto al valore di progetto



- b = adeguamento infrastruttura esistente
- c = interventi puntuali per sicurezza
- d = interventi di variante in nuova sede agli abitati
- e = potenziamento, ammodernamento principali itinerari
- f = miglioramento funzionalità del sistema delle tangenziali

6.4.3 Il riparto delle risorse per provincia

Le risorse disponibili non sono tali da coprire interamente i costi delle esigenze manifestate nel concerto di valutazioni tra i diversi soggetti pubblici coinvolti. Necessariamente quindi si impone l'individuazione di criteri di attribuzione delle risorse disponibili, per aree territoriali coincidenti con le sette province della Regione.

In precedenti capitoli si è argomentata la relazione tra la domanda di mobilità e la dotazione infrastrutturale, in termini di sicurezza della circolazione e tutela dell'ambiente, in termini di rapporto con l'economia del territorio, oltre che ovviamente in termini di capacità di scambio.

E' stata pertanto utilizzata una serie di indicatori tradizionali utili all'identificazione delle dinamiche territoriali, che in particolare individuano l'assetto dell'economia delle diverse aree e la sua relazione con l'economia del trasporto, nonché di indicatori utili all'identificazione delle dimensioni delle infrastrutture, della domanda di mobilità e del grado di sicurezza della rete stradale.

Sono stati presi in considerazione per ciascuna provincia, deducendoli dalle più recenti elaborazioni statistiche della Regione, la dimensione territoriale, la dimensione della popolazione residente, il potenziale produttivo rappresentato dal valore aggiunto, l'interscambio commerciale in termini di esportazioni ed importazioni, nonché il rapporto tra veicoli circolanti e numero di abitanti. Inoltre si è verificata la dotazione infrastrutturale stradale esistente ed il suo rapporto con la superficie di ciascuna provincia. L'incidenza della sicurezza della circolazione sulle scelte di ripartizione è stata basata sul tasso di pericolosità che è dato dal rapporto dei decessi ogni cento persone lese in incidenti stradali.

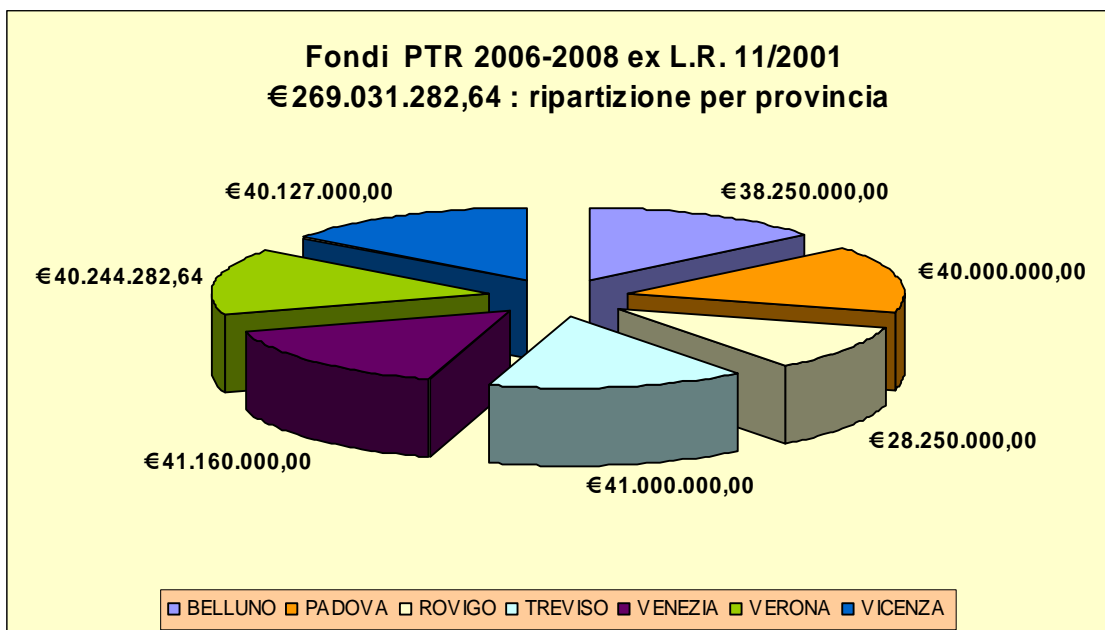
Ad ogni diverso fattore individuato è stato assegnato un valore che consentendo una ponderazione omogenea di ciascuno ha portato a definire una correlazione tra indicatori e percentuali di ripartizione delle risorse finanziarie per ciascuna Provincia.

In tale contesto è stato tenuto conto del particolare fattore morfologico della provincia di Belluno.

L'analisi comparata di cui sopra ha confermato la situazione di criticità diffusa del territorio veneto, con naturali accentuazioni diverse nei singoli indicatori, che nel complesso peraltro confermano da un lato la forte domanda di riassetto del sistema infrastrutturale nell'area centrale delle Province di Venezia, Padova, Treviso e Vicenza, dall'altro una dinamica specifica per le Province di Verona, Rovigo e Belluno, che risentono in diversa misura della marginalità rispetto al rimanente territorio regionale e della attrazione verso le regioni confinanti.

La ripartizione delle risorse per Provincia è quindi riportata nella seguente tabella.

Riparto dei fondi regionali PTR 2006-2008		
PROVINCE	percentuale	Fondi ex L.R. 11/2001 triennio 2006-2008
BELLUNO	14,2%	€ 38.250.000,00
PADOVA	14,9%	€ 40.000.000,00
ROVIGO	10,5%	€ 28.250.000,00
TREVISO	15,2%	€ 41.000.000,00
VENEZIA	15,3%	€ 41.160.000,00
VERONA	15,0%	€ 40.244.282,64
VICENZA	14,9%	€ 40.127.000,00
TOTALE	100%	€ 269.031.282,64

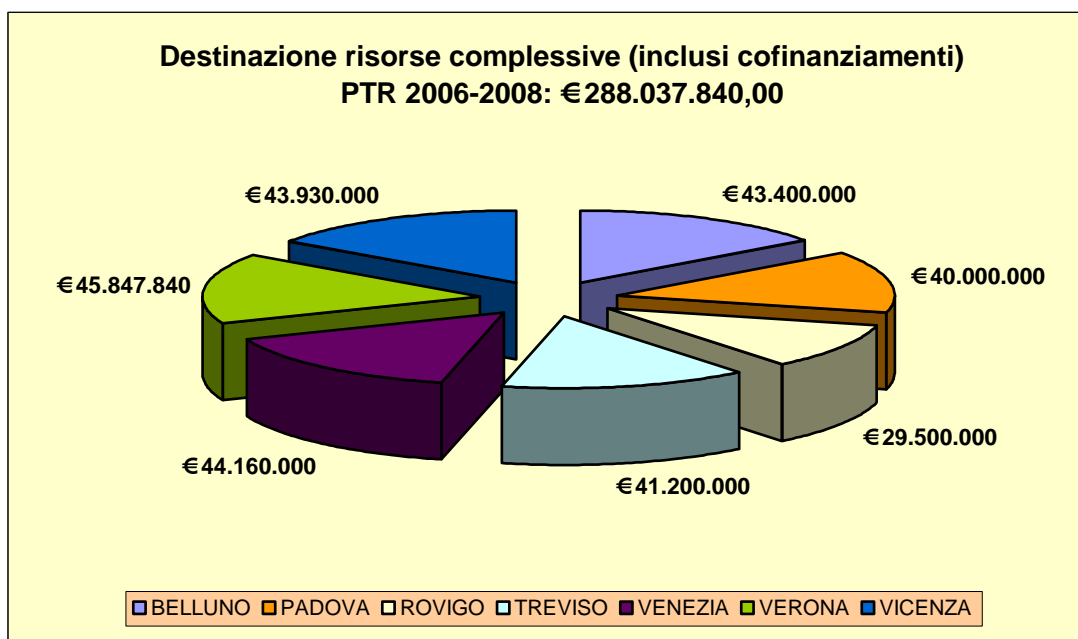


L'accordo tra Regione ed Enti territoriali ha portato ad individuare una serie di interventi prioritari che beneficiano, oltre che delle risorse regionali, anche di una quota di finanziamento da parte di altri soggetti pubblici (Province, Comuni).

L'ammontare complessivo è di € 288.037.840,00 derivante dalla somma della quota attribuita a ciascuna provincia, come evidenziato nel grafico seguente.

Destinazione risorse complessive PTR 2006-2008 (inclusi cofinanziamenti)		
PROVINCE	percentuale	Risorse disponibili
BELLUNO	15,1%	€ 43.400.000,00
PADOVA	13,9%	€ 40.000.000,00
ROVIGO	10,2%	€ 29.500.000,00
TREVISO	14,3%	€ 41.200.000,00
VENEZIA	15,3%	€ 44.160.000,00
VERONA	15,9%	€ 45.847.840,00

VICENZA	15,3%	€ 43.930.000,00
TOTALE	100%	€288.037.840,00



Gli interventi previsti per l'adeguamento della rete viaria regionale sono riportati in appendice alla relazione.

Nelle schede, oltre agli interventi in priorità, sono elencate altre opere non finanziate ma previste in "area di inseribilità" ed infine ulteriori interventi già concordati e finanziati con diverse fonti finanziarie.

L'Appendice riporta, quindi, per ciascuna Provincia un primo elenco identificato come "NUOVI INTERVENTI PRIORITA'", che individua per ciascun intervento i seguenti elementi:

- grado di priorità;
- numero identificativo di ciascuno;
- denominazione dell'intervento;
- Settore di Intervento tra quelli di cui al capitolo 6.4.2;
- importo presunto;

- livello di progettazione (E = Esecutivo, D = Definitivo, P = Preliminare, F = fattibilità, N = Nulla);
- quota di fondi regionali attribuiti ai sensi della L.R. 11/2001;
- eventuale quota di cofinanziamento;
- eventuali note varie.

Il totale di ciascun quadro per ogni Provincia è quello riportato nelle tabelle precedenti.

Analogamente per ciascuna Provincia l'Appendice riporta un ulteriore elenco identificato come " NUOVI INTERVENTI INSERIBILITA" che individua per ciascun intervento gli stessi parametri, in mancanza di copertura finanziaria, non viene indicata una scala di priorità. Questi elenchi si configurano quindi come ulteriore quadro di esigenze riconosciute.

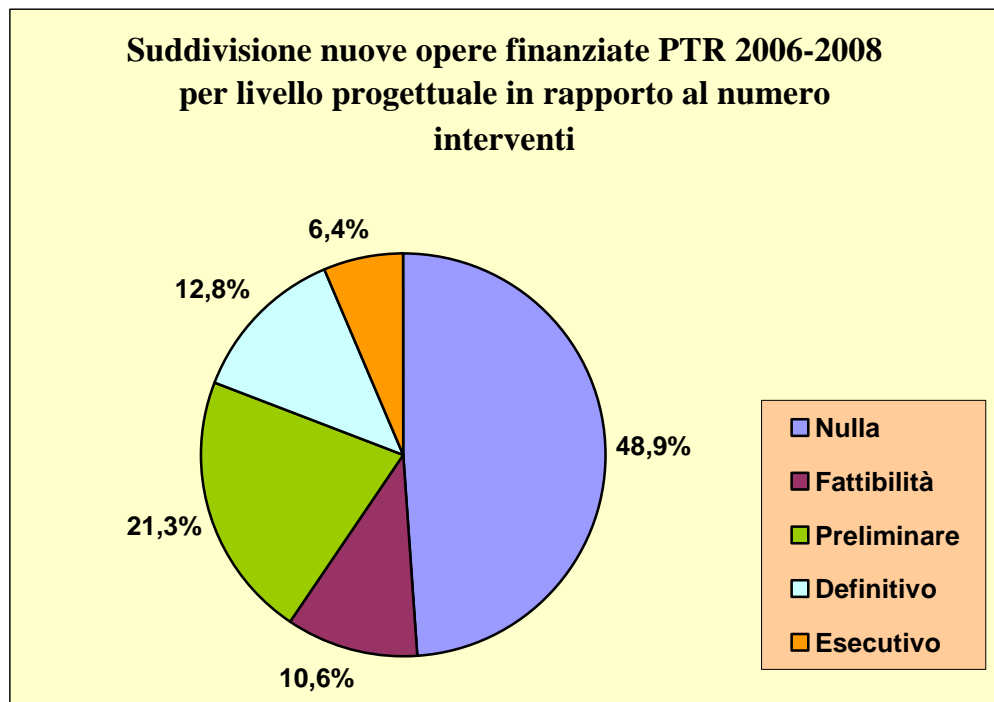
Infine viene riportato un elenco identificato come "ALTRI INTERVENTI FINANZIATI", che individua gli interventi, suddivisi per Provincia, non facenti parte del piano triennale ma che con fonti diverse di finanziamento, riportate nelle note, hanno trovato copertura al costo previsto desunto dai diversi livelli di progettazione disponibili.

6.4.4 Il livello progettuale disponibile

Da una prima verifica del parco progetti per gli interventi in priorità è stata individuata la seguente dotazione:

Livello progettuale "Interventi in priorità" PTR 2006-2008	% in relazione al n° interventi	% in relazione al valore di progetto
Nulla	48,9%	33,3%
Fattibilità	10,6%	7,8%
Progetto preliminare	21,3%	25,0%
Progetto definitivo	12,8%	28,1%
Progetto esecutivo	6,4%	5,7%
Totale	100%	100%

Per quanto attiene al livello di progettazione indicato in relazione ai nuovi interventi individuati con il presente Piano, in fase di effettiva attivazione dello sviluppo progettuale sarà opportuno valutare il reale livello indicato. In generale risulta che solo una moderata percentuale di interventi ha un livello avanzato di progettazione, mentre oltre il 30% ha una individuazione di fattibilità o preliminare e circa il 50% non risulta dotato di alcun livello progettuale.



6.4.5 Le modalità per l'aggiornamento del Piano

Come previsto dal D.L.vo n. 163 del 12/04/2006, nonché espressamente riportato alla lettera a) dell'articolo 95 della L.R. n. 11/2001, il Piano Triennale di interventi viene aggiornato annualmente in ragione dell'evoluzione degli stati di fabbisogno. In ogni caso gli interventi compresi nell'area di inseribilità dovranno essere valutati prioritariamente in sede di aggiornamento del Piano Triennale.

Le risorse attribuite nel presente Piano Triennale 2006-2008 potranno essere utilizzate a copertura di eventuali maggiori necessità per la realizzazione di interventi previsti nel Piano Triennale 2002-2004.

Al fine di non creare rigidità nella gestione ordinaria del Piano e fino all'approvazione del suo aggiornamento annuale da parte del Consiglio Regionale, la Giunta Regionale può motivatamente apportare modifiche di attribuzione delle risorse disponibili per le varie linee di azione del Piano sino ad un massimo del 50% delle risorse previste per "Manutenzione straordinaria, somme urgenze, interventi di mitigazione ambientale" e per "Studi, progettazioni, monitoraggi, catasto stradale".



Piano triennale di interventi per l'adeguamento

della rete viaria 2006-2008

L.R. n. 11/2001 – Art. 95

Appendice

Interventi triennio 2006-2008



Piano triennale di interventi per l'adeguamento
della rete viaria 2006-2008
L.R. n. 11/2001 – Art. 95

Interventi triennio 2006-2008

PROVINCIA DI BELLUNO

NUOVI INTERVENTI PRIORITA' Belluno

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
1	201	SR 203 - Variante di Agordo. I° stralcio. Da Agordo centro a Taibon	d	€25.000.000,00	D	€25.000.000,00		
2	202	Collegamento tra la variante della SS 50 e SR 348 Feltre loc. Anzù	e	€1.200.000,00	P	€1.200.000,00		
3	203	SR 348 adeguamento e messa in sicurezza curve pericolose S. Vittore e Corona	c	€5.000.000,00	N	€5.000.000,00		
4	204	Costruzione galleria naturale ed adeguamento p.v. SR 50 km 53+150 e km 53+500 - Lamon	b	€6.500.000,00	F	€1.950.000,00	€4.550.000,00*	*Provincia di Trento
5	205	Adeguamento geometrico e messa sicurezza SP 251 Longarone-I° lotto I° stralc.	b	€4.500.000,00	N	€4.500.000,00		
6	206	Adeguamento innesto SR 50 con SP 19 - Lamon	c	€1.200.000,00	F	€600.000,00	€600.000,00*	*Provincia di Trento
TOTALE				€43.400.000,00		€38.250.000,00	€5.150.000,00	

NUOVI INTERVENTI INSERIBILITA' - Belluno

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
	248	SR 203 variante al centro abitato di Cencenighe	d	€10.000.000,00	N			
	249	Adeguamento geometrico e messa sicurezza SP 251 Longarone – I lotto II stralcio	b	€10.000.000,00	F			
	250	Adeguamento geometrico e funzionale SR 204 dal km 0+000 a km 3+320 - Belluno	b	€14.200.000,00	N			
	251	Miglioramento innesto SP 352 con SR 48 – Auronzo di Cadore	c	€2.400.000,00	N			
	252	Adeguamento e messa in sicurezza SP 347 tratto Chiesa-Gavaz in Zoldo Alto	b	€5.000.000,00	P			
	253	Messa in sicurezza caduta massi SR 355 km 42+800- S. Pietro e S. Stefano Cadore	b	€4.300.000,00	P			
	254	Sistemazione piano viabile SR 48 tra Auronzo e Cortina	a	€1.600.000,00	P			
	255	Ammodernamento sede viabile SP 422 km 5+000 e km 17+000-Puos, Tambre e Farra	b	€12.400.000,00	P			

256	Miglioramenti viabilità SP 465 tra km 2+700 e km 6+000 S. Stefano e Vigo di Cadore	b	€8.200.000,00	P			
257	Ammodernamento sede viabile SR 348 km 51+500 e km 44+000 – Feltre Quero	b	€20.400.000,00	P			
258	Adeguamento piano viabile SP 619 tra Vigo di Cadore e Casera Razzo	b	€4.800.000,00	P			
259	Sistemazione piano viabile SR 355 km 44+000 e km 48+350 – S.Pietro S. Stefano di Cadore	a	€1.700.000,00	P			
260	Protezione piano viabile da caduta valanghe SR 48 SP 244 Livinallongo del Col di Lana	b	€5.700.000,00	F			
261	Costruzione galleria naturale e adeguamento p.v. SR 50 tra km 53+750 e km 54+120-Lamon	b	€9.000.000,00	F	€6.300.000,00*		* Provincia di Trento
262	Adeguamento geometrico e messa in sicurezza SP 251 dal Km 106+000 al km 118+000 II lotto – Longarone	b	€8.400.000,00	P			
263	Costruzione galleria naturale e adeguamento p.v. SR 50 tra km53+750 e km 54+420 – Lamon	b	€8.500.000,00	F	€5.950.000,00*		* Provincia di Trento
264	Miglioramento innesto SP 563 con SR 48 – Livinallongo del Col di Lana.	c	€2.400.000,00	F			
265	SR 50 Belluno Mas II stralcio	d	€21.100.000,00	F			
266	SR 50 Variante Col Cavaliere città di Belluno	d	€50.000.000,00	N			

	267	Opere di connessione funzionale per la viabilità principale in destra e sinistra Piave in corrispondenza della città di Belluno	b	€15.000.000,00	N			
TOTALE				€215.100.000,00			€12.250.00 ,00	

ALTRI INTERVENTI FINANZIATI - Belluno

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
	268	Realizzazione ponte sul Lago del Corlo e collegamento con la valle di Carazzagno (Comune di Arsiè)	c	€2.400.000,00	E		€2.400.000,00*	* Fondi Stato per € 1.540.000,00; fondi Regione €860.000,00
	269	Sistemazione accesso stradale e ciclopedonale Canale d'Agordo e messa in sicurezza incrocio con SP 346	c	€770.000,00	E		€770.000,00*	* comune di Canale d'Agordo € 30.000,00; provincia di Belluno € 50.000,00; Regione Veneto €690.000,00
	270	Completamento pista ciclabile lungo la via delle Dolomiti comuni di Borca di Cadore e Vodo di Cadore	b	€2.700.000,00	P		€2.700.000,00*	*fondi Stato per intero importo
	271	Sistemazione ed adeguamento SP 347 Dont in comune Forno di Zoldo	b	€850.000,00	E		€850.000,00*	* fondi Stato per intero importo
TOTALE								
				€6.720.000,00			€6.720.000,00	



Piano triennale di interventi per l'adeguamento
della rete viaria 2006-2008
L.R. n. 11/2001 – Art. 95

Interventi triennio 2006-2008

PROVINCIA DI PADOVA

NUOVI INTERVENTI PRIORITA' - Padova

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
1	207	Nuova SR 10 da Palugana a innesto A31 - I° lotto - e ricollegamento all'attuale SR 10	d	€13.000.000,00	P	€13.000.000,00		
2	208	Circonvallazione sud est Cittadella - I° lotto	d	€9.400.000,00	N	€9.400.000,00		
3	209	Tangenziale Piove di Sacco - I° lotto	d	€9.400.000,00	F	€9.400.000,00		
4	210	Razionalizzazione innesto SP 70 e SR 47 Curtarolo	c	€400.000,00	N	€400.000,00		
5	211	Ammodernamento innesto SR 10 e SS 16 Monselice	c	€300.000,00	N	€300.000,00		
6	212	Collegamento tra SR 104 e casello Monselice A13	e	€5.500.000,00	N	€5.500.000,00		
7	213	Sistemazione incrocio SR104 comune Correzzola	c	€2.000.000,00	N	€2.000.000,00		
TOTALE				€40.000.000,00		€40.000.000,00		

NUOVI INTERVENTI INSERIBILITA' Padova

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
270		Variante alla SR 515 Comune di Vigonza	d	€25.000.000,00	N			
271		Completamento SR 10 da casello A 31 a confine provinciale.	e	€40.000.000,00	P			
272		Messa a norma SR 47 Comune di Padova	f	€18.000.000,00	N			
273		Sistemazione accessi SR 308 Comune di Camposampiero	b	€4.500.000,00	N			
274		Nuovo collegamento e adeguamento viabilità esistente tra i caselli autostradali di Piacenza d'Adige e Boara	e	€40.000.000,00	N			
275		SP 47 - Circonvallazione S.Giorgio in Bosco - Facca di Cittadella	d	€10.000.000,00	F			
276		SP 47 - Rotatoria in comune di Campo S. Martino	c	€700.000,00	N			
277		SR 307 Collegamento con via Cà Marcello e Ponte sul Muson dei Sassi in comune di Campodarsego	e	€3.500.000,00	N			
278		SP 104 prosecuzione collegamento tra A13 e Bagnoli di sopra fino ad Anguillara	e	€20.000.000,00	N			

	279	SR 245 realizzazione di rotatoria all'incrocio di via Ronchi in Comune di Trebaseleghe.	e	€1.500.000,00	N			
	280	SR 47 completamento opere di adduzione al sistema autostradale di Padova Sud	e	€8.000.000,00	N			
		<u>TOTALE</u>		€171.220.000,00				



Piano triennale di interventi per l'adeguamento
della rete viaria 2006-2008
L.R. n. 11/2001 – Art. 95

Interventi triennio 2006-2008

PROVINCIA DI ROVIGO

NUOVI INTERVENTI PRIORITA' - Rovigo

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
1	214	Tangenziale Adria – I° stralcio	d	€7.500.000,00	N	€7.500.000,00		
2	215	Realizzazione rotoraria incrocio SP 12 Stienta	c	€500.000,00	F	€500.000,00		
3	216	Collegamento ospedale Trecenta e Ficarolo – I stralcio	e	€13.000.000,00	N	€13.000.000,00		
4	217	Lavori ammodernamento SR 482 dal km 41+000 al 44+000	b	€2.500.000,00	N	€1.250.000,00		rimanenti € 1.250.000,00 da manutenzione straordinaria
5	218	Sistemazione incrocio SR 6 e SR 482 Comune Castelmassa	c	€500.000,00	P	€500.000,00		
6	219	Tangenziale Ovest di Rovigo	d	€5.000.000,00	N	€5.000.000,00		
7	220	Adeguamento ponte SR 482 comune Baruchella	c	€500.000,00	N	€500.000,00		
TOTALE				€29.500.000,00		€28.250.000,00		

NUOVI INTERVENTI INSERIBILITA' - Rovigo

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
	278	Collegamento ospedale Trecenta e Ficarolo II° stralc.	e	€22.000.000,00	N			
	279	Completamento collegamento Lusia Occhiobello (1° lotto -I° stralcio)	b	€1.500.000,00	N			
	280	Tangenziale di Adria II° stralcio	d	€25.000.000,00	N			
	281	Adeguamento funzionale della SP 60 e collegamento con SR 6 comune di Occhiobello	b	€16.000.000,00	N			
	282	Collegamento SR 443 – SR 104 in provincia di Padova – Tratto S.Martino di Venezze e Gavello	e	€22.000.000,00	F			
<u>TOTALE</u>								
				€86.500.000,00				

ALTRI INTERVENTI FINANZIATI - Rovigo

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
	283	Sistemazioni intersezioni SR 88 e viabilità secondaria con realizzazione pista ciclabile (LD n. 35)	b	€1.450.000,00	D		€1.450.000,00*	* comune Lendinara € 350.000,00; Stato €1.100.000,00
TOTALE				€1.450.000,00			€1.450.000,00	



Piano triennale di interventi per l'adeguamento
della rete viaria 2006-2008
L.R. n. 11/2001 – Art. 95

Interventi triennio 2006-2008

PROVINCIA DI TREVISO

NUOVI INTERVENTI PRIORITA' - Treviso

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
1	221	SR 348 Feltrina - Adeguamento tra Crocetta del Montello e Cornuda (LD 2)	c	€2.418.000,00	E	€2.218.000,00	€200.000,00*	*comune di Crocetta Montello € 200.000,00
2	222	SR 348 rotonda via Crozzole Montebelluna (LD 6)	c	€1.850.000,00	D	€1.850.000,00		
3	223	SR 245 Resana Castelfranco	e	€12.050.000,00	E	€12.050.000,00		
4	224	SR 667 Sistemazioni incroci in comune di Altivole	c	€2.500.000,00	N	€2.500.000,00		
5	225	Tangenziale di Treviso IV lotto SR 53- SR 348 e viadotto Silea in corrispondenza casello A27	f	€22.382.000,00	N	€22.382.000,00		
TOTALE				€41.200.000,00		€41.000.000,00	€200.000,00	

NUOVI INTERVENTI INSERIBILITA' - Treviso

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
284		Variante SR 53 Ponte di Piave	e	€10.000.000,00	N			
285		Collegamento Castelfranco Castello di Godego con innesto Pedemontana veneta casello Mussolente	e	€20.000.000,00	N			
286		Rettifica SR 245 curva via Cà Leoncino Comune Loria	c	€1.000.000,00	F			
287		Rotatoria SR 348 Sant' Elena Comune di Trevignano	c	€580.000,00	F			
288		Rotatoria SP 248 viale Venezia Comune di Volpago	c	€800.000,00	F			
289		Realizzazione rotatorie tra SR 248 con via Trevisana e via Lavaggio in comune Volpago del Montello	c	€1.500.000,00	N			

290	Sistemazione intersezione SR 667 con via Castelfranco in comune Caerano S.Marco	c	€2.000.000,00	F			
291	SR 348 Sistemazioni rotatorie in comuni di Pederobba e Loria	c	€1.500.000,00	F			
292	SR 248 Sistemazioni incroci comuni Cornuda e Crocetta del Montello	c	€1.000.000,00	N			
293	Variante alla SR 53 in comune di S.Biagio Callalta	b	€30.000.000,00	N			
294	Adeguamento e tratti nuova sede SR 348 tra Montebelluna e confine provinciali	b	€20.000.000,00	N			
295	SR 53 Adeguamento tratto tra Motta di Livenza e confine provinciale	b	€5.000.000,00	N			
296	Variante alla S.R.348 "Feltrina" in corrispondenza dell'abitato di Postioma	b	€12.000.000,00	N			
297	Collegamento della S.R. 53 "Postumia" con la S.P. 64 "Zermanesa" in località S. Andrea in Barbarana (TV)	e	€9.000.000,00	N			
298	Collegamento della S.P. 64 "Zermanese" con la S.R. 89 "Treviso Mare" in corrispondenza al nuovo casello autostradale A/4 di Meolo Roncade	e	€10.000.000,00	N			

299	Collegamento della S.R. 348 "Feltrino" con la S.R. 47 2° stralcio-Pedemontana del Grappa variante alla S.P. 26 "Pedemontana del Grappa" da Possagno a Romano di Ezzelino	e	€50.000.000,00	N			
300	Variante alla S.P. 19 "di Vedelago" in Comune di Vedelago e Castelfranco 2° stralcio di adduzione al casello autostradale della Pedemontana Veneta	b	€32.000.000,00	N			
301	Tangenziale di Postioma: collegamento tra S.R. 348 e S.P. 102	e	€6.000.000,00	N			
302	Raccordo fra la SS13 e la SP "Gardigiana" in comune di Mogliano Veneto	c	€8.700.000,00	P			
303	SR 248 sistemazione dell'intersezione a raso con la SP 20 in località Onè di Fonte	b	€1.000.000,00	N			
304	SR 53 raccordi di nuova sede alla viabilità complementare alla Superstrada Pedemontana Veneta, a Nord e a Sud della SR 53, nei Comuni di Vedelago, Castelfranco Veneto e Resana.	c	€20.000.000,00	N			
305	SR 53 tangenziale Nord di Istrana	d	€9.000.000,00	N			

306	SR 53 tangenziale Sud di Oderzo	d	€12.000.000,00	N			
307	SR 248 sistemazione di n. 2 incroci in Comune di S. Zenone degli Ezzelini	b	€1.500.000,00	N			
308	Strada di collegamento diretto Oderzo-Treviso		€15.000.000,00	N			
<hr/>							
TOTALE							
			€279.580.000,00				

ALTRI INTERVENTI FINANZIATI - Treviso

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
	309	Tangenziale Montebelluna I° stralcio	d	€28.600.000,00	P		€28.600.000,00*	* fondi Pedemontana Veneta
	310	Completamento tangenziale Conegliano tra SS 13 e casello A27 - A28	f	€9.000.000,00	N		€9.000.000,00*	* fondi opere Complementari A28
	311	Rotatoria SR 348 presso Veneto Banca Comune Trevignano	c	€2.200.000,00	N		€2.200.000,00*	*fondi Pedemontana Veneta
TOTALE				€39.800.000,00			€39.800.000,00	



Piano triennale di interventi per l'adeguamento
della rete viaria 2006-2008
L.R. n. 11/2001 – Art. 95

Interventi triennio 2006-2008

PROVINCIA DI VENEZIA

NUOVI INTERVENTI PRIORITA' - Venezia

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
1	226	Raccordo Nord Jesolo-Treviso Mare I° stralcio	e	€9.470.000,00	P	€9.470.000,00		
2	227	Eliminazione incroci vari SR 515 S.Maria di Sala (LD 27-29)	c	€1.540.000,00	D	€1.540.000,00		
3	228	SR 11 Adeguamento viabilità di accesso area portuale-I° stralcio	b	€5.000.000,00	F	€5.000.000,00		
4	229	Riqualificazione rotatoria Picchi	b	€10.750.000,00	P	€7.750.000,00	€3.000.000,00*	*Provincia di Venezia e comune di Jesolo
5	230	Adeguamento e percorso ciclabile Zelarino Trivignano - SR 245 - comuni Venezia e Martellago	b	€1.800.000,00	N	€1.800.000,00		
6	231	Variante di Noale e variante di Scorzè	d	€11.500.000,00	P	€11.500.000,00		
7	232	SR 53 Rotatoria in comune di Pramaggiore	c	€600.000,00	N	€600.000,00		
8	233	SP 251 Rotatoria in comune di Cinto Caomaggiore al km 7+420	c	€600.000,00	N	€600.000,00		

9	234	SR 11 – sistemazioni intersezioni con SP 22 – SP 29	c	€500.000,00	N	€500.000,00	
10	235	Sistemazione incroci SR 245 con SP 37 e SP 39 in comune di Scorzè	c	€900.000,00	N	€900.000,00	
11	236	Nuova intersezione SR 11 via Arino con viabilità accesso ospedale di Dolo	c	€500.000,00	N	€500.000,00	
12	237	Adeguamento SP 251 tra svincolo A28 e nuova SS14 Comune di Gruaro e Comune di Portogruaro	b	€1.000.000,00	N	€1.000.000,00	
TOTALE				€44.160.000,00		€41.160.000,00	€3.000.000,00

NUOVI INTERVENTI INSERIBILITA' - Venezia

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
306		Raccordo nord Jesolo – Treviso mare – II stralcio.	c	€20.790.000,00	P			
307		Collegamento SS14 var S.Donà di Piave e SP 90 Comune di Eraclea	e	€28.000.000,00	N			
308		Variante SR 245 nei comuni di Venezia e Martellago	e	€30.000.000,00	N			
309		SP 251 Adeguamento funzionale tra svincolo A28 e confine regionale compresa variante Cinto Caomaggiore	e	€17.000.000,00	N			
310		Adeguamento SP 74 tratto fra cavalcavia di collegamento Bibione – Lignano ed il ponte sulla litoranea veneta in località Bevazzana – I° stralcio	b	€4.000.000,00	N			
311		SR 11 – Adeguamento viabilità di accesso area portuale - II° stralcio	b	€10.000.000,00	F			

312	S. Stino di Livenza – II° lotto Collegamento casello autostradale con SP 59	e	€10.000.000,00	N			
313	Completamento variante di Scorzè	d	€15.000.000,00	P			
314	Sistema di collegamento tra A4 Ve-Ts e le spiagge di Bibione, Caorle, Cavallino Treponti, Eraclea	e	€50.000.000,00	N			
315	SR 53 Adeguamento tratto tra Annone e confine provinciale dal km 97+000 al 102+000	b	€4.600.000,00	N			
316	Adeguamento intersezione SR 11 – SP 24 in comune di Venezia	b	€900.000,00	N			
317	Adeguamento viabilità Jesolo Cavallino	b	€10.000.000,00	N			
318	SR 515 Adeguamento intersezioni con la SP 30 e la SP 33 in comune di S.Maria di Sala	c	€1.800.000,00	D			
319	SR 11 variante in località Oriago e collegamento con il nuovo casello di Borbiago	d	€7.000.000,00	F			
320	Sistemazione e messa sicurezza strada monumentale “Miranese” anche con intersezione via Trieste ed anche in relazione alla fermata SFMR	b	€1.000.000,00	N			
321	Tangenziale Sud Ovest di Mirano	d	€7.000.000,00	N			
322	Tangenziale Nord di Mirano variante di via Luneo	d	€5.000.000,00	N			
323	Tangenziale Ovest di Mirano (via Bollati)	d	€7.000.000,00	N			

324	Adeguamento funzionale della viabilità di collegamento fra SS 309 "Romea" e la città di Chioggia e opere di completamento per la strada dell' Arzerone	b	€20.000.000,00	N			
325	SR 14 Intersezione a livelli sfalsati con via Vallenari	c	€20.000.000,00	N		€14.000.000,00	Comune di Venezia
326	Realizzazione del terzo ponte sul Piave	c	€10.000.000,00	N		€3.000.000,00	Comuni di San Donà di Piave – Musile di Piave – Noventa di Piave – Fossalta di Piave
327	S. Donà di Piave scavalcamento SS14 Località Calvecchia	c	€9.000.000,00	N			
TOTALE			€288.090.000,00				

ALTRI INTERVENTI FINANZIATI - Venezia

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
328		Variante SP 58 e SP 54 tra Ceggia e Cessalto (LD 20)	e	€6.580.965,00	N		€6.580.965,00*	*Stato €1.000.000,00; Anas €720.000,00; Prov. Treviso € 1.486.280,00; Prov. Venezia € 2.600.000,00; comune Ceggia € 774.685,00
329		Collegamento tra SS 14 e il casello autostradale di S.Stino di Livenza (LD 9)	e	€18.900.000,00	E		€18.900.000,00*	*Stato € 12.371.974,59; Prov. Venezia € 1.549.370,67; Regione Veneto €4.978.654,74
TOTALE				€25.480.965,00			€25.480.965,00	



Piano triennale di interventi per l'adeguamento
della rete viaria 2006-2008
L.R. n. 11/2001 – Art. 95

Interventi triennio 2006-2008

PROVINCIA DI VERONA

NUOVI INTERVENTI PRIORITA' - Verona

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
1	238	Variante alla SR 62 Villafranca e Povegliano I° lotto I° stralcio	d	€28.847.840,00	D	€23.244.282,64	€5.603.557,36*	* L.R. 8/82 e accordo di Programma soggetti vari
2	239	Mediana: tratto da Porcilana a Isola della Scala compreso I° stralcio circonvallazione Ronco all'Adige	e	€4.000.000,00	P	€4.000.000,00		Fondi aggiuntivi ai 15 milioni di euro del PTR 2002-04 che potranno essere utilizzati anche per il tratto Isola della Scala – SS 434
3	240	SR 10 variante tratto Legnago-S.Vito e collegamento tra SR 10 e SP 500 di Minerbe	e	€9.000.000,00	N	€9.000.000,00		
4	241	Completamento tangenziale di Peschiera: I° stralcio Rovizza - Casello di Peschiera	f	€2.000.000,00	E	€2.000.000,00		
5	242	SR 10 – variante di Cerea – Sanguinetto	d	€1.500.000,00	P	€1.500.000,00		
6	243	SR 249 adeguamenti in sede	b	€500.000,00	N	€500.000,00		
TOTALE				€45.847.840,00		€40.244.282,64	€5.603.557,36	

NUOVI INTERVENTI INSERIBILITA' Verona

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
	322	Collegamento tra SP 6 "dei Lessini" e tangenziale Est di Verona	e	€16.750.000,00	P			
	323	Completamento Porciliana tra S.Bonifacio e SR 11	e	€15.000.000,00	N			
	324	Collegamento ponte di Terrazzo (Vr) con SR 10	e	€20.000.000,00	N			
	325	Completamento direttrice Val d'Illasi	e	€11.000.000,00	N			
	326	Sistema di collegamento tra Autobrennero e SR 249	e	€25.000.000,00	N			
	327	Variante alla SR 62 in comune di Villafranca- II° lotto	d	€15.000.000,00	D			
	328	Variante SR 11 tra Verona e Castelnuovo del Garda	e	€20.000.000,00	N			

329	Costruzione di nuovo ponte fiume Adige in comune di Dolcè (LD 25)	e	€10.900.000,00	P		€3.000.000,00*	* DGR 3572 del 28/11/2003	
330	Collegamento zona artigianale alla SR 10 comune Minerbe e sottopasso linea ferroviaria Monselice-Mantova (LD 24)	e	€4.200.000,00	D		€2.102.783,19*	*Fondi Stato	
331	Raccordo in nuova sede tra Vigasio e la variante alla SS 12 in Comune di Buttapietra e ricollegamento all'attuale SS 12 con proseguimento fino alla Tangenziale di Verona	d	€32.000.000,00	P				
332	Riqualificazione della SP 25 in corrispondenza dell'intersezione con la Mediana, tra Trevenzuolo ed il confine regionale	e	€8.000.000,00	N				
333	Riqualificazione della SP 53 nel tratto tra Vigasio e Nogaro/le Rocca	b	€10.000.000,00	N				
334	Completamento Mediana	e	€8.000.000,00	N				
335	Razionalizzazione della viabilità di collegamento dell'Aeroporto V. Catullo con il sistema autostradale e con la SR 62		€15.000.000,00	N				
336	Collegamento tra la strada provinciale n. 6 "dei Lessini" e la Tangenziale Est di Verona - Nuovo tracciato in variante		€16.000.000,00	P				
TOTALE							€5.102.783,19	
							€226.850.000,00	

ALTRI INTERVENTI FINANZIATI - Verona

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
	337	Realizzazione sovrappasso ferroviario linea ferroviaria comune di Boschi S. Anna linea ferroviaria Monselice-Mantova (LD 23/23-2)	e	€2.646.904,00	E		€2.646.904,00*	*Fondi regionali per eliminazione passaggi a livello
	338	Completamento sistema delle tangenziali	f	€20.000.000,00	P		€20.000.000,00*	*Finanza di progetto Autostrada Brescia Padova
TOTALE				€22.646.904,00			€22.646.904,00	



Piano triennale di interventi per l'adeguamento
della rete viaria 2006-2008
L.R. n. 11/2001 – Art. 95

Interventi triennio 2006-2008

PROVINCIA DI VICENZA

NUOVI INTERVENTI PRIORITA' - Vicenza

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
1	244	Ex SS 46 Pasubio- variante abitati di Caldogeno Isola Vicentina Malo II° stralcio	d	€10.157.000,00	D	€8.157.000,00	€2.000.000,00*	* Superstrada Pedemontana Veneta
2	245	Ex SS 350 Folgaria Valdastico- variante abitato di Arsiero	d	€7.970.000,00	P	€7.970.000,00		
3	246	Ex SS 46 Pasubio-variante abitati di Caldogeno - Isola Vicentina- Malo III° stralcio	d	€15.803.000,00	P	€14.000.000,00	€1.803.000,00*	* Superstrada Pedemontana Veneta
4	247	Ex SS 46 Pasubio-variante tra Vicenza e Costabissara	d	€10.000.000,00	D	€10.000.000,00		
TOTALE				€43.930.000,00		€40.127.000,00	€3.803.000,00	

NUOVI INTERVENTI INSERIBILITA' - VICENZA

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
333		Ex ss 350-rotatoria incrocio ex SS350 comune di Arsiero	c	€450.000,00	D			
334		Ex SS349-completamento variante Thiene II° stralcio	b	€24.000.000,00	F			
335		Ex SS349-messa in sicurezza curve Km 68-Km71 loc. Cravari Comune Roana	b	€2.000.000,00	N			
336		Ex SS349-variante abitato Villaveria	d	€27.000.000,00	D			
337		Ex SS349-350 rotatoria località Bivio incrocio via Thiene e via M. Pasubio	c	€1.350.000,00	D			
338		Ex SS248-variante Passo di Riva Povolaro-I° stralcio Comune Dueville	e	€2.950.000,00	P			
339		Ex SS246-completamento variante di Cornedo V.no - V° stralcio	b	€6.000.000,00	P			
340		Ex SP46-messa in sicurezza incrocio tra ex SS349 e ex SS46 loc. Botteghino in comune Costabissara	c	€1.050.000,00	D			
341		Ex SS46- variante di Schio III° stralcio	d	€12.394.000,00	F			

342	Lavori di costruzione nuovo ponte in località Debba-Longare – 2° stralcio	e	€4.663.000,00	P			
343	Direttissima Bassano Vicenza	e	€50.000.000,00	F			
344	Ex SS 248 – Adeguamento intersezione con via Ippodromo in comune di Sandrigo	c	€640.000,00	F			
345	Ex SS 248 – Adeguamento intersezione con la SP Novoledo comune di Dueville	c	€363.000,00	P			
346	Ex SS 248 – Adeguamento intersezione con SP Soella in comune di Sandrigo – fraz. Ancignano	c	€500.000,00	F			
347	Ex SS 46 – Adeguamento intersezione con via Kennedy in comune di S. Vito di Leguzzano	c	€533.800,00	P			
348	Ex SS 46 – Realizzazione rotatoria all'incrocio con la SP Capiterlina in comune di Isola Vicentina	c	€300.000,00	P			
349	Opere di completamento variante di Thiene III° stralcio	b	€5.000.000,00	N			
350	SP 246 Acquisizione tunnel di Valdagno Schio	e	€10.000.000,00	E			
351	SP 248 Adeguamento intersezioni via Quattro Venti in comune di Sandrigo	c	€400.000,00	N			
352	SP 246 Variante in sinistra Agno nei comuni di Brogliano e Trissino	b	€19.000.000,00	P			
353	SP 246 Rotatoria tra SP 31 via Pascoli in comune di Chiampo	c	€3.000.000,00	P			
354	SP 246 Collegamento con Arzignano e allargamento ponte di San Zeno	e	€2.400.000,00	P			

355	Lavori di miglioramento viabilità esistente "SP del Volon" località Casoni di Mussolente	b	€2.000.000,00	P						
356	SP 246 – Collegamento tra la Valle dell' Agno e Vicenza mediante tunnel sotto il monte degli "Schiavi"	e	€25.000.000,00	N						
TOTALE										
			€200.993.800,00							

ALTRI INTERVENTI FINANZIATI - Vicenza

Priorità	Intervento	Denominazione	Settore Intervento	Importo (€)	Livello di Progettazione E/D/P/F/N	Fondi ex L.R. 11/2001-triennio 2006-2008	Cofinanziamenti	Note
	357	Completamento sistema delle tangenziali	f	€20.000.000,00	P		€20.000.000,00*	*Finanza di Progetto Autostrada Brescia Padova
TOTALE								
				€20.000.000,00			€20.000.000,00	