



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

IX LEGISLATURA

*ALLEGATO ALLA DELIBERAZIONE CONSILIARE N. 115 DEL 19 SETTEMBRE 2012
RELATIVA A:*

**INTEGRAZIONE AL PIANO TRIENNALE DI INTERVENTI PER
L'ADEGUAMENTO DELLA RETE VIARIA 2009-2011.**



REGIONE DEL VENETO

GIUNTA REGIONALE

**ASSESSORATO ALLE POLITICHE
DELLA MOBILITA' E INFRASTRUTTURE
ASSESSORE RENATO CHISSO**

**Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità
Direzione Infrastrutture**

PIANO TRIENNALE 2009-2011 INTEGRATIVO

Integrazione al Piano Triennale di interventi per
l'adeguamento della rete viaria 2009-2011

L.R. n. 11/2001 – Art. 95

RELAZIONE

	Premessa	3
1	LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE.....	6
1.1	L'individuazione delle consistenze e la rete stradale di interesse regionale.....	7
2	I PIANI TRIENNALI 2002-2004, 2006-2008 E 2009-2011.....	20
2.1	Lo stato di attuazione dei Piani Triennali Regionali 2002-04, 2006-08, 2009-11.....	21
2.2	Lo stato di attuazione dei Piani Triennali Regionali – Gli interventi appaltati da Veneto Strade S.p.A.....	25
2.2.1	Provincia di Belluno.....	25
2.2.2	Provincia di Padova.....	44
2.2.3	Provincia di Rovigo.....	53
2.2.4	Provincia di Treviso.....	63
2.2.5	Provincia di Venezia.....	78
2.2.6	Provincia di Verona.....	92
2.2.7	Provincia di Vicenza.....	103
2.3	Le Opere Complementari al Passante di Mestre.....	104
2.4	Le Opere Complementari all'autostrada A28 Sacile-Conegliano.....	113
3	GLI INTERVENTI DI MANUTENZIONE DELLA RETE VIARIA.....	117
3.1	Il recupero manutentivo della rete stradale e le linee guida.....	118
3.2	Le risorse economiche destinate alla manutenzione.....	120
3.3	Il trasferimento dagli enti territoriali Soci.....	124
3.4	Le manutenzioni straordinarie e le somme urgenze.....	127
3.5	I servizi all'utenza e gli strumenti di gestione.....	138
3.6	Il Progetto SMIT.....	140
3.7	Il Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore.....	144
3.8	Il catasto stradale.....	150
4	PIANO TRIENNALE REGIONALE 2009-2011. INTEGRAZIONE.....	154
4.1	La definizione della metodologia di analisi delle priorità.....	155
4.2	Le risorse disponibili.....	158
4.3	Gli indirizzi per il soddisfacimento del fabbisogno.....	160
4.4	Il riparto delle risorse per Provincia.....	164
4.5	Le modalità di aggiornamento del Piano.....	167
APPENDICE – INTERVENTI TRIENNIO 2009-2011		
Nuovi interventi “Priorità”		
	Provincia di Belluno.....	2
	Provincia di Belluno - Altri interventi finanziati.....	3
	Provincia di Padova.....	5
	Provincia di Rovigo.....	6
	Provincia di Treviso.....	8
	Provincia di Venezia.....	9
	Provincia di Verona.....	10
	Provincia di Vicenza.....	12
	Provincia di Venezia.....	13
Nuovi interventi “Inseribilità”		
	Provincia di Belluno.....	14
	Provincia di Padova.....	15
	Provincia di Rovigo.....	16
	Provincia di Treviso.....	19
	Provincia di Venezia.....	20
	Provincia di Venezia.....	23
	Provincia di Verona.....	25
	Provincia di Vicenza.....	27

Premessa

I Piani Triennali Regionali

I Piani Triennali Regionali rappresentano gli strumenti programmatori con i quali la Regione del Veneto destina le risorse alla realizzazione di nuove opere infrastrutturali sulla rete viaria trasferita dall'Anas per effetto del decentramento delle funzioni attuato nel 2001.

La Regione del Veneto ha istituito la società Veneto Strade S.p.A. per l'attuazione dei piani triennali. Il primo, finanziato con risorse attribuite alla Regione dal decreto legislativo n. 112/1998, in precedenza trattenute a livello centrale dall'ANAS, ha previsto, inserendo una specifica norma nella finanziaria regionale del 2002, uno stanziamento di circa 524 milioni di euro a cui sono state aggiunte altre fonti di finanziamento regionale per oltre 10 milioni di euro per un totale di 535.117.764 di euro. Di questi l'88,3% è stato destinato ad interventi infrastrutturali (472,5 milioni), il 6,3% alla manutenzione straordinaria (33,7 milioni), il resto ripartiti tra somme urgenze e pronto intervento, mitigazione di impatto ambientale, studi, progettazioni e statistiche. Per quanto attiene specificatamente alle nuove opere, sono da considerare anche le risorse aggiuntive, le varie quote di cofinanziamento rese disponibili da soggetti vari, fino a prevedere per il piano 2002-2004 un ammontare di 692.055.179 di euro.

Lo stanziamento del primo Piano è stato funzionale alla realizzazione di 100 interventi per quasi 700 milioni, di cui circa 553 milioni affidati a Veneto Strade Spa per la progettazione e successiva realizzazione delle relative opere (la Provincia di Vicenza provvede direttamente alla gestione delle proprie risorse anche attraverso la società Vi.Abilità S.p.A.).

La legge finanziaria regionale del 2005 (n. 9/2005) e quella del 2006 (n. 3/2006) hanno previsto poi un finanziamento di complessivi 300 milioni di euro, per consentire l'approvazione, nell'agosto del 2006, del successivo Piano Triennale 2006-2008, che poteva così contare su circa 319.006.557 di euro di risorse disponibili, di cui 19.006.557 euro derivanti da varie forme di cofinanziamento dagli enti territoriali. L'89,68% della dotazione finanziaria è stata destinata a nuovi interventi infrastrutturali, il 9,67% (quasi 30 milioni) alla manutenzione

straordinaria e interventi di mitigazione ambientale, mentre è stata ridotta, proprio per dare priorità alla sistemazione delle strade ex Anas, bisognose di aumentare gli standard di percorribilità e di sicurezza, la disponibilità economica per studi e monitoraggi allo 0,65%.

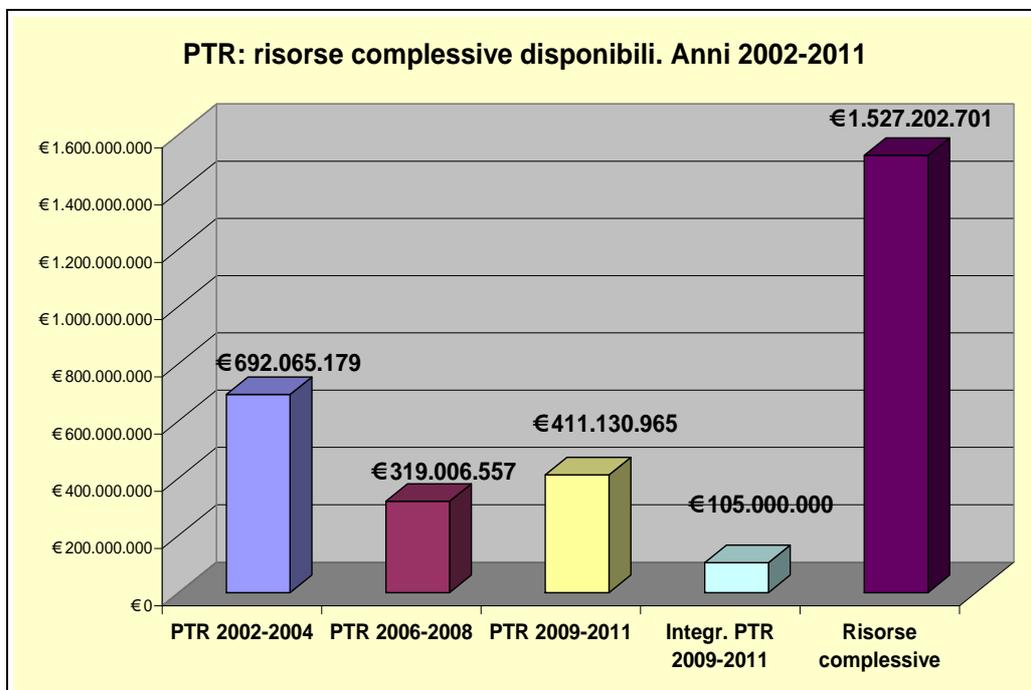
Il crescente avanzamento degli interventi previsti dai due primi Piani Triennali, conseguente all'operatività e alla rapidità di intervento di una società come Veneto Strade S.p.A. che rappresenta il primo esempio di federalismo stradale in Italia su base regionale, ha portato la Regione a dare ulteriori risposte ai cittadini adottando il terzo Piano 2009-2011, approvato dal Consiglio Regionale nel marzo del 2009. La dotazione finanziaria è stata di 230 milioni per la realizzazione di interventi sulla viabilità regionale e provinciale ex Anas e 100 milioni per opere sulla rete provinciale, per un importo complessivo di oltre 411 milioni, di cui circa 83 milioni derivanti da varie forme di cofinanziamento. Il 93,03% della dotazione finanziaria (pari a 307 milioni) è stata riservata alle opere infrastrutturali, mentre il 6,82% (22,5 milioni) alle manutenzioni straordinarie e alle somme urgenze.

Infine la Regione del Veneto, con Legge n. 1/2009 (Finanziaria 2009), ha specificatamente stanziato un ulteriore finanziamento di complessivi euro 105 milioni per consentire l'approvazione dell'integrazione al Piano Triennale 2009-2011, che andrà ulteriormente a potenziare il sistema infrastrutturale viario regionale individuando interventi che per lo più andranno ad eliminare le strozzature infrastrutturali in quei punti di maggiore criticità.

Le finalità del Piano Triennale Regionale 2009/2011 integrativo

Le nuove azioni inserite nel Piano integrativo saranno volte a migliorare e a sviluppare la rete infrastrutturale con l'intento di assicurare l'accessibilità al territorio regionale, e quindi la sua competitività, attraverso il potenziamento delle infrastrutture complementari ai grandi corridoi europei, la razionalizzazione ed il completamento della rete stradale esistente e la realizzazione di iniziative in grado di ottimizzare la movimentazione di merci e passeggeri attraverso l'individuazione di opere ed interventi strutturali che rappresentano la principale linea d'azione quale soluzione reale ai problemi di congestione del traffico e

dell'incidentalità e dei connessi costi sociali e dell'inquinamento ambientale. Per le reti infrastrutturali, pertanto, la nuova pianificazione regionale si è dotata di una visione generale e strategica che mira al consolidamento di visioni condivise con tutti i territori limitrofi, fisicamente confinanti o funzionalmente collegati. La valutazione dei progetti e degli investimenti per lo sviluppo del territorio, dal punto di vista infrastrutturale, territoriale ed economico, fa emergere con crescente urgenza questioni strettamente connesse con la sostenibilità delle scelte che su di esso incidono, allo scopo di realizzarlo secondo un modello complessivo equilibrato e duraturo. La valutazione degli impatti risulta sempre più imprescindibile come irrinunciabile supporto delle decisioni degli amministratori pubblici che si concretizzano, in particolare, in piani, programmi ed interventi infrastrutturali. Uno dei principali obiettivi è quello di correlare la viabilità ordinaria esistente con quella autostradale e garantire un adeguato ed efficiente livello di mobilità.



Capitolo 1

LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE

1.1 L'individuazione delle consistenze

La rete stradale del Veneto di interesse regionale è stata definita in attuazione del Dlgs 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 definizione del "Piano Triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria di interesse regionale" e, in sede di approvazione del primo Piano, l'individuazione della rete viaria di interesse regionale.

Conformemente al summenzionato quadro normativo, 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 Dlgs 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 PRT" 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. 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 successivamente 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 nel 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.

A seguito della classificazione operata, la iniziale rete di interesse regionale è composta 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 del 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.

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 per l'Italia Società per Azioni, Società per Azioni Autovie Venete e Società per Azioni Autostrada Brescia, Verona, Vicenza, Padova.

Il capitale sociale di Veneto Strade S.p.A. è pari ad € 5.163.200,00 interamente versato.

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).

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

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 Strategia e Sviluppo, Settori Lavori e Manutenzione. Al Settore 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 realizzazione nuove opere e 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.

L'effettiva presa in carico da parte di Veneto Strade S.p.A. della rete stradale di competenza è avvenuta con la sottoscrizione degli 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. In data 20/12/2002 ha trovato definizione l'atto di concessione tra Regione del Veneto e Veneto Strade S.p.A..

La sottoscrizione in data 23/02/2008 della ulteriore convenzione con la Provincia di Belluno, che a decorrere dal 01/04/2008 ha previsto l'affidamento a Veneto Strade S.p.A. della gestione anche delle strade provinciali "storiche" ubicate nell'ambito del territorio della Provincia stessa (circa 381 chilometri), pone alla Società nuovi ambiziosi obiettivi che ne fanno il principale gestore di rete viaria nella regione.

La convenzione ha previsto che, unitamente alle strade, vengano trasferite anche adeguate risorse strumentali, finanziarie e di personale che consentono a Veneto Strade S.p.A. di gestire la nuova rete viaria trasferita garantendo efficaci standard prestazionali in una prospettiva di equilibrio economico-finanziario.

Nel corso del 2011, come noto, le direttive di contenimento della spesa pubblica determinate dal Patto di Stabilità Interno hanno comportato una consistente contrazione dei trasferimenti finanziari da parte delle Amministrazioni Provinciali di Belluno verso la società Veneto Strade S.p.A. con conseguenti difficoltà nella

programmazione degli interventi di manutenzione della rete viaria in gestione alla Società stessa, come meglio dettagliato al capitolo 3.3

Sono inoltre state individuate nei successivi Piani Triennali Regionali, posta la sussistenza dei requisiti delle stesse, ulteriori tratte viarie da includere nell'ambito della rete viaria di interesse regionale.

Per quanto attiene alle variazioni in materia di viabilità regionale, nel corso del 2009 ANAS S.p.A. ha provveduto all'apertura al traffico veicolare della Variante di Piove di Sacco, naturale prosecuzione della S.P. 40 "dei Vivai", chiedendo alla Regione del Veneto la permuta tra la stessa S.P. 40 "dei Vivai" e la S.S. 516 "Piovese" nel tratto compreso tra la fine del centro abitato di Padova fino alla fine del centro abitato di Piove di Sacco, per una estesa complessiva pari a km 10+310.

Il tratto ceduto da ANAS S.p.A. va a collegarsi alla S.R. 516 "Piovese", strada in gestione a Veneto Strade S.p.A., congiungendo il comune di Padova al comune di Adria, in provincia di Rovigo. Pertanto, posta la particolare valenza di carattere industriale e commerciale della tratta viaria in argomento e vista la continuità tra la S.S. 516 ceduta da ANAS S.p.A. e la S.R. 516 gestita da Veneto Strade S.p.A., la rete viaria di interesse regionale viene integrata con la tratta di strada statale ceduta da ANAS S.p.A di seguito riportata:

- S.S. 516 "Piovese" nel tratto compreso tra la fine del centro abitato di Padova fino alla fine del centro abitato di Piove di Sacco per una estesa complessiva di km 10+310.

Con deliberazione n. 3530 del 24.11.2009, la Giunta Regionale del Veneto ha ratificato il protocollo di intesa sottoscritto in data 30.10.2009 tra la Regione del Veneto e la Provincia di Venezia per il trasferimento del tratto della SP 42 "Jesolana" compreso tra la rotonda Picchi al km 18+905 e il terminal di Punta Sabbioni al km 0+000, posto che il tratto in argomento rappresenta una continuità logica della SR 43 "del Mare".

Il Consiglio Provinciale di Venezia, con atto n. 2010/33 del 13.04.2010, ha conseguentemente deliberato il trasferimento alla Regione del Veneto del tratto stradale della SP 42 "Jesolana" compreso tra la rotonda Picchi al km 18+905 e il

terminal di Punta Sabbioni al km 0+000.

La rete viaria di interesse regionale viene pertanto integrata con la tratta di strada provinciale della Provincia di Venezia di seguito riportata:

- SP 42 “Jesolana” nel tratto compreso tra la rotonda Picchi al km 18+905 e il terminal di Punta Sabbioni al km 0+000.

Nel corso del 2011, inoltre, ANAS S.p.A., la Provincia di Belluno e Veneto Strade S.p.A hanno sottoscritto un verbale di intenti per il trasferimento da parte di ANAS S.p.A. di alcune tratte stradali alla Regione del Veneto.

ANAS S.p.A. ha in gestione nel territorio della Provincia di Belluno, tra le altre, la Strada Statale n. 50 “del Grappa e del Passo Rolle” lungo la quale, nel corso del tempo, sono stati eseguiti da ANAS S.p.A. lavori di ammodernamento in nuova sede. A seguito della realizzazione di tale viabilità alcuni tratti della citata strada statale risultano oggi sottesi da variante alla rete stradale di competenza statale.

Il tratto oggetto del trasferimento è il seguente:

- S.S. 50 bis dal km 5+570 al km 15+179 per una estesa complessiva di km 9,609.

Per quanto sopra tale tratto ricade sotto l’egida del disposto dell’art. 4 del DPR 495/92 e ss.mm.ii. e pertanto devono essere trasferiti ad altri Enti, posto che ANAS S.p.A. ha comunque avviato le procedure di dismissione di tali tratti.

Per il processo di trasferimento della S.S. 50 bis va rammentato che un tratto ricade nel comune di Cismon del Grappa nella Provincia di Vicenza e che è stato necessario acquisire il parere positivo da parte della Amministrazione Provinciale. Ciò posto, il Presidente della Provincia di Vicenza, con nota prot. n. 8795 del 07/02/2011 ha espresso parere favorevole al trasferimento della ex S.S. 50 bis nel tratto ricadente nel comune di Cismon del Grappa dall’ANAS S.p.A. alla Regione del Veneto.

La rete viaria di interesse regionale viene pertanto integrata con la tratta di strada di seguito riportata:

- ex S.S. 50 bis dal km 5+570 al km 15+179 per una estesa totale di km 9,609.

Il trasferimento della viabilità di competenza a Veneto Strade S.p.A. avviene mediante verbale che dovrà essere redatto secondo quanto previsto dagli art. 3 e 4 del DPR 495/92 e ss.mm.ii.

L'affidamento a Veneto Strade S.p.A. del servizio di gestione, manutenzione e vigilanza della rete viaria ex provinciale individuata di interesse regionale sarà oggetto di specifico atto, da sottoscrivere tra Regione del Veneto, Provincia di Belluno, Provincia di Vicenza e Veneto Strade S.p.A.

La rete stradale regionale e provinciale gestita in concessione da Veneto Strade S.p.A. viene pertanto estesa e misura complessivamente **2008,155** km, di cui km 1147,407 di strade regionali e km 860,938 di strade provinciali, per i quali la Società garantisce non solo la perfetta efficienza, attraverso interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, ma anche sorveglianza con proprio personale dipendente.

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 trasferita, classificata provinciale, è stata data in concessione dalla Provincia di Vicenza a Vi.Abilità S.p.A.. Recentemente, a seguito della conclusione dei lavori a suo tempo appaltati dall'Anas, consistenti nella costruzione della variante di Montecchio Maggiore in provincia di Vicenza, Veneto Strade S.p.A. ha preso in carico detta tratta, di 5 km di estesa, previa sottoscrizione di specifico accordo fra Anas, Regione del Veneto e Veneto Strade S.p.A. stessa. Detta arteria ha infatti i requisiti per essere classificata di interesse regionale.

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 95% di proprietà della Provincia di Vicenza 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. Vi.abilità 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.

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.

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. 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 Province 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 Autostrade Brescia-Verona-Vicenza-Padova, che gestisce la corrispondente tratta di A4 e la A31 Valdadige;
- 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.

Anas S.p.A. e Regione del Veneto ha costituito la Concessioni Autostradali Venete S.p.A., una società per azioni che ha il compito di destinare nuove urgenti risorse ad ulteriori investimenti di infrastrutture nel Veneto e gestire il complesso sistema di attraversamento del Veneto orientale costituito dall'abbinamento del Passante alla Tangenziale di Mestre.

CAV S.p.A. gestisce il Passante dal primo giorno di apertura: l'8 febbraio 2009 mentre dal primo dicembre 2009 ha ricevuto in carico anche la gestione delle tratte autostradali già in concessione alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova e cioè il tratto della A4 tra Padova e Mestre, il Raccordo Marco Polo e, soprattutto, la Tangenziale Ovest di Mestre.

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"	28,980
SR 10	Padana Inferiore	SS. 10 "Padana Inferiore"	66,792
SR 10 VAR	Variante di Este	SS. 10 "Variante di Monselice ed Este"	11,110
SR 11	Padana Superiore	SS. 11 "Padana Superiore"	153,978
SR 11 VAR - Tangenziale di Peschiera 2° stralcio	Padana Superiore	SR 11 Var – Tangenziale di Peschiera 2° stralcio	4,500
SR 14	di Mestre	SS. 14 bis "di Mestre"	5,553
SR 15	Vetrego - Fiesso d'Artico	Raccordo di Roncoduro	10,173
SR 42	Jesolana	SP. 42 Jesolana	18,905
SR 43	del Mare	SP. 43	7,500
SR 43	del Mare	SP. 43 da rotonda Frova a rotonda Picchi	3,550
SR 43 Var	43 Var	---	2,995
SR 47	di Altichiero	SS. 47 Racc "di Altichiero"	10,232
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 50	del Grappa e Passo Rolle	NSA 127 (ex SS. 50 "Del Grappa e del Passo Rolle" bis)	9,609
SR 53	Postumia	SS. 53 "Postumia"	93,711
SR 53 VAR	Variante di Oderzo	SS. 53 "Variante di Oderzo"	3,080
SR 54	di Castelfranco Veneto	SS. 245 "Castellana" variante	3,800
SR 62	della Cisa	SS. 62 "della Cisa"	21,014
SR 74	S. Michele al Tagliamento - Bibione	SP. 74 "S. Michele al Tagliamento - Bibione"	17,050
SR 75	Di San Stino di Livenza		4,500
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"	50,100
SR 246	di Montecchio Maggiore	SS. 246 Variante di Montecchio Maggiore	5,000
SR 249	Gardesana Orientale	SS. 249 "Gardesana Orientale"	71,527
SR 307	Strada del Santo	SS. 307 Var "del Santo"	27,700
SR 308	Nuova Strada del Santo	SS. 307 "del Santo"	23,150
SR 348	Feltrina	SS. 348 "Feltrina"	53,804
SR 355	di Val Degano	SS. 355 "Di Val Degano"	17,615

SR 443	di Adria	SS. 443 "di Adria"	22,000
SR 443 Dir	443 Dir	---	6,150
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"	15,138
SR 495 VAR	Variante di Adria	SS. 495 Variante di Adria	2,100
SR 514	di Vigonza	SS. 515 Racc "Noalese"	2,200
SR 515	Noalese	SS. 515 "Noalese"	39,510
SR 516	Piovese	SS. 516 "Piovese"	29,548
SR 516	Piovese	SS. 516 "Piovese" dalla fine del centro abitato di Padova fino alla fine del centro abitato di Piove di Sacco	10,310
<i>Totale km</i>			<i>1147,407</i>

Rete stradale provinciale in gestione a Veneto Strade S.p.A			
Classificazione	Denominazione	Precedente denominazione	Lunghezza
SP 1	Sinistra Piave	SP 1 "Sinistra Piave"	28,79
SP 1 bis	Madonna del Piave	SP 1/bis "Madonna del Piave e diramazione Torresella / Vas."	19,445
SP 2	Valle del Mis	SP 2 "Valle del Mis"	29,840
SP 3	Valle Imperina	SP 3 "Valle Imperina"	15,035
SP 4	Val Cantuna	SP 4 "Val Cantuna"	12,900
SP 5	Lamosano	SP 5 "Lamosano"	10,449
SP 6	Danta	SP 6 "Danta"	11,978
SP 7	Zoppè	SP 7 "Zoppè"	8,866
SP 8	San Tomaso	SP 8 "San Tomaso"	7,710
SP 9	Vigo di Cadore	SP 9 "Vigo di Cadore"	2,093
SP 10	Alano	SP 10 "Alano"	9,448
SP 11	Soverzene	SP 11 "Soverzene"	2,723
SP 12	Pedemontana	SP 12 "Pedemontana" (da Mas a Cesiomaggiore e diramazione Sospirolo - Volpez)	19,384
SP 12	Pedemontana	SP 12 "Pedemontana" (da Cesiomaggiore a Pedesalto e diramazione Arten - S.Lucia)	23,086
SP 13	Val Veses	SP 13 "Val Veses"	7,368
SP 15	Vallada	SP 15 "Vallada"	1,162
SP 16 BL	Seren	SP 16 "Seren"	1,498
SP 16 PD	di Arquà Petrarca	SS. 16 dir "Adriatica"	4,415
SP 17	San Pietro	SP 17 "San Pietro"	2,160
SP 18	San Nicolò	SP 18 "San Nicolò"	1,068
SP 19	Lamon	SP 19 "Lamon"	8,283
SP 20	Val Fiorentina	SP 20 "Val Fiorentina"	5,339
SP 21	Quero	SP 21 "Quero"	4,268
SP 22	Val Sesis	SP 22 "Val Sesis"	8,582
SP 24	Passo di Val Parola	SP 24 "Passo di Val Parola"	5,217
SP 25	Passo Valles	SP 25 "Passo Valles"	7,171
SP 26	Digoman	SP 26 "Digoman"	3,329
SP 27	Rasai	SP 27 "Rasai"	5,338
SP 28 TV	di Segusino	SP 28 "di Segusino"	3,193
SP 28 BL	delle Coste d'Alpago	SP 28 "delle Coste d'Alpago"	7,179
SP 29 TV	Ponte di Fener	SP. 29 "Ponte di Fener"	0,175
SP 29 BL	Col Falcon	SP 29 "Col Falcon"	14,500
SP 30	Panoramica del Comelico	SP 30 "Panoramica del Comelico"	16,147
SP 31	Nevegal	SP 31 "Nevegal"	23,75
SP 32	Ponte di Fener	SP. 32 "Ponte di Fener"	0,500
SP 33	Sauris	SP 33 "Sauris"	6,800
SP 35	Laste	SP 35 "Laste"	3,637

SP 36	Pez	SP 36 "Pez"	5,848
SP 37	Villa Paiera	SP 37 "Villa Paiera"	4,693
SP 38	Col Perer	SP 38 "Col Perer"	10,859
SP 39	Monte Avena	SP 39 "Monte Avena"	4,854
SP 40	Val Senaiga	SP 40 "Val Senaiga"	9,947
SP 41	Tignes	SP 41 "Tignes"	4,534
SP 42	Cavallera	SP 42 "Cavallera"	3,160
SP	Strada del Maserot	"Strada del Maserot"	2,200
SP 47	Valsugana	SS. 47 "della Valsugana"	30,180
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	2,430
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"	17,430
<i>Totale km</i>			<i>860,938</i>

Rete stradale complessiva in gestione a Veneto Strade S.p.A.

Totale Km 2008,155

Capitolo 2

I PIANI TRIENNALI REGIONALI 2002-2004, 2006-2008 E 2009-2011

2.1 Lo stato di attuazione dei Piani Triennali Regionali 2002-2004, 2006-2008, 2009-2011

Il **Piano Triennale Regionale 2002-2004**, come già evidenziato, rappresenta il primo Piano di adeguamento della rete viaria regionale susseguente al trasferimento della rete ex Stato dallo Stato alla Regione e alle Province, ai sensi del decreto legislativo 112/1998.

La Regione del Veneto demanda alla società Veneto Strade S.p.A. l'attuazione di gran parte del piano triennale.

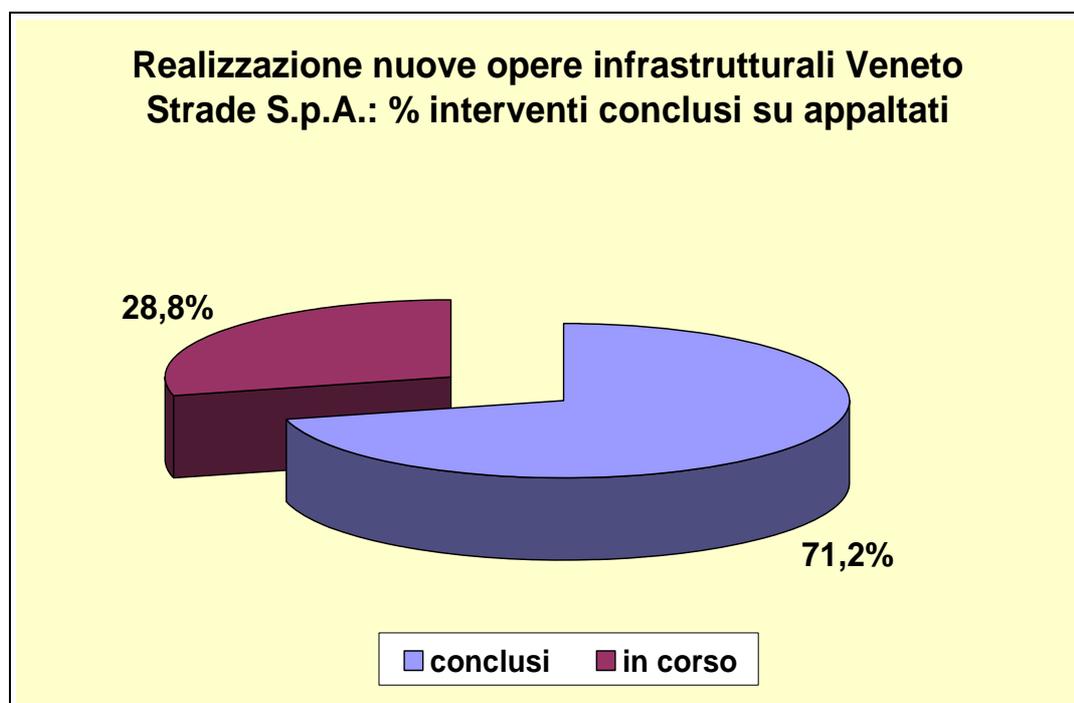
Lo stanziamento è ingente, sfiora i 700 milioni di Euro, distribuiti nella realizzazione di 100 interventi, di cui circa 553 milioni affidati a Veneto Strade S.p.A. per la progettazione e successiva realizzazione delle relative opere (come noto la Provincia di Vicenza provvede direttamente alla gestione delle proprie risorse anche attraverso la società Vi.Abilità S.p.A.).

Con l'approvazione del successivo **Piano Triennale Regionale 2006-2008** da parte della Regione del Veneto nel mese di febbraio 2007, Veneto Strade S.p.A. ha avuto a disposizione nuove risorse finanziarie, oltre 300 milioni di euro, da destinare alla realizzazione di nuove infrastrutture viarie.

A tal fine la società ha provveduto ad intensificare l'attività di progettazione per essere nelle condizioni di appaltare le nuove opere individuate e/o finanziate nel nuovo Piano Triennale Regionale 2006-2008 entro termini assai contenuti.

Il crescente avanzamento degli interventi previsti dai due primi Piani Triennali, conseguente all'operatività e alla rapidità di intervento che Veneto Strade S.p.A. assicura grazie alla struttura particolarmente snella cui corrispondono competenze puntuali, ha portato la Regione a prevedere ulteriori investimenti in materia di infrastrutture dando luogo all'adozione del terzo **Piano Triennale Regionale 2009-2011**, approvato dal Consiglio Regionale nel marzo del 2009. La dotazione finanziaria è stata di 230 milioni per la realizzazione di interventi sulla viabilità regionale e provinciale ex Anas e 100 milioni per opere sulla rete provinciale, per un importo complessivo di oltre 411 milioni, di cui circa 83 milioni derivanti da varie forme di cofinanziamento.

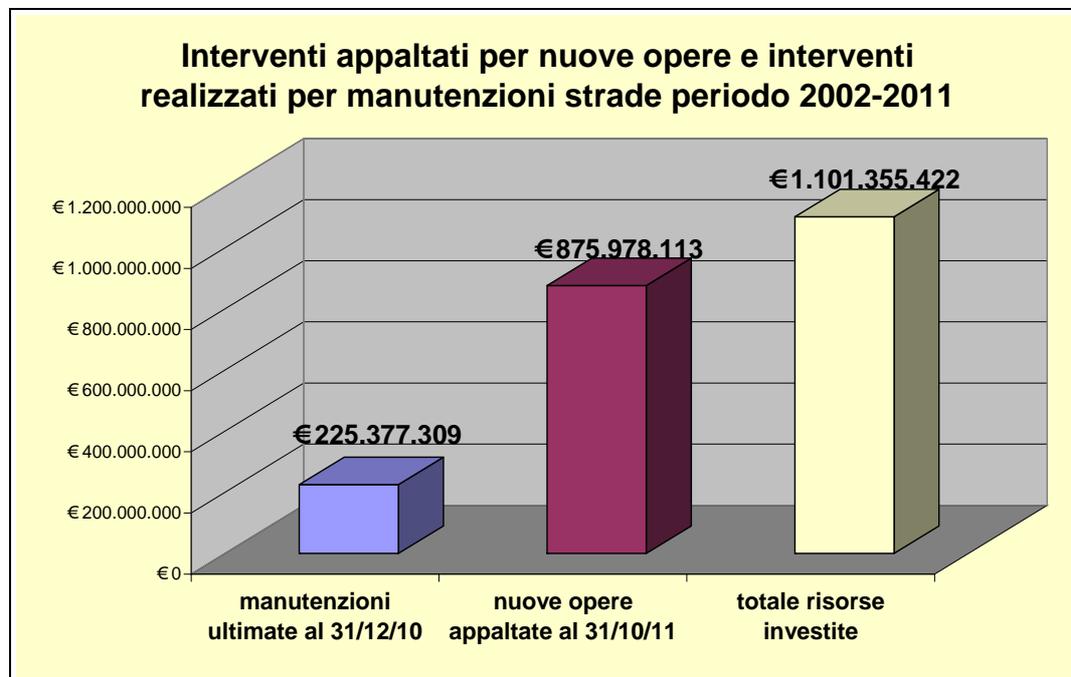
Per la ripartizione a livello provinciale, sono stati presi come fattori di determinazione la dimensione territoriale, quella della popolazione residente, il potenziale produttivo, l'interscambio commerciale in termini di import e export, oltre al rapporto tra i veicoli circolanti e il numero di abitanti. Inoltre è stata presa in considerazione la situazione stradale esistente in rapporto alla superficie per 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 e sui punti neri della viabilità. Per la provincia di Belluno si è tenuto conto anche della particolare e caratteristica morfologia del suo territorio.



Complessivamente per i tre Piani Triennali Regionali approvati finora, includendo anche le opere complementari al Passante di Mestre e alla Autostrada A 28, la società ha appaltato al 31/10/2011 interventi per quasi **876 milioni di euro**.

Agli importi complessivi previsti per i nuovi interventi infrastrutturali appaltati va aggiunto quanto destinato ad interventi di manutenzione della rete viaria in gestione alla società, che per il periodo 2002 – 2010 raggiunge valori di assoluta

rilevanza che ben testimoniano lo sforzo societario di garantire un livello di servizio adeguato in rapporto alle sempre più elevate esigenze del territorio.

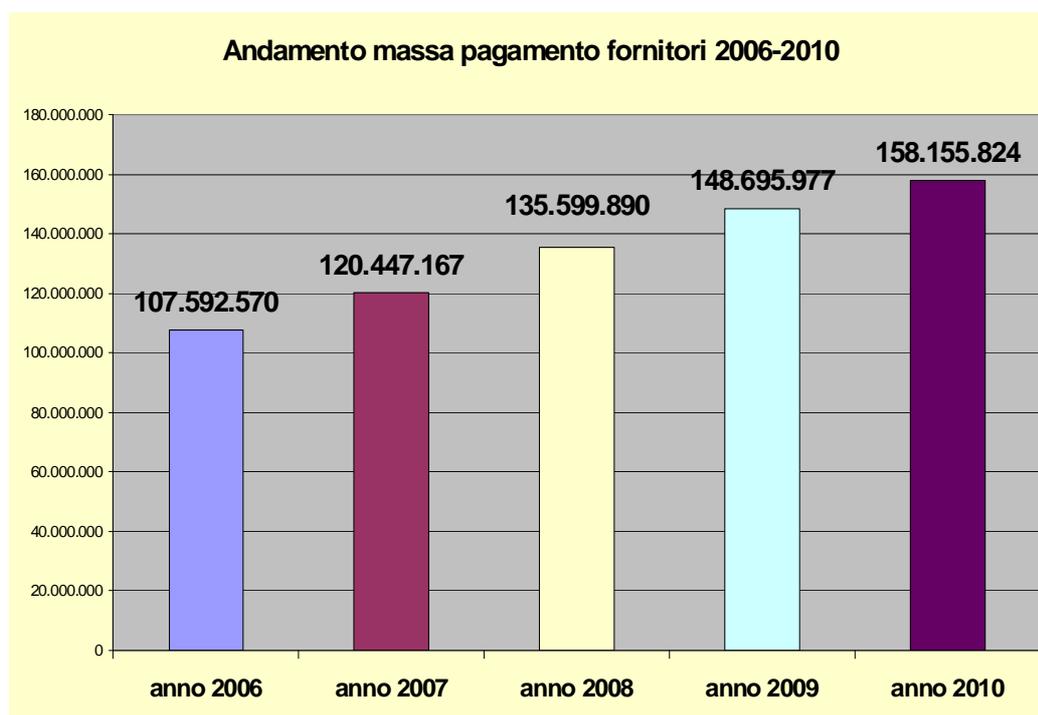


Un ulteriore dato particolarmente significativo, che ben testimonia l'andamento dei lavori afferenti alle nuove opere in fase di realizzazione da parte di Veneto Strade Spa, è quello relativo alla massa pagamento fornitori, che rappresenta il valore dei flussi finanziari di cassa in uscita per pagamento fornitori.

Dai 107 milioni di euro dell'esercizio 2006 si è passati a 136 milioni del 2008, agli oltre 148 milioni nel 2009 e a più di 158 milioni nel 2010 pur nelle difficoltà di liquidità che la società ha dovuto affrontare per i limiti imposti ai Soci pubblici, con i quali sono in essere i rapporti di concessione, dal Patto di Stabilità.

Dall'analisi dei relativi dati è ben evidente come il flusso pagamenti fornitori abbia un trend di costante crescita (+13% fra 2007 e 2008, +10% tra 2008 e 2009 e +6% tra 2009 e 2010) a testimonianza del fatto che la massa opere appaltate è in piena attività di "cantierizzazione" e ha generato una crescita degli stato avanzamento lavori con evidenti ripercussioni sui flussi di cassa in uscita della società.

Tale incremento è considerevole anche perché un numero non esiguo (n. 52) di nuove opere previste nella programmazione regionale è già ultimata e quindi non genera più, ovviamente, flussi di cassa in uscita. Il grafico sotto riportato illustra l'andamento della realizzazione delle nuove opere con i valori progressivi di spesa contabilizzati nei diversi esercizi.



2.2 Lo stato di attuazione dei Piani Triennali Regionali – Gli interventi appaltati da Veneto Strade S.p.A.

Qui di seguito viene riportata una descrizione analitica per Provincia dello stato dell'arte delle attività poste in essere dalla società Veneto Strade per quanto attiene alla progettazione e realizzazione delle nuove opere infrastrutturali previste nei Piani Triennali Regionali 2002-2004, 2006-2008 e 2009-2011.

Per ogni Provincia poi sono descritti alcuni tra i progetti e le opere più importanti.

2.2.1 Provincia di Belluno

Piano Triennale Regionale 2002-2004

Gli interventi più importanti sono costituiti da nuove opere che aumentano la sicurezza di tratti stradali sottoposti a rischi geologici di varia natura vista anche la particolare morfologia del territorio da cui derivano carenze dimensionali e funzionali per quanto riguarda la rete stradale di riferimento.

All'interno di questa casistica, assumono particolare importanza le opere attivate per la messa in sicurezza della S.r. 203 "Agordina", dove sono già stati completati gli interventi di messa in sicurezza dalla caduta massi di vari tratti stradali: quello in esecuzione relativo ai lavori della galleria di Listolade, la messa in sicurezza idrogeologica in località "Le Campe", la galleria paramassi di Ponte del Cristo e l'adeguamento e razionalizzazione dell'incrocio in località Mas di Sedico, mentre è in corso di progettazione il primo stralcio in variante tra Belluno e Mas.

Importanti interventi sono stati realizzati anche sulla S.r. 50 "del Grappa e del Passo Rolle", in particolare sono già stati completati il risanamento della galleria di Pedesalto, i lavori di adeguamento dell'incrocio con la comunale per Frassené ed Agana in comune di Fonzaso e i lavori relativi ai risanamenti delle gallerie naturali di Pulz e Val Rosna. Sempre sulla S.r. 50 sono in corso i lavori per l'ammodernamento del tratto stradale in località Moline, dove si prevede la costruzione di una galleria della lunghezza di circa 600 metri.

Lungo la S.r. 355 per Sappada sono di particolare rilevanza gli interventi ultimati per la revisione e messa in sicurezza fruitiva ed ecologica di un tratto di quasi 10

chilometri e l'allargamento del ponte sul Rio Rin, mentre è in corso la realizzazione della galleria paramassi in località Salafossa.

Altro intervento rilevante di ammodernamento della rete stradale già completato è il collegamento in nuova sede tra Sedico e Trichiana, sulla S.p. 635, per oltre 16 milioni di euro.

Di rilievo sono poi gli interventi completati di realizzazione della variante di Santa Maria di Quero sulla S.r. 348 "Feltrina" e quello di realizzazione della rotatoria di Fener.

È in fase di esecuzione l'intervento di realizzazione del ponte sul torrente Rudavoi in comune di Cortina d'Ampezzo lungo la S.r. 48.

Altre opere di minore rilevanza sono state completate lungo le S.p. 563, S.p. 473, S.p. 422.

Piano Triennale Regionale 2006-2008

Lungo la S.r. 203 "Agordina", sono in corso i lavori per la realizzazione della variante di Agordo (1° stralcio).

Lungo la S.r. 50 "del Grappa e del Passo Rolle" è in corso di realizzazione l'intervento di adeguamento dell'innesto tra la S.r. 50 e la S.p. 19 per Lamon unitamente alla costruzione di una galleria naturale e all'adeguamento del piano viabile.

Lungo la S.r. 348 sono in fase di realizzazione due interventi relativi al collegamento tra la variante della S.s. 50 e la S.r. 348 in località Anzù del comune di Feltre ed all'adeguamento e messa in sicurezza curve pericolose San Vittore e Corona.

Sono in corso i lavori per l'intervento di adeguamento geometrico e messa in sicurezza lungo la S.p. 251.

Sono stati ultimati gli interventi di realizzazione del ponte sul Lago del Corlo e collegamento con la valle di Carazzagno in comune di Arsiè, di sistemazione dell'accesso stradale e ciclopedonale Canale d'Agordo e messa in sicurezza dell'incrocio con la S.p. 346, di sistemazione ed adeguamento della S.p. 347 a

Dont in comune di Forno di Zoldo ed il completamento della pista ciclabile “la lunga via delle Dolomiti” nei comuni di Borca e Vodo di Cadore.

Il Piano Triennale Regionale 2009-2011

- passante Col Cavalier S.p. 1 in comune di Belluno in fase di realizzazione;
- adeguamento geometrico e messa in sicurezza S.p. 251 in comune di Longarone;
- S.r. 50 - Costruzione galleria naturale ed adeguamento piano viabile in comune di Lamon, in fase di progettazione;
- S.p. 635 - Adeguamento viabilità Ponte T. Pedalca in comune di Trichiana: in corso di realizzazione;
- S.p. 347 - Adeguamento geometrico e messa in sicurezza tratto Chiesa-Gavaz in comune di Zoldo Alto 1° Lotto: in fase di progettazione;
- S.r. 204 - Adeguamento geometrico e funzionale tracciato in comune di Belluno - 1° Lotto: in fase di progettazione;
- S.r. 48 - Sistemazione di irregolarità del piano viabile fra i comuni di Auronzo di Cadore e Cortina d’Ampezzo: in fase di progettazione;
- S.p. 422 - Adeguamento ed ammodernamento della sede viabile per 12 km nei comuni di Puos d’Alpago e Tambre d’Alpago - 1° Lotto: in fase di progettazione;
- S.p. 465 - Intervento di miglioramento viabilità nei comuni di Santo Stefano di Cadore e Vigo di Cadore - 1° stralcio: in fase di progettazione;
- S.r. 348 - Adeguamento ed ammodernamento della sede viabile nei comuni di Feltre e Quero - 1° Lotto: in fase di progettazione;
- S.p. 347 - Adeguamento e messa in sicurezza lungo la direttrice Agordo-Fiera di Primiero nei comuni di Gosaldo e Voltago: in fase di progettazione.

A seguire la descrizione di alcune fra le principali opere attuate da Veneto Strade S.p.A. nella Provincia di Belluno.

PTR 2002-2004 Intervento n. 1 "Intervento di difesa della SR. 203 "Agordina" tra i Comuni di Taibon Agordino e Cencenighe Agordino"

Un'opera attesa da oltre dieci anni che ha tolto dall'isolamento l'intero alto Agordino nel bellunese. La nuova galleria del monte Pelsa, inaugurata nel maggio del 2007, che attraversa la montagna lungo la strada regionale Agordina per un percorso di 1 chilometro e 600 metri, collega Listolade con Cencenighe, bypassando il tratto più pericoloso della S.r. 203.

L'Agordina – che da Sedico si innesta alla strada statale 50 del Grappa e del Passo Rolle e dopo aver percorso la Val Cordevole fino a Caprile, raggiunge i piedi del Passo Falzarego a Cernadoi sull'ex strada statale 48 delle Dolomiti – rappresenta l'unica arteria di collegamento tra la Valbelluna e i 16 comuni dell'Agordino, accollandosi quindi tutto il traffico locale e turistico e funge da collegamento tra la provincia di Belluno e il Trentino Alto Adige attraverso i passi Pordoi e Fedaia a nord-ovest e i passi Falzarego e Giau e con lo Zoldano e il Longaronese attraverso i passi Staulanza e Duran.

Un tempo la strada era a fondovalle, in prossimità del torrente Cordevole. L'alluvione del 1966, ricordata come alluvione di Firenze, ne distrusse lunghi tratti, asportando, per erosione causata dai detriti e massi trascinati dall'acqua, gran parte del corpo stradale. Così il percorso si spostò a quota più alta per garantire una maggiore sicurezza idraulica, incastrandola nella pendice della montagna, ma anche questa soluzione si dimostrò precaria per le conseguenze di eventi meteorologici o calamitosi come valanghe di neve e caduta di massi, tanto da costringere l'Anas a continui interventi di protezione e interruzioni del traffico. Tra il 1991 e il 1995 molti furono gli incidenti con feriti e danni alle autovetture. Nel '95 quindi le amministrazioni locali decisero di chiudere al traffico quella strada, ripristinando il tracciato più a valle lungo il Cordevole, lunga tre chilometri e mezzo, piena di curve e percorribile a 50 chilometri all'ora. Non c'erano però alternative e questa soluzione per 13 anni rappresentò l'unico collegamento tra alto e basso Agordino.

Intanto la Regione incaricava un geologo per lo studio delle condizioni geostrutturali e di stabilità della scarpata rocciosa sovrastante la strada regionale

203 Agordina, nel tratto compreso tra Listolade e Cencenighe nel comune di Taibon. All'interno dello studio si dovevano effettuare analisi geomeccaniche sull'ammasso roccioso per avere un quadro completo sulla possibilità di realizzare una galleria.

Grazie ad un investimento di 28 milioni di euro Veneto Strade ha risolto questo annoso problema, realizzando in soli tre anni e mezzo, in anticipo rispetto ai tempi contrattuali (consegna dei lavori novembre 2003, inaugurazione maggio 2007), un percorso che dal chilometro 31,800 della strada regionale 203 si rinnesta alla stessa regionale attraverso una galleria di oltre un chilometro e mezzo, bidirezionale ad unico foro, con due corsie da 3,75 metri ognuna per ogni senso di marcia. Lateralmente vi sono due marciapiedi di servizio, sopraelevati rispetto alla carreggiata di 15 centimetri e tre piazzole di emergenza in direzione Cencenighe e tre in direzione Agordo, più due tunnel carrabili per il collegamento all'esterno in caso di emergenza o di necessità di vie di fuga. Tra le opere di completamento dell'intervento, anche l'allargamento del ponte Mezzocanale e la realizzazione di una rete idraulica sia esterna che interna alla galleria che raccoglie e allontana le acque drenate in galleria che quelle meteoriche raccolte all'aperto.

Nella galleria è presente un impianto di illuminazione con intensità regolabile con fotocellule in grado di rilevare la luminosità esterna, un impianto di ventilazione ed uno semaforico di segnalazione, costituito da pannelli freccia e croce di disponibilità di corsia agli imbocchi per aumentare le esigenze di sicurezza.

Il semaforo è attivato in automatico attraverso l'impianto di rilevazione incendio oppure di altri casi di emergenza. Inoltre il tunnel è dotato di sensori di rilevamento del traffico, di incendio, di opacità e analizzatori di anidride carbonica e di vibrazioni. Tutti i segnali di rilevamento confluiscono in un software che invia i segnali ai diversi impianti per gestire la ventilazione, l'illuminazione e le emergenze, oltre che alla sede di Veneto Strade di Belluno da cui è possibile intervenire a distanza per la soluzione dei problemi rilevati.

PTR 2002-2004 e 2006-2008 Intervento n. 53 e 201 “Variante di Agordo - 1° stralcio - Ponte Brugnach - Ponte Rova”

La variante di Agordo, i cui lavori sono stati inaugurati a novembre del 2008 con la posa della prima pietra, rappresenta un intervento molto importante e strategico per la viabilità non solo locale ma anche turistica, in quanto migliorerà i flussi di traffico della strada regionale 203 “Agordina” che si innesta a Sedico alla statale 50 “del Grappa e del Passo Rolle” e, dopo aver percorso la Val Cordevole fino a Caprile, raggiunge i piedi del Passo Falzarego a Cernadoi sulla strada regionale 48 “delle Dolomiti”.

Il nuovo tracciato diventerà quindi l'asse portante dell'intera viabilità dell'Agordino, fungendo da collegamento fra il Bellunese ed il Trentino Alto Adige attraverso i Passi Pordoi e Fedaiia a nord-ovest ed i Passi San Pellegrino, Valles e Cereda più a sud e con Cortina d'Ampezzo ed il Cadore attraverso i Passi Falzarego e Giau e con lo Zoldano ed il Longaronese attraverso i passi Staulanza e Duran.

Un'opera onerosa ma necessaria di 25 milioni di euro interamente finanziati dal Piano triennale regionale, il cui primo stralcio avviato avrà un costo di quasi 13 milioni di euro (12.931.279 euro).

È l'attraversamento di Agordo la principale criticità del flusso veicolare, comportando, nei periodi di maggior traffico, la formazione di lunghe code in entrambi i sensi di marcia in corrispondenza dell'ingresso nell'abitato. La variante andrà a risolvere questo disagio.

Il progetto della variante della S.r. 203 “Agordina” in corrispondenza dell'abitato di Agordo ha iniziato il suo percorso circa vent'anni fa, ma solo con l'approvazione del Piano Triennale Regionale per la Viabilità 2006-2008 ha avviato il suo iter di realizzazione.

Il percorso ha una lunghezza di circa 3,5 km e si sviluppa prevalentemente in rilevato o a quota campagna e subisce una deviazione dalla regionale 203 “Agordina” appena oltrepassata la curva dell'Hotel Villa Imperina in prossimità dell'innesto con la provinciale 347 per il Passo Duran.

In particolare il percorso ha inizio con la rotatoria sull'attuale strada regionale 203 Agordina in corrispondenza dell'intersezione con via Attilio Tissi, immediatamente prima del ponte sul torrente Rovala in pieno centro di Agordo. Qui sarà realizzata una rotatoria e la riqualificazione di via Tissi fino al campo di calcio comunale dove, sfruttando la semicostruzione del futuro "svincolo Rovala", percorre la rampa bidirezionale a trombetta e si immette sulla tangenziale vera e propria.

Dopo aver superato il torrente Rovala con un nuovo ponte di 50 metri, il tracciato scende di quota verso il piano campagna e si atterra su un lieve rilevato che lo conduce, in fregio al torrente Cordevole, fino alla caserma dei vigili del fuoco dove viene realizzata la nuova rotatoria (svincolo "Agordo centro"), con il compito di regolare il traffico della nuova tangenziale e della strada provinciale 347 del Passo Cereda e del Passo Duran, che sarà riqualificata comprendendo anche la zona denominata Brugnach dove è prevista la demolizione del ponte sul Cordevole, ormai notevolmente deteriorato. Sarà dunque costruito un nuovo ponte più a valle con due campate anziché tre e tre corsie di transito, con rotatoria per il Passo Cereda e lo stabilimento di Luxottica.

Dalla rotatoria principale dello svincolo di Agordo Centro la nuova sede stradale prosegue a fianco del Cordevole con due ponticelli in due punti dove passa la rete di canali Enel.

È inoltre prevista una rotatoria sulla strada regionale 203 in collegamento con l'abitato di Taibon.

Nel tratto terminale della variante verso Taibon sono inoltre previste due gallerie artificiali per uno sviluppo complessivo di circa 330 metri.

PTR 2002-2004 Intervento n. 36 "Intervento di rettifica e sistemazione della SR. 50 tra le progressive Km 55 e Km 57 in località Moline"

La variante alla strada regionale 50 consiste nella sistemazione e l'allargamento della carreggiata che parte dal confine nord dell'abitato di Moline nel Comune di Sovramonte, in provincia di Belluno, bypassato da una nuova galleria e prosegue fino al Ponte Oltra. I lavori, che sono stati ultimati lo scorso dicembre 2010,

riguardano un tratto di strada della lunghezza complessiva di circa 1,5 km, per un importo di 20 milioni 350 mila euro e consistono nell'allargamento della piattaforma stradale verso monte, tramite riprofilatura della scarpata per un tratto di circa 380 metri. Si è reso necessario l'innalzamento di un muro rivestito in pietra alla base della parete e il risanamento profondo della pavimentazione, oltre alla sostituzione della barriera di sicurezza sul lato valle. Inizialmente il progetto, compreso nell'accordo di programma tra Regione del Veneto, Provincia di Trento e Provincia di Belluno, prevedeva una rotatoria all'imbocco nord del paese ma poi, su richiesta di Veneto Strade S.p.A., stazione appaltante, si è preferita una intersezione lineare con una terza corsia centrale e uno svincolo per l'accesso all'abitato di Moline. L'innesto a "T" consente l'esecuzione delle manovre di svolta in tutte le direzioni, predisponendo le relative corsie specializzate. Anche per questo tratto è stato previsto uno scavo di sbancamento con riprofilatura e rivestimento in pietra delle pareti di monte, pareti chiodate rivestite, in prosecuzione di quella precedente e masso in terra rinforzato a valle, sul lato del torrente Cismon, di 140 metri e un'altezza di 14 metri. All'imbocco nord la galleria è stata realizzata in parte artificialmente per 32 metri e una larghezza di 14,05 metri, mentre quella naturale sul Biancone ha una larghezza di 9 metri con altezza libera fino a 4,80 metri. All'imbocco sud invece è stato costruito un breve tratto di galleria artificiale di 18 metri con ingresso a becco di flauto. In tutto la galleria è lunga 521 metri e serve per evitare l'attraversamento di una regionale in pieno centro abitato di Moline. Inoltre è stata allargata la sede stradale verso valle tramite la realizzazione di un nuovo semiviadotto per un tratto di circa 180 metri; allargamento della piattaforma stradale e rettifica del tracciato verso monte tramite la riprofilatura della scarpata (la lunghezza del tratto interessato è di circa 120 metri). Con questi interventi, del costo di 20 milioni 350 mila euro, la nuova sede stradale è costituita da due corsie di 3,50 metri ciascuna e da due banchine da 1 metro ciascuna, per una larghezza totale di 9 metri. I lavori hanno comportato sbancamenti verso monte nei tratti dove la morfologia del terreno lo consente e la realizzazione di un semiviadotto a sbalzo e rilevati in terre armate verso valle, sul sottostante torrente Cismon. Gli interventi sono iniziati vicino al confine nord

dell'abitato di Moline, dove la strada esistente, provenendo da Fiera di Primiero, presenta un brusco restringimento di sezione, passando da una larghezza di circa 7 - 8 metri ad una larghezza di circa 4 - 5 metri.

PTR 2002-2004 Intervento n. 55 "Ponte sul torrente Rudavoi in Comune di Cortina d'Ampezzo"

Un nuovo ponte a Cortina d'Ampezzo al posto di quello provvisorio sul torrente Rudavoi. È in corso di realizzazione e sarà ultimato entro settembre del 2011, per un importo di 8 milioni 600mila euro, un'infrastruttura di attraversamento al servizio della strada regionale 48 "delle Dolomiti", a breve distanza dal Passo Tre Croci.

La strada rappresenta un importante collegamento nel territorio montuoso delle Dolomiti di elevato pregio ambientale-paesaggistico e di particolare ruolo turistico, specie in alta stagione. Purtroppo però il ponte Bailey è diventato nel tempo una strozzatura al deflusso del traffico in quanto costringe il transito a senso unico alternato con regolazione semaforica.

L'area tra l'altro presenta notevoli pericolosità idrogeologiche, tanto che nel 1997, dopo una pioggia intensa seppur non eccezionale, si verificò un evento calamitoso dalla portata eccezionale. L'acqua piovana portò l'alveo del Rudavoi a saturazione, provocando una lava torrentizia di detriti e massi di notevole portata che si trascinarono fino a valle. Un masso di 60 metri cubi urtò violentemente contro l'impalcato del vecchio ponte causandone il sollevamento e proiettandolo a valle ad una distanza di 400 metri. Inoltre l'erosione dovuta al trasporto di materiale solido comportò l'abbassamento dell'alveo, con conseguenti frane lungo le sponde.

Era ovvio che Veneto Strade S.p.A. doveva studiare non solo una collocazione del ponte più favorevole possibile dal punto di vista geologico, ma mantenere anche una certa compatibilità e qualità architettonica che fosse in sintonia con un contesto naturale di eccezionale pregio.

I pendii si presentavano in gravi condizioni di instabilità con conseguenti fenomeni franosi e il suolo, per le sue caratteristiche idrogeologiche, rilevava

consistenti spostamenti sia dei terreni di copertura sia del substrato. Inizialmente si era ipotizzato un ponte strallato di grande luce con requisiti di stabilità e durabilità, ma considerata la tipicità dell'area, poteva risultare rischioso.

Dopo accurate misurazioni, si è trovata una collocazione per le fondazioni e le strutture di sostegno: sono state individuate infatti delle zone golenali di ridotta acclività, accuratamente distanziate dall'alveo di circa 30 metri.

Inoltre il tracciato poteva, rispettando i vincoli geometrici imposti dall'ubicazione delle pile, adottare una curva planimetrica di 140 metri di raggio, raggiungendo una distanza minima dall'attuale sede stradale di circa 30-40 metri.

Dal punto di vista altimetrico invece si è ritenuto indispensabile superare l'alveo del torrente con un franco di sottotrave di una quindicina di metri, in modo che anche in caso di frane o di strascinamento di lunghi tronchi d'albero, non venisse minimamente toccato. Veneto Strade S.p.A. ha preferito optare per una tipologia di ponte a "via di corsa superiore" (ossia con la struttura portante al di sotto del piano stradale) in modo da ottenere la massima visibilità per chi percorre la strada da Cortina a Misurina e viceversa.

Dal punto di vista architettonico la struttura ben si integra con l'ambiente senza creare un impatto estetico sgradevole.

Per chi risale l'alveo del torrente Ruvadoi, il nuovo ponte appare fortemente caratterizzato da due pile, dove una grande finestra a forma di ali di farfalla svuota il volume, alleggerendone la struttura. All'interno della finestra due setti a V trasformano l'apertura in una trifora.

Per ridurre lo spessore dell'impalcato, i cordoli sono stati protetti con finitura in acciaio verniciato, composto da un rivestimento continuo in lamiera e da una serie di centine ogni 75 centimetri. La parte in calcestruzzo è stata adeguata al contesto paesaggistico del torrente, utilizzando inerti di provenienza locale e un colore nel trattamento di protezione molto simile alla Dolomia.

Il ponte è strutturalmente concepito a via di corsa superiore, in termini di stabilità più sicura sia per le critiche condizioni idrogeologiche del sito, sia per il tracciato in curva e come una travata Gerber a cerniere interne, che consentono di non subire le conseguenze di un terreno ghiaioso e sabbioso che subisce rilevanti

spostamenti, tanto da rendere necessario – ed è stato previsto a livello progettuale – un risollevarlo e riposizionamento del ponte ogni 10 anni.

PTR 2002-2004 Interventi 5,6 e 7 “Risanamento gallerie naturali – Pedesalto, Pulz e Val Rosna”

È stata rimessa a nuovo e in sicurezza la galleria Pedesalto lungo la strada regionale 50 del Grappa e Passo Rolle che collega il Feltrino con la zona trentina del Primiero. L’opera, inaugurata a settembre del 2004, ha rappresentato il primo degli interventi previsti per adeguare l’importante collegamento viario, nell’ambito di un accordo di programma sottoscritto tra Veneto e Trentino nel 2001: un’intesa che prevede lavori per circa 59 milioni di euro complessivi.

La galleria è stata consegnata e aperta con 48 giorni di anticipo rispetto al termine contrattuale previsto, con una chiusura al traffico limitata a 285 giorni.

La galleria risale ai primi anni ’60 ed è stata costruita nella roccia senza alcuna copertura o rivestimento, se non da una mano di gunite spruzzata e senza sistemi di impermeabilizzazione o canalizzazione per le acque. In questo modo l’acqua filtrata nella roccia con il freddo invernale formava pericolose stalattiti sulle pareti e chiazze di ghiaccio sulla carreggiata mettendo a repentaglio la sicurezza stradale e l’incolumità dei passeggeri.

L’intervento è costato complessivamente 7 milioni 700 mila euro con i quali è stata resa regolare la sezione del manufatto, ora interamente rivestito di calcestruzzo armato. Si è dovuto quindi provvedere al livellamento delle pareti per consentire le gettate di calcestruzzo, e costruire nuovi imbocchi della galleria a “becco di flauto” per migliorare le condizioni di sicurezza contro eventuali movimenti franosi o cadute di massi. Per evitare infiltrazioni d’acqua sono state create strisce drenanti nel calcestruzzo che consentono di raccogliere l’acqua in una condotta posta sotto ciascuna banchina e immessa direttamente nel torrente Cismon. La pavimentazione esistente è stata demolita e sostituita con una nuova in calcestruzzo bituminoso composto da uno strato di fondazione drenante, da uno portante e uno d’usura per evitare i danni alla carreggiata in caso di gelo. Ai lati della strada sono stati ricavati due marciapiedi larghi 87 centimetri e sopraelevati

di 18 centimetri. Previsti poi un nuovo impianto di illuminazione, le strumentazioni per le chiamate di soccorso, un'uscita di emergenza e nuova segnaletica.

Prima però di eseguire l'intervento in galleria, è stato necessario mettere in sicurezza la strada comunale dei Forti, che corre parallela al tunnel, utilizzata una volta aperto il cantiere come viabilità alternativa. Su questo percorso spesso si registravano cadute di massi, così come lo stesso problema si verificava sul versante a monte dell'imbocco sud della galleria, tanto da rendere necessari interventi di consolidamento sulle pareti rocciose e di elevazione delle barriere paramassi.

Sullo stesso collegamento stradale anche le gallerie "Pulz" e "Val Rosna" evidenziavano segni di cedimento strutturale. Veneto Strade S.p.A. ha eseguito un intervento complesso di risanamento per un importo di circa 13 milioni di euro.

La galleria Pulz, che si sviluppa in modo naturale per 657.63 metri, si presentava con problemi di infiltrazioni nei 200 metri circa rivestiti mentre nella parte restante venivano rilevati distacchi di materiale dalla volta, oltre che stati di fessurazione, con venute d'acqua smaltite da caditoie poste a margine della pavimentazione stradale.

Il progetto di Veneto Strade S.p.A. ha previsto la protezione dei cavi elettrici lungo la galleria e l'organizzazione di un sistema di canalizzazione delle acque di drenaggio separate dalle acque di piattaforma per rendere possibile il prelievo e il trattamento in occasione di incidenti in galleria che provochino sversamenti di sostanze tossiche o infiammabili dentro le condotte di smaltimento.

Per quanto riguarda la pavimentazione stradale è stata rifatta utilizzando conglomerato bituminoso con un sottofondo in misto granulare, in parte recuperata dalla demolizione della pavimentazione esistente, mentre i marciapiedi sono stati demoliti e ricostruiti per lasciar spazio ai pozzetti di raccolta delle acque di drenaggio.

Anche l'imbocco sud della galleria Pulz non risultava in buone condizioni rilevando franamenti, seppur di piccola entità, che potevano essere risolti

attraverso un nuovo portale prolungato a becco di flauto che fungesse da protezione contro la caduta di massi.

Rimessa a nuovo anche l'illuminazione, con lampade sodio ad alta pressione che presentano una buona resa cromatica e soprattutto consentono un risparmio energetico, oltre che a ottime condizioni di sicurezza per il campo visivo dei -conducenti.

Per quanto riguarda la galleria Val Rosna è stato necessario provvedere alla demolizione di parti della calotta non rivestita per risagomare la profilatura, impermeabilizzarla onde evitare eventuali distacchi di materiale. L'intervento ha riguardato poi l'imbocco a sud in cemento armato, con nuove fondazioni su micropali e un sistema di rinforzi, una nuova illuminazione che annullasse la probabilità di spegnimento totale della galleria.

PTR 2002-2004 Intervento n. 8 “Progetto definitivo per il collegamento viario tra i Comuni di Sedico e Trichiana”

Il traffico sulla ex strada statale 635 del “Passo di San Ubaldo”, unico collegamento tra i comuni di Sedico e Trichiana, negli ultimi anni era notevolmente aumentato per lo sviluppo degli insediamenti produttivi, la presenza della sede doganale e della stazione ferroviaria a Bribano in comune di Sedico, tanto da rendere ormai inadeguato l'asse viario in termini di funzionalità e di sicurezza soprattutto verso il ponte di S. Felice, di soli 5,45 metri, privo di banchine, marciapiedi di emergenza e barriere laterali e in corrispondenza dell'attraversamento dell'abitato di Longano dove sono presenti tratti tortuosi.

I problemi della strada erano i forti restringimenti che compromettevano la scorrevolezza del traffico e le curve inadeguate alla velocità raggiungibile. Inoltre gli incroci in corrispondenza dei centri abitati di Bribano e di Longano presentavano poca visibilità e sicurezza.

Il progetto ha previsto così una soluzione che sfruttasse l'esistente, rendendo i punti critici più sicuri. Si è trattato dell'opera più importante realizzata in Valbelluna negli ultimi decenni, che ha visto la collaborazione tra Regione,

Provincia, Comuni, strutture periferiche regionali e, in parte, anche della Soprintendenza.

Il tratto stradale, inserito nel piano triennale per la viabilità della Regione del Veneto 2002 - 2004 per un importo complessivo di 16 milioni di euro, è di un chilometro e 360 metri e comprende due importanti manufatti: il ponte sul Torrente Gresal (della lunghezza di circa 60 metri) e la galleria artificiale Sgrei (lunga complessivamente 260 metri), con la quale si sottopassa anche la linea ferroviaria Treviso - Calalzo.

Andando nel dettaglio, il tracciato inizia sempre a Bribano in corrispondenza della statale 50 del Grappa del Passo Rolle e ripercorre per un primo tratto, sino alla dogana, la viabilità della zona industriale-artigianale Conib, in cui è stata realizzata una rotatoria per agevolare il flusso di traffico commerciale verso la statale del Grappa e quello della statale 635. Inoltre sono stati previsti sulla strada della lottizzazione dei marciapiedi per consentire l'avvicinamento dei pedoni all'incrocio con la statale in sicurezza e per i ciclisti provenienti da Longano una pista ciclo-pedonale per il collegamento con Bribano senza attraversare la statale 50.

Dopo 560 metri sulla viabilità esistente e 208 su un percorso ex novo, si arriva al ponte sul torrente Gresal a quota 300 metri, realizzato in cemento armato su due campate di 61,60 metri di lunghezza. Da qui si imbocca la nuova galleria artificiale Sgrei a due corsie di 3,75 metri, con un sottopasso a spinta per il superamento della linea ferroviaria Padova-Calalzo fino ad arrivare all'innesto sul vecchio tracciato a Longano. È stata inoltre realizzata un'altra pista ciclo-pedonale all'uscita dalla galleria per arrivare sulla strada per Longano provenendo dalla statale, onde evitare l'attraversamento dell'incrocio per la zona industriale di Bribano.

La Sedico-Trichiana curva poi leggermente verso nord e ancora verso destra per immettersi sul rettilineo che porta all'incrocio con la strada comunale Triva Pasa, dove vengono risolte alcune pendenze attraverso sbancamenti di terreno per i diversi livelli delle strade. Il percorso scende nuovamente con una pendenza del 2% sino al ponte San Felice per poi risalire verso Cavassico Inferiore e il bivio

San Felice nel comune di Trichiana, dove, nell'innesto sulla strada provinciale della Sinistra Piave, tocca la quota più alta di 331 metri.

Per quanto riguarda il ponte di San Felice sul Piave, della fine degli anni '20, è stata rifatta la soletta perché non adeguata al flusso di traffico ed è stata allargata la piattaforma stradale per consentire il passaggio contemporaneo in senso opposto di veicoli di sagoma non eccezionale, senza interruzioni di transito.

PTR 2002-2004 Intervento n. 64 “Galleria in località ponte del Cristo in comune di La Valle Agordina”

Sulla strada regionale 203 “Agordina”, in corrispondenza della località “Ponte del Cristo” in comune di La Valle Agordina, si sta dando compimento ai lavori di messa in sicurezza di un tratto stradale nel quale si presenta una scarpata rocciosa a rischio distacchi e frane.

È un punto tristemente nevralgico per la direttrice agordina, poco dopo il tunnel dei Castèi, perché il tracciato piegava a sinistra sotto rocce verticali e sporgenti.

Dopo alcuni eventi minori, spesso successivi a lunghi periodi di forti piogge e di disgelo, l'evento franoso più importante ha causato il distacco di parecchi metri cubi di roccia danneggiando seriamente la sede stradale. È ora in costruzione una galleria paramassi artificiale che permetterà di proteggere la viabilità senza comunque modificare il tracciato. L'altezza del prefabbricato è di 5,05 metri che sarà ricoperto di materiale terroso il più possibile fertile per consentire la rivegetazione della scarpata ed è previsto al suo interno un marciapiede di servizio protetto da una barriera di sicurezza.

Veneto Strade S.p.A. ha redatto anche un progetto, là dove non era necessaria una galleria artificiale, che prevede operazioni di perlustrazione e disaggio da realizzare in alcune aree e interventi di consolidamento in parete mediante la posa in opera di rete metallica e la formazione di reticolo di contenimento in fune per migliorare l'aderenza del rivestimento e per controllare i distacchi anche di materiale di pezzatura minuta.

In alcune parti rocciose sarà necessaria un'opera di bullonatura in barra di acciaio speciale, di sottomurazione della massa rocciosa mediante getto in calcestruzzo

armato e di risagomatura con demolizione. L'importo complessivo dei due interventi è di circa 8 milioni di euro.

Provincia di Belluno – Interventi appaltati

La tabella riepiloga sinteticamente il numero e la descrizione dell'intervento, l'importo di progetto dell'opera e lo stato dei lavori e riporta, nel caso degli interventi non ancora ultimati, il presunto anno di conclusione (dati aggiornati al mese di ottobre 2011).

NUM INT	DESCRIZIONE	STATO LAVORI	IMPORTO DI PROGETTO
001	"Intervento di difesa della SR. 203 "Agordina" tra i Comuni di Taibon Agordino e Cencenighe Agordino"	Concluso	€28.323.567,81
005	Risanamento galleria naturale Pedesalto compresa tra il Km 49+450 e il Km 50+279	Concluso	€7.729.246,46
008	Progetto definitivo per il collegamento viario tra i Comuni di Sedico e Trichiana	Concluso	€16.000.000,00
026	Caprile - Bivio Salesei Lavori urgenti per l'allargamento del tratto di statale compreso tra le progressive Km 0+123 e Km 0+343	Concluso	€276.150,88
027	"Perizia dei lavori di sistemazione del bivio tra la SR. 473 e la SP. 29 ""di col falcon"" in località ""Cros"" del Comune di Sovramonte"	Concluso	€362.681,65
028	Perizia dei lavori per la messa in sicurezza del piano viabile dalla caduta massi in corrispondenza del tratto dal Km. 45+130 al Km. 45+370	Concluso	€421.480,16
029	Messa in sicurezza del piano viabile dalla caduta massi in corrispondenza del Km 60+900	Concluso	€195.450,26
036	Intervento di rettifica e sistemazione della SR. 50 tra le progressive Km 55 e Km 57 in località Moline	Concluso	€20.350.000,00
040	Adeguamento della statale con razionalizzazione dell'incrocio in località Mas di Sedico	Concluso	€901.590,26

055	Ponte sul torrente Rudavoi in Comune di Cortina d'Ampezzo	Concluso	€8.648.112,09
065	Sistemazione e rifacimento tombotti in località Le Campe e altre località	Concluso	€3.703.586,53
087	Allargamento ponte sul Rio Rin in comune di S. Pietro di Cadore	Concluso	€201.519,29
134	Sistemazione incrocio a raso con SR.422 dir in località Bastia di Puos d'Alpago	Concluso	€528.730,92
140	Adeguamento funzionale Ponte Valturcana e Ponte Costella	Concluso	€685.767,25
165	Interventi di adeguamento geometrico e stabilizzazione del versante al km 15 circa	Concluso	€386.054,95
169	Lavori di adeguamento dell'incrocio con la comunale che collega il capoluogo Fonzaso con le frazioni di Frassenè ed Agana	Concluso	€650.603,51
186	Intervento di adeguamento impiantistico galleria "delle Anime" - 1° stralcio impianto di ventilazione, 2° stralcio impianto di illuminazione	Concluso	€2.552.113,28
205	Adeguamento geometrico e messa sicurezza SP 251 Longarone - 1° lotto I° stralcio	Concluso	€4.500.000,00
206	Adeguamento innesto SR 50 con SP 19 Lamon	Concluso	€1.200.000,00
266	Realizzazione ponte sul Lago del Corlo e collegamento con la valle di Carazzagno (Comune di Arsiè)	Concluso	€2.400.000,00
267	Sistemazione accesso stradale e ciclopedonale Canale d'Agordo e messa in sicurezza incrocio con SP 346	Concluso	€772.175,06
268	Completamento pista ciclabile lungo la via delle Dolomiti comuni di Borca di Cadore e Vodo di Cadore	Concluso	€2.700.000,00
269	Sistemazione ed adeguamento SP 347 Dont in comune Forno di Zoldo	Concluso	€859.877,83
404	SP 635 - Adeguamento viabilità Ponte T. Padalca in comune di Trichiana	Concluso	€1.250.000,00
004_1	SR355 - Revisione e messa in sicurezza fruitiva ed ecologica dal Km 31+700 al Km 42+500 - 1° lotto	Concluso	€4.273.898,82

004_2	SR355 - Revisione e messa in sicurezza fruitiva ed ecologica dal Km 31+700 al Km 42+500 - 2° lotto	Concluso	€3.989.891,96
006_007	Risanamento gallerie naturali – Galleria Pulz	Concluso	€12.989.800,76
053_201	Variante di Agordo - 1° stralcio - Ponte Brugnach - Ponte Rovalto	2012	€25.000.000,00
063_1	Predisposizione barriere paramassi fra Alleghe e Masarè, bivio Rucavà per S.Colle Lucia - 1° lotto	Concluso	€998.252,94
063_2	Predisposizione barriere paramassi fra Alleghe e Masarè, bivio Rucavà per S.Colle Lucia - 2° Lotto	Concluso	€917.252,60
064_1	Galleria in località Ponte del "Cristo" - 1° lotto	Concluso	€1.650.000,00
064_2	Galleria in località Ponte del "Cristo" - 2° lotto	Concluso	€6.467.500,00
133_1	Variante di S.Maria di Quero-sistemazione svincolo a raso - 1° lotto : adeguamento tra il km 42+200 ed il km 42+700	Concluso	€1.571.854,38
133_2	Variante di S.Maria di Quero-sistemazione svincolo a raso - 2° lotto : ammodernamento intersezione a Fener	Concluso	€2.335.229,58
202_203	SR 348 Interventi di adeguamento e messa in sicurezza tra Anzù e S.Vittore nel tratto stradale compreso tra le progressive km 48+700 e km 51+500	Concluso	€6.713.922,61
401_381	Passante Col Cavalier SP 1 in comune di Belluno	2015	€63.000.000,00
402_1	SP 251 - Tratto A - dal km 105+958 al km 107+106 nei pressi dell'abitato di Igne - 3° stralcio"	Concluso	€1.700.000,00
	Miglioramento della viabilità nel tratto dal Km 30+300 al km 30+600 in corrispondenza della traversa sul fiume Piave in località Busche in comune di Cesiomaggiore	Concluso	€2.984.864,32

	SP 1- Variante agli abitati di Bardies e Lentiai tra le progressive km 25+700 e km 28+400 ricadenti nei comuni di Mel e Lentiai	Concluso	€7.400.000,00
BL601	SP 2 - Variante di Piz e Gron in comune di Sospirolo	2012	€6.200.000,00
BL603	Ricostruzione muri e consolidamento cedimenti piano stradale - 1° stralcio nei comuni di Tambre, Puos e Farra d'Alpago	2012	€400.000,00
BL604	Rigenerazione del piano viabile e rifacimento opere di sostegno - 1° stralcio nei comuni di S. Stefano e S. Pietro di Cadore	Concluso	€400.000,00
BL606	Ricostruzione muri e banchettoni nei comuni di Fonzaso e Pedavena	Concluso	€300.000,00
BL607	Int. BL607 - ricostruzione e consolidamento muro metallico di sostegno e consolidamento corpo stradale tra la progressiva km 0+480 e la progressiva km 0+670 in comune di Rivamonte Agordino	2012	€800.000,00
BL608	Ricostruzione muri e consolidamento cedimento piano stradale dalla progressiva km 3+400 alla progressiva km 4+900 e dalla progressiva km 5+900 alla progressiva km 6+400 - 1° stralcio nei comuni di Ponte nelle Alpi e Pieve d'Alpago	Concluso	€500.000,00
BL612	Risanamento e adeguamento piano viabile nel comune di Chies d'Alpago	Concluso	€300.000,00
BL616	Allargamento sede stradale in comune di Selva di Cadore	Concluso	€350.000,00
TOTALE IMPORTO DI PROGETTO:			€256.841.176,16

2.2.2 Provincia di Padova

Piano Triennale Regionale 2002-2004

L'opera più importante riguarda il secondo lotto della nuova S.r. 307 "Del Santo" da San Michele delle Badesse a Resana. Si tratta di un intervento di grande rilevanza economica, di oltre 64 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.

Sull'attuale sede della S.r. 307, sono stati realizzati anche alcuni interventi di miglioria, tra cui:

- la realizzazione di un allargamento stradale dell'attuale sede della S.r. 307 "Del Santo" nel centro abitato di Camposampiero, con inserimento di un marciapiede parzialmente a sbalzo indispensabile per cicli e pedoni. 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. Le opere sono state completate e sono in esercizio.

Tra le opere in corso di progettazione, riguardanti la S.r. 307, si ricorda la sostituzione del ponte sul Muson dei Sassi in comune di Loreggia, per la messa in sicurezza idraulica.

Sulla S.r. 245 "Castellana", in comune di Trebaseleghe, sono stati completati i lavori di adeguamento della sede stradale, comprendenti la costruzione di una pista ciclabile in affiancamento.

La S.r. 53 "Postumia", in corrispondenza dell'intersezione con la S.s. 47 "Della Valsugana" (via Borgo Bassano) a Cittadella, è interessata dalla realizzazione di uno svincolo a livelli separati.

Tra le opere importanti, Veneto Strade Spa sta realizzando un complesso di interventi che collegheranno la S.r. 47 "di Altichiero" (tangenziale ovest di Padova) con i comuni di Selvazzano ed Abano per un importo di progetto complessivo di oltre 43 milioni di euro.

Il primo di questi interventi prevede uno svincolo a trifoglio funzionale ai collegamenti per Abano e Selvazzano alla S.r. 47. Il secondo intervento riguarda la bretella stradale che collegherà la tangenziale ovest di Padova, all'altezza della curva Boston, con la S.p. 89 "Dei Colli" nel comune di Selvazzano Dentro. Il terzo intervento prevede la realizzazione della bretella stradale per Abano Terme. Tutte le opere citate sono in fase di realizzazione.

Piano Triennale Regionale 2006-2008

È disponibile la progettazione esecutiva del primo lotto della circonvallazione Sud-Est di Cittadella e sono in corso di progettazione definitiva i seguenti interventi:

- Tangenziale Piove di Sacco - Primo Lotto.
- Collegamento tra S.r. 104 e casello autostradale sulla A13 di Monselice.
- Sistemazione incrocio sulla S.r. 104 in comune di Correzzola.

È in corso la progettazione preliminare della Tangenziale di Piove di Sacco (primo lotto), mentre deve essere pianificata la realizzazione della nuova S.r. 10 da Palugana all'innesto dell'A31 (1° lotto) e il ricollegamento all'attuale S.r. 10. L'opera è il naturale prolungamento della "Variante alla S.r. 10 Este-Monselice" e consentirà l'accesso al nuovo casello dell'autostrada A31 "Valdastico Sud" riducendo notevolmente le situazioni di congestione sulla viabilità locale e provinciale. Dalla realizzazione dell'intervento si attende inoltre lo sviluppo di positivi effetti socio economici che andranno a ricadere sulle attività della zona. La Giunta Regionale, ai fini della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, con deliberazione n. 2202 del 21.09.2010 ha espresso giudizio favorevole di compatibilità ambientale per l'intero tracciato, in nuova sede, fra il Comune di Carceri, località Palugana, in Provincia di Padova, e il Comune di Legnago, località Orti, in Provincia di Verona, definendone pertanto il tracciato e le caratteristiche tecnico-funzionali.

Devono essere attivate le progettazioni per la razionalizzazione dell'innesto S.p. 70 e S.r. 47 a Curtarolo e per l'ammodernamento dell'innesto S.r. 10 e S.s. 16 a Monselice (competenza del Comune di Monselice).

Piano Triennale Regionale 2009-2011

Il Piano Triennale Regionale 2009/2011 prevede le seguenti opere (priorità):

- Nuova tratta S.r. 10 tratta da Palugana al confine provinciale: in data 4 agosto 2011 è stato sottoscritto il Protocollo d'intesa tra Regione Veneto, Provincia di Padova, Provincia di Verona e Veneto Strade S.p.A. per l'affidamento in concessione della progettazione e realizzazione della tratta, in nuova sede, tra Este (PD) e Legnago (VR), con gestione della tratta complessiva della nuova S.R. 10 compresa tra le strade statali S.S. 16 "Adriatica" e S.S. 434 "Transpolesana";
- Complanare di Monselice - 1° lotto 1° stralcio - tra il casello Autostradale di Monselice e l'innesto con la S.r. 104: in fase di progettazione;
- Collegamento tra tangenziale sud di Padova e il casello Padova sud e S.s. 16 Adriatica in comune di Albignasego: in fase di progettazione;
- Collegamento S.r. 10 - S.p. 91: in fase di progettazione;
- Realizzazione viabilità alternativa alla S.r. 245 in comune di Trebaseleghe: in fase di progettazione.

A seguire la descrizione di alcune fra le principali opere attuate da Veneto Strade S.p.A. nella Provincia di Padova.

PTR 2002-2004 Intervento 3 "SR 308 Nuova Strada del Santo - II° LOTTO - da S.Michele delle Badesse a Loc. Boscalto in comune di Loreggia"

Ha definitivamente eliminato gran parte del traffico, soprattutto pesante, dai centri abitati, aumentando la sicurezza stradale e soprattutto migliorando la qualità di vita degli abitanti.

La nuova strada del Santo, o strada regionale 308, prende il posto della ex strada statale 307 che attraversava i paesi di Cadoneghe, Campodarsego, Camposampiero e Loreggia in provincia di Padova, tracciando un percorso

alternativo di poco più di 10 chilometri che consente però di alleggerire le emissioni di polveri sottili e di smog nelle zone residenziali e di dare completamento ad una viabilità di periferia diventata da troppi anni di intenso attraversamento. In questo modo i tempi di percorrenza diminuiranno di una ventina di minuti.

La zona nella quale si colloca l'infrastruttura, larga 12 metri e mezzo, con due corsie di marcia da 3,75 metri ciascuna, due banchine laterali pavimentate da un metro e mezzo cui si aggiungono due banchine esterne in terra da un metro, comprende l'intera fascia territoriale fra i Comuni di Borgoricco, Camposampiero e Loreggia, e passa a ridosso dei Comuni di Piombino Dese e Resana. Tale territorio è delimitato ad ovest dal corso del fiume Muson dei Sassi, a sud dalla strada provinciale n.10 "Desman", a nord dal corso del fiume Marzenego e ad est è scandito dalla forte maglia ortogonale del graticolato romano.

Il tratto parte da San Michele delle Badesse e arriva ad una rotonda sulla vecchia strada, a qualche centinaio di metri dal centro di Resana.

La connessione con il territorio è assicurata da quattro nuovi svincoli: a Borgoricco (con allaccio a via Piovega), a Camposampiero (con allaccio alla S.p. 31), a Loreggia (con allaccio a via Pitocche) e a Resana (con innesto su S.r. 307 attuale). Il manufatto, il cui costo totale di progetto è stato di circa 64 milioni e mezzo di euro, è stato realizzato da un'associazione temporanea di imprese.

Il prolungamento di 5 km fino a Castelfranco ha un costo totale di progetto di quasi 30 milioni di euro.

Dal punto di vista naturalistico, l'area è essenzialmente rurale, con la presenza di aziende medio-piccole a coltura prevalente cerealicola, con qualche appezzamento tenuto a vigneto.

L'area compresa nei Comuni di Borgoricco, Camposampiero e Loreggia (per la sola parte meridionale) è parte integrante del più vasto "graticolato romano" che rappresenta uno dei più conservati esempi di "centuriazione", cioè di divisione dei fondi agricoli operata in epoca romana.

Il progetto, pur dovendo tener conto delle varie e disparate esigenze delle attività produttive e residenziali insediate sul territorio, ha quindi anche dovuto tener

conto dell'eccezionalità del contesto dal punto di vista storico, archeologico e paesaggistico, tanto che la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici del Veneto Orientale ha espresso il proprio parere favorevole, con la condizione che, al fine di ridurre l'impatto visivo, le aree di svincolo e di raccordo fossero opportunamente piantumate con essenze autoctone.

Veneto Strade ha inoltre provveduto a contenere i livelli di inquinamento acustico e da gas e polveri con l'utilizzo di barriere vegetali costituite da siepi, alberi ed arbusti, poste sia immediatamente a ridosso della sede stradale, sia a protezione di zone residenziali.

Inoltre ha posizionato lungo il tracciato nei punti più critici anche barriere acustiche fonoassorbenti e fono isolanti.

Il tracciato, di 10 chilometri, scorre interamente in un nuovo percorso ad est della sede attuale della statale 307 con andamento sostanzialmente parallelo, intersecando a piani sfalsati con un cavalcavia la S.p. 10 Desman.

Le strade provinciali attraversate sono la S.p. 10 Desman, la S.p. 31 Muson Vecchio, la S.p. 44 Sant'Ambrogio e S.p. 71 Marzenego; le strade comunali sono molto numerose, una decina circa, alcune delle quali hanno notevole importanza ai fini della viabilità della zona, mentre altre sono semplici strade secondarie. Tutte le intersezioni sono a piani sfalsati e per tutte è stata mantenuta la continuità lungo la statale.

Sono tre invece gli svincoli, in corrispondenza della via Piovega, a servizio della S.p. 10 e di Borgoricco e della relativa zona industriale; uno nelle vicinanze della S.p. 31, a servizio del centro urbano di Camposampiero; uno in comune di Loreggia tra le S.p. 44 e 71, con miglioramento di esistenti strade di collegamento tra lo svincolo e le strade provinciali e a servizio del centro abitato.

La continuità delle principali strade attraversate è assicurata da un cavalcavia della statale ad altezza tale da consentire il transito sulla strada intersecata di qualsiasi mezzo. Manufatti di questo tipo sono stati realizzati lungo via Fratta, la S.p. 10 "Desman", la S.p. 31 "Muson Vecchio", la S.p. 44 "Sant'Ambrogio", via delle Pitocche, S.p. 71 "Marzenego".

Lo svincolo di Borgoricco è formato, per l'accesso e l'uscita ad est, da un nuovo tratto stradale che si dirama dalla S.p. 10, mentre per l'accesso e l'uscita a ovest, da un raccordo che si diparte dalla strada comunale di Piovega.

Lo svincolo di Camposampiero è stato concepito su piani sfalsati, con la realizzazione di una rotonda di due corsie di marcia, dalla quale si diramano due rampe per l'immissione nella nuova S.s. 307 e due rampe di uscita dalla S.s. 307. La rotonda sarà collegata per mezzo di una nuova bretella alla viabilità progettata e finanziata dall'amministrazione comunale e dal Consorzio Tergola che si collega direttamente alla S.p. 31

Lo svincolo per Loreggia e le S.p. 44 e S.p. 71, su piani sfalsati, è composto da una rotonda, dalla quale si diramano due rampe per l'immissione nella nuova S.s. 307 e due rampe di uscita dalla S.s. 307.

Il tracciato della nuova strada attraversa, oltre a corsi d'acqua di una certa importanza quali il fiume Rustega ed il fiume Sime, alcuni canali di competenza del Consorzio di Bonifica Sinistra e Medio Brenta, oltrepassati con dei viadotti.

PTR 2002-2004 Intervento 113_1 SP2 "SR 47 - Realizzazione di una bretella stradale tra SR47 di Altichiero con la SP2 Romana Aponense"

Erano vent'anni che il territorio euganeo attendeva quest'opera. Finalmente tutti gli iter burocratici sono stati espletati e prende corpo il nuovo collegamento viario tra la tangenziale ovest all'altezza della curva Boston con la strada provinciale 2 "Romana Aponense" in comune di Abano Terme.

In questo modo anche la zona della Mandria, a cui si accede da un viadotto dove circolano ogni giorno molti mezzi pesanti, sarà liberata dal traffico a beneficio degli automobilisti e dell'area turistica termale. La realizzazione di un tracciato alternativo a via Romana Aponense, il cui progetto è il frutto di un accordo tra Padova e Abano stipulato ancora nel 1998, era diventata improrogabile, alla luce delle condizioni di traffico lungo la strada provinciale 2 (zona Armistizio-Mandria).

E' dunque in corso la realizzazione di una bretella di collegamento tra la cosiddetta "Curva Boston" della tangenziale di Padova e la strada provinciale 2

“Romana Aponense” in comune di Abano Terme, che consentirà una viabilità più diretta, veloce e sicura tra la città patavina e il cuore del bacino termale euganeo.

La nuova strada, della lunghezza di circa 3 chilometri, comprende nel suo percorso parallelo e vicino all’asta ferroviaria Padova-Bologna, tre sottopassi carrabili, un viadotto di 40 metri e l’integrazione della rotonda di arrivo sulla strada provinciale 2, nei pressi di villa Mocenigo-Mainardi, vincolata dalla Soprintendenza ai Beni Ambientali.

Sarà priva di incroci a raso con la viabilità esistente per consentire una maggiore continuità e scorrimento al flusso del traffico. Il viadotto sarà su via San Lorenzo al confine tra i Comuni di Padova e Abano, un ponte a campata singola di 40 metri, costituito da travi in acciaio. Un sottopasso carrabile attraverserà la bretella su via Monferrato per garantire la continuità della via e migliorare la circolazione della zona a vantaggio soprattutto dei residenti

Il costo dei lavori è di complessivi 14 milioni 700mila euro.

Veneto Strade, che ha appaltato l’intervento, sta inoltre perfezionando un accordo con il Comune di Padova per venire incontro alle esigenze di sicurezza di quei ciclisti che, per raggiungere il capoluogo da Abano, sono costretti a percorrere un ponte alquanto pericoloso per il transito di camion e pullman turistici. Contestualmente alla bretella viaria, sarà realizzata una pista ciclabile, che da via Diaz aggira l’incrocio con via Romana Aponense per oltrepassare, grazie alla costruzione di un nuovo sottopasso, la linea ferroviaria e ricollegarsi direttamente al percorso riservato alle due ruote già esistente in zona Mandria. Il passaggio ciclistico per la Mandria rappresenterebbe in tal senso una delle linee di sviluppo del sistema delle piste ciclabili che il Comune intende completamente ridisegnare, eliminando un punto debole nella rete delle infrastrutture recettive.

PTR 2002-2004 Intervento 113_2 SP89 “Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori per la realizzazione dei lavori di una bretella stradale tra la SR47 di Altichiero e la SP89 dei Colli”

Le condizioni di traffico lungo la strada provinciale 89, in corrispondenza di Tencarola, hanno reso urgente la creazione di una nuova bretella di collegamento

tra la tangenziale ovest di Padova, all'altezza della curva Boston e la strada provinciale 89 "Dei Colli" in comune di Selvazzano Dentro, che consentirà di alleggerire il traffico in via dei Colli in Comune di Padova, e nel suo proseguimento in via Euganea di Selvazzano Dentro. Inoltre, grazie proprio all'intersezione tra la nuova strada provinciale 38 "Scapacchiò", in via Pietro Schiavo in Comune di Selvazzano e la strada provinciale 89 dei Colli, senza incroci a raso, ci potrà essere un più agevole collegamento con i Comuni a ovest di Rubano, Mestrino, Saccolongo, Cervarese Santa Croce.

Per quanto riguarda l'attraversamento della statale 250 "delle Terme" su via Battisti ad Abano Terme, non essendoci alternative si è dovuto sfruttare uno dei varchi tra le abitazioni esistenti, mantenendo le dovute distanze dall'area sotto tutela e vincolo della villa Treves e optando per un sottopasso proprio per eliminare al massimo l'impatto visivo.

Sono previsti due sovrappassi: il primo Padova su via Monferrato di 20 metri e una singola campata, il secondo in corrispondenza di via S. Antonio/Sartorio a cinque campate di 20 metri ciascuna. e su via Chioggia, con un sottopasso di attraversamento della nuova bretella sulla via e uno a Abano Terme su via Sartorio a cinque campate di 20 metri ciascuna, con quattro rampe di entrata e uscita e una rotatoria sottostante.

Nel punto di uscita della bretella a Selvazzano Dentro è stata studiata una rotatoria che consentirà una graduale intersezione dei flussi tra la provinciale 89 dei Colli e la provinciale 38 "Scapacchiò" e sulla nuova bretella stradale. Il costo complessivo dell'opera è di 19.061.549 euro.

Provincia di Padova – Interventi appaltati

La tabella che segue riepiloga sinteticamente il numero e la descrizione dell'intervento, l'importo di progetto dell'opera e lo stato dei lavori e riporta, nel caso degli interventi non ancora ultimati, il presunto anno di conclusione (dati aggiornati al mese di ottobre 2011).

NUM INT	DESCRIZIONE	STATO LAVORI	IMPORTO DI PROGETTO
003	II° LOTTO - da S.Michele delle Badesse a Loreggia loc. Boscalto.	Concluso	€64.557.112,39
021	Padova - Resana - Adeguamento della sede stradale mediante costruzione di un muro di sostegno e del sovrastante marciapiede fra i km 17+880 e 18+050 - 3° STRALCIO	Concluso	€651.475,19
025	Lavori urgenti di adeguamento della piattaforma stradale nel tratto Trebaseleghe - Piombino Dese	Concluso	€1.711.260,36
050	Delivellamento intersezione SR 53 con via Borgo Bassano in Comune di Cittadella	Concluso	€8.347.000,00
088	Lavori di sistemazione incrocio tra la SR. 515 e la SR. 11 con creazione di svincolo a rotonda in località Busa di Vigonza	Concluso	€731.856,93
090	"Lavori di adeguamento funzionale e consolidamento strutturale del ponte sul Fiume ""Muson dei Sassi"" al Km 5+320 e sistemazione viabilità di accesso in Comune di Cadoneghe."	Concluso	€1.511.398,01
113_1 SP2	SR 47 - Realizzazione di una bretella stradale tra SR47 di Altichiero con la SP2 Romana Aponense	2012	€14.700.000,00
113_2 SP89	Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori per la realizzazione dei lavori di una bretella stradale tra la SR47 "di Altichiero" e la SP89 "dei Colli"	2011	€19.061.549,34
113_3 SV	Trifoglio Boston / SR.47 - Lavori di realizzazione di uno svincolo a livelli separati per la interconnessione con le bretelle per la SP.89 e la SP.2	2011	€9.620.383,00
TOTALE IMPORTO DI PROGETTO:			€120.892.035,22

2.2.3 Provincia di Rovigo

Piano Triennale Regionale 2002-2004

In provincia di Rovigo sono state ultimate le seguenti opere:

- Lavori di completamento della S.r. 6 “Eridania”, nel tratto da Melara a Correggioli in provincia di Mantova. Il tracciato 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.
- Rettifica ed allargamento della S.p. 18 a partire dalla “Variante del Bornio” fino a Lusia, ultimato.
- Realizzazione dell’incrocio a livelli separati tra la S.s. 16 e la S.r. 443 (viale Tre Martiri) e dal collegamento tra via Porta Adige presso il Censer zona fiera, la S.s. 16 e la S.r. 443 ad est di Rovigo. Si tratta di un complesso di interventi, che ha consentito 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.

Sono in corso di realizzazione le seguenti opere:

- Lavori di ammodernamento della S.p. 11 “Calto - Ceneselli”, con adeguamento degli incroci tra la S.r. 482 “Altopolesana” e la S.r. 6 “Eridania”. Tale tratta stradale è destinata a diventare la futura sede della S.s. 482 “Altopolesana”.

Tra le altre opere da realizzare, (a cura del Comune di Occhiobello), la variante alla S.r. 6 a Santa Maria Maddalena.

Piano Triennale Regionale 2006-2008

Sono in corso di realizzazione i lavori riguardanti la sistemazione delle intersezioni sulla S.r. 88 e la viabilità secondaria con la realizzazione di una pista ciclabile nel centro abitato di Lendinara per un importo totale pari a 1,6 milioni di euro. La S.r. 88, attraversando a nord tutto il centro urbano di Lendinara, è un’arteria di fondamentale importanza per lo scorrimento e l’incanalamento del

traffico cittadino ed extraurbano. Accoglie tutto il flusso automobilistico lungo la direttrice Rovigo-Badia Polesine e, nello stesso tratto, sono dislocati gli svincoli principali in direzione nord (verso Cavazzana-Lusia, Ca' Morosini, Sagedo Barbuglio e la zona dell'Adige), e sud (verso Villanova e la Transpolesana). Così pure sono presenti gli accessi per il raggiungimento dei punti nevralgici del centro storico della città e di alcuni dei suoi secolari complessi monumentali. In tale ottica, la costruzione di una pista ciclabile rappresenta un elemento di garanzia di sicurezza per gli spostamenti locali e pure un raccordo in arrivo o in partenza per visite cicloturistiche (in questo senso la vicinanza del fiume Adige e i suggestivi percorsi lungo l'argine e le vaste aree dei contrargini, si offrono come esperienze già radicate da sostenere e incentivare). Il nuovo percorso inoltre va a completare una notevole estensione di tratti di pista ciclopedonale già realizzati od in fase di realizzazione, contribuendo a creare una rete ciclopedonale estremamente funzionale e fruibile sia dai residenti che dai visitatori.

Un altro intervento particolarmente significativo nella provincia di Rovigo è il collegamento tra l'ospedale di Trecenta e Ficarolo - Primo Stralcio il cui importo di progetto complessivo è pari a 13 milioni. L'opera, che consente il collegamento tra la S.r. 6 "Eridania" in comune di Ficarolo con la zona dell'ospedale di Trecenta, è divisa in lotti funzionali.

I seguenti interventi sono in corso di progettazione:

- Tangenziale di Adria - Primo Stralcio;
- Lavori di ammodernamento S.r. 482 dal Km. 41 al Km. 44;
- Tangenziale Ovest di Rovigo;
- Sistemazione incrocio S.r. 6 e S.r. 482 in comune di Castelmasa;
- Adeguamento del ponte sulla fossa Maestra, a servizio della S.r. 482 in comune di Barucchella.

Mentre il seguente intervento sarà realizzato dalla Provincia di Rovigo:

- Realizzazione rotatoria incrocio sulla S.p. 12 a Stienta.

Piano Triennale Regionale 2009-2011

Il Piano Triennale Regionale 2009/2011 prevede le seguenti opere (priorità):

- Collegamento ospedale di Trecenta - Ficarolo 2° stralcio: in fase di progettazione;
- Collegamento S.p. 60 con S.r. 6 in comune di Occhiobello: in fase di progettazione;
- Collegamento S.r. 443 - S.r. 104 tratto San Martino di Venezze / Gavello 1° stralcio: in fase di esecuzione;
- Adeguamento funzionale S.p. 9: in fase di progettazione.

A seguire la descrizione di alcune fra le principali opere attuate da Veneto Strade S.p.A. nella Provincia di Rovigo.

PTR 2002-2004 Intervento n. 75 “Incrocio tra la SR. 16, Viale Tre Martiri e la SR. 443 presso l'ospedale di Rovigo.”

L'incrocio di viale Tre Martiri è sempre stato un nodo viario complesso perché rappresenta la porta d'ingresso della città per chi proviene da Ferrara e Padova -attraverso la tangenziale est e per chi arriva da Adria tramite la strada regionale 443. Ad aggravare la situazione del traffico la presenza dell'ospedale verso il quale l'incrocio semaforico rappresentava un passaggio obbligato.

Il progetto è stato messo in gara mediante appalto integrato e ha previsto la realizzazione in corrispondenza dell'intersezione tra la statale 16 “Adriatica” (o tangenziale est) e viale Tre Martiri di un'intersezione a livelli sfalsati mediante la costruzione di una rotatoria (terminata) sull'attuale livello stradale e di un innalzamento della tangenziale tramite un sovrappasso. Inoltre è stato previsto un passante (denominato passante nord) che dalla strada regionale 443 in corrispondenza di via Teano scorre parallelo al canale Ceresolo fino a raggiungere viale Porta Adige, bypassando in questo modo i centri urbani delle frazioni rodigine di Sarzano e Mardimago.

Per quanto riguarda l'incrocio tra viale Tre Martiri e la statale 16, regolato da impianto semaforico, la rotatoria che l'ha sostituito è larga 20,80 metri, con due marciapiedi laterali da 1,50 metri e due banchine laterali da 1 metro.

È composta da quattro corsie da 3,25 metri, 2 banchine interne da 0,50 e una fascia spartitraffico da 1,80 metri. Il collegamento tra la statale 16 e la rotatoria è garantito da 4 rampe monodirezionali ognuna larga 6,5 metri. Per la rotatoria saranno costruiti due ponti di attraversamento ed un marciapiede pedonale, mentre i percorsi ciclabili e pedonali si estenderanno fino all'ospedale su entrambi i lati della carreggiata. Saranno predisposti inoltre due sottopassi ciclo-pedonali per l'attraversamento della statale.

Nel progetto inoltre era previsto che la tangenziale scendesse in sottopasso sotto la rotatoria, ma il paleoalveo trovato in corso d'opera e la conformazione del terreno hanno aumentato la spesa facendo desistere l'amministrazione comunale a proseguire in questa direzione. Si sta valutando quindi la possibilità di realizzare un cavalcavia che sia architettonicamente di pregio, in modo da caratterizzare la città. Diventerà la porta di ingresso di Rovigo. L'ipotesi progettuale è al vaglio del Comune.

Per quanto riguarda il passante che consente l'attraversamento est-ovest della città di Rovigo, la nuova strada collega tra sottopassi e rotatorie, viale Porta Adige (da cui si arriva al casello autostradale di Boara attraverso il ponte sull'Adige e alla tangenziale est) con la statale 16 Adriatica, viale dei Mille, la strada provinciale 73 di via Teano e la strada regionale 443 Rovigo-Adria. Si tratta di un nuovo collegamento tra Adria, il Bassopolesine e la zona mare e tra Badia Polesine e l'Altopolesine evitando il centro cittadino di Rovigo con innesti sulla viabilità esistente che consentono diramazioni di traffico verso la bassa padovana (viale dei Mille), Padova e Ferrara (S.s. 16) e il centro di Rovigo.

Partendo quindi da ovest e da viale Porta Adige, il progetto prevede l'allargamento di via Calatafimi lungo il Ceresolo per poi attraversarlo fino ad arrivare in prossimità della statale 16 (questo tratto però è oggetto di una rivalutazione da parte dell'amministrazione comunale e quindi è temporaneamente sospeso). Il tratto successivo prevede la realizzazione

(terminata) di un'intersezione a livelli sfalsati tra la strada statale 16 e il nuovo asse passante attraverso due rotatorie ad ovest e ad est della statale e la costruzione del collegamento tra le due rotatorie comprensivo di un sottopasso sulla statale 16 e dei rami unidirezionali necessari per immettersi alle due rotatorie. La costruzione dei rami rende necessario l'allargamento della statale da 14 a 18,30 metri e del ponte esistente sul Ceresolo e l'allungamento del sottopasso della statale 16 di via Calatafimi.

Dalla rotatoria ad est della statale 16, il passante prosegue lungo il Ceresolo fino a via dei Mille, prima della quale è stata costruita una rotatoria e un ramo di connessione con via Dei Mille, la cui interferenza è stata risolta con un sottopasso. Il tracciato poi si allunga fino a via Teano dove è stata realizzata una rotatoria a raso per poi collegarsi con la strada regionale 443 Rovigo-Adria.

Il costo dell'intervento è di 28 milioni 636 mila euro.

PTR 2002-2004 Intervento n. 35 “Collegamento tra Mezzana nel comune di Melara sino alla SP 75 in località Correggioli nel comune di Ostiglia (Mn)”

Il prolungamento dell'Eridania (Sp 47) da Melara in provincia di Rovigo fino a Correggioli in provincia di Mantova risale agli ultimi anni Novanta, quando la Provincia di Rovigo iniziò la progettazione.

L'Eridania è quella strada che corre parallela al Po e che si estende dalla provincia di Mantova fino alla Romea, attraversando il Polesine. La sua funzione un tempo era quella di servire da collegamento tra i Comuni rivieraschi che un tempo utilizzavano le strade arginali del servizio idraulico e di creare un'importante arteria per il traffico interprovinciale. In sede di progetto fu divisa in due parti: l'Eridania Orientale che va dal ponte sul Po a Santa Maria Maddalena (Pontelagoscuro) alla Romea, completamente realizzata, che per 57 chilometri interessa i territori di Occhiobello, Canaro, Polesella, Guarda Veneta, Crespino, Villanova Marchesana, Papozze, Adria, Corbola e Taglio di Po; e l'Eridania Occidentale, costruita da S. Maria Maddalena fino a Melara per 36 chilometri che da Occhiobello attraversa Stienta, Gaiba, Ficarolo, Salara, Calto, Castelmassa, Bergantino e Melara. Dal 2001 però, con l'avvento del decentramento

amministrativo delle funzioni dallo Stato alle Regioni, la Sp 47 Eridania è diventata strada regionale, così come la statale 482 Altopolesana. Il tratto mancante di 4 chilometri che da Mezzana nel comune di Melara arriva sino alla SP 75 in località Correggioli nel comune di Ostiglia (Mn), è stato realizzato da Veneto Strade per un investimento di oltre 7 milioni di euro. In questo modo si è data completezza all'itinerario dell'Eridania Occidentale, connettendolo finalmente alla strada statale 12 "dell'Abetone e del Brennero", importante direttrice che collega l'Italia settentrionale all'Europa centrale e alla strada provinciale 80 di Mantova. In precedenza veniva utilizzata da Bergantino ad Ostiglia una vecchia strada provinciale, ora classificata come Sr 482, non adeguata ai flussi per la pericolosità del tracciato troppo tortuoso, per l'insufficienza della carreggiata e per l'invasione di numerosi abitati densamente edificati.

Mentre per l'Eridania Orientale il traffico non si è incrementato come era nelle previsioni, quella Occidentale invece ha mostrato tutta la sua strategicità nello scambio commerciale via gomma. Il tracciato non è altro che il prolungamento della SR 6 "Eridania Occidentale" a partire dal tronco di strada di Bergantino fino ad intercettare la SP 75 in provincia di Mantova. Ha uno sviluppo di 4 chilometri e si collega alla variante nord della SR 482 della Regione Lombardia sulla circonvallazione che bypassa il centro di Ostiglia. Sono stati realizzati due ponti in località Prapanzano e Caselle, cinque innesti con le viabilità locali (via Mezzana, strada comunale Dugale, strada comunale S. Stefano, Sp 50 in località Canova) completi di impianti di illuminazione ed una rotatoria all'innesto con la Sp 75 in provincia di Mantova. Le opere realizzate riguardano anche drenaggi trasversali per la continuità idraulica complessiva, attraversamento interpoderali, opere di allontanamento delle acque superficiali, inserimento di barriere di sicurezza, segnaletica orizzontale e verticale.

PTR 2002-2004 Intervento n. 12 “Variante al tratto tra Ceneselli e Castelmassa con riqualificazione della SP.11 e della SP.47”

Sono partiti il 19 giugno 2007 e sono stati ultimati i lavori di riqualificazione della S.P. 11 Calto - Ceneselli ad opera di Veneto Strade S.p.A..

Le opere rientrano nell’ambito degli interventi programmati dalla Provincia di Rovigo per l’adeguamento delle rete viaria presente nell’Alto Polesine successivamente trasferiti alla Regione del Veneto tramite Veneto Strade S.p.A..

Si tratta del miglioramento e adeguamento dell’infrastruttura viaria esistente con l’obiettivo di creare una variante al tratto della S.R. 482, compreso tra Castelmassa e Ceneselli, dirottando parte del traffico che attualmente scorre sulla S.R. 482 direttamente sulla S.R. 6 , tramite appunto la S.P. 11 adeguata.

Le principali opere realizzate consistono in una nuova rotatoria in corrispondenza dell’attuale incrocio tra la S.R. 6 Eridania e la S.P. 11 in località Calto e un’altra in corrispondenza dell’attuale incrocio tra la S.R. 482 Altopolesana e la S.P. 11 in località Ceneselli; allargamento della S.P. 11 tra l’incrocio di Calto con la S.R. 6 e l’incrocio di Ceneselli con la S.R. 482, portandola ad una larghezza complessiva di 8,50 metri di nastro asfaltato. Inoltre, per consentire il transito in sicurezza delle biciclette, è stata realizzata una pista ciclabile lungo la S.P. 11; l’attraversamento della SR 6 Eridania nell’intersezione di Calto è conseguito mediante un sottopasso ciclopedonale illuminato.

In fase di esecuzione dei lavori, per ridurre il disagio, Veneto Strade S.p.A. in accordo con le amministrazioni locali ha provveduto all’asfaltatura di Via Colonelli, una strada comunale sterrata che agevola il collegamento tra i due paesi.

Le opere realizzate riguardano anche drenaggi trasversali per la continuità idraulica complessiva, attraversamenti interpoderali, opere di allontanamento delle acque superficiali, inserimento di barriere di sicurezza, segnaletica orizzontale e verticale, opere di adeguamento dei servizi interferenti, opere in presenza di sottoservizi esistenti, impianti di illuminazione in corrispondenza alle rotatorie e al’incrocio con Via XXV Aprile.

PTR 2002-2004 Intervento n. 189S1 “Collegamento tra la SR. 443 in Provincia di Rovigo e la Provincia di Padova in direzione della SP. 104-Ammodernamento del tratto fra la SS. 443 "Rovigo-Adria" ed il ponte sull'Adige ad Anguillara Veneta, con raccordo alla SS. 16 "Adriatica" - 1° LOTTO”

Veneto Strade S.p.A. ha ultimato una delle opere più attese della provincia di Rovigo, la rotatoria di Villadose sulla S.r. 443 Rovigo-Adria, un intervento già finanziato di 1 milione 700mila euro che ha risolto, all'ingresso e all'uscita del comune, i problemi di sicurezza sulla strada regionale, legati all'incrocio e alla poca visibilità causata dal dosso prima del ponte.

Il progetto, che rientra in una programmazione più ampia approvata anche dalla Provincia di Rovigo e dal Comune di Villadose, ha previsto:

- una nuova rotatoria sulla S.r. 443 prima dell'ingresso a Villadose per chi proviene da Rovigo;
- il collegamento della rotatoria con due rami di svincolo su via Concato e via Garibaldi.

La nuova viabilità contempla dunque la chiusura dell'attuale incrocio a raso di via Garibaldi con la S.r. 443 Rovigo-Adria e la realizzazione di una bretella che collega la parte sud di via Garibaldi con una rotatoria ricavata sulla S.r. 443 e con via Concato, che viene allargata fino all'incrocio con via Garibaldi.

Si è quindi reso necessario creare un collegamento ciclopedonale della parte nord di via Garibaldi con la parte sud della stessa via e con via Liona, in continuità con la ciclabile già aperta che con il sottopasso sulla strada regionale collega la parte sud di via Garibaldi con via Liona.

In questo modo i residenti evitano di percorrere in bicicletta oltre un chilometro per recarsi da una parte all'altra delle vie.

Si tratta di un primo stralcio di un intervento molto più complesso e articolato programmato da Veneto Strade S.p.A., in accordo con la Provincia e le amministrazioni locali interessate, che prevede il collegamento tra le due province di Rovigo e Padova tramite la S.r. 443 Rovigo-Adria. Infatti, la rotatoria e i due svincoli sulle vie comunali di Villadose che sono stati terminati, contemplano anche una predisposizione per il proseguimento della strada fino alla strada

provinciale 3 Rovigo-San Martino di Venezze. Le soluzioni inserite in un apposito studio di fattibilità daranno così risposta tramite un passante largo, ai problemi di rapido accesso da parte dei mezzi pesanti alle discariche e ai centri di compostaggio di Rovigo, Villadose e San Martino sia dalla bassa padovana, sia da Rovigo e Adria, bypassando il centro cittadino dei due comuni. L'opera realizza inoltre il collegamento tra Adria e il Basso polesine con San Martino di Venezze in prossimità del ponte sull'Adige e quindi con la bassa padovana, tramite un incrocio e un sottopasso sulla Rovigo-Adria e sulla provinciale per San Martino.

Il collegamento con Rovigo potrà anche avvenire con una rotatoria da realizzarsi all'incrocio tra il passante nord (altra imponente opera completata da Veneto Strade S.p.A.) e la strada arginale del canale Ceresolo.

Provincia di Rovigo – Interventi appaltati

La tabella riepiloga sinteticamente il numero e la descrizione dell'intervento, l'importo di progetto dell'opera e lo stato dei lavori e riporta, nel caso degli interventi non ancora ultimati, il presunto anno di conclusione (dati aggiornati al mese di ottobre 2011).

NUM INT	DESCRIZIONE	STATO LAVORI	IMPORTO DI PROGETTO
012	Variante al tratto tra Ceneselli e Castelmassa con riqualificazione della SP.11 e della SP.47	Concluso	€4.976.000,00
035	3° STRALCIO - 2° LOTTO: dalla SP. 10 a Correggioli	Concluso	€7.047.735,78
075	Incrocio tra la SR. 16, Viale Tre Martiri e la SR. 443 presso l'ospedale di Rovigo.	Concluso	€28.636.361,00
187	Completamento del collegamento lungo la direttrice Lusia-Occhiobello (1° lotto- 2° stralcio)	Concluso	€1.514.785,02
283	Sistemazioni intersezioni SR 88 e viabilità secondaria con realizzazione pista ciclabile(LD n. 35)	2012	€1.600.000,00
189_1	Collegamento tra la SS. 443 in Provincia di Rovigo e la Provincia di Padova in direzione della SP. 104- Ammodernamento del tratto fra la SS. 443 "Rovigo-Adria" ed il ponte sull'Adige ad Anguillara Veneta, con raccordo alla SS. 16 "Adriatica" - 1° LOTTO	Concluso	€1.700.000,00
TOTALE IMPORTO DI PROGETTO: €45.474.881,80			

2.2.4 Provincia di Treviso

Piano Triennale Regionale 2002-2004

Tra le opere più significative, è in corso di completamento la redazione del progetto preliminare del IV lotto della Tangenziale di Treviso, di collegamento della S.r. 53 “Postumia” alla S.r. 248 “Feltrina”, di cui si prevede una prossima convocazione della Conferenza di servizi.

Sono stati realizzati i seguenti interventi:

- il viadotto di scavalco denominato “dell’ospedale”;
- il viadotto di scavalco denominato “di Silea”;
- i lavori riguardanti l’intersezione tra la S.r. 53 e la S.r. 515 Noalese.

Si tratta di un complesso di opere di rilevante impegno economico, tendenti a fluidificare il traffico sulla Tangenziale di Treviso. Sono previsti tutti gli accorgimenti per la riduzione dell’impatto acustico e per il miglior inserimento ambientale.

Sempre sulla S.r. 53 “Postumia”, sono da citare i seguenti interventi:

- in comune di Castelfranco Veneto, sono state completate le opere di adeguamento dell’intersezione tra la S.r. 53 e la S.r. 245 “Castellana”.
- in comune di Motta di Livenza, sono state completate le opere di adeguamento della S.r. 53 - primo stralcio, nel centro abitato di Motta di Livenza.

Sono stati ultimati i lavori di adeguamento alle norme di sicurezza della S.r. 245 “Castellana” nel Comune di Resana. La sede stradale sarà allargata fino a 10,50 metri, sono state create banchine laterali per rendere perfettamente agibile tanto il traffico veicolare quanto quello ciclabile e pedonale.

Piano Triennale Regionale 2006-2008

Per quanto riguarda l’attuazione del piano, sono stati ultimati i lavori riguardanti l’adeguamento della S.r. 348 “Feltrina” tra Crocetta del Montello e Cornuda. L’intervento prevede la costruzione di due rotatorie alla “francese”, con precedenza quindi ai veicoli che percorrono le rotatorie stesse, una per l’accesso al centro di Cornuda ed alla relativa zona industriale e commerciale, l’altra per

risolvere l'incrocio tra due strade regionali e la viabilità della nuova zona industriale di Crocetta del Montello.

I veicoli che si immettono nella S.r. 348, a sud, dall'incrocio detto "Ponte di pietra", per dirigersi verso Treviso, dovranno obbligatoriamente svoltare a destra e transitare attraverso la rotatoria.

Le nuove rotatorie saranno il fulcro della viabilità del luogo, permettendo un rapido smistamento del traffico locale nelle ore di punta, in concomitanza con l'entrata e l'uscita degli operai, a inizio e fine turno, garantendo, contemporaneamente, la necessaria sicurezza al traffico pesante in transito, eliminando le code derivanti da un flusso "a senso unico" (es. traffico domenicale proveniente dalle stazioni turistiche del feltrino e del bellunese) sia lungo l'asse nord-sud e lungo quello est-ovest. Inoltre l'eliminazione delle frequenti code, in immissione, servirà a diminuire anche l'inquinamento causato da un transito veicolare "a singhiozzo" o "in attesa."

Sono in corso di avanzata esecuzione le opere di variante alla S.r. 245 (Castellana) nel tratto da Resana a Castelfranco Veneto. Tale tratta stradale è la naturale prosecuzione della nuova regionale "Del Santo" già realizzata in provincia di Padova. L'intervento, pur nella brevità del percorso, assume un ruolo strategico nel connettere fra loro un insieme di vecchie e nuove tratte stradali che attualmente hanno nel "nodo" di Resana il loro punto di massima strozzatura. Si prevede infatti di connettere fra loro la nuova S.r. 308 (in fase di costruzione) dal suo punto di confluenza con il vecchio tracciato della S.r. 307 "del Santo" (a nord del centro di Loreggia) con il tratto della S.r. 245 che con il suo nuovo tracciato funge da tangenziale di Castelfranco, nei pressi della località Ca' Giacomelli. Con la realizzazione di tale infrastruttura si otterrà il risultato di sgravare il centro abitato di Resana di gran parte del traffico di attraversamento lungo la direttrice Padova-Castelfranco e di porre le premesse, con un futuro collegamento fra la nuova S.r. 308 ed una nuova S.r. 245, della liberazione di molti e popolosi centri abitati dal traffico di attraversamento tra cui Trebaseleghe, Piombino, Loreggia, Resana, Castelfranco.

Sono inoltre in corso di realizzazione i lavori della rotatoria di via Crozzole, sulla S.r. 348 in comune di Montebelluna. L'intervento si colloca nell'ambito di una più articolata azione per la risoluzione della situazione di assoluta criticità di alcune intersezioni lungo la S.r. 348 "Feltrina" e la realizzazione di una nuova rotatoria che si sviluppa prevalentemente nell'area agricola compresa fra via Feltrina Sud (direzione Pilastroni) e via Crozzole: ha come scopo la messa in sicurezza delle intersezioni di via Crozzole, San Vigilio e Feltrina con la S.r. 348, teatro di numerosi incidenti stradali anche mortali. L'intervento prevede inoltre la realizzazione di una pista ciclabile per mettere in comunicazione via San Vigilio con via Feltrino Vecchia, e quindi il centro di Biadene con Montebelluna, tramite un sottopasso da realizzarsi al di sotto del piano viabile della S.r. 348.

Sono in corso di progettazione i seguenti interventi:

- tangenziale di Montebelluna - primo stralcio. Per questo intervento è stata predisposta la progettazione preliminare e lo studio di impatto ambientale, dopo la pronuncia di compatibilità ambientale si potrà procedere con la progettazione definitiva;
- prolungamento della S.r. 53 "Postumia", tangenziale di Treviso IV lotto fino alla S.r. 348 "Feltrina", e viadotto di Silea in corrispondenza del casello A27. Questo intervento è in corso di progettazione definitiva.;
- sistemazione degli incroci sulla S.r. 667 in comune di Altivole.

Piano Triennale Regionale 2009-2011

Il Piano Triennale Regionale 2009/2011 prevede le seguenti opere (priorità):

- tangenziale di Treviso IV lotto S.r. 53 - S.r. 348 e viadotto Silea in corrispondenza A27: in fase di progettazione.
- messa in sicurezza dell'intersezione della S.p. 21 "di Altivole" e la S.p. 667 "di Caerano" mediante la realizzazione di una rotatoria: in fase di progettazione;
- variante alla S.p. 19 in comune di Vedelago: in fase di progettazione;
- variante alla S.r. 53 Postumia comune di Oderzo. Finanziamento relativo alla sola progettazione: in fase di progettazione;

- S.r. 248 sistemazione incroci con realizzazione rotatorie in comune di San Zenone degli Ezzelini: in fase di progettazione.

A seguire la descrizione di alcune fra le principali opere attuate da Veneto Strade S.p.A. nella Provincia di Treviso.

PTR 2002-2004 Intervento n. 14 “Sistemazione intersezione tra la SR 53 Postumia con la SR. 515 Noalese in località San Giuseppe in comune di Treviso”.

Un viadotto ed una rotatoria, attesi da 20 anni, hanno risolto il nodo dell’intersezione tra la strada regionale 53 Postumia e la strada regionale 515 Noalese, in località San Giuseppe. Si tratta di un incrocio tra due importanti direttrici di traffico.

La S.r. 53 Postumia è l’unica arteria trasversale che congiunge la parte più orientale della provincia di Treviso con Castelfranco passando per paesi ad elevato sviluppo industriale come Ponte di Piave, San Biagio di Callalta, Istrana e Vedelago. Tra gli anni ‘70 e ‘80 la strada attraversava il centro di Treviso e successivamente è stata deviata verso sud, costituendo l’unico tronco della tangenziale del capoluogo, che ha origine da Lanzago fino a Paese per poi riprendere il tracciato originario.

La tangenziale di Treviso (Postumia) a Silea si unisce alla S.p. 62 “Treviso mare” (direttrice S.r. 14 - San Donà di Piave - Roncade - casello A27 Treviso sud) con uno svincolo a piani sfalsati e rampe d’immissione, così come in località San Lazzaro di Treviso all’incrocio con la S.r. 13 Pontebbana (per il traffico proveniente da Pordenone - Conegliano a nord, Mestre - Venezia a sud). La Noalese rappresenta invece l’unico collegamento diretto tra Treviso e Padova su cui si scarica tutto il traffico leggero e pesante ed incrocia la S.r. 53 per l’aeroporto di Treviso e il polo commerciale “Treviso Servizi”. All’altezza di San Giuseppe le due arterie si incrociavano con una regolazione del traffico semaforica che provocava lunghissime code soprattutto sulla Noalese. Il progetto, dell’importo di 16 milioni e 391mila euro, ha previsto la realizzazione di un

viadotto che eliminasse il traffico sulla S.r. 53, anche in previsione del collegamento della tangenziale con la S.r. 348 Feltrina. Il sovrappasso, con struttura in acciaio e cemento armato, è lungo 288 metri ed è costituito da 8 campate. Il semaforo è stato sostituito invece da una rotatoria a tre corsie, mentre la Noalese mantiene due corsie per senso di marcia. Le bretelle, le cui estese verso sud-est sono legate alla vicina presenza del ponte della tangenziale sul fiume Sile, si raccordano con la superstrada con corsie d'accelerazione e decelerazione di 150 metri ricavate nella corsia di sosta di emergenza della statale esistente.

Tutt'intorno all'opera è stata prevista la sistemazione di arredi verdi così da migliorare l'inserimento ambientale, in considerazione del fatto che si innesta in prossimità del centro urbano e ai confini con l'ambito di tutela del Parco del fiume Sile. Lungo i tratti costeggianti insediamenti abitativi sono state installate barriere fonoassorbenti per ridurre l'inquinamento acustico e limitare i disagi derivanti dall'inserimento di uno svincolo a piani sfalsati a ridosso di edifici residenziali. La pista ciclabile scorre lungo la rampa di svincolo nord (lato San Lazzaro) e, attraverso un sottopasso, supera la S.r. 53 fino a ricongiungersi con il tratto esistente di via Sant'Agnese, dopo la nuova rotatoria. Per il completamento definitivo della tangenziale di Treviso è previsto l'utilizzo di 42 milioni di euro di cui 23 già accantonati dalla Regione.

PTR 2002-2004 Intervento n. 43 "Lavori di realizzazione del viadotto di scavalco denominato "dell'Ospedale" e viabilità di innesto alla tangenziale di Treviso"

Veneto Strade S.p.A. ha puntato tutto sulla tecnologia e su criteri di progettazione all'avanguardia per la costruzione del nuovo cavalcavia a Treviso.

Con un investimento di 15 milioni 252 mila euro, la società della Regione del Veneto ha costruito lo scavalco della rotonda detta "dell'ospedale" lungo la strada regionale 53 denominata "Postumia" che funge da tangenziale sud per la città di Treviso, collegando tutte le principali arterie da sud-ovest a sud-est, fino a raggiungere il casello autostradale dell'A27. Si presenta con due carreggiate separate con svincoli in corrispondenza delle principali intersezioni e, all'altezza

dell'ospedale Ca' Foncello, costituiscono i rami di accesso alla grande rotatoria, per poi unirsi in direzione Oderzo.

Il progetto esecutivo di riordino complessivo della viabilità ha previsto la costruzione di due viadotti praticamente identici per geometria e caratteristiche costruttive, affiancati a travata, uno per ogni direzione di marcia, della lunghezza complessiva di 170 metri, sostenuti da pile e spalle (in tutto cinque campate) in calcestruzzo con fondazioni su pali. Il tutto adattandolo alla nuova normativa antisismica che, permettendo la transitabilità dell'opera, sia pure in condizioni di emergenza, anche dopo aver subito un terremoto violento, consente soluzioni tecniche che migliorano la durata del viadotto, riducendone gli oneri di manutenzione.

Il Comune di Treviso è infatti inserito nelle aree a rischio sismico moderato per cui Veneto Strade S.p.A. ha dovuto adottare le più avanzate tecnologie per l'assorbimento dell'energia sismica, grazie a speciali dispositivi dissipatori applicati in corrispondenza degli apparecchi di appoggio. In caso di terremoto dunque questi dissipatori assorbono le scosse senza trasmetterle a pile e spalle fino ad un determinato valore di soglia. Le sollecitazioni quindi si traducono in piccoli spostamenti della struttura con valori costanti, annullando però il rischio di danni alle strutture portanti. In sostanza viene costruita una "catena cinematica", che riduce da dieci a due i punti di discontinuità tra i giunti, in corrispondenza dei quali possono manifestarsi spostamenti relativi tra parti distinte del viadotto.

L'opera inoltre è compresa in una fascia periferica della città soggetta a vincolo ambientale, andando a ricadere all'interno del Parco del Sile. Per questa particolare attenzione è stata data all'impatto del manufatto in termini paesaggistici, rispettando le essenze arboree preesistenti, risolvendo il problema dell'abbattimento del rumore ed evitando qualsiasi interferenza con la situazione idraulica generale, superficiale e di falda. La soluzione del viadotto al posto della rotonda riduce il tempo di transito dei veicoli per la minore lunghezza del tracciato e quindi attutisce l'impatto dell'inquinamento acustico, peraltro risolto con l'installazione di barriere fonoassorbenti posizionati sia sul viadotto dell'altezza di tre metri, sia sui tratti di svincolo di 2,50 metri.

PTR 2002-2004 Intervento n. 96 “Lavori di realizzazione del viadotto di scavalco denominato "di Silea" e viabilità di innesto alla T.le di Treviso”

È stato realizzato e inaugurato nel 2006, un viadotto a travata, della lunghezza di 160 metri, che consente di scavalcare la rotonda detta “di Silea” lungo la strada regionale 53 “Postumia”, sul tratto corrispondente alla tangenziale di Treviso.

È stata la prima opera aperta lungo la tangenziale, che ha consentito maggiore sicurezza e scorrevolezza con la separazione dei flussi di traffico in transito da quelli diretti e provenienti dalle località interessate dall’intersezione. La struttura, del costo di 7 milioni e 665 mila euro, è composta da materiale misto acciaio e calcestruzzo, a quattro campate appoggiate su pile e spalle, con il metodo sempre della catena cinematica antisismica.

PTR 2002-2004 e 2006-2008 e 2009-2011 Interventi n. 9, 225 e 423 “Tangenziale di Treviso IV lotto. Collegamento tra la SR 53 Postumia e la SR 348 Feltrina e il viadotto Silea in corrispondenza della A 27”

Veneto Strade S.p.A., secondo i programmi approvati, ha redatto il progetto preliminare di completamento della tangenziale di Treviso, che prevede la realizzazione di una strada a quattro corsie, due per senso di marcia, di collegamento tra la S.r. 53 “Postumia” e la S.r. 348 “Feltrina”. Costituisce il prolungamento della attuale tangenziale di Treviso nei pressi dei confini tra i comuni di Treviso, Quinto e Paese. L’infrastruttura si sviluppa con direzione nord, scavalca via Sovernigo e prosegue attraversando la zona agricola a nord della S.r. “Postumia”, fino ad intercettare, scavalcandola, via del Comune. Il tracciato prosegue poi per arrivare alla linea ferroviaria Treviso-Montebelluna, per lo scavalco della quale lo studio presentato prevede due soluzioni alternative: la prima in scavalco mediante un viadotto; la seconda in sottopasso mediante una galleria artificiale. Il tracciato continua con direzione nord fino ad intercettare la S.r. 348 “Feltrina”, con raccordo realizzato mediante una rotatoria. Nello stesso nodo è prevista la realizzazione delle bretelle di svincolo della tangenziale in progetto, posizionate in modo da consentire al loro interno un sovrappasso per il futuro prolungamento della tangenziale verso nord-ovest. Il costo dell’intervento,

che avrà una lunghezza complessiva di due chilometri e 900 metri e una larghezza di 22, sarà, a seconda della soluzione adottata, di euro 54 milioni circa per la tangenziale con sovrappasso sulla ferrovia e di euro 56 milioni circa per la tangenziale con sottopasso ferroviario. La realizzazione dell'intervento potrà avvenire a completamento delle procedure di approvazione ed avrà una durata di circa due anni.

PTR 2002-2004 e 2006-2008 Interventi n. 22 e 223 “Variante del tratto tra Resana e Castelfranco Veneto”

Apparentemente non sembra una grande opera per il chilometraggio limitato, ma assume un'importanza particolare per la strategicità che svolge nella soluzione alla strozzatura di Resana. Il comune infatti è quotidianamente attraversato nel suo centro urbano da un traffico di attraversamento diventato ormai insopportabile per i residenti, in quanto è l'unico punto di passaggio nella direttrice Padova-Castelfranco.

Con la variante alla strada regionale 245 “Castellana” tra Loreggia, Resana e Castelfranco, la società Veneto Strade S.p.A. risolve questo storico nodo sgravando il centro abitato attraverso un percorso che collega, attraverso una rotatoria e un viadotto a sette campate di 180,50 metri, la nuova strada regionale 308 in fase di costruzione (nel suo punto di confluenza con il vecchio tracciato della strada regionale 307 del Santo, a nord del centro di Loreggia), con la strada regionale 245, che funge ora da tangenziale di Castelfranco nei pressi della località Ca' Giacomelli. In futuro questa nuova strada sarà collegata con la nuova S.r. 308 del Santo e la S.r. 245 “Castellana” in progetto per liberare dal traffico i centri di Trebaseleghe, Piombino, Loreggia e Castelfranco.

Questa infrastruttura è inserita nella programmazione degli strumenti pianificatori regionale e provinciali di Padova e Treviso, rientrando in quell'asse tra la strada regionale 245 Castellana - Padova - nuova S.r. 307 del Santo - autostrada A4.

La variante si muove in un ambito paesaggistico e geografico pianeggiante, delimitato ad ovest del corso del torrente Muson dei Sassi e, al di là della linea ferroviaria Padova-Calalzo, ad est dai centri abitati di Resana e Castelfranco e

dalla strada regionale 307 del Santo, a nord dalla nuova circonvallazione di Castelfranco e a sud dal corso del torrente Lissavora.

La zona però è caratterizzata dalla presenza di molti corsi d'acqua (oltre al Muson dei Sassi, anche Rio Musonello, Roggia Acqua Lunga, Rio Storta e Rio Lissavara) che in particolari condizioni meteorologiche possono creare un rischio idraulico. Proprio per le caratteristiche morfologiche, per la costruzione della nuova strada si è dovuto scavare 50 centimetri per liberare il piano di posa dal terreno vegetale e lasciar spazio ad un telo di geotessuto di tipo pesante e, solo nella parte con rilevato maggiore di 2,5 metri sul piano campagna, per realizzare geodreni a maglia variabile. Su questo basamento sarà posato uno strato di 50 centimetri di materiale arido composto di sabbie e ghiaia, sopra la quale sarà adagiato un altro telo in geotessuto.

Questa tecnica è stata studiata per garantire una pressione sulla base d'appoggio che potrà essere sopportata senza cedimenti dei terreni su cui poggia il rilevato stradale della larghezza di 10,50 metri più le banchine di un metro e mezzo ciascuna. I rami di svincolo unidirezionali saranno larghi 8,50 metri, di cui 4 per la corsia di marcia e 1,50 per la banchina a destra e 1 per quella di sinistra.

Il tracciato della variante alla strada regionale 245, di circa 5 chilometri (4897,45 metri), parte dall'intersezione con la ex strada statale 307 "Via del Santo" in località Boscalto e devia verso nord, oltrepassando ad ovest, a circa due chilometri, il paese di Resana per poi congiungersi con la tangenziale di Castelfranco all'altezza del terminale sud.

Gli svincoli sono due, il primo per l'aggancio alla S.r. 307 del Santo con una rotatoria a due corsie di 50 metri di raggio con sovrappasso della nuova arteria sulla vecchia statale (sarà realizzato in due fasi distinte, la prima delle quali in coincidenza con la costruzione della nuova 308 del Santo, mentre la seconda fase è inserita in questo progetto); il secondo per il collegamento con la S.r. 245 presso la tangenziale di Castelfranco con una rotatoria a tre corsie di 70 metri di raggio, la quale consente un allaccio con la strada per Treville e San Martino di Lupari.

Per quanto riguarda le intersezioni senza accesso, la variante tocca solo tre strade comunali a Ca' Bottero, Ca' Ferrotti e Ca' Dosso, per cui è stato deciso di dare

continuità con la strada comunale attraverso tre sottopassi in prossimità di via Caravaggio e via Muson nel comune di Resana e di via Nogarola nel comune di Castelfranco.

Opere Complementari all'Autostrada A28 Intervento A28-2 "INT 1 Viabilità complementare al casello San Vendemiano in Provincia di Treviso"

Tra le opere complementari all'autostrada A28 Sacile-Conegliano, è in fase di completamento da parte di Veneto Strade S.p.A. la sistemazione della viabilità esistente in prossimità del casello di San Vendemiano sull'A27, su cui si innesterà il nuovo tratto della A28, con l'inserimento di svincoli a rotatoria e tratti di strada complementari per favorire il carico di traffico. Contestualmente verrà completato, a cura di Autovie Venete Spa, il parcheggio per 212 posti a servizio dello scambio tra la viabilità ordinaria e quella autostradale, facente parte del progetto generale di adeguamento dell'area di interscambio presso il casello.

Nel sistema della viabilità adiacente al casello, come sopra modificata, si inserirà inoltre una nuova strada provinciale che, staccandosi dalla S.p. 13, a sud di Conegliano, raggiunge i raccordi con il casello e convoglierà verso la rete autostradale il traffico proveniente da sud, sgravando il tratto della tangenziale al centro del paese.

All'uscita del casello la viabilità si immetteva sulla S.p. 15 Cadore Mare (via della Liberazione) mediante un tratto stradale di 300 metri circa che si innestava sulla provinciale con un incrocio a raso semaforizzato. Un altro incrocio poi intersecava da ovest la via Mare, mentre il tratto est rimaneva chiuso con un guardrail. Si trattava di intersezioni inadeguate e mal organizzate, che provocavano congestione e insufficienti livelli di sicurezza. La Cadore Mare è tuttora l'unico collegamento tra l'autostrada e Conegliano, provocando quindi lunghi incolonnamenti in ingresso al paese anche lungo la S.p. 165 Ungaresca. Il sistema viario interessato dall'intervento comprende anche la comunale via Maniach che collegava il centro di San Vendemiano alla rete principale, esclusivamente tramite la comunale via Mare inadeguata per dimensioni e con intersezione a ridosso del casello autostradale.

Veneto Strade S.p.A. ha affidato ad una ditta esterna nel 2005 un'indagine sui flussi di traffico interessante la viabilità autostradale relativamente al completamento della A28 da Sacile a Conegliano. Le rilevazioni sono state condotte nel periodo novembre-dicembre del 2005 sia tramite conteggio automatico dei passaggi veicolari, sia tramite interviste dirette ai conducenti per conoscere origine e destinazione dello spostamento, le ragioni, la frequenza e la durata del viaggio.

I punti presi in esame, nella fascia oraria di punta tra le 8 e le 9 del mattino, sono stati il rondò del casello di San Vendemiano, la rotatoria sulla S.p. 15 nel nodo della circonvallazione sud di Conegliano e a sud del casello nell'intersezione con la S.p. 165. Lo studio è poi servito per redigere il progetto sulla base di una simulazione dei passaggi veicolari.

Il progetto, che ormai si può dire completamente realizzato, ha mantenuto il costo complessivo di 8 milioni 400 mila euro. Prevede la realizzazione di un sistema anulare di raccordo tra il casello autostradale e la viabilità provinciale, mediante la riorganizzazione ed adeguamento di sedi stradali per lo più esistenti, eliminando l'intersezione semaforizzata sulla S.p. 15 Cadore Mare. L'anello è così costituito da due corsie continue, con tratti di interscambio a tre corsie e raccordi ad unica corsia, ogni corsia è larga 3,75 metri, le banchine laterali sono larghe 1,25 ml.

Lungo la stessa provinciale è stata prevista una nuova rotatoria a quattro braccia, a circa 250 metri verso ovest dall'attuale innesto del casello, su cui si connette il prolungamento della comunale via Maniach di collegamento verso nord con il centro del Comune di San Vendemiano e sulla quale si immetterà, da sud, la nuova bretella provinciale proveniente dalla strada statale 13 Pontebbana, che dovrà realizzare la Provincia di Treviso. Il diametro interno della rotatoria è di 52,50 ml e la carreggiata è composta da tre corsie di 3,75 metri di larghezza, con banchine pavimentate di 1,50 m; gli innesti verso ovest e su via Maniach sono ad unica corsia complessivamente larghi 6,50 ml, mentre verso est, in raccordo con il sistema anulare principale, gli innesti sono a due corsie complessivamente larghi 10,50 ml.

La nuova via Maniach si estende per circa 800 ml ed è costituita da una sezione di due corsie, una per senso di marcia e banchine laterali per una larghezza complessiva di 9,50 ml, si innesta sulla comunale via Mare tramite una nuova rotatoria del diametro interno di 37,50 ml. Alla nuova strada si collega un tratto di viabilità interna, contestualmente realizzato per il raccordo alle opere del nuovo parcheggio, con sezione di larghezza complessiva di 7,00 ml, per una estesa di circa 160 ml.

Alla estremità est dell'intervento anche l'attuale rotatoria tra la S.p. 15 Cadore Mare e la S.p. 165 Ungaresca, che nella conformazione esistente non sarebbe stata in grado di assorbire l'incremento di traffico dovuto all'apertura dell'A28, è stata ampliata e conformata ad anello circolare.

Alla accessibilità privata nel tratto compreso tra le due rotatorie di estremità è dedicata una strada complanare, ricavata in parte sul sedime della preesistente S.p. 15.

L'intervento ha previsto anche raccordi ciclabili e pedonali su sedi proprie. Una pista ciclabile, di larghezza 2,50 ml si snoda parallela al sistema di rotatorie sul lato sud, separata dalla piattaforma veicolare, in alcuni tratti da un'aiuola in altri da un cordolo. Questo percorso si raccorda, attorno alla nuova rotatoria, alla pista ciclabile realizzata lungo via Maniach, larga 2,50 ml e separata dalla sede stradale da una aiuola continua di 1,5 metri, inerbita ed alberata.

Oltre ai percorsi veicolari principali ed ai percorsi ciclo pedonali, l'intervento ha adeguato una serie diffusa di accessibilità laterali per migliorare le condizioni di sicurezza delle corrispondenti manovre, garantendo una fruizione delle attività preesistenti adeguata alla nuova conformazione dei nodi.

L'intervento è corredato di un articolato sistema di segnaletica orizzontale e verticale prescrittiva e di indicazione, e da un diffuso nuovo impianto di illuminazione. Ove se ne sono ravvisate le necessità sono stati installati anche tratti di barriere fonoassorbenti. Le diverse aree comprese tra i raccordi sono stati trattati a verde ed opportunamente inerbite a formare aiuole di varie dimensioni.

Opere Complementari all'Autostrada A28 Intervento A28-4 "Viabilità complementare al casello di Sacile Ovest, viabilità sud in comune di Gaiarine, in Provincia di Treviso"

L'intervento riguarda la realizzazione della nuova infrastruttura stradale, interamente su nuova sede, con caratteristiche funzionali e geometriche tali da consentire un efficiente livello di servizio. Lo scambio con la rete viaria locale viene garantito da intersezioni a rotatoria che consentono le manovre di immissione ed uscita in condizioni di efficienza e sicurezza e costituiscono elemento di moderazione delle velocità di percorrenza della nuova direttrice.

Per l'asse stradale è stata adottata una piattaforma tipo F1 prevista dal D.M 5/11/2001 con larghezza della piattaforma asfaltata pari a 9,00 m.

L'opera d'arte più significativa è rappresentata dal ponte sul Rio Cigana, superato con una campata di lunghezza di 16,00 ml.

L'andamento altimetrico previsto segue l'orografia locale e non presenta pertanto sensibili scostamenti rispetto all'andamento del piano campagna.

In affiancamento all'opera stradale è prevista la realizzazione della rete di fossati a servizio della nuova viabilità ed atti a garantire il mantenimento delle connessioni idrauliche preesistenti e la compatibilità idraulica dell'intervento.

I criteri seguiti nella progettazione dell'opera rispondono all'obiettivo di garantire l'efficienza e la funzionalità della nuova infrastruttura ricercando il migliore inserimento della stessa nel territorio tenendo anche conto dei programmi di sviluppo insediativo in corso. La cura degli aspetti relativi all'inserimento dell'opera nel territorio ha suggerito di sviluppare una progettazione condivisa con le strutture preposte alla tutela paesaggistica ed ambientale, ed ha portato a corredare l'infrastruttura dei necessari accorgimenti atti a minimizzarne l'impatto.

Il tracciato, sin già dalla progettazione preliminare, è stato studiato al fine di minimizzare per quanto possibile il frazionamento fondiario, compatibilmente con le norme di progettazione stradale e con la sicurezza della nuova infrastruttura, obiettivo che, salvo situazioni inevitabili riguardanti alcuni lotti, è stato possibile raggiungere. Oltre a ciò la conformazione dei nodi di estremità consente da un

lato la razionalizzazione dei raccordi con nuovi insediamenti produttivi verso Codognè, e dall'altro la realizzazione degli ulteriori tratti programmati.

Lo studio dell'inserimento nel territorio ha riguardato necessariamente diversi settori, in particolare l'inserimento dell'opera nelle superfici fondiarie e nelle proprietà, nella rete viabilistica attuale, nel reticolo di scolo delle acque meteoriche esistente, nelle reti di servizi, e nell'ambiente, oltre che gli aspetti relativi alla topografia, geologia, idrologia. In ciascuno di tali settori i relativi aspetti sono stati considerati nell'ambito dei diversi livelli di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva ed hanno trovato concreta attuazione nella fase realizzativa.

Provincia di Treviso – Interventi appaltati

La tabella riepiloga sinteticamente il numero e la descrizione dell'intervento, l'importo di progetto dell'opera e lo stato dei lavori e riporta, nel caso degli interventi non ancora ultimati, il presunto anno di conclusione (dati aggiornati al mese di ottobre 2011).

NUM INT	DESCRIZIONE	STATO LAVORI	IMPORTO DI PROGETTO
014	Sistemazione intersezione con la SR. 515 "Noalese"	Concluso	€16.391.000,00
024	Lavori urgenti di adeguamento dal Km 26+300 al km 28+400 alla tipologia IV^ CNR 78/80	Concluso	€2.216.591,71
043	Lavori di realizzazione del viadotto di scavalco denominato "dell'Ospedale" e viabilità di innesto alla T.le di Treviso	Concluso	€15.252.000,00
057	Interventi per l'adeguamento di n.4 intersezioni in comune di Castelfranco Veneto - 1° stralcio	Concluso	€2.676.511,06

083	Adeguamento della SR 53 in comune di Motta di Livenza - I° stralcio opere di completamento centro abitato di Motta di Livenza	Concluso	€1.173.907,39
096	Progetto per la realizzazione del viadotto di scavalco denominato "di Silea" e viabilità di innesto alla Tangenziale di Treviso.	Concluso	€7.665.892,47
221	SR 348 Feltrina Adeguamento tra Crocetta del Montello e Cornuda (LD 2)	Concluso	€2.363.492,90
222	SR 348 rotonda via Crozzole Montebelluna (LD 6)	Concluso	€1.850.000,00
290	Sistemazione intersezione SR 667 con via Castelfranco in comune Caerano S.Marco	Concluso	€434.645,70
022_223_1	Variante del tratto tra Resana e Castelfranco Veneto (022 - 223)	Concluso	€29.800.000,00
A28_2	INT 1 Viabilità complementare al casello San Vendemiano in Provincia di Treviso	Concluso	€8.400.000,00
A28_4	INT 5-11 Complementare al casello di Sacile Ovest viabilità sud in Comune di Gaiarine	Concluso	€13.000.000,00
CPASS/4	Int.35 Collegamento SP63-SP67 a Casale sul Sile	2013	€23.570.000,00
TOTALE IMPORTO DI PROGETTO: €124.794.041,23			

2.2.5 Provincia di Venezia

Piano Triennale Regionale 2002-2004

L'intervento più importante è il nuovo assetto viario del nodo di San Giuliano a Mestre.

Esso consiste nella riorganizzazione e nell'ammodernamento dello svincolo fra la S.r. 11 "Padana Superiore" e la S.s. 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 S.r. 515 Noalese, attualmente sono in avanzato corso di esecuzione i lavori del primo stralcio funzionale all'altezza della zona industriale di Noale, fino alla S.p. 38 Mestrina. Tale intervento, di grande strategicità per un territorio che presenta elevatissimi livelli di congestione viaria, costituirà una variante ai centri abitati a tutto vantaggio della fluidità del traffico e della salubrità dell'aria.

Di grande significato sono anche i lavori di realizzazione del raccordo tra la S.r. 43 del Mare e la S.p. 42 Jesolana, per oltre 13,5 milioni di euro, che si inserisce in una ottica di potenziamento delle infrastrutture viarie di collegamento con i poli turistici della costa nord orientale della regione.

Sono in corso di esecuzione i lavori, per un importo di progetto complessivo di oltre 32 milioni di euro, di delivellamento delle intersezioni tra la S.r. 14 "Di Mestre" con via San Donà e via Orlanda.

Sempre sulla S.r. 14, sono stati completati i lavori di adeguamento dell'intersezione di via Pasqualigo il cui costo complessivo di progetto ammonta ad oltre 1 milione di euro.

Altri interventi completati sono:

- la S.r. 53 "Postumia" tra Annone Veneto e Pramaggiore;
- la S.r. 53 "Postumia" in comune di Portogruaro. Il progetto esecutivo per l'adeguamento della S.r. 53 "Postumia" costituisce il quarto stralcio del più generale processo di riqualificazione ed ammodernamento della strada regionale. Il tratto in oggetto è già stato interessato, negli anni scorsi, da parziali opere di ampliamento: con quelle realizzate si completano i lavori sull'intera tratta da

Portogruaro a Pramaggiore, attraverso l'allargamento della carreggiata stradale e la riqualificazione di una serie di incroci stradali e la realizzazione di un primo tratto di pista ciclabile, di competenza del Comune di Pramaggiore. La S.r. 53 Postumia, nella parte completamente pianeggiante che collega Portogruaro a Pramaggiore, si presenta come un'arteria viaria ad andamento pressoché rettilineo, con interposte delle curve di ampio raggio e con buona visibilità. Queste caratteristiche fanno sì che gli utenti siano indotti a percorrere la S.r. 53 con un'andatura veloce, nonostante l'attuale ristrettezza della carreggiata e i numerosi incroci, non regolamentati, con la viabilità minore. La logica dell'intervento è stata quindi quella dell'adeguamento e della messa in sicurezza, con l'obiettivo cioè di conseguire l'ammodernamento del tratto stradale, senza modificarne il percorso ed il profilo longitudinale, senza realizzare opere d'arte di particolare impegno (sottopassi, sovrappassi, viadotti), senza spostare il tracciato, che viene pertanto confermato nella sua validità trasportistica;

– l'eliminazione di curve pericolose sulla S.p. 251;

– rotatoria sulla S.p. 251 in corrispondenza dell'accesso al casello autostradale di Gruaro;

– adeguamento dell'incrocio tra la S.r. 245 "Castellana" e la S.p. 38 in comune di Venezia che consiste nella realizzazione di una rotatoria che sostituisca l'attuale incrocio in modo da favorire lo scambio di traffico tra le due strade (S.r. 245 "Castellana" e S.p. 38 "via Olmo") e da consentire l'immissione direttamente in rotonda anche della strada laterale della S.r. Castellana antistante all'attuale incrocio. Le immissioni delle altre laterali della S.r. Castellana adiacenti vengono mantenute lungo i rami nella rotatoria che vengono lievemente deflessi. Sono inoltre stati realizzati l'adeguamento delle sezioni stradali delle due direttrici in prossimità dell'innesto e la separazione degli spazi destinati a pedoni e ciclisti.

– adeguamento dell'incrocio tra la S.r. 515 "Noalese" e via Gaffarello in comune di Santa Maria di Sala;

Allo stesso piano appartiene il collegamento tra la S.r. 515 e la S.p. 84. Di questo è stato attivato il procedimento di una prima porzione di realizzazione della rotatoria lungo la S.r. 515, sulla quale convergono, oltre alla nuova strada che per

il finanziamento fruirà delle risorse assegnate come opera complementare al Passante, anche la viabilità comunale interessata da importanti sviluppi insediativi che ne giustificano la realizzazione anticipata.

Piano Triennale Regionale 2006-2008

Sono in corso di realizzazione le seguenti opere:

– collegamento tra la S.s. 14 “Triestina” ed il casello autostradale di Santo Stino di Livenza. I lavori sono in avanzata fase di realizzazione, si prevede il completamento dell’opera entro il 2010. Il collegamento al casello autostradale e a via Piancavallo (Cadore-mare) avviene attraverso un’intersezione a rotatoria dove converge anche la strada comunale via Fosson con il collegamento al centro urbano. Tale rotatoria sarà realizzata in corrispondenza di quella attuale, ma con maggiori dimensioni e migliori caratteristiche geometriche e funzionali. L’intervento prevede anche la sistemazione delle diramazioni della viabilità secondaria e la realizzazione di due parcheggi a servizio del casello autostradale e delle attività vicine. È prevista anche la modifica di alcuni accessi delle attività e delle residenze attualmente afferenti alla viabilità esistente.

Sono in corso di prossima consegna i lavori riguardanti:

- l’eliminazione di incroci vari sulla S.r. 515 a Santa Maria di Sala;
- sistemazione incroci S.r. 245 con S.p. 37 e S.p. 39 in comune di Scorzè.

Sono inoltre in corso di progettazione le seguenti opere:

- lavori riguardanti il collegamento della S.p. 62 “Treviso-Mare” con il nodo di Jesolo - primo stralcio;
- variante alle Ss.pp. n. 58 e n. 54 tra Ceggia e Cessalto, progettazione definitiva;
- variante di Noale e Variante di Scorzè - (primo stralcio - secondo lotto);
- S.r. 11 adeguamento viabilità di accesso area portuale - primo stralcio, progettazione preliminare;
- adeguamento e percorso ciclabile Zelarino Trivignano - S.r. 245 - nei comuni di Venezia e Martellago. Progettazione definitiva;
- nuova intersezione S.r. 11 via Arino con viabilità di accesso all’ospedale di Dolo;

– S.p. 251 rotatoria in comune di Cinto Caomaggiore al km. 7+420.

Deve essere attivata la progettazione per le restanti opere:

– riqualificazione rotatoria Picchi;

– S.r. 53 Rotatoria in comune di Pramaggiore;

– S.r. 11 - Sistemazione intersezioni con S.p. 22 -S.p. 29;

– adeguamento S.p. 251 tra svincolo A28 e nuova S.s. 14 nei comuni di Gruaro e Portogruaro.

Piano Triennale Regionale 2009-2011

Il Piano Triennale Regionale 2009/2011 prevede le seguenti opere (priorità):

– variante S.p. 58 e S.p. 54 tra Ceggia e Cessalto: in fase di progettazione;

– soluzione dei nodi viari lungo la S.r. 515 Noalese in comune di S.M. di Sala: rifinanzia intervento PTR 2006/2008, in fase di esecuzione;

– S.r. 14 adeguamento nuova viabilità via Vallenari a Mestre: in fase di esecuzione;

– raccordo nord Jesolo - Treviso mare 2° stralcio: in fase di progettazione;

– S.r. 11 adeguamenti nei comuni di Mira e Venezia: in fase di esecuzione;

– S.r. 74 “S. Michele al Tagliamento Bibione” - Adeguamenti viabilità di accesso al Polo turistico di Bibione: in fase di progettazione;

– adeguamento connessione tra S.p. 38 e 1° lotto 1° stralcio Var alla S.r. 515 in comune di Noale: in fase di progettazione.

A seguire la descrizione di alcune fra le principali opere attuate da Veneto Strade S.p.A. nella Provincia di Venezia.

PTR 2002-2004 Intervento n. 151 “Collegamento tra la SR 89 Treviso - Mare con il nodo di Jesolo”

Con un investimento di 13 milioni 592mila euro Veneto Strade S.p.A. ha realizzato la circonvallazione Nord di Jesolo. L'intervento si inserisce nel complesso delle opere di ammodernamento della viabilità del comune di Jesolo e si sviluppa dall'esistente rotatoria sulla SR 43 “Del Mare” per approdare, con la

realizzazione di un novo svincolo a rotatoria, sulla SP 42 “Jesolana” in prossimità della zona industriale.

L’opera consente di evitare il passaggio del traffico pesante al centro del paese, necessità che si è fatta sentire soprattutto da quando i flussi di traffico si sono intensificati a dismisura per la presenza della zona industriale a nord lungo la strada provinciale 42 e per l’aumento di turismo verso il Lido.

L’obiettivo che viene raggiunto con questa nuova circonvallazione è lo spostamento della corrente di traffico turistico e di quello indirizzato alle zone produttive e commerciali, decongestionando il centro di Jesolo e riducendo i tempi di percorrenza e l’impatto ambientale e acustico. Intercettando questa componente di traffico si è andati a migliorare il livello di servizio della circostante viabilità. Riducendo i tempi di percorrenza e rendendo più fluido il movimento veicolare si è contribuito inoltre a mettere in sicurezza le località abitative sia dal transito dei mezzi pesanti che dal traffico turistico di passaggio, riqualificando così le zone stesse.

Data la bellezza naturalistica della zona attraversata dall’infrastruttura, l’intervento si caratterizza per la spiccata sensibilità verso l’ambiente, mediante l’inserimento di mitigazioni ambientali, sottopassi faunistici, utilizzo di materiali eco compatibili, oltre alla presenza lungo tutta l’asta, di un impianto di trattamento delle acque di piattaforma.

Il primo lotto della circonvallazione inizia con l’innesto alla rotatoria “Frova” attraverso l’inserimento di un quarto braccio, più un collegamento a senso unico per il nuovo insediamento commerciale tra via Vecellio e la rotatoria, con uno spartitraffico con segnaletica orizzontale per garantire la sicurezza.

La circonvallazione poi prosegue con una curva di 890 metri di raggio, per proseguire dritto per 270 metri fino a raggiungere in curva il Canale VII Nuovo, che è stato superato con un ponte. A questo punto si arriva fino alla strada provinciale 42 in prossimità di via Roma Sinistra, dove è stata realizzata una rotatoria con predisposizione per viadotto che sarà realizzato con il secondo lotto.

Il secondo lotto, infatti, prevede il proseguimento della circonvallazione nord fino a Lido Est zona piazza Torino. Il collegamento tra i due stralci avverrà a livelli sfalsati mediante viadotto.

PTR 2002-2004 Intervento n. 135_2 “Soluzione degli incroci tra la SR 14 di Mestre e via Sandonà in comune di Venezia mediante intersezione a livelli sfalsati”

Via San Donà si presenta a due corsie con incrocio semaforico che collega l'area di Mestre-Carpenedo con la frazione di Favaro Veneto (dotata di percorsi pedonali per alcuni tratti) e via Martiri della Libertà (S.r. 14) che mette in comunicazione San Giuliano con il Terraglio.

La messa in sicurezza dell'incrocio tra la S.r. 14 - via Martiri della Libertà e la viabilità comunale è sempre stata una priorità nella programmazione della Regione in virtù del costante aumento di traffico dovuto alla presenza della tangenziale e del Terraglio a nord e dell'area industriale di Porto Marghera e Venezia a sud. Via San Donà risultava così non più idonea a sostenere i flussi di traffico, anche pesante ed era necessario smaltirlo in modo fluido e sicuro.

Per chi proveniva dalla S.r. 14 poi diventava rischiosa la svolta a sinistra, in quanto i veicoli dovevano rallentare proprio nella seconda corsia, intralciando coloro che dovevano proseguire dritti. Per non parlare poi di coloro che azzardavano persino l'inversione a U.

Il progetto di Veneto Strade S.p.A. ha previsto dunque la realizzazione di un incrocio a raso mediante rotatoria e un'intersezione a due livelli mediante sottopasso.

Con questa soluzione progettuale, del costo di 21 milioni 552mila euro, è stato possibile separare i flussi di traffico da e per i centri abitati di Carpenedo e Favaro Veneto con la direttrice Venezia-Treviso.

Il sottopasso garantisce infatti a via Martiri della Libertà una continuità di transito, separando il traffico verso Carpenedo e Favaro che a loro volta confluiscono sulla rotatoria.

Al posto del semaforo dunque è stata creata una rotatoria a quattro corsie (due per senso di marcia) con uno spartitraffico di 1 metro dove è posizionato un guardrail. Le bretelle sulla rotatoria sono in direzione Terraglio con una corsia di entrata, verso San Giuliano a due corsie (di cui una per il parcheggio scambiatore in modo da non interferire con la normale circolazione stradale), due corsie, una di entrata e l'altra di uscita per Mestre e due corsie di entrata e uscita in direzione Favaro.

All'interno della rotatoria e tra le corsie di entrata/uscita lungo via San Donà è previsto il passaggio della linea tranviaria.

Il sottopasso, in corrispondenza di via Martiri della Libertà all'incrocio con via San Donà, è di 21.90 metri di larghezza a quattro corsie, due banchine interne, uno spartitraffico e un marciapiede di servizio. L'altezza è di 5.10 metri per consentire il transito dei mezzi pesanti.

Inizialmente l'ipotesi progettuale prevedeva l'abbattimento di 103 alberi lungo il tracciato, ma modificando alcune soluzioni la Regione e Veneto Strade S.p.A. hanno ridotto il numero a 77 essenze arboree sacrificate (e 26 quindi salvate), a fronte di un nuovo rimboschimento dell'area. Saranno infatti più di 170 gli alberi piantumati ex novo che creeranno delle vere e proprie zone verdi e delle barriere naturali antismog.

Inoltre, poiché il tracciato presenta una sezione di progetto più larga dello stato di fatto, con conseguente avvicinamento della sede stradale verso le abitazioni, su richiesta di Veneto Strade S.p.A. sono stati previsti dei sistemi di pannelli fonoassorbenti nelle aree maggiormente esposte all'inquinamento acustico per 356 metri complessivi.

In questo modo l'inquinamento acustico sarà notevolmente ridotto per il maggior scorrimento del traffico e della percorrenza, l'eliminazione del semaforo, un tracciato in trincea e galleria che limita la trasmissione di vibrazioni e emissioni sonore e per l'inserimento di barriere fonoassorbenti.

PTR 2006-2008 Intervento n. 377 “Collegamento tra SS 14 e il casello autostradale di S.Stino di Livenza”

Un accesso al casello autostradale di San Stino di Livenza indipendente e lontano dai flussi di traffico urbano in attesa dello spostamento del casello e della realizzazione della terza corsia.

È quanto hanno richiesto ed ottenuto gli operatori economici che già si sono insediati o che dovranno farlo nella zona produttiva di ben 60 ettari in località Bivio Triestina. Nelle vicinanze tra l'altro sono state realizzate le opere di urbanizzazione per attrezzare un centro intermodale per lo scambio delle merci di circa 30 ettari e a due chilometri più a sud a Torre di Mosto è nata un'altra zona produttiva e agroindustriale.

I mezzi di trasporto per e da queste attività quindi, per immettersi sull'autostrada di San Stino, dovevano passare attraverso il centro del paese che, nel periodo estivo, già si sobbarca delle vetture dei turisti provenienti da Pordenone e Treviso, ma anche dall'Austria e dalla Germania, che si dirigono verso le località rivierasche. Il traffico però rilevato nei giorni feriali non interessati dai flussi turistici è calcolato in circa 20mila veicoli al giorno.

Il tratto tra il casello autostradale e la strada statale 14 Triestina, dopo la realizzazione del sottopasso ferroviario, si trova in costante situazione di saturazione e la strada provinciale 61 che collega sempre l'autostrada con la 14 ormai ha assunto le caratteristiche di strada urbana sia per la presenza del ponte sul canale Malgher, troppo stretto per contenere due mezzi pesanti in opposto senso di marcia, sia per la curva a raggio ridotto dopo 300 metri in corrispondenza di un incrocio con semaforo e sia per la presenza nel tratto successivo di numerose immissioni di strade urbane.

Così, il 21 febbraio 2003 Regione del Veneto, Provincia di Venezia, Anas, Veneto Strade S.p.A., Autovie Venete e Comune di San Stino di Livenza, rappresentato dall'allora Commissario Prefettizio, hanno infatti sottoscritto un accordo di programma per la realizzazione di un nuovo asse stradale bypassante il centro abitato di S. Stino di Livenza, per congiungere il casello dell'autostrada e la S.s.

14 “della Venezia Giulia” con un percorso parallelo al canale Malgher per una spesa complessiva di 21,5 milioni di euro.

Questa sorta di tangenziale, o passante, consentirà un rapido collegamento del nuovo casello autostradale con la Statale 14 da un lato, e il collegamento al centro cittadino e con la viabilità verso la Provincia di Treviso, dall’altro.

Il percorso si delinea a nord del canale Malgher avendo preferito evitare la realizzazione di un secondo manufatto (ne sarà realizzato uno sul Rio Fosson) e prevede una perimetrazione con essenze arboree per ridurre e mitigare l’impatto acustico e visivo.

Il collegamento al casello autostradale e a via Piancavallo (la Cadore-mare) avviene attraverso una rotatoria in corrispondenza di quella esistente ma con dimensioni più adeguate al traffico e converge anche su via Fosson verso il centro urbano di San Stino. Sono previste la sistemazione della viabilità secondaria e la realizzazione di due parcheggi al servizio del casello autostradale e delle attività vicine. Due bretelle in ingresso e uscita dalla rotatoria consentono da via Piancavallo di sottopassare la rampa del casello autostradale e la stessa via Piancavallo.

Il tracciato, prima di iniziare la rampa del sottopasso ferroviario, incontra il canale di macchina dell’idrovora di S.Osvaldo che verrà attraversato da un ponte, mentre l’interferenza con la linea ferroviaria Venezia-Trieste sarà risolta mediante un sottopasso. Successivamente incontrerà la statale 14 Triestina con una rotatoria con raggio dell’isola centrale pari a 30 metri e un anello formato da tre corsie da 3,75 metri di larghezza ciascuna.

PTR 2002-2004 Intervento 135_1 “Soluzione degli incroci tra la SR.14 bis e via Orlanda mediante intersezione a livelli sfalsati”

Un intervento che darà soluzione ad un grave problema di traffico quello che Veneto Strade S.p.A. ha programmato e sta realizzando tra la strada regionale 14 di Mestre e l’incrocio con via Orlanda per un importo di 13 milioni e mezzo.

L’opera si inserisce in un contesto urbano fortemente antropizzato con una viabilità problematica per i flussi veicolari di notevole portata e per la presenza di

un semaforo che causa lunghi incolonnamenti e disagi in termini di inquinamento acustico e ambientale.

La soluzione trovata dai progettisti della società è stata quella di realizzare una rotatoria a tre corsie di snodo tra la S.r. 14 e via Orlanda con una corsia di svolta a destra ed una a senso unico in trincea coperta che permetta il facile e diretto deflusso del traffico proveniente da Venezia verso Treviso. Il sottopasso che ha subito delle modifiche in corso d'opera con un allungamento della canna consentirà un agevole collegamento tra l'arteria via Martiri della Libertà e San Giuliano, l'allungamento della canna consentirà la modifica della viabilità di superficie con conseguente accesso al mercato ortofrutticolo.

I percorsi in galleria consistono in fori unici con carreggiata monodirezionale a causa degli spazi limitati a disposizione. Sono previsti interventi di mitigazione ambientale, come è nella filosofia di Veneto Strade S.p.A. orientata da sempre verso la salvaguardia della qualità della vita dei cittadini. Già comunque i tratti in trincea e in galleria consentono di contenere le vibrazioni e le emissioni sonore verso le zone laterali. Nello studio della viabilità di svincolo, pur nella limitatezza degli spazi, è contemplata una soluzione che offre l'opportunità di realizzare aree verdi complementari e nuovo arredo urbano. Inoltre saranno installate pannellature fonoassorbenti lungo le strutture laterali di accesso al sottopasso.

Problematica è la risoluzione delle interferenze, tra sottoservizi e la presenza di un fossato consortile che corre parallelo alla regionale 14 e che, là dove è prevista la sede stradale, deve essere tombinato. Inoltre l'area presenta l'impossibilità di ricavare spazi per la viabilità alternativa e per il cantiere, tanto da rendere complicato per Veneto Strade S.p.A. evitare di causare disagi al traffico e disturbo alle aree residenziali limitrofe.

PTR 2002-2004 Intervento n. 661S1L “Variante di Noale - 1° stralcio 1° lotto”

E' stata ultimata la prima parte dei lavori di realizzazione della variante di Noale e Scorzè alla S.R. 515 “Noalese” ovvero del by-pass che aggira il centro di Noale in corrispondenza al lato sud-est, attraversandone la zona industriale di via Pacinotti,

collegandosi con la S.P. 35 “Salzanese” per poi terminare in attraversamento sulla S.P. 38 “Mestrina”.

All’intersezione tra la S.R. 515 attuale e via Pacinotti è stata realizzata una prima rotatoria di medie dimensioni, 30 metri diametro interno, con un pista di by-pass a servizio della manovra di svolta in destra per chi, provenendo da sud lungo la S.R. 515, imbocca la nuova variante.

L’esistente via Pacinotti è stata integralmente adeguata al nuovo ruolo funzionale sia dal punto di vista strutturale e infrastrutturale sia dal punto di vista della conformazione dei flussi. Infatti i collegamenti agli insediamenti della zona industriale sono stati riorganizzati con la logica di consentire gli accessi e le uscite unicamente mediante svolta a destra, svolta obbligata anche dalla realizzazione di uno spartitraffico centrale previsto senza soluzione di continuità sino alla successiva rotatoria sulla S.P. 35 “Salzanese”. La corsia opposta si può raggiungere percorrendo le due rotatorie previste a ovest e est del tratto in questione senza attraversare le correnti di traffico in transito e pertanto in condizioni di sicurezza.

Allo stesso tempo sono stati realizzati lungo il medesimo tratto i percorsi ciclopedonali, coordinandoli con la viabilità afferente.

Superata dunque la zona industriale, la viabilità realizzata entra in Comune di Salzano e raggiunge la S.P. 35 “Salzanese” in un punto in cui ha trovato collocazione una rotatoria di medie dimensioni (65 metri diametro interno). La rotatoria è corredata da una pista ciclabile e da un sottopasso ciclopedonale sul lato est che consente l’attraversamento in sicurezza di ciclisti e pedoni che percorrono la S.P. 35 “Salzanese”.

Dalla rotatoria sulla S.P. 35 il nuovo tracciato attraversa ortogonalmente il fiume Marzenego con un ponte di luce 20 metri, rientra in Comune di Noale correndo in leggero rilevato sul piano campagna sino alla linea ferroviaria Venezia – Trento che viene scavalcata in viadotto mediante una struttura di impalcato mista in acciaio corten e calcestruzzo, realizzata su 16 campate per uno sviluppo complessivo di 474 metri, integralmente in curva e franco sul binario di 7 metri.

La rampa nord di accesso del viadotto è sostenuta per un tratto da terre rinforzate, onde ridurre l'occupazione delle aree destinate a funzioni produttive.

L'intersezione con la S.P. 38 "Mestrina" è stata realizzata con una rotatoria di diametro interno di 68 metri, in asse alla strada provinciale medesima. La realizzazione della rotatoria ha richiesto l'esecuzione di due ulteriori ponti di piccola luce sul Rio Draganziolo.

Inoltre è stato previsto l'allargamento della S.P. 38 per un consistente tratto.

Complessivamente il tracciato della variante ha uno sviluppo di 900 metri circa tra la rotatoria sulla S.R. 515 all'imbocco di Via Pacinotti e la rotatoria sulla S.P. 35 "Salzanese" (lungo questo tratto l'intervallo di velocità di progetto è 40 – 60 km/h) e di ulteriori 1980 metri circa da quest'ultima sino alla rotatoria sulla S.P. 38 "Mestrina"; lungo tale tratto la velocità di progetto è 60 – 100 km/h.

Le opere realizzate riguardano anche consistenti opere idrauliche per il conseguimento della continuità idraulica complessiva, attraversamenti interpoderali, opere di allontanamento delle acque superficiali, inserimento di barriere di sicurezza, segnaletica orizzontale e verticale, importanti opere di adeguamento dei servizi interferenti, impianti di illuminazione e sollevamento in sottopasso.

Provincia di Venezia

La tabella riepiloga sinteticamente il numero e la descrizione dell'intervento, l'importo di progetto dell'opera e lo stato dei lavori e riporta, nel caso degli interventi non ancora ultimati, il presunto anno di conclusione (dati aggiornati al mese di ottobre 2011).

NUM INT	DESCRIZIONE	STATO LAVORI	IMPORTO DI PROGETTO
059	Intersezione tra via Pasqualigo e SR. 14 bis nel Comune di Venezia	Concluso	€1.173.271,40
061	Nuovo assetto viario di S. Giuliano in Comune di Venezia	2014	€37.042.000,00
074	Intervento nel comune di Gruaro. Intersezione a rotatoria uscita A28	Concluso	€1.355.150,50

085	Adeguamento della SR 53 - III° stralcio dal km 102+600 al km 105+500	Concluso	€2.163.949,85
086	Adeguamento della SR 53 - IV° stralcio dal km 106+700 al km 113+000	Concluso	€1.866.175,47
098	"Lavori di sistemazione incrocio con la strada Comunale di Via Gaffarello al km 25+560"	Concluso	€922.715,55
124	Lavori di sistemazione dell'incrocio con la SP.38 in comune di Venezia	Concluso	€1.553.145,40
151	Collegamento Treviso - Mare con nodo di Jesolo	Concluso	€13.592.481,87
377	Collegamento tra SS 14 e il casello autostradale di S.Stino di Livenza (LD 9)	Concluso	€21.531.000,00
432	SR 11 Adeguamenti nei comuni di Mira e Venezia	2012	€2.500.000,00
066 1S1L	Variante di Noale - 1° stralcio 1° lotto	Concluso	€24.700.000,00
100_1	Progetto per l'eliminazione di curve pericolose al Km 5+150 ed al Km 9+000 nel comune di Cinto Caomaggiore - 1° stralcio	Concluso	€557.267,49
100_2	Progetto per l'eliminazione di curve pericolose al Km 5+150 ed al Km 9+000 nel comune di Cinto Caomaggiore - 2° stralcio	Concluso	€413.264,28
135_1	Soluzione degli incroci tra la SR.14 bis e via Orlanda mediante intersezione a livelli sfalsati	2011	€13.550.000,00
135_2	Soluzione degli incroci tra la SR.14 bis e via Sandonà mediante intersezione a livelli sfalsati	Concluso	€21.552.000,00
227_1	Rotatoria della Madonna Mora SR 515 S.Maria di Sala (LD 27-29)	Concluso	€1.449.525,63
227_2_429	Variante Tre Ponti SR 515 S.Maria di Sala (LD 27-29)	2012	€1.050.000,00
235_1	Lavori di realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra la SR245 "Castellana" e via Volta (SP37) in Comune di Scorzè (VE)	2011	€690.000,00
CPASS/1	Int.1 - "Variante Roncoduro SR11" - Int.4 "Collegamento Oriago - SR11"	2012	€31.080.000,00

CPASS/2	Int.8 Adeguamento SP36 / Int.8 bis Coll. Via Martiri-Via Capitano / Int. 9 Coll. Via Rossignago - Asseggiano	2012	€28.800.000,00
CPASS/6	Int.42 Circonvall. Sud di Quarto d'Altino / Int.43 Circonvall. Est di Quarto d'Altino	2013	€19.500.000,00
VE636	SP 39 – Realizzazione rotatoria compatta all'incrocio con via Spangaro e pista ciclabile fino all'incrocio con via Volta in comune di Scorzè.	Concluso	€988.200,00
VE637	SP 42 - Adeguamento sede viaria e realizzazione percorso ciclabile tra Eraclea e Ponte Crepaldo in comune di Eraclea	Concluso	€957.500,00
VE663	SP 74 - Sistemazione incrocio con via Bevazzana in comune di S.Michele al Tagliamento	2011	€1.100.000,00
TOTALE IMPORTO DI PROGETTO: €230.087.647,44			

2.2.6 Provincia di Verona

Piano Triennale Regionale 2002-2004

Per quanto riguarda il primo piano regionale, Veneto Strade S.p.A. ha completato le opere relative all'ammodernamento del collegamento tra la S.p. 10 "della Val D'Illasi" con la S.r. 11 "Padana Superiore". È stata completata la realizzazione del sovrappasso ferroviario sulla linea Mantova-Monselice per il collegamento della zona artigianale alla S.r. 10 "Padana inferiore" a Boschi S.Anna. L'intervento si è reso necessario in seguito all'analisi trasportistica e territoriale che ha preso in considerazione lo stato di fatto della viabilità e i recenti sviluppi relativi alla rete ferroviaria e si colloca tra il più ampio progetto di riqualificazione viaria realizzato mediante la costruzione del sovrappasso ferroviario con funzione di circonvallazione del lato nord del Comune di Boschi S.Anna e l'adeguamento della nuova viabilità prevista dal progetto per il collegamento della zona artigianale alla S.r. 10 "Padana Inferiore".

Sono completate anche le opere relative a:

- adeguamento del tratto di raccordo fra la nuova e la vecchia S.s. 434 in località Maccachiove in comune di Zevio;
- adeguamento della S.r. 11 nel collegamento con la tangenziale a nord di San Bonifacio, in corrispondenza del nuovo polo ospedaliero. L'intervento aveva come scopo di migliorare le condizioni di deflusso dei veicoli e le caratteristiche di sicurezza stradale in corrispondenza degli assi stradali costituiti da via Camporosolo, dalla Circonvallazione est e da via Fontanelle e da un nuovo asse stradale di progetto che chiude il quadrilatero attorno al futuro insediamento ospedaliero;
- lavori di sistemazione dello svincolo della S.r. 11 "Padana Superiore" in località "Quattro Strade", in comune di San Bonifacio;
- adeguamento in comune di Torri del Benaco in corrispondenza dell'attracco di Navigarda. Si tratta della riqualificazione di un primo tratto del lungo lago a ridosso della S.r. n. 249 "Gardesana Orientale", per la parte ricadente nel territorio del comune di Torri del Benaco, mediante la creazione di appositi percorsi pedonali per la messa in sicurezza dei pedoni e della realizzazione di appositi

spazi per la sosta e il parcheggio degli autoveicoli. Inoltre era importante ridurre la presenza di pedoni sulla strada regionale e garantire, soprattutto nel periodo estivo, appositi spazi riservati alla sosta e al parcheggio degli autoveicoli, per limitare l'incidentalità e nel contempo garantire maggiori condizioni di sicurezza.

Gli interventi in corso di esecuzione, sono:

- l'ammodernamento della S.p. 38 "Della Porcilana" con il collegamento con la S.r. 11;
- il nuovo collegamento con la viabilità del Basso Lago di Garda.

Piano Triennale Regionale 2006-2008

Sono state appaltate, con procedura di appalto integrato, le opere di variante alla S.r. 62 di Villafranca e Povegliano Veronese, le cui opere sono attualmente in corso di esecuzione, per un importo complessivo di progetto che sfiora i 29 milioni di euro. La finalità dell'opera è quella di diminuire il flusso di traffico, in principal modo quello pesante, che attraversa il centro abitato di Villafranca, che da parecchio tempo risulta essere congestionato con conseguenti lunghi e pericolosi incolonnamenti e inquinamento di tipo atmosferico ed acustico.

Sono state appaltate sulla base del progetto esecutivo, e consegnate, le opere di variante alla S.r. 10 in località San Vito in Comune di Legnago, che consentiranno di dirottare il traffico pesante, che attualmente attraversa la frazione, lungo il nuovo tragitto direttamente in prosecuzione con la circonvallazione di collegamento alla S.r. 434.

In data 4 agosto 2011 è stato sottoscritto il Protocollo d'intesa tra Regione Veneto, Provincia di Padova, Provincia di Verona e Veneto Strade S.p.A. per l'affidamento in concessione della progettazione e realizzazione della tratta, in nuova sede, tra Este (PD) e Legnago (VR), con gestione della tratta complessiva della nuova S.R. 10 compresa tra le strade statali S.S. 16 "Adriatica" e S.S. 434 "Transpolesana";

Appaltati anche i lavori di riqualificazione ed ammodernamento della S.s. 11, il completamento della tangenziale di Peschiera, tratto Rovizza-Casello di

Peschiera. Per questo intervento deve essere redatta la progettazione esecutiva a cura dell'impresa, trattandosi di appalto integrato.

È prossimo all'appalto l'intervento di realizzazione della circonvallazione di Ronco all'Adige.

Sono inoltre in corso di progettazione le seguenti opere:

- Mediana tratto da Porcilana a Isola della Scala. È stata redatta la progettazione preliminare;
- variante alla S.r. 10 tra Cerea e Sanguinetto. Si sta concludendo l'adeguamento dello studio di impatto ambientale;
- collegamento zona artigianale alla S.r. 10 in comune di Minerbe e sottopasso alla linea ferroviaria Monselice - Mantova..

Piano Triennale Regionale 2009-2011

Il Piano Triennale Regionale 2009/2011 prevede le seguenti opere (priorità):

- variante alla S.r. 62 “della Cisa” (Grezzanella) - 2 stralcio - da via Sant'Eurosia a sud di Villafranca: in fase di progettazione;
- completamento della tangenziale di Peschiera: 1° stralcio da Peschiera a Rovizza;
- variante alla S.r. 10 esterna agli abitati di Cerea – Sanguinetto: in fase di progettazione;
- riqualificazione S.p. 6 “dei Lessini” tra la tangenziale est di Verona e la località Quinto di Valpantena - 1° stralcio: in fase di progettazione.
- completamento ammodernamento collegamento tra la S.p. 10 Val d'Illasi e la S.r. 11: in fase di progettazione.

A seguire la descrizione di alcune fra le principali opere attuate da Veneto Strade S.p.A. nella Provincia di Verona.

PTR 2002-2004 Intervento n. 20 “Ammodernamento della SP.38 della Porcilana come nuova SR.11”

I primi due stralci funzionali sono stati realizzati e collegano la strada provinciale 20 dell'Adige e del Tartaro, in località Vago, con la strada provinciale 39 di San Lorenzo a sud di Castelletto di Belfiore per un'estensione di 7 chilometri. Ora si tratta di dare continuità a quella che diventerà la variante alla strada statale 11 “Padana Superiore” e che sarà inserita nel sistema delle complanari di Verona. La nuova “Porcilana”, una volta completata, si svilupperà per 15 chilometri tra la Complanare e l'autostrada Serenissima, nei pressi di San Martino Buon Albergo, sino alla rotatoria della provinciale 38 della nuova tangenziale di San Bonifacio, lambendo esternamente gli abitati di San Martino, Vago di Lavagno, Caldiero, Belfiore e San Bonifacio.

La strada statale 11 è l'asse portante delle comunicazioni viarie tra Verona e Vicenza ed è pertanto la strada più trafficata di tutta la provincia, nonostante la presenza dell'autostrada A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova. Rappresentando anche il collegamento con i paesi di San Bonifacio e San Martino Buon Albergo, nel tempo la circolazione veicolare è diventata sempre più insostenibile soprattutto per i residenti, costretti a sopportare il passaggio di migliaia di auto e mezzi pesanti al giorno.

La nuova Porcilana, in fase di completamento, è stata studiata per cercare di ovviare a queste problematiche, partendo dalla Complanare sud di Verona a San Martino Buon Albergo, dove sono previste due piste di innesto, di cui una passa sotto il cavalcavia della complanare sull'A4 per poi ricongiungersi con l'altra pista in fregio sempre all'autostrada fino a inserirsi sulla strada provinciale 38 Porcilana che sarà allargata. Qui ci saranno rotonde di svincolo all'altezza del Vago sulla provinciale 20 sul nuovo raccordo per Caldiero e una rotonda per Belfiore sulla strada provinciale 39. Da questo punto il progetto prevede di chiudere tutti gli accessi alla sede stradale esistente sostituendoli con rotatorie.

Il tracciato prosegue verso est attraversando il canale Dugale e poi il Masera (incontrando pure un gasdotto da spostare), per allungarsi a nord per circa 770 metri sino ad arrivare alla cascina Gumiero, da cui partono barriere antirumore. Si

allontana dal canale Masera proseguendo verso la strada provinciale 38 in corrispondenza della rotatoria sulla tangenziale di San Bonifacio che sarà realizzata dalla società Autostrade Serenissima.

Oltre ad attraversare i due fossi Smania e Camuzzoni con due tombini scatolari, durante il percorso si incrocia un altro gasdotto sotterraneo che andrà spostato. La nuova Porcilana si innesterà poi sulla tangenziale, oltrepassando la strada comunale Bassa con un sovrappasso, sostituendo il sottopasso Finsider sulla strada Palù con un impalcato con travi in cemento armato e realizzando una nuova rotatoria al posto dell'incrocio tra la tangenziale di San Bonifacio e la strada provinciale 7.

***PTR 2002-2004 e 2006-2008 e 2009-2011 Interventi n. 17, 241 e 436
“Tangenziale di Peschiera - I° Stralcio da Rovizza al casello di Peschiera”***

È stato aggiudicato l'appalto per il completamento della tangenziale di Peschiera e l'ammodernamento e la riqualificazione della strada regionale 11 “Padana Superiore”.

Si tratta di un'opera dell'importo a base d'asta di 16 milioni 124mila 804 euro che rappresenta la soluzione ai problemi di traffico e di inquinamento atmosferico e acustico in molti centri urbani e turistici della zona del Garda, diventando il naturale prolungamento del tratto già realizzato in territorio Bresciano che ha consentito di evitare a nord l'abitato di Ponte San Marco e quello di Lonato e di bypassare Desenzano. L'infrastruttura è attesa da molti anni, visto che il primo progetto risale agli anni '90, ma ora offrirà alle località turistiche notevoli benefici in termini di traffico e viabilità, perché diventerà una valida alternativa per i trasferimenti di media e lunga percorrenza. L'avvio dei lavori ha avuto inizio nell'autunno 2010.

La sede della strada regionale 11 in territorio veneto si snoda attualmente lungo la costa sud del lago di Garda. Provenendo da Sirmione, attraversa l'abitato di S. Benedetto di Lugana prima di innestarsi sulla tangenziale di Peschiera e prosegue verso est attraversando gli abitati di Cavalcaselle e Castelnuovo del Garda, dove incrocia la strada di collegamento con Affi verso nord, quindi entra nei Comuni di

Sona e Sommacampagna e prosegue, con un raccordo, verso il sistema tangenziale di Verona e verso il casello autostradale di Verona Nord.

A ridosso del lago negli anni sono sorte molte attività commerciali, residence, alberghi, ristoranti e strutture turistiche collegate direttamente alla strada, tanto da renderla non più compatibile con un'arteria a scorrimento veloce e di lunga-media percorrenza.

Per questo Veneto Strade S.p.A., nel redigere il progetto definitivo, (si tratta di un appalto integrato), ha optato per un tracciato alternativo, non potendo allargare la sede stradale della SR 11 per la presenza di alberature su ambo i lati e soprattutto per i numerosi accessi alle attività.

Questo primo stralcio parte dal Comune di Peschiera in località Rovizza (tratto in nuova sede), dove è già stato realizzato lo svincolo di collegamento da parte degli enti bresciani, fino alla tangenziale di Peschiera per 3,1 chilometri. Da questo punto, dopo l'innesto con la S.r. 11, è previsto l'ammodernamento della tangenziale con l'eliminazione degli attraversamenti a raso e la messa in sicurezza degli accessi fino al casello autostradale di Peschiera.

La variante, dopo Rovizza, si mantiene in fregio alla ferrovia Milano-Venezia fino allo svincolo "Bella Italia" a Peschiera, all'innesto con la tangenziale.

Sono previsti due sottopassi carrabili a Cascina Marcazzan e su via S. Cristina.

Da qui il tracciato entra nella delicata zona, dal punto di vista geologico, del laghetto di Frassino. Allo svincolo Bella Italia viene costruito un viadotto che sovrappassa la strada e la linea ferroviaria, un manufatto a 4 campate che consente, con uno svincolo, di collegare il tratto nuovo di tangenziale a quello esistente, connettendosi alla viabilità interna di S. Benedetto e Peschiera. Il sottopasso ferroviario inoltre sarà prolungato in direzione Milano di 60 metri. Lo svincolo di Bell'Italia comprende pure una rotatoria per il collegamento alla strada regionale 11.

L'intervento, di poco più di tre chilometri, termina infine con l'innesto sulla attuale tangenziale di Peschiera, su cui si prevede un adeguamento delle piste di ingresso e uscita dello svincolo per Ponti sul Mincio e la realizzazione dello svincolo in località Porto Vecchio con un sottopasso e l'eliminazione delle

immissioni ed uscite a sinistra e degli accessi sulla S.r. 11 in prossimità del ponte sul Mincio con strade di servizio. Il tempo previsto è fissato in 720 giorni.

PTR 2006-2008 Intervento n. 239_2 “Mediana: I° stralcio circonvallazione Ronco all' Adige”

Trentamila veicoli al giorno. Questa la media del transito che nel semestre critico di apertura dei parchi tematici (Gardaland e Caneva World) del Basso Lago paralizza il traffico nei comuni di Lazise e Castelnuovo del Garda. Per questo la Regione, tramite Veneto Strade S.p.A., ha progettato una viabilità alternativa di attraversamento est-ovest unendo il Basso lago con la S.r. 450, una soluzione che troverà completezza con la costruzione del nuovo casello autostradale di Castelnuovo del Garda lungo la A4 Serenissima che, con quello di Affi lungo la A22 Autobrennero, permetterà un collegamento privilegiato e diretto con i flussi turistici in arrivo da tutte le direzioni.

Il progetto è diviso in tre stralci. Il primo per la realizzazione di un collegamento, con svincolo a livelli sfalsati, tra via Derna e la viabilità principale locale rappresentata dalla S.r. 450, con risoluzione dell'intersezione tra il collegamento e la S.p. 30 Cavalcaselle-Colà di Lazise attraverso una rotatoria e un sovrappasso sulla S.r. 450. Inoltre sarà riqualificata l'intersezione tra la S.p. 30 e la strada comunale Oregolo, subito a sud rispetto all'incrocio con via Derna, il cui tratto finale sarà allargato. Per agevolare l'ingresso ad alcuni esercizi commerciali limitrofi, sarà realizzata una contro strada in corrispondenza della nuova rotatoria tra via Derna e la S.p. 30, sopprimendo perciò gli attuali accessi diretti su via Belvedere.

Il secondo prevede invece il potenziamento e allargamento della sezione stradale di via Derna nel tratto che collega la località Derna alla S.p. 30 Cavalcaselle-Colà di Lazise. Il terzo stralcio infine una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra la S.r. 249 e la parte occidentale di via Derna

PTR 2002-2004 e 2006-2008 Interventi 47,49,153 e 238 “Variante di Villafranca e Povegliano Veronese (Grezzanella I° stralcio)”

Una soluzione che consentirà di deviare il flusso di traffico, soprattutto pesante, dal centro abitato di Villafranca che da un decennio è stato fonte di pericolosi rallentamenti e di inquinamento acustico e atmosferico. Una alternativa all’attuale tracciato della strada regionale 62, divenuta inadeguata a sostenere le mutate esigenze di traffico e la crescita urbanistica di Villafranca e di Povegliano Veronese, che ha portato a trovare un accordo tra Veneto Strade S.p.A., Provincia di Verona e le due amministrazioni comunali interessate. Si tratta di una nuova strada in trincea del costo di 28milioni 950mila euro.

L’area di intervento a sud di Verona rappresenta un importante crocevia tra la regionale 62 della Cisa e le provinciali 24 del Serraglio, 26 “Morenica”, 52 del Molinetto e 53 delle Salette, che confluiscono tutte su Villafranca, costretta a subire giornalmente flussi di traffico che arrivano a punte di 60.000 veicoli. Più che parlare di strade extraurbane quindi, sarebbe più corretto definirle “traverse” interne, caratterizzate da un notevole sviluppo urbanistico oltre che dalla presenza di zone produttive collegate alla viabilità autostradale della A4, della A22 e all’aeroporto “Catullo” attraverso la tangenziale sud di Verona.

Risale però agli anni '90 il progetto di variante della Cisa, denominato “Grezzanella” e redatto dal Comune di Villafranca, che partiva da Dossobuono per arrivare a Castiglione Mantovano e consentendo il collegamento al casello autostradale di Nogarole Rocca sulla A22. Un tracciato che è risultato troppo oneroso e poco fattibile a medio periodo. Nel frattempo l’amministrazione ha dovuto far fronte ad una situazione di emergenza ed ha provveduto a realizzare dei collegamenti viari atti a migliorare anche solo parzialmente la viabilità intercomunale e delle attività produttive, attraverso le bretelle tra la Cisa e la provinciale 26 per Sommacampagna e tra questa e la 24 per Valeggio, oltre all’allargamento e sistemazione in via Postumia e via I Maggio-Zai con svincoli a rotatoria. Questi interventi però riguardano il quadrante nord-ovest, da collegare con quello sud-est, al confine con i Comuni di Povegliano e Mozzecane

attraversati sempre dalla regionale 62 verso Mantova e le provinciali 52 per Castel d’Azzano, 24 per Vigasio/ Isola della Scala e 53 per Nogarole Rocca.

La soluzione adottata è quella di realizzare una strada ex novo di 6,5 chilometri che inizierà allo svincolo previsto per il collegamento al km 212 della regionale 62 sul lato Verona, in corrispondenza dello svincolo di Dossobuono, da dove ha inizio la tangenziale di Verona. Attualmente lo svincolo è a rotatoria ma è previsto un sottopasso per la pista principale per dare maggiore sicurezza ad un incrocio molto trafficato.

Da qui poi il percorso procede in trincea verso la ferrovia Verona-Mantova, superata con un sottopasso, per arrivare allo svincolo di Povegliano, dove sarà collegata alla strada comunale Povegliano-Dossobuono e alla provinciale 52 Del Molinetto per Castel d’Azzano attraverso una rotatoria a raso. La strada procede poi dritta a monte del canale irriguo fino allo svincolo, che diventerà rotatoria, della zona industriale di Villafranca. Da qui è prevista la bretella di via Cascina Verde che, superando la ferrovia con l’eliminazione del passaggio a livello, collega la nuova Cisa con Villafranca sulla rotatoria realizzata dal Comune e arriva sino a via Eurosia dove sono previste barriere fonoassorbenti a causa della vicinanza delle abitazioni. Saranno eliminati poi altri due passaggi a livello sostituiti da sottopassi sulla strada comunale di Le Ché e dell’Alpo.

PTR 2006-2008 Intervento n. 240S1 “Variante Legnago – San Vito”

L’intervento, inserito come prioritario nel Piano Triennale della Regione 2006/2008, è una porzione stralcio del progetto generale della nuova S.r. 10 da Palugana in provincia di Padova alla località Orti in provincia di Verona, inseriti invece nel Piano Triennale 2002-2004. L’obiettivo del progetto è quello di separare la molteplicità di accessi a fondi agricoli e proprietà private della S.r. 10, conseguenti all’urbanizzazione sviluppata a ridosso negli ultimi anni e quindi garantire maggiore sicurezza all’infrastruttura. Con la nuova viabilità sparisce la commistione con il traffico locale, che continuerà ad utilizzare la strada regionale 10. Il tracciato si sviluppa interamente nell’ambito del territorio comunale di Legnago (Vr) a sud del tratto di S.r. 10 esistente che attraversa il centro abitato di

S. Vito. Si estende per 2,5 chilometri, inizia all'intersezione tra la S.r. 10 e la bretella di collegamento con la S.s. 434 Transpolesana, sempre in comune di Legnago per terminare là dove la S.r. 10 interseca il sedime dismesso della linea ferroviaria Legnago-Treviso, a 300 metri a est dell'incrocio con via Cavalcanti e via Pasubio.

Nel dettaglio si prevede la realizzazione di una rotatoria nell'attuale intersezione tra la S.r. 10 e la S.s. 434 Transpolesana per poi svilupparsi verso nord est con un andamento quasi parallelo alla S.r. 10 posta più a nord ad una distanza di 250 metri, fino ad un'altra rotatoria ex novo per il collegamento con via Sabbioni e via Salgari (viabilità locale). In questo tratto il tracciato interferisce con via Gattina e via Fosse Ardeatine, verso le quali, su richiesta del Comune di Legnago, vengono realizzati due sottopassi (uno carrabile per via Gattina e uno ciclopedonale per via Fosse Ardeatine). Utilizzando poi il sedime dismesso della linea ferroviaria Legnago-Treviso, la nuova strada di raccorda, tramite una rotatoria, con la futura viabilità della S.p. 500 di Minerbe. Dopo 2,5 chilometri, il percorso si ricollega alla S.r. 10.

Provincia di Verona

La tabella riepiloga sinteticamente il numero e la descrizione dell'intervento, l'importo di progetto dell'opera e lo stato dei lavori e riporta, nel caso degli interventi non ancora ultimati, il presunto anno di conclusione (dati aggiornati al mese di ottobre 2011).

NUM INT	DESCRIZIONE	STATO LAVORI	IMPORTO DI PROGETTO
128	Nuovo collegamento con viabilità basso Lago di Garda	2012	€7.300.000,00
160	Adeguamento in sede del tratto di raccordo fra nuova e vecchia SR.434 in località Maccachiove in comune di Zevio (VR)	Concluso	€1.012.560,07

183	Adeguamento in sede tra i km 60+500 e 61+500 in Comune di Torri del Benaco in corrispondenza dell'attracco di Navigarda	Concluso	€1.287.253,91
017_241_436	"Riqualificazione e ammodernamento SR.11 ""Padana Superiore"" - Completamento tangenziale di Peschiera - I° Stralcio Rovizza - Casello di Peschiera"	2013	€25.500.000,00
020_2_2	Ammodernamento della SP.38 della Porcilana come nuova SR.11 - 2° stralcio	2012	€9.690.000,00
047_049_153_238	I Lotto - 1° Stralcio - Variante di Villafranca e Povegliano Veronese (Grezzanella)	2011	€28.950.000,00
159_1	Collegamento tra SR.11 e Tangenziale a Nord di S.Bonifacio, in corrispondenza del Nuovo Polo Ospedaliero - 1° lotto	Concluso	€1.979.624,00
159_2	Lavori di sistemazione dello svincolo al km 325+134 della SR11 loc. "Quattro Strade" nel comune di S.Bonifacio	Concluso	€1.780.000,00
182_1	Ammodernamento del collegamento tra la S.P. 10 della Val d'Illasi con la SR. 11 nel tratto ricompreso nel territorio comunale di Illasi fino al confine del comune di Tregnago	Concluso	€1.053.836,30
239_2	Mediana: I° stralcio circonvallazione Ronco all' Adige	2012	€4.000.000,00
240_1	SR 10 variante tratto Legnago-S.Vito	2011	€12.000.000,00
335_1 e 2	Realizzazione sovrappasso ferroviario linea ferroviaria comune di Boschi S. Anna linea ferroviaria Monselice-Mantova (LD 23/23-2)	Concluso	€2.820.056,59
IMPORTO TOTALE DI PROGETTO: €97.373.330,87			

2.2.7 Provincia di Vicenza

La Provincia di Vicenza provvede direttamente alla gestione delle proprie risorse attraverso la società Vi.Abilità S.p.A.

Provincia di Vicenza

NUM INT	DESCRIZIONE	STATO LAVORI	IMPORTO DI PROGETTO
119_1	Intervento di potenziamento dell'asse della SR.11 Padana Superiore. Rotatoria in Comune di Altavilla.	Concluso	€515.000,00

2.3 Le Opere Complementari al Passante di Mestre

Per opere complementari al passante si intende un insieme di interventi, di natura essenzialmente locale, che trovano la loro ragione strategica sia per gli effetti locali, che per quelli prodotti sul sistema complessivo della mobilità, e della accessibilità in genere, nell'area sottesa dal Passante di Mestre, tenendo conto dell'insieme di interventi a carico di diversi soggetti che tendono a trasformare radicalmente le reti di trasporto di questa porzione di regione.

La Regione del Veneto, le Province di Venezia e di Treviso, i Comuni di Venezia, Mira, Dolo, Pianiga, Mirano, Spinea, Salzano, Martellago, Scorzè, Zero Branco, Mogliano, Marcon, Quarto d'Altino, Casale sul Sile, Preganziol, Casier e Treviso, costituiscono il concerto di amministrazioni che devono governare le nuove decisioni. Un nuovo soggetto è stato nel frattempo costituito: Veneto Strade S.p.A., strumento degli enti, per la progettazione e realizzazione delle opere dei programmi viari regionali, con l'obiettivo di semplificazione e razionalizzazione del sistema di gestione delle infrastrutture.

Nell'area centrale del Veneto, compresa tra le città di Venezia, con la sua moderna estensione nella terraferma di Mestre, di Padova e di Treviso, si è sviluppato un sistema insediativo, produttivo e residenziale, diffuso nel territorio con enorme espansione della domanda di mobilità, non seguita da analogo sviluppo del sistema infrastrutturale. L'area è altresì interessata da rilevanti fenomeni di mobilità di transito di media e lunga percorrenza. La spinta degli spostamenti è causa di fenomeni di sistematica congestione sugli assi principali utilizzati da flussi promiscui per tipologia di mezzi e per origine e destinazione, correlati ad un alto tasso di sinistrosità lungo le diverse arterie.

La situazione di partenza era quindi, di per sé, assolutamente insoddisfacente sotto l'aspetto del livello di servizio stradale e della sicurezza della circolazione, nonché per gli effetti inquinanti dovuti al traffico, accentuati dai fenomeni di congestione.

Lo scenario del sistema infrastrutturale dell'area centrale del Veneto ha previsto quindi una radicale trasformazione connessa alla realizzazione del tratto di autostrada "Passante di Mestre" tra l'autostrada A4 in corrispondenza dello

storico casello di Dolo e la stessa A4 in corrispondenza del dismesso casello di Quarto d'Altino, con raccordo intermedio sull'autostrada A27, in corrispondenza di Mogliano Veneto. La nuova arteria attraversa aree delle province di Venezia e di Treviso e, in questa porzione di territorio, prevede sei nodi di scambio con la rete ordinaria: il primo nei pressi di Dolo e Mirano, il secondo tra Spinea e Mirano in località Crea, il terzo a nord di Martellago, il quarto a Preganziol nei pressi di Casale sul Sile, il quinto in collegamento con la nuova barriera di Mogliano, il sesto in corrispondenza della nuova barriera a Quarto d'Altino.

L'accessibilità di questa arteria e delle opere correlate è fondamentale per la efficacia del nuovo sistema della mobilità dell'area, dovendo in particolare assolvere alla funzione di drenaggio dei flussi attualmente transitanti lungo la autostrada A4 ma anche quelli dispersi lungo la rete stradale ordinaria.

Lo scenario programmato ha previsto quindi di accompagnare la realizzazione del Passante di Mestre con una serie di interventi complementari sulla rete ordinaria, con l'obiettivo generale di migliorare il livello di servizio della rete stradale, eliminare le situazioni di pericolo e l'aggravamento degli effetti inquinanti dovuti al traffico congestionato.

La pianificazione conseguente ha individuato una strategia di ordinamento dei flussi lungo la rete stradale opportunamente ricalibrata, o di nuova realizzazione, al fine di separare i flussi di transito e quelli pesanti da quelli prettamente locali.

Lo scenario generale della mobilità dell'area comprende, oltre agli interventi infrastrutturali sulla rete stradale diretti al traffico su gomma, anche interventi sul sistema di trasporto pubblico con il potenziamento del sistema ferroviario, in particolare con il piano del S.F.M.R. (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) e con un sistema di interscambio modale tramite stazioni e parcheggi scambiatori.

L'esigenza fondamentale posta dal Piano di "Opere Complementari al Passante di Mestre", è quella di procedere al completamento del disegno strategico, attraverso una serie di opere che di fatto si integrano funzionalmente e talvolta anche sotto l'aspetto infrastrutturale, con altre opere in programma e/o in corso di esecuzione,

al fine di favorire il collegamento delle aree poste nella fascia di territorio tra Treviso e Mestre.

Per quanto attiene al processo decisionale, nel 2001 il Governo vara la Legge Obiettivo (L. n° 443 del 21/12/2001) che stabilisce la individuazione di infrastrutture pubbliche di preminente interesse nazionale, per le quali prevede una procedura di approvazione e realizzazione semplificativa rispetto a quella stabilita dalle normative vigenti in materia di opere pubbliche.

Lo stesso giorno, il 21 dicembre 2001, viene costituita la società, denominata “Veneto Strade S.p.A.” autorizzata dalla Giunta Regionale ai sensi del D.L.vo n. 112/98 e del relativo D.P.C.M. in data 21.02.2000, e delle L.R. 13.04.2001, n. 11 e L.R. n. 29/2001. Si tratta di una società di capitali a prevalente partecipazione pubblica che ha ad oggetto la progettazione, l’esecuzione, la manutenzione, la gestione e la vigilanza di reti stradali.

Il Cipe con propria delibera, ancora del 21 dicembre 2001, approva ai sensi della L.443/2001 il primo programma delle infrastrutture pubbliche che ricomprende tra le opere strategiche il Passante di Mestre.

La Regione del Veneto promulga pochi giorni dopo la L.r. 17 gennaio 2002 n° 2. che all’Art. 22 comma 1 lett. b) stabilisce che: “La Regione del Veneto concorre al potenziamento delle reti infrastrutturali attraverso il finanziamento, da assegnare alla società costituita, degli interventi di realizzazione delle opere viarie complementari al passante” e individua una prima consistente quota di finanziamento con fondi regionali.

Tra la Regione e Veneto Strade S.p.A. viene stipulata in data 20 dicembre 2002 la concessione che regola i reciproci rapporti, nel cui oggetto tra l’altro figurano la realizzazione delle opere viarie complementari al Passante di Mestre, come indicato nella L.R. n° 2/2002;

È il 19 marzo 2003 quando il Presidente del Consiglio dei Ministri con ordinanza n. 3273 nomina il Commissario Delegato per l’Emergenza Socio-Economica-Ambientale della viabilità di Mestre, indicando nel Passante autostradale l’opera da realizzare.

Con la Intesa Generale Quadro del 24 ottobre 2003, prevista dall'art. 1 comma 1 della L. 443/2001 come modificato dalla L. 166/2002, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la Regione del Veneto convengono che le infrastrutture a rete interessanti il territorio veneto comprese nel programma approvato dal Cipe il 21 dicembre 2001 rivestono il carattere di preminente interesse nazionale previsto dalla norma, e tra queste viene indicato il "Passante di Mestre e opere correlate".

Il 27 agosto 2004 viene sottoscritto il protocollo d'intesa tra la Regione del Veneto, il Commissario Governativo per le Opere Strategiche del Triveneto, la Provincia di Treviso, la Provincia di Venezia, il Comune di Casale Sul Sile, il Comune di Marcon, il Comune di Martellago, il Comune di Mira, il Comune di Mirano, il Comune di Mogliano Veneto, il Comune di Pianiga, il Comune di Preganziol, il Comune di Quarto d'Altino, il Comune di Salzano, il Comune di Scorzè, il Comune di Spinea ed il Comune di Zero Branco, relativo alla definizione delle opere complementari del Passante di Mestre nonché alla definizione, nell'ambito del complesso delle opere, delle priorità. Le parti davano atto che per le opere prioritarie la società Veneto Strade S.p.A. avrebbe avviato la procedura della progettazione preliminare.

Nel frattempo il Commissario Straordinario procede all'appalto di progettazione e costruzione del Passante: il 03 settembre 2004 ne viene approvato in Conferenza di Servizi il progetto definitivo e l'opera suddivisa in lotti viene avviata alla realizzazione.

Con Delibera n° 1556 del 28 giugno 2005 : "Autostrada A4 - Passante autostradale di Mestre, Opere Complementari" (Burv n° 71 del 26/07/2005) la Giunta regionale del Veneto approva l'elenco delle opere prioritarie complementari al Passante di Mestre individuate nel protocollo d'Intesa sottoscritto il 27 agosto 2004, anche al fine della assegnazione finanziaria della quota dei fondi statali pattuiti. Da questo momento si può attivare operativamente Veneto Strade S.p.A..

Il Protocollo d'Intesa dell'agosto 2004 tra la Regione del Veneto, il Commissario Governativo per le Opere Strategiche del Triveneto, la Provincia di Treviso, la

Provincia di Venezia, ed i Comuni territorialmente interessati dall'asse autostradale, ha individuato complessivamente 36 titoli di interventi, 24 in Provincia di Venezia e 12 in Provincia di Treviso, suddivisi in 2 fasce di priorità: fascia A per gli interventi accettati, ritenuti congrui e finanziati (14 in Provincia di Venezia e 8 in Provincia di Treviso, in tutto quindi 22 interventi), fascia B per gli altri 14 interventi non finanziati e da definire progettualmente.

Nel corso della successiva operatività alcuni degli interventi in fascia A sono entrati a far parte delle opere direttamente a carico del Passante di Mestre, alcuni altri sono posti a carico delle Province, altri infine, non più sostenuti dall'interesse e dalle motivazioni iniziali, coinvolti in scelte di scenario più ampie, non hanno avuto seguito, altri interventi invece sono stati assunti nella fase progettuale.

Veneto Strade S.p.A. è stata quindi attivata per procedere agli interventi, che complessivamente sono stati individuati con 16 opere (10 in Provincia di Venezia e 6 in Provincia di Treviso).

Complessivamente le 16 Opere Complementari al Passante di Mestre, il cui soggetto attuatore è Veneto Strade S.p.A., comportano la realizzazione di oltre 35 Km di strade ordinarie, a due corsie (una per senso di marcia) con caratteristiche di strade extraurbane locali o secondarie. Affiancati ai nuovi tragitti, o talora su sede propria comunque correlata all'intervento stradale, gli interventi prevedono anche la realizzazione di oltre 23 Km di percorsi ciclabili. Per il superamento di corsi d'acqua o strade sono previsti 31 ponti di diversa dimensione. Per il raccordo con la rete stradale esistente lungo le opere complementari sono previste complessivamente 45 rotatorie. Per opere di mitigazione e arredo a verde di aree limitrofe, sono complessivamente previste aree limitrofe appositamente individuate e trattate, con la piantumazione di quasi 2.500 alberature di alto e medio fusto.

Le Opere Complementari al Passante di Mestre, trattate da Veneto Strade S.p.A., rientrano nella ordinaria programmazione regionale, con finanziamento a carico della Regione del Veneto assistito per quota parte da contributo statale.

Non beneficiano quindi delle procedure accelerate, utilizzate per la realizzazione del Passante di Mestre, previste per le opere strategiche.

L'iter approvativo si sviluppa secondo le procedure ordinarie delle opere pubbliche, in relazione ai sistemi di affidamento, alla sequenza dei livelli progettuali, alle conformità urbanistiche, alle valutazioni ambientali, alla pubblicità dei procedimenti, alle modalità di ottenimento dei pareri necessari ai fini della approvazione.

In tale maniera l'apporto partecipativo dei diversi soggetti, pubblici e privati, è stato determinante sugli esiti progressivamente raggiunti.

Complessivamente si sono rese necessarie e sono state attivate 32 conferenze di servizi su progetti preliminari, su progetti definitivi e per varianti urbanistiche, con previsione della necessità di ulteriori conferenze per il completamento del procedimento di alcuni interventi.

Le procedure hanno seguito la tempistica dettata in fase di programmazione, rispettando di volta in volta le scadenze prospettate nelle diverse fasi di progettazione ed approvazione, preliminari e definitive, urbanistiche ed ambientali, risentendo peraltro variamente della condivisione dei diversi soggetti non sempre scontata ed immediata, in modo da produrre nel corso delle attività uno sgranamento temporale dei diversi procedimenti.

Nel 2006 si sono sviluppate le procedure di affidamento e di redazione, di tutte le progettazioni preliminari, tramite continue consultazioni con le Province ed i Comuni interessati da ciascun intervento, in qualche caso coinvolgendo, per competenza territoriale, Comuni non partecipanti all'accordo del 2004, pervenendo gradualmente alla migliore definizione, possibilmente condivisa, dei tracciati. È stato così possibile concludere la progettazione preliminare per complessivi quattordici interventi i cui progetti preliminari sono stati portati alle rispettive Conferenze di Servizi nel corso del 2007. Durante il 2007 sono state inoltre perfezionate alcune necessarie varianti urbanistiche mediante accordi di programma. Si è quindi proceduto alla attivazione dei progetti definitivi degli interventi per i quali più velocemente, e con maggiore condivisione, si erano ottenuti pareri favorevoli, rinviando la progettazione definitiva delle opere che apparivano di contenuto più controverso. Durante il 2008, pur rimanendo non risolti alcuni vincoli derivati da scelte di scenario principale ancora non definite e

che condizionano alcuni tracciati, essendo comunque raggiunta un'intesa sulle soluzioni adottate, per dieci interventi sono state attivate le progettazioni definitive. Gli esiti e tempistiche di completamento dei progetti e di avvio delle procedure di approvazione, sono state condizionate da scelte di scenario ed anche dalle modifiche normative nel frattempo intervenute, che intercettano in varia misura i diversi procedimenti attivati. Nel 2008 sono stati redatti ed è stata ottenuta la approvazione dei progetti definitivi dei primi otto interventi. Durante la prima parte del 2009, sono stati conclusi, validati ed approvati i progetti definitivi per l'appalto integrato degli otto interventi. Per tutti questi, per singolo intervento ovvero anche con accorpamento di più interventi in un procedimento, sono state quindi progressivamente attivate le procedure di gara di affidamento della progettazione esecutiva e di esecuzione dei lavori, (cosiddetto appalto integrato), la prima a febbraio 2009, l'ultima a novembre 2009. Durante il 2010 sono stati conclusi i procedimenti di affidamento con la stipula dei relativi contratti. A questi ha fatto seguito la consegna della attività di progettazione esecutiva.

Per tutti gli interventi si è adottato un approccio progettuale che nella sua articolazione e progressività ha affrontato diversi aspetti connessi ed interferenti, valutandone gli impatti e proponendone soluzioni. L'esito progettuale raggiunto si fa quindi carico di una complessità di elementi che, essendo per lo più già emersi in fase di progettazione preliminare, maggiormente sviluppati in fase di progettazione definitiva ove eseguita, si è voluto ricomporre in soluzioni coordinate e non come mera sovrapposizione sequenziale di elementi tra loro indifferenti. Diversi aspetti sono stati affrontati in relazioni settoriali: ciascun aspetto è stato considerato nella riflessione progettuale, proponendo e subendo, l'apporto di diverse conoscenze e specializzazioni coinvolte.

Partendo dalla consapevolezza che la progettazione non è finalizzata alla mera giustapposizione di un nuovo oggetto fisico nel territorio, si è lavorato sulle opportunità di modifica dell'ambiente, sia intervenendo nel limitato corridoio di interstizi, sia inserendo componenti non strettamente connesse con la funzione del nuovo tragitto stradale ma ritenute qualificanti per migliorarne le condizioni

naturalistiche, paesaggistiche e di fruizione visiva, arricchendo il territorio di potenzialità di fruizione fisica, aprendo nuove prospettive, inserendo nuovi percorsi per l'utenza leggera.

La progettazione dei tratti di strada è quindi andata oltre alla mera sovrapposizione di nuove porzioni di infrastruttura, cercando un confronto con il contesto e svelando, sin dai primi approcci della progettazione preliminare, i riferimenti paesaggistici e ambientali, le necessità di riorganizzazione del sistema idraulico e delle reti dei servizi interferiti.

NUM. INT	DESCRIZIONE	IMPORTO DI PROGETTO	STATO INTERVENTO
CPASS/1	INT 1 "Variante di Roncoduro" e INT 4 "Collegamento Oriago S.R.11"	31.080.000,00	In esecuzione
CPASS/2	INT 8 "Adeguamento SP 36 da Fossa a Rossignago", INT 9 "Collegamento Rossignago Asseggiano" INT 8bis "Collegamento Via Martiri-Via Capitanio"	28.800.000,00	In esecuzione
CPASS/4	INT 35 "Collegamento SP 63 e SP 67 a Casale sul Sile"	23.570.000,00	In esecuzione
CPASS/6	INT 41 "Circonvallazione est di Quarto d'Altino" e INT 41/43 "completamento circonvallazione e collegamento con SP 67"	19.500.000,00	In esecuzione
CPASS/3	INT 31 "Terraglio Est"- 1 stralcio	23.000.000,00	Progettazione
	INT 31 "Terraglio Est"- 2 stralcio	28.300.000,00	Progettazione

CPASS/5	INT 12 “Variante di Salzano” e INT 13 “Variante di Robegano”	15.400.000,00	Progettazione
CPASS/7	INT 25 “Attraversamento Zero Branco”	12.900.000,00	Progettazione
CPASS/8	INT 29 “Variante Nord di Mogliano Veneto”	14.000.000,00	Progettazione
CPASS/9	INT 22 “Bypass Marocco”	6.000.000,00	Progettazione
CPASS/10	INT 19 “Collegamento SR 515 con SP 84 a nord di Scorzè”	5.000.000,00	Progettazione
CPASS/12	INT 27 “Variante di Sambughè”	4.500.000,00	Progettazione

2.4 Le Opere Complementari all'Autostrada A28 "Sacile – Conegliano"

Il territorio della provincia di Treviso nell'ambito pedemontano ad est di Conegliano sino al confine regionale è caratterizzato dall'edificazione pressoché continua lungo i fronti stradali, da una rilevante presenza di zone industriali - artigianali sparse ovunque, dal proliferare di zone commerciali e ricettive.

Il traffico leggero e il trasporto su gomma, hanno comportato una concentrazione di incidenti, maggiore nelle aree urbane caratterizzate dalla frammentazione degli accessi ed ai continui attraversamenti dei flussi di traffico, e più elevata dove maggiormente il traffico risente dei picchi delle ore di punta riconducibili alle attività produttive e commerciali.

La situazione insoddisfacente sotto l'aspetto del livello di servizio stradale e della sicurezza della circolazione e della qualità dell'ambiente, ha imposto importanti decisioni di riassetto della viabilità. Lo scenario del sistema infrastrutturale della mobilità su gomma dell'area ha previsto quindi una radicale trasformazione connessa alla realizzazione del tratto di autostrada A28 tra Sacile e Conegliano.

La realizzazione del prolungamento dell'autostrada A28 da Pordenone a Conegliano si inquadra nella previsione della legge 531/1983 "Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione", che include nell'elenco anche questo tronco autostradale, individuando in Autovie Venete S.p.A. il soggetto gestore.

L'intero tracciato venne suddiviso in tronchi funzionali. Tra la metà degli anni Ottanta ed i primi anni Novanta del secolo scorso furono progettati e realizzati diversi lotti che attestarono l'asse autostradale a Sacile, completando il programma in territorio pordenonese.

Il terzo tronco funzionale tra Sacile e Conegliano, sino alla interconnessione con l'autostrada A27, venne suddiviso in due lotti con progetto esecutivo redatto nel 1991 e soggetto a successive variazioni, adeguamenti ed integrazioni sino alla versione del 1996, sulla quale pervenne nel settembre 1997 il giudizio negativo sulla compatibilità ambientale da parte dei competenti Ministeri.

Le successive fasi di rielaborazione e valutazione portarono alla espressione nel febbraio 1999 del giudizio di compatibilità ambientale positivo limitatamente al

lotto 28 tra Sacile, confine regionale, e la S.p. 41 “Di Pianzano” compreso lo svincolo di Godega Sant’Urbano. Tra le condizioni poste vi era la prescrizione della definizione di un piano di viabilità secondaria per migliorare l’accessibilità all’autostrada. La conferenza di servizi si concluse, limitatamente al lotto 28, nel mese di giugno dello stesso anno.

Per quanto riguarda il lotto 29 tra la S.p. 41 “Di Pianzano” e il collegamento con la A27 a Conegliano-San Vendemiano, comprensivo del collegamento alla S.s. 13 in variante alla S.p. 41 in Comune di Godega Sant’Urbano, dopo ripetute revisioni e studi, si pervenne al giudizio positivo di compatibilità ambientale nel novembre 2003, con prescrizioni. Le elaborazioni successive portarono alla conclusione dell’intesa tra Stato e Regione ex L. 383/1994 il 07/04/2006 ed alla autorizzazione al progetto da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10/05/2006. Si venne così a concludere il lungo iter approvativo del tronco autostradale, che consentì di iniziare i lavori dell’ultimo lotto nel settembre 2007, ed aprire alla circolazione autostradale l’intera tratta tra Sacile e Conegliano nell’ottobre del 2010.

Nel frattempo la consapevolezza della significativa redistribuzione su vasta scala del traffico sulla viabilità primaria, secondaria e locale, conseguente al nuovo assetto autostradale che veniva a conformarsi, espandendo l’area di influenza dell’autostrada a tutto il bacino della sinistra Piave, imponeva la riflessione da parte della Regione e della Provincia di Treviso sulla potenzialità di smaltimento del traffico da parte della viabilità locale. Le analisi hanno condotto alla valutazione, in concerto con gli Enti locali, di una programmazione degli interventi di ristrutturazione di parte del tessuto viario di adduzione ai caselli.

La Regione del Veneto promulga la L.r. 17/01/2002 n° 2. che all’Art. 22 comma 1 lett. a) stabilisce che: “La Regione del Veneto concorre al potenziamento delle reti infrastrutturali attraverso il finanziamento, da assegnare alla Società costituita (Veneto Strade S.p.A.), degli interventi di realizzazione delle opere viarie complementari alla Autostrada A28 tratto Sacile-Conegliano” e individua la quota di finanziamento con fondi regionali.

Poche settimane prima, il 21 dicembre 2001, era stata costituita la società denominata “Veneto Strade S.p.A.”; il 7 gennaio 2003 fra la Provincia di Treviso ed i Comuni di Codognè, Gaiarine, Orsago, Cordignano, Godega Sant’Urbano, San Fior, San Vendemiano interessati dal piano di opere complementari alla A28, è stato sottoscritto un protocollo di intesa a seguito dell’individuazione da parte della Provincia della viabilità complementare all’autostrada A 28, con ipotesi raggruppate in quattro interventi.

Con successivi protocolli di intesa tra la Provincia di Treviso, Veneto Strade S.p.A. ed i comuni di volta in volta interessati alle singole opere, con i quali le parti hanno convenuto sulla necessità di realizzare i singoli interventi, la società Veneto Strade S.p.A. è stata attivata a partire dal 2005 per la redazione dei progetti.

Le opere complementari alla autostrada A28 nel tratto da Sacile a Conegliano, individuate con l’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, riguardano 13 interventi raggruppati in quattro procedimenti con copertura finanziaria totalmente a carico regionale ai sensi della L.r. 2/2002.

L’iter approvativo si sviluppa secondo le procedure ordinarie delle opere pubbliche, in relazione ai sistemi di affidamento, alla sequenza dei livelli progettuali, alle conformità urbanistiche, alle valutazioni ambientali, alla pubblicità dei procedimenti, alle modalità di ottenimento dei pareri necessari ai fini della approvazione. L’apporto partecipativo dei diversi soggetti è stato determinante sugli esiti progressivamente raggiunti.

Complessivamente si sono rese necessarie e sono state attivate 18 conferenze di servizi per accordi, ovvero su progetti preliminari, su progetti definitivi e per varianti urbanistiche.

Le procedure hanno seguito la tempistica dettata in fase di programmazione, rispettando di volta in volta le scadenze prospettate nelle diverse fasi di progettazione ed approvazione, preliminari definitive ed esecutive, urbanistiche ed ambientali, risentendo peraltro variamente della condivisione dei diversi soggetti

non sempre scontata ed immediata, in modo da produrre nel corso delle attività uno sgranamento temporale dei diversi procedimenti.

In data 15 febbraio 2005 venne sottoscritto un protocollo di intesa tra Provincia di Treviso, Veneto Strade S.p.A. e Comuni di Orsago, Cordignano e Godega Sant'Urbano, relativo alla realizzazione dell'intervento complementare al casello di Sacile Ovest in variante alla S.p. 43. Il 4 agosto 2006 è però stato sottoscritto un atto modificativo al protocollo del 2005 che ha comportato la riprogettazione di gran parte dell'intervento. Mediante due successivi accordi di programma, di cui il secondo tra i Comuni Orsago, Cordignano, Godega Sant'Urbano e Colle Umberto approvato nel giugno 2009, vennero approvate la varianti urbanistiche. Il progetto definitivo dell'intera opera è stato approvato nello stesso mese del 2009. Ad aprile 2005 veniva dato avvio alla progettazione preliminare dell'intervento complementare al casello di San Vendemiano. Il progetto esecutivo dell'opera è stato approvato a febbraio 2008.

Nel mese di marzo 2006 è stato sottoscritto il protocollo di intesa tra Comune di Gaiarine, Provincia di Treviso e Veneto Strade S.p.A. relativo alla realizzazione dell'intervento complementare al casello di Sacile Ovest in variante al centro abitato di Gaiarine. Successivamente all'approvazione del progetto preliminare venne sottoscritto nel maggio 2008 un protocollo per la realizzazione di un primo stralcio, il cui progetto esecutivo venne approvato nel giugno 2009.

Nel mese di aprile 2006 è stato sottoscritto il protocollo di intesa tra Provincia, Veneto Strade S.p.A. e Comuni di Codognè, Godega Sant'Urbano e San Fior, relativo all'intervento complementare al casello di Pianzano di adeguamento della s.p. 41, compreso il collegamento alla s.p. 15. Dopo la redazione del progetto preliminare venne approvata la variante urbanistica mediante accordo di programma, approvato nel luglio 2009. Il progetto definitivo venne approvato nell'ottobre 2009.

**GLI INTERVENTI DI MANUTENZIONE
DELLA RETE VIARIA**

3.1 Il recupero manutentivo della rete stradale e le linee guida

Veneto Strade S.p.A. ha ereditato una rete viaria che ha subito evidenziato necessità di ingenti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, oltre che per garantire la normale percorribilità della rete viaria, soprattutto per incrementare gli standard di percorribilità e sicurezza.

Già dalla costituzione, Veneto Strade S.p.A. ha immediatamente operato in tale ottica con investimenti elevatissimi sia in termini assoluti, sia in rapporto con la media delle risorse degli anni precedenti destinata a tali tratte viarie. E tutta l'attività si è contraddistinta per la capillarità degli interventi con una attenzione particolare alla sicurezza.

In particolare per le attività di manutenzione sono stati sviluppati specifici settori di studio e sperimentazione al fine di tendere all'ottimizzazione delle risorse disponibili, migliorando la qualità finale degli interventi eseguiti od aumentandone la loro durata, intendendo questa come 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 utilità si sono rilevati l'attivazione di sperimentazioni in diversi campi delle opere realizzate in ambito manutentivo, utilizzando tecnologie e materiali di nuova concezione e valutandone il rapporto costo/benefici, dove con benefici si intende, 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, stante i potenziali ambiti di sviluppo delle stesse, sono:

- 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. Valutazione di 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 dati utili per la gestione della circolazione (flussi veicolari, condizioni atmosferiche locali, etc.).

- Opere d'arte

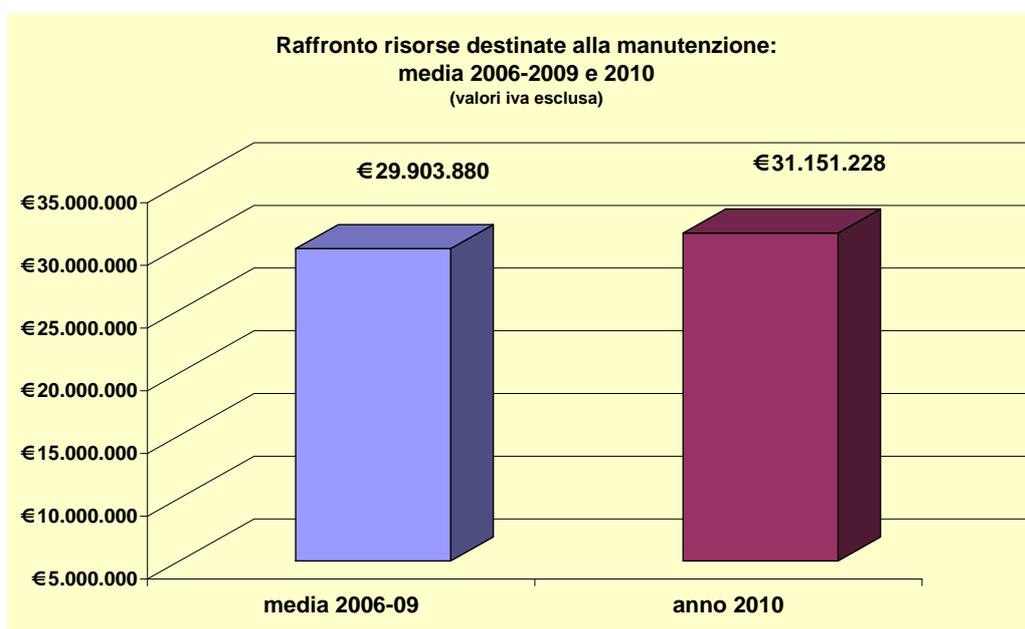
Ambiti di sviluppo: ripristino della capacità di mantenimento nel tempo delle caratteristiche prestazionali, incremento delle condizioni di sicurezza della circolazione.

- 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 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.).

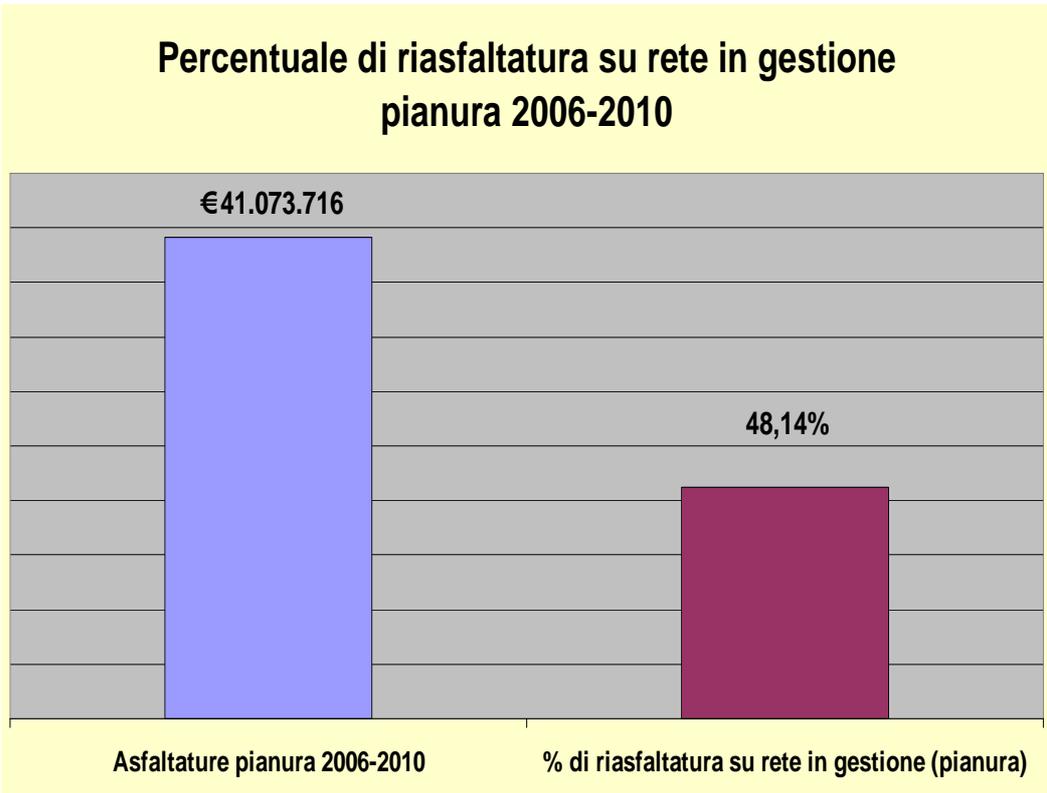
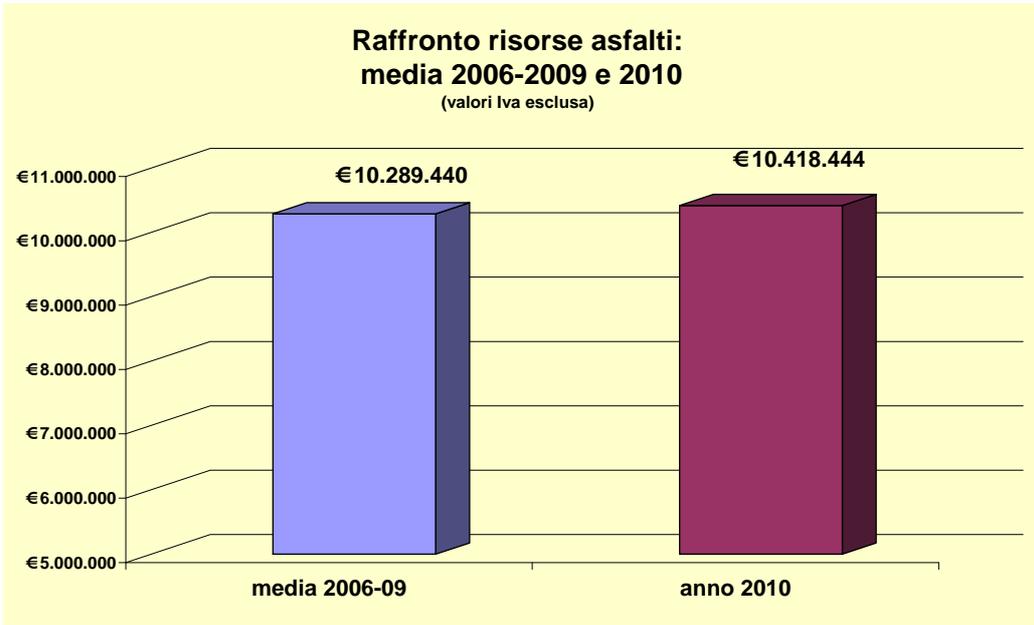
3.2 Le risorse economiche destinate alla manutenzione

Il primo periodo di piena operatività della società ha evidenziato uno sforzo economico di tutto rilievo al fine di recuperare il gap manutentivo ereditato. La massa risorse destinate alla manutenzione ben testimonia lo sforzo effettuato che ha visto una costante crescita nel corso dei vari esercizi, con una destinazione media per gli anni 2006-2009 di complessivi 29,9 milioni di Euro. Il 2010 ha registrato un incremento di oltre il **4%**, arrivando ad oltre **31,1** milioni di Euro di costi che sono afferenti alla manutenzione della rete viaria.



Gli sforzi più cospicui hanno riguardato i rifacimenti del manto stradale e la messa in sicurezza. In relazione ai primi, Veneto Strade S.p.A. ha dovuto subito attivare estesi interventi di rifacimento del piano viabile. A tal fine sono da rammentare gli specifici contributi in conto esercizio ricevuti dalla Regione del Veneto, che hanno permesso di destinare a tale tipologia di interventi nel periodo 2006-2009 un importo medio pari a 10,2 milioni di euro.

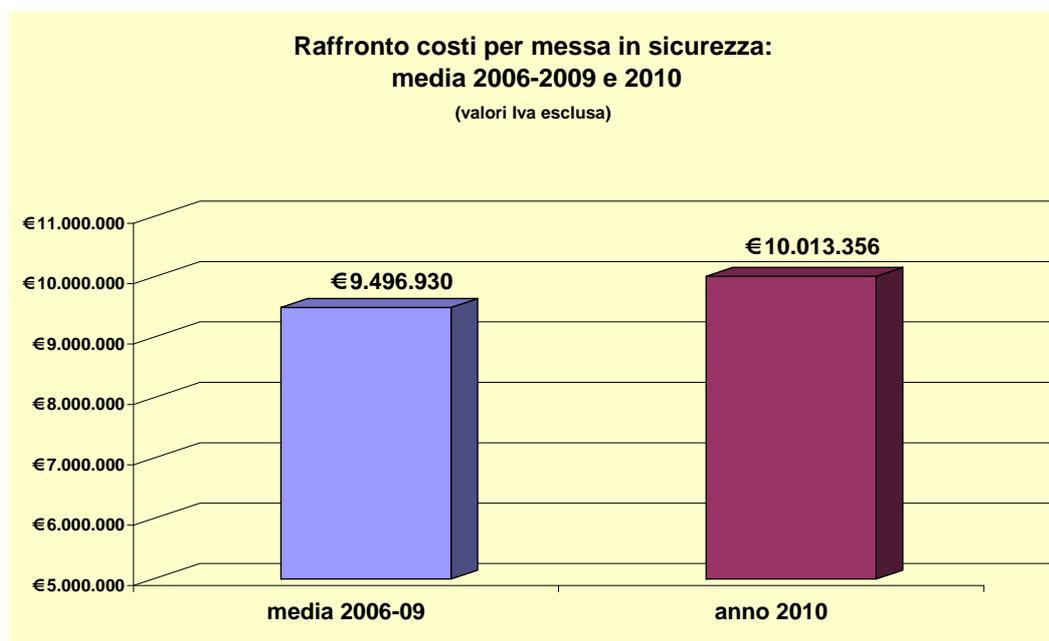
E per l'esercizio 2010 non solo sono stati confermate le ingentissime risorse a tal fine destinate, ma anzi sono state incrementate, con un sforzo economico complessivo pari a oltre **10,4** milioni di euro.



Particolare attenzione è stata posta per la messa in sicurezza intesa sia quale massima garanzia di stabilità dei versanti posti lungo il piano viabile (specificità morfologica della Provincia di Belluno ma non solo, considerati i periodi di persistenti precipitazioni atmosferiche che ciclicamente si abbattono anche sulle altre Province), sia al fine di dar progressivamente corso alla messa a norma dei guard rail nei punti di particolare pericolosità.

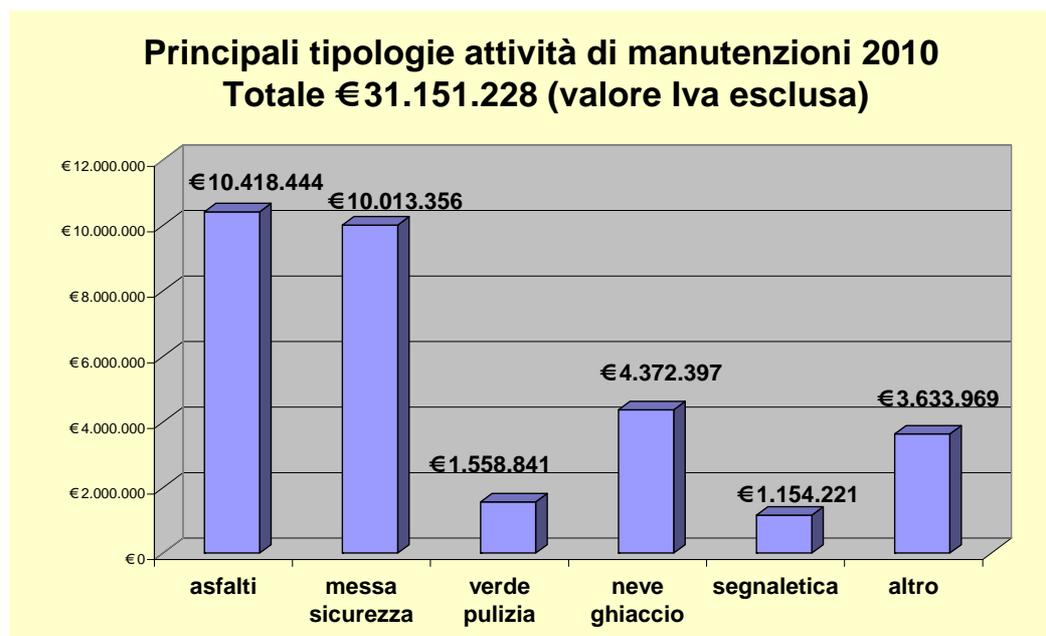
Ma più in generale di varia natura sono gli interventi attivati al fine di garantire la sicurezza della rete viaria gestita, anche attraverso una capillare attività di manutenzione posta in essere. È di tutta evidenza infatti che l'elevata estensione di strade ereditate ha determinato la necessità, nell'ottica di una mirata programmazione degli interventi di manutenzione ed incremento degli standard di sicurezza, di individuare le priorità in relazione alle risorse disponibili.

Le risorse per gli anni 2006-2009 destinate alla messa in sicurezza sono state pari, mediamente, a **9,4** milioni di euro. A tale tipologia di interventi nel corso del 2010 sono stati destinati **10** milioni di Euro, con un incremento nell'ordine del **5,4%**.



Ma molteplici sono le attività poste in essere e tutte miranti alla manutenzione della rete che trovano realizzazione soprattutto nel periodo primavera/estate. Fra

le voci più significative vanno segnalate la segnaletica orizzontale e verticale, lo sfalcio erba - potatura e pulizia del piano viabile, oltre ai già citati interventi di rifacimento asfalto e messa in sicurezza. Nel periodo invernale grande efficacia hanno le attività antineve e prevenzione ghiaccio.

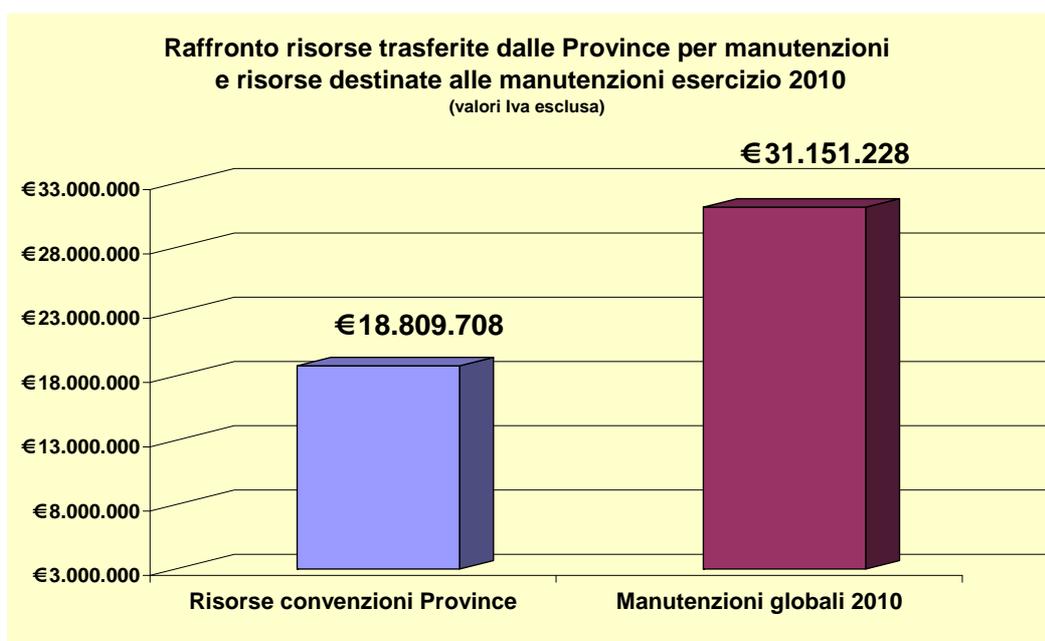


3.3 Il trasferimento dagli enti territoriali Soci

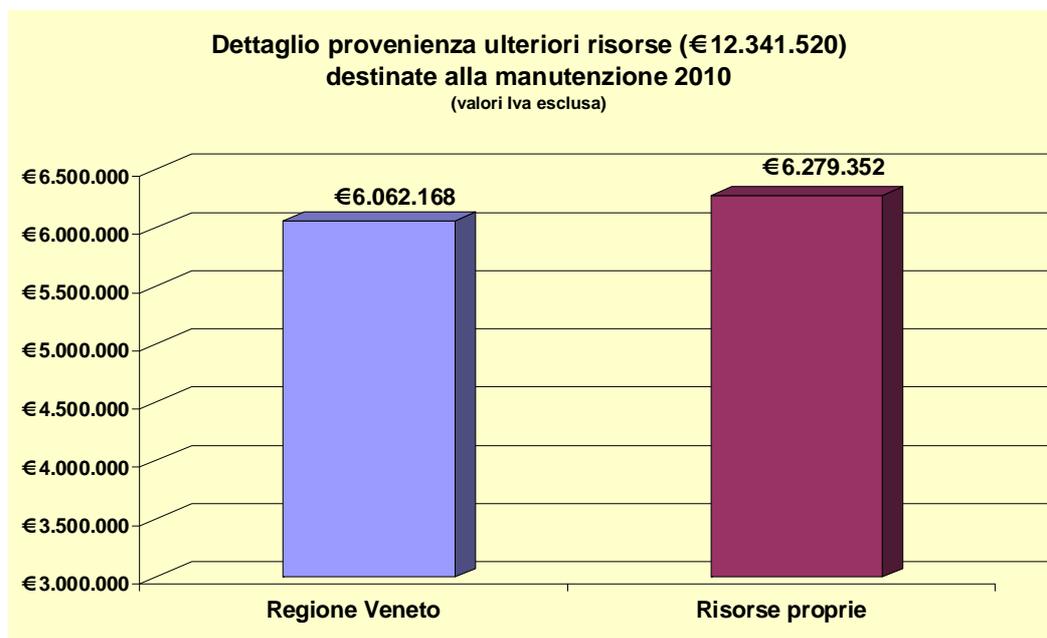
Veneto Strade S.p.A. ha sottoscritto con le varie Amministrazioni Provinciali apposite convenzioni ove vengono, fra l'altro, fissate le risorse economiche da trasferire per far fronte all'attività di manutenzione della rete in gestione, oltre che quelle connesse alla conduzione generale dell'azienda.

Tali risorse sono quelle appositamente trasferite dallo Stato alle Province stesse per far fronte alla gestione delle strade ex Anas.

A titolo di risorse destinate alla manutenzione, Veneto Strade S.p.A. per il 2010 ha introitato dalle Province **18,8** milioni di euro; a fronte di tali ricavi a destinazione vincolata, la società ha posto in essere, come già evidenziato, attività di manutenzione per ben **31,1** milioni di euro.



I **12,3** milioni di euro aggiuntivi sono stati reperiti sia con risorse proprie relative ad introiti diversi ed economie interne di gestione, per un ammontare che sfiora i **6,3** milioni di euro, sia tramite contributo diretto della Regione del Veneto per un ammontare di **6** milioni di euro circa.



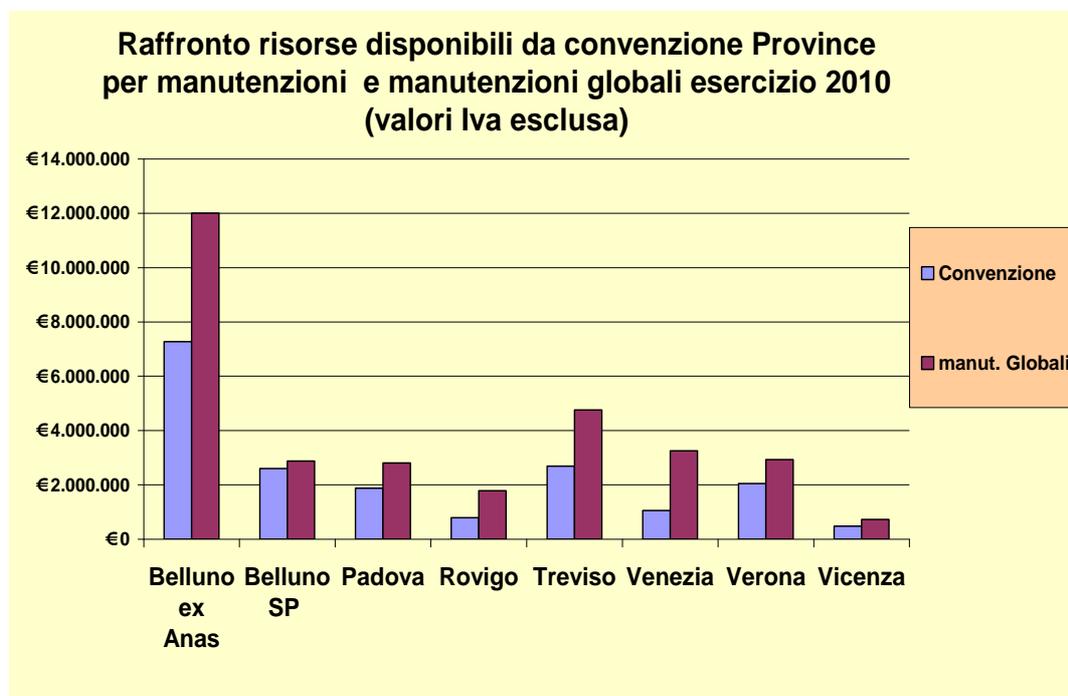
La sottoscrizione in data 23/2/2008 di una ulteriore convenzione con la Provincia di Belluno, che a decorrere dal 1/4/2008 affida a Veneto Strade S.p.A. la gestione anche delle strade provinciali ubicate nell'ambito del territorio della Provincia stessa (circa 381 chilometri), pone alla Società nuovi ambiziosi obiettivi che ne fanno il principale gestore di rete viaria nella regione.

La convenzione prevede che, unitamente alle strade, vengono trasferite anche adeguate risorse strumentali, finanziarie e di personale che consentiranno a Veneto Strade S.p.A. di gestire la nuova rete viaria trasferita garantendo dei buoni standard prestazionali in una prospettiva di equilibrio economico-finanziario.

A seguito della riduzione dei trasferimenti operati dallo Stato nei confronti delle Amministrazioni Provinciali per l'anno 2011, l'ammontare delle risorse che la Provincia di Belluno è tenuta a trasferire a Veneto Strade S.p.A. ai sensi della succitata Convenzione integrativa per far fronte all'attività ordinarie di manutenzione ed il contributo generale per la conduzione aziendale, è stato ridotto di 280mila euro (il trasferimento da Convenzione si attesta sui 3,7 milioni di Euro complessivi, oneri fiscali inclusi). Per quanto attiene all'erogazione delle risorse finalizzate all'elaborazione e alla realizzazione del Piano annuale degli interventi di manutenzione straordinaria e del Piano annuale degli interventi di asfaltatura del piano viabile, al cui finanziamento la citata convenzione del 23/02/2008

determina un trasferimento su base triennale non inferiore a 6,3 milioni di Euro, oneri fiscali inclusi, la quota 2011 è stata differita dalla Provincia di Belluno, sempre a causa della particolare situazione finanziaria in cui si trova l'Amministrazione Provinciale mentre il trasferimento di risorse per le attività di manutenzione della rete viaria ex ANAS è stato ridotto, complessivamente, di 4,960 milioni di euro.

Tra gli altri Enti Soci, anche la Provincia di Rovigo ha comunicato l'impossibilità di far fronte agli obblighi convenzionali assunti e ridotto i trasferimenti previsti dalla Convenzione in essere con Veneto Strade S.p.A. di circa 334 mila.



3.4 Le manutenzioni straordinarie e le somme urgenze

La Regione del 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 citata Società.

Grande rilievo hanno assunto 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.

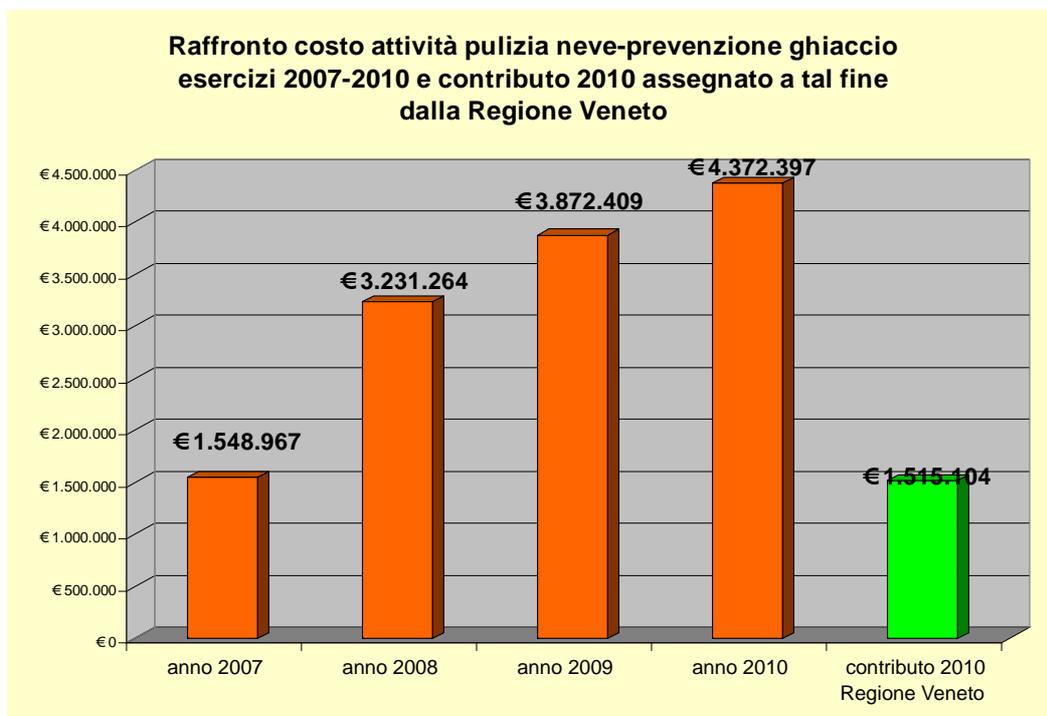
A tal proposito si evidenzia come detti interventi non sono dunque destinati al potenziamento della rete esistente, ma permettono di ripristinare la percorribilità della stessa e tendono a consentirne la fruibilità in condizioni di sicurezza.

Proprio per tale natura gli interventi sono relativi a particolari fattispecie, quali, a titolo non esaustivo, ristrutturazione ponti e manufatti, asfaltature straordinarie con rigenerazione del sottofondo stradale previo rifacimento della soletta, consolidamenti vari e messe in sicurezza. Particolare rilevanza assumono poi la realizzazione di rotatorie nei punti più pericolosi della rete gestita a tutto beneficio della sicurezza degli utenti.

Negli ultimi anni, inoltre, fenomeni atmosferici di particolare intensità e 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.

Già dal 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 nei mesi di febbraio e marzo 2006 così come nel settembre 2007 e nel periodo novembre 2008-febbraio 2009.



I diversi gestori che operano sulla rete stradale ordinaria veneta 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 gestita da Veneto Strade S.p.A., il servizio di sorveglianza delle strade, come già evidenziato in precedenza, 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.

Nel corso del 2010 molteplici sono stati gli interventi di manutenzione integrativa a rendicontazione e somma urgenza ultimati da Veneto Strade S.p.A. (ben 27 interventi) nell'ambito delle varie Province, per un totale interventi realizzati che si attesta sui 6,4 milioni di Euro.

Si riepilogano di seguito in principali interventi di manutenzione straordinaria e somma urgenza eseguiti dal 2002 ad oggi, suddivisi per provincia.

Provincia di Belluno

Anno	Descrizione	Importo di progetto
2002	Interventi di manutenzione straordinaria lungo tratti saltuari in Provincia di Belluno	€418.000,00
2003	S.P. 251 "Della Val di Zoldo e Val Cellina" - S.R. 355 "di Val Degano" - S.P. 641 "Del Passo Fedaià"	€219.097,51
2003	Eventi del 11/02/2003	€430.838,46
2003	Eventi del 11/02/2003	€332.778,87
2003	S.P. 251 "Della Val di Zoldo e Val Cellina": Galleria S. Antonio, impianto di illuminazione	€155.035,46
2004	Lavori di sistemazione e messa in sicurezza piano viabile S.P. 49 in corrispondenza della progressiva km 4+000 (Comune di Auronzo di Cadore) (BL)	€145.842,00
2004	Lavori di consolidamento S.P. 563 nel tratto compreso tra la progressiva km 5+000 e km 9+924 (Comuni di Rocca Pietore e Livinallongo del Col di Lana) (BL)	€432.000,00
2004	Lavori di consolidamento ed adeguamento sede stradale S.P. 473 in tratte varie dalla progressiva km 1+100 a km 7+900 (Comune di Sovramonte) e S.P. 347 dalla progressiva km 44+200 a km 52+400 (Comuni di Forno di Zoldo e Zoldo Alto) (BL)	€960.000,00
2004	Lavori di sistemazione e messa in sicurezza piano viabile S.R. 355 nel tratto compreso tra la progressiva km 44+500 e 45+100 (Comune di S. Pietro di Cadore) (BL)	€222.164,49
2004	Lavori di messa in sicurezza del piano viabile S.P. 346 nel tratto compreso tra la progressiva km 18+000 e km 25+100 (Comuni di Canale d'Agordo e Falcade) (BL)	€183.189,88
2004	Lavori di rifacimento impianto di illuminazione gallerie S.P. 423 (Comune di Farra d'Alpago) (BL)	€154.552,32
2004	S.R. 50 "Del Grappa e Passo Rolle" - km 50+370 e km 50+490; S.R. 348 "Feltrina" - km 44+000; S.P. 148 "Cadorna" - km 51+350	€139.641,95
2004	Lavori di consolidamento e messa in sicurezza sede stradale S.R. 48 alla progressiva km 89+700 e nel tratto compreso tra la progressiva km 133+300 a 136+600 (Comuni di Livinallongo del Col di Lana, Cortina ed Auronzo di Cadore) (BL)	€590.026,08
2004	Lavori di messa in sicurezza del piano viabile S.P. 251 in corrispondenza della progressiva km 145+650 (Comune di Selva di Cadore) (BL)	€155.312,40

2004	S.P. 347 "del Passo Cereda e Passo Duran" - km 72+870 e km 72+900; S.R. 348 "Feltrina" - km 41+700	€121.992,36
2004	Lavori di sistemazione ed adeguamento sede stradale S.P. 641 nel tratto compreso tra la progressiva km 24+000 e 26+000 (Comune di Rocca Pietore) (BL)	€368.824,74
2004	Lavori di adeguamento e consolidamento sede stradale S.P. 148 dalla progressiva km 52+250 a km 54+715 in Comune di Seren del Grappa (BL)	€357.247,50
2005	S.P. 563 "Di Salesei" - Intervento di somma urgenza per lavori di protezione del piano viabile dalla caduta massi al km 4+300	€142.537,92
2005	Lavori di protezione del piano viabile dalla caduta massi al km 58+050 lungo la S.R. 50 "Del Grappa e Passo Rolle"	€109.106,30
2005	Consolidamento e adeguamento S.P. 347 dal km 11+400 al km 17+800 - Comune di Gosaldo (BL)	€400.000,00
2005	Frana Borsoi	€499.374,00
2005	Lavori di rifacimento del piano viabile	€1.100.000,00
2005	Lavori di risagomatura e adeguamento piattaforma stradale S.R. 355 dal km 34+000 al km 35+600 - Sappada (BL)	€249.901,20
2006	Risanamento profondo corpo stradale lungo la S.R. 355 tra le progressive km 46+000 e km 47+300 (BL)	€161.133,62
2006	Interventi di somma urgenza per lavori di messa in sicurezza del piano viabile dalla caduta massi al km 7+840 della S.P. 473 "di Croce d'Aune" (BL)	€240.272,48
2006	Ripristino condizioni di sicurezza dell'innesto tra la S.P. 423 e la Comunale per Farra d'Alpago (BL)	€300.000,00
2006	Messa in sicurezza del ponte sul Rio Greola lungo la S.R. 203	€266.298,00
2006	S.R. 204 "Belluno-Mas" - Intervento di somma urgenza per lavori urgenti di consolidamento del ponte ad arco alla progressiva km 2+313 in loc. "Casoni" nel Comune di Belluno (BL)	€363.120,00
2007	Lavori di adeguamento del Ponte sul Rio Tegosa al km 24+194 della S.P. 346 in loc. Caviola in Comune di Falcade (BL)	€225.511,77
2007	Lavori di rettifica e allargamento sede stradale dal km 40+600 al km 40+350 della SP 148 in Comune di Arsietà	€194.176,46
2007	Lavori di sistemazione dell'intersezione fra la SP 619 e la SS 52	€150.000,00
2007	Lavori di straordinaria manutenzione del ponte sul Torrente Giavaz - Comune di Selva di Cadore - alla progressiva km 144+500 della S.P. 251 (BL)	€227.941,05
2007	Lavori di realizzazione di muri di sostegno dal km 7+500 al km 7+800 della SP 473 in Comune di Sovramonte	€131.311,20

2007	Lavori di risagomatura ed adeguamento della piattaforma stradale lungo la SP 347 (Comune di Forno di Zoldo) tra le progressive km 59+800 e km 59+900	€250.000,00
2007	Lavori di adeguamento della sede stradale da pericolo valanghe al km 86+150 della SR48 in comune di Livinallongo	€200.000,00
2007	Lavori di costruzione muri al km 17+000 in loc Spert (della SP 422)	€150.000,00
2008	Consolidamento muri di sostegno tra la progressiva km 16+800 e 17+500 - 2° stralcio (Comune di Farra d'Alpago) (BL)	€400.000,00
2008	Lavori di s.u. per il consolidamento e la messa in sicurezza della parete rocciosa al km 153+150 della S.P. 251 "della Val di Zoldo e Val Cellina" (BL)	€114.480,00
2008	Lavori di somma urgenza per il consolidamento e messa in sicurezza del piano viabile a seguito cedimento a valle causato dalle abbondanti precipitazioni al km 133+300 della S.R. 48 "delle Dolomiti" (BL)	€136.909,68
2008	Lavori di somma urgenza per la sistemazione e la messa in sicurezza del piano viabile della S.P. 148 "Cadorna" dal km 41+800 al km 42+000 in Comune di Arsiè (BL)	€160.881,60
2008	Lavori di consolidamento e messa in sicurezza del piano viabile a seguito di cedimento a valle causato dalle abbondanti precipitazioni al km 133+700 della S.R. 48 "delle Dolomiti" (BL)	€135.406,21
2008	Adeguamento barriere di sicurezza su parallelismo linea ferroviaria Treviso - Calalzo P.C. (Comuni di Feltre, Quero, Vas) (BL)	€280.000,00
2008	S.P. 346 - Sistemazione e stabilizzazione versante a monte della sede stradale in corrispondenza della progressiva km 18+000 (Comune di Falcade) (BL)	€360.000,00
2008	S.R. 48 - Consolidamento piano viabile alla progressiva km 136+600 (Comune di Auronzo di Cadore) (BL)	€300.000,00
2008	Lavori di rifacimento del piano viabile	€590.377,09
2008	Lavori di straordinaria manutenzione per garantire la percorribilità della rete stradale in gestione	€688.000,00
2009	Messa in sicurezza della sede stradale con opere di consolidamento di scarpate di monte al km 15+350 e al km 18+950 della SP 473 "di Croce d'Aune"	€140.139,54
2009	SR50 "del Grappa e Passo Rolle".Lavori di somma urgenza per la messa in sicurezza del versante soprastante la sede stradale in corrispondenza della progressiva km 53+800	€405.596,13
2009	SR48 "delle Dolomiti" Intervento di somma urgenza per consolidamento e messa in sicurezza del piano viabile a seguito cedimento a valle provocato dalla presenza di acque sotterranee al km 133+200	€24.990,65
2009	SP347 del "Passo Cereda e Passo Duran". Lavori di somma urgenza per la messa in sicurezza della scarpata a monte della sede stradale al km 41+300 in comune di La	€106.148,75

Valle Agordina		
2009	SP422 "Dell'Alpago del Cansiglio" Intervento di somma urgenza per il consolidamento della spalla sinistra di un tombotto/ponticello posto alla progressiva km 11+000	€196.947,94
2009	SP347 del "Passo Cereda e Passo Duran". Lavori di somma urgenza per la messa in sicurezza tra la progressiva km 71+150 e km 71+197	€142.532,93
2010	Intervento di somma urgenza per ripristino movimento franoso dal km 42+700 al km 42+900 della SR 355 in località Salafossa in comune di Santo Stefano di Cadore	€151.200,00
2010	Intervento di somma urgenza per messa in sicurezza del piano viabile dalla caduta massi al km 113+570 della SP 251	€218.400,00
2010	Intervento di somma urgenza per messa in sicurezza del piano viabile mediante consolidamento della scarpata a valle della sede stradale al km 70+900 della SP 347	€276.000,00
Totale		€15.575.238,54

Provincia di Padova

Anno	Descrizione	Importo di progetto
2003	Ripristino di paramento murario di un sottopasso - SR47 in località Cittadella	€139.955,29
2004	Lavori conseguenti ad eccezionali avverse condizioni meteorologiche nella Provincia di Padova	€650.000,00
2007	Lavori di somma urgenza per il rifacimento dei giunti di dilatazione ammalorati lungo la S.R. 308 in tratti saltuari dal km 0+485 al km 7+220 in provincia di Padova	€186.180,00
2007	Lavori di realizzazione di pavimentazioni ad alto coefficiente prestazionale con allargamento del corpo stradale in provincia di Padova (PD)	€1.224.158,40
2008	Lavori di adeguamento della sovrastruttura stradale con la tecnica della rigenerazione in sito lungo la S.R. 47 "di Altichiero" in Comune di Padova - 2° STRALCIO - 1° LOTTO (PD)	€400.000,00
2008	Riorganizzazione incrocio tra la S.R. 53 "Postumia" e la S.P.24 "Postumia Antica" in Comune di Galliera Veneta (PD)	€750.000,00

2008	S.R. 245 "Castellana" - Lavori di ripristino della sede stradale con posa di conglomerato bituminoso nel centro abitato di Piombino Dese (PD)	€186.103,20
2009	Lavori di manutenzione straordinaria del ponte sul Fiume Brenta al km 14+100 della S.P. 47 "Valsugana" in Comune di Curtarolo (PD)	€600.000,00
2009	SR104 "Monselice Mare" SP347 del "Passo Cereda e Passo Duran". Lavori di somma urgenza per la messa in sicurezza della scarpata stradale franata dal km 10+600 al km 10+650 lato sinistro in comune di Conselve (PD) - 2° intervento	€116.895,43
2009	Lavori di somma urgenza per il ripristino idraulico dei sottopassi e canali di scolo lungo la SR308 "Nuova del Santo" in comune di Loreggia e Camposampiero (PD)	€189.743,24
2009	Lavori di somma urgenza per la messa in sicurezza della scarpata stradale franata lungo la SR104 dal km 10+300 al km 10+600 lato sinistro, in Comune di Conselve	€240.000,00
2010	Lavori di Somma Urgenza per il rinforzo strutturale delle spalle del cavalcavia Parpaiola lungo la SR. 308 "Nuova del Santo" in Comune di Campodarsego (PD).	€121.214,15
2011	Lavori di mitigazione acustica mediante barriere antirumore lungo la S.R. 308 "Nuova del Santo" dal km 2+745 al km 3+440 lato sx in Comune di Cadoneghe (PD)	€588.000,00
Totale		€5.392.249,71

Provincia di Rovigo

Anno	Descrizione	Importo di progetto
2003	Lavori di somma urgenza SR482 Altopolesana e SR6 Eridania in comune di Calto	€111.841,28
2003	Eventi 11/02/2003	€78.911,68
2003	Rovigo Eridania	€765.197,25
2004	Lavori di recupero e ripristino della sovrastruttura stradale della S.R. 6 "Eridania Occidentale" (RO)	€1.365.347,31
2004	Manutenzioni per eccezionali avverse condizioni meteorologiche e danni conseguenti in: Provincia di Rovigo (S.R. 88 intera tratta, S.R. 482 dal km 44+200 al km 48+300)	€1.100.000,00
2005	Lavori di realizzazione dell'intersezione a rotatoria per la messa in sicurezza dell'incrocio tra al S.R. 495 e la S.P.36 in Comune di Ariano nel Polesine (RO)	€600.000,00
2006	Lavori urgenti per la messa in sicurezza del corpo stradale franato lungo la S.R. 482 dal km 42+480 al km 42+550 lato sx in Comune di Castelnuovo Bariano (RO)	€114.470,40

2006	S.R. 482 "Altopolesana" - km dal 42+088 al km 42+158 - Lavori urgenti sulla S.R. 482 "Altopolesana" di ripristino delle condizioni di sicurezza del piano viabile sprofondato nel tratto dal km 42+088 al km 42+158 lato sinistro in Comune di Bergantino (RO)	€125.655,60
2006	Lavori di adeguamento della sovrastruttura stradale con la tecnica della rigenerazione in sito della S.R. 6 "Eridania" in Provincia di Rovigo - 3° STRALCIO	€1.386.042,00
2007	Lavori di somma urgenza per il ripristino strutturale dell'impalcato scatolare in acciaio del ponte sul fiume Adigetto lungo la S.R. 516 "Piovese" al km 42+500 (RO)	€40.560,00
2007	Manutenzione straordinaria della SR 88 "Rodigina" - Lavori di allrgamento dell'incrocio al km 5+500 in Comune di Rovigo con realizzazione rotatoria.	€300.000,00
2008	Lavori urgenti di adeguamento della sovrastruttura stradale con la tecnica del riciclaggio in sito della S.R. 482 "Altopolesana" in Comune di Melara (RO)	€772.779,00
Totale		€6.760.804,52

Provincia di Treviso

Anno	Descrizione	Importo di progetto
2004	Lavori di sistemazione S.P. 422 dal km 36+800 al km 37+200 in Comune di Fregona (TV)	€999.014,92
2006	Lavori di somma urgenza lungo la S.P. 422 "dell'Alpago e del Cansiglio" per la messa in sicurezza e consolidamento statico di una scarpata e di un muro di sostegno stradale Comune di Fregona loc. Crosetta	€325.018,80
2006	S.P. 635 "Del Passo di San Ubaldo" - Comune di Cison di Valmarino (TV), loc. Tovenà - Lavori di messa in sicurezza della viabilità tra il km. 16+433 e il km. 17+025 + finanziamento integrativo km 16+383 e km 17+045 Cison di Valmarino	€1.033.809,60
2007	S.R. 245 "Castellana" - Lavori di manutenzione straordinaria del cavalcaferrovia al km 33+150 in Comune di Castelfranco Veneto (TV)	€280.000,00
2007	S.R. 245 "Castellana" - Lavori di somma urgenza per lavori di manutenzione straordinaria del cavalcaferrovia al km 33+150 in Comune di Castelfranco Veneto (TV)	€238.932,00

2007	S.P. 422 "dell'Alpago e del Cansiglio" - km 26+080 sx - Lavori di somma urgenza per la messa in sicurezza e il consolidamento statico di muro di sostegno stradale (TV)	€209.880,00
2007	S.R. 245 "Castellana" - Riorganizzazione incroci pericolosi Castiglione di Loria e Castello di Godego	€400.000,00
2007	S.P. 635 "del Passo di San Ubaldo - km 18+700 (lato dx) - Comune di Cison di Valmarino (TV) loc. Tovena - Lavori di somma urgenza per la messa in sicurezza della rete viabile mediante opere di perlustrazione e disgreggio di pareti rocciose	€285.615,60
2008	S.P. 28 - Consolidamento e sistemazione versante tra la progressiva km 5+000 e km 5+500 (Comune di Segusino) (TV)	€280.000,00
2008	S.P. 635 "del Passo di San Ubaldo" dal km 17+200 al km 19+300, lato sx - Comune di Cison di Valmarino, loc. Tovena (TV); S.P. 422 "dell'Alpago e del Cansiglio" dal km 26+400 al km 30+800, lato dx - Comune di Fregona, loc. Crosetta (TV)...	€206.645,45
2008	Adeguamento intersezione fra la S.P. 667 e Via Cavour in Comune di Caerano S. Marco (TV)	€650.000,00
2008	Sistemazione incroci S.P. 667 "di Caerano" e adeguamento pista ciclabile in Comune di Altivole (TV)	€550.000,00
2008	SR 245 Castellana dal km. 31+900bis al km. 35+550bis, Comune di Castelfranco Veneto (TV). Intervento urgente di riabilitazione della pavimentazione stradale	€180.000,00
2008	S.P. 149 "del Monte Grappa" - Lavori urgenti di messa in sicurezza della viabilità di accesso al Massiccio del Grappa (Provincia di Treviso)	€144.444,00
2008	S.R. 348 Feltrina dal km 24+756 al km 24+805, dx+sx, Comune di Cornuda (TV). Intervento di mitigazione del disagio acustico mediante l'installazione di barriere fonoassorbenti	€134.293,03
2008	S.R. 53 "Postumia" dal km 80+170 al 84+140, Comune di Ponte di Piave (TV). Intervento di ripristino della pavimentazione stradale a seguito eventi atmosferici avversi del 16-17/01/2008	€324.234,00
2009	SR 245 "Castellana" dal km. 28+500 al km. 31+750 - Comune di Resana e Castelfranco V.to (TV) - Lavori urgenti di risanamento della sovrastruttura stradale - Provincia di Treviso	€587.837,90
2009	Intervento di s.u. per messa in sicurezza della rete viabile a seguito di frana mediante opere di perlustrazione, disgreggio e ripristino di reete su pareti rocciose presso la SP 635 al km 17+050 lato sinistro in comune di C.di Valmarino loc Tovena	€200.160,00
2009	Adeguamento intersezione di Venegazzu' al km 64+650 della S.P. 248 "Schiavonesca - Marosticana" nel Comune di Volpago del Montello (TV)	€470.000,00
2009	Lavori di somma urgenza per la messa in sicurezza del corpo stradale franato lungo la SR307 dal km 25+700 al km 26+200 in tratti saltuari lato sinistro in comune di Resana (TV)	€197.105,18

2010	Lavori di Somma Urgenza per la messa in sicurezza di un versante franoso lungo la S.P. 635 "del Passo di S. Ubaldo", dal km 30+456,50 al km 30+481,50, lato dx, Comune di Tarzo, loc. Rive di Tarzo (TV).	€195.300,00
2010	Lavori di somma urgenza per la messa in sicurezza della rete viabile mediante opere di demolizione di porzioni rocciose, sostituzione di barriere paramassi danneggiate e rivestimento di versanti con pannelli di rete paramassi.	€237.279,08
2010	S.P. 635 " Del Passo di S. Ubaldo" km. 18+700 lato dx - Comune di Cison di Valmarino, loc. Tovena (TV) -Lavori di somma urgenza per la messa in sicurezza della rete viabile mediante opere di demolizione di porzioni rocciose, sostituzione di	€237.279,08
Totale		€8.366.848,64

Provincia di Venezia

Anno	Descrizione	Importo di progetto
2004	Lavori di ripristino condizioni di sicurezza sede stradale ponte sul fiume Adige al km 36+790 della S.R.516 Piovese	€794.515,20
2006	S.R. 516 Piovese - Lavori di ricostruzione del corpo stradale sprofondato sul ponte sul canale Gorzone al km 36+560 in Comune di Cavarzere	€908.647,20
2007	Lavori di messa in sicurezza Ponte della Libertà	€100.000,00
2007	Lavori urgenti per la messa in sicurezza e l'adeguamento funzionale del manufatto sullo Scolo Veraro al km 395+970 della S.R. 11 "Padana Superiore", in Comune di Stra (VE)	€179.376,00
2007	Manutenzione straordinaria degli appoggi dell'impalcato del cavalcaferrovia della della linea ferroviaria Mestre-Trieste al km 4+200 della S.R. 14 in Comune di Venezia (VE)	€180.000,00
2008	Riqualficazione del Ponte sul fiume Adige in loc. Cavarzere (VE)	€1.200.000,00
2008	S.R. 245 "Castellana" - Lavori di espurgo e tomlinamento fossato per consolidamento banchina stradale tra i Comuni di Scorze' e Martellago in Provincia di Venezia (VE)	€210.000,00
2008	Lavori urgenti per la messa in sicurezza di varchi guard-rail lungo la S.R. 11 "Padana Superiore" in Comune di Venezia - Opere murarie	€96.600,00
2008	S.R. 11 "Padana Superiore" - Intervento di messa in sicurezza delle barriere stradali con sistema d'apertura e chiusura varchi dal km 419+400 al km 425+910 in Comune di Venezia (VE)	€283.570,66

2008	S.R. 245 "Castellana" - Realizzazione pista ciclabile nel centro abitato di Trivignano in Comune di Venezia	€576.000,00
2009	Lavori urgenti di sostituzione barriere di sicurezza obsolete sul manufatto del Cavrato in comune di S. Michele a Tagliamento	€428.110,24
2010	Intervento di risanamento della sovrastruttura stradale mediante stabilizzazione in sito, dal km 17+180 al km 20+600 della SR 43, in comune di Jesolo	€1.223.424,00
Totale		€6.180.243,30

Provincia di Verona

Anno	Descrizione	Importo di progetto
2005	Rifacimento ponte sul torrente Illasi lungo la S.R. 11 nei Comuni Caldiero, Colognola ai Colli e Lavagno (VR)	€1.050.708,17
2007	Manutenzione straordinaria del Ponte sul torrente Alpone lungo la S.R. 11 in Comune di S.Bonifacio (VR)	€176.373,30
2007	Lavori di somma urgenza per il rifacimento del tombotto ammalorato al km 315+020 lungo la S.R. 10 in Comune di Nogara (VR)	€111.813,19
2008	Adeguamento intersezioni varie S.R. 249 "Gardesana" in Comune di Bardolino - 1° LOTTO (Cofin.to Comune Bardolino di pari importo)	€580.500,00
2008	S.R. 249 "Gardesana Orientale" - Gallerie di Malcesine - Sistemazione infiltrazioni d'acqua (VR)	€180.000,00
2008	Intervento di somma urgenza per il ripristino strutturale del Ponte ubicato al km 67+100 SR249 della Gardesana Orientale in località Pai del Comune di Torri del Benaco (VR)	€181.438,80
2009	Lavori di somma urgenza per la messa in sicurezza del ponte sul torrente Alpone al km 323+600 della SR11 "Padana Superiore" in comune di San Bonifacio - 2° intervento:riqualificazione strutture murarie e installazione profili ridirettivi	€240.000,00
Totale		€2.520.833,46

3.5 I servizi all'utenza e gli strumenti di gestione

Veneto Strade S.p.A., in ragione del continuo miglioramento qualitativo del servizio offerto all'utenza della strada, ha posto in essere, durante questi anni, alcune attività e servizi finalizzati a garantire la percorribilità della rete viaria in gestione e informazioni in tempo reale sulla situazione del traffico, che si riassumono di seguito:

- 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 di continui aggiornamenti dei processi di acquisizione, gestione, applicazione e sviluppo delle tecnologie più aggiornate di interesse specifico.
- 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. 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.

3.6 Il Progetto SMIT

In viaggio in modo intelligente e responsabile. È nato ormai da due anni un nuovo sistema, il primo in Italia, per l'infomobilità regionale. Si chiama SMIT ed è un sistema per il monitoraggio integrato del traffico in grado di aggiornare, in tempo reale, la situazione della viabilità del Veneto, informando l'automobilista sullo stato della viabilità lungo la rete stradale in gestione a Veneto Strade S.p.A.. Uno dei più grandi problemi legati alla circolazione stradale, sia per semplici cittadini, sia per le imprese, è il mancato controllo dei tempi di percorrenza. A causa infatti dell'incremento del traffico, dei lavori e cantieri che spesso si incontrano sul proprio cammino, degli incidenti e dei rallentamenti causati dalle code, viaggiare su strada diventa uno dei maggiori fattori di stress emotivo e psicologico. Arrivare in ritardo ad un appuntamento, consegnare in ritardo la merce, non riuscire a programmare le proprie giornate talvolta rallentano anche i processi produttivi o fanno saltare importanti rapporti lavorativi per cause esterne alla volontà di chi queste conseguenze le subisce.

Ecco che allora diventa importante avere una possibilità di scegliere nel caso si fosse impossibilitati ad usufruire di mezzi pubblici. Sapere, con un margine sufficientemente utile, dove la strada è interrotta per lavori, dove si è verificato un incidente, di che lunghezza sia l'incolonnamento lungo il tragitto, consente all'utente di pensare a strade alternative, avvisare per tempo del ritardo o semplicemente di decidere di rimandare il proprio viaggio.

SMIT è un sistema, realizzato dalla Regione tramite Veneto Strade S.p.A. a cui si può accedere consultando le pagine del sito www.venetostrade.it.

Grazie a centotrenta centraline di rilevazione, poste in punti cruciali della viabilità regionale e provinciale in gestione a Veneto Strade S.p.A., SMIT raccoglie i dati relativi al traffico, alla temperatura della strada e dell'aria tramite dei microcontrollori radar e li elabora attraverso algoritmi basati sulle reti neurali.

I microcontrollori sono alimentati da energia solare e, attraverso rete GPRS, comunicano al sistema centrale di Veneto Strade S.p.A., a intervalli normali di 11-15 minuti, le condizioni di traffico ed ambientali; l'intervallo di osservazione si

riduce automaticamente quando i valori del traffico superano la soglia di normalità.

Il sistema modulare consente l'applicazione di sensori aggiuntivi per raccogliere ulteriori dati, come la pressione atmosferica e la temperatura, necessari specie nella stagione invernale per informare l'automobilista del formarsi di superfici scivolose o ghiacciate. Una speciale sezione è riservata al Ponte della Libertà, unica via di accesso a Venezia per il transito automobilistico e nodo critico della viabilità regionale, dove sono collocati quattro rilevatori e due microcamere a bassa risoluzione per visionare meglio il passaggio.

È stato inoltre realizzato un dispositivo, in dotazione a tutte le squadre che operano su strada, che permette la segnalazione in tempo reale di tutte quelle situazioni di criticità, quali ad esempio incidenti stradali, cantieri, rallentamenti a causa di manifestazioni e scioperi, chiusura dei passi montani, che si verificano lungo la rete in gestione e che, per la particolare natura dell'evento stesso, sfuggono al controllo delle centraline. Tali segnalazioni vengono inviate al server centrale e immediatamente pubblicate sia sul sito internet di Veneto Strade S.p.A. nella sezione dedicata alla viabilità in tempo reale, attraverso la georeferenziazione sulla mappa e l'indicazione della corsia di marcia coinvolta, sia nel pannello web dedicato alle radio e prontamente divulgate.

Il sistema SMIT è stato ulteriormente potenziato nel corso del 2009 attraverso l'installazione di circa 40 webcam, alimentate con energia solare, posizionate in punti di particolare interesse per la viabilità, e per l'osservazione di specifiche condizioni di criticità atmosferica. Lo SMITCAM è dunque uno sviluppo del sistema precedentemente descritto ed è caratterizzato da un innovativo utilizzo di webcam sul territorio. In questa prima fase si è provveduto alla dislocazione di oltre 40 stazioni la cui collocazione è stata scelta rispondendo a molteplici esigenze del territorio stesso, in particolare: le webcam collocate in pianura rispondono all'esigenza di fornire all'utenza un sistema di monitoraggio in tempo reale, continuo e costante; le webcam di montagna, invece, consentono ai tecnici di Veneto Strade S.p.A. di poter utilizzare un prezioso strumento di verifica di particolari situazioni atmosferiche, ambientali e di traffico.

A livello di strumentazione, con SMITCAM viene messa a punto una vera e propria centrale operativa, collegata con ognuna delle webcam dislocate lungo gli oltre 1900 km della rete stradale di riferimento, che si trova presso la sede centrale di Veneto Strade S.p.A.. Una interessante particolarità del sistema consiste nel fatto che le telecamere di pianura hanno una caratteristica originale: la prima webcam è orientata verso la sede stradale e monitora costantemente la situazione del traffico, mentre la seconda è diretta verso siti di particolare interesse turistico in modo tale da promuovere tutto il potenziale attrattivo, turistico e culturale della nostra Regione. Per quanto riguarda le webcam di montagna, l'utilizzo è in questo caso funzionale soprattutto al rilevamento in tempo reale delle precipitazioni atmosferiche, e soprattutto del loro grado di intensità, in modo da poter provvedere tempestivamente, in caso di particolari precipitazioni, all'invio dei mezzi più adeguati al fine di ripristinare, con prontezza, la normale situazione viaria e limitare, quanto più possibile, disagi agli automobilisti. L'attività di infomobilità è stata successivamente potenziata attraverso l'implementazione di uno specifico pannello web, nella logica di fruizione di servizi "on-demand", dedicato agli utenti che utilizzano le applicazioni internet attraverso il cellulare. Tale applicativo permette di consultare in ogni momento lo stato del traffico, direttamente dal proprio cellulare, acquisendo immediatamente l'informazione circa eventuali situazioni in atto di particolare disagio, quali rallentamenti e intensificazioni.

Altra importante novità è la presenza, nel sito istituzionale, di un notiziario audio sulla viabilità aggiornato in tempo reale, notiziario che può essere ascoltato anche da smartphone.

E' inoltre possibile ricevere nella propria casella di posta elettronica le informazioni sullo stato del traffico in tempo reale; infatti con l'iscrizione alla mailing list, effettuabile tramite l'apposita sezione del sito, e la scelta delle province sulle quali si vogliono avere le informazioni sulla viabilità (è possibile anche ricevere le informazioni sull'intera rete in gestione), ogni mattina l'utente iscritto riceverà una e-mail da Veneto Strade S.p.A. contenente le informazioni più importanti dal punto di vista dell'impatto sulla viabilità di eventuali cantieri in

corso o di chiusure di tratti di strada. Il messaggio potrà essere aperto più volte e in diversi momenti della giornata e l'utente potrà in tal modo ascoltare il bollettino sullo stato del traffico in tempo reale delle strade in nostra gestione relativo alla provincia o alle province selezionate al momento dell'iscrizione.

Per la stagione estiva, inoltre, è stata dedicata un'intera sezione alle strade del mare, che nella stagione invernale verrà riservata alle informazioni sulla presenza di criticità atmosferiche soprattutto lungo la rete viaria in gestione in provincia di Belluno. In questa sezione è possibile vedere lo stato del traffico mediante telecamere posizionate sulla SR89 "Treviso mare", sulla SR43 "del Mare" e sulla SR74 "S. Michele al Tagliamento - Bibione". Inoltre, sempre relativamente alle strade del mare, sarà possibile consultare il tempo medio di percorrenza stimato e il dettaglio dello stato del traffico in corrispondenza di alcuni punti critici dove sono state opportunamente posizionate delle centraline di rilevazione.

L'esistenza, inoltre, di una banca dati centralizzata omogenea e capillare garantisce la possibilità di servizi aggiuntivi dedicati e specifici, quali ad esempio quelli di analisi statistica, molto utile a Veneto Strade S.p.A. per recepire alcune necessità particolari di manutenzione stradale ed ottimizzare così i costi.

Con il sistema SMIT, dunque, Veneto Strade si propone all'avanguardia nella promozione della diffusione della cultura della sicurezza stradale. L'obiettivo infatti è proprio questo: al di là dell'aspetto legato al monitoraggio costante delle strade di competenza, con la possibilità poi di analizzare i dati immagazzinati e di elaborare studi statistici sui flussi e volumi di traffico per programmare eventuali interventi migliorativi alla circolazione, è la sicurezza degli automobilisti la "mission" che ha segnato la nascita di questo innovativo sistema informativo

3.7 Il Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore

La L. 26/10/1995 n. 447 “Legge quadro sull’inquinamento acustico”, all’art. 10, prevede l’obbligo in capo agli enti gestori di infrastrutture dei trasporti di predisposizione di piani di contenimento ed abbattimento del rumore.

Il DMA 29/11/2000 “Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore”, stabilisce tra l’altro l’obbligo in capo ai soggetti competenti, della individuazione delle aree in cui per effetto delle emissioni delle infrastrutture si abbia superamento dei limiti previsti, la determinazione del contributo specifico delle infrastrutture al superamento dei limiti, e quindi la predisposizione del piano di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto dall’esercizio delle infrastrutture.

Il DPR 30/03/2004 n. 142 “Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell’inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell’art. 11 della legge 26 ottobre 1995 n. 447” definisce le norme per la prevenzione ed il contenimento dell’inquinamento da rumore avente origine dall’esercizio delle infrastrutture stradali.

In attuazione della sopra richiamata normativa Veneto Strade S.p.A. ha individuato nell’anno 2005, nei modi e nei tempi stabiliti dalle norme in vigore, le aree di criticità lungo le infrastrutture in gestione, in virtù dei sopra richiamati atti, provvedendo alla trasmissione dei dati ai soggetti interessati, ai sensi dell’art. 2 comma 1 del DMA 29/11/2000.

Nella prosecuzione della attività di pianificazione degli interventi necessari al raggiungimento degli obiettivi di contenimento ed abbattimento del rumore lungo la rete di competenza, Veneto Strade S.p.A. ha quindi provveduto, entro la prima metà del 2006, alla predisposizione del primo “**Piano di Contenimento e abbattimento del Rumore**” di cui all’art. 2 comma 2 del DMA 29/11/2000.

Il Piano è stato sviluppato su una estesa complessiva di circa 189 km di strade in gestione, che comprende le strade lungo le quali sono state, in prima fase, censite aree di criticità acustica, secondo i criteri indicati nella relazione generale allegata al censimento del 2005, e integrate a seguito di estensione di criticità.

La documentazione del Piano comprende, per ciascuna strada, la Relazione Descrittiva e gli elaborati grafici relativi a:

- mappature del rumore, day e night, dello stato attuale,
- mappature del rumore, day e night, con gli interventi di abbattimento,
- mappature del rumore, day e night, degli effetti dell'abbattimento,

ed è corredata da un elaborato di sintesi generale della spesa.

Il Piano individua e dimensiona diversi interventi di mitigazione distinti in tre tipologie secondo la scala di priorità :

- direttamente sulla sorgente (asfalti fonoassorbenti),
- lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore (barriere),
- direttamente sul ricettore (sostituzione degli infissi).

Il Piano prevede anche la opportunità, o necessità, di interventi diretti sulla circolazione quando con interventi delle suddette tipologie non sia possibile raggiungere i valori limite. Il ricorso alla proposta di interventi diretti su edifici è previsto solo nel caso di ricettori sensibili o di ricettori isolati.

Il Piano definisce la scala di priorità secondo indici per ciascuna strada e riordinati per l'intera rete nella sintesi generale della spesa.

Per gli interventi così individuati il calcolo sommario della spesa porta ad un valore complessivo presunto per soli lavori di oltre Euro 45.000.000,00 .

La redazione del primo "Piano di Contenimento ed abbattimento del Rumore" ha tenuto conto, per quanto possibile, delle trasformazioni della rete in gestione conseguenti ad opere in corso o in progetto e di prossima realizzazione, che possono avere effetti sul rumore lungo le tratte esistenti.

Ai sensi del DMA 29/11/2000 gli obiettivi di risanamento debbono essere conseguiti entro quindici anni dai termini ivi stabiliti. Questi decorrono dalla data di espressione della Regione, con proprio provvedimento se previsto, ovvero dalla data di presentazione del Piano qualora la Regione, entro tre anni dalla entrata in vigore del DM 29/11/2000, non abbia emanato provvedimenti in materia.

A tutt'oggi non è stata emanata da parte della Regione del Veneto specifica disciplina in materia.

In relazione alle tipologie di intervento, essendo il Piano riferito alle sole emergenze acustiche, si deve rilevare che al lato pratico le soluzioni progettuali, fermo restando l'obiettivo di contenimento individuato, potranno approfondire e diversificare, nei diversi livelli di avanzamento progettuale, le previsioni indicate per la migliore contestualizzazione delle opere alle situazioni locali e ad altre eventuali iniziative concorrenti (altre opere pubbliche, piani di traffico, ecc...).

In relazione ai costi si evidenzia che sul costo complessivo stimato per soli lavori (oneri sicurezza esclusi) di circa €45.000.000,00, la quota di circa 31.000.000,00 (circa il 69%) riguarda interventi di posa barriere acustiche, la quota di € 11.500.000,00 (circa il 25%) riguarda la stesa di tappeti fonoassorbenti, e la quota di €2.500.000,00 (circa 6%) riguarda presunti interventi diretti su ricettori.

Relativamente ai tappeti fonoassorbenti è da rilevare che la spesa presunta indicata riguarda una unica operazione di stesa, ma nell'arco quindicinale di gestione del Piano è presumibile la necessità di ripetizione della stessa su più tratte a causa della usura cui sono soggette le pavimentazioni stradali.

Il Piano è stato presentato ai Comuni interessati ed alla Regione.

Si evidenzia che il primo Piano non esaurisce le attività di pianificazione in materia acustica lungo la rete stradale in concessione a Veneto Strade S.p.A.: queste infatti dovranno estendersi a nuove situazioni di criticità emergenti, in particolare lungo ulteriori tratte stradali.

Il Piano non rientra in programmi di finanziamento già aventi specifica copertura e quindi il documento è stato inviato alla Regione del Veneto affinché la stessa, e gli altri enti proprietari, provvedano di conseguenza, al fine di consentire a Veneto Strade S.p.A. di avviarne la realizzazione.

Con L.R. n. 1 del 27/02/2008 Legge Finanziaria Regionale per l'esercizio 2008, la Giunta regionale è stata autorizzata ad erogare € 5.000.000,00 in dieci anni (€anno 500.000,00) a Veneto Strade S.p.A. a partire dall'esercizio 2008, per la realizzazione degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore predisposti ai sensi del DMA 29/11/2000, lungo la rete stradale di interesse regionale. Il finanziamento regionale non è più stato riproposto nel corso degli

anni successivi e, pertanto, non risulta possibile, allo stato attuale, programmare gli interventi di contenimento e abbattimento del rumore.

Il Dlgs 19 Agosto 2005 n. 194 “Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale”, pubblicato sulla GU n. 222 del 23 settembre 2005 e ripubblicato sulla GU 239 del 13/10/2005, nel recepire la direttiva europea, introduce, nella già ricca normativa italiana in materia, novità tecniche e procedurali, che si sovrappongono a quanto già vigente.

Il Dlgs 194/2005, in particolare introduce nuovi descrittori acustici, quantifica l’esposizione al rumore della popolazione attraverso mappature acustiche, individua una progressiva riduzione della esposizione attraverso piani di azione, regola con un sequenza di scadenze l’attività dei soggetti competenti, introducendo sanzioni per il mancato adempimento degli obblighi.

In particolare specifici obblighi ed adempimenti sono stabiliti in capo alle società ed agli enti gestori delle infrastrutture di trasporto.

In seguito ai nuovi obblighi introdotti Veneto Strade S.p.A. ha quindi provveduto alla redazione di quanto previsto in capo alle società ed enti gestori di infrastrutture di trasporto stradale, da trasmettere alla Regione, in particolare relativamente agli assi stradali su cui transitano più di 6.000.000 di veicoli all’anno, ai sensi dell’art. 3 comma 1 lettera b) del richiamato Dlgs 194/2005.

In analogia alle precedenti attività nella materia, Veneto Strade S.p.A. ha optato per una applicazione della normativa diffusa lungo le tratte della rete per le quali è ragionevolmente attendibile sia rintracciare situazioni di effettiva criticità acustica, cioè di superamento dei limiti imposti dalle vigenti norme di settore, sia pervenire ad uno specifico piano di contenimento da attuare secondo i tempi previsti dalle norme stesse, ove per la situazione diffusa, per il grado di criticità e per l’effettiva fattibilità di interventi di contenimento, è ragionevolmente attendibile il raggiungimento degli obiettivi, non estendendo la prima stesura dei documenti lungo le tratte con eventuali criticità ragionevolmente superabili nell’ambito delle nuove infrastrutturazioni già programmate in un arco di tempo ridotto.

La mappatura acustica è stata sviluppata su una estesa complessiva di circa 189 km di strade in gestione lungo le quali transitano più di 6.000.000 di veicoli all'anno, ed è costituita per ciascuna strada, da una Relazione Descrittiva che riporta i dati richiesti all'allegato 6 del Decreto, e dagli elaborati grafici relativi alle mappature del rumore, Lden e Lnight

Anche la redazione della prima "Mappatura Acustica" ha tenuto conto, per quanto possibile, delle trasformazioni della rete in gestione conseguenti ad opere in corso o in progetto e di prossima realizzazione, che possono avere effetti sul rumore lungo le tratte esistenti.

La prima "mappatura acustica" non esaurisce le attività di mappatura lungo la rete stradale in concessione a Veneto Strade S.p.A., queste infatti dovranno estendersi a nuove situazioni emergenti lungo ulteriori altre tratte stradali con oltre 6.000.000 di transiti che, in conseguenza di modifiche in corso, ovvero per altre motivazioni, al momento non avrebbero utilmente descritto il fenomeno.

La mappatura è stata trasmessa alla Regione entro il termine di legge.

Successivamente, ai sensi del D.Lgs 194/2005 i gestori di infrastrutture di trasporto, tenuto conto della mappatura acustica devono elaborare e trasmettere alla Regione i "Piani di Azione" per gli assi stradali principali con oltre 6.000.000 di transiti, cioè i Piani destinati a gestire problemi di inquinamento acustico ed i relativi effetti, compresa, se necessario la sua riduzione. Corre quindi l'obbligo di comunicare al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare i dati relativi ai piani di azione ed i criteri adottati per individuare le misure ivi previste, per gli assi stradali principali su cui transitano più di 6.000.000 di veicoli all'anno. Le comunicazioni di cui sopra non esauriscono gli obblighi dettati dalla normativa di recepimento della direttiva comunitaria, in particolare infatti, ai sensi del Dlgs 194/2005 ogni cinque anni, le società e gli enti gestori devono comunicare al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare gli assi stradali principali su cui transitano più di 6.000.000 di veicoli all'anno. Successivamente, dovranno essere comunicati gli assi stradali principali con oltre 3.000.000 e meno di 6.000.000 di transiti, relativamente ai quali l'onere della mappatura è fissato, in data più avanzata.

Gli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore realizzati lungo la rete stradale di interesse regionale sono i seguenti:

DESCRIZIONE INTERVENTO	IMPORTO	PROVINCIA
LAVORI DI MITIGAZIONE ACUSTICA MEDIANTE BARRIERE ANTIRUMORE LUNGO LA SR308 "NUOVA DEL SANTO" DAL KM 2+745 AL KM 3+440 LATO SX IN COMUNE DI CADONEGHE (PD)	€ 383.390,54	PADOVA
LAVORI DI ADEGUAMENTO MITIGAZIONE ACUSTICA MEDIANTE BARRIERE ANTIRUMORE LUNGO LA SR89 "TREVISO MARE" DAL KM 1+500 AL KM 1+600, LATO DX, IN COMUNE DI SILEA	€ 150.000,00	TREVISO

3.8 Il catasto stradale

L'implementazione del Catasto Strade, che rappresenta l'inventario delle strade in gestione a Veneto Strade, ha come obiettivo primario la definizione della consistenza della rete stradale in modo compatibile ed integrabile con altre banche dati disponibili, al fine di migliorare la pianificazione e la programmazione degli interventi in materia di sicurezza, a servizio del territorio regionale.

La scelta della Regione di affidare l'implementazione e il mantenimento del catasto a Veneto Strade risulta strategica in un'ottica di continuo miglioramento della rete viaria. I principali benefici attesi dall'uso del sistema sono legati al fatto che questo si configura come:

- importante strumento preliminare di analisi e propedeutico alla progettazione di nuove opere;
- strumento di fondamentale importanza per la gestione del patrimonio stradale nell'ambito di un'efficiente azione di prevenzione;
- strumento indispensabile per analisi prestazionali sulla rete valutando per ciascuna strada, un indice descrittivo del livello di servizio e di degrado;
- strumento per la programmazione della manutenzione.

Dato che le attività demandate dalla Regione alla Società avvengono sulla base di una programmazione regionale, che i tre Piani Triennali sinora approvati prevedono sia l'attività di progettazione e di realizzazione di nuovi interventi lungo la rete stradale, sia la programmazione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete, e che in particolare per le attività di manutenzione sono stati sviluppati specifici settori di studio e sperimentazione, è evidente che l'implementazione del sistema è perfettamente in linea con gli obiettivi di gestire in termini tecnici ed economici tutte le manutenzioni (programmate e a guasto sul patrimonio esistente), tutte le fasi progettuali ed esecutive sui nuovi progetti, consentendo ai differenti attori le azioni di controllo tecnico ed economico.

Se da una lato il Catasto Strade assolve ad uno specifico obbligo di legge della Regione (l'inventario di base è stato concepito per essere suscettibile di

ampliamento, al fine di contenere quegli elementi e quelle notizie necessarie per corrispondere alle disposizioni del Nuovo Codice della strada ed alle esigenze di costituzione dell'Archivio nazionale delle strade), dall'altro rappresenta un progredito strumento di lavoro che testimonia l'impegno di Veneto Strade di aumentare l'efficienza ed efficacia nelle attività assegnate. La gestione della rete stradale e delle attività ad essa collegate è notevolmente agevolata dati i numerosi benefici legati al miglior controllo della viabilità e della sicurezza stradale, alla razionalizzazione e distribuzione delle informazioni lungo la rete stradale, alla gestione e pianificazione delle manutenzioni stradali e delle concessioni, nonché alla possibilità di eseguire analisi mirate sull'incidentalità.

Il Catasto Strade è uno strumento utile sia per fini tecnici che gestionali. E' un vero e proprio archivio gestionale, caratterizzato dall'utilizzo di hardware e software che lo rendono funzionale in termini di:

- gestione del patrimonio e degli interventi manutentivi , attraverso le funzioni di archiviazione e consultazione delle informazioni pertinenti a qualunque "evento" stradale (caratteristiche geometriche, manufatti, segnaletica, arredo, ecc.)
- gestione amministrativa (concessioni – occupazioni di suolo pubblico e pubblicità, ordinanze, trasporti eccezionali, ecc.)
- governo della sicurezza stradale e manutenzione programmata.

La banca dati è stata realizzata attraverso il rilievo filmato di tutte le strade gestite ed una articolata fase di post processing per l'acquisizione di tutte le informazioni sulla rete (caratteristiche geometriche delle strade e delle pertinenze, e degli impianti ed i servizi permanenti connessi alle esigenze della circolazione) e ciò ha comportato una economicità generale di tutto il processo, sia in termini di spesa che in termini di facilità di gestione all'interno del Sistema Informativo Stradale. Il Sis così costituito consente di gestire le informazioni relative alla rete stradale e agli elementi ad essa correlati; la segnaletica stradale verticale ed orizzontale; le pratiche di concessione ed autorizzazione a seguito di richieste per occupazioni temporanee, accessi, attraversamenti, ecc; le pratiche per la concessione di spazi pubblicitari; la manutenzione della pavimentazione stradale.

Grazie all' inquadramento cartografico nella componente GIS del sistema, tutti gli aspetti manutentivi e amministrativi sono integrabili in un unico contesto che ha per obiettivo:

- la comunicazione delle informazioni a tutti i settori coinvolti nella gestione della rete;
- l'aggiornamento della banca dati, derivato dall'informatizzazione dei singoli settori coinvolti;
- il monitoraggio dello stato di conservazione delle varie componenti dell'infrastruttura;
- la razionalizzazione e l'ottimizzazione delle risorse economiche;
- la gestione e il miglioramento della sicurezza stradale.

Posto che manutenzione e sicurezza sono correlate, il Catasto è uno strumento indispensabile di previsione delle esigenze di manutenzione, fondamentale nell'attività di monitoraggio e programmazione. Consente di valutare, per ogni singola strada, un indice descrittivo del livello di degrado, desumibile da più parametri fisici puntuali e correlato all'importanza funzionale dell'infrastruttura, e per rendere possibile la ripartizione delle risorse secondo le necessità, definendo un coefficiente di priorità di intervento.

L'obiettivo è di tendere all'ottimizzazione delle risorse disponibili, perseguendo la logica di manutenzione ordinaria "programmata", mediante interventi di tipo preventivo anziché "su guasto". In questa ottica va sottolineata l'importanza del monitoraggio ma particolarmente della tempestività dell'azione di manutenzione prima del superamento di certi livelli di soglia, oltre i quali si ha un rapido crollo dei livelli di servizio e sicurezza dell'infrastruttura stradale, nonché un notevole incremento dei costi degli interventi di ripristino.

Tale risultato si persegue migliorando la qualità finale degli interventi manutentivi eseguiti o aumentandone la durata (intesa come 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.

Legate al settore manutenzione sono anche quelle attività amministrative di concessione ed autorizzazione di accessi, pubblicità, sottoservizi pubblici, occupazioni temporanee e permanenti, trasporti eccezionali, competizioni su strada ed elettrodotti, che con il Catasto Strade sono certamente semplificate.

Altre attività che trovano vantaggi nell'uso del Catasto Strade, e che rivestono particolare importanza in termini di sicurezza stradale, riguardano i progetti di riordino della segnaletica stradale e degli impianti pubblicitari mediante il controllo incrociato tra banche dati già disponibili. Regolamentando la distribuzione degli impianti lungo la rete stradale si salvaguarda la compatibilità di natura ambientale e paesaggistica, nel rispetto delle prescrizioni e vincoli imposti dai vigenti strumenti normativi. Fondamentale è l'attività di gestione ed aggiornamento della banca dati, pena la progressiva obsolescenza degli stessi. A conclusione di ciascun intervento di manutenzione gestito nel Sistema Informativo Stradale, il personale preposto deve inserire nel sistema tutte le informazioni necessarie per tenere traccia delle modifiche intervenute; ogniqualvolta l'attività di manutenzione va a modificare qualche proprietà di uno o più oggetti del Catasto Strade (es.: variazioni sulla pavimentazione, introduzione o modifica di dispositivi di protezione ambientale, segnaletica ecc.), si procede all'aggiornamento con le nuove informazioni, a beneficio di tutta l'organizzazione di Veneto Strade. In particolare ogni intervento sul campo in merito alla segnaletica verticale (sostituzioni, dismissioni, collocazione di nuovi segnali), va registrato con l'ausilio di opportuna strumentazione palmare per la corretta georeferenziazione degli oggetti di segnaletica. Analogamente si procede per le concessioni se a fronte di attività di controllo sul campo si sono riscontrate delle diversità.

Capitolo 4

PIANO TRIENNALE REGIONALE 2009-2011 INTEGRAZIONE

4.1 La definizione della metodologia di analisi delle priorità

La metodologia utilizzata per l'individuazione e la selezione delle priorità fra i vari interventi infrastrutturali attivabili è la medesima applicata per l'elaborazione del Piano Triennale Regionale 2009-2011, 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, considerato che detti criteri hanno evidenziato una particolare significatività alla rappresentazione delle esigenze infrastrutturali delle varie province venete.

Gli interventi integrativi al Piano 2009-2011, nell'ambito della linea di azione denominata "Interventi infrastrutturali", si caratterizzano, al pari del precedente, 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 questo 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.

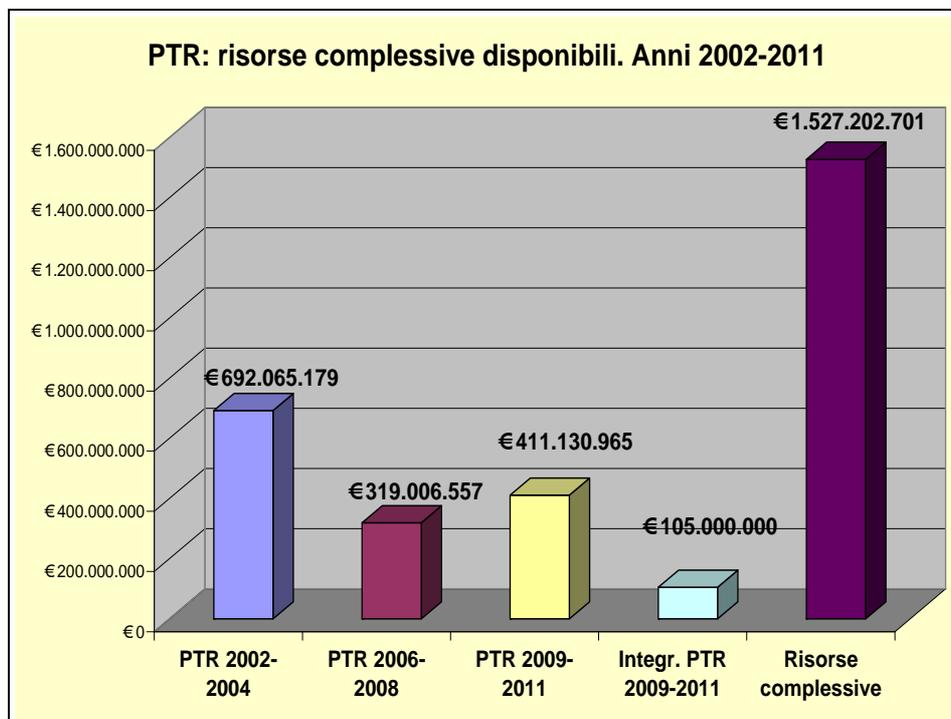
4.2 Le risorse disponibili

La Legge Regionale n. 1/2009 (Finanziaria 2009) ha specificatamente stanziato un finanziamento di complessivi **Euro 105 milioni** per consentire l'approvazione della presente integrazione al Piano Triennale 2009-2011.

Alla luce dell'analisi delle esigenze emergenti, una quota di tale stanziamento, pari a 100 milioni di Euro, viene destinata ad interventi sulla viabilità regionale da definirsi d'intesa con le Province. La rimanente quota di 5 milioni di Euro è riservata ad interventi di manutenzione straordinaria/somma urgenza/pronto intervento.

Alla luce del quadro normativo richiamato, le dotazioni finanziarie esistenti per l'elaborazione del presente Piano Triennale sono:

- **100 milioni** di Euro per la realizzazione di interventi sulla viabilità regionale o provinciale ex Anas o, comunque, su rete provinciale che per specifiche peculiarità, quali flussi di traffico, pericolosità o strategicità, è da considerarsi nodo cruciale nell'ambito della viabilità della Regione Veneto;
- **5 milioni** di Euro per la realizzazione di interventi manutenzione straordinaria e pronto intervento sulla rete in gestione.



Il complessivo della dotazione finanziaria del presente Piano, se sommato ai precedenti, porta ad un investimento complessivo di nuove opere infrastrutturali di interesse regionale (con esclusione quindi delle Grandi Opere già avviate dalla Regione del Veneto) di oltre **1.527 milioni** di Euro nell'arco dell'ultimo decennio. Tenendo presente che il primo PTR, relativo agli anni 2002-2004, ha valori assoluti di finanziamento più elevati in quanto ha beneficiato dei trasferimenti delle risorse finanziarie individuate dalla cosiddetta "Legge Bassanini", appare senza dubbio significativa la rilevanza degli investimenti effettuati che evidenziano, da un lato, la massima attenzione che la Regione del Veneto ha posto sul tema delle infrastrutture, dall'altra la capacità di avviare la realizzazione delle opere in tempi davvero contenuti in un campo, quello delle opere pubbliche, caratterizzato dalla complessità delle procedure di legge. E ciò assume ancora più significato in relazione alle emergenti esigenze di contenimento della spesa pubblica che rappresentano preciso obiettivo a livello comunitario, e quindi nazionale, rendendo sempre più difficile il reperimento delle risorse necessarie per la realizzazione degli investimenti infrastrutturali.

La Regione del Veneto ha cercato di ovviare a tale processo di contenimento della spesa pubblica anche attraverso la Finanza di Progetto, coinvolgendo quindi investitori privati che garantissero la copertura finanziaria dell'opera e quindi l'immediata fruibilità da parte dell'utenza. Tale strumento è però utilizzabile esclusivamente per singoli tratti stradali a pedaggio nel campo delle infrastrutture viarie, non certo per la più vasta esigenza di finanziamento degli interventi sulla viabilità regionale libera.

A fronte di ciò, la Regione del Veneto ha quindi profuso ogni sforzo nella direzione di poter vedere riconosciuti i ricavi derivanti dai pedaggi generati dal sistema autostradale esistente nel proprio territorio. Più in particolare, con l'apertura del Passante di Mestre e l'avvenuta scadenza della concessione dell'autostrada Venezia Padova, la Regione del Veneto ha fortemente intrapreso la via del "federalismo autostradale" affinché gli introiti dei pedaggi riscossi sulle reti siano reinvestiti nel territorio, concretizzando tale obiettivo attraverso la costituzione della Concessioni Autostradali Venete S.p.A.

4.3 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. 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 di integrazione 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 nel Piano Triennale 2009-2011, 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;

Per le motivazioni sopra esposte nella proposta di integrazione al Piano Triennale 2009-2011 **ben il 95,24%** (93,03% nel PTR 2009-2011 e 89,68% nel PTR 2006-08) della dotazione finanziaria regionale complessiva (**ovvero € 100.000.000,00 sui 105 milioni complessivamente disponibili**) viene destinato a nuovi interventi infrastrutturali.

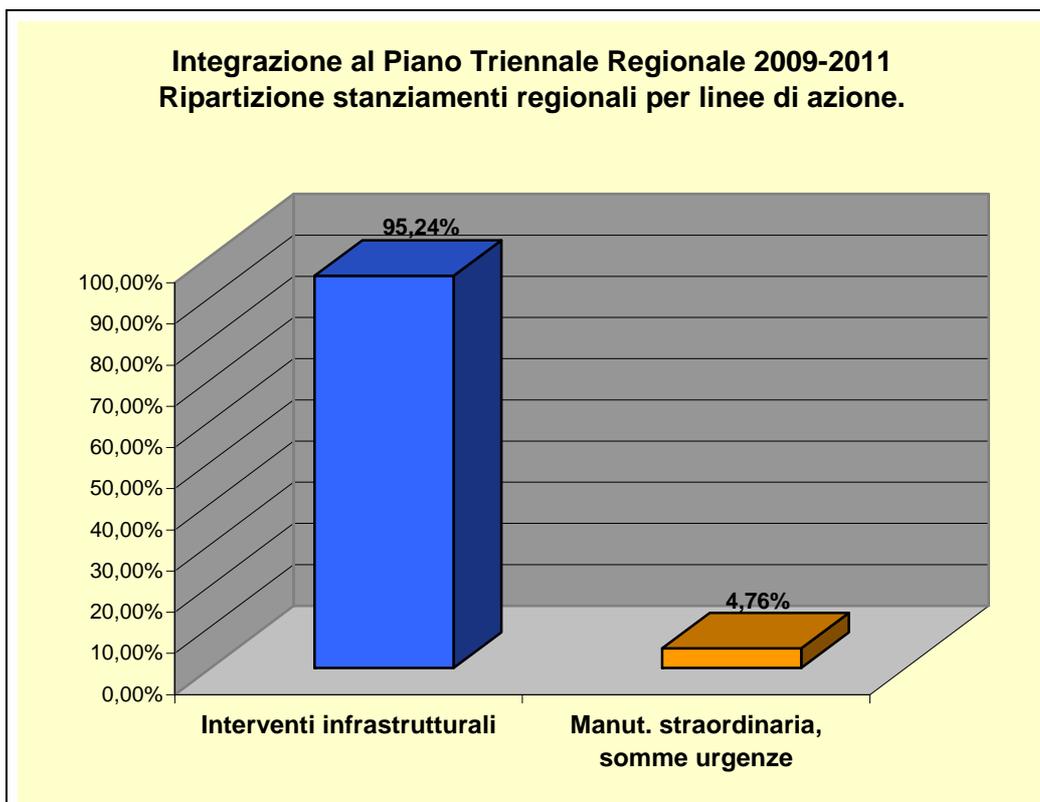
Il **4,76%** (6,82 % nel PTR 2009-2011 e 9,67% nel precedente PTR 2006-2008), quindi **€ 5.000.000,00**, vengono stanziati per **manutenzioni straordinarie e**

somme urgenze/pronto intervento. E tali risorse assumono la massima rilevanza, considerando la condizione della rete stradale ex Anas che Regione e Province hanno ereditato, che ha 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, posta anche la particolare situazione geomorfologica della Provincia di Belluno il cui territorio è spesso esposto a piogge intense, precipitazioni nevose e frane. 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 Integrativo al Piano Triennale 2009-2011 uno specifico stanziamento, anche nell'ottica di poter adeguare le infrastrutture alle esigenze di percorribilità in massima sicurezza in relazione ai flussi di traffico.

Nel presente Piano viene azzerata la dotazione prevista per studi, progettazioni, monitoraggi, e servizi di infomobilità, passata dal Piano 2002-2004 a quello 2006-2008 dallo 1,2% allo 0,65% e allo 0,15% nel Piano 2009-2011.

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.

<i>Piano Triennale 2009-2011 – Integrazione Ripartizione fondi regionali</i>		
Linee di azione	percentuale	Importo
○ Interventi infrastrutturali	95,24 %	€100.000.000,00
○ Manutenzione straordinaria, somme urgenze, interventi mitigazione ambientale	4,76 %	€5.000.000,00
TOTALE	100%	€105.000.000,00

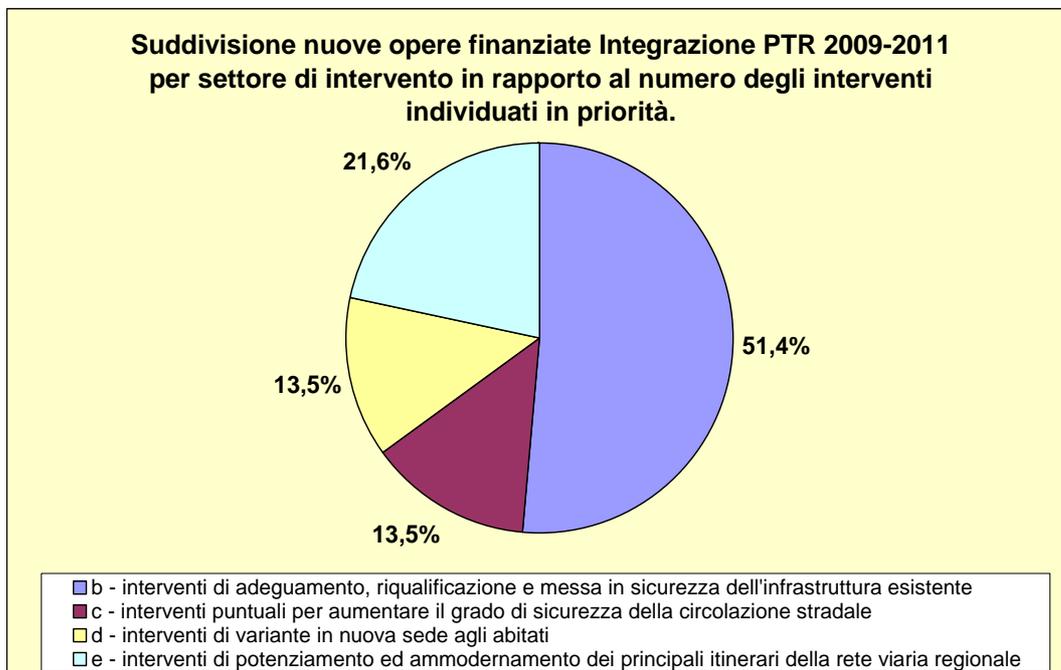


Gli interventi infrastrutturali, cui è destinata la maggior parte delle risorse, sono riconducibili, seguendo la stessa classificazione contenuta nei precedenti Piani Triennali Regionali, ai seguenti settori di intervento:

- 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 nel grafico seguente, così definito in rapporto al numero degli interventi

individuati in priorità (riportati in appendice alla relazione).



4.4 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 stesse per aree territoriali coincidenti con le sette province della regione.

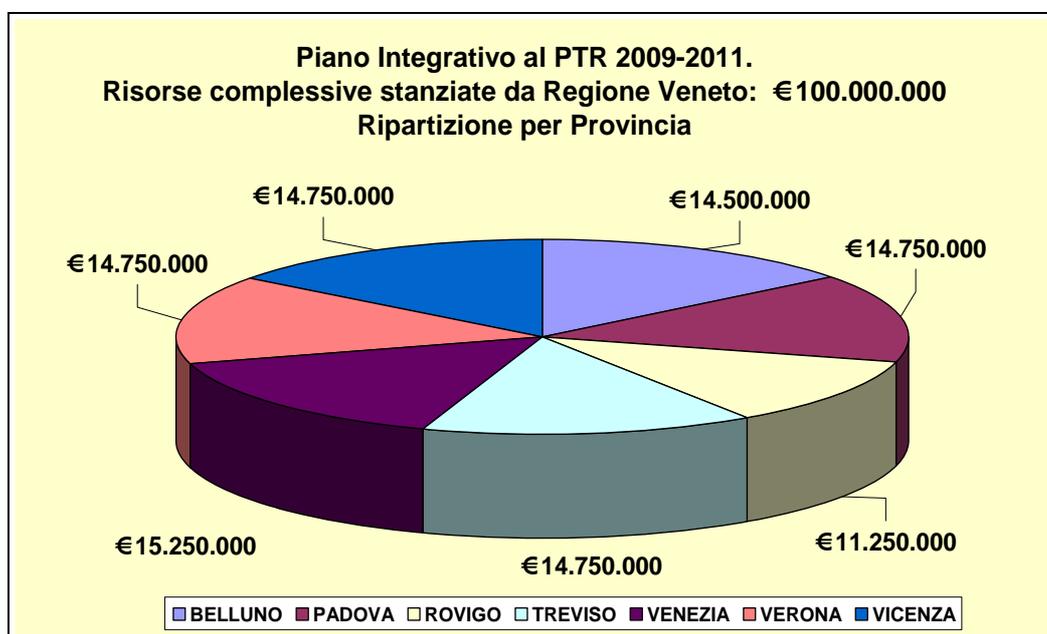
Nei precedenti Piani Triennali è stata adeguatamente argomentata la relazione tra la domanda di mobilità e la dotazione infrastrutturale, in termini di sicurezza della circolazione e tutela dell'ambiente, in termini di rapporto con l'economia del territorio, oltre che ovviamente in termini di capacità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

Di particolare utilità sono gli indicatori impiegati per la predisposizione del Piano Triennale Regionale 2009-2011, 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 indicatori utili all'identificazione delle dimensioni delle infrastrutture, della domanda di mobilità e del grado di sicurezza della rete stradale.

Oggi, più in particolare, l'attenzione si è focalizzata sui prevedibili flussi di traffico e livelli di congestione sulla base della individuazione delle aree vaste di cui al Piano Regionale dei Trasporti. In particolare tale analisi ha evidenziato i possibili incrementi dei flussi generati per le Province di Padova, Treviso, Venezia, Verona e Vicenza conseguenti alla loro localizzazione strategica all'interno dei flussi commerciali nelle direttrici di traffico del Corridoio V. È stata tenuta in particolare considerazione la specificità dell'impatto conseguente all'attraversamento nell'ambito del territorio della Provincia di Venezia, in termini di volumi di traffico, a seguito dell'apertura del Passante di Mestre. In tale contesto è stato inoltre valutato anche il particolare fattore geomorfologico della provincia di Belluno. Nella individuazione dei nuovi interventi infrastrutturali è stato preso in considerazione l'impatto sulla viabilità e sui volumi di traffico conseguenti alla realizzazione della Pedemontana Veneta.

La ripartizione delle risorse per provincia è riportata nella tabella e nel grafico successivi.

Riparto dei fondi regionali – Piano Integrativo PTR 2009-2011		
PROVINCE	percentuale	Fondi regionali
BELLUNO	14,50%	€14.500.000,00
PADOVA	14,75%	€14.750.000,00
ROVIGO	11,25%	€11.250.000,00
TREVISO	14,75%	€14.750.000,00
VENEZIA	15,25%	€15.250.000,00
VERONA	14,75%	€14.750.000,00
VICENZA	14,75%	€14.750.000,00
TOTALE	100%	€100.000.000,00



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". L'**Appendice** riporta, quindi, per ciascuna provincia un primo elenco identificato come "**Nuovi Interventi Priorità**", che individua per ciascun intervento i seguenti elementi:

- numero identificativo di ciascuno;
- denominazione dell'intervento;
- settore di intervento;
- livello di progettazione attuale (E = Esecutivo, D = Definitivo, P = Preliminare, F = fattibilità, N = Nulla);
- livello di progettazione presa in carico;
- importo presunto;
- quota di fondi regionali attribuiti ai sensi della L.R. 11/2001;
- eventuale quota di cofinanziamento;
- note varie.

Analogamente per ciascuna provincia l'Appendice riporta un ulteriore elenco identificato come "**Nuovi interventi Inseribilità**" che individua per ciascun intervento gli stessi parametri, in mancanza di copertura finanziaria. Gli interventi elencati non riportano una scala di priorità, ma si configurano quindi come ulteriore quadro di esigenze riconosciute.

4.5 Le modalità per l'aggiornamento del Piano

Come previsto dal Dlgs 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 può essere aggiornato annualmente in ragione dell'evoluzione degli stati di fabbisogno.

I precedenti Piani 2002-2004, 2006-2008 e 2009-2011 mantengono comunque la propria valenza e pertanto tutti gli interventi precedentemente inseriti, sia in area prioritaria finanziata che in quella in inseribilità, sono da considerare tuttora vigenti. In ogni caso gli interventi compresi nell'area di inseribilità dovranno essere valutati prioritariamente in sede di aggiornamento del Piano triennale.

Le risorse attribuite nella presente integrazione al Piano Triennale 2009-2011 potranno essere utilizzate a copertura di eventuali maggiori necessità per la realizzazione di interventi previsti nei Piani Triennali 2002-2004, 2006-2008 e 2009-2011.

Al fine di non creare rigidità nella gestione ordinaria del Piano e fino all'approvazione del suo aggiornamento 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/pronto intervento".



REGIONE DEL VENETO

PIANO TRIENNALE 2009-2011 INTEGRATIVO

**Piano Triennale di interventi per l'adeguamento
della rete viaria 2009-2011
L.R. n. 11/2001 – Art. 95**

Appendice

Interventi triennio 2009-2011



REGIONE DEL VENETO

PIANO TRIENNALE 2009-2011 INTEGRATIVO

**Piano Triennale di interventi per l'adeguamento
della rete viaria 2009-2011
L.R. n. 11/2001 – Art. 95**

NUOVI INTERVENTI PRIORITA'

PTR 2009-2011 INTEGRATIVO - INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI BELLUNO

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011 INTEGRATIVO	COFINANZIAMENTI	NOTE
801	SP 635 - Ponte di San Felice - opere di completamento e risanamento comuni di Sedico e Trichiana	c	D	N	€1.000.000,00	€1.000.000,00		
802	SR 203 - Variante di Agordo - opere di completamento 1° stralcio comuni di Agordo e Taibon Agordino	d	E	N	€30.000.000,00	€4.600.000,00		riferimento int. 201 PTR 2006/08
803	SP 347 - Interventi di adeguamento e messa in sicurezza tra km 39+800 e km 48+800 nei comuni di La Valle Agordina e Zoldo Alto - 1° stralcio	c	P	N	€2.000.000,00	€2.000.000,00		
804	SP 347 - Interventi di adeguamento e messa in sicurezza tra le progressive km 11+780 e km 28+600 nei comuni di Gosaldo e Voltago Agordino - 1° stralcio	c	P	N	€1.000.000,00	€500.000,00	€500.000,00	Cofinanziato da Provincia di Trento. Rif. intervento n. 448 PTR 2009-2011

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011 INTEGRATIVO	COFINANZIAMENTI	NOTE
805	SR 348 - Lavori di adeguamento nel comune di Feltre e Quero	b	P	N	€2.500.000,00	€2.500.000,00		Rif. intervento n. 257 PTR 2006-2008
806	Miglioramento innesto SP 532 con SR 48 in comune di Auronzo di Cadore	c	E	N	€3.500.000,00	€3.500.000,00		Rif. intervento n. 251 PTR 2006-2008
807	SP 1 - Intervento di miglioramento della sicurezza della circolazione stradale nel tratto tra la progressiva 18+300 e 18+800 in comune di Trichiana	b	N	N	€400.000,00	€400.000,00		
	TOTALI				€40.400.000,00	€14.500.000,00	€500.000,00	

**PTR 2009-2011 INTEGRATIVO – ALTRI INTERVENTI FINANZIATI
PROVINCIA DI BELLUNO**

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011 INTEGRATIVO	COFINANZIAMENTI	NOTE
808	Sistemazioni viarie in Comune di Arsìe sulla SP 38 di "Col Perer" e sulla strada comunale di Cima Campo - 1° stralcio (LD 2004)	b	D	N	€1.452.122,49	€0,00	€1.452.122,49	Regione Veneto: € 1.415.819,43 (Decr. Dir. Programmazione n. 13/2010) Provincia di Belluno: € 36.303,06
809	Allargamento e sistemazione della SP 40 della "Val Senaiga" - 3° stralcio (LD 2003)	b	D	N	€3.000.000,00	€0,00	€3.000.000,00	Regione Veneto: € 2.925.000,00 (DGR 4014/2008) - Provincia di Belluno: €75.000,00
810	Realizzazione di passerella pedonale tra gli abitati di Candide e Dosoledo/Sacco in territorio di Comelico Superiore (LD 3002)	b	D	P	€1.532.851,95	€0,00	€1.532.851,95	Stato: 300.000,00 (D. Lgs 81/2007) - Regione Veneto: € 242.851,95 (DGR 4085/2006) - Comune di Comelico Superiore: €990.000,00
811	Realizzazione di una rotatoria sulla SP 1 in comune di Limana	c	E	E	€445.000,00	€0,00	€445.000,00	Regione Veneto: € 146.850,00 (LR 39/1991) - Provincia di Belluno: € 298.150,00
	TOTALI				€6.429.974,44	€0,00	€6.429.974,44	

PTR 2009-2011 INTEGRATIVO - INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI PADOVA

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011 INTEGRATIVO	COFINANZIAMENTI	NOTE
812	Miglioramento sicurezza intersezioni lungo SR 53 mediante realizzazione rotatoria in comune di Galliera Veneta	b	F	N	€1.100.000,00	€1.100.000,00		
813	Complanare di Monselice - 1 lotto 1 stralcio - tra il casello di Monselice e l'innesto con la SR 104	e	D	N	€16.000.000,00	€5.500.000,00	€3.000.000,00	Rif.intervento 212 PTR 06/08 - intervento 415 PTR 09/11 Cofinanziamenti: Provincia di Padova 1,5 milioni, Comune Monselice 1,5 milioni
814	Realizzazione rotatoria lungo la SR 104 tra il km 6+870 e il km 6+950 in comune di Tribano	b	P	P	€800.000,00	€450.000,00	€350.000,00	Cofinanziamenti Provincia di Padova € 200mila; Comune di Tribano €150mila
815	Intervento di riqualificazione viabilità di interesse regionale SP4 circonvallazione località Cristo di Arzerello comune di Piove di Sacco	b	N	D	€1.950.000,00	€1.950.000,00		

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011 INTEGRATIVO	COFINANZIAMENTI	NOTE
816	SP 47 - Realizzazione rotatorie in comune di Campo San Martino	b	N	N	€1.550.000,00	€1.550.000,00		
817	SP 47 - Realizzazione rotatorie in comune di San Giorgio in Bosco	b	N	N	€1.550.000,00	€1.550.000,00		
818	Nuova bretella di collegamento da Campretto a Monastero in comune di San Martino di Lupari – 1° lotto	e	N	N	€6.000.000,00	€2.650.000,00		
819	Realizzazione di una rotatoria tra SR 47 “di Altichiero” e SP 70 in comune di Curtarolo	b	F	N	€1.650.000,00	€0,00	€0,00	
	TOTALI				€30.600.00,00	€14.750.000,00	€3.350.000,00	

PTR 2009-2011 INTEGRATIVO - INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI ROVIGO

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011 INTEGRATIVO	COFINANZIAMENTI	NOTE
820	Completamento della tangenziale nord e della tangenziale ovest di Rovigo	e	P	N	€16.000.000,00	€11.000.000,00		Rif. int. 219 PTR 06/08
821	Completamento rotatorie sulla SR 6 in comune di Stienta	b	P	N	€1.000.000,00	€250.000,00		Rif. intervento 215 PTR 06/08
	TOTALI				€17.000.000,00	€11.250.000,00		

PTR 2009-2011 INTEGRATIVO - INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI TREVISO

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011 INTEGRATIVO	COFINANZIAMENTI	NOTE
822	Completamento della tangenziale di Treviso SR 53 - IV tronco	e	P	N	€58.632.000,00	€5.000.000,00	€5.000.000,00	Rif.intervento 9 PTR 02/04, intervento 225 PTR 06/08 e intervento 423 PTR 2009/11. cofinanziamento fondi IGQ del 16/6/11 €5milioni
823	Variante alla SR 348 in località Postioma di Paese	d	F	N	€8.000.000,00	€8.000.000,00		
824	Lavori di messa in sicurezza dello svincolo mediante la costruzione di una rotatoria a Vallio di Roncade tra la SP 64 e la SR 89	b	F	N	€1.500.000,00	€1.500.000,00		
825	Realizzazione rotatoria lungo la SR 53 in comune di Ponte di Piave	b	F	N	€250.000,00	€250.000,00		
	TOTALI				€68.382.000,00	€14.750.000,00	€5.000.000,00	

PTR 2009-2011 INTEGRATIVO - INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI VENEZIA

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011 INTEGRATIVO	COFINANZIAMENTI	NOTE
826	Variante SP 58 e SP 54 tra Ceggia e Cessalto	d	D	N	€15.250.000,00	€5.350.000,00	€6.400.000,00	Rif. intervento 376 PTR 02/04 e intervento 428 PTR 09/11; cofinanziamenti Prov.Ve 2,6 milioni; Prov.Tv 1,4 milioni; Anas 700mila; comune di Ceggia 700mila; Fondi MS Regione 1milione
827	Variante di San Stino - 2° lotto raccordo SS14 con SP 59	d	P	N	€4.200.000,00	€4.200.000,00		
828	Adeguamento sede viaria SP 251 tratto compreso tra svincolo A28 e variante alla SS 14 comuni di Gruaro e Portogruaro	b	F	N	€2.000.000,00	€1.000.000,00		Rif. intervento 237 PTR 06/08
829	Realizzazione pista ciclabile dal sottopasso di via Vallio alla scuola materna in comune di Meolo (LD 2000/2/B)	e	P	N	€1.900.000,00	€1.900.000,00		

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011 INTEGRATIVO	COFINANZIAMENTI	NOTE
830	Realizzazione della rotatoria tra la SR 11, via Oltrebrenta, via Mazzini e via Fossolovara in comune di Strà	b	F	N	€1.000.000,00	€1.000.000,00		
831	Realizzazione della rotatoria tra la SR 11 e la SP 21 fronte Villa Foscarini Rossi ed in prossimità del ponte "del Torresino" in comune di Strà	b	F	N	€600.000,00	€600.000,00		
832	Realizzazione rotatoria tra la SR 245 e via Milano e pista ciclabile in comune di Scorzè	b	F	N	€1.200.000,00	€1.200.000,00		
833	Strada "Arzeron" terzo stralcio messa in sicurezza e adeguamento funzionale in comune di Chioggia	b	F	F	€25.000.000,00	€0,00		
	TOTALI				€51.150.000,00	€15.250.000,00	€6.400.000,00	

PTR 2009-2011 INTEGRATIVO - INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI VERONA

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011 INTEGRATIVO	COFINANZIAMENTI	NOTE
834	Risoluzione problematiche viabilistiche sulla SP 6 "dei Lessini"	b	F	N	€18.000.000,00	€5.000.000,00	€6.500.000,00	Rif. intervento 438 PTR 09/11; Finanziato con gli utili derivanti da gestione società CAV SpA (DGR 4146 del 29/12/2009).
835	Interventi di adeguamento e di riqualificazione collegamenti di adduzione alla SR 11 comuni vari	e	F	N	€9.000.000,00	€6.150.000,00		
836	Riqualificazione e messa in sicurezza dell'intersezione tra via San Rocco, via Monticelli e la SP 37 mediante la realizzazione di una nuova rotatoria in comune di Lavagno	b	F	F	€600.000,00	€600.000,00		

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011 INTEGRATIVO	COFINANZIAMENTI	NOTE
837	Completamento della SP 10 dalla località Quattro Strade ad Illasi (lotto L del progetto complessivo)	e	P	N	€12.000.000,00	€3.000.000,00		Rif. intervento VR665 PTR 09/11
	TOTALI				€39.600.000,00	€14.750.000,00	€6.500.000,00	

PTR 2009-2011 INTEGRATIVO - INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI VICENZA

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011 INTEGRATIVO	COFINANZIAMENTI	NOTE
838	Proseguimento della SP in sinistra Agno nei comuni di Brogliano e Trissino	e	P	€9.750.000,00	€9.750.000,00		
839	Variante all'abitato di Orgiano	d	F	€3.900.000,00	€3.900.000,00		
840	Lavori di messa in sicurezza lungo la SR 11 mediante la realizzazione di una rotatoria nel comune di Montebello Vicentino in località Padana	b	F	€1.100.000,00	€1.100.000,00		
	TOTALI			€14.750.000,00	€14.750.000,00		

* Gli importi già approvati dal Consiglio regionale relativi ai Piani per l'adeguamento della rete viaria per il triennio 2002/2004 per gli interventi n. 101 e 106, per il triennio 2006/2009 per gli interventi n. 244, 246 e 247 e per il triennio 2009/2011 per l'intervento n. 440, riferiti alla Provincia di Vicenza per lavori di variante alla S.P. 46 "del Pasubio", sono interamente utilizzati per il tratto Vicenza-Costabissara.



REGIONE DEL VENETO

PIANO TRIENNALE 2009-2011 INTEGRATIVO

**Piano Triennale di interventi per l'adeguamento
della rete viaria 2009-2011
L.R. n. 11/2001 – Art. 95**

NUOVI INTERVENTI INSERIBILITA'

**PTR 2009-2011 INTEGRATIVO – INTERVENTI INSERIBILITA’
PROVINCIA DI BELLUNO**

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
901	SR 48 "delle Dolomiti" - Comune di Cortina d'Ampezzo. Ponte sul torrente Rio Gere	b	P	€2.000.000,00		
902	Opere di connessione funzionale per la viabilità in destra e sinistra Piave in corrispondenza della città di Belluno	e	N	€20.000.000,00	€20.000.000,00	Finanziato con gli utili derivanti da gestione società CAV SpA (DGR 4146 del 29/12/2009).
903	SP 347 - Interventi di adeguamento e messa in sicurezza tra km 59+000 e km 60+000 in comune di Forno di Zoldo - 1° stralcio	c	P	€1.000.000,00		
904	SP 49 – Adeguamento funzionale in corrispondenza dell’abitato di Misurina di comune di Auronzo di Cadore	d	N	€13.000.000,00		
905	Galleria Madonna del Piave: intervento di messa in sicurezza	c	F	€350.000,00		
906	SR 355 – Adeguamenti in sede tra il Comune di Sappada e il confine regionale	E	N	€1.000.000,00		

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
907	Adeguamento geometrico e messa in sicurezza SP 251 dal km 106+000 al km 118+000 in comune di Longarone	b	F	€8.600.000,00		
908	SP 37 – Adeguamento e messa in sicurezza e miglioramento innesti SS 50 e SR 348 in comune di Feltre	b	F	€1.500.000,00		
909	SP 422 – Adeguamento e messa in sicurezza tra il km 5+000 e il km 17+000 (primo lotto secondo stralcio) nei comuni di Puos, Tambre e Farra	b	F	€4.000.000,00		
910	SP 1 – Adeguamento geometrico e funzionale con realizzazione di varianti di tracciato fuori sede tra le progressive km 19+430 e km 29+900 nei comuni di Lentiai e Mel	b	F	€36.000.000,00		
	TOTALI			€87.450.000,00	€20.000.000,00	

**PTR 2009-2011 INTEGRATIVO – INTERVENTI INSERIBILITA’
PROVINCIA DI PADOVA**

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
911	Allargamento SP 13 nei comuni di Mestrino, Veggiano, Saccolongo	d	N	€4.200.000,00		
912	Nuovo ponte sul Roncajette lungo SP 30 tra i comuni di Casalserugo e Polverara	e	N	€3.500.000,00		
913	Adeguamento SR 308 del Santo con raddoppio delle corsie	e	N	€45.000.000,00		
914	Allargamento della SP 15 e della SP 91 fra lo svincolo della nuova SR 10 e la vecchia SR 10 nei comuni di Carceri, Ospedaletto Euganeo ed Este	d	N	€4.500.000,00		
915	Realizzazione di due rotatorie sulla SP 27 in comune di Grantorto	b	N	€1.185.000,00		

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
916	Allargamento di via Brenta a Campodarsego per collegamento SP 70	d	N	€1.650.000,00		
917	SP 35 SR 104 SP 92 bretella di collegamento ZIP 1° stralcio	e	F	€6.200.000,00		
918	SP 13 Rubano, Selvazzano, Saccolongo - II lotto	b	F	€2.425.000,00		
919	Variante alla SS 16 Adriatica in corrispondenza degli abitati di Monselice e Battaglia Terme - 2° lotto del 1° stralcio	d	N	€10.800.000,00		
920	Variante alla SS 16 Adriatica in corrispondenza degli abitati di Monselice e Battaglia Terme - 2° stralcio	d	N	€58.150.000,00		
921	Messa in sicurezza SR 11-SP 72 in località Mestrino con realizzazione di due rotatorie	b	N	€1.200.000,00		

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
922	Realizzazione di sottopasso veicolare sostitutivo posto a nord del PL al km 103+645 della linea PD-BO sulla ex SS 16 DIR via Rivella in comune di Monselice	e	P	€5.200.000,00		
923	Realizzazione rotatoria SR 104 in corrispondenza via Albrizzi in comune di Candiana	b	F	€525.000,00		
924	Collegamento tra Vigonza ed il sistema autostradale – Passante di Mestre	e	N	€15.000.000,00	€15.000.000,00	Finanziato con gli utili derivanti da gestione società CAV SpA (DGR 4146 del 29/12/2009).
	TOTALI			€159.535.000,00	€15.000.000,00	

**PTR 2009-2011 INTEGRATIVO – INTERVENTI INSERIBILITA’
PROVINCIA DI ROVIGO**

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
925	Completamento rotatorie sulla SR6 "Eridania Occidentale" in Comune di Stienta	b	F	€835.000,00		
926	Ammodernamento SP 64 (Cao Marina - Porto Levante) 1° stralcio	d	N	€3.000.000,00		
927	Collegamento SR 443-SR 104 tratto S.Martino di Venezze-Gavello 2° stralcio	e	N	€5.000.000,00		
928	Ammodernamento SP 18 (dalla SR 88 alla variante di Villanova del Ghebbo)	d	F	€2.000.000,00		
929	Nuova viabilità di collegamento fra le Province di Padova e Rovigo con nuovo ponte sull'Adige.	e	N	€30.000.000,00	€30.000.000,00	Finanziato con gli utili derivanti da gestione società CAV SpA (DGR 4146 del 29/12/2009).
	TOTALI			€40.835.000,00	€30.000.000,00	

**PTR 2009-2011 INTEGRATIVO – INTERVENTI INSERIBILITA’
PROVINCIA DI TREVISO**

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
930	Progettazione viabilità di collegamento zone industriali Farra di Soligo/ Pieve di Soligo	e	N	€12.000.000,00		
931	SR 348 "Feltrina" - Accesso alla nuova caserma dei Vigili del Fuoco, via Feltrina Nord, via Groppa in Comune di Montebelluna	e	N	€750.000,00		
932	Variante alla SR 53 relativo al tratto di attraversamento degli abitati di Istrana e di Paese	d	N	€33.000.000,00		
933	SR 667 "di Caerano" - Realizzazione rotatoria incrocio con SP16 in via Callalarga dir. Montebelluna	b	N	€600.000,00		
934	SR 245 "Castellana" - Realizzazione rotatoria incrocio con via Cacciatora-XXIX Aprile in Comune di Castello di Godego	b	N	€900.000,00		

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
935	Realizzazione rotatoria intersezione SP 248 con via Madonetta in località Bidasio in Comune di Nervesa della Battaglia	b	N	€900.000,00		
936	Variante di Conegliano Veneto	d	N	€50.000.000,00		
937	Realizzazione rotatoria innesto SR 515 con via Fratelli Bandiera in comune di Paese	b	N	€500.000,00		
938	Realizzazione rotatoria tra la SP 248 e la SP 6 ramo sud in comune di Asolo, adeguamenti fra la SP 248 e via Forestuzzo e pista ciclopedonale	b	F	€2.200.000,00		
939	Galleria Madonna del Piave: intervento di messa in sicurezza	c	F	€650.000,00		

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
940	Nuova viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla Superstrada Pedemontana Veneta: Ponte sul Piave in comune di Vidor (LD 3001)	e	F	€40.000.000,00		
941	Adeguamento intersezione SR 515 e via Marconi in comune di Zero Branco	c	N	€1.500.000,00		
942	SR 348 – SR 53 – Adeguamento tra la Superstrada Pedemontana Veneta e l'area del Feltrino	c	N	€40.000.000,00	€40.000.000,00	Finanziato con gli utili derivanti da gestione società CAV SpA (DGR 4146 del 29/12/2009)
943	Variante alla SR 53 in comune di Ponte di Piave	d	P	€16.500.000,00	€10.000.000,00	Finanziato con gli utili derivanti da gestione società CAV SpA (DGR 4146 del 29/12/2009). Rif. intervento n. 284 PTR 2006-2008
944	Interventi per l'adeguamento di 4 intersezioni lungo la SR 53 Postumia in comune di Castelfranco Veneto – Incrocio con la SP 667 (via S. Pio X – Borgo Asolo)	c	F	€3.000.000,00		
	TOTALI			€202.500.000,00	€50.000.000,00	

**PTR 2009-2011 INTEGRATIVO – INTERVENTI INSERIBILITA’
PROVINCIA DI VENEZIA**

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
945	Sistemazione definitiva della SR 515 “Noalese” nei comuni di Noale, Salzano e Scorzè	b	N	€3.000.000,00		
946	SR 515 "Noalese"- Adeguamento intersezione con via Crosarona	b	N	€1.000.000,00		
947	SR 515 – SR 245 Variante di Noale-Scorzè. 2° stralcio. Completamento collegamento SP 37-SR 245	d	F	€4.025.000,00		
948	SR245 "Castellana" - Realizzazione percorso ciclabile tratto capitello dei Garoni-Crosarona	b	N	€2.500.000,00		
949	SR 515 "Noalese" - Nuovo collegamento con SP 49 in Comune di Vigonza	e	N	€10.000.000,00		

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
950	SR 15 "Raccordo di Roncoduro". Nuovo collegamento a Nord verso variante SP 28-SP49	e	N	€11.000.000,00		
951	Interventi di riqualificazione e adeguamento SP42 da rotonda Picchi (Jesolo) a Punta Sabbioni	b	N	€10.000.000,00		Per la SP42 è in fase di definizione l'iter per l'individuazione di strada di interesse regionale
952	SR 515 "Noalese" Messa in sicurezza località Tabina e Stigliano in comune di Santa Maria di Sala	b	N	€2.500.000,00		
953	Nuova viabilità di accesso a Portogruaro	d	N	€6.000.000,00		
954	Nuovo accesso al centro urbano di Caorle	e	N	€35.000.000,00	€35.000.000,00	Finanziato con gli utili derivanti da gestione società CAV SpA (DGR 4146 del 29/12/2009)
955	SR 515 "Noalese" – Completamento della variante di Scorzè	e	N	€10.000.000,00	€10.000.000,00	Finanziato con gli utili derivanti da gestione società CAV SpA (DGR 4146 del 29/12/2009)

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
956	Realizzazione di una bretella di collegamento viario del nuovo casello di Martellago sul Passante di Mestre con la SS 245 Castellana in comune di Martellago e con la Tangenziale di Mestre in prossimità della rotonda dell'Ospedale all'Angelo	c	F	€86.000.000,00		
957	Messa in sicurezza dell'incrocio tra la SR 14 di Mestre e via Porto di Cavergnago in comune di Venezia	b	F	€3.000.000,00		
	TOTALI			€184.025.000,00	€45.000.000,00	

**PTR 2009-2011 INTEGRATIVO – INTERVENTI INSERIBILITA’
PROVINCIA DI VERONA**

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
958	Riqualificazione SP 19 “Ronchesana” tratta Ronco all’Adige – Zevio – San Giovanni Lupatoto	b	N	€30.000.000,00		
959	Realizzazione del collegamento tra Gardaland e la SR 450, 2° e 3° stralcio	e	N	€5.000.000,00		
960	Riqualificazione della SP 27 “di Mongabia” da Valeggio al casello di Castelnuovo del Garda come sostituzione	b	N	€20.000.000,00		
961	Variante alla SR 10 “Padana inferiore”, completamento da S.Vito di Legnago fino a Montagnana	e	N	€40.000.000,00		
962	Completamento della Porcilana a San Bonifacio tra la SP 7 “Padovana” e la SR 11 “Padana superiore”	e	N	€15.000.000,00		

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
963	Riqualificazione della SR11 "Padana superiore" ad ovest di Verona	b	N	€20.000.000,00		
964	Nuovo svincolo a livelli sfalsati in comune di Cavaion Veronese a servizio delle aree industriali	c	N	€6.500.000,00		
965	SS 12 "Dell'Abetone e del Brennero" – Variante alla SS 12 nel tratto da Buttapietra sud alla tangenziale di Verona	d	P	€90.000.000,00	€400.000,00	Cofinanziato per sola progettazione (DGR 1498 del 17/06/2008 e 3398 del 30/12/2010). Rif. intervento 331 PTR 2006-2008
966	Variante alla SR 62 (progetto Grezzanella) 2° stralcio: da via Sant'Eurosia a sud di Villafranca e collegamento con la SP 52	e	D	€21.500.000,00	€6.000.000,00	Finanziato con gli utili derivanti da gestione società CAV SpA (DGR 4146 del 29/12/2009). Rif. intervento n. 435 PTR 2009-2011
967	Interventi di riqualificazione della viabilità della Valpolicella in comuni vari	b	N	€15.000.000,00		
968	Ponte sull'Adige tra Peri e Rivalta in comune di Brentino Belluno	e	N	€6.000.000,00		
	TOTALI			€269.000.000,00	€6.400.000,00	

**PTR 2009-2011 INTEGRATIVO – INTERVENTI INSERIBILITA’
PROVINCIA DI VICENZA**

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
969	Ex SS 349 "Del Costo". Variante e adeguamenti all'abitato di Villaverla (1° stralcio)	d	€3.000.000,00		
970	Realizzazione bretella di collegamento tra la SR 11 "Padana Superiore" e la SP in Comune di Montecchio Maggiore	e	€2.000.000,00		
971	Ex SS 141 "Cadorna". Sistemazione ed adeguamenti tratti vari	b	€1.000.000,00		
972	Ex SS 248 – SP "Fratellanza". Realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra le due strade in Comune di Bassano del Grappa	b	€700.000,00		
973	Ex SS 247 e SP 10 "Albettone". Sistemazione intersezione tra le due strade in Comune di Albettono	b	€600.000,00		

NUM. INT.	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
974	Ex SS 500 Lonigo e SP "Favorita". Messa in sicurezza intersezione tra le su SS.PP. in Comune di Sarego	c	€500.000,00		
975	Ex SS 248. Adeguamento intersezione con Via Quattro Venti in Comune di Sandrigo	b	€400.000,00		
976	Ex SS 246 e SP Peschiera dei Muzzi. Messa in sicurezza intersezione tra le due strade in Comune di Castelvetro	b	€200.000,00		
	TOTALI		€8.400.000,00		