



REGIONE DEL VENETO

GIUNTA REGIONALE

ASSESSORATO ALLE POLITICHE
DELLA MOBILITA' E INFRASTRUTTURE
ASSESSORE RENATO CHISSO

Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità
Direzione Infrastrutture

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

L.R. n. 11/2001 – Art. 95

RELAZIONE

1.	LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE	4
1.1	L'individuazione delle consistenze.....	5
1.2	Il Catasto Stradale	18
1.2.1	L'implementazione del Catasto Stradale.....	19
1.2.2	Il Sistema Informativo Stradale.....	24
2.	L'INCIDENTALITA' STRADALE QUALE STRUMENTO DI ANALISI DELLE ESIGENZE INFRASTRUTTURALI	25
2.1	La cultura della sicurezza stradale nelle politiche europee	26
2.2	Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.....	31
2.3	La politica per la sicurezza stradale nel Veneto	36
2.4	Le fonti informative sull'incidentalità.....	41
2.4.1	La ricostruzione della serie storica 2000-2006.....	42
2.5	I principali indicatori dell'incidentalità stradale	44
2.6	L'evoluzione nazionale dell'incidentalità stradale.....	46
2.7	L'obiettivo europeo per l'anno 2010.....	51
2.8	L'evoluzione regionale dell'incidentalità stradale.....	51
2.8.1	L'analisi in relazione agli ambiti stradali.....	55
2.9	Le statistiche degli incidenti per provincia.....	57
2.9.1	L'analisi dei principali indicatori	60
2.9.2	L'indicatore incidenti per abitante.....	62
2.9.3	Il parco veicolare circolante.....	63
2.10	Il Progetto di Monitoraggio del traffico "SIRSE 2"	66
3.	I PIANI TRIENNALI 2002-2004 E 2006-2008	70
3.1	Il PTR 2002-2004 : le linee d'azione e le risorse stanziare	71
3.2	Il PTR 2006-2008 : le linee d'azione e le risorse stanziare	73
3.3	Lo stato di attuazione dei PTR 2002-2004 e 2006-2008.....	77
3.4	L'andamento della massa pagamenti per lavori.....	79
3.5	Le attività di progettazione negli interventi inclusi nei PTR	81
3.6	L'analisi dello stato di attuazione dei PTR per Provincia.....	85
3.7	La provincia di Belluno	89
3.8	La provincia di Padova	94
3.9	La provincia di Rovigo	98
3.10	La provincia di Treviso	101
3.11	La provincia di Venezia	105
3.12	La provincia di Verona	110
3.13	La provincia di Vicenza	113
3.14	Gli interventi infrastrutturali di completamento delle grandi opere strategiche	115
	Le opere complementari al Passante di Mestre	115
	Le opere complementari alla Autostrada A28	117
3.15	Il recupero manutentivo della rete stradale e le linee guida.....	119
3.16	Le risorse economiche destinate alla manutenzione.....	121
3.17	Il trasferimento degli enti territoriali Soci.....	124
3.18	Le manutenzioni straordinarie e le somme urgenze.....	126
3.19	I servizi all'utenza e gli strumenti di gestione.....	128
3.20	Il Progetto SMIT.....	130
3.21	Il Piano di Contenimento ed abbattimento del Rumore	134
4.	IL NUOVO PIANO TRIENNALE 2009-2011	139
4.1	Il quadro di riferimento delle esigenze	140
4.2	Gli aspetti progettuali nel contesto dell'urbanizzazione diffusa.....	145
4.3	La definizione della metodologia di analisi delle priorità	147
4.4	Le risorse disponibili	150

4.5	Gli indirizzi per il soddisfacimento del fabbisogno	152
4.6	Il riparto delle risorse per Provincia.....	156
4.7	Le modalità per l'aggiornamento del Piano	161
Appendice - Interventi triennio 2009-2011		163
	Priorità.....	164
	Area inseribilità	173
	Viabilità provinciale.....	181

Capitolo 1

LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE

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 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, e quindi affidata alle Province.

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 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 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 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 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 interesse regionale, individuata con il provvedimento del Consiglio Regionale n. 59 del 24/07/2002, è avvenuta con successivo atto di concessione del 20/12/2002. Questo atto è stato preceduto da atti di concessione con le Province di Belluno (17/06/02), Padova (23/09/02), Rovigo (01/10/02), Venezia (03/10/02) e Treviso (30/10/02), Verona (28/03/03), Vicenza (31/10/2003), relativi all'affidamento a Veneto Strade S.p.A. della gestione di alcune Strade Provinciali e delle strade di interesse regionale ricadenti nei rispettivi territori provinciali, nelle more del trasferimento al Demanio Regionale delle strade ex Anas, devolute alla Regione in esecuzione del D.Lgs. n. 112/1998, nel frattempo, come più sopra riferito, trasferito alle Province stesse in virtù dell'art. 93 della L.R. 11/2001.

Successivamente, con nota prot. n. 46540 del 24.06.2005, a firma del Presidente della Provincia di Venezia, è stato richiesto alla Regione Veneto l'inserimento nella rete viaria di interesse regionale delle seguenti strade provinciali :

1. S.P. 74 "San Michele al Tagliamento – Bibione", intera tratta dalla Strada Statale 14 "della Venezia Giulia" a Bibione, dello sviluppo di circa km 16,000 ;
2. S.P. 43 "Portegrandi – Caposile – Jesolo", tratta tra la rotatoria "Frova" e la rotatoria "Picchi" , dello sviluppo di circa km 4,000 ;
3. Nuova viabilità collegante la S.R. 11 "Padana Superiore", in località "casello 9 di Fiesso d'Artico", con il casello di Dolo – Autostrada A4, in località "Roncoduro", dello sviluppo di circa km 8,300.

In data 02.09.2005, con provvedimento n. 61777, ai sensi della L.R. n. 11/2001, art. 94 comma 2 e 3, la Giunta Provinciale di Venezia ha deliberato di approvare gli atti in indirizzo per la classificazione amministrativa delle tratte di strade provinciali sopra riportate ai fini dell'inserimento nell'elenco della rete viaria regionale. Da ultimo, con nota prot. n. 59653 del luglio 2007, la Provincia di Venezia ha rinnovato la richiesta già formulata con precedente nota del 2005 sopraccitata, ravvisando l'esistenza dei requisiti di cui alle normative nazionali e regionali per l'inserimento e la loro classificazione come strade regionali, anche in considerazione dei nuovi prossimi assetti infrastrutturali in corso di realizzazione e/o programmazione quali il "Passante di Mestre" e la proposta di finanziamento della superstrada a pedaggio "Via del Mare – collegamento A4 – Jesolo e litorali". In proposito, valutata la richiesta della Provincia di Venezia, la Giunta Regionale è competente ad accertare, per ciascuna delle tratte di strada provinciale di cui al precedenti punti 1, 2 e 3, la sussistenza di almeno uno dei criteri che danno luogo alla classificazione di strada di interesse regionale.

Per assumere la gestione delle tratte di rete viaria in argomento da parte della Regione Veneto attraverso la concessionaria Veneto Strade S.p.A. è necessaria la definizione e sottoscrizione di apposita convenzione tra Regione Veneto, Provincia di Venezia e Società stessa. Con Deliberazione n. 3018 in data 02.10.2007, quindi, la Giunta Regionale ha ritenuto sussistere i requisiti per includere nell'ambito della rete viaria di interesse regionale, di cui all'art. 96 della L.R. 13 aprile 2001, n. 11 e successive modifiche ed integrazioni, le tratte di strade provinciali della Provincia di Venezia di seguito riportate :

classificazione	denominazione	tratto	lunghezza (km)
SP 74	"S. Michele al Tagliamento – Bibione"	Intero tratto, dalla Strada Statale 14 "della Venezia Giulia" a Bibione	16,000
SP 43	"Portegrandi – Caposile – Jesolo"	Dalla rotatoria "Frova" alla rotatoria "Picchi" di Jesolo SP 1/bis "Madonna del Piave" e diramazione Torresella / Vas.	4,000
SP -	"Fiesso d'Artico – Casello A4"	Nuova viabilità collegante la S.R. 11 "Padana Superiore", in località "casello 9 di Fiesso d'Artico", con il casello di Dolo – Autostrada A4, in località "Roncoduro"	8,300

Inoltre, ha approvato la bozza di “Convenzione per l’affidamento del servizio di gestione, manutenzione e vigilanza della rete viaria ex provinciale individuata di interesse regionale” per le tratte di strade di cui sopra, da sottoscrivere tra Regione Veneto, Provincia di Venezia e Veneto Strade S.p.A.

Infine, ha dato mandato alla Direzione Infrastrutture della Regione Veneto di avviare tutte le procedure e gli atti conseguenti al provvedimento.

La data di passaggio della gestione effettiva delle tratte in argomento è fissata, salvo successivi diversi accordi, per il 1/1/2009.

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 consentiranno a Veneto Strade S.p.A. di gestire la nuova rete viaria trasferita garantendo efficaci standard prestazionali in una prospettiva di equilibrio economico-finanziario.

La rete stradale regionale e provinciale gestita in concessione da Veneto Strade S.p.A. viene pertanto estesa e misura complessivamente 1935,725 km 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 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 51% di proprietà della Provincia di Vicenza, il 44% appartiene alla Società Autostrada Brescia - Padova e il 5% alla Società Veneto Strade S.p.A..

È individuata come una società "ponte" tra pubblico e privato con la missione di realizzare infrastrutture efficienti in tempi rapidi. 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. La rete stradale provinciale gestita in concessione misura 1.258,6 km, dei quali 277,914 km di strade ex Anas. L'elenco di queste ultime è riportato nell'Allegato 2.

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

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 Provincie che mantengono l'importante ruolo di gestione delle rete stradale di competenza oltre alla partecipazione diretta alle S.p.A. venete.

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

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

- Società Autovie Venete S.p.A., che gestisce la tratta di A4 da Trieste a Mestre, la A23 Palmanova - Udine, e la A 28 da Portogruaro-Pordenone-Conegliano;
- Società delle Autostrade di Venezia e Padova, che gestisce la tratta di autostrada A4 da Mestre a Padova, e la bretella di collegamento della A4 con l'aeroporto Marco Polo;
- Società Autostrade Brescia-Verona-Vicenza-Padova, che gestisce la corrispondente tratta di A4 e la A31 Valdastico;
- Società Autostrada del Brennero, che gestisce la A22 di collegamento della A1 con il confine di Stato e attraversa il Veneto nel tratto Veronese;
- Società Autostrade per l'Italia, che gestisce la A13 da Bologna a Padova, e la A27 da Mestre a Longarone.

ALLEGATO 1.A
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 11	Padana Superiore	SS. 11 "Padana Superiore"	153,978
SR 15*	Vetrego - Fiesso d'Artico	Collegamento SR. 11/A4	8,300
SR 14	di Mestre	SS. 14 Bis "di Mestre"	5,553
SR 43	Jesolana	SP. 43	7,500
SR 43*	Jesolana	SP. 43 da rotonda Frova a rotonda Picchi	4,300
SR 47	di Altichiero	SS. 47 Racc "di Altichiero"	10,180
SR 48	delle Dolomiti	SS. 48 "Delle Dolomiti"	83,600
SR 50	del Grappa e Passo Rolle	SS. 50 "Del Grappa e del Passo Rolle"	15,000
SR 53	Postumia	SS. 53 "Postumia"	93,711
SR 53 var	Variante di Oderzo	SS 53 Var "Variante di Oderzo"	3,400
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"	16,000
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	SS. 246 Var "variante di Montecchio Maggiore"	5,000
SR 249	Gardesana Orientale	SS. 249 "Gardesana Orientale"	70,252
SR 249	Gardesana Orientale	SS 249 Var "Variante di Valeggio sul Mincio"	4,490
SR 307	Strada del Santo	SS. 307 Var "del Santo"	26,410
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 450	di Affi	SS. 450 "di Affi"	13,300
SR 482	Altopolesana	SS. 482 "Altopolesana"	34,094
SR 495	di Codigoro	SS. 495 "di Codigoro"	14,730
SR 495	di Codigoro	SS 495 Var "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"	29,220
Totale Km			1078,422

* in gestione a Veneto Strade S.p.A. presumibilmente dal 1/1/2009.

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

classificazione	Denominazione	Precedente denominazione	Lunghezza
SP 1	Sinistra Piave	SP 1 Sinistra Piave	28,790
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 "Pedemontano" (da Mas a Cesiomaggiore e diramazione Sospirolo - Volpez)	19,384
SP 12	Pedemontana	SP 12 "Pedemontano" (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	Panorama del Comelico	SP 30 "panoramica del Comelico"	16,147
SP 31	Nevegal	SP 31 "Nevegal"	23,750
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

Segue ALLEGATO 1.B			
Rete stradale provinciale in gestione a Veneto Strade S.p.A.			
classificazione	Denominazione	Precedente denominazione	Lunghezza
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	del Maserot	Strada del Maserot	2,200
SP 47	Valsugana	SS. 47 "della Valsugana"	26,345
SP 49	di Misurina	SS. 48 Bis "Delle Dolomiti"	7,800
SP 148	Cadorna	SS. 141 "Cadorna"	25,578
SP 149	del Monte Grappa	SS. 141 "Cadorna" diramazione	2,400
SP 244	della Val Badia	SS. 244 "Della Val Badia"	5,212
SP 247	Riviera	SS. 247 "Riviera"	7,300
SP 248	Schiavonesca - Marosticana	SS. 248 "Schiavonesca - Marosticana"	37,832
SP 251	della Val di Zoldo e Val Cellina	SS. 251 "Della Val di Zoldo e Val Cellina"	57,055
SP 346	del Passo di San Pellegrino	SS. 346 "Del Passo di San Pellegrino"	15,869
SP 347	del Passo Cereda e Passo Duran	SS. 347 "Del Passo Cereda e Passo Duran"	61,880
SP 422	dell'Alpago e del Cansiglio	SS. 422 "Dell'Alpago e del Cansiglio"	44,795
SP 423	del Lago di S. Croce	SS. 422 Dir "Dell'Alpago e del Cansiglio"	6,500
SP 465	della Forcella Lavardet	SS. 465 "Della Forcella Lavardet e di Valle S. Canciano"	10,596
SP 473	di Croce D'Aune	SS. 473 "Di Croce D'Aune"	22,930
SP 532	del Passo di S. Antonio	SS. 532 "Del Passo di S. Antonio"	13,400
SP 563	di Salesei	SS. 563 "Di Salesei"	9,924
SP 619	di Vigo di Cadore	SS. 619 "Di Vigo di Cadore"	23,550
SP 635	del Passo di S. Ubaldo	SS. 635 "Del Passo di S. Ubaldo"	38,475
SP 638	del Passo Giau	SS. 638 "Del Passo Giau"	20,200
SP 641	del Passo Fedaia	SS. 641 "Del Passo Fedaia"	13,081
SP 667	di Caerano	SS. 667 "di Caerano"	17,630
<i>Totale Km</i>			<i>857,303</i>

Rete stradale complessiva in gestione a Veneto Strade S.p.A.			
		<i>Totale</i>	<i>Km 1.935,725</i>

ALLEGATO 2
Rete stradale ex Anas in gestione a Vi.abilità S.p.A.

classificazione	Denominazione	Precedente denominazione	lunghezza
SP 46	Pasubio	SS 46 "del Pasubio"	35,140
SP 108 Dir	Dir. Ossario	SS. 46 Dir "del Pasubio"	1,247*
SP 46 Racc	Racc. Pasubio	SS. 46 Racc "del Pasubio"	2,700
SP 148	Cadorna	SS. 141 "Cadorna"	27,595
SP 246	Recoaro	SS. 246 "di Recoaro"	33,841
SP 247	Riviera Berica	SS. 247 "Riviera"	26,452
SP 248	Schiavonesca - Marosticana	SS. 248 "Schiavonesca- Marosticana"	28,929
SP 248 Dir	Dir. Schiavonesca - Marosticana	SS. 248 "Var Schiavonesca- Marosticana"	9,000
SP 349	Costo	SS. 349 "di Val d'Assa e Pedemontana Costo"	60,452
SP 350	Valdastico	SS. 350 "di Folgaria e Val d'Astico"	35,118
SP 500	Lonigo	SS. 500 "di Lonigo"	17,440
<i>Totale Km</i>			<i>277,914</i>

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

Rete stradale complessiva in gestione a Vi.abilità S.p.A.	
	<i>Totale Km 1.258,60</i>

ALLEGATO 3

Rete stradale gestita da Anas S.p.A.

28-9-2001

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

Serie generale - n. 226

INDIVIDUAZIONE DELLA RETE STRADALE DI INTERESSE NAZIONALE						REGIONE VENETO
SS n°	Denominazione	Estesa da Km	Estesa a Km	Estesa Tot Km	TOTALE EFFETTIVO	Intero Percorso o Tratto
12	DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	245,820	326,181	80,361	65,680	intero tratto regionale
13	PONTEBBANA	4,925	63,297	58,372	46,757	intero tratto regionale
14	DELLA VENEZIA GIULIA	0,000	79,213	79,213	72,717	intero tratto regionale
16	ADRIATICA	4,340	69,514	65,174	65,174	intero tratto regionale
47	DELLA VALSUGANA	30,180	71,930	41,750	41,750	Da inn. SS 53 a conf. Regionale
50	DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE	0,000	46,253	46,253	39,021	Da inn. SS 51 a inn. 50 Bis
50 Bis	DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE	0,000	10,137	10,137	10,137	Dallo svincolo di Fensadora SS 50, a svincolo di Cismon SS 47
51	DI ALEMAGNA	0,000	118,150	118,150	110,870	intero tratto regionale
51 Bis	DI ALEMAGNA	0,000	12,480	12,480	12,300	Intero Percorso
52	CARNICA	64,137	110,100	45,963	45,963	intero tratto regionale
53	POSTUMIA	2,800	22,950	20,150	20,150	Da Vicenza, a innesto S.S. n° 47 presso Cittadella
309	ROMEA	55,730	126,770	71,040	71,040	intero tratto regionale
434	TRANSPOLESANA	3,000	82,870	79,870	77,740	intero percorso
516	PIOVESE	4,690	28,860	22,190	22,190	Innesto S.S. n° 309 presso Codevigo
TOTALE					701,489	

1.2 Il Catasto Stradale

Il Dlgs 30/04/1992, n. 285 “Nuovo Codice della Strada”, all’art. 13, comma 6, prevede l’obbligo per tutti gli Enti proprietari di strade (Anas e società concessionarie per la autostrade di interesse nazionale, Anas per le altre strade di interesse nazionale, Regioni per le strade regionali, Province e Comuni per le strade di rispettiva competenza) di istituire e tenere aggiornati la cartografia, il catasto stradale e le loro pertinenze.

Il Decreto del Ministero dei lavori pubblici 1/06/2001 “Modalità di istituzione ed aggiornamento del Catasto delle strade”, specifica, ai sensi del sopracitato decreto n. 285 e delle successive modificazioni, i termini concessi agli enti proprietari di strade per la realizzazione del catasto stradale, i requisiti tecnici ed informatici richiesti, le modalità di aggiornamento dello stesso.

Il Catasto delle Strade rappresenta l’inventario di tutte le strade ad uso pubblico presenti sul territorio nazionale, e la sua costituzione attua l’obiettivo primario di definire la consistenza della rete stradale nazionale in modo compatibile ed integrabile con i catasti dei terreni e dei fabbricati, in una prospettiva a medio-lungo termine.

L’inventario di base è stato concepito per essere suscettibile di ampliamento, al fine di contenere quegli elementi e quelle notizie necessarie agli enti proprietari delle strade per corrispondere alle disposizioni del Nuovo Codice della strada ed alle esigenze di costituzione dell’Archivio nazionale delle strade.

La volontà di conoscere nel dettaglio il patrimonio stradale al fine di garantire livelli di servizio adeguati allo sviluppo del territorio hanno convinto la Regione Veneto ad aderire, con Deliberazione di Giunta n. 600 del 18 marzo 2008, alla Convenzione Consip¹ per realizzare il censimento e l’informatizzazione di tutta la rete stradale, destinando parte delle risorse specificatamente previste dal PTR

¹ La Consip è una S.p.A. del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), che ne è l'azionista unico, ed opera secondo i suoi indirizzi strategici, lavorando al servizio esclusivo delle pubbliche amministrazioni. La missione di Consip è gestire e sviluppare i sistemi informativi del Ministero fornendo consulenza tecnologica, organizzativa e processuale (Servizi informatici per il MEF) e gestisce il Programma per la razionalizzazione degli acquisti nella P.A.

2006-2008 per attività di studi, monitoraggi e formazione del Catasto Stradale della rete viaria di interesse regionale. L'adesione alla Convenzione presenta notevoli vantaggi di semplicità amministrativa, poiché la gara per la selezione dell'assuntore è svolta a livello nazionale, ed ha consentito di spuntare costi competitivi, offerti sulla base di economia di scala di ampie proporzioni.

La scelta della Regione di provvedere alla realizzazione del catasto stradale, affidandone l'implementazione e il mantenimento a **Veneto Strade S.p.A.**, la società concessionaria per la gestione, progettazione, esecuzione e manutenzione della rete viaria di interesse regionale, risulta strategica in un'ottica di continuo miglioramento della rete viaria, a garanzia della sicurezza e fluidità della circolazione. La realizzazione di un archivio di informazioni sulla rete, da cui poter attingere i dati di input per analisi prestazionali della rete, testimonia la volontà di migliorare la pianificazione e programmazione degli interventi in materia di sicurezza, manutenzione e progettazione di nuove opere a servizio del territorio.

1.2.1 L'implementazione del Catasto Stradale

L'implementazione del Catasto Stradale rappresenta per Veneto Strade S.p.A. un'opportunità per accrescere la propria efficienza ed efficacia nella gestione della rete stradale e delle attività ad essa collegate.

Il progetto, coordinato dall'Area Strategia e Sviluppo, vede coinvolta tutta l'area tecnica della Società ed in particolare il Settore Manutenzione della sede centrale di Mestre e della Direzione Operativa di Belluno.

Lo strumento Catasto Strade presuppone un utilizzo dei dati raccolti soprattutto per fini gestionali, i cui risultati attesi sono:

- realizzare una banca dati contenente informazioni relative alle caratteristiche geometriche ed allo stato di conservazione di strade ed opere d'arte, agli interventi di manutenzione effettuati, al traffico, alla incidentalità, soprattutto per quanto concerne la razionalizzazione e distribuzione delle informazioni sulla rete, la gestione e pianificazione delle manutenzioni e delle concessioni;
- migliorare la sicurezza stradale;

- ottimizzare l'utilizzo delle risorse economiche a disposizione.

La banca dati del Catasto raccoglie quindi informazioni diversificate che descrivono la rete stradale in termini strutturali, funzionali e amministrativi.

Manutenzione e sicurezza sono correlate e, in quest'ottica, il Catasto è uno strumento indispensabile per valutare, per ogni singola strada, un indice descrittivo del livello di degrado, desumibile da più parametri fisici puntuali e correlato all'importanza funzionale della strada, e per rendere possibile la ripartizione delle risorse sulla rete secondo le necessità, definendo un coefficiente di priorità di intervento. Va sottolineata l'importanza della tempestività dell'azione di manutenzione e dell'intervento prima del superamento di certi livelli di soglia, oltre i quali si ha un rapido crollo dei livelli di servizio e sicurezza e un notevole incremento dei costi degli interventi di ripristino.

In generale il Catasto contiene informazioni relative al patrimonio stradale in gestione (caratteristiche geometriche, manufatti, segnaletica, arredo), a dati amministrativi (concessioni, occupazioni di suolo pubblico e pubblicità, ordinanze, trasporti eccezionali), all'incidentalità, ai flussi di traffico.

Caratteristica fondamentale del Catasto strade è di essere un vero e proprio archivio gestionale, caratterizzato da un'architettura hardware e software che lo rende 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), di gestione amministrativa, di governo della sicurezza stradale e manutenzione programmata, attraverso l'analisi degli elementi di correlazione tra il fenomeno incidentale e lo stato di fatto della rete stradale.

L'importanza del Catasto strade come strumento di previsione delle esigenze di manutenzione è fondamentale in una attività di programmazione, anche sul fronte della progettazione. E' infatti importante passare da una logica di manutenzione a posteriori a una logica di manutenzione programmata. Perciò il Catasto è uno strumento preliminare di analisi e propedeutico alla progettazione e uno strumento per la programmazione della manutenzione.

Nello specifico il servizio attivato con la convenzione Consip comprende:

- il rilievo della rete stradale;
- l'individuazione delle consistenze, della segnaletica stradale orizzontale e verticale, degli accessi;
- il rilievo della stratificazione delle pavimentazioni con georadar;
- la creazione di un SIT e la sua integrazione con un applicativo in grado di integrare i dati del rilievo con quelli relativi alla gestione delle attività manutentive eseguite nel territorio;
- la creazione di un sistema webgis;
- le attività di post processing ed elaborazione dati.

Il rilievo della rete stradale è stato eseguito con Veicolo ad Alto Rendimento o Mobile Mapping System (MMS). Si tratta di un laboratorio mobile in grado di rilevare un tracciato stradale ed una sequenza di immagini georeferenziate, da cui è possibile censire tutte le pertinenze stradali.

Il laboratorio mobile è dotato di:

- Sistema di controllo: sei computer di cui uno master di gestione del sistema ed altri 5 dedicati per la registrazione delle immagini;
- Sistema di ripresa: cinque telecamere di cui due orientate frontalmente, due orientate lateralmente e rispettivamente a 45° e 315° rispetto all'asse stradale, la quinta orientata a 90°.
- Sistema di posizionamento integrato costituito da:
 - 2 ricevitori (antenne GPS) a doppia e singola frequenza;
 - Ricevitore Omnistar Ag332;
 - Odometro (DMI);
 - Unità di navigazione inerziale (IMU, POS LV220);
 - Laser Scanner Faro LS880;
 - Profilometro Dynatest Mark IV.
- Georadar IDS K2 Sensor type tr-hf k2.

L'acquisizione delle immagini avviene a passo costante o intervallo regolare (è stato scelto un intervallo di tre metri); a tale passo di campionamento viene quindi

fissato un punto con associate le immagini, i dati inerziali di assetto del veicolo, i dati GPS e tutte le informazioni utili alla georeferenziazione delle competenze stradali.

Prima di dare avvio alla campagna rilievi è stato raccolto, attraverso vari incontri con i tecnici dell'area manutenzione, materiale e documentazione utile sulla base della quale è stata impostata una prima generale programmazione della campagna rilievi.

I rilievi ad alto rendimento sono quindi iniziati a Giugno 2008. La campagna programmata ha dato priorità alle tratte stradali in zone con maggiore vocazione turistica, in modo da evitare per quanto possibile, le situazioni di traffico più elevato che si prevedeva in concomitanza del pieno periodo di ferie estive. Il rilievo è poi proseguito fino al completamento della consistenza chilometrica totale della rete stradale di competenza.

L'elaborazione dei dati satellitari acquisiti durante le campagne di rilievo è stata eseguita seguendo le specifiche imposte dal capitolato tecnico e cioè mediante l'utilizzo di una base fissa GPS tramite cui calcolare le correzioni differenziali; l'inquadramento dei tracciati stradali è stato eseguito utilizzando la strumentazione geodetica GPS Trimble 5700 messa in stazione, a seconda della posizione delle strade da rilevare, su collocazioni fisse scelte per ottimizzare le distanze del post-processamento cinematico. Per la zona di Venezia è stata utilizzata, invece, la stazione permanente *Venezia* inclusa nella rete di stazioni permanenti che si sviluppa sul territorio regionale. La strumentazione in dotazione al veicolo consente di operare entro un raggio di 30 km intorno alla stazione fissa senza alcun pregiudizio sull'accuratezza del dato finale. Si può inoltre derogare a questo limite spingendosi fino ai 50 km con la condizione che le procedure di inizializzazione e finalizzazione della missione vengano attuate comunque all'interno dei 30 km. Le coordinate dei vertici sono state determinate con opportuni processamenti statici ed inquadrati per una georeferenziazione ottimale dei dati acquisiti.

Il post-processamento dei dati grezzi raccolti dal sistema (dati IMU, Odometro, GPS, ecc.) avviene con il software POSpac Land 5.0 di Applanix che permette di

effettuare il calcolo differenziale delle traiettorie percorse integrando i dati grezzi GPS con i dati registrati dal sistema inerziale: questo consente di ottenere risultati ottimali, in termini di posizionamento, anche quando il segnale GPS sia degradato o addirittura assente.

Questa attività può essere divisa in due fasi: estrazione del dato ed elaborazione del tracciato. Le due fasi sono gestite automaticamente dal software che controlla che vi sia corrispondenza temporale fra i dati dell'inerziale con i dati della base fissa, inoltre il programma provvede a riportare l'intervallo di campionamento dei dati, sia del mezzo che della stazione fissa, ad un valore costante. Al termine delle elaborazioni vengono calcolati i parametri di qualità dei tracciati prodotti, e, una volta appurata la conformità di questi ultimi, vengono creati ed esportati file di testo contenenti tutte le informazioni necessarie all'identificazione della traiettorie seguite dal mezzo.

Esempio di viste composite, con le immagini acquisite della camera frontale principale e della camera diagonale, sia per l'andata che per il ritorno, alla stessa chilometrica della SR 14 di Mestre



1.2.2 Il Sistema Informativo Stradale

Con la formazione del Catasto Stradale vengono raccolti anche tutti gli elementi relativi alle caratteristiche geometriche delle strade e delle relative pertinenze, nonché gli impianti ed i servizi permanenti connessi alle esigenze della circolazione (quali ad esempio semafori, cartellonistica, segnaletica verticale ed orizzontale, ecc...); tali elementi rappresentano la base di riferimento dei Sistemi Informativi Stradali (cartografie, dati di traffico, stato di conservazione delle opere d'arte, delle pavimentazioni e delle opere complementari, monitoraggi ambientali, segnaletica, ecc.).

Per qualsiasi Pubblica Amministrazione proprietaria del patrimonio stradale (Province, Comuni, Regione) e per le Società o Enti che, in virtù di una Concessione, ne hanno in carico la gestione, l'istituzione di un Catasto Informatizzato delle strade non rappresenta soltanto l'introduzione di uno strumento per conoscere e gestire con maggiore efficienza ed economia la propria rete, ma diventa l'occasione per garantire un progressivo miglioramento della qualità e della sicurezza della mobilità dei veicoli e delle persone.

Conoscere lo stato di conservazione e di potenziale degrado del patrimonio gestito consente infatti di poter pianificare ed attuare le misure correttive necessarie a garantire il massimo della sicurezza e del comfort ai fruitori della rete stradale (per esempio interventi di manutenzione ordinaria mirati). La costituzione di specifiche banche dati relative agli elementi della strada che necessitano di interventi manutentivi, quali la segnaletica, opere d'arte (ponti, viadotti), pavimentazioni, ed altro facilita l'attuazione di una efficace manutenzione programmata.

Legate alla manutenzione sono anche le attività amministrative consistenti nel rilascio di concessioni ed autorizzazioni per accessi, pubblicità, sottoservizi pubblici, occupazioni temporanee e permanenti, trasporti eccezionali, competizioni su strada ed elettrodotti con il SIS il miglioramento qualitativo degli strumenti di lavoro potrà agevolare, e garantire, il buon andamento delle istruttorie e dei provvedimenti autorizzativi.

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

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

2.1 La cultura della sicurezza stradale nelle politiche europee

Oggi il trasporto è uno dei settori più importanti dell'attività economica dell'Unione Europea, che aveva cercato già dai primi anni dell'integrazione a proporre la politica europea dei trasporti come uno dei punti fondamentali dei Trattati. Dalla metà degli anni ottanta il trasporto è diventato uno dei principali punti di dibattito della Comunità Europea, anche se il forte ruolo giocato dagli interessi nazionali per obiettivi sociali e regionali ha impedito una politica comune. Il trasporto è la chiave della creazione del mercato comune: conta circa il 10% in termini di PIL (Prodotto Interno Lordo), il 7% dell'attività lavorativa, il 40% dell'investimento pubblico e il 25% dell'energia consumata (2001). L'80% degli spostamenti dell'Unione Europea avviene su strada, producendo elevate emissioni di anidride carbonica, il principale gas causa dell'effetto serra, e la frequente congestione nella circolazione stradale costa il 2% del PIL annuo.

Il Trattato di Maastricht, firmato il 7 febbraio 1992, ha conferito all'Unione Europea la capacità concreta di intervenire nel settore dei trasporti dando all'Europa i mezzi giuridici per stabilire il quadro generale e adottare le necessarie misure in materia di sicurezza stradale. Il 2 dicembre 1992 la Commissione europea ha adottato il *Libro bianco sullo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti*². Tale documento segna una tappa fondamentale di questa politica: il passaggio da un'impostazione settoriale dei vari modi di trasporto ad una loro concezione integrata sulla base della "mobilità sostenibile". Nel principio di mobilità sostenibile è implicitamente compresa la sicurezza, che è evidentemente una condizione essenziale della qualità del trasporto sia di persone, sia di merci.

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

² COM(92)0494

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

Nel quadro del Libro bianco si colloca la comunicazione della Commissione del 12 luglio 1995 dal titolo *La politica comune dei trasporti: programma d'azione 1995-2000*³ nel quale, tra gli altri, viene evidenziato il miglioramento della qualità della mobilità, fondata sull'introduzione di sistemi integrati che sfruttano nuove tecnologie contribuendo anche alla protezione dell'ambiente ed alla sicurezza. La comunicazione della Commissione *Promuovere la sicurezza stradale nell'UE - Programma per il periodo 1997-2001*⁴, prolungamento del precedente Programma, si basa sull'approccio costi/benefici, che consiste nel valutare le azioni nel campo della sicurezza stradale confrontandone il costo all'importo dei danni e dei costi sociali causati dagli incidenti. La Commissione ha valutato a 145 miliardi di Ecu il costo totale degli incidenti nell'UE, dove ogni anno 45.000 persone trovano la morte sulle strade.

Il 12 settembre 2001 viene presentato alla Commissione Europea il Libro Bianco *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*⁵.

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

³ COM(95)0302

⁴ COM(97)131

⁵ COM(2001) 370

trasporto, delle disposizioni comunitarie, spiega l'esistenza di alcune difficoltà e precisamente:

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

In materia di sicurezza stradale la Commissione propone:

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

La Comunicazione della Commissione Europea *Programma d'azione per la sicurezza stradale 2003-2010, "Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa"*, prevede una serie di misure di prevenzione. I principali campi d'azione individuati sono:

- Incoraggiare gli utenti ad un migliore comportamento mediante il rispetto più rigoroso della normativa esistente, armonizzando le sanzioni a livello europeo, ricorrendo alla formazione continua dei conducenti privati e professionali, migliorando i controlli di polizia e incoraggiando campagne d'istruzione e di sensibilizzazione degli utenti.
- Sfruttare il progresso tecnico per fissare migliori livelli di sicurezza per i veicoli, armonizzando le misure di sicurezza passiva (come l'obbligo dell'installazione delle cinture di sicurezza) e sostenendo il progresso tecnico.

- Perseguire il miglioramento delle infrastrutture stradali identificando ed eliminando i punti pericolosi. I miglioramenti dell'infrastruttura stradale possono contribuire sensibilmente a ridurre la frequenza e la gravità degli incidenti stradali. L'individuazione precoce di condizioni anormali di circolazione e la trasmissione di dati pertinenti al conducente contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale. In questo contesto lo sviluppo della "strada intelligente" e la messa in servizio del sistema europeo di posizionamento via satellite Galileo permetteranno di sviluppare sistemi più precisi di navigazione e di orientamento, di informare sullo stato del traffico o di seguire i veicoli che trasportano merci pericolose.
- Raccogliere, analizzare e diffondere i dati sugli incidenti per individuare i campi d'azione prioritari. Gli incidenti sono eventi imprevedibili, ma non sono una fatalità ed è necessario conoscerne le cause, le circostanze e le conseguenze per controllarli ed evitarli, o almeno attenuarne la gravità. Le indagini devono essere condotte a livello nazionale con diligenza e adottando una metodologia europea; i risultati dovrebbero esser comunicati a un comitato di esperti indipendenti che avrà l'incarico di migliorare la normativa e di adattare la metodologia all'evoluzione della tecnica. In tale ambito la Commissione ha istituito l' Osservatorio europeo della sicurezza stradale (European Road Safety Observatory "ERSO") come struttura interna della Commissione.

L'obiettivo ambizioso di salvare ogni anno 25.000 vite sulle strade europee entro il 2010 fissato dal Libro Bianco del 2001 è stato nel frattempo fatto proprio dal Parlamento europeo e da tutti gli Stati membri. Nel 2003 è stato presentato il programma di azione europeo per la sicurezza stradale, che propone numerose misure concrete per realizzare questo obiettivo. Nel febbraio 2006 la Commissione ha pubblicato un bilancio intermedio degli sforzi congiunti per dimezzare il numero di vittime della strada. Nel complesso, negli ultimi cinque anni l'Europa ha conseguito risultati importanti, ma ancora lontani dall'obiettivo. La relazione "CARS21" del dicembre 2005 ed il riesame intermedio del libro bianco sui trasporti del giugno 2006 offrono una serie di orientamenti sulla

strategia dell'Unione europea in materia di sicurezza stradale, sulla base del principio della "responsabilità condivisa". Le iniziative nel campo della sicurezza stradale si basano, o si devono basare, su dati statistici affidabili relativi alle cause degli incidenti e ad altri aspetti pertinenti. La raccolta e l'analisi dei dati, oggi effettuate nell'ambito della banca dati europea CARE sugli incidenti stradali sono fondamentali per mettere a punto misure efficaci e proporzionate per migliorare la sicurezza stradale. Per conseguire questi obiettivi, la Commissione, oltre a proporre iniziative legislative e politiche, mette a disposizione finanziamenti attraverso i programmi quadro europei per la ricerca ed il programma di sovvenzioni per la sicurezza stradale.

L'impegno verso una rete stradale europea più sicura prosegue. Una recente *Direttiva per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale*, SEC (2008) 351, è stata presentata al Parlamento Europeo il 18 giugno 2008. Il Parlamento è chiamato ad adottare una direttiva che impone valutazioni d'impatto e audit sulla sicurezza stradale nonché misure per la gestione e le ispezioni della sicurezza. Suggerisce anche una serie di misure per rendere le infrastrutture più sicure, specie se ad alto tasso di incidenti. A seguito di questa direttiva gli stati membri dell'UE dovranno individuare le strade ad "alta concentrazione di incidenti" e, attraverso pool di esperti, decidere gli interventi per migliorarne la sicurezza. La precedenza dovrà essere data a misure quali l'eliminazione degli ostacoli fissi al margine della strada, la limitazione della velocità, il miglioramento della visibilità, il miglioramento delle condizioni di sicurezza delle attrezzature al margine della strada come i sistemi di ritenuta stradale, il miglioramento della segnaletica (inclusa l'applicazione di rallentatori sonori), la protezione contro la caduta massi e il miglioramento dell'aderenza/ruvidità del fondo stradale. Gli interventi dovranno riguardare anche le barriere protettive al centro della strada, gli schemi di sorpasso, le migliorie agli incroci, svincoli e passaggi a livello, la larghezza della sede stradale, le corsie di emergenza. Si sottolinea, infine, che la creazione di un numero sufficiente di parcheggi e aree di sosta lungo le strade "riveste enorme importanza per la sicurezza del traffico".

2.2 Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale

La positiva evoluzione della sicurezza stradale nei Paesi dell'UE (e in particolare in quelli dell'UE15) è stata determinata da politiche e norme a favore della sicurezza stradale, dalla costituzione di strutture tecniche pubbliche dedicate a definire e gestire interventi per il miglioramento dei diversi aspetti della sicurezza stradale, da politiche di mobilità che sono state ottimizzate anche rispetto alla riduzione delle vittime della strada. Più recentemente (tra il 2000 e il 2004), la politica di sicurezza stradale comunitaria e dei Paesi membri si è basata sulla sistematica adozione di Piani Nazionali che orientano e coordinano gli investimenti in sicurezza stradale.

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

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

Per concretizzare tale obiettivo è stato approvato nella Conferenza Unificata del 06/12/2007 il **3° Programma di attuazione** del PNSS.

I contenuti del Programma sono stati definiti dal Ministero dei Trasporti in relazione:

- alle scelte e agli orientamenti, riportati nell' "Atto di indirizzo per il governo della sicurezza stradale" approvato dal Consiglio dei Ministri;
- allo stato di attuazione del 1° e 2° Programma attuativo del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, secondo quanto riportato nel "Libro Bianco. Bilancio Generale" predisposto dalla Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale.

Nel Libro Bianco vengono effettuate le prime valutazioni di efficacia, ricostruendo i principali atti di pianificazione, programmazione e attuazione posti in essere per definire e realizzare il PNSS, con l'obiettivo di individuare e descrivere eventuali carenze, di avviare un processo di analisi dei fattori che le hanno determinate, di promuovere la realizzazione di provvedimenti mirati a migliorare l'efficacia delle misure di pianificazione e programmazione degli interventi. Tale processo richiede la concertazione del Governo nazionale, dei Governi regionali, delle Amministrazioni Provinciali e Comunali.

Il 3° Programma di attuazione, per ridurre gli enormi divari di sicurezza e, soprattutto, per modificare la bassa capacità di miglioramento riscontrata ha ritenuto necessario introdurre modificazioni strutturali delle strategie e delle azioni a livello nazionale, regionale e locale, in quanto occorre creare nuovi strumenti, nuove abilità e costruire le condizioni per raggiungere più elevati livelli di efficacia. Il sistema di azioni impiegato sino ad oggi per migliorare la sicurezza stradale si è rivelato insufficiente o di breve momento.

Per tenere il passo dei Paesi che hanno realizzato i più cospicui miglioramenti, per raggiungere i Paesi che vantano le migliori condizioni di sicurezza (con tassi di mortalità che sono la metà di quello italiano) e per dimezzare il numero di vittime entro il 2010, è necessario migliorare la capacità di governo della sicurezza stradale a livello nazionale, regionale e locale e questo lo si potrà ottenere solo con modificazioni strutturali delle strategie di sicurezza stradale e con un sistema di azioni profondamente innovativo in grado:

- di imprimere una decisa accelerazione alla velocità di riduzione delle vittime;

- di esercitare una robusta azione di riequilibrio e, in particolare, di mettere in sicurezza le strade, i territori, le modalità di spostamento che registrano livelli di rischio nettamente più elevati della media che stanno subendo un forte deterioramento dei livelli di sicurezza.

Per creare le condizioni favorevoli ad un aumento strutturale e durevole dell'efficacia delle azioni poste in essere il 3° Programma si ispira a tre principi:

1. Lo sviluppo della concertazione interistituzionale e del partenariato pubblico-privato in una logica di sussidiarietà attiva che implica una stretta interazione tra i livelli di governo nazionale, regionale e locale. A tale proposito si nota che i risultati del primo bilancio sulle modalità di attuazione del Piano e sui risultati sino ad ora conseguiti mostrano con grande evidenza come lo scarso coordinamento, una sussidiarietà che a volte è risultata carente, una diffusione delle esperienze insufficiente sotto il profilo della comunicazione e ancor più sotto quello del confronto e della valutazione/verifica di efficacia siano stati i principali fattori di debolezza di tutta la prima fase del processo attuativo del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.
2. Il rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale a livello nazionale, regionale e locale, al fine di creare i presupposti di un miglioramento stabile della sicurezza stradale, non affidato a singoli progetti ma allo svilupparsi di una nuova logica di intervento, al consolidarsi di strutture e strumenti di governo che consentano in via ordinaria una forte e costante accelerazione della velocità di riduzione delle vittime degli incidenti stradali, riallineando l'evoluzione italiana a quella dei Paesi più virtuosi.
3. Migliorare e rendere più cogenti i meccanismi selettivi e premiali che consentano di concentrare le risorse sugli interventi più soddisfacenti sotto il profilo della capacità di riduzione delle vittime e dell'efficacia di costruire un repertorio di linee di azioni di elevata utilità da utilizzare come riferimento per la definizione di nuove strategie e nuove linee di azione, di favorire una rapida e sistematica diffusione della conoscenza di tali linee di azione e di fornire assistenza per la loro applicazione e adattamento nei diversi contesti.

In relazione a quanto sopra considerato, con particolare riferimento alle scelte e agli orientamenti contenuti nell'”Atto di indirizzo per il governo della sicurezza stradale” approvato dal Consiglio dei Ministri e ai risultati del “Libro Bianco. Bilancio Generale” predisposto dalla Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale, i campi di intervento ammessi ai finanziamenti del 3° Programma di attuazione, divisi in tre settori, sono i seguenti:

A. Settore A, rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale, costituito da tre campi di azione:

A1) definizione e attuazione di piani di formazione al governo della sicurezza stradale per tecnici e decisori, sia sotto il profilo tecnico, sia sotto quello della programmazione, pianificazione e gestione del sistema di interventi a favore della sicurezza stradale;

A2) iniziative rivolte al contrasto dei comportamenti ad alto rischio comprendenti: indagini sulle caratteristiche e sulla distribuzione sociale, spaziale e temporale dei comportamenti di guida ad elevato rischio; definizione delle misure più efficaci per contrastare tali comportamenti; applicazione di tali misure e verifica della loro efficacia;

A3) definizione e attuazione di protocolli e moduli operativi per la regolamentazione del traffico, il miglioramento della segnaletica e l'esercizio delle attività di prevenzione, controllo, dissuasione, repressione dei comportamenti ad elevato rischio e quella di primo e pronto soccorso al fine di migliorare il rapporto tra mezzi impegnati e risultati conseguiti sia in termini di riduzione dell'incidentalità, sia in termini di riduzione degli effetti degli incidenti stradali sulle persone.

B. Settore B, formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale, costituito da due campi di azione:

B1) definizione e realizzazione di progetti pilota nel campo della formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare, secondo criteri di sistematicità, coerenza, integrazione, orientamento su obiettivi specifici e misurabili, monitoraggio dei risultati e valutazione della loro efficacia, condivisione dei risultati delle esperienze;

- B2) campagne locali di informazione e sensibilizzazione da integrare in una banca generale di comunicazione per la sicurezza stradale (messa in rete delle esperienze di informazione/sensibilizzazione, valorizzazione e diffusione delle esperienze più significative, creazione di un sistema di informazione e sensibilizzazione rivolto sia alla popolazione adulta in generale, sia a specifici segmenti e tipologie sociali).
- C. Settore C, interventi su componenti di incidentalità prioritarie ai fini del miglioramento complessivo della sicurezza stradale nel Paese, costituito da cinque campi di azione:
- C1) individuazione delle tratte stradali extraurbane che presentano le maggiori concentrazioni di vittime per incidenti stradali, analisi dei fattori di rischio, definizione della gamma di interventi efficaci per eliminare o ridurre i fattori di rischio, valutazione delle alternative e scelta dell'alternativa più soddisfacente, sua definizione progettuale e realizzazione o avvio dell'intervento;
 - C2) piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane ad elevata incidentalità stradale attraverso misure di regolamentazione del traffico, riqualificazione del sistema viario, interventi urbanistici
 - C3) riduzione dei maggiori divari di rischio esistenti a livello provinciale attraverso piani di azione che rispondano ad uno specifico protocollo e che prevedano anche attuazioni pilota;
 - C4) misure per la messa in sicurezza della mobilità su due ruote a motore basate sull'analisi dell'incidentalità specifica, sulla individuazione delle situazioni e dei fattori di rischio presenti in loco, sull'individuazione delle tipologie di interventi più efficaci, e sulla realizzazione dei relativi interventi;
 - C5) progetti pilota e interventi per la messa in sicurezza degli spostamenti casa-lavoro, con particolare riferimento al pendolarismo, che rispettino un protocollo di analisi, individuazione dei fattori di rischio e delle

possibili soluzioni, progettazione delle misure di messa in sicurezza e la loro attuazione.

Nell'ambito del 3° Programma di attuazione la L. 244/2007 (Finanziaria 2008) aveva previsto lo stanziamento, fino al 2013, di 200 milioni di euro "al fine di implementare le azioni tese ad accrescere la sicurezza stradale e dare attuazione alle azioni previste dal Piano nazionale della sicurezza stradale". Successivamente, con DL 27 maggio 2008 n. 93 art. 9, convertito con la Legge n. 126 del 24 luglio 2008, il Governo ha ridotto la somma stanziata a 17,5 milioni di euro per il solo 2008, senza alcun accenno agli anni successivi. Si rimane pertanto in attesa di conferma da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'importo della quota destinata alla Regione Veneto, ipotizzata nella "Ripartizione regionale delle risorse finanziarie" contenuta nel 3° Programma di attuazione pari a € 3.568.426.

2.3 La politica per la sicurezza stradale nel Veneto

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

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

La succitata Legge n. 144/99 ha dato origine all'attuazione di Programmi di Attuazione attivati con numerosi interventi di tipo infrastrutturale sulla rete viaria ordinaria, provinciale e comunale.

Per massimizzare i benefici complessivi derivanti dalle singole azioni intraprese la Giunta Regionale ha istituito, con DGR n. 3957 del 10 dicembre 2004,

l'Osservatorio Regionale per la Sicurezza Stradale quale organismo di coordinamento delle iniziative dei soggetti a vario titolo deputati a promuovere azioni nel settore della sicurezza stradale.

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

Le misure per migliorare la sicurezza stradale, inoltre, non riguardano solo la regolamentazione della circolazione e la rete stradale ma numerosi altri campi di intervento: l'azione di informazione e sensibilizzazione, l'educazione stradale, l'azione di prevenzione-controllo-repressione, l'azione sanitaria, l'organizzazione della mobilità, l'organizzazione urbana (con particolare riferimento al rapporto tra rete infrastrutturale e localizzazione delle attività e dei servizi). Il processo di miglioramento della sicurezza stradale ha, dunque, un carattere fortemente multisettoriale. Risulta pertanto necessario il ruolo di coordinamento intersettoriale e le funzioni di indirizzo e di raccordo, attribuite all'Osservatorio Regionale, tra i diversi livelli e settori dell'Amministrazione pubblica che, spesso, operano con modalità e logiche molto diversificate, al fine di individuare anche

criteri, standard, schemi di valutazione in grado di assicurare coerenza ed efficacia agli interventi a livello regionale e locale.

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

La Regione Veneto inoltre con DGR 1446 del 6 giugno 2008, pubblicato sul Bur n. 58 del 15/07/2008, ha recepito il **Protocollo d'Intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale** approvato nella seduta della Conferenza Unificata del 20 settembre 2007.

Il Protocollo ha lo scopo di sperimentare soluzioni organizzative che consentano di migliorare la tempestività e la qualità delle informazioni sull'incidentalità stradale anche al fine di fornire un quadro idoneo a soddisfare le esigenze conoscitive delle Amministrazioni Centrali, dei diversi livelli territoriali e dei centri di monitoraggio regionali e locali previsti dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e dai relativi Programmi di attuazione.

La Regione Veneto, al fine di avviare la sistematica riduzione del numero di morti e feriti dovuti agli incidenti stradali, intende concentrare gli sforzi e le risorse al rafforzamento della propria capacità di governo della sicurezza stradale, mediante la realizzazione di un Centro per il monitoraggio degli incidenti stradali coordinato dalla Direzione Sistema Statistico Regionale e supportata dalla Direzione Infrastrutture della Regione Veneto e da Veneto Strade S.p.A..

I principali obiettivi che verranno perseguiti attraverso la costituzione del Centro possono così riassumersi:

1. monitoraggio del fenomeno di incidentalità;
2. sostegno alla costituzione di una rete di centri di monitoraggio degli incidenti stradali di livello provinciale e comunale.

L'obiettivo è quello di migliorare lo stato della sicurezza stradale attraverso l'attuazione di un processo operativo articolato per fasi, nel quale i soggetti attuatori sono i differenti Enti istituzionali coinvolti: Regione, Province, Comuni, Forze di Polizia e Veneto Strade S.p.A..

Gli attori saranno tra loro organizzati secondo una architettura funzionale strutturata in 3 livelli:

Livello 1: Regione Veneto;

Livello 2: Province;

Livello 3: Comuni, Carabinieri e Polizia Stradale.

Per la natura del fenomeno e per le competenze di cui al D. Lgs. n. 267/2000 "Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti locali" si ritiene che le sette Amministrazioni Provinciali siano i soggetti più appropriati per il monitoraggio della sicurezza stradale nel proprio territorio, mentre alla Regione compete un ruolo di coordinamento tra esse e di interfaccia con gli Enti ministeriali. Inoltre per esplicita disposizione del Nuovo Codice della Strada, la rilevazione dell'incidente è demandata alle Forze di Polizia (principalmente Polizia Municipale, Polizia Provinciale, Polizia Stradale, Carabinieri) con eventuale coordinamento delle locali Prefetture.

Sarà, dunque, cura delle Province procedere alla raccolta dei dati relativi all'incidentalità, e a trasmetterli alla Regione Veneto attraverso l'uso di adeguati strumenti informatici, nelle modalità stabilite dalle convenzioni stipulate in sede regionale, salvaguardando le convenzioni precedentemente sottoscritte da alcune Province con l'Istat. L'architettura funzionale individuata consente, pertanto, di ripartire tra i diversi livelli tutte le attività dirette a migliorare la sicurezza stradale nel territorio regionale: rilievo su strada degli incidenti; caricamento dei dati di incidentalità; gestione del database; monitoraggio degli incidenti; analisi statistiche; analisi ingegneristiche sulla rete stradale; definizione di strategie e linee di azione; individuazione e attuazione di interventi.

Si evidenzia, inoltre, che il coinvolgimento di Veneto Strade S.p.A. trae origine dai profondi cambiamenti intervenuti nell'attribuzione delle diverse competenze per la gestione delle strade. Risulta dunque evidente che, sia durante la fase di

progettazione che in quella di manutenzione della rete viaria, la Società è interessata dal puntuale monitoraggio degli incidenti, dalle tempestive analisi ingegneristiche sulla rete stradale, dalla pronta definizione di strategie e linee di azione e dalla rapida individuazione degli interventi da realizzare.

Trasversalmente alle succitate attività il Centro Regionale svolgerà, inoltre, la funzione di sostegno alla formazione dei centri di monitoraggio di livello locale (Province e Comuni) e svilupperà le azioni di indirizzo, coordinamento tra la rete dei centri di monitoraggio, ovvero coinvolgerà tutti gli altri soggetti impegnati nell'affrontare l'incidentalità stradale (ad esempio mediante il coinvolgimento degli Organi di rilevazione). In particolare saranno demandati alla Regione due importanti funzioni:

- monitoraggio: conoscenza, rappresentazione e analisi statistica del fenomeno di incidentalità nel territorio regionale e della sua evoluzione nel tempo (Direzione Sistema Statistico Regionale e Direzione Infrastrutture);
- osservatorio: individuazione e segnalazione dei più rilevanti fattori di rischio riscontrati nel comportamento degli utenti e nelle prestazioni delle infrastrutture stradali al fine di individuare le più opportune azioni da attivare (Osservatorio Regionale per la Sicurezza Stradale e Veneto Strade S.p.A.).

Grazie alla funzione di “osservatorio”, la Regione, tramite un proprio sistema informativo che elaborerà le informazioni acquisite dalle sette Province, potrà stabilire le politiche e le azioni per il governo del fenomeno di incidentalità, in funzione delle effettive priorità di intervento sulla scala regionale. La Regione si occuperà di attivare le apposite convenzioni con Polizia Stradale e Carabinieri al fine di permettere la trasmissione o l'acquisizione dei dati d'incidentalità relativi al proprio territorio di competenza.

Il secondo livello funzionale del Centro sarà esplicito dalle Province e dai Comuni (o aggregazioni di essi). Le Province fungeranno da tramite tra le Forze di Polizia, atte al rilevamento dell'incidente, e la Regione, attraverso la costituzione di un centro di raccolta, controllo ed elaborazione di tutti i dati disponibili sul territorio e lungo la viabilità di propria competenza (centro di monitoraggio provinciale). In particolare i centri provinciali si attiveranno per:

1. contattare le Polizie Municipali e la Polizia Provinciale;
2. stipulare le convenzioni disposte a livello regionale con gli Enti che dispongono di sistema centralizzato (Polizia Stradale, Carabinieri);
3. stipulare eventuali convenzioni con la locale Prefettura.

La scelta delle modalità operative, con le quali attuare le azioni di cui all'elenco precedente, sarà adattata alla realtà locale e potrà variare pertanto da Provincia a Provincia. Le Province avranno, inoltre, il compito di migliorare la qualità dei dati raccolti durante la fase di rilievo, tramite programmi di formazione rivolti agli Organi rilevatori. I Comuni a loro volta, tramite le Polizie Municipali, trasmetteranno i dati di incidentalità agli archivi dei centri di monitoraggio provinciali secondo le modalità e le tempistiche concordate con gli stessi.

2.4 Le fonti informative sull'incidentalità

L'incidentalità stradale è un fenomeno complesso, multidimensionale, caratterizzato da aspetti che vanno da quelli più prettamente demo-sociali (aspetti sanitari) a quelli culturali ("Cultura della sicurezza stradale") ed economici (costi sociali). E sebbene fino a qualche anno fa gli incidenti fossero considerati un evento inevitabile della società, un tributo imposto dalla continua richiesta di mobilità, ora la sicurezza stradale, come riportato nei paragrafi precedenti, costituisce uno degli obiettivi fondamentali della pianificazione del sistema dei trasporti dell'Unione Europea, data l'incidenza degli elevati costi, diretti ed indiretti, ad essa legati.

Anche l'Italia è impegnata nel raggiungimento dell'obiettivo di riduzione del numero delle vittime da incidenti stradali entro il 2010 e quindi il monitoraggio e l'analisi del fenomeno incidentalità nei suoi diversi aspetti rappresentano un efficace strumento di supporto per la programmazione e la valutazione delle diverse strategie adottate, come peraltro previstodal PNSS e dai conseguenti Piani di Attuazione. Per migliorare la qualità del dato e la tempestività della raccolta vengono talvolta sottoscritte apposite convenzioni tra i diversi soggetti, come nel caso della Regione Veneto con l'Intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale, di cui al precedente paragrafo.

2.4.1 La ricostruzione della serie storica 2000-2006

Il programma di monitoraggio, avviato da Istat e Aci nel 2001, con i contatti intercorsi con parte delle Forze di polizia impegnate nella rilevazione ed i solleciti effettuati alle Amministrazioni competenti, hanno trovato conferma, di anno in anno, nell'aumento dell'informazione disponibile relativa al fenomeno.

Pur avendo misurato le variazioni di incidentalità, cercando di far riferimento ad universi costanti nel tempo, si è andato configurando di anno in anno un grado di copertura che, in taluni casi, a livelli territoriali ristretti è apparso sensibilmente diverso. Ciò, unitamente all'uso sempre maggiore e più puntuale che si fa dei dati, soprattutto con riferimento all'obiettivo europeo di riduzione delle vittime ed ai programmi messi a punto dalle diverse Amministrazioni e co-finanziati dal Piano nazionale della Sicurezza Stradale, ha reso necessaria una **ricostruzione della serie storica**.

La ricostruzione della serie storica parte dall'anno 2000 e riguarda gli incidenti rilevati da Carabinieri e Polizia municipale.

Dapprima si è provveduto all'analisi delle serie mensili per anno, comune ed organo rilevatore. Sono stati evidenziati i dati mancanti nelle serie o, applicando criteri di inferenza statistica, quelli ritenuti numericamente insufficienti. Quindi si è passati alla stima dei valori mancanti in ciascuna serie mediante interpolazione, tenendo conto sia dell'andamento temporale negli anni sia di quello mensile all'interno di ciascun anno. Successivamente è stata realizzata una indagine campionaria volta a confermare la bontà delle stime effettuate: pertanto, sono stati contattati i soggetti preposti alla compilazione dei modelli statistici di incidente stradale e si è chiesto loro di verificare, in base ai propri archivi, il numero di incidenti, morti e feriti, rilevati per mese negli anni a partire dall'anno 2000. Tale indagine ha riguardato Comandi di polizia municipale e Compagnie dei Carabinieri.

Il **campo di osservazione** è costituito dall'insieme degli incidenti stradali verbalizzati da un'autorità di polizia, verificatisi sul territorio nazionale nell'arco di un anno solare, che hanno causato lesioni alle persone (morti o feriti).

In particolare, rientrano nel campo di osservazione tutti gli incidenti stradali verificatisi nelle vie o piazze aperte alla circolazione, nei quali risultano coinvolti veicoli (o animali) fermi o in movimento e dai quali siano derivate lesioni a persone. Sono esclusi, pertanto, dalla rilevazione i sinistri da cui non sono derivate lesioni alle persone, quelli che non si sono verificati nelle aree pubbliche di circolazione, cioè, in quelle aree come cortili, stazioni di servizio, depositi di mezzi di trasporto, strade ferrate riservate esclusivamente per il trasporto tranviario o ferroviario, eccetera e i sinistri in cui non risultano coinvolti veicoli.

L'**unità di rilevazione** è il singolo incidente stradale. La rilevazione è riferita al momento in cui l'incidente si è verificato. E' con riguardo a tale momento, quindi, che di ciascuna unità vengono considerati i caratteri e le modalità, le cause o le circostanze determinanti, le conseguenze sia per le persone che per le cose.

Di seguito si riportano le **principali definizioni** utilizzate nell'indagine statistica:

- **incidenti stradali:** risultano quelli che si verificano in una strada aperta alla circolazione pubblica, in seguito ai quali una o più persone sono rimaste ferite o uccise e nei quali almeno un veicolo è rimasto implicato.

Prima del 1991 l'Istat rilevava tutti gli incidenti stradali, anche quelli che non necessariamente comportavano lesioni alle persone ma solo danno alle cose. La definizione attuale di incidente stradale dà luogo ad un concetto più interessante sotto il profilo dell'analisi, poiché restringendo il campo di osservazione ai soli incidenti che causano danno alle persone si ottiene una lettura più corretta e mirata dei sinistri più gravi; inoltre permette di effettuare confronti internazionali.

- **morti:** le persone decedute sul colpo (entro le 24 ore) o quelle decedute dal secondo al trentesimo giorno, a partire da quello dell'incidente compreso.

Tale definizione, anch'essa conforme alle norme internazionali, si applica agli incidenti stradali verificatisi a partire dal 1° gennaio 1999. Prima di tale data il periodo di tempo necessario per determinare il numero dei decessi era pari a sette giorni dal momento dell'incidente.

- **feriti:** le persone che hanno subito lesioni al proprio corpo a seguito dell'incidente. Data la difficoltà di definire criteri obiettivi sul livello di gravità delle lesioni subite, non si distingue tra feriti gravi o leggeri.

2.5 I principali indicatori dell'incidentalità stradale

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

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

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

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

Gli indicatori individuati per una misura e un'interpretazione più incisiva ed articolata del fenomeno incidentalità sono:

- **Indice di mortalità stradale RM:**

$$RM = \left(\frac{M}{I} \right) 100$$

Il rapporto RM contiene al numeratore il numero (M) dei decessi come conseguenza degli incidenti e al denominatore il numero (I) dei sinistri. Il parametro RM esprime, quindi, il numero medio di decessi verificatisi in un determinato anno, ogni 100 incidenti. Questo rapporto di mortalità può essere

ulteriormente affinato operando, anziché su tutti gli incidenti verificatisi sulle strade italiane ed i corrispondenti decessi, su particolari sottoinsiemi dell'incidentalità (ambienti stradali, forme di sinistrosità secondo le circostanze che le hanno determinate, tipi di veicoli coinvolti, eccetera).

L'indice di mortalità stradale RM riferito ad un certo anno, misurando il numero medio di morti per incidente, può essere considerato come un indicatore di gravità (o di pericolosità) dei sinistri, tanto maggiore quanto più esso è elevato.

Prescelta una determinata tipologia di incidenti, se si confronta il rapporto RM di un anno con quello, ad esempio, dell'anno precedente si misura l'incremento (o il decremento) nel tempo dei decessi ogni 100 incidenti e, dunque, si confrontano gli andamenti della gravità media dei sinistri (in termini di morti) nei vari anni.

- Indice di lesività stradale RF :

$$RF = \left(\frac{F}{I} \right) 100$$

L'indice RF esprime il rapporto di lesività stradale ogni 100 incidenti ed F il numero dei feriti. Anche in questo caso, RF può essere considerato un indicatore di gravità (o di pericolosità) di incidenti, seppure limitato ai soggetti che, coinvolti in incidenti, non ne sono stati vittime.

I precedenti indicatori si riferiscono al concetto di pericolosità media riguardante il sinistro. Se il riferimento è posto invece sulla persona, in quanto soggetto passivo ed attivo dell'incidentalità, si possono costruire altri indicatori di pericolosità degli incidenti. Tra questi:

- Indice di pericolosità RP:

$$RP = \left(\frac{M}{M + F} \right) 100$$

L'indice RP è dato dal rapporto tra il numero dei morti e il numero degli infortunati: dove (M+F) rappresenta la quantità di morti e feriti e dunque l'entità delle persone infortunate nell'incidente. La quantità RP esprime un indicatore di pericolosità, più fine rispetto ad RM, in quanto, a parità di soggetti coinvolti in

sinistri, cresce al crescere del numero M di morti e dunque dell'esito letale della forma di sinistro considerata.

Altri parametri che possono risultare interessanti nell'approfondimento delle cause e manifestazioni del fenomeno sono relativi alle seguenti statistiche:

- incidenti per abitante per comune = $n^{\circ} \text{ incidenti} / n^{\circ} \text{ abitanti} \times 1.000$;
- incidenti per abitante per provincia = $n^{\circ} \text{ incidenti} / n^{\circ} \text{ abitanti} \times 10.000$;
- incidenti per veicoli circolanti per comune = $n^{\circ} \text{ incidenti} / n^{\circ} \text{ veicoli} \times 1.000$;
- incidenti per veicoli circolanti per provincia = $n^{\circ} \text{ incidenti} / n^{\circ} \text{ veicoli} \times 10.000$;
- percentuale di incidenti avvenuti su strade statali e regionali per provincia;
- percentuale di incidenti avvenuti su strade provinciali per provincia;
- percentuale di incidenti avvenuti su autostrade per provincia;
- densità chilometrica di incidenti, morti e feriti per singola strada statale o autostrada = $n^{\circ} \text{ incidenti (o morti o feriti)} / \text{km di ogni singola strada statale o autostrada per provincia}$ (l'estesa chilometrica per provincia delle singole statali e autostrade è di fonte Istat-Aci);
- tasso di incidentalità = $n^{\circ} \text{ incidenti} / \text{percordanze svolte nel periodo}$ (espresso in centinaia di milioni di veicoli-km). Tasso utilizzato nel settore autostradale.

2.6 L'evoluzione nazionale dell'incidentalità stradale

La ricostruzione della serie storica degli incidenti stradali 2000 - 2006, elaborata secondo la metodologia sopra richiamata, consente una più approfondita analisi del fenomeno.

La valutazione nel lungo termine mostra una costante riduzione della gravità degli incidenti, evidenziata dall'indice di mortalità (numero di morti ogni 100 incidenti) che si attesta al 2,4% nel 2006 contro il 2,8% del 2000 e dall'indice di gravità, che passa da 1,9 a 1,7 decessi ogni 100 infortunati.

In Italia, nel periodo 2000 - 2006, gli incidenti sono passati da 256.546 a 238.124, i morti da 7.061 a 5.669, i feriti da 360.013 a 332.955. Si è pertanto registrato un decremento del 7,2% per quanto riguarda il numero di incidenti, del 7,5% per i feriti e del 19,7% per quanto riguarda il numero di morti in incidente.

Va sottolineato che, nello stesso periodo, il parco veicolare è cresciuto del 13,7% mentre il volume di circolazione, valutato sulle percorrenze autostradali, è aumentato del 19,9 %.

Incidenti stradali, morti e feriti – Anni 2000-2006 (valori assoluti)

<i>Anni</i>	<i>Incidenti</i>	<i>Morti</i>	<i>Feriti</i>	<i>Indice di mortalità (RM)*</i>	<i>Indice di pericolosità (RP)**</i>
2000	256.546	7.061	360.013	2,8	1,9
2001	263.100	7.096	373.286	2,7	1,9
2002	265.402	6.980	378.495	2,6	1,8
2003	252.271	6.563	356.475	2,6	1,8
2004	243.490	6.122	343.179	2,5	1,8
2005	240.011	5.818	334.858	2,4	1,7
2006	238.124	5.669	332.955	2,4	1,7

(*) L'indice di mortalità RM si calcola come rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti, moltiplicato 100.

(**) L'indice di pericolosità RP si calcola come rapporto tra il numero dei morti ed il numero totale dei morti e dei feriti, moltiplicato 100.

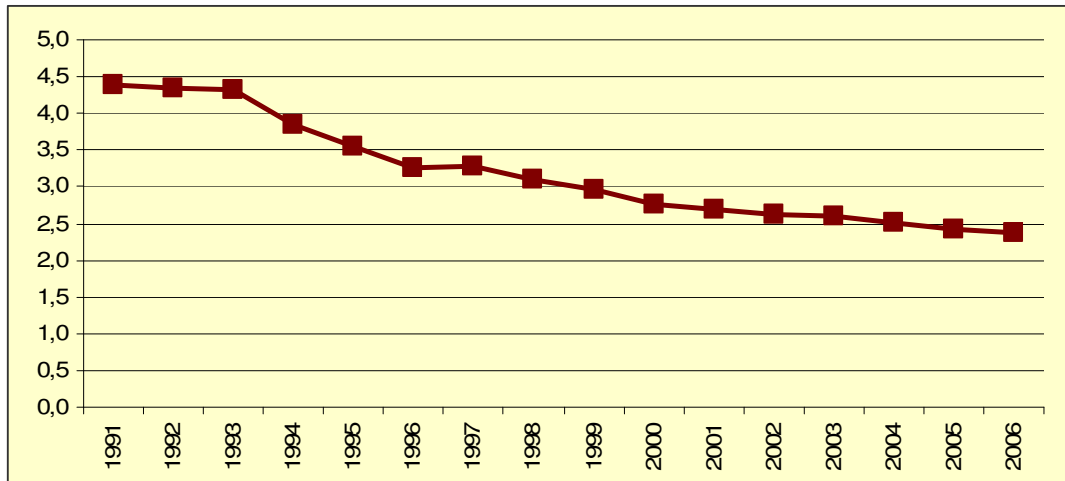
I dati relativi al **2006**, ultimo anno disponibile, evidenziano che complessivamente sono stati rilevati 238.124 incidenti stradali, che hanno causato il decesso di 5.669 persone, mentre altre 332.955 hanno subito lesioni di diversa gravità. Ciò equivale a dire che nel 2006 ogni giorno in Italia si sono verificati mediamente **652 incidenti stradali**, che hanno provocato la morte di 16 persone e il ferimento di altre 912.

Rispetto al 2005 si riscontra una lieve diminuzione sia del numero degli incidenti (-0,8%), che dei morti (-2,6%) e dei feriti (-0,6%).

I grafici che seguono consentono le opportune valutazioni in merito alle diverse statistiche registrate per l'Italia:

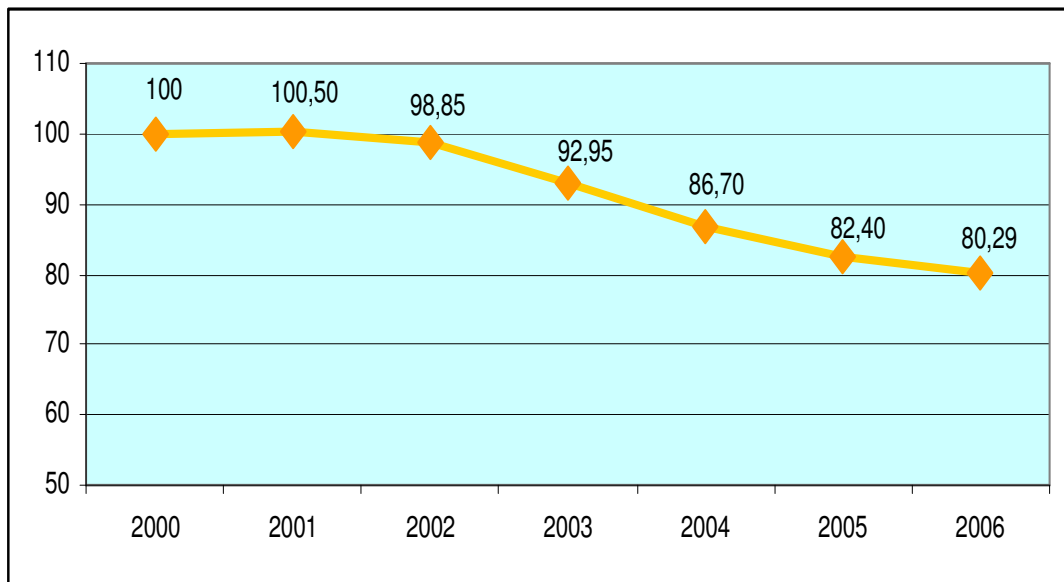
- l'indice di mortalità, nel periodo 1991-2006
- i morti in incidenti stradali, nel periodo 2000-2006 (Base 2000=100)
- gli incidenti stradali, i morti e i feriti nel periodo 2000-2006
- gli incidenti stradali e l'indice di mortalità nel 2006 per ora del giorno
- l'indice di mortalità nel 2006 per giorno della settimana.

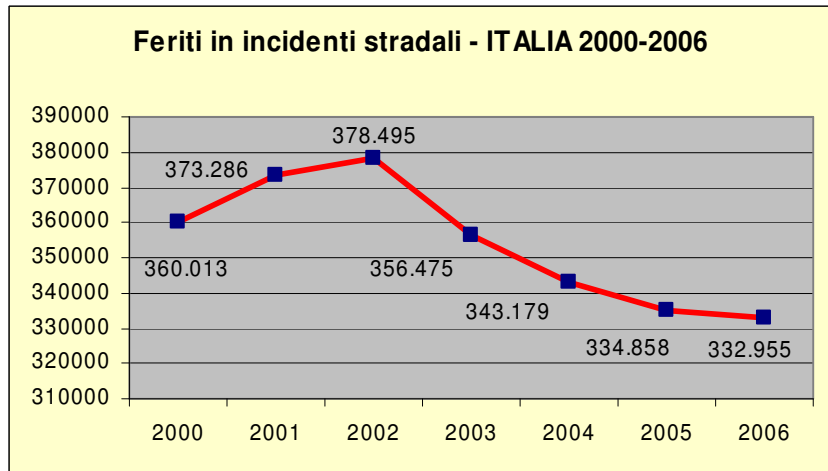
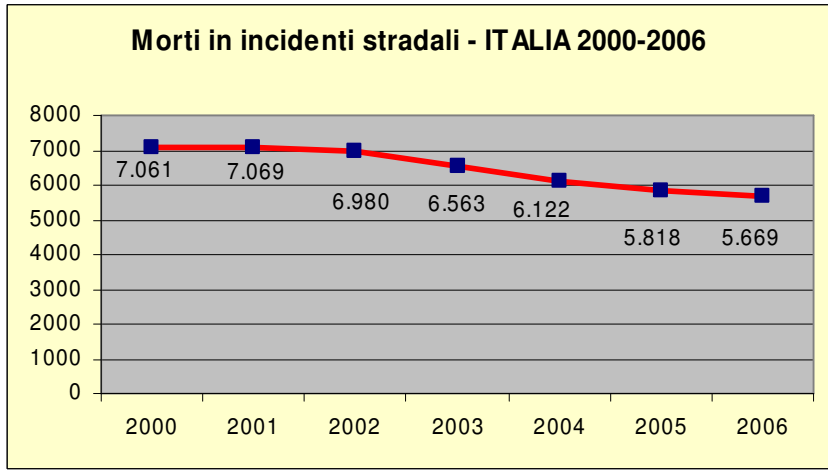
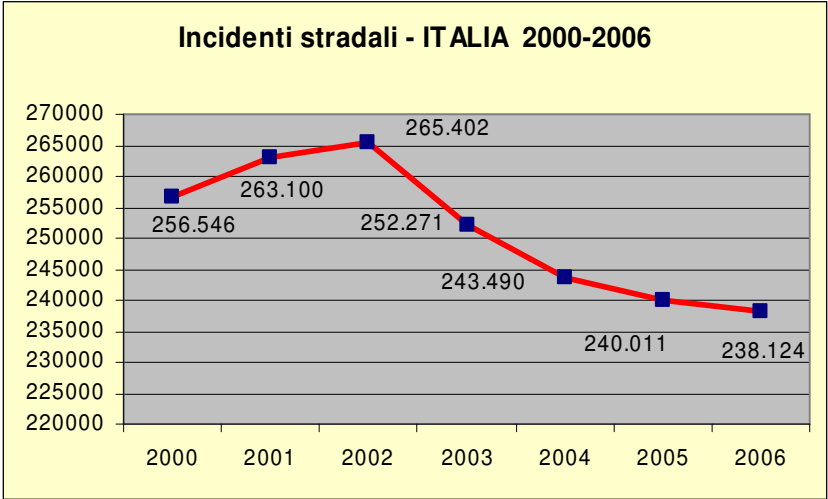
Indice di mortalità* – Anni 1991-2006



(*) Rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti, moltiplicato 100

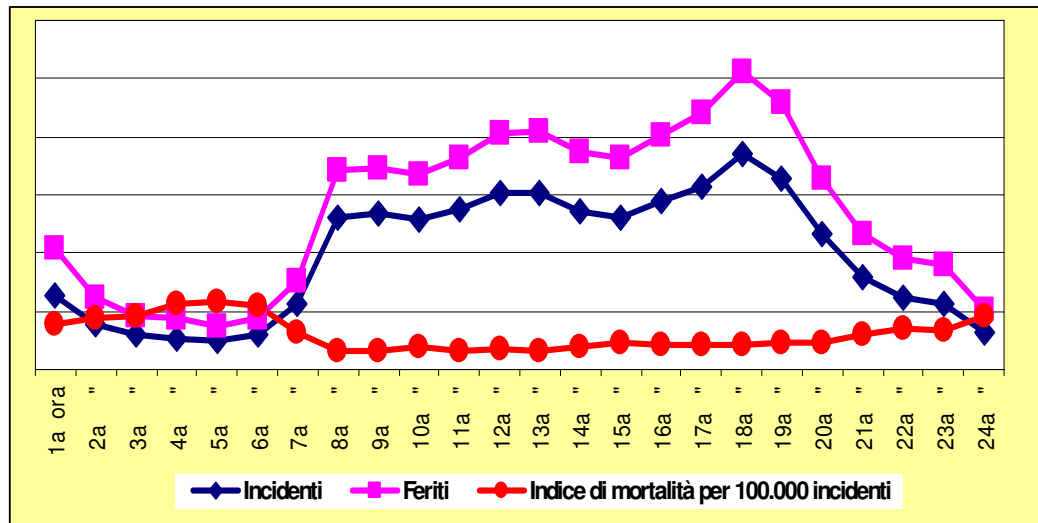
Morti in incidenti stradali – Anni 2000-2006 (Base 2000=100)





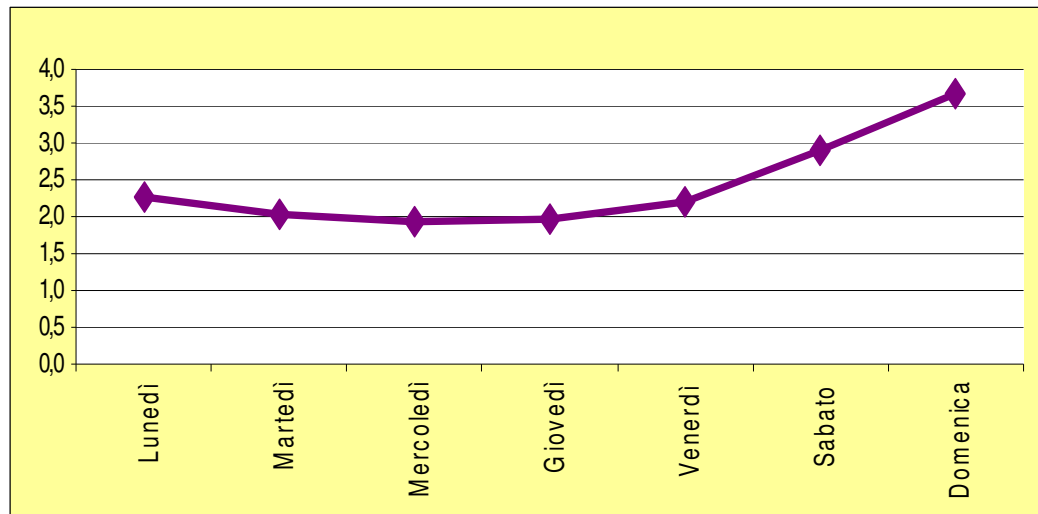
**Incidenti stradali e indice di mortalità* per ora del giorno
ITALIA Anno 2006**

(*) Rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti, moltiplicato 100.000



**Indice di mortalità* per giorno della settimana
ITALIA Anno 2006**

(*) Rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti, moltiplicato 100



2.7 L'obiettivo europeo per l'anno 2010

Nel Libro Bianco del 13 settembre 2001⁶ l'Unione Europea ha fissato un obiettivo ambizioso, ovvero dimezzare il numero di morti sulle strade entro l'anno 2010. Alla fine del 2005, il bilancio intermedio mostrava che solo pochi Paesi hanno già ridotto in misura superiore al 25% il numero di vittime della strada.

L' **Italia** che alla fine del 2005 registrava una riduzione del 17,6% nel numero di decessi, ha proseguito il trend decrescente anche nel 2006, segnando un ulteriore calo del 2,6%, giungendo ad un **decremento complessivo pari al 19,7%**.

Tale risultato, seppur apprezzabile, non è sufficiente per il raggiungimento dell'obiettivo 2010. Rispetto ad altri paesi UE l'Italia, con 95 morti per incidente stradale ogni milione di abitanti, registra ancora un tasso praticamente doppio rispetto a Gran Bretagna, Olanda e Svezia, che si attestano a 50 decessi per milione di abitanti.

Permanendo l'attuale trend è presumibile che si arrivi al 2010 con una diminuzione delle vittime pari a circa il 30%. Per raggiungere l'obiettivo, si dovrebbe, negli anni a venire, ridurre la mortalità ad un tasso medio non inferiore al 9,5% annuo.

2.8 L'evoluzione regionale dell'incidentalità stradale

Nel **Veneto**, nel corso del 2006, le autorità preposte alla compilazione del rapporto statistico d'incidente stradale hanno rilevato 19.261 incidenti stradali, che hanno provocato il decesso di 553 persone ed il ferimento di altre 26.611.

Mediamente in Veneto ogni giorno nel 2006 si sono registrati 1,5 decessi e 72 infortunati di varia entità.

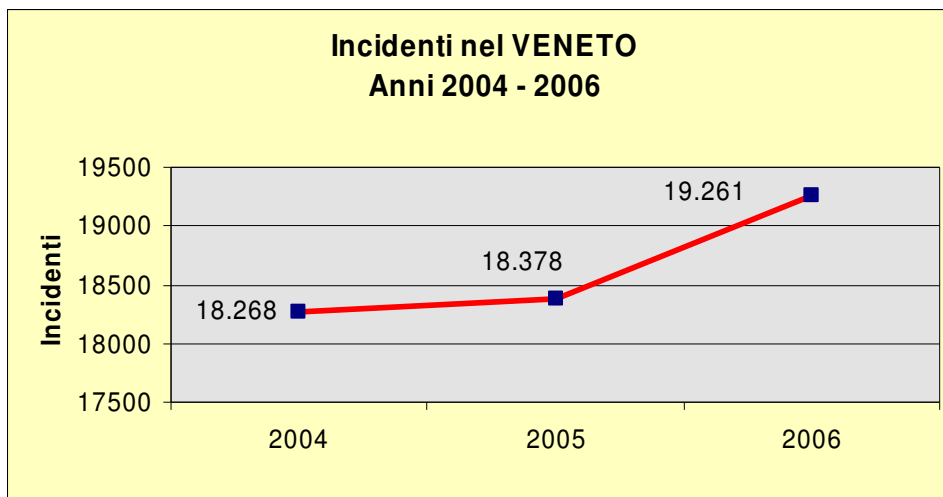
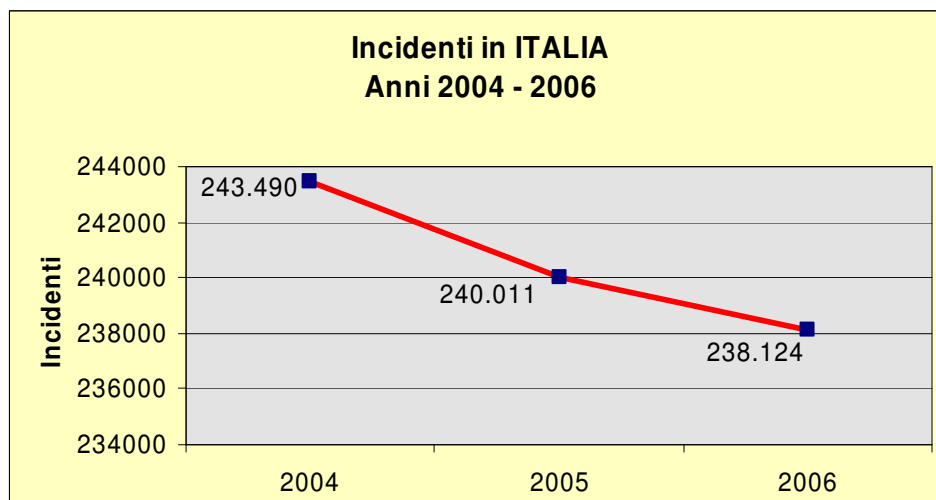
Il rapporto di questi dati su scala nazionale sottolinea le proporzioni del fenomeno incidentalità: nella graduatoria regionale crescente su un totale Italia di 238.124 incidenti il Veneto mantiene il 16° posto (come nel 2004), con una percentuale pari all'8,0%, dopo Piemonte (con 190.261 incidenti, pari al 6,2%) e prima di

⁶ La Politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte (COM(2001) 370 def del 12 settembre 2001)

Toscana (con 20.826, pari al 8,7%), Emilia Romagna (con 23.950, pari al 10,0%), Lazio (con 31.344, pari al 13,1%) e Lombardia (con 46.173 incidenti, pari al 19,4%). Il confronto nel triennio 2004-2006 con i dati nazionali registra un trend in aumento degli incidenti, in particolare rispetto all'anno 2005, in controtendenza quindi con l'andamento nazionale.

Confronto Veneto - Italia: Incidenti anni 2004-2006

Incidenti stradali	Valori assoluti			Valori percentuali		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
VENETO	18.268	18.378	19.261	8,1%	7,6%	8,0%
ITALIA	224.553	240.011	238.124	100%	100%	100%



Per quanto riguarda il numero dei morti , nel 2006 il Veneto con 553 decessi, pari al 9,7% del totale) è salito al 18° posto nella classifica nazionale.

In aumento è anche la percentuale dei feriti (8,0% rispetto al 7,6% del 2005), così come la quota parte relativa ai decessi (9,7% contro il 9,5 del 2005).

Se si guarda però il dato in valore assoluto si deve evidenziare che nel 2006, pur in presenza di un aumento del numero di incidenti (+ 883) rispetto all'anno precedente, ci sono stati 2 morti in meno.

Ciò conferma un risultato positivo, non trascurabile, in merito alla diminuzione di gravità dei sinistri stradali.

Confronto Veneto - Italia: Morti anni 2004-2006

Morti	Valori assoluti			Valori percentuali		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
VENETO	542	555	553	9,6%	9,5%	9,7%
ITALIA	5.625	5.818	5.669	100%	100%	100%

Confronto Veneto - Italia: Feriti anni 2004-2006

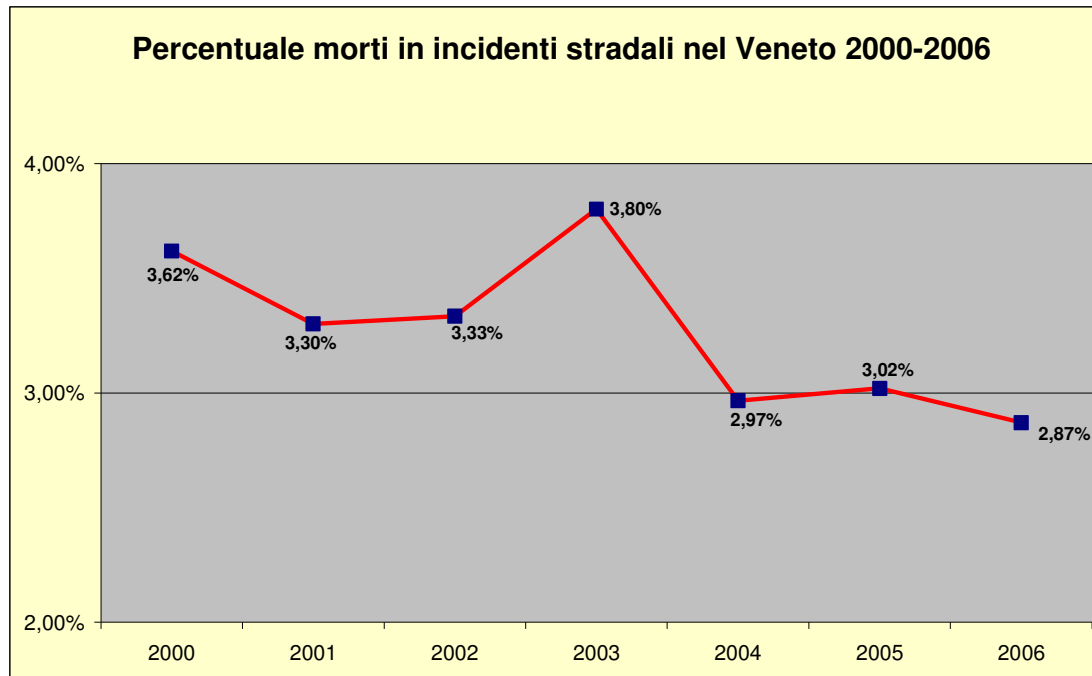
Feriti	Valori assoluti			Valori percentuali		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
VENETO	25.524	25.348	26.611	8,1%	7,6%	8,0%
ITALIA	316.6303	334.858	332.955	100%	100%	100%

Fonte: Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat -Aci

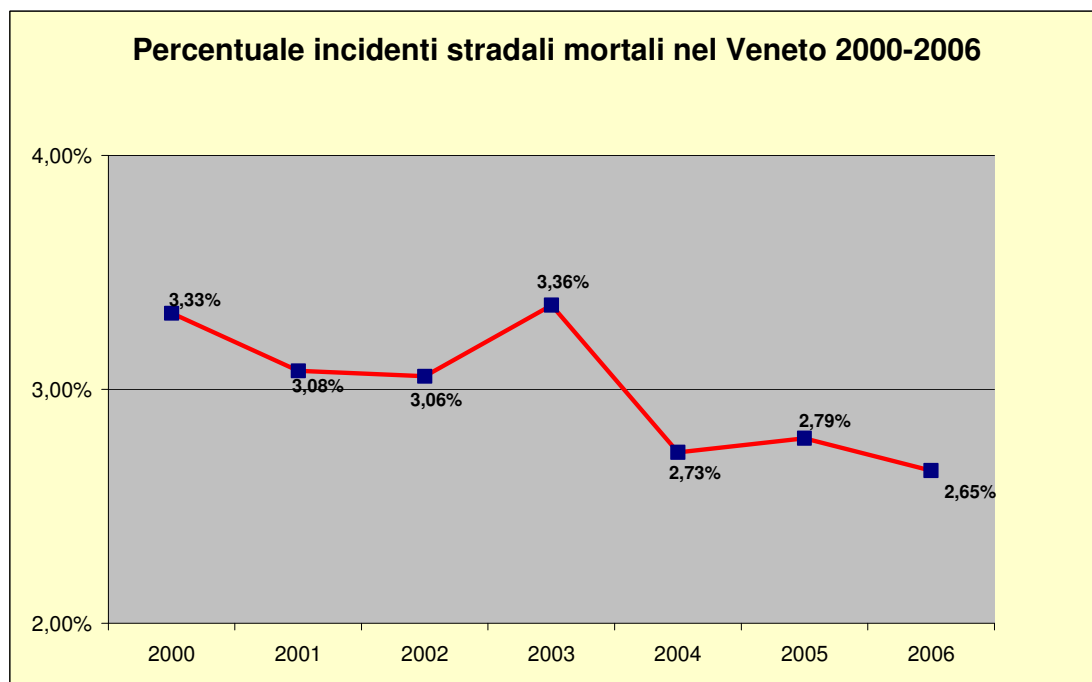
Dall'osservazione inoltre della serie storica per gli anni 2000-2006 relativa alla percentuale dei decessi a seguito di incidente stradale (totale morti/totale incidenti) si può rilevare che la linea di tendenza ha assunto un'evidente decrescita, soprattutto nel 2006, pur a fronte, nel medesimo anno, di un aumento del numero di incidenti rispetto all'anno precedente.

In diminuzione è anche la percentuale di incidenti stradali mortali (numero incidenti mortali/numero incidenti totali) osservati nell'arco del medesimo periodo mentre rimane pressoché invariato il numero di feriti per cento incidenti,

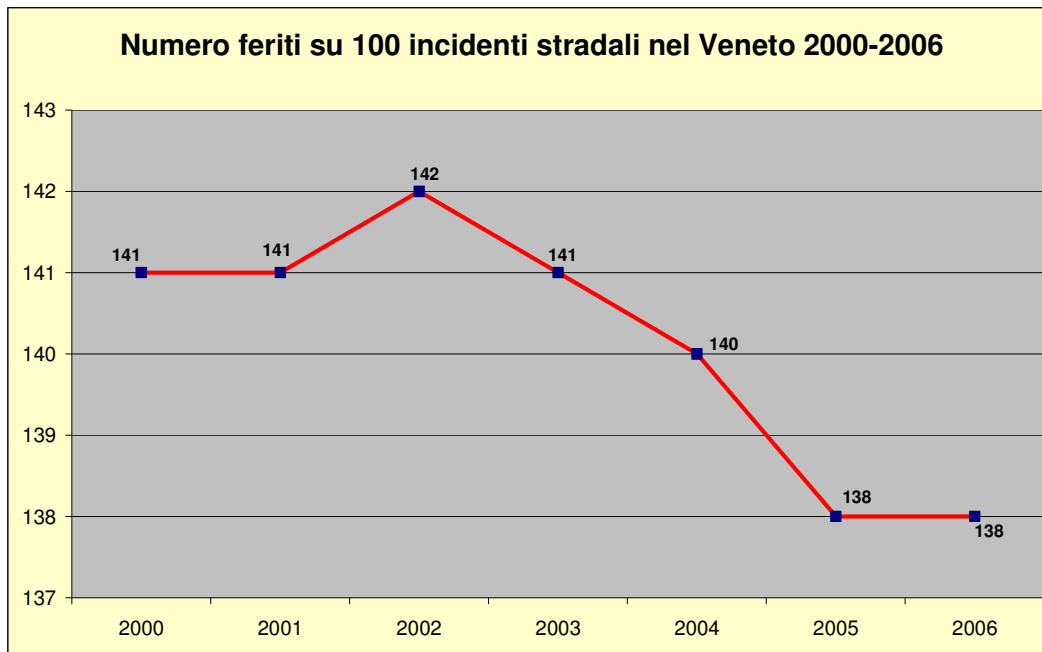
seppure in presenza di un aumento dei sinistri nell'anno 2006 rispetto al 2004 e 2005, come si può notare dai grafici che seguono, elaborati su dati Istat.



Elaborazione su dati ISTAT



Elaborazione su dati ISTAT



Elaborazione su dati ISTAT

Le evidenze riscontrabili dall'osservazione dei presenti grafici confortano la Regione Veneto nelle scelte politiche intraprese destinate a rafforzare le capacità di governo della sicurezza stradale, concentrando le risorse su quegli interventi che risultano essere maggiormente efficaci nel raggiungimento di tale obiettivo. In particolare si ricordano l'Osservatorio Regionale per la Sicurezza Stradale, il Centro Regionale di Monitoraggio, il Catasto Stradale della rete viaria e il Progetto Sirse.

2.8.1 L'analisi in relazione agli ambiti stradali

Le statistiche sulla localizzazione degli incidenti in relazione ai diversi ambiti stradali in cui si è manifestato il sinistro forniscono un interessante elemento di valutazione. I dati 2006 confermano che le città sono i luoghi dove si riscontra la maggior parte di incidenti: sulle strade urbane si è verificato il 54,4% del totale complessivo degli incidenti, che ha causato il 25,7% dei decessi. La mortalità più alta è invece sulle strade provinciali (36%). La viabilità provinciale risulta essere la tipologia di strada più pericolosa, con un tasso di mortalità (M/I*100) pari a

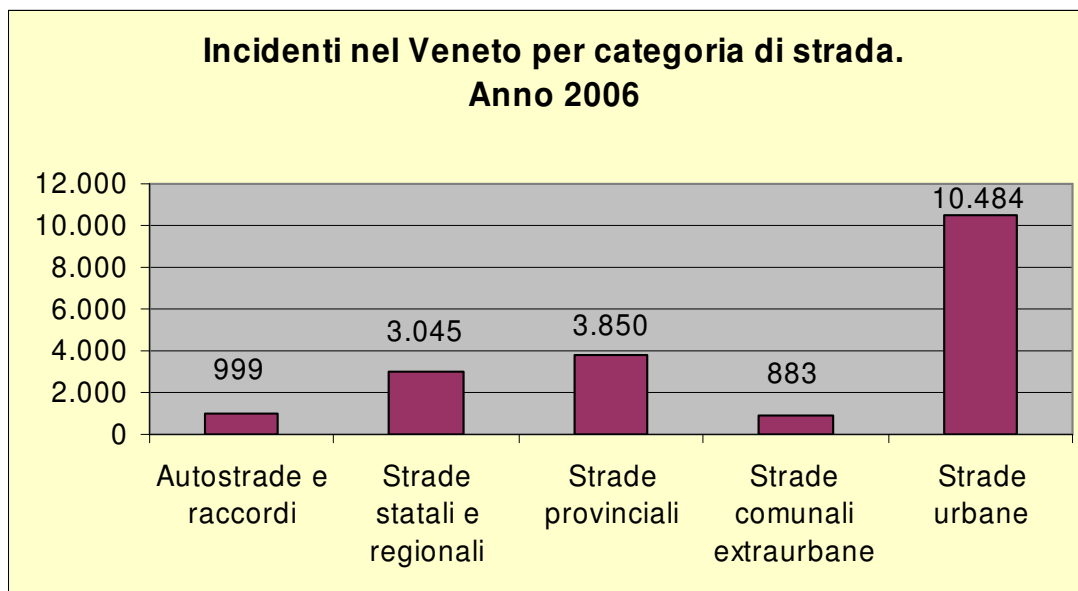
5,1 per 100 incidenti. Le strade statali e regionali hanno registrato complessivamente una mortalità pari percentualmente al 23,3% del totale. Questo dato positivo è confermato anche dal tasso di mortalità (M/I*100) pari a 4,2.

Si può quindi affermare che gli interventi di adeguamento e miglioramento attuati su questa tipologia di strade hanno contribuito ad aumentarne la sicurezza riducendo il grado di pericolosità dei sinistri.

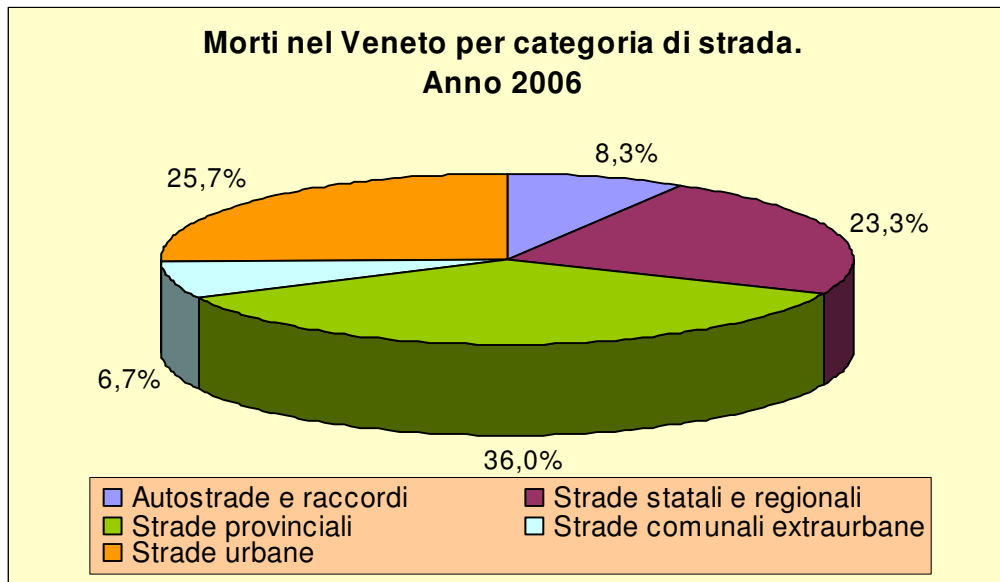
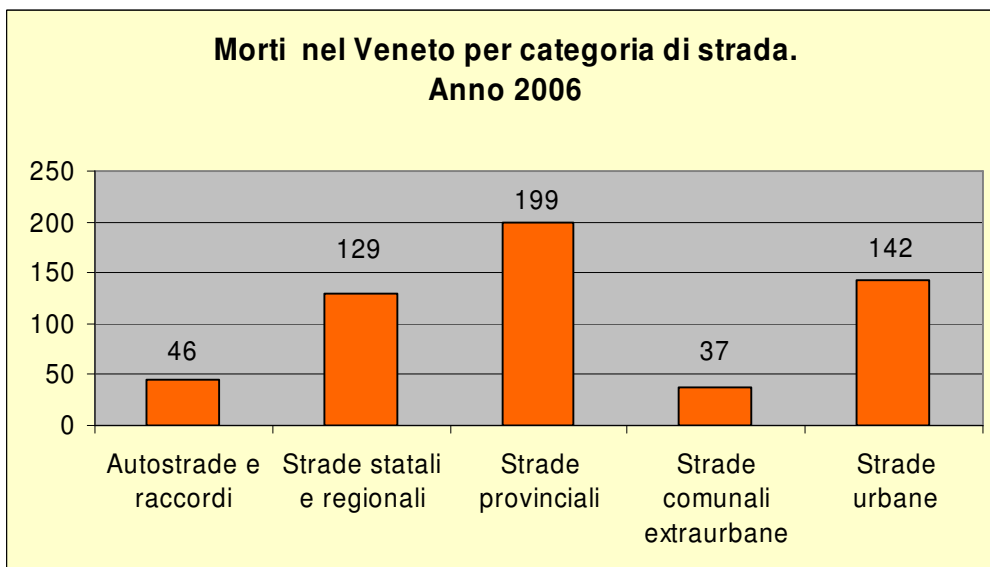
Incidenti e morti per categoria di strada VENETO anno 2006

Categorie stradali	Incidenti		Morti	
	Valori assoluti	Valori percentuali	Valori assoluti	Valori percentuali
Autostrade e raccordi	999	5,2%	46	8,3%
Strade statali e regionali	3.045	15,8%	129	23,3%
Strade provinciali	3.850	20,0%	199	36,0%
Strade comunali extraurbane	883	4,6%	37	6,7%
Strade urbane	10.484	54,4%	142	25,7%
TOTALE	19.261	100,0%	553	100,0%

Fonte: Istat – Statistica degli incidenti stradali - Anno 2006



Elaborazioni su dati Istat – Statistica degli incidenti stradali - Anno 2006



Elaborazioni su dati Istat – Statistica degli incidenti stradali - Anno 2006

2.9 Le statistiche degli incidenti per provincia

Dall'analisi degli incidenti a livello provinciale si rileva che nel corso del 2006 Padova ha registrato il maggior numero di incidenti con 4.108 sinistri, pari al 21,3% del dato complessivo regionale.

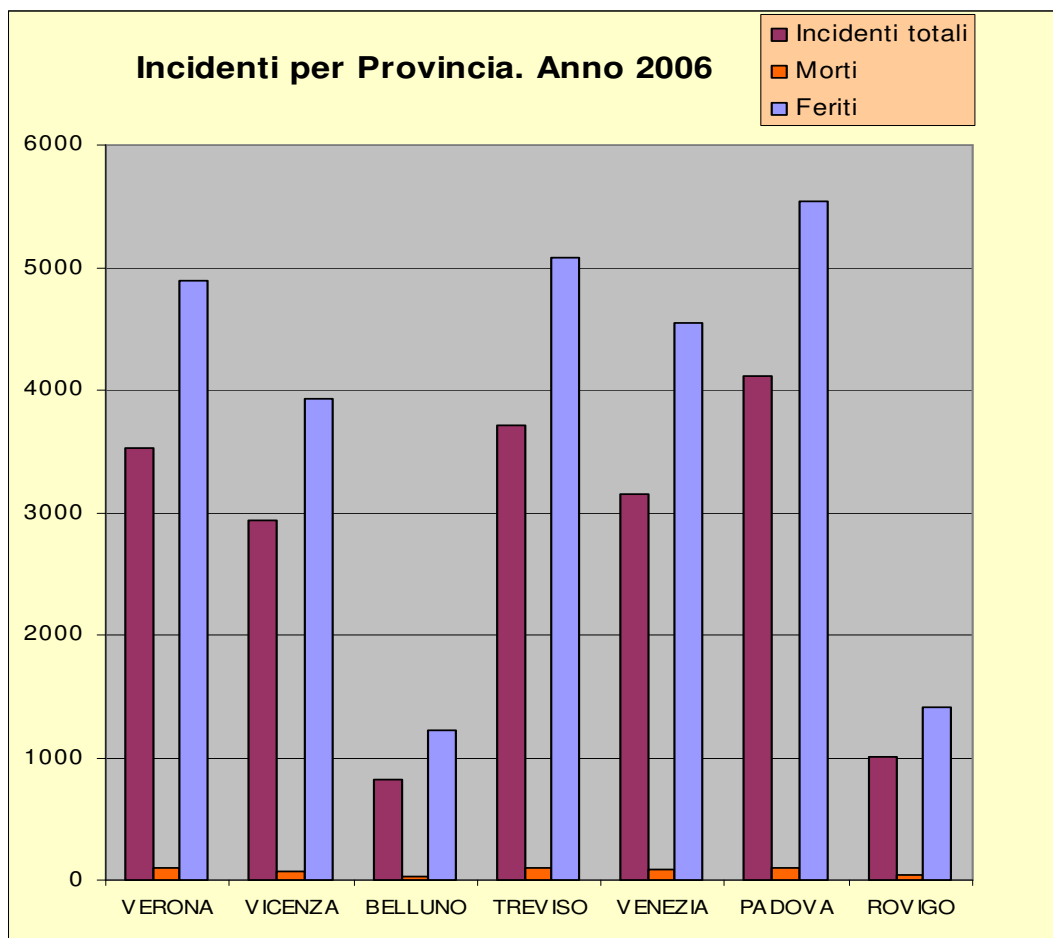
Seguono Treviso (19,3%), Verona (18,2%), Venezia (16,4%), Vicenza (15,2%), Rovigo (5,3%), Belluno (4,3%). Rispetto al dato della mortalità Verona è in testa

alla classifica negativa con 107 morti, pari al 19,3% del totale, seguita da Treviso con 102 decessi (18,5%) e Padova con 100 (18%). Simile situazione per i feriti: Padova 20,8%, Treviso 19,0%, Verona 18,6%.

Incidenti e persone infortunate per PROVINCIA anno 2006

Provincia	Valori assoluti 2006			Valori percentuali 2006		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Verona	3.518	107	4.890	18,2%	19,3%	18,6%
Vicenza	2.932	77	3.934	15,2%	14,0%	14,7%
Belluno	824	30	1.217	4,3%	5,4%	4,5%
Treviso	3.708	102	5.074	19,3%	18,5%	19,0%
Venezia	3.157	87	4.547	16,4%	15,8%	17,1%
Padova	4.108	100	5.533	21,3%	18,0%	20,8%
Rovigo	1.014	50	1.416	5,3%	9,0%	5,3%
VENETO	19.261	553	26.611	100%	100%	100%

Fonte: Istat – Statistica degli incidenti stradali - Anno 2006



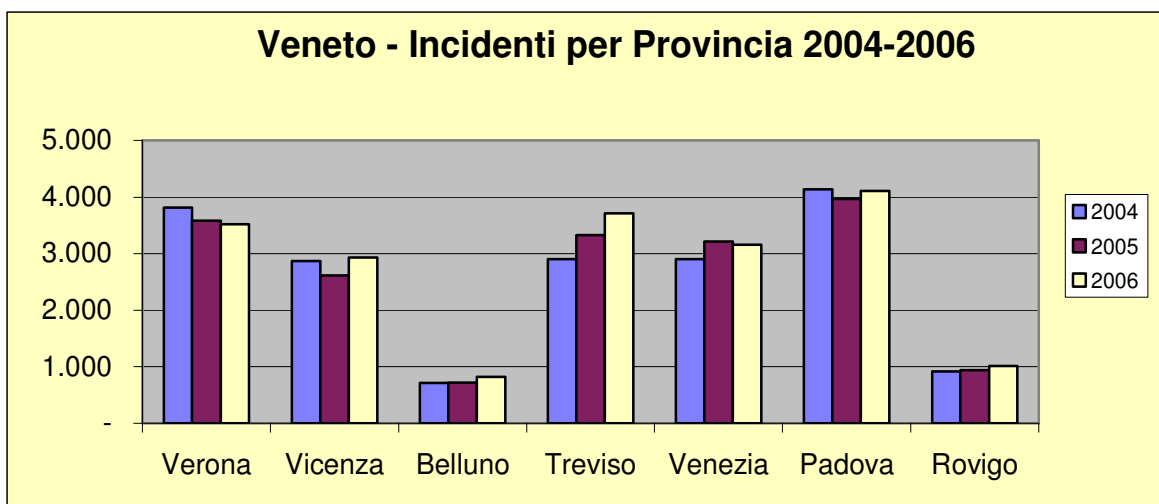
L'osservazione su un periodo più lungo, triennio 2004-2006, pone in evidenza che, in relazione alla numerosità degli incidenti, solo Verona e Venezia hanno visto una riduzione dell'incidentalità, mentre tutte le altre province, in particolare Treviso, Padova e Vicenza e Treviso hanno registrato un trend in aumento. Analoga situazione è da rilevare riguardo al dato dei feriti.

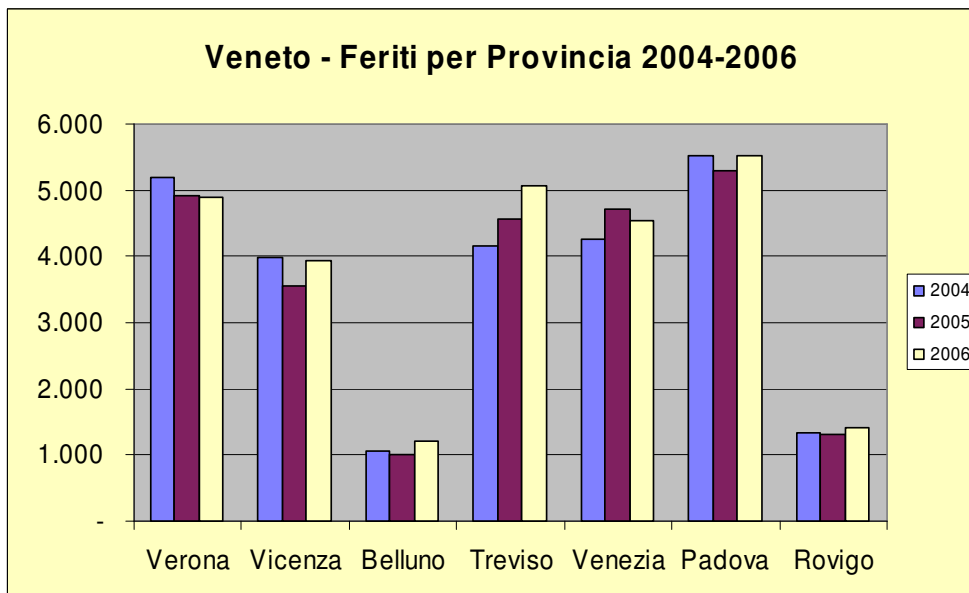
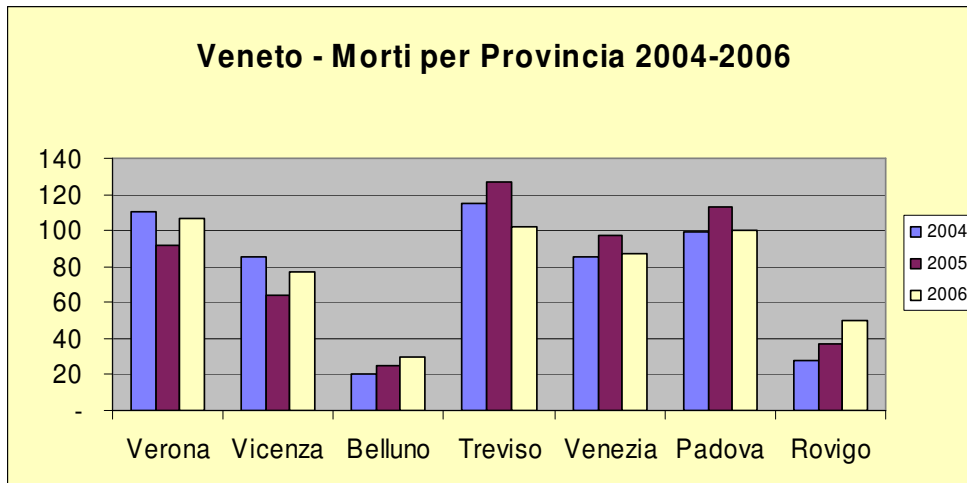
Dal confronto invece rispetto al numero di morti si riscontra, in particolare rispetto al dato del 2005, il successo di Treviso, Padova e Venezia, mentre Verona, Vicenza, Rovigo e Belluno hanno registrato un aumento dei valori.

Incidenti e persone infortunate per PROVINCIA anni 2004-2006

Provincia	2004			2005			2006		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Verona	3.814	110	5.188	3.585	92	4.905	3.518	107	4.890
Vicenza	2.871	85	3.974	2.618	64	3.556	2.932	77	3.934
Belluno	717	20	1.070	722	25	1.008	824	30	1.217
Treviso	2.904	115	4.159	3.330	127	4.553	3.708	102	5.074
Venezia	2.906	85	4.267	3.215	97	4.712	3.157	87	4.547
Padova	4.138	99	5.519	3.971	113	5.303	4.108	100	5.533
Rovigo	918	28	1.347	937	37	1.311	1.014	50	1.416
VENETO	18.268	542	25.524	18.378	555	25.348	19.261	553	26.611

Fonte: Istat – Statistica degli incidenti stradali - Anno 2006



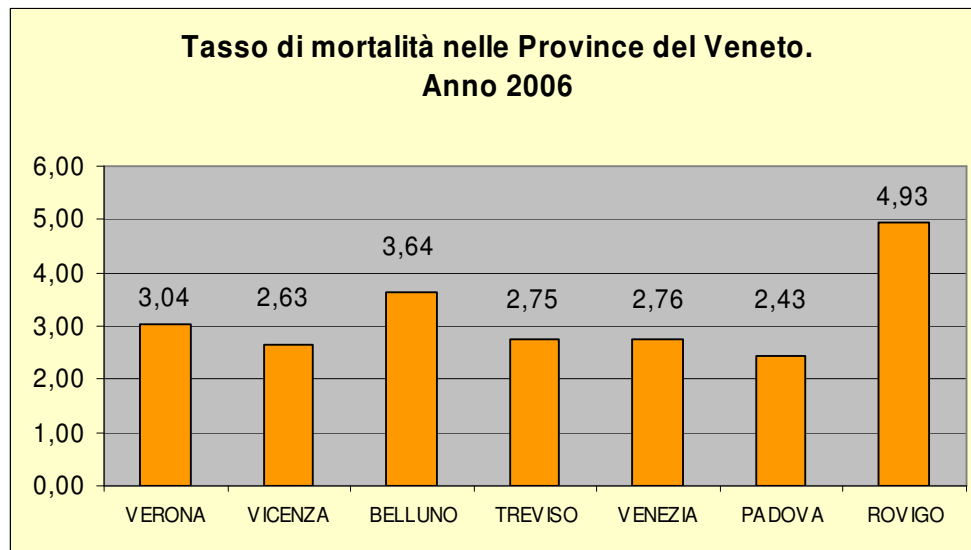


Elaborazioni su dati Istat

2.9.1 L'analisi dei principali indicatori

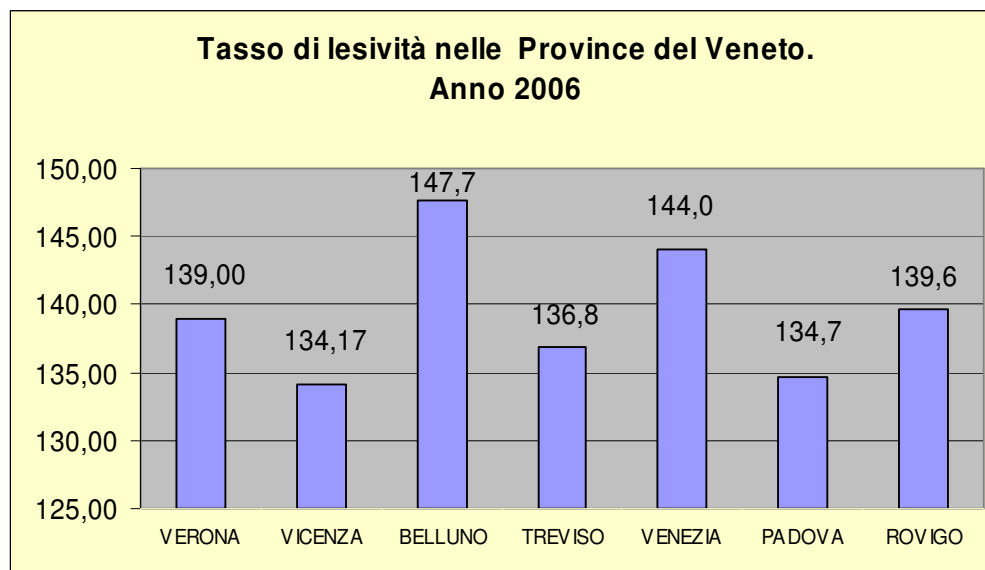
Il *tasso di mortalità* o - come denominato nei precedenti paragrafi - indice di mortalità, è dato dal rapporto fra il numero dei decessi negli incidenti e il numero dei sinistri. Questo indicatore esprime il numero medio di decessi avvenuti nell'anno per ogni cento incidenti e può essere considerato come un indicatore di gravità dei sinistri, tanto maggiore quanto più il valore è elevato. La provincia di Rovigo con 4,93 morti ogni 100 incidenti registra il valore più alto. Seguono

Belluno (3,64), Verona (3,04), Venezia (2,76), Treviso (2,75), Vicenza (2,63), e Padova con 2,4 morti ogni 100 incidenti.



Elaborazioni su dati Istat

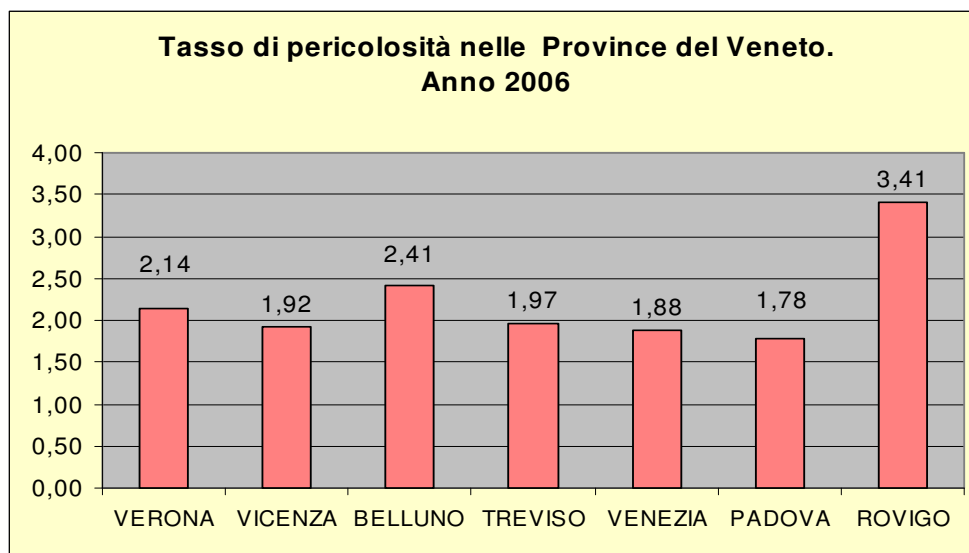
Il *tasso di lesività* è dato dal rapporto fra il numero dei feriti negli incidenti e il numero dei sinistri. Esso esprime il numero medio di persone coinvolte ferite in un determinato anno per ogni cento incidenti e può essere considerato come un indicatore di pericolosità dei sinistri. I valore più alti si sono registrati nel bellunese con 147,7 persone ferite per ogni 100 incidenti occorsi nell'anno, e nel veneziano (144) ; il valore minimo si è rilevato nel vicentino con 134 persone ferite per ogni 100 incidenti.



Il *tasso di pericolosità* è dato dal rapporto fra il numero di morti delle persone decedute ogni 100 persone lese. La provincia di Rovigo mantiene il primato negativo con una media di 3,41 decessi ogni 100 persone ferite.

Seguono le province di Belluno (2,41), Verona (2,14), Treviso (1,97), Vicenza (1,92), Venezia (1,88) e Padova (1,78).

Il tasso di pericolosità è un indicatore particolarmente significativo delle tradizionali dinamiche territoriali.



Elaborazioni su dati Istat

2.9.2 L'indicatore incidenti per abitante

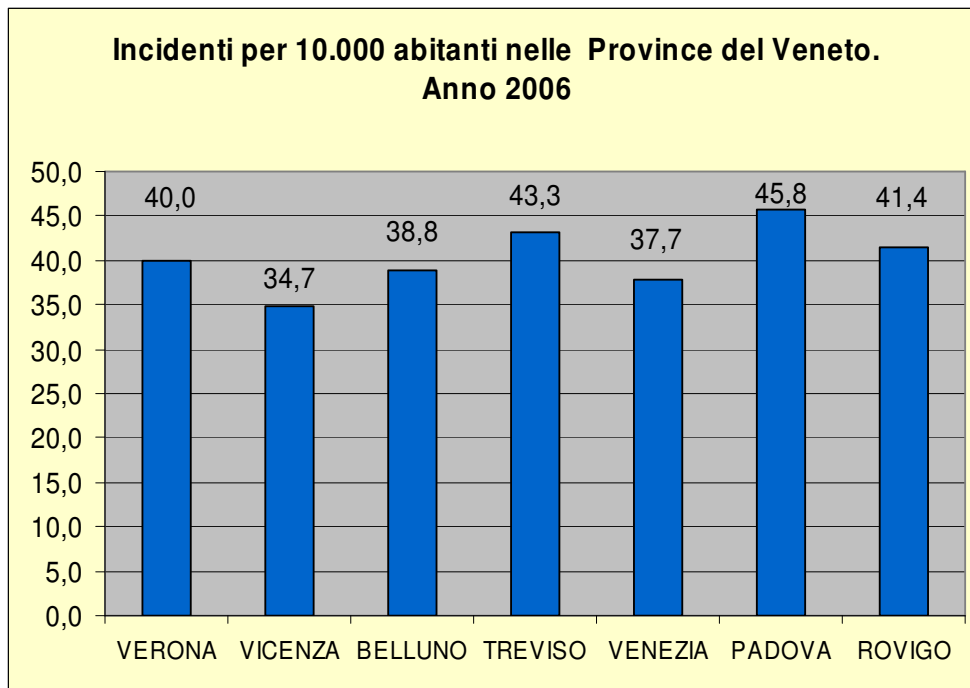
L'indicatore *incidenti per abitante*, dato dal rapporto fra il numero di incidenti e il numero degli abitanti, rappresenta il numero medio di incidenti accorsi in un anno ogni 10.000 abitanti ed è indice di esposizione al rischio.

Le province di Padova e Treviso risultano avere i più alti valori, pari rispettivamente a 45,8 e a 43,3 incidenti ogni 10.000 abitanti.

Seguono Rovigo (41,4), Verona (40,0), Belluno (38,8), Venezia (37,7) e Vicenza (34,7).

Provincia	Incidenti totali 2006	Popolazione 2006	Incidenti per 10.000 abitanti
Verona	3.518	880.230	40,0
Vicenza	2.932	844.111	34,7
Belluno	824	212.365	38,8
Treviso	3.708	857.359	43,3
Venezia	3.157	836.596	37,7
Padova	4.108	897.999	45,8
Rovigo	1.014	244.894	41,4
VENETO	19.261	4.773.554	40,3

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto–Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat-
 Aci $\text{Incidenti per abitante} = \frac{n^\circ \text{ di incidenti}}{n^\circ \text{ abitanti}} * 10.000$



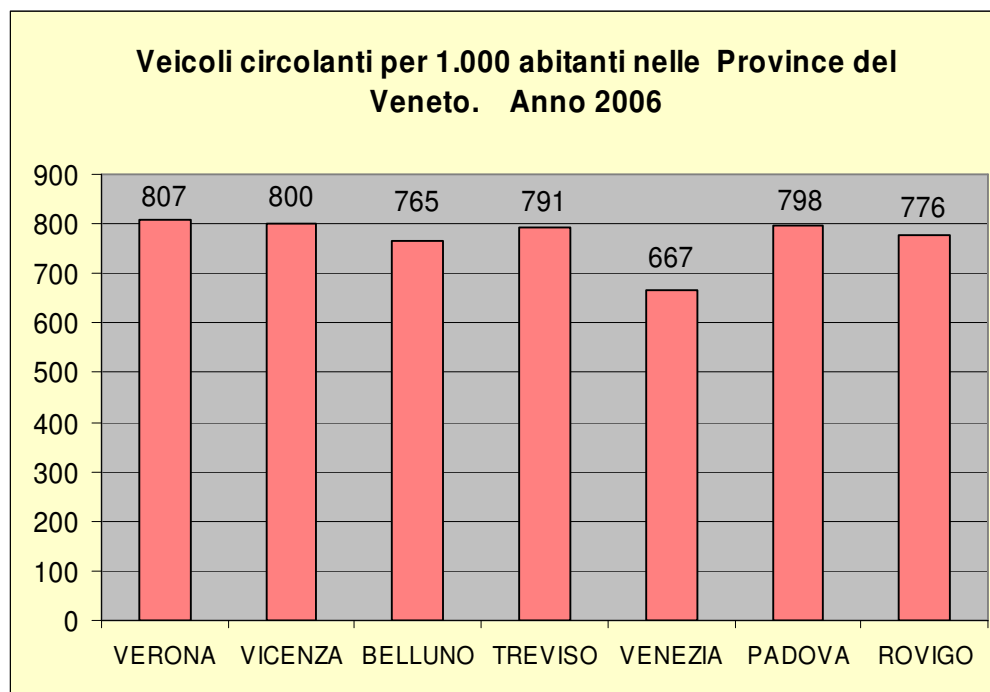
2.9.3 Il parco veicolare circolante

Ad integrazione delle informazioni fornite dalle statistiche Istat, si riportano i dati 2006 relativi al parco veicolare, ovvero alla consistenza dei veicoli circolanti, forniti annualmente dall'ACI per provincia e per categoria, in base alle risultanze del Pra, Pubblico Registro automobilistico.

Nel Veneto il rapporto veicoli popolazione è di 773 ogni 1.000 abitanti.

Questo dato statistico è particolarmente significativo perché indicativo dell'esposizione al rischio di incidentalità ed inoltre correlato ad esigenze di mobilità dell'area.

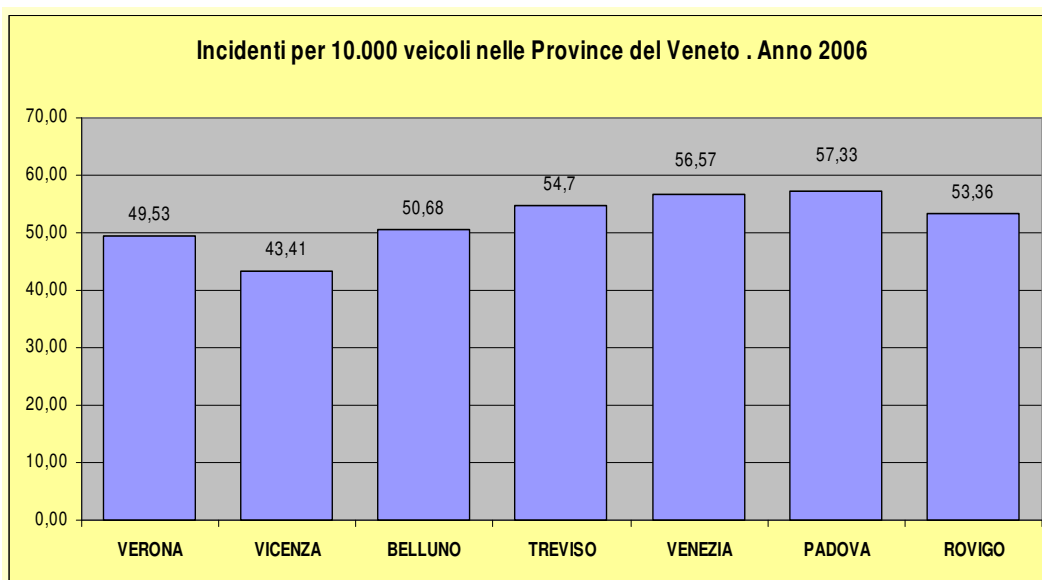
Provincia	POPOLAZIONE 31/12/2006	PARCO VEICOLARE anno 2006	VEICOLI circolanti per 1.000 abitanti
Verona	880.230	710.190	807
Vicenza	844.111	675.274	800
Belluno	212.365	162.565	765
Treviso	857.359	677.849	791
Venezia	836.596	558.052	667
Padova	897.999	716.534	798
Rovigo	244.894	190.029	776
VENETO	4.773.554	3.690.493	773



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

<i>Province</i>	<i>Incidenti totali</i>	<i>Totale parco veicolare</i>	<i>Incidenti per 10.000 veicoli</i>
VERONA	3.518	710.190	49,53
VICENZA	2.932	675.274	43,41
BELLUNO	824	162.565	50,68
TREVISO	3.708	677.849	54,70
VENEZIA	3.157	558.052	56,57
PADOVA	4.108	716.534	57,33
ROVIGO	1.014	190.029	53,36
VENETO	19.261	3.690.493	52,19

Fonte: Elaborazioni da dati Aci - Localizzazione degli incidenti stradali- Anno 2006
 $\text{Incidenti per abitante per veicoli circolanti} = \frac{\text{n}^\circ \text{ di incidenti}}{\text{n}^\circ \text{ di veicoli circolanti}} * 10.000$



2.10 Il Progetto di Monitoraggio del traffico” SIRSE 2”

L’art. 45 della legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25 “Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale” ha istituito l’Osservatorio permanente della mobilità. Il terzo comma del citato articolo recita che l’Osservatorio della mobilità promuove ed effettua indagini sistematiche anche avvalendosi di Istituti Universitari o altri soggetti specializzati nel settore, al fine di tenere sotto costante controllo l’evoluzione della mobilità regionale.

Con D.G.R. n. 3950 del 27/10/1998 la Giunta regionale, stante la carenza informativa sulla mobilità privata, decise di attivare, di concerto con le Amministrazioni Provinciali del Veneto e con l’ausilio dell’Università degli Studi di Padova – Dipartimento di Costruzioni e Trasporti -, un programma di rilievi del traffico insistente sulla allora rete stradale regionale di competenza statale e provinciale denominandola S.I.R.S.E. –“Sistema informativo per la rete stradale extraurbana del Veneto”. Tale programma ha dato luogo ad una prima campagna di monitoraggio 1999-2000 con la individuazione di 142 postazioni di rilevamento del traffico, di cui 61 su strade statali ed 81 su strade provinciali..

La Regione oltre ad intervenire con una parziale copertura finanziaria del programma, per il primo anno, ha coordinato ed uniformato le attività delle sette Province, con il supporto tecnico-scientifico dell’Università degli Studi di Padova, Dipartimento di Costruzioni e Trasporti. Si è andata così consolidando una stretta collaborazione tra Regione, Province e Università, che ha consentito di applicare direttamente, in concreto, le conoscenze e le esperienze del mondo accademico, troppe volte, in passato, estraneo alle reali problematiche del territorio.

Le strade del Veneto, per la particolare vocazione economica della regione nella quale coesistono fenomeni legati alle attività produttive, al turismo (balneare, montano e culturale) ed al transito sul corridoio est-ovest, presentano situazioni di traffico con caratteristiche di variabilità piuttosto diversificate. Questa struttura di variazione richiede di definire una adeguata strategia di campionamento.

Il sistema informativo sul traffico costituisce infatti un segmento tematico di un più completo sistema informativo sulla rete stradale. È costituito da diversi tipi di

azioni per la gestione delle attività di esecuzione delle rilevazioni, per l'integrazione, la manutenzione, l'aggiornamento e la diffusione dei dati.

Data la complessità del sistema da esplorare e la necessità di una progressiva verifica e messa punto degli obiettivi, il programma è stato concepito per essere sviluppato per fasi.

Le principali attività riguardano i seguenti aspetti:

- identificazione del sistema da esplorare. Definizione della rete di interesse sia da un punto di vista amministrativo (statali, regionali, provinciali ed eventualmente comunali) che funzionale (autostrade, strade extraurbane, strade urbane). Classificazione degli elementi della rete, identificazione delle tipologie e dei relativi parametri di variabilità statistica;
- progetto della strategia di campionamento: campionamento di tipo spaziale/funzionale (tipi di strade) e temporale (numero e tipo delle giornate da monitorare). Selezione di un campione fra le diverse tipologie per monitoraggio sistematico dei parametri di variabilità stagionale;
- dimensionamento delle attività di monitoraggio di base sui singoli tronchi della rete;
- attività per il controllo della qualità dei dati e attività per la diffusione dei risultati.

Dopo il primo programma di rilievi, effettuati nell'anno 2000 all'interno del progetto regionale, solo alcune Amministrazioni Provinciali hanno continuato le indagini autonomamente, ma con modalità non omogenee tra loro. Quelle che ne hanno valutato l'importanza per la costituzione di una base dati informativa completa e continuativa hanno proseguito l'attività in modo autonomo, grazie anche alla collaborazione dell'Università di Padova, attivando ulteriori sezioni di rilievo.

Successivamente per rilanciare l'iniziativa del monitoraggio del traffico la Regione con DGR n. 3722 del 06/12/2005, ha incaricato l'Università degli Studi di Padova - Dipartimento di Costruzioni e Trasporti - di progettare l'omogeneizzazione delle modalità di aggiornamento e di gestione dei dati del sistema S.I.R.S.E. (ridefinito in questa circostanza **SIRSE 2**) da parte degli enti

competenti, con particolare riguardo alle Amministrazioni Provinciali del Veneto, che nel frattempo, procedendo autonomamente, avevano adottato varie metodologie di acquisizione e validazione dei dati di traffico.

La disomogeneità e la discontinuità delle rilevazioni e il trasferimento di oltre 1700 km di rete stradale nel territorio veneto che sono passati dalla competenza statale a quella regionale hanno portato alla necessità di produrre una analisi critica sulle procedure di monitoraggio adottate, descrivendone i limiti attuali e delineando le potenzialità future di una sistematica rete di monitoraggio del traffico extraurbano.

In particolare i nuovi obiettivi del Progetto SIRSE 2, che vede ora coinvolte le Amministrazioni Provinciali, le Società Autostradali e Veneto Strade S.p.A. sono:

- definire gli elementi tecnici a supporto dei protocolli di scambio dati, costituenti la base di eventuali accordi di programma tra enti interessati alla pianificazione della mobilità;
- progetto generale delle attività operative per la raccolta, il trattamento e la consultazione dei dati;
- un progetto di architettura del sistema informativo ed implementazione di un prototipo operativo per la gestione di apposita banca dati.

Con DGR n. 1986 del 03/07/2007, avendo partecipato la Regione Veneto – tramite la propria struttura Unità Complessa Logistica – in qualità di capofila al progetto europeo “Alpcheck” (Alpine Mobility Check), che ha affrontato il tema dei flussi di traffico in ambito alpino, si è provveduto al potenziamento della banca dati SIRSE 2, secondo i nuovi criteri di omogeneizzazione da poco progettati, collegando quest’ultima, alla più ampia banca dati “Alpcheck” delle Regioni costituenti il territorio dello Spazio Alpino, sempre con il supporto tecnico-scientifico dell’Università degli Studi di Padova - Dipartimento di Costruzioni e Trasporti, per assicurare la qualità della raccolta, della filtratura e della validazione dei dati per il territorio veneto.

Il progetto si è concluso il 31/05/2008. I principali obiettivi raggiunti si possono sintetizzare nell’ampliamento della rete di rilievo automatico dei flussi di traffico a circa 300 postazioni attrezzate e la pubblicazione del relativo database (popolato

con 60.000 giornate di rilievo) su specifico portale web per la consultazione in rete dei dati.

L'attività di monitoraggio del traffico, dopo un decennio di sperimentazione e sviluppo è oramai divenuta un'attività imprescindibile per la pianificazione del settore della mobilità a vari livelli di intervento (provinciale, regionale, aree vaste, europeo) e costituisce inoltre la base indispensabile per l'elaborazione di ulteriori informazioni in campo ambientale (aria, rumore) ed in altri settori della programmazione regionale ed europea.

La Regione ritenendo pertanto indispensabile consolidare la rete di collaborazione attivata nel tempo con i diversi soggetti gestori della rete viaria regionale (in primo luogo con le amministrazioni provinciali) e sostenere il processo di manutenzione ed aggiornamento del Sistema Informativo SIRSE-2, con il DGR n. 2727 del 30/09/2008 prosegue la collaborazione con l'Università degli Studi di Padova – Dipartimento di Costruzione e Trasporti al fine di garantire la continuità e la qualità dell'apporto tecnico-scientifico necessari al perseguimento delle attività di coordinamento, manutenzione ed aggiornamento del SIRSE- 2.

In particolare questa nuova sessione di manutenzione ed aggiornamento dei dati si prefigge i seguenti obiettivi:

- il mantenimento della rete di collaborazione attivata con i diversi soggetti gestori della rete viaria (in primo luogo le province);
- l'aggiornamento sistematico dei dati di monitoraggio sulla base di calendari di rilevazione coordinati tra i diversi soggetti;
- il mantenimento della base dati condivisa e controllo di qualità dei rilievi;
- l'integrazione della rete di collaborazioni con il coinvolgimento di altri soggetti gestori di strade, quali Veneto Strade, Vi.Abilità, ecc.;
- l'integrazione della rete dei punti di misura nella prospettiva della copertura complessiva della rete di interesse regionale;
- l'integrazione dell'attività di monitoraggio con le diverse iniziative correlate finalizzate alla programmazione regionale ed ai diversi strumenti informativi.

Capitolo 3

I PIANI TRIENNALI 2002-2004 E 2006-2008

3. I PIANI TRIENNALI REGIONALI 2002-2004 E 2006-2008

3.1 Il PTR 2002-2004: le linee d'azione e le risorse stanziare

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

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

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

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

Il primo Piano Triennale, finanziato con risorse attribuite alla Regione dal Decreto Legislativo n.112/1998 e fino a quella data trattenute a livello centrale con gestione diretta da parte dell'Anas, ha previsto, attraverso specifica norma inserita nell'articolo 22, comma 2, della L.R. n. 2/2002 (c.d. Finanziaria regionale 2002), uno stanziamento per complessivi € 524.219.500,00 a valere fino all'esercizio 2009.

A tale importo sono state poi aggiunte altre specifiche fonti di finanziamento regionale per ulteriori € 10.898.264,67 per un totale complessivo di € **535.117.764,67**.

La disponibilità finanziaria complessiva è riportata nella seguente tabella:

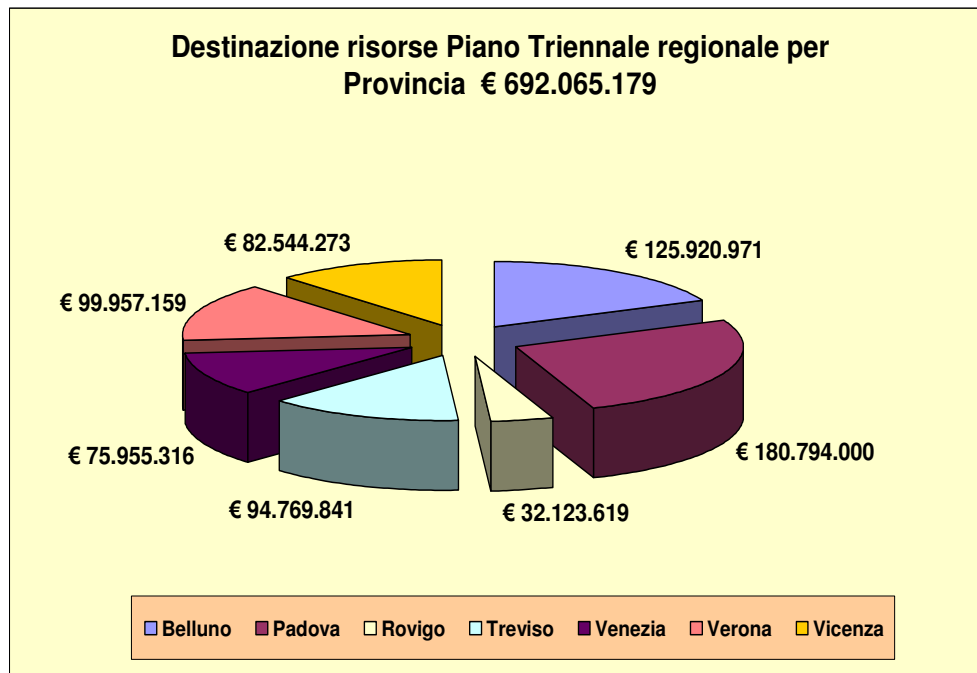
Norma di riferimento	Anno	Importo
D. Lgs. n 112/98	2002-2009	€ 524.219.500,00
D. Lgs. n 112/98	2001	€ 2.220.764,67
D. Lgs. n 112/98	2002	€ 1.177.500,00
L.R. n. 39/91	2002	€ 7.500.000,00
TOTALE		€ 535.117.764,67

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

Piano Triennale 2002-2004:		Ripartizione fondi regionali	
Linee di azione	percentuale	Importo	
Per urgenze, somma urgenza, pronto intervento	3,00%	€ 16.053.532,94	
Per interventi di manutenzione straordinaria	6,30%	€ 33.712.419,17	
Per interventi infrastrutturali	88,30%	€ 472.509.016,00	
Per interventi di mitigazione impatti sull'ambiente	1,20%	€ 6.421.413,18	
Per studi, progettazioni, monitoraggi , statistiche	1,20%	€ 6.421.413,18	
TOTALE		100%	€ 535.117.764,67

Per quanto attiene specificatamente agli interventi infrastrutturali, cui sono stati ovviamente destinati la gran parte dei fondi disponibili, sono da considerare quali risorse aggiuntive le varie quote di cofinanziamento rese disponibili da soggetti

vari, includendo le quali la dotazione finanziaria del primo Piano Triennale 2002-2004 ammontava a complessivi € 692.065.179,00. Questa somma è stata ripartita tra le sette province secondo gli importi riportati nel grafico.



3.2 Il PTR 2006-2008: le linee d’azione e le risorse stanziare

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

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

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

Il Piano Triennale Regionale 2006-2008, 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, destina le risorse disponibili secondo le seguenti linee di azione:

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

Nel Piano Triennale 2006-2008 ben l' **89,68 %** (88,30% nel PTR 2002-04) della dotazione finanziaria regionale complessiva (**ovvero € 269.031.282,64 sui 300 milioni complessivamente disponibili**) sono stati destinati a nuovi interventi infrastrutturali. A questi si sommano, come detto, € 19.006.557,36 di cofinanziamento.

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

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

La tabella seguente riporta la ripartizione dei fondi regionali per ciascuna delle linee di azione, sia come importo che come percentuale sul totale degli stanziamenti.

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

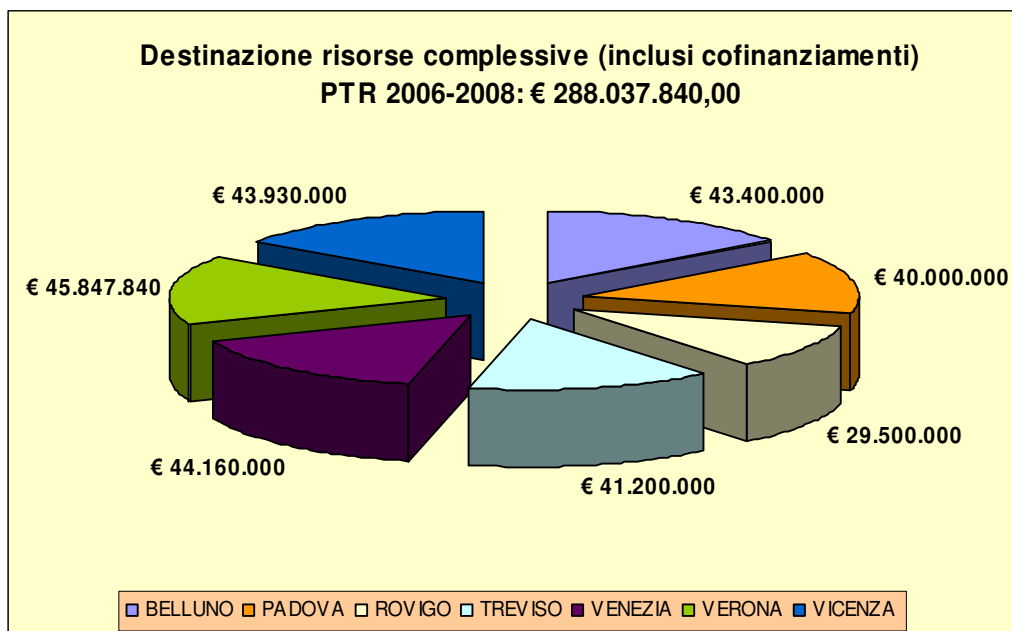
Gli **interventi infrastrutturali**, cui è destinata la maggior parte delle risorse, sono riconducibili, seguendo la stessa classificazione contenuta nel Piano Triennale Regionale 2002-2004, ai seguenti settori di intervento:

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

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

L'ammontare complessivo è di € 288.037.840,00 derivante dalla somma della quota di fondi regionali attribuita a ciascuna provincia cui si sommano, ove disponibili, i cofinanziamenti, come evidenziato nella tabella e nel grafico seguenti.

Destinazione risorse complessive PTR 2006-2008 (inclusi cofinanziamenti)		
Province	percentuale	Risorse disponibili
BELLUNO	15,1%	€ 43.400.000,00
ADOVA	13,9%	€ 40.000.000,00
ROVIGO	10,2%	€ 29.500.000,00
TREVISO	14,3%	€ 41.200.000,00
VENEZIA	15,3%	€ 44.160.000,00
VERONA	15,9%	€ 45.847.840,00
VICENZA	15,3%	€ 43.930.000,00
TOTALE	100%	€ 288.037.840,00



3.3 Lo stato di attuazione dei PTR 2002-2004 e 2006-2008

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

Lo stanziamento è ingente, nell'ordine di 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.).

In relazione al **Piano Triennale Regionale 2002-2004**, Veneto Strade S.p.A. ha appaltato al 30 settembre 2008 interventi per oltre **512** milioni di euro.

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

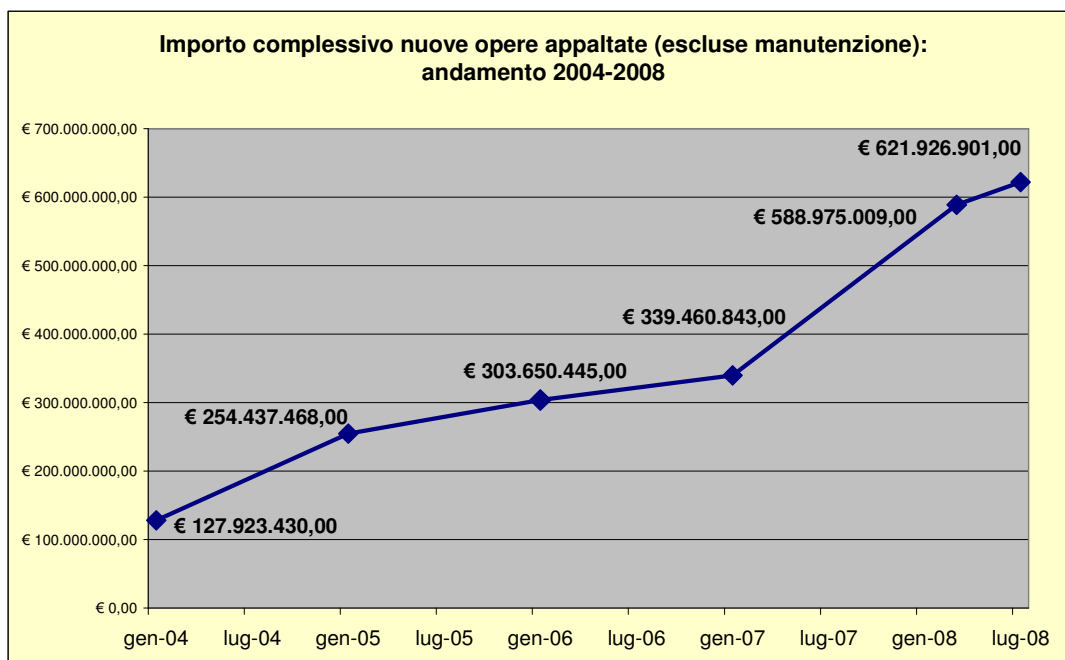
A tal fine la società ha provveduto ad intensificare l'attività di progettazione per essere nelle condizioni di appaltare le nuove opere individuate e/o finanziate nel nuovo Piano Triennale Regionale 2006-2008 entro termini assai contenuti.

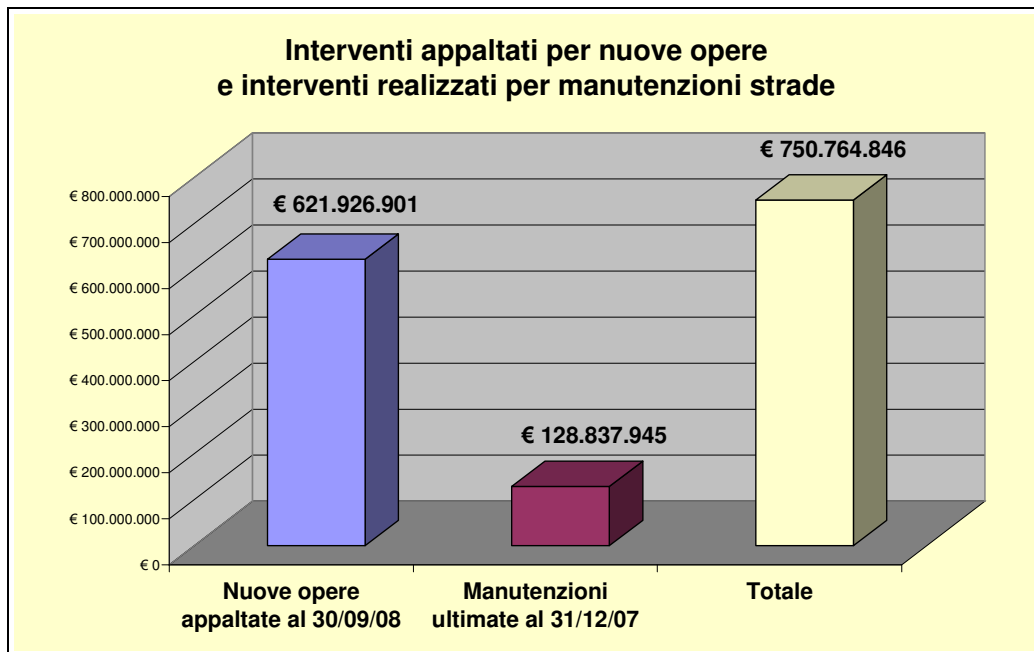
Relativamente al Piano Triennale Regionale 2006-2008, risultano al 30 settembre 2008 appaltati interventi per oltre **97** milioni di euro a fronte dei circa **230** milioni la cui realizzazione è affidata a Veneto Strade S.p.A..

Complessivamente per i Piani Triennali Regionali 2002-2004 e 2006-2008 la società ha appaltato, sempre al 30 settembre 2008, interventi per oltre **610** milioni di euro (cui vanno aggiunti ulteriori 11,3 milioni di lavori diversi, ovvero lavori concordati previo sottoscrizione di Accordi di programma con gli Enti territoriali interessati) per un totale complessivo appaltato nuove opere che sfiora i **622** milioni di euro.

La massa interventi appaltati fra marzo 2007 e febbraio 2008 ben testimonia la rilevante attività posta in essere da Veneto Strade S.p.A. sul fronte della realizzazione di nuove opere, evidenziando il dinamismo che ha consentito di impiegare le risorse messe a disposizione dalla Regione Veneto con il Piano Triennale 2006-2008, approvato a febbraio 2007, con tempistiche particolarmente contenute in un ambito procedurale decisamente complesso come è quello della realizzazione di opere pubbliche in Italia. In particolare si rileva un incremento in termini assoluti di oltre l' **80%** in soli 19 mesi, con un valore complessivo di interventi appaltati che è aumentato da circa 340 milioni di euro al 28/02/2007, a quasi **622** milioni di euro a settembre 2008.

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 – 2007 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.





3.4 L'andamento della massa pagamenti per lavori

Un dato particolarmente significativo, che ben testimonia l'andamento dei lavori afferenti alle nuove opere in realizzazione da parte di Veneto Strade S.p.A., è quello relativo alla massa pagamento lavori, che rappresenta il valore dei costi contabilizzati riguardanti la progettazione e la realizzazione delle opere stesse.

Dall'analisi dei relativi dati, che non includono dunque gli interventi di manutenzione della rete esistente, è ben evidente come le opere risultino effettivamente cantierate e che la significativa opera di sviluppo progettuale, avviata a partire dal 2003 a fronte di un parco progetti previsto nel Piano Triennale Regionale 2002-2004 che solo in minima parte si è rilevato già a livello avanzato, sta dando i risultati attesi.

E ancora più confortante è la capacità di appaltare in pochi mesi alcuni dei più significativi interventi contenuti nel nuovo Piano Triennale Regionale 2006-2008, approvato, come detto, nel febbraio 2007.

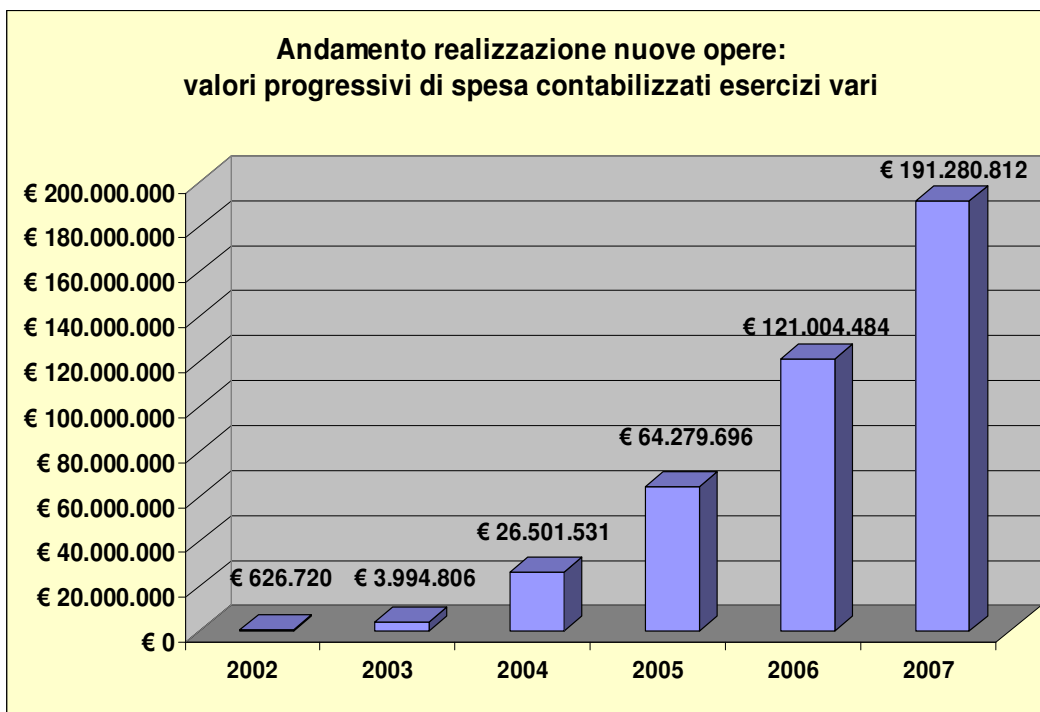
A supporto di quanto innanzi rappresentato i valori progressivi di bilancio che esprimono le spese relative alla realizzazione di nuove opere sulla base degli stati

di avanzamenti lavori risultano incrementati esponenzialmente con il susseguirsi dei vari esercizi.

La massa pagamento lavori nuove opere iscritta a bilancio della società al 31.12.2007, sempre esclusa la quota di manutenzione ordinaria della rete viaria, ammonta a oltre **191** milioni di euro, con un incremento di **70** milioni di euro rispetto al 31.12.2006 (121 milioni di euro).

E' quindi di grande rilievo, sia per il valore numerico che per l'andamento tendenziale, l'incremento di circa il **58%** rispetto ai valori di bilancio 2006 dei lavori in corso relativi alle nuove opere, a testimonianza del fatto che l'imponente massa progetti dei Piani Triennali Regionali è in buona parte "cantierata".

Il grafico sotto riportato illustra l'andamento della realizzazione delle nuove opere con i valori progressivi di spesa contabilizzati nei diversi esercizi.



3.5 Le attività di progettazione negli interventi inclusi nei PTR

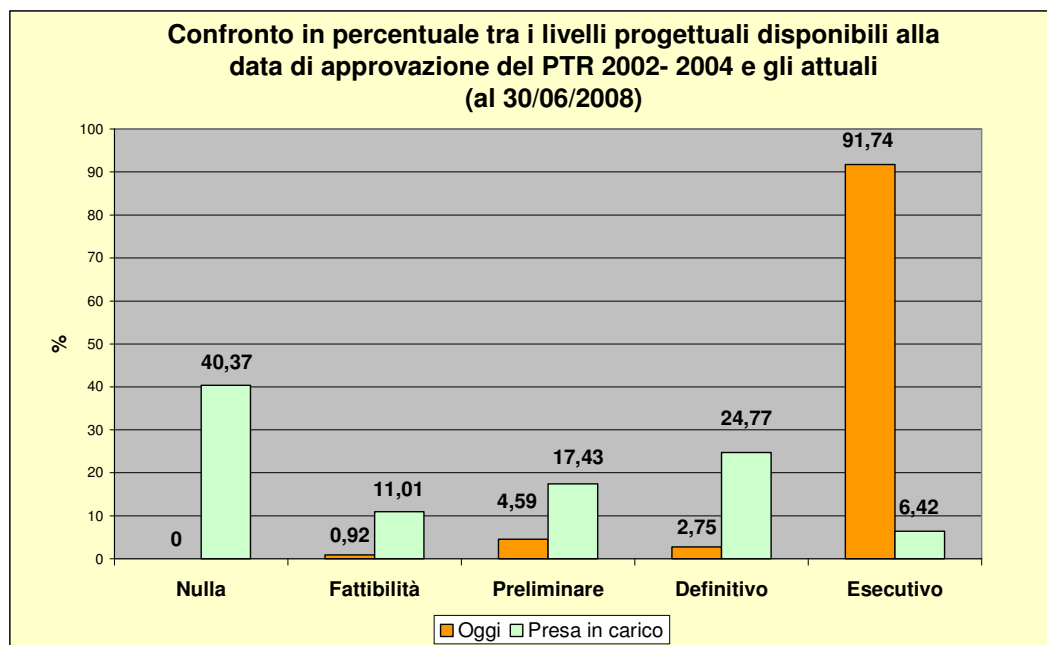
Una considerazione particolare deve essere fatta sull'effettivo stato delle progettazioni riscontrate da Veneto Strade S.p.A. al momento della presa in carico del Piano Triennale Regionale 2002-2004.

In particolare, in alcune Province la situazione delle progettazioni dei vari interventi previsti era mediamente più avanzata che in altre. La situazione migliore è stata riscontrata in Provincia di Belluno, dove, in relazione agli interventi da appaltare, vi era la maggiore presenza di progettazioni esecutive.

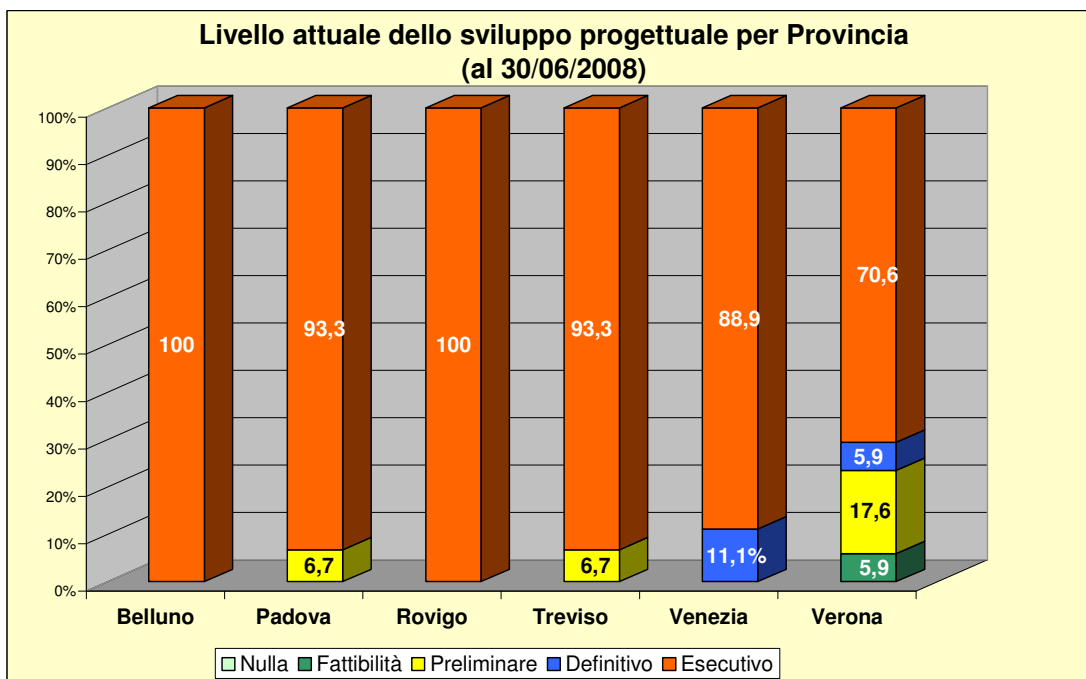
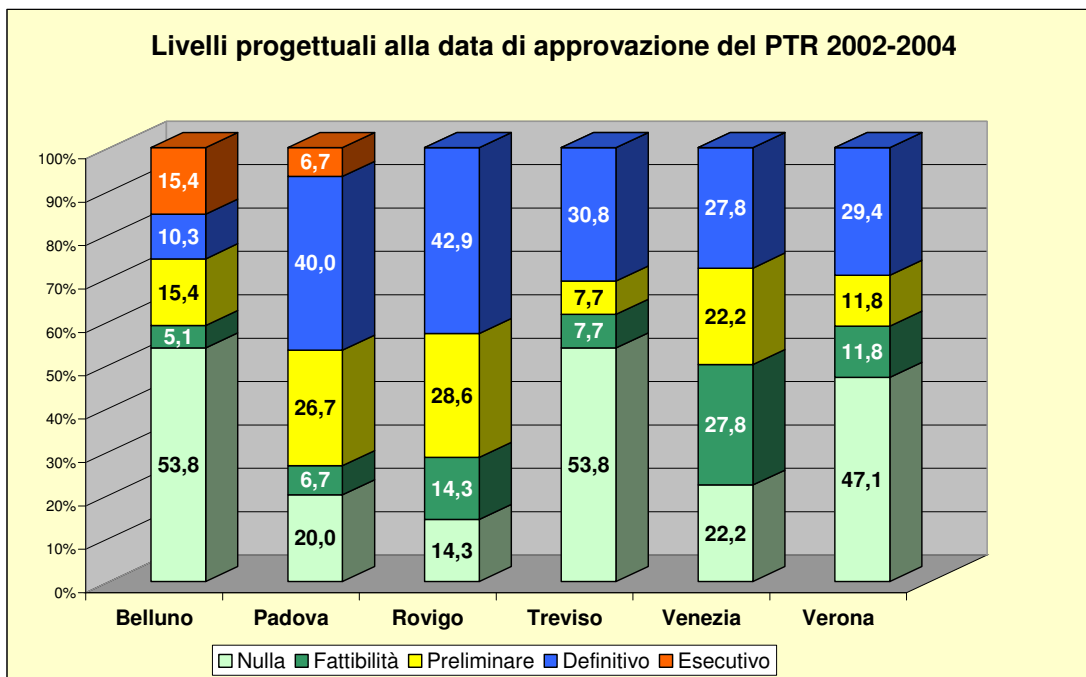
Di seguito si riportano alcuni grafici tendenti a rappresentare tale situazione in relazione al numero di progetti disponibili alla data di approvazione del Piano e a quelli sviluppati al 30/06/08.

E' da sottolineare la ragguardevole attività di progettazione posta in essere, considerato che al parco progetti inseriti nell'area di priorità (circa 70) vanno poi a sommarsi i "lavori diversi" e le opere complementari al Passante di Mestre e alla A28, per un totale parco progetti "lavorato" di oltre 100 interventi.

Il primo grafico confronta complessivamente i diversi livelli progettuali alla presa in carico del Piano Triennale 2002-2004 con la situazione al 30/06/2008.



I seguenti due grafici individuano per ciascuna provincia la ripartizione, in percentuale, dei livelli progettuali disponibili alla data di approvazione del Piano Triennale Regionale 2002-2004 e lo sviluppo progettuale realizzato al 30/06/08.



Per quanto attiene ai nuovi interventi definiti nel **Piano Triennale Regionale 2006-2008**, le attività di sviluppo progettuale sono in corso o completate e a tal fine si evidenzia l'ingente mole di attività necessaria, considerato che il parco progetti da sviluppare è per la maggior parte delle province a livello nullo e quindi è imprescindibile attivare tutte le fasi necessarie prima di poter procedere all'appalto degli interventi.

Alle **82** diverse progettazioni attivate facenti riferimento al Piano Triennale Regionale 2002-2004 (di cui ad oggi 66 appaltati), si sono poi aggiunti gli ulteriori interventi previsti nel successivo Piano 2006-2008, che in area di priorità o comunque finanziati presenta ulteriori **55** progetti, per un complessivo "trattato" dalla società di **137** progetti, esclusi quelli riferibili alle opere complementari al Passante di Mestre e alla A28 di cui si dettaglierà in seguito.

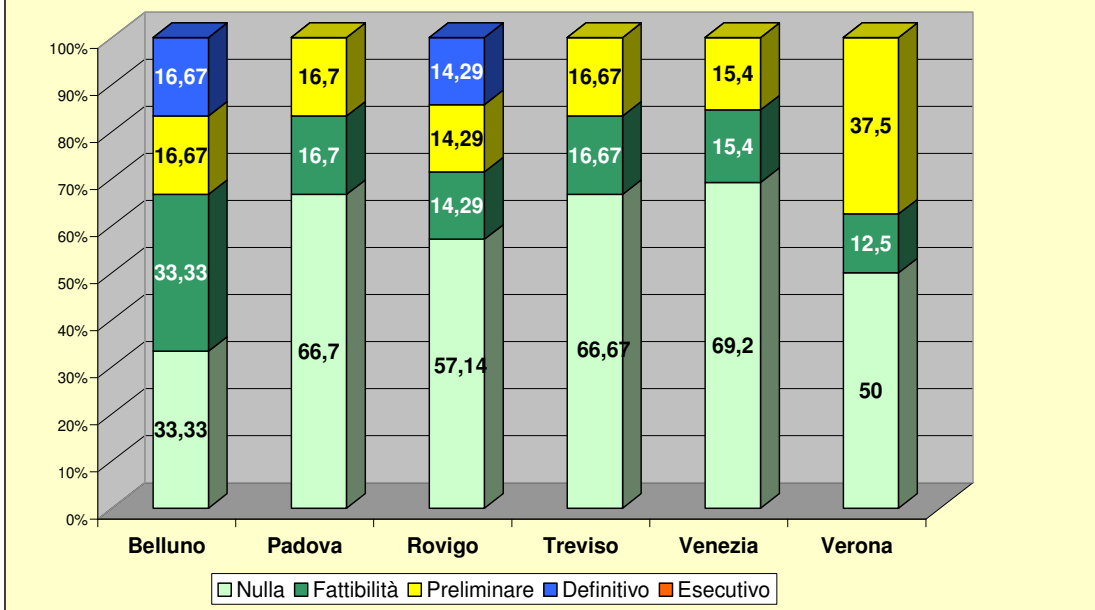
Fra l'altro, oltre allo sviluppo progettuale delle nuove opere, deve essere garantita la puntuale realizzazione di quelle appaltate. Di particolare rilevanza sono infatti, come ben intuibile, le attività di direzione lavori in relazione ai cantieri attivati, che impegnano direttamente il personale tecnico della Società che esplica le proprie funzioni ed i propri compiti in coerenza con il dettato previsto dalla normativa sui lavori pubblici.

Nei grafici che seguono si evidenziano dunque i livelli di progettazione disponibili all'atto dell'approvazione del Piano Triennale Regionale 2006-2008 e quelli al 30/06/2008 alla luce delle attività poste in essere dalla Società.

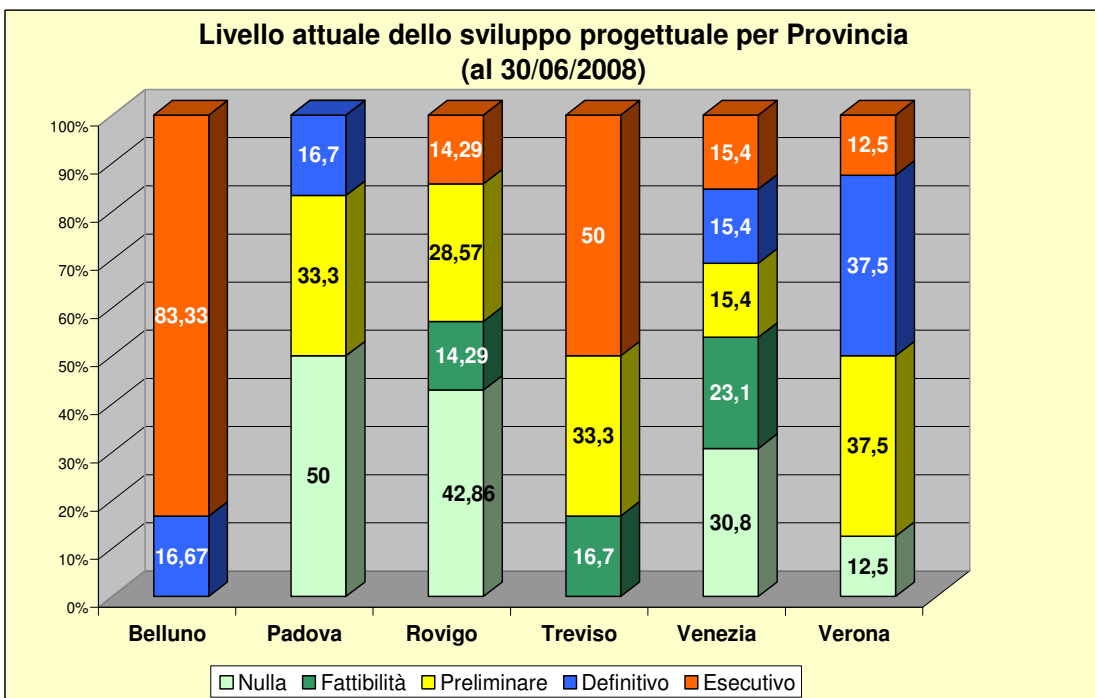
I primi due grafici evidenziano per ciascuna provincia la ripartizione dei livelli progettuali disponibili alla data di approvazione del Piano Triennale Regionale 2006-2008 (21 febbraio 2007) e lo sviluppo progettuale realizzato al 30/06/08.

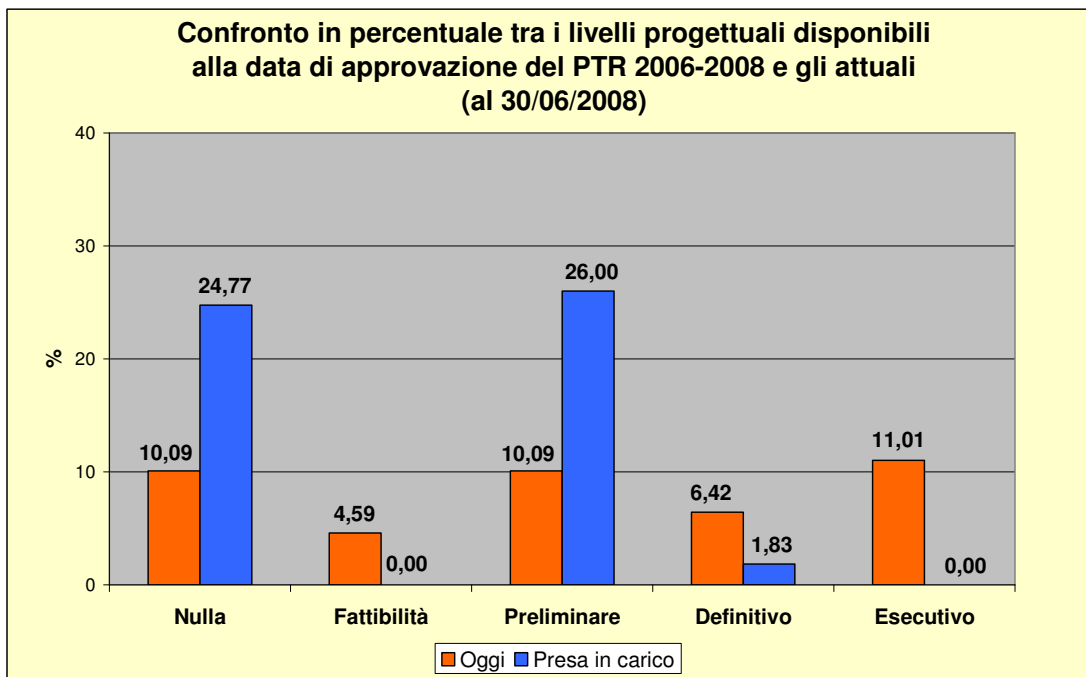
Il terzo grafico confronta complessivamente i diversi livelli progettuali alla presa in carico del Piano Triennale 2006-2008 con la situazione al 30/06/2008.

Livelli progettuali alla data di approvazione del PTR 2006-2008



Livello attuale dello sviluppo progettuale per Provincia (al 30/06/2008)



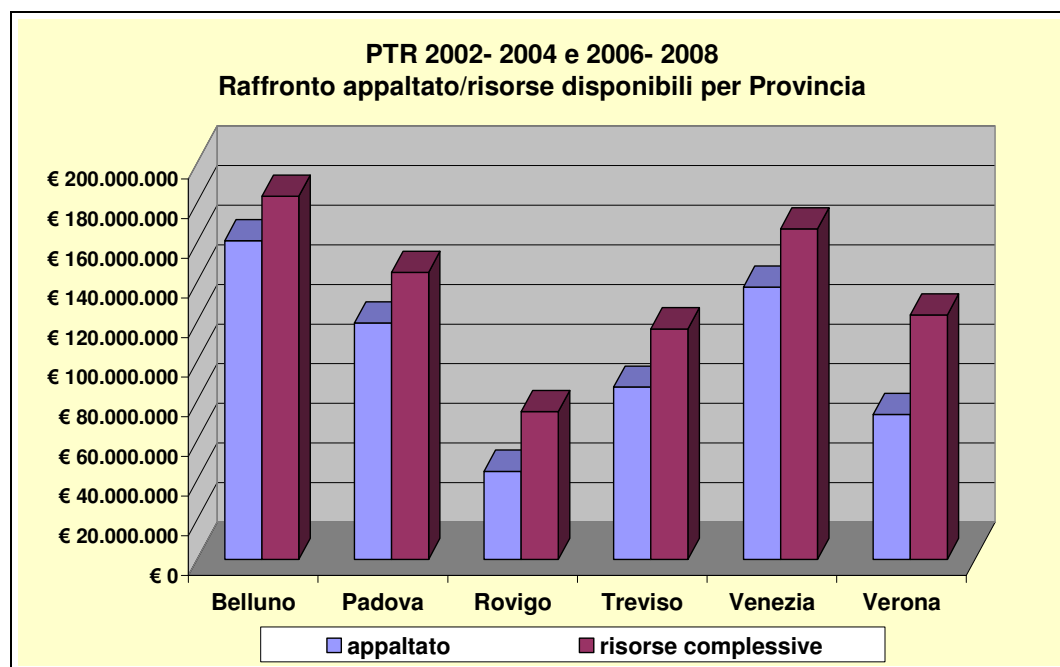


3.6 L'analisi dello stato di attuazione dei PTR per Provincia

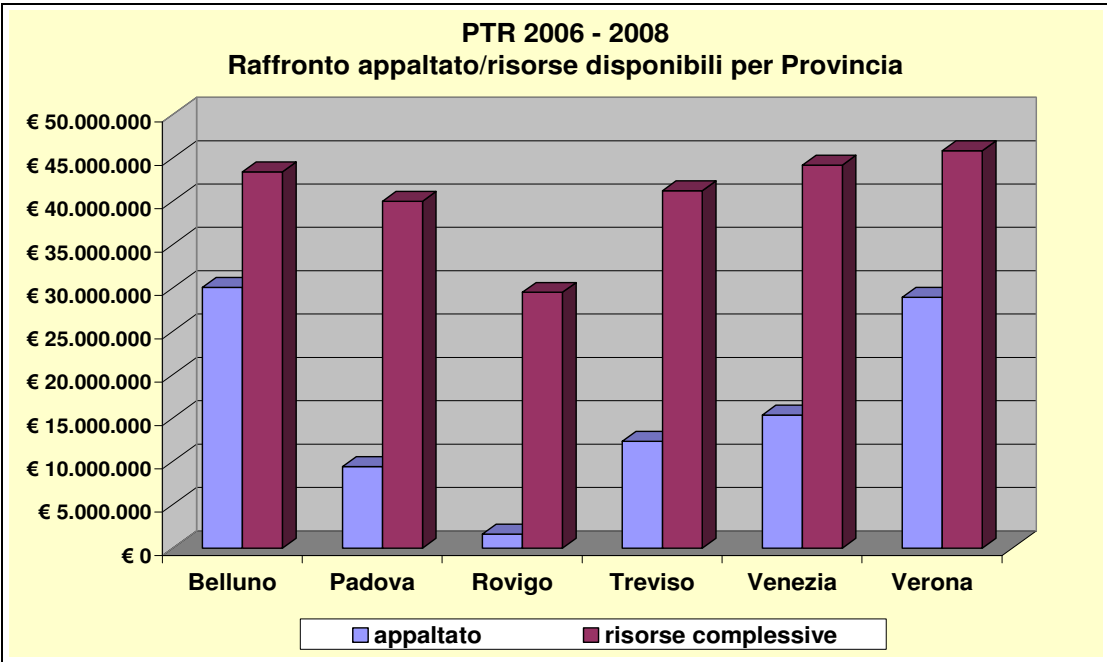
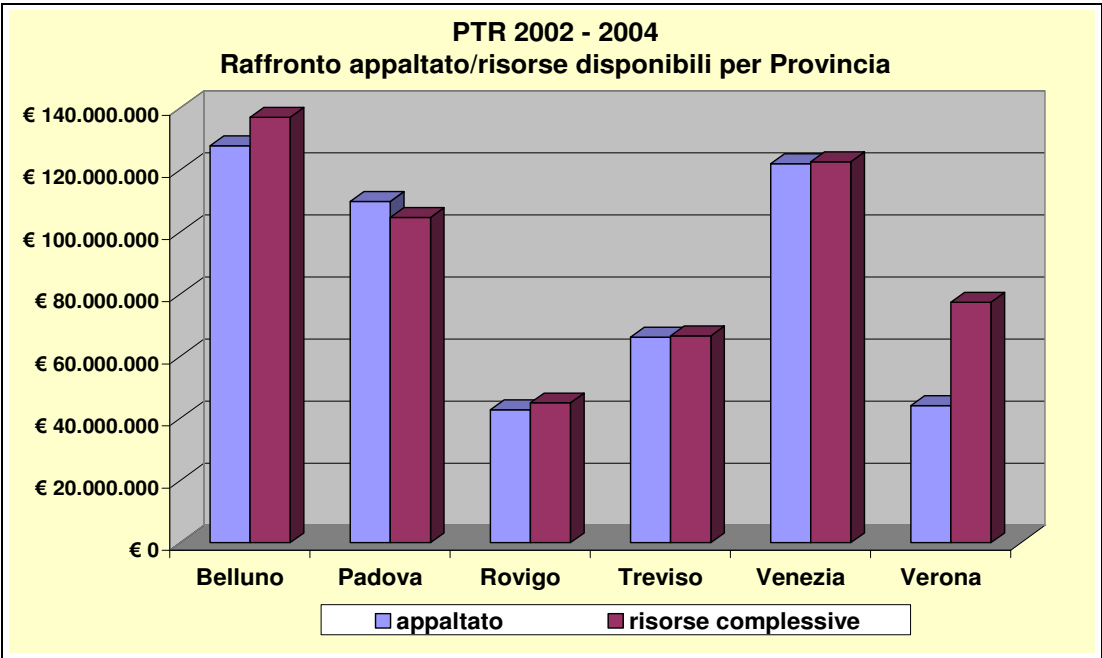
Per quanto attiene allo stato di avanzamento degli interventi dei Piani Triennali Regionali, è da evidenziare che lo stesso è direttamente proporzionale all'esistenza di un parco progetti più o meno avanzato all'atto di approvazione dei Piani stessi e, quindi, dipende dalla necessità o meno di porre in essere tutta l'attività di sviluppo progettuale e condivisione con i vari soggetti coinvolti, tenuto conto delle procedure particolarmente articolate che la legislazione sui lavori pubblici impone.

Come precedentemente evidenziato, la provincia di Belluno ha effettivamente beneficiato di tale prerogativa, posto che molte delle progettazioni trasferite a Veneto Strade S.p.A. erano in gran parte a livello definitivo o esecutivo, mentre è da sottolineare che la provincia di Verona, rispetto alla situazione rilevata in sede di approvazione del precedente Piano 2006-2008, ha sostanzialmente recuperato ed ha attualmente un complessivo appaltato in linea con le altre province venete.

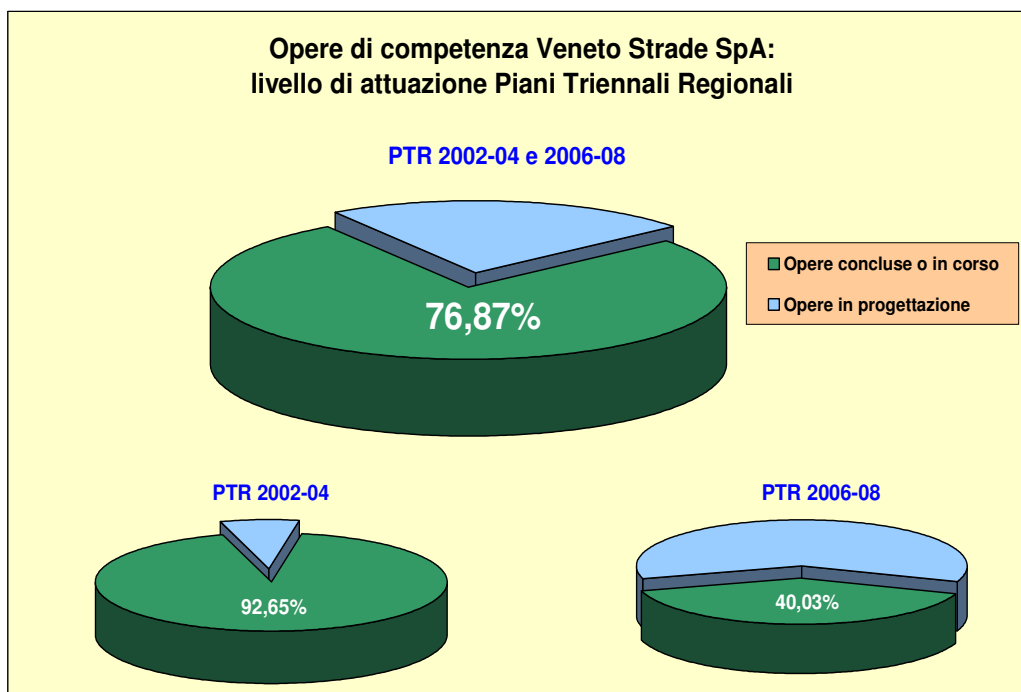
Il seguente grafico rappresenta, considerando entrambi i Piani Triennali Regionali già approvati e con riferimento alle opere di competenza di Veneto Strade S.p.A., il raffronto fra risorse complessive disponibili per Provincia e risorse appaltate per lavori conclusi o in corso di ultimazione.



I successivi grafici considerano separatamente i due Piani, sempre con dettaglio per Provincia, ed appare evidente come il primo (2002-2004) sia in gran parte realizzato, mentre il secondo (2006-2008), sempre con specifica evidenziazione per le opere di competenza di Veneto Strade S.p.A., presenti significativi valori di appaltato considerato che lo stesso è stato approvato dal Consiglio Regionale il 21 febbraio 2007.



Il livello di attuazione dei due Piani, rappresentato dalla percentuale risultante dal rapporto tra risorse appaltate per opere concluse o in fase di realizzazione/risorse complessive disponibili, ben testimonia la capacità di Veneto Strade SpA di dare effettiva concretizzazione, in tempi rapidi, allo sviluppo progettuale e cantierizzazione degli interventi di competenza, tenuto anche conto della elevata complessità procedurale che la realizzazione di una opera pubblica oggi comporta.



Segue ai paragrafi successivi una descrizione analitica dello stato dell'arte delle attività di progettazione e realizzazione delle nuove opere infrastrutturali previste nei PTR 2002-2004 e 2006-2008 poste in essere da Veneto Strade S.p.A. e da Vi.abilità nelle province di rispettiva competenza.

3.7 La Provincia di Belluno

PTR 2002-2004

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

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

All'interno di questa casistica, assumono particolare importanza le opere attivate per la messa in sicurezza della SR 203 "Agordina", dove sono già stati completati gli interventi di messa in sicurezza dalla caduta massi di vari tratti stradali (interventi 28 e 63), quello in esecuzione relativo ai lavori della galleria di Listolade (intervento 1), la messa in sicurezza idrogeologica in località "Le Campe" (intervento 65).

Sono in fase di avanzata realizzazione la galleria paramassi di Ponte del Cristo (interventi 64/1 e 64/2) e l'adeguamento e razionalizzazione dell'incrocio in località Mas di Sedico (intervento 40), mentre è in corso di progettazione il primo stralcio in variante tra Belluno e Mas (intervento n. 34 del PTR).

Importanti interventi sono stati realizzati anche sulla SR 50 "del Grappa e del Passo Rolle": in particolare sono già stati completati il risanamento della galleria di Pedesalto (intervento 5), la messa in sicurezza dalla caduta massi al Km. 60+900 (intervento 29), i lavori di adeguamento dell'incrocio con la comunale per Frassenè ed Agana in comune di Fonzaso (intervento 169) e quelli relativi ai risanamenti delle gallerie naturali di Pulz e Val Rosna (interventi 6 e 7).

Sempre sulla SR 50 sono iniziati 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 (intervento 36).

Lungo la SR 355 per Sappada di particolare rilevanza sono gli interventi per la revisione e messa in sicurezza fruitiva ed ecologica dal km 31+700 al km 42+500

Primo stralcio (intervento 4/1) e l'allargamento del ponte sul Rio Rin (intervento 87), entrambi ultimati, mentre sono in corso i lavori relativi all'intervento di messa in sicurezza fruitiva ed ecologica dal km 31+700 al km 42+500 Secondo stralcio (intervento 4/2).

Tra gli interventi di ammodernamento della rete stradale in corso il più rilevante è il collegamento in nuova sede tra Sedico e Trichiana, sulla SP 635, per oltre 16 milioni di Euro.

Di rilievo sono poi gli interventi realizzati lungo la SR 348 "Feltrina" di realizzazione della variante di S.Maria di Quero (intervento 133/1) e quello di realizzazione della rotatoria di Fener (intervento 133/2).

E' stato aggiudicato l'intervento di realizzazione del ponte sul torrente Rudavoi in comune di Cortina d'Ampezzo lungo la SR 48 (intervento 55).

Altre opere di minore rilevanza, relative alla risoluzione di criticità puntuali, sono in corso di ultimazione lungo la SP 563, SP 473, SP 422.

PTR 2006-2008

Lungo la SR 203 "Agordina", sono in corso i lavori per la realizzazione della variante di Agordo Primo stralcio (intervento 201).

Lungo la SR 50 "del Grappa e del Passo Rolle" sono in fase di progettazione gli interventi di costruzione di una galleria naturale ed adeguamento del piano viabile tra le progressive km 53+150 e km 53+500 (intervento 204) e di adeguamento dell'innesto tra la SR 50 e la SP 19 per Lamon (intervento 206).

Sono in fase di progettazione lungo la SR 348 due interventi relativi al collegamento tra la variante della SS 50 e la SR 348 in località Anzù del comune di Feltre (intervento 202) ed all'adeguamento e messa in sicurezza curve pericolose S. Vittore e Corona (intervento 203); lungo la SP 1 l'intervento di adeguamento nel tratto compreso tra Pezzoneghe (Case Fagherazzi) e Visomelle – Passante del Col Cavalier (intervento 381) e lungo la SR 48 l'intervento di miglioramento dell'innesto con la SP 532 ad Auronzo di Cadore (intervento 251).

Sono in fase di appalto i lavori di adeguamento geometrico e messa in sicurezza - Primo lotto Primo stralcio lungo la SP 251 (intervento 205).

Sono stati ultimati gli interventi di realizzazione del ponte sul Lago del Corlo e il collegamento con la valle di Carazzagno in comune di Arsiè (intervento 266), di sistemazione dell'accesso stradale e ciclopedonale di Canale d'Agordo e la messa in sicurezza dell'incrocio con la SP 346 (intervento 267) e di sistemazione ed adeguamento della SP 347 a Dont in comune di Forno di Zoldo (intervento 269).

Sono in fase di realizzazione i lavori per il completamento della pista ciclabile "la lunga via delle Dolomiti" nei comuni di Borca e Vodo di Cadore (intervento 268).

PROVINCIA DI BELLUNO - RIEPILOGO LAVORI APPALTATI AL 30/9/2008

PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO	STATO
5	LAVORI DI RISANAMENTO GALLERIA NATURALE "PEDESALTO" COMPRESA TRA IL KM 49+450 ED IL KM 50+279 DELLA "SS 50 DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE"	7.700.000,00	ULTIMATO
1	INTERVENTO A DIFESA DELLA EX SS 203 "AGORDINA" TRA I COMUNI DI TAIBON AGORDINO E CENCENIGHE AGORDINO. COSTRUZIONE GALLERIA DAL KM 31+800 AL KM 33+250	28.323.567,81	ULTIMATO
27	LAVORI DI SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE TRA SP 473 E SP 29 "DI COL FALCON" IN COMUNE DI SOVRAMONTE	371.848,97	ULTIMATO
28	LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEL PIANO VIABILE DALLA CADUTA MASSI IN CORRISPONDENZA DEL TRATTO DAL KM 45+130 AL KM 45+370 DELLA S.R. 203 "AGORDINA" IN LOCALITA' MASARE', COMUNE DI ALLEGHE	532.467,06	ULTIMATO
29	LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEL PIANO VIABILE NEL TRATTO IN CORRISPONDENZA DEL KM 60+900 DELLA S.R. 50 "DEL GRAPPA E PASSO ROLLE"	208.690,00	ULTIMATO
63_1	SR 203 "AGORDINA" MESSA IN SICUREZZA DEL PIANO VIABILE DALLA CADUTA MASSI IN CORRISPONDENZA DEL BIVIO RUCAVA' PER COLLE S. LUCIA NEI COMUNI DI ALLEGHE E S.LUCIA	1.032.913,80	ULTIMATO
4	SR 355 - LAVORI DI REVISIONE E MESSA IN SICUREZZA FRUITIVA ED ECOLOGICA DAL KM 31+700 AL KM 42+500 - 1° STRALCIO	4.273.418,46	ULTIMATO

8	LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO VIARIO TRA I COMUNI DI SEDICO E TRICHIANA	16.000.000,00	ULTIMATO
186	INTERVENTO DI ADEGUAMENTO IMPIANTISTICO GALLERIA "DELLE ANIME" LUNGO LA SP 346 "DEL PASSO DI SAN PELLEGRINO"	2.725.000,00	ULTIMATO
140	ADEGUAMENTO FUNZIONALE DEL PONTE VALTURCANA E DEL PONTE COSTELLA LUNGO LA SP 422 DELL'ALPAGO E DEL CANSIGLIO	723.039,66	ULTIMATO
6/7	SR 50 "DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE" RISANAMENTO GALLERIE NATURALI. GALLERIE "PULZ" E "VAL ROSNA"	13.064.641,90	ULTIMATO
133_1	SR 348 "FELTRINA" VARIANTE DI S. MARIA DI QUERO - 1° LOTTO - RETTIFICA ED ADEGUAMENTO SEDE STRADALE NEL TRATTO COMPRESO TRA LE PROGRESSIVE KM 42+400 E KM 42+700	1.931.655,18	ULTIMATO
65	S.R. 203 "AGORDINA": SISTEMAZIONE E RIFACIMENTO TOMBOTTI IN LOCALITA' LE CAMPE ED ALTRE LOCALITA'	3.615.198,29	ULTIMATO
64_1	SR 203 "AGORDINA": INTERVENTO DI MESSA IN SICUREZZA DEL PIANO VIABILE DALLA CADUTA MASSI TRA LA PROGRESSIVA KM 22+400 E KM 22+700 IN LOC. "PONTE DEL CRISTO" - LOTTO 1°: INTERVENTI IN PARETE	1.650.000,00	ULTIMATO
169	SR 50 DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE "LAVORI DI ADEGUAMENTO DELL'INCROCIO CON LA COMUNALE CHE COLLEGA IL CAPOLUOGO FONZASO CON LE FRAZIONI DI FRASSANE' E AGANA	655.334,40	ULTIMATO
64_2 30	SR 203 "AGORDINA": INTERVENTO DI MESSA IN SICUREZZA DEL PIANO VIABILE DALLA CADUTA MASSI TRA LA PROGRESSIVA KM 22+400 E KM 22+700 IN LOC. "PONTE DEL CRISTO" - LOTTO 2°: GALLERIA PARAMASSI	7.257.390,79	IN CORSO
87	LAVORI DI AMPLIAMENTO DEL PONTE SUL FIUME RIN NEI COMUNI DI SAN PIETRO E SANTO STEFANO DI CADORE - SR 355 "DELLA VAL DEGANO"	154.937,07	ULTIMATO
165	DIFESA VERSANTE SP 619	387.342,67	IN CORSO
63_2	SP 251: LAVORI DI COMPLETAMENTO OPERE DI MESSA IN SICUREZZA DALLA CADUTA MASSI DEL PIANO VIABILE IN CORRISPONDENZA DEL BIVIO RUCAVA' PER COLLE S. LUCIA	680.000,00	ULTIMATO

26	SP 563. CAPRILE-BIVIO SALESEI. LAVORI URGENTI PER L'ALLARGAMENTO DEL TRATTO COMPRESO TRA LE PROGRESSIVE KM 0+123 E KM 0+343	300.000,00	ULTIMATO
	MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' NEL TRATTO DAL KM 30+300 AL KM 30+600 IN CORRISPONDENZA DELLA TRAVERSA SUL FIUME PIAVE IN LOCALITA' BUSCHE IN COMUNE DI CESIOMAGGIORE	2.900.000,00	ULTIMATO
266	REALIZZAZIONE DEL PONTE SUL LAGO DEL CORLO E DEL COLLEGAMENTO CON LA VAL DI CARAZZAGNO IN COMUNE DI ARSIE'	2.400.000,00	ULTIMATO
134	SP 422 "DELL'ALPAGO E DEL CANSIGLIO": SISTEMAZIONE DELL'INCROCIO A RASO CON LA SP 423 IN LOCALITA' BASTIA DI PUOS D'ALPAGO	516.456,90	ULTIMATO
133_2	SR 348 "FELTRINA" VARIANTE DI S. MARIA DI QUERO II° LOTTO – LAVORI DI AMMODERNAMENTO DELL'INTERSEZIONE A RASO ED ALLARGAMENTO DELLA SEDE STRADALE IN LOC. FENER IN COMUNE DI ALANO DI PIAVE	2.200.000,00	ULTIMATO
36	INTERVENTO DI RETTIFICA E SISTEMAZIONE DELLA SR 50 TRA LE PROGRESSIVE KM 55 E KM 57 IN LOCALITA' MOLINE	20.350.000,00	IN CORSO
40	ADEGUAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE DELL'INCROCIO IN LOC. MAS DI SEDICO	700.000,00	ULTIMATO
201	REALIZZAZIONE DELLA VARIANTE DI AGORDO 1° STRALCIO	25.000.000,00	IN CORSO
55	PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE DEI LAVORI SULLA SR 48: REALIZZAZIONE PONTE SUL TORRENTE RUDAVOI	8.480.112,00	IN CORSO
268	COMPLETAMENTO PISTA CICLABILE LUNGO VIA DELLE DOLOMITI NEI COMUNI DI BORCA E VODO DI CADORE	2.700.000,00	IN CORSO
4S2	SR 355 – REVISIONE E MESSA IN SICUREZZA FRUITIVA ED ECOLOGICA DAL KM 31+700 AL KM 42+500 2° STRALCIO AREA SALAFOSSA	3.989.891,96	IN CORSO
TOTALE		160.823.906,92	

3.8 La provincia di Padova

PTR 2002-2004

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

L'opera più importante riguarda il secondo lotto della nuova SR 307 "Del Santo" da San Michele delle Badesse a Resana (intervento 3).

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. Tale opera è già entrata in esercizio e nel corso del 2008, si procederà al completamento delle opere di finitura.

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

- la realizzazione di un allargamento stradale dell'attuale sede nel centro abitato di Camposampiero, con inserimento di un marciapiede parzialmente a sbalzo indispensabile per cicli e pedoni (intervento 21). L'opera è già completata e funzionante.
- l'allargamento del ponte sul Muson dei Sassi a Cadoneghe, con la realizzazione di un ponte stabile affiancato, funzionale al futuro collegamento tramviario Padova – Cadoneghe (intervento 90). L'opera è in avanzata fase di realizzazione, il nuovo ponte è già stato completato, mentre attualmente sono in corso di realizzazione gli interventi strutturali sul ponte preesistente.

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

Sulla SR 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 (intervento 25).

La SR 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. L'appalto delle opere è concluso e si è perfezionato il contratto con l'impresa esecutrice. L'inizio dei lavori è previsto entro il mese di ottobre 2008.

Tra le opere importanti in provincia di Padova, Veneto Strade S.p.A. realizzerà un complesso di interventi che collegheranno la SR 47 "di Altichiero" (tangenziale ovest di Padova) con i comuni di Selvazzano ed Abano per un importo di progetto complessivo di oltre 43 milioni di Euro. Nel primo di questi interventi verrà realizzato uno svincolo a trifoglio, funzionale ai collegamenti per Abano e Selvazzano alla SR 47. Il secondo intervento riguarda la bretella stradale che collegherà la tangenziale ovest di Padova, all'altezza della curva Boston, con la SP 89 "Dei Colli" nel Comune di Selvazzano Dentro. Il terzo intervento, prevede la realizzazione della bretella stradale per Abano Terme.

Sono iniziati i lavori per la realizzazione dello svincolo.

Entro il 2008, inizieranno i lavori delle bretelle per Abano e per Selvazzano.

PTR 2006-2008

Sono in corso di progettazione definitiva i seguenti interventi:

- Nuova SR 10 da Palugana a innesto A31 Primo lotto e ricollegamento all'attuale SR10 (intervento 207).

L'opera è il naturale prolungamento della "Variante alla SR10 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 economiche della zona.

Dovrà essere attivata la procedura di VIA essendo attualmente in corso la redazione del SIA dell'intera tratta di nuova SR 10, compreso il tratto in Provincia di Verona.

- Circonvallazione Sud-Est di Cittadella – Primo lotto (intervento 208).

E' disponibile la progettazione definitiva e sono in corso le procedure di approvazione, consistenti negli avvisi di avvio del procedimento previsti dalla

L.241/90, nel perfezionamento della conferenza dei servizi ecc. Subito dopo si procederà alla redazione della progettazione esecutiva ed all'appalto delle opere.

Sono inoltre in corso le progettazioni dei seguenti interventi:

- Razionalizzazione innesto SP 70 e SR 47 a Curtarolo (intervento 210);
- Tangenziale Piove di Sacco – Primo Lotto (intervento 209);
- Ammodernamento innesto SR10 e SS 16 a Monselice (intervento 211);
- Collegamento tra SR104 e casello autostradale sulla A13 di Monselice (intervento 212);
- Sistemazione incrocio sulla SR 104 in comune di Correzzola (intervento 213).

PROVINCIA DI PADOVA - RIEPILOGO LAVORI APPALTATI AL 30/9/2008

PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO	STATO
3	COSTRUZIONE DEL II LOTTO DELLA ES SS 307 "DEL SANTO" DA SAN MICHELE DELLE BADESSE A RESANA	64. 557. 112,39	ULTIMATO
21	LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLA SEDE STRADALE SS 307 "DEL SANTO" MEDIANTE COSTRUZIONE UN MURO DI SOSTEGNO E SOVRASTANTE MARCIAPIEDE TRA I KM 17+880 E 18+050 – 3° STRALCIO IN COMUNE DI CAMPOSAMPIERO	595. 000,00	ULTIMATO
25	LAVORI URGENTI DI ADATTAMENTO DELLA PIATTAFORMA STRADALE DELLA SS 245 NEL TRATTO TREBASELEGHE - PIOMBINO DESE	1. 700. 327,74	ULTIMATO
90	LAVORI DI ADEGUAMENTO FUNZIONALE E CONSOLIDAMENTO STRUTTURALE DEL PONTE SUL FIUME "MUSON DEI SASSI" AL KM 5+320 E SISTEMAZIONE VIABILITA' DI ACCESSO IN COMUNE DI CADONEGHE	676. 398,00	IN CORSO
113_SP89	PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE DEI LAVORI PER LA REALIZZAZIONE DI UNA BRETELLA STRADALE TRA LA SR 47 "DI ALTICHIERO" E LA SP 89 "DEI COLLI"	19. 061. 549,34	IN CORSO
113	SR 47 "DI ALTICHIERO": LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNO SVINCOLO A LIVELLI SEPARATI PER LA INTERCONNESSIONE CON LE BRETELLE PER LA SP N. 89 "DEI COLLI" E SP N. 2 "ROMANA APONENSE"	9. 620. 380,00	IN CORSO

50	DELIVELLAMENTO DELL'INTERSEZIONE DELLA SR 53 "POSTUMIA" CON VIA BORGO BASSANO IN COMUNE DI CITTADELLA	8.347.000,00	IN CORSO
113_SP2	SR 47 - REALIZZAZIONE DI UNA BRETELLA STRADALE TRA LA SR 47 "DI ALTICHIERO" CON LA SP 2 "ROMANA APOENSE"	14.700.000,00	IN CORSO
TOTALE		119.257.767,47	

3.9 La provincia di Rovigo

PTR 2002-2004

In provincia di Rovigo sono state ultimate le seguenti opere:

- Lavori di completamento della SR 6 “ Eridania”, nel tratto da Melara a Correggioli in provincia di Mantova (intervento 35). 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 SP 18 a partire dalla “Variante del Bornio” fino a Lusia, (intervento 187).

Sono in corso di realizzazione le seguenti opere:

- Realizzazione dell’incrocio a livelli separati tra la SS 16 e la SR 443 (Viale Tre Martiri) e dal collegamento tra Via Porta Adige presso il CENSER, la SS 16 e la SR 443 ad est di Rovigo (intervento 75). Si tratta di un complesso di interventi, che consentirà di risolvere l’annoso problema rappresentato dal semaforo posto all’incrocio tra la Strada Statale 16 (Tangenziale Est di Rovigo) e Viale Tre Martiri, oltre a realizzare una strada tangenziale posta a nord della città di Rovigo, funzionale ad eliminare la maggior parte del traffico, soprattutto pesante, dall’attuale strada di accesso all’ospedale. L’importo dell’intervento è di oltre 28 milioni di Euro.
- Lavori di ammodernamento della SP 11 “Calto – Ceneselli”, con adeguamento degli incroci tra la SR 482 “Altopolesana” e la SR 6 “ Eridania”.
Tale tratta stradale è destinata a diventare la futura sede della SS 482 “Altopolesana”.

Tra le opere in corso di progettazione (a cura del Comune di Occhiobello), si ricorda la Variante alla SR 6 a Santa Maria Maddalena.

PTR 2006-2008

Sono stati appaltati i lavori riguardanti la sistemazione delle intersezioni sulla SR 88 e viabilità secondaria con la realizzazione di una pista ciclabile presso il centro abitato di Lendinara (intervento 283) per un importo totale pari a € 1.600.000,00. La SR 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 - Lusina, Cà Morosini, Saguado Barbuglio e la zona dell'Adige), e sud (verso Villanova e la Transpolesana). Sono altresì 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 o 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 (intervento 216) il cui importo di progetto complessivo è pari a € 13.000.000,00.

L'opera, che consente il collegamento tra la SR 6 "Eridania" in Comune di Ficarolo con la zona dell'ospedale di Trecenta, è divisa in lotti funzionali.

In particolare è in fase di esecuzione il progetto definitivo relativo al Primo lotto che consentirà il collegamento tra la SR 6 "Eridania" e la frazione di Corà.

Per gli altri interventi previsti non è disponibile alcun livello di progettazione e sono in corso gli avvisi di selezione per l'attivazione delle progettazioni. Gli interventi previsti sono:

- Tangenziale di Adria Primo stralcio (intervento 214)
- Realizzazione rotatoria incrocio sulla SP 12 a Stienta (intervento 215)
- Lavori di Ammodernamento SR. 482 dal Km. 41+000 al Km. 44+000. (intervento 217)
- Sistemazione incrocio SR 6 e SR 482 in comune di Castelmasa. (intervento 218)
- Tangenziale Ovest di Rovigo (intervento 219)
- Adeguamento del ponte sulla fossa Maestra, a servizio della SR 482 in comune di Baruchella (intervento 220).

PROVINCIA DI ROVIGO - RIEPILOGO LAVORI APPALTATI AL 30/9/2008

PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO	STATO
187	SR 88 - LAVORI DI COMPLETAMENTO DEL COLLEGAMENTO LUNGO LA DIRETTRICE LUSIA - OCCHIOBELLO (1° lotto – 2° stralcio)	1.250.000,00	ULTIMATO
35	LAVORI DI PROLUNGAMENTO DELLA SR 482 - TERZO STRALCIO SECONDO LOTTO – DALLA SP 10 A CORREGGIOLI	8.291.000,00	ULTIMATO
75	INCROCIO TRA LA SS 16, VIALE TRE MARTIRI E LA E LA SS 443 PRESSO L'OSPEDALE DI ROVIGO	28.636.361,00	IN CORSO
12	SR 482 "ALTOPOLESANA" - VARIANTE AL TRATTO TRA CENESELLI E CASTELMASSA CON RIQUALIFICAZIONE DELLA SP 11 E DELLA SR 6	4.660.000,00	IN CORSO
283	LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UN PERCORSO CICLABILE LUNGO LA SR 88 E SISTEMAZIONE DEGLI INCROCI CON LA VIABILITA' SECONDARIA	1.600.000,00	IN CORSO
TOTALE		44.437.361,00	

3.10 La provincia di Treviso

PTR 2002-2004

Tra le opere più significative previste in provincia di Treviso sono da citare gli interventi da realizzare sulla SR 53 “Postumia” lungo la tangenziale di Treviso.

Sono stati ultimati, (mancano solo opere di finitura) i lavori del viadotto di scavalco denominato “Dell’ospedale” (intervento 43), il viadotto di scavalco denominato “Di Silea” (intervento 96) e i lavori riguardanti l’intersezione tra la SR 53 e la SR 515 Noalese (intervento 14).

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 SR 53 “Postumia”, sono da citare i seguenti interventi: in comune di Castelfranco Veneto, sono in fase di ultimazione le opere di adeguamento dell’intersezione tra la SR 53 e la SR 245 “Castellana” (intervento 57); in comune di Motta di Livenza, sono stati ultimati gli interventi di Adeguamento della SR 53 – Primo Stralcio, nel centro abitato di Motta di Livenza.

Sulla SR 245 “Castellana” nel Comune di Resana sono stati ultimati i lavori di adeguamento della strada alle norme del CNR-UNI/80 (intervento 24).

La sede stradale è stata allargata fino a 10,50 m, sono state create banchine laterali per rendere perfettamente agibile tanto il traffico veicolare quanto quello ciclabile e pedonale.

PTR 2006-2008

Sono in corso di esecuzione i lavori riguardanti l’adeguamento della SR 348 “Feltrina” tra Crocetta del Montello e Cornuda (intervento 221).

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 sulla SR 348, a sud, dall'incrocio detto "Ponte di pietra", per dirigersi verso Treviso, dovranno, obbligatoriamente svoltare a destra e transitare impegnando 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 sia 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 già iniziati i lavori relativi alle opere di variante alla SR 245 Castellana nel tratto da Resana a Castelfranco Veneto (intervento 223). 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 SR 308 (in fase di costruzione) dal suo punto di confluenza con il vecchio tracciato della SR 307 "del Santo" (a nord del centro di Loreggia) con il tratto della SR 245 che con il suo nuovo tracciato funge da tangenziale di Castelfranco, nei pressi della località Cà 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 SR 308 ed una nuova SR 245, della liberazione di molti e popolosi centri abitati dal traffico di attraversamento, tra cui Trebaseleghe, Piombino, Loreggia, Resana, Castelfranco.

Sono inoltre stati consegnati alla ditta aggiudicataria i lavori della rotatoria di via Crozzole, sulla SR 348, in comune di Montebelluna. (intervento 222). L'intervento si colloca nell'ambito di una più articolata azione per la risoluzione della situazione di assoluta criticità di alcune intersezioni lungo la SR 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, S.Vigilio e Feltrina con la SR 348, teatro di numerosi incidenti stradali anche mortali. L'intervento prevede inoltre la realizzazione di una pista ciclabile per mettere in comunicazione via S. 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 SR 348.

Sono in corso di progettazione i seguenti interventi:

- Tangenziale di Montebelluna – Primo Stralcio (intervento 308). 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 SR. 53 "Postumia", tangenziale di Treviso Quarto lotto fino alla SR 348 "Feltrina" (intervento 225).
Per questo intervento è in corso la progettazione preliminare.
- SR 53 "Postumia" Variante di Ponte di Piave, per cui è in corso la progettazione preliminare.
- Sistemazione degli incroci sulla SR 667 in comune di Altivole (intervento 224).

PROVINCIA DI TREVISO - RIEPILOGO LAVORI APPALTATI AL 30/9/2008

PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO	STATO
24	SR 245 "CASTELLANA" – LAVORI URGENTI DI ADEGUAMENTO DELLA SEDE STRADALE DAL KM 26+300 AL KM 28+400	2.109.000,00	ULTIMATO
43	SR 53 "POSTUMIA" LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL VIADOTTO DI SCAVALCO DENOMINATO "DELL'OSPEDALE" E VIABILITA' DI INNESTO ALLA TANGENZIALE DI TREVISO	15.252.000,00	ULTIMATO
96	SR 53 LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL VIADOTTO DI SCAVALCO DENOMINATO "DI SILEA" E VIABILITA' DI INNESTO ALLA TANGENZIALE DI TREVISO	7.022.000,00	ULTIMATO
14	SR 53 "POSTUMIA" SISTEMAZIONE INTERSEZIONE CON LA SR 515 "NOALESE"	16.391.000,00	IN CORSO
57	SR 53 "POSTUMIA" – INTERVENTI PER L'ADEGUAMENTO DI N° 4 INTERSEZIONI IN COMUNE DI CASTELFRANCO VENETO – 1° STRALCIO	2.582.284,50	IN CORSO
83	ADEGUAMENTO DELLA SR. N. 53 IN COMUNE DI MOTTA DI LIVENZA – 1° STRALCIO OPERE DI COMPLETAMENTO CENTRO ABITATO DI MOTTA DI LIVENZA	1.095.000,00	IN CORSO
221	SR 348 "FELTRINA": SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE CON LA SR 667 "DI CAERANO" E DELLA VIABILITA' LOCALE INTERCONNESSA NEI COMUNI DI CROCETTA DEL MONTELLO E CORNUDA (TV)	2.418.264,00	IN CORSO
22 PTR 2002/2004 E 223 PTR 2006/2008	LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA VARIANTE ALLA SR 245 "CASTELLANA" NEL TRATTO TRA RESANA (SR 307) E CASTELFRANCO VENETO	29.800.000,00	IN CORSO
222	SR 348 FELTRINA-LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA ROTATORIA IN CORRISPONDENZA DI VIA CROZZOLE IN COMUNE MONTEBELLUNA	1.850.000,00	IN CORSO
INT. 1 A28/2 - 2008	LAVORI OPERE COMPLEMENTARI ALLA AUTOSTRADA A28 "SACILE-CONEGLIANO". L.R. 2/2002.A28/2 INT. N. 1 VIABILITA' COMPLEMENTARE AL CASELLO SAN VENDEMIANO IN PROVINCIA DI TV	8.400.000,00	IN CORSO
TOTALE		86.919.548,50	

3.11 La provincia di Venezia

PTR 2002-2004

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

L'opera, attualmente appaltata con aggiudicazione provvisoria, a seguito di appalto concorso, si inserisce in quella serie di azioni attuate nell'area centrale del Corridoio Est-Ovest, tra cui l'intervento Venezia-Mestre, volto ad aumentare la capacità di deflusso della principale strozzatura del sistema viario regionale - la tangenziale di Mestre, oltre a consentire l'inserimento delle opere per il Tram della tratta Venezia – Mestre.

L'intervento consiste nella riorganizzazione e nell'ammodernamento dello svincolo fra la SR 11 "Padana Superiore" e la SS 14 "della Venezia Giulia", con rifacimento delle rampe di accesso e dell'opera d'arte principale, il viadotto che sovrappassa la linea ferroviaria Mestre-Venezia ed il canale di San Giuliano.

Per la variante di Noale e Scorzè sulla SR 515 Noalese, attualmente sono in avanzato corso di esecuzione i lavori del primo stralcio funzionale, all'altezza della zona industriale di Noale, fino alla SP 38 Zelarino-Massanzago (intervento 66/1). Tale intervento, di grande importanza per un territorio che presenta elevatissimi livelli di congestione viaria, costituirà un variante ai centri abitati a tutto vantaggio della fluidità del traffico e della salubrità dell'aria.

Di grande significato è anche l'opera denominata "Lavori di realizzazione del raccordo tra la SR 43 del Mare e la SP 42 Jesolana, per oltre 13,5 milioni di Euro, (intervento 150), che si inserisce in una ottica di potenziamento delle infrastrutture viarie di collegamento con i poli turistici della costa nord orientale della regione.

Sono stati consegnati i lavori, per un importo di progetto complessivo di oltre 32 milioni di euro, delle opere di delivellamento delle intersezioni tra la SR 14 "Di Mestre" con via San Donà (intervento 135/1) e via Orlanda (intervento 135/2).

Sempre sulla SR 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 SR 53 “Postumia” tra Annone Veneto e Pramaggiore (intervento 85).
- la SR 53 “Postumia” in comune di Portogruaro (intervento 86).

Il progetto esecutivo per l’adeguamento della SR 53 “Postumia” costituisce il Quarto stralcio del più generale processo di riqualificazione ed ammodernamento della SR 53. Il tratto oggetto del presente intervento è già stato interessato, negli anni scorsi, da parziali opere di ampliamento: con le opere 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 sia infine attraverso la realizzazione di un primo tratto di pista ciclabile. La pista ciclabile, la cui costruzione del primo tratto è di competenza del Comune di Pramaggiore, contribuisce anch’essa alla più generale messa in sicurezza di questo tratto stradale, essendo questo, alla fin fine, l’obiettivo di fondo di tutte le varie opere inserite nell’intervento. La SR 53 Postumia, infatti, in questo tratto 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 SR 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”, 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 SP 251 (interventi 100/1 - ultimato e 100/2 - in corso).
- La Rotatoria sulla SP 251 in corrispondenza dell’accesso al casello autostradale di Gruaro (intervento 74).
- L’adeguamento dell’incrocio tra la SR 245 “Castellana “ e la SP 38 in comune di Venezia (intervento 124). L’intervento in oggetto consiste nella

realizzazione di una rotatoria che sostituisca l'attuale incrocio in modo da favorire lo scambio di traffico tra le due strade (SR 245 "Castellana" e SP 38 in località "via Olmo") e che consenta l'immissione direttamente in rotonda anche della strada laterale della SR Castellana antistante all'attuale incrocio. Le immissioni delle altre laterali della strada Castellana adiacenti vengono mantenute lungo i rami di immissione 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 SR 515 "Noalese" e via Gaffarello in comune di S.Maria di Sala (intervento 98).

PTR 2006-2008

Sono in corso di realizzazione le seguenti opere:

- Collegamento tra la SS 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 2008 (intervento 377). Il collegamento al casello autostradale e a via Piancavallo (Cadore-mare) avviene attraverso un'intersezione a rotatoria dove converge anche la 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 vicine attività. 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 SR 515 a Santa Maria di Sala (intervento 227).

Sono inoltre in corso di progettazione le seguenti opere:

- Lavori riguardanti il collegamento della SP 62 “Treviso-Mare” con il nodo di Jesolo – Primo Stralcio (intervento 226).
- Variante alle SP 58 e SP 54 tra Ceggia e Cessalto - progettazione definitiva (intervento 376).
- Variante di Noale e Variante di Scorzè - (Primo stralcio – Secondo lotto) - progettazione definitiva (intervento 231).
- SR 11 Adeguamento viabilità di accesso all’area portuale - Primo stralcio - progettazione preliminare (intervento 228).
- SR 245 Adeguamento e percorso ciclabile Zelarino Trivignano nei comuni di Venezia e Martellago - progettazione preliminare (intervento 230).
- SP 251 Rotatoria in comune di Cinto Caomaggiore al km. 7+420 (intervento 233).
- Sistemazione incroci SR 245 con SP 37 e SP 39 in comune di Scorzè (intervento 235).
- Nuova intersezione SR 11 via Arino con viabilità di accesso all’ospedale di Dolo (intervento 236).

E’ avviata la progettazione per le restanti seguenti opere:

- Riqualficazione rotatoria Picchi (intervento 229).
- SR 53 Rotatoria in comune di Pramaggiore (intervento 232).
- SR 11 Sistemazione intersezioni con SP 22 e SP. 29 (intervento 234).
- Adeguamento SP 251 tra lo svincolo all’A28 e la nuova SS 14 nei comuni di Gruaro e Portoguraro (intervento 237).

PROVINCIA DI VENEZIA - RIEPILOGO LAVORI APPALTATI AL 30/9/2008

PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO	STATO
100_1	SS 251 DELLA VAL DI ZOLDO E VAL CELLINA. ELIMINAZIONE DELLA CURVA PERICOLOSA AL KM 5+150	585.000,00	ULTIMATO
85	SR 53 "POSTUMIA": ALLARGAMENTO TRA ANNONE VENETO E PRAMAGGIORE (DAL KM 103+450 AL KM 105+510)	1.810.000,00	ULTIMATO
74	REALIZZAZIONE DI INTERSEZIONE A ROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'USCITA DELLA A28 A GRUARO	1.559.000,00	ULTIMATO
66_1	PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE DEI LAVORI RELATIVI ALLA VARIANTE DI NOALE E SCORZE' ALLA SR 515 "NOALESE" - I° STRALCIO - I° LOTTO	23.500.000,00	IN CORSO
377	COLLEGAMENTO TRA LA SP 59 E IL CASELLO AUTOSTRADALE DI SAN STINO DI LIVENZA - I° STRALCIO	18.900.000,00	IN CORSO
100_2	SP 251 DELLA VAL DI ZOLDO E VAL CELLINA. ELIMINAZIONE CURVA PERICOLOSA AL KM 9+000.	395.000,00	IN CORSO
86	S.R. 53 "POSTUMIA". ADEGUAMENTO DAL KM 106+700 AL KM 113+000. IV° STRALCIO	2.256.000,00	ULTIMATO
98	LAVORI DI SISTEMAZIONE DELL'INTERSEZIONE TRA LA SR 515 "NOALESE" E LA STRADA COMUNALE "VIA GAFFARELLO" IN COMUNE DI SANTA MARIA DI SALA (VE)	1.009.103,89	ULTIMATO
124	REALIZZAZIONE DI UNA ROTATORIA TRA LA SP 38 "VIA OLMO" E LA SR 245 "CASTELLANA"	1.820.000,00	ULTIMATO
59	MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DELL'INCROCIO TRA LA SR 14 "DI MESTRE" E VIA PASQUALIGO	1.032.913,80	ULTIMATO
151	LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL RACCORDO TRA LA SR 43 "DEL MARE" E LA STRADA SP 42 "JESOLANA"	13.592.481,87	IN CORSO
227/S1	LAVORI DI ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA DELL'INTERSEZIONE TRA LA SR 515 "NOALESE" E LA SP 30 "CALTANA" IN COMUNE DI SANTA MARIA DI SALA (VE)	1.449.525,63	IN CORSO
135_2	LAVORI DI SOLUZIONE DELL'INCROCIO TRA LA SR 14 E VIA ORLANDA MEDIANTE INTERSEZIONE A LIVELLI SFALSATI. II° STRALCIO	13.550.000,00	IN CORSO
135_1	PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE DEI LAVORI PER LA SOLUZIONE DELL'INCROCIO TRA LA SR 14 E VIA S. DONA' MEDIANTE INTERSEZIONE A LIVELLI SFALSATI - II° STRALCIO	18.869.600,00	IN CORSO
61	PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE LAVORI DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE PER IL NUOVO ASSETTO VIARIO DI SAN GIULIANO IN COMUNE DI VENEZIA	37.042.000,00	AGGIUDICAZIONE IN CORSO
TOTALE		137.370.625,19	

3.12 La provincia di Verona

PTR 2002-2004

E' stato completato il Primo lotto, relativo all'ammodernamento del collegamento tra la SP 10 della Val d'Illasi con la SR 11 (intervento 182).

E' in corso di progettazione l'intervento 182 - Secondo lotto.

E' inoltre conclusa la realizzazione del sovrappasso ferroviario sulla linea Mantova-Monselice per il collegamento della zona artigianale alla SR 10 "Padana Inferiore" a Boschi S. Anna (intervento 335/S1). 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. L'intervento 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 SR 10 "Padana Inferiore".

Gli interventi in corso di esecuzione sono:

- L'ammodernamento della SP 38 "Della Porcilana" con il collegamento con la SR 11.
- L'adeguamento della SR 11 nel collegamento con la tangenziale a nord di San Bonifacio, in corrispondenza del nuovo polo ospedaliero. L'intervento ha lo 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 esistenti, e da un nuovo asse stradale di progetto che chiude il quadrilatero attorno al futuro insediamento ospedaliero.
- L'adeguamento in sede del tratto di raccordo fra la nuova e la vecchia SS 434 in località Maccachiove in comune di Zevio (VR).
- L'adeguamento in sede tra i km 60+500 e 61+500 in comune di Torri del Benaco in corrispondenza dell'attracco di Navigarda. Oggetto del presente intervento è la riqualificazione di un primo tratto del lungolago a ridosso

della SR 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 la realizzazione di appositi spazi per la sosta e il parcheggio degli autoveicoli. Ridurre la presenza di pedoni sulla strada regionale e garantire, soprattutto nel periodo estivo, appositi spazi riservati alla sosta e al parcheggio degli autoveicoli, rappresenta una condizione necessaria per limitare l’incidentalità e nel contempo garantire maggiori condizioni di sicurezza.

E’ in corso di progettazione il nuovo collegamento con la viabilità del Basso Lago di Garda (intervento 128).

PTR 2006-2008

Sono state appaltate, con procedura di appalto integrato, le opere di Variante alla SR 62 di Villafranca e Povegliano Veronese – Primo Lotto - Primo Stralcio, di cui è stata attivata la progettazione esecutiva (intervento 238), 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 attraversamento, principalmente quello pesante, dell’ abitato di Villafranca, centro che da parecchio tempo risulta essere congestionato con conseguenti lunghi e pericolosi incolonnamenti e conseguente inquinamento di tipo atmosferico ed acustico.

E’ inoltre stato attivato l’appalto integrato dei lavori della SR 11, completamento della tangenziale di Peschiera, tratto Rovizza-Casello di Peschiera (intervento 241).

Sono inoltre in corso di progettazione le seguenti opere:

- Mediana tratto da Porcilana a Isola della Scala, compreso il Primo Stralcio della circonvallazione di Ronco all’Adige (intervento 239). Si sta procedendo alla redazione della progettazione preliminare.
- Variante alla SR 10 tra Cerea e Sanguinetto (intervento 242). Si sta concludendo l’adeguamento dello Studio di impatto ambientale. Si potrà procedere alla progettazione definitiva quando sarà stata ottenuta la pronuncia favorevole di compatibilità ambientale.

- SR 10 Variante tratto Legnago - S.Vito e collegamento tra SR 10 e SP 500 in Comune di Minerbe (intervento 240), per cui è in corso la progettazione esecutiva.
 - Collegamento zona artigianale alla SR 10 in comune di Minerbe e sottopasso alla linea ferroviaria Monselice-Mantova (intervento 330) per cui è in corso la progettazione definitiva.
- Deve essere attivata la progettazione degli adeguamenti in sede della SR 249 (intervento 243).

PROVINCIA DI VERONA - RIEPILOGO LAVORI APPALTATI AL 30/9/2008

PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO	STATO
182	AMMODERNAMENTO DEL COLLEGAMENTO VIARIO TRA LA SP 10 DELLA VAL D'ILLASI CON LA SR 11 NEL TRATTO RICOMPRESO NEL TERRITORIO COMUNALE DI ILLASI FINO AL CONFINE DEL COMUNE DI TREGNAGO. 1° STRALCIO	955. 789,72	ULTIMATO
335/S1	REALIZZAZIONE SOVRAPASSO FERROVIARIO DEL P.L. AL KM 141+120 SULLA LINEA FERROVIARIA MANTOVA-MONSELICE PER IL COLLEGAMENTO DELLA ZONA ARTIGIANALE ALLA S.S. N. 10 "PADANA INFERIORE"	1. 971. 902,16	ULTIMATO
20	AMMODERNAMENTO DELLA SP 38 DELLA PORCILANA COME "NUOVA SR 11"	9 .440 .000,00	IN CORSO
159	LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLA SR 11 COLLEGAMENTO TRA LA SR 11 E LA TANGENZIALE A NORD DI SAN BONIFACIO (VR) IN CORRISPONDENZA DEL NUOVO POLO OSPEDALIERO	2 .050. 000,00	IN CORSO
183	SR 249 "GARDESANA ORIENTALE": ADEGUAMENTO IN SEDE TRA I KM 60+235 E 61+530 IN COMUNE DI TORRI DEL BENACO IN CORRISPONDENZA DELL'ATTRACCO DI NAVIGARDA	1. 200 .000,00	IN CORSO
238	PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE DEI LAVORI SULLA SR 62 "DELLA CISA" PRIMO LOTTO, VARIANTE TRA IL KM 204 ED IL KM 212 NEI COMUNI DI VILLAFRANCA DI VERONA E POVEGLIANO VERONESE	28. 950. 000,00	IN CORSO
160	LAVORI DI ADEGUAMENTO DEL TRATTO DI RACCORDO TRA LA NUOVA E LA VECCHIA SEDE DELLA SS 434 "TRANSPALESANA" IN LOCALITA' "MACCACHIOVE" IN COMUNE DI ZEVIO	1. 270. 000,00	IN CORSO
159/ S2	LAVORI DI SISTEMAZIONE DELLO SVINCOLO AL KM 325+134 DELLA SR 11 IN LOCALITA' QUATTRO STRADE	1. 780. 000,00	IN CORSO
241-17	COMPLETAMENTO TANGENZIALE PESCHIERA - 1° STRALCIO ROVIZZA CASELLO DI PESCHIERA	25. 500. 000,00	BANDO IN CORSO
TOTALE		73. 117. 691, 88	

3.13 La provincia di Vicenza

PTR 2002-2004

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

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

Per quanto attiene in particolare al PTR 2002-2004, di tutto rilievo è stato lo sviluppo progettuale attivato, che ha consentito ad oggi di appaltare già opere per oltre 18 milioni di Euro. Fra queste, particolarmente significativo è l'intervento "Miglioramento della viabilità di attraversamento del centro abitato di Torrebelvicino - Primo e Secondo stralcio", (interventi 2 e 105), che riveste particolare valenza nell'ambito della ex Strada Statale 46 "del Pasubio" il cui importo complessivo è pari ad € 17.094.000,00 e che si concluderà verso la fine del 2009.

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

Tra le opere previste sono inoltre in avanzato stato di progettazione:

- SP 46 del Pasubio. Variante di Schio – Primo stralcio, importo opera € 6.197.000,00 (intervento 13).
- SP 46 del Pasubio. Variante agli abitati di Caldogno - Isola Vicentina – Malo, importo opera € 11.438.000,00 (interventi 101 e 106).
- SP 349 del Costo. Opere di completamento della variante di Thiene – Primo stralcio, importo opera € 5.500.000,00 (intervento 104).

- SP 247 Riviera Berica. Lavori di costruzione di un nuovo ponte in località Debba-Longare e adeguamento incrocio di Longare - Primo stralcio, (importo opera € 5.735.000 (intervento 46).

PROVINCIA DI VICENZA - LAVORI APPALTATI AL 30/9/2008

PTR N°	DESCRIZIONE	IMPORTO PROGETTO	STATO
31	SS 141. LAVORI DI RIFACIMENTO DEL PONTE "SAN LORENZO" AL KM 19+300 IN COMUNE DI SOLAGNA	544.000,00	LAVORI ULTIMATI
70	SP 350. INTERVENTI A FAVORE DELLA SICUREZZA STRADALE LUNGO LA SP 350 FRA ARSIERO E LASTEBASSE - INTERVENTO IN LOCALITA' PONTE POSTA	516.000,00	LAVORI ULTIMATI
105	EX SS 46 DEL PASUBIO. MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITA' DI ATTRAVERSAMENTO DEL CENTRO ABITATO DI TORREBELVICINO	17.094.000,00	IN CORSO
11	SP 246 DI RECOARO. LAVORI DI SISTEMAZIONE DI ALCUNI TRATTI IN COMUNE DI RECOARO TERME	4.209.000,00	IN CORSO
TOTALE		22.363.000,00	

PTR 2006-2008

La Provincia di Vicenza si sta impegnando attivamente per mettere in sicurezza e potenziare il proprio sistema viario. Sono in fase di progettazione alcune importanti opere destinate a diminuire il congestionamento del traffico con lunghi incolonnamenti in alcuni punti nevralgici della viabilità vicentina quali:

- Ex SS 46 Pasubio: variante tra Vicenza e Costabissara, importo opera € 10.000.000,00 (intervento 247).
- Ex 350 Folgaria Valdastico: Variante abitato di Arsiero, importo opera € 7.970.000,00 (intervento 245)
- Ex SS 46 Pasubio Variante abitati di Caldogno-Isola-Malo Secondo stralcio, importo opera € 10.157.000,00 (intervento 244).

E' stato inoltre acquisito il tunnel di Valdagno-Schio, il cui importo complessivo è pari a € 10.000.000,00 (intervento 350), e che costituisce un'opera strategica di collegamento tra la vallata dell'Agno e la zona Nord del Vicentino.

3.14 Gli interventi infrastrutturali di completamento delle grandi opere strategiche

Veneto Strade S.p.A. ha convenzionato con la Regione Veneto, in esecuzione dell'art. 22 della L.R. 2/2002, la progettazione e realizzazione delle opere complementari al Passante di Mestre e delle opere complementari alla Autostrada A28 tratto da Sacile a Conegliano.

Entrambi gli interventi autostradali sono in corso da parte dei soggetti preposti: il Passante vede in corso i cantieri a cura del "General Contractor" selezionato dal Commissario Delegato per l'emergenza della viabilità di Mestre, il tratto di A28 a cura della Società Concessionaria Autovie Venete S.p.A. che ha completato ed aperto alla circolazione il lotto 28, da Sacile a Codognè, ed in corso di esecuzione il lotto 29 sino al casello di Conegliano a San Vendemiano, che chiude l'intero tracciato.

Per entrambi i due gruppi di opere complementari sono stati raggiunti importanti sviluppi della progettazione.

Le opere complementari al Passante di Mestre

Le opere complementari al Passante di Mestre, che rientrano tra le opere a tale intervento correlate ai sensi della Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione del 24 ottobre 2003, sono state individuate in un accordo tra il Commissario Governativo per le Opere Strategiche del Triveneto, la Regione Veneto, le Province di Treviso e di Venezia ed i Comuni territorialmente interessati dal Passante, sottoscritto il 27 agosto 2004 e approvato dalla Regione con DGR 1556 del 28/06/2005. I relativi tracciati si riferivano ad uno studio di fattibilità redatto a cura di Veneto Strade S.p.A. nel febbraio 2004, con alcuni

adattamenti conclusi nel maggio 2005. L'accordo individua due elenchi di interventi: di fascia A, quelli con costo complessivo presunto con copertura finanziaria per 103 milioni di Euro, di fascia B quelli con costo presunto senza copertura finanziaria.

La fase attivata da Veneto Strade S.p.A. riguarda quindici interventi di fascia A. Durante il 2007 sono state portate a compimento le progettazioni preliminari di quattordici interventi, 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, su cui sono state sviluppate le progettazioni preliminari. La particolare funzione di adeguamento della rete stradale locale, nel nuovo scenario che con il Passante di Mestre comporta una modifica della accessibilità e delle attrazioni della rete esistente, ha infatti suggerito di procedere con la massima condivisione possibile con gli enti territoriali, Province e Comuni.

Durante il 2007, pur rimanendo non risolti alcuni vincoli derivati da scelte di scenario principale ancora non definite e che condizionano alcuni tracciati, è stato possibile concludere le conferenze di servizio sulla progettazione preliminare della totalità degli interventi progettati, essendo comunque raggiunta una adeguata intesa sulle soluzioni adottate. Infatti è stato avviato e concluso, il relativo procedimento approvativo in particolare per otto interventi, nei primi mesi del 2007, e per altri sei interventi alla fine dello stesso anno, e quindi per complessivi quattordici interventi, sono state convocate e si sono tenute le conferenze di servizi al fine di ricevere le indicazioni da parte degli enti interessati necessarie per ottenerne l'approvazione in sede di progetto definitivo; per cinque interventi si è poi avviata e conclusa la procedura di approvazione delle conseguenti varianti per la conformità urbanistica. Attualmente per dieci di questi interventi sono in fase diversamente avanzata le progettazioni definitive e sono in corso le conferenze di servizi sui Progetti Definitivi stessi.

E' confermato in base alle valutazioni, derivate sia dai progetti preliminari già redatti sia dagli approfondimenti progettuali in corso, ed a motivo anche

dell'aggiornamento dei prezzi unitari, che il costo complessivo risulta superiore a quello preventivato nel 2004.

Le opere complementari alla Autostrada A28

Le opere complementari alla Autostrada A28 nel tratto da Sacile a Conegliano, sono state individuate in un accordo tra la Provincia di Treviso ed i Comuni interessati dalla nuova tratta autostradale siglato il 7 gennaio 2003, sulla base di uno studio di fattibilità della stessa Provincia.

Si tratta di 13 interventi raggruppati in quattro procedimenti per un costo complessivo presunto di 41 milioni di euro, corrispondente alla previsione di copertura finanziaria della L.R. 2/2002.

Man mano che si sono manifestate le reali condizioni per attuare concretamente gli interventi, Veneto Strade S.p.A., in accordo con gli enti territoriali di volta in volta interessati, e comunque con la provincia di Treviso, ha avviato la relativa progettazione. I procedimenti sono stati tutti attivati, accorpando le opere in quattro gruppi di interventi, con diverso avanzamento.

Relativamente all'intervento complementare al casello di San Vendemiano, durante il 2007 è stata conclusa la fase progettuale e quella approvativa, sono infatti stati redatti ed approvati sulla base del progetto preliminare concluso nel 2006, il progetto definitivo e quello esecutivo, ed attualmente è in corso la procedura di acquisizione delle aree e l'affidamento delle opere.

Per quanto riguarda l'intervento complementare sud al Casello di Pianzano in Comune di Codognè, Godega S. Urbano e S. Fior, è stato redatto e concluso il progetto preliminare e concluse le procedure di conferenza di servizi, attualmente sono in corso le attività di progettazione definitiva.

Per quanto riguarda l'intervento complementare sud al Casello di Sacile Ovest in Comune di Gaiarine durante il 2007 sono stati redatti e conclusi i progetti preliminari e concluse le procedure di conferenza di servizi. Attualmente, conclusa la progettazione definitiva, e tenutasi la relativa conferenza di servizi, in attesa del perfezionamento delle varianti urbanistiche, sono in corso le procedure di approvazione .

Dell'intervento complementare nord al casello di Sacile Ovest, nei Comuni di Orsago, Godega Sant'Urbano e Cordignano, durante il 2007 è stato redatto il progetto preliminare di completamento del tracciato, che coinvolge anche il Comune di Colle Umberto, progetto preliminare sul quale si è conclusa la procedura di conferenza di servizi. Attualmente, conclusa la progettazione definitiva e tenutasi la relativa conferenza di servizi, in attesa del perfezionamento delle varianti urbanistiche, sono in corso le procedure di approvazione .

Anche per questo gruppo di interventi è evidente, in base alle valutazioni economiche, derivate sia dai progetti già redatti, sia dagli approfondimenti progettuali in corso, ed a motivo anche dell'aggiornamento dei prezzi unitari, che il costo complessivo risulta superiore a quello preventivato nel 2003.

3.15 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

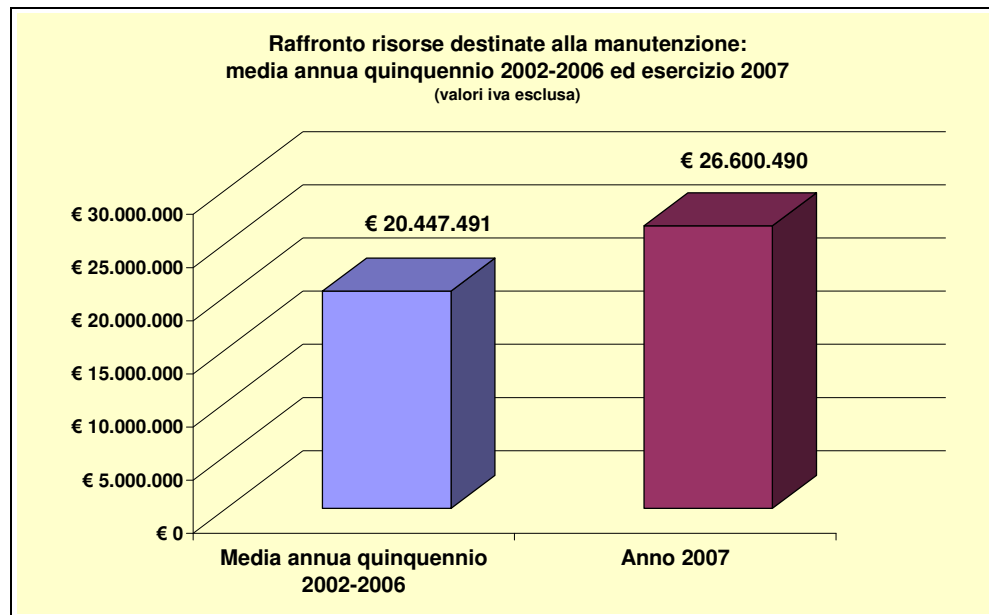
Ambiti di sviluppo: miglioramento della capacità di mantenimento nel tempo delle caratteristiche prestazionali, incremento delle condizioni di sicurezza della circolazione all'interno delle gallerie, ottimizzazione dei consumi energetici. In tale settore verranno valutate eventuali possibilità di interconnessione 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.).

3.16 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.

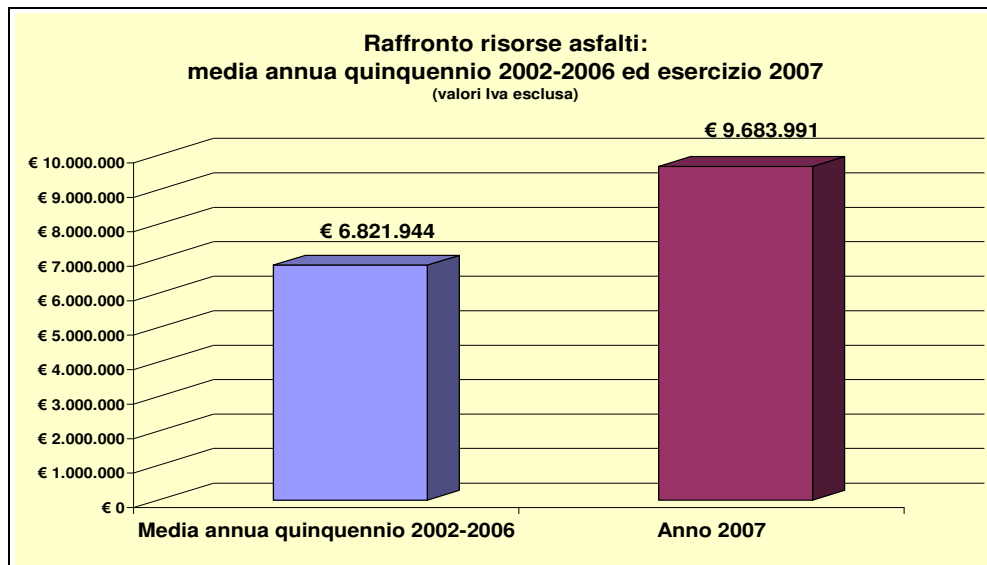
La massa risorse destinate alla manutenzione ben testimonia lo sforzo effettuato, stante una destinazione media di risorse per anno nel quinquennio 2002 – 2006 pari a 20,4 milioni di Euro.

Il 2007 ha registrato un incremento di circa il 30%, arrivando ad oltre 26,6 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 Veneto che hanno permesso una destinazione media annua per il quinquennio 2002-2006 pari a **6,8** milioni di Euro. E per l'esercizio 2007 sono state incrementate di circa il **40%** le relative risorse, con un sforzo economico complessivo pari a ben **9,6** milioni di Euro.

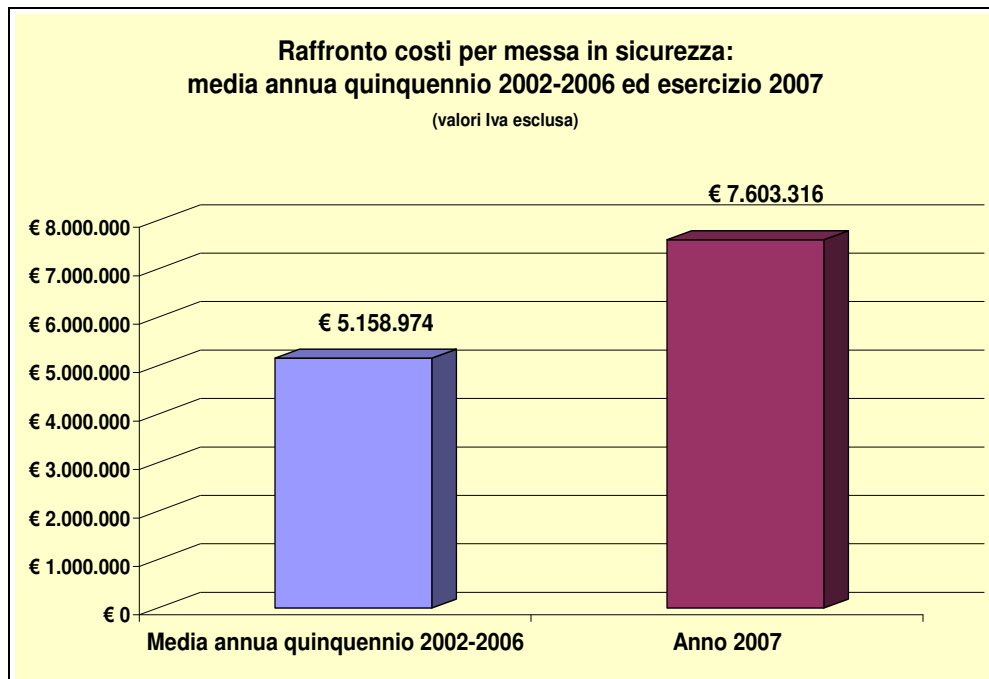


Particolare attenzione è stata posta per la messa in sicurezza intesa sia quale massima garanzia di stabilità dei versanti posti lungo il piano viabile (specificità morfologica della Provincia di Belluno ma non solo, considerati i periodi di persistenti precipitazioni atmosferiche che ciclicamente si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

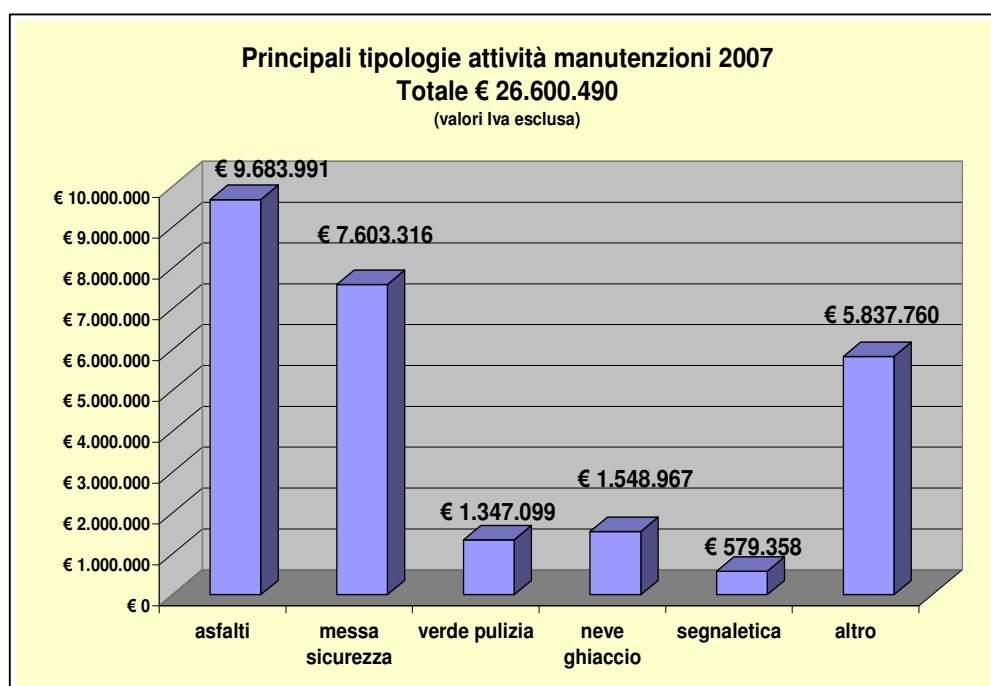
Ma più in generale di varia natura sono gli interventi attivati al fine di garantire la sicurezza della rete viaria gestita, anche attraverso una capillare attività di manutenzione posta in essere. È di tutta evidenza infatti che l'elevata estensione di strade ereditate ha determinato la necessità, nell'ottica 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 medie annue per il quinquennio 2002-2006 destinate alla messa in sicurezza sono state pari a **5,1** milioni di Euro.

A tale tipologia di interventi nel corso del 2007 sono stati destinati ben **7,6** milioni di Euro, con un incremento nell'ordine del **50%**.



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.

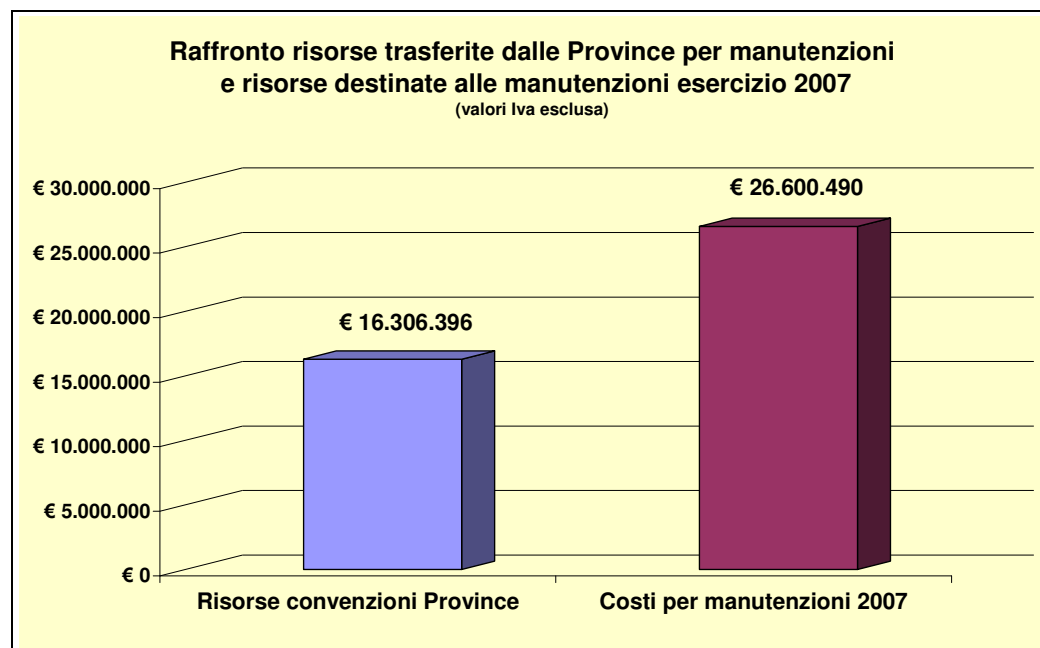


3.17 Il trasferimento dagli enti territoriali Soci

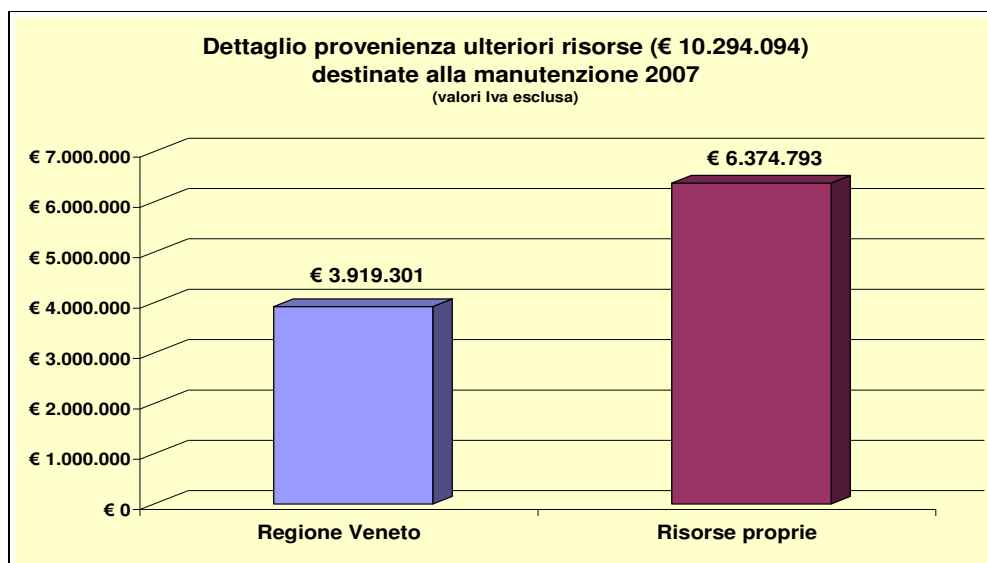
Veneto Strade S.p.A. ha sottoscritto con le varie Amministrazioni Provinciali apposite convenzioni ove vengono, fra l'altro, fissate le risorse economiche da trasferire per far fronte all'attività di manutenzione della rete in gestione, oltre che quelle connesse alla conduzione generale dell'azienda.

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 2007 ha introitato dalle Province **16,3** 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 **26,6** milioni di Euro.



Ulteriori risorse aggiuntive pari a **10,3** milioni di Euro sono state reperite sia con risorse proprie relative ad introiti diversi ed economie interne di gestione, per un ammontare che sfiora i **6,4** milioni di Euro, sia tramite contributo diretto della Regione Veneto per un ammontare di **3,9** 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.

Oltre alle risorse necessarie per far fronte all'attività ordinarie di manutenzione ed il contributo generale per la conduzione aziendale (3,7 milioni di Euro complessivi, oneri fiscali inclusi), la Società beneficia da parte della Provincia, ai fini della elaborazione e realizzazione del Piano annuale degli interventi di manutenzione straordinaria e del Piano annuale degli interventi di asfaltatura del piano viabile, di un trasferimento su base triennale non inferiore a 6,3 milioni di Euro, oneri fiscali inclusi.

3.18 Le manutenzioni straordinarie e le somme urgenze

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

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.

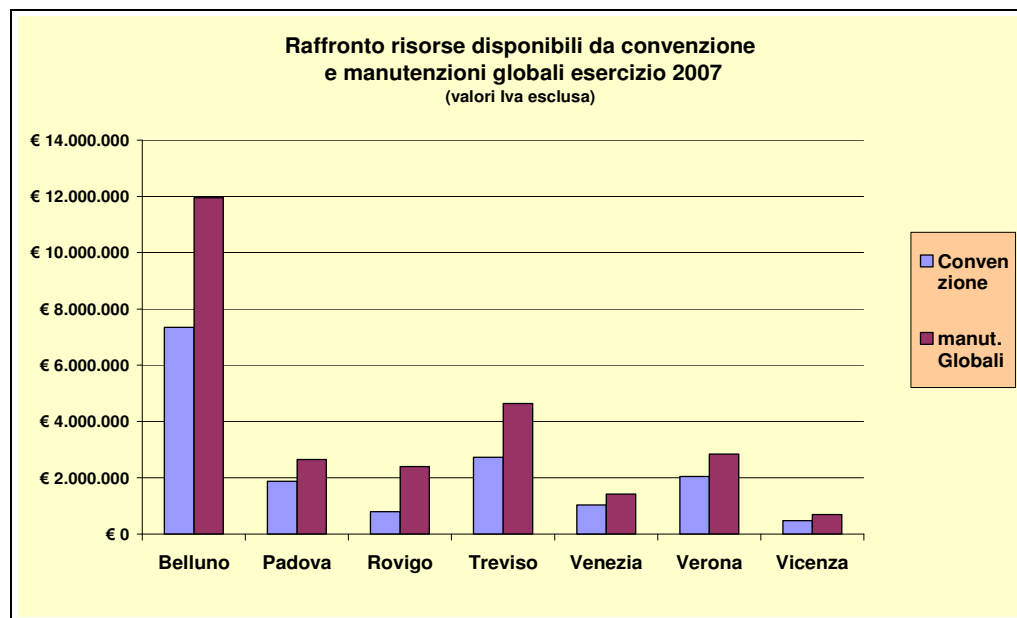
In particolare, per quanto attiene alla rete viaria gestita da Veneto Strade S.p.A., il servizio di sorveglianza delle strade, come già evidenziato in precedenza, è sempre garantito mediante il pronto intervento di squadre di reperibilità, che intervengono in caso di segnalazione di eventuali emergenze attraverso un servizio attivo 24 ore al giorno, sia nei giorni feriali che festivi, per 365 giorni all'anno.

Alla data del 31/8/2008 molteplici sono stati gli interventi di manutenzione straordinaria e somma urgenza attivati da Veneto Strade S.p.A. nell'ambito delle varie Province, per un totale interventi realizzati o in corso di esecuzione che supera i **39** milioni di Euro.

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

- Lavori di recupero e ripristino della sovrastruttura stradale della SR 6 "Eridania Occidentale", provincia di Rovigo, lavori suddivisi in 3 stralci, per un importo di spesa do oltre 3,5 milioni di Euro;
- Lavori di sistemazione SP 635 "Del Passo di Sant'Ubaldo" comune di Cison di Valmarano (TV) – Lavori di messa in sicurezza della viabilità tra il km 16+433 e il km 17+025, provincia di Treviso, per oltre 1,1 milioni di Euro;
- Lavori di ripristino condizioni di sicurezza ponte sul fiume Adige SR 516, comune di Cavarzere, provincia di Venezia, per oltre 900 mila Euro;
- Lavori di adeguamento e consolidamento tratti vari SP 473 (comune di Sovramonte), SP 347 (comuni Forno di Zoldo e Zoldo Alto) e SR 48 (Comuni di Livininalongo del Col di Lana, Cortina ed Auronzo di Cadore), provincia di Belluno per oltre 1,5 milioni di Euro;

- Ripristino e consolidamento Ponte di Lavagno, SR 11, provincia di Verona, per oltre 1 milione di Euro;
- Lavori di realizzazione di pavimentazione ad alto coefficiente prestazionale con allargamento del corpo stradale in provincia di Padova per 1,25 milioni di Euro.



3.19 I servizi all'utenza e gli strumenti di gestione

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

- l'approntamento con cadenza annuale del **Piano Neve** che garantisce, nel periodo invernale, una capillare suddivisione delle tratte in sottozone a ciascuna delle quali è garantito sia il servizio preventivo antigelo che quello di sgombero neve attraverso appositi mezzi ed attrezzature. Tale Piano è il risultato della collaborazione e del coinvolgimento delle diverse strutture operative sul territorio che, in un'ottica sinergica, ottimizzano i servizi stagionali necessari a garantire la transitabilità in sicurezza sulla rete stradale in gestione. Il piano operativo si avvale di risorse interne ed esterne e di adeguate attrezzature, che consentono il servizio di sgombero neve ed i

trattamenti invernali preventivi del piano viabile. Trattamenti preventivi antigelo sono infatti previsti ogni qualvolta le condizioni meteorologiche facciano prevedere la formazione di ghiaccio sulla carreggiata stradale.

- l'attivazione del **servizio di Pronto Intervento** per il ripristino della viabilità stradale, effettuato tramite squadre di operatori della viabilità che intervengono in caso di segnalazione di eventuali emergenze attraverso un servizio attivo 24 ore al giorno, sia nei giorni feriali che festivi, per 365 giorni all'anno.
- l'attivazione del **servizio di Informazione sulla Viabilità** che consente all'utenza, collegandosi al sito internet della società, di accertare la percorribilità di ciascuna tratta stradale, la presenza di cantieri e di ogni altra situazione che possa incidere sulla capacità di assorbimento del traffico. Conoscere in anticipo le condizioni della strada è requisito fondamentale di sicurezza e confort di viaggio. Periodiche informazioni sono diffuse sullo stato della viabilità, lo stato dei cantieri ed i bollettini di aggiornamento in caso di precipitazioni nevose.
- l'attività di **formazione e sviluppo** con concrete iniziative, in collaborazione con le Università e Centri di Ricerca, che si articolano in attività di formazione ed aggiornamento, a diversi livelli (seminari, conferenze, corsi - anche a carattere universitario), pubblicazioni tecniche, e in particolare in programmi di ricerca applicata fondamentale supporto all'attività della Società.

La realizzazione del Piano Triennale Regionale, nonché la gestione della rete viaria regionale necessitano infatti di continui aggiornamenti dei processi di acquisizione, gestione, applicazione e sviluppo delle tecnologie più aggiornate di interesse specifico.

3.20 Il Progetto SMIT

La diffusione di tecnologie telematiche, sia per i sistemi di monitoraggio in tempo reale dello stato del traffico lungo la rete viaria, che per i sistemi di informazione all'utente, consente concretamente l'utilizzo ottimale della capacità delle infrastrutture esistenti, di gestione dei flussi in relazione alla dinamicità della domanda, di coordinamento di servizi per la mobilità sia per il trasporto di persone che di merci. In tale ottica Veneto Strade S.p.A. ha sviluppato un innovativo sistema di Infomobilità, attivando nelle pagine del proprio sito una sezione dedicata allo stato della viabilità in tempo reale attraverso la quale vengono segnalate l'eventuale chiusura di alcuni tratti della rete in gestione, la presenza di cantieri, particolari situazioni di divieto e altre situazioni che influiscono sulla regolare percorribilità della rete.

Con queste premesse è stato inoltre progettato e realizzato il Sistema per il Monitoraggio Integrato del Traffico (SMIT)⁷ che interviene nei processi decisionali del singolo conducente incrementando la quantità e la qualità delle informazioni a sua disposizione per compiere le proprie scelte di viaggio tenendo conto di dati che derivano dalla presenza e dal comportamento degli altri utenti della strada.

SMIT nasce per rappresentare nel mondo digitale la percezione del traffico così come inteso dagli utenti. Il Sistema, infatti, monitora i flussi di traffico e avvisa via sms gli utenti che si sono iscritti al servizio delle situazioni di rallentamento e di congestione e del successivo ritorno ad una situazione di normalità. Il servizio, attraverso l'informazione in tempo reale, possibile anche via web nelle pagine del sito di Veneto Strade e attraverso un bollettino orario trasmesso su primaria emittente radio regionale dalle ore 7 alle ore 20, per 365 giorni l'anno, è in grado

⁷ L'Istituto per il Marchio della Qualità di Milano (IMQ), Organismo Notificato, ha testato la centralina eseguendo / certificando le seguenti prove:

- Direttiva Bassa Tensione EN60950 (Sicurezza elettrica), comprese le prove di immunità ai disturbi elettrostatici con installazione sia a terra che fuori terra e la prova di resistenza alle intemperie (acqua/polvere) ottenendo il grado IP55.
- Direttiva R&TTE: ETSI EN 301 511 (GSM); 3GPP TS 051.010-1 (GSM); ETSI EN 301 489-7 (EMC per GSM) ; ETSI EN 301 489-1 (EMC per GSM).

di ottimizzare e razionalizzare i flussi di traffico riducendone al contempo l'intensità con benefiche ricadute in termini operativi, economici ed ambientali.

La tecnologia utilizzata per dar vita a SMIT è basata sulle reti neurali e permette:

- di raggiungere gli utenti, in tempo reale, comunicando loro preziose informazioni sullo stato dei rallentamenti sulla rete viaria tramite il sito web dell'Infomobilità di Veneto Strade e attraverso un informativa oraria trasmessa tutti i giorni dell'anno da primaria emittente radiofonica regionale, in modo che essi possano prendere autonomamente le decisioni più opportune alla luce dei rallentamenti segnalati e pianificare le proprie attività;
- di informare gli utenti in tempo reale mentre sono in viaggio, attraverso gli SMS e la radio, in modo da agevolare cambiamenti di rotte per evitare rallentamenti e/o congestioni in particolari tratte.

Si tratta, in sintesi, di un innovativo sistema di controllo del traffico e della viabilità basato su una capillare rete di circa 130 piccole postazioni tecnologicamente all'avanguardia, progettate e costruite interamente nel Veneto, in grado di inviare i dati rilevati ad un sistema centralizzato.

Le rilevazioni fornite riguardano anche altri parametri, come la temperatura della strada e dell'aria e i dati meteo, sempre nella prospettiva di comunicare lo stato di percorribilità del tratto stradale "di competenza" di ogni postazione. E' stato inoltre realizzato un apposito progetto relativo alla previsione della formazione di ghiaccio lungo alcuni punti critici della rete viaria in Provincia di Belluno al fine di monitorare la situazione del manto stradale e poter, quindi, sia intervenire tempestivamente con i mezzi spargisale, sia avvisare gli utenti della necessità di prestare particolare prudenza in alcune tratte attraverso il bollettino orario sullo stato della viabilità del Veneto trasmesso dall'emittente radiofonica..

Tutte queste informazioni, provenienti dalle postazioni distribuite sul territorio regionale, vengono poi convogliate in tempo reale in un unico archivio centrale, e rese pubblicamente fruibili nella sezione di "Viabilità in tempo reale" del sito internet di Veneto Strade, dove una mappa delle zone del Veneto indica l'ubicazione delle postazioni e lo stato della viabilità rilevato da ognuna di esse.

Ogni postazione è corredata di una mappa satellitare che l'utente può consultare direttamente sul sito senza alcun programma aggiuntivo, vedendo così l'esatta ubicazione delle stazioni che generano le informazioni.

Per coloro che lo desiderano è, quindi, possibile iscriversi ad un servizio gratuito di informazione tramite messaggi SMS e, scegliendo le postazioni in base alle strade e province di proprio interesse, ricevere le stesse informazioni in tempo reale direttamente sul proprio telefono cellulare, concorrendo ad evitare di essere coinvolti in fastidiosi intasamenti a seguito di congestioni di traffico.

La novità del progetto risiede nella sua scalabilità e nella modalità di rilevamento dei dati: nella progettazione di ogni postazione di rilevamento si è avuta particolare cura nel garantire caratteristiche di modularità costruttiva, di basso consumo energetico e di ecoprogettazione (le stazioni sono tutte autonome sia nell'alimentazione elettrica, che impiega pannelli solari, sia nella trasmissione dei dati, che avviene senza cavi), di trasmissione ottimale e sicura del flusso di dati (che sono crittografati). Perché, a differenza di altri tipi di installazioni analoghe, questo sistema garantisce una capillarità dell'informazione oltre che nello spazio (data la loro semplicità di installazione, si possono prevedere numerose postazioni, anche temporanee) anche nel tempo (l'invio di informazioni aggiornate può avere intervalli anche di pochi minuti), in modo da garantire all'utente un servizio realmente "vivo". Le centraline di SMIT permettono di percepire proprio quella fastidiosa intensificazione di traffico che provoca troppo spesso agli utenti ritardi e disagi sulle nostre strade. SMIT inoltre è un sistema completamente automatico che non richiede l'intervento di operatori umani per la gestione della comunicazione agli utenti.

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 Veneto Strade S.p.A. intende incrementare ulteriormente la sicurezza stradale e offrire ai propri utenti un servizio gratuito per aumentare la fruibilità delle Strade Regionali.

Di seguito si riportano caratteristiche tecniche e vantaggi del sistema attivato.

Le caratteristiche di SMIT

- Centraline per il rilevamento (sia dei dati di traffico che di dati ambientali) alimentate con energia solare.
- Elaborazione dei dati effettuati attraverso le reti neurali.
- Trasmissione dei dati al server centrale attraverso GPRS (e nel prossimo futuro UMTS) in tecnologia multipla in modo da superare alcune note limitazioni di copertura e di disponibilità di servizio.
- Presentazione di tali dati all'utente attraverso il sito web di Veneto Strade, aggiornato in tempo reale.
- Avviso in tempo reale, attraverso SMS, di condizioni di rallentamento/ congestione del traffico e di ritorno alla normalità.
- Avviso, attraverso un bollettino orario trasmesso via radio da Radio Padova 24/24 per 365 giorni l'anno, di condizioni di rallentamento/congestione del traffico e di ritorno alla normalità e, durante la stagione invernale, della previsione di formazione di ghiaccio in alcuni punti critici della rete viaria della Provincia di Belluno.

I vantaggi di SMIT

- Aumento della sicurezza in condizioni di rallentamento e congestione del traffico.
- Fruibilità in tempo reale dello stato del traffico da parte degli utenti
- Gratuita' del servizio per gli utenti.
- Immediatezza nel reperimento e nella gestione delle informazioni
- Raccolta e trasmissione dei dati in maniera ecocompatibile (pannelli solari).
- Ottimizzazione, per Veneto Strade, della gestione delle proprie strade conoscendo le variazioni giornaliere e stagionali del traffico anche in relazione ad eventi esterni quali ad esempio, eventuali cantieri.

3.21 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 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 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 LR 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 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.

**IL NUOVO PIANO TRIENNALE
2009-2011**

4. IL NUOVO PIANO TRIENNALE 2009-2011

4.1 Il quadro di riferimento delle esigenze

Come ampiamente illustrato, il nuovo Piano Triennale Regionale 2009-2011 si sovrappone ad un assetto pianificatorio che prevede, oltre ai precedenti Piani Triennali 2002-2004 e 2006-2008, anche:

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

Il Piano Triennale Regionale 2009-2011 costituisce pertanto una opportunità aggiuntiva di miglioramento del sistema della mobilità veneta che sta recuperando i cronici ritardi del sistema infrastrutturale regionale. Infatti le inerzie degli anni 80 e primi anni 90 hanno determinato un evidente squilibrio fra il continuo incremento del traffico e la capacità di assorbimento della rete e alla sostanziale coincidenza fra direttrici di transito dei flussi di scambio originati da e per il Veneto e dei flussi di attraversamento, con il reticolo viario percorso dalla mobilità intraregionale, ovvero alla mancanza di collegamenti interni fra nodi urbani.

Le conseguenze sono state evidenti su diversi versanti:

- sul piano economico, in quanto il vantaggio competitivo derivante al Veneto dalla particolare posizione geografica all'interno dello spazio europeo, ha rischiato di esser depauperato in mancanza di interventi;
- sul piano ambientale in quanto la difficoltà di spostamento, che confligge con l'aumento di domanda di mobilità, è causa di congestione e dispersione dei fattori inquinanti con erosione del territorio nei suoi caratteri fisici, paesaggistici, naturalistici, storici e culturali;
- sul piano della sicurezza della circolazione e della salute delle popolazioni, in diversa misura e ruolo coinvolte dal fenomeno del traffico.

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

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

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

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

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

Come visto nei paragrafi precedenti, il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), nella versione approvata nel 1992, descriveva già l'assetto territoriale e urbano della regione come una struttura "reticolare", in cui si distinguono: il sistema metropolitano centrale che comprende, in quella

interpretazione, Venezia, Treviso, Padova e Vicenza e i territori di influenza; il sistema veronese, che mantiene una sua specifica identità e configurazione e costituisce la cerniera nei confronti delle direttrici ovest e nord e l'area pedemontana, che si presenta a sua volta come sistema.

Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 05/07/2005, ed integrato con il Rapporto Ambientale sottoposto a VAS nel corso del 2007, conferma l'evoluzione del tradizionale policentrismo verso un assetto di relazioni di tipo reticolare, di interdipendenze tra pluralità di centri, generando un sistema multiplo di polarità extraurbane e catene di spostamenti complessi ed articolati. La costante della strategia, sia in riferimento ai rapporti esterni che nella organizzazione interna, rimane quella di colmare il gap infrastrutturale nelle relazioni nell'ambito del nord est italiano verso l'Europa, e parallelamente di mettere in rete il sistema di mobilità intraregionale, di persone e merci. La relazione tra mobilità ed insediamenti conferma che la dorsale disposta da Est ad Ovest tra la concentrazione di tipo metropolitano Venezia-Padova-Treviso da un lato e Vicenza-Verona dall'altro, presenta i maggiori ispessimenti. Attorno a questo sistema si è innescato il processo diffusivo extraurbano che si è espanso sino ad interessare la bassa pianura fluviale, meno servita di infrastrutture e quindi dotata di più ampi spazi utilizzabili. Queste porzioni di pianura, come le aree pre-alpine ed alpine, che rappresentano le aree deboli della regione, pongono una specifica domanda di mobilità e accessibilità.

Rilevanti sono le valutazioni espresse nel Rapporto Ambientale che accompagna il PRT sugli effetti del piano ed in particolare, alla luce delle nuove sensibilità che si stanno consolidando, l'enfaticizzazione della necessità di chiarire le relazioni tra il sistema infrastrutturale e territorio, inteso come spazio fisico, sociale, economico e culturale. Qualsiasi trasformazione apportata alla rete infrastrutturale genera ripercussioni all'interno del territorio, così come ogni alterazione del tessuto territoriale implica la ridefinizione di nuovi equilibri tra domanda e offerta

di traffico. Centrale appare quindi il problema di capire come un'opera infrastrutturale si inserisce nel suo contesto, non tanto, o non solo, considerandone gli impatti, ma la capacità di dare forma allo spazio guidandone e condizionandone l'aspetto secondo direzioni volute. Un'opera viaria infatti può assumere funzioni altre rispetto al mero aspetto trasportistico, può diventare elemento di arginatura e separazione tra contesto urbano e non urbano, o può costituirsi come scheletro su cui poggiare un nuovo tessuto insediativo ben delineato, può creare zone di eccellenza definendo le destinazioni d'uso sulla base dei livelli di accessibilità e riorganizzando l'edificato. L'infrastruttura può essere funzionale tanto alla mobilità quanto alla valorizzazione ambientale e paesaggistica se guidata da ottiche sistemiche, capaci cioè di articolare i vari elementi che compongono l'opera e le realtà e potenzialità dei diversi organismi territoriali e locali integrando esigenze puramente tecniche con soluzioni complesse.

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

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

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

Scopo ultimo da perseguire per l'intero territorio veneto rimane il miglioramento della sicurezza della circolazione garantendo altresì una maggiore fluidità dello stesso.

Una regolamentazione degli incroci non rispondente alle mutate esigenze del traffico può determinare elevati tassi di incidentalità, in particolare nelle aree urbane tenuto conto che la pericolosità cresce con l'aumento dei punti di conflitto o di interferenza tra i veicoli e tra questi e gli utenti deboli.

E' poi evidente che il numero degli incidenti tende ad aumentare conseguentemente all'aumento del volume della circolazione in termini di veicoli. Prioritario è pertanto investire in interventi che migliorino la sicurezza delle intersezioni e riducano il numero dei punti di conflitto, ed in interventi che riconducano ad una separazione dei flussi di traffico, di diverso tipo e percorrenza, riducendone il carico lungo le arterie, favorendo flussi più deboli specie, in ambiti più densamente urbanizzati.

Inoltre, in termini di specificità, in coerenza con le indicazioni dei piani di settore, il sistema metropolitano centrale, che comprende le Province di Venezia, Treviso, Padova e Vicenza, necessita in modo diffuso di interventi coordinati con il sistema della mobilità primaria, che favoriscano l'accessibilità ai corridoi europei da un lato ed alla rete stradale nazionale, attraverso interventi di nuove connessioni ovvero varianti a tragitti ormai compromessi dalla diffusione insediativa, accompagnati da interventi integrativi di miglioramento dello scambio modale verso l'integrazione gomma-ferro, mediante soppressione di passaggi a livello, mediante realizzazione di raccordi di interscambio, sulla logica già avviata per il sistema SFMR.

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

L'area attorno a Rovigo partecipa di pianificazioni già avviate, finalizzate ad analoghi obiettivi di agevolazione dell'interconnessione tra poli urbani e loro

bacini, di bypass dei centri abitati, di integrazione con la rete urbana dei centri maggiori, di collegamento con la maglia regionale primaria.

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

La messa in sicurezza della rete del bellunese invece, come le nuove realizzazioni finalizzate al consolidamento dello sviluppo economico locale, si manifestano con la specificità orografica del territorio e le sue vocazioni evolute da una connotazione propria del settore primario ad una fisionomia più orientata all'esercizio di attività industriali e turistiche. La rete stradale, estremamente vulnerabile in caso di eventi meteorologici, sconta le proprie carenze dimensionali e funzionali a causa della complessa morfologia montana in cui è inserita.

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

4.2 Gli aspetti progettuali nel contesto dell'urbanizzazione diffusa

E' particolarmente problematica la progettazione di opere che impattano, nello specifico, in un territorio come quello veneto fortemente urbanizzato e con pochi corridoi disponibili per la realizzazione di nuove infrastrutture e in cui la sottrazione di terreno agricolo costituisce un pesante tributo da pagare.

Tuttavia si tratta di infrastrutture indispensabili per non estendere ad aree vaste il fenomeno di congestione, già presente nelle aree attorno ai centri principali, con le

gravi conseguenze sia per l'economia regionale sia per la qualità della vita nella regione.

Il problema va affrontato anche con una migliore qualità della progettazione. La realizzazione di una nuova infrastruttura viaria, infatti, costituisce un indubbio impatto nel territorio, ma può anche essere, se adeguatamente progettata, un momento di riqualificazione ambientale del territorio stesso.

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

E' garantito, quindi, un salto culturale che consenta di progettare e vedere l'infrastruttura non come ferita del territorio, ma come opera che valorizza il territorio stesso. Sulla qualità delle progettazioni punta il Piano Triennale Regionale 2009-2011, per fare delle stesse elementi che si integrano e valorizzano il paesaggio, segni che abbiano un senso non solo di una funzione, ma che dialoghino con l'ambiente, con la storia, con la cultura del territorio.

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

Come precedentemente esposto, infatti, una rete stradale efficiente, oltre ad assicurare la mobilità e lo scambio, è tra le "dotazioni fondamentali" che determinano la crescita economica e l'incremento interno lordo di un territorio.

Le risorse finanziarie impegnate sulla rete stradale sia per la realizzazione di nuove opere, che per la manutenzione di strade esistenti, generano "valore aggiunto" nello sviluppo delle attività commerciali, industriali e nel turismo.

4.3 La definizione della metodologia di analisi delle priorità

La metodologia utilizzata per l'individuazione e selezione delle priorità fra i vari interventi infrastrutturali attivabili sono i medesimi utilizzati per l'elaborazione del Piano Triennale Regionale 2006-2008, 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.

Il Piano 2009-2011, nell'ambito della linea di azione denominata "Interventi infrastrutturali", si caratterizza, 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 complementarità alla rete regionale.
3. COSTO DELL'INTERVENTO
Le risorse disponibili comportano una selezione degli interventi, evitando la dispersione in una quantità di opere di modesto valore, ovvero l'assorbimento di ingenti risorse per interventi che potrebbero entrare in una diversa pianificazione.
4. INCIDENTISTICA
Il dato incidentistico è tra gli elementi caratterizzanti l'esigenza di miglioramento, che costituisce un parametro valutabile anche sulla efficacia degli interventi, con l'obiettivo di riduzione degli eventi con conseguenze più gravi.
5. VOLUMI DI TRAFFICO
I volumi di traffico definiscono il carico cui sono soggette le infrastrutture e dettano un importante criterio di priorità di interventi sulle strade più trafficate.
6. IMPATTO SULL'AMBIENTE (RUMORE, ECC...)
Il contenimento degli impatti sull'ambiente esterno è un ulteriore elemento di priorità ove ne esista una misurazione, che consenta sia di dimensionarne la gravità e tollerabilità in riferimento a limiti imposti, sia le caratteristiche degli interventi di contenimento.
7. COERENZA CON IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI
La coerenza con le strategie generali costituisce un elemento certo di priorità, che garantisce la congruità degli interventi, evitando la dispersione di risorse.
8. DIRETTRICI PRINCIPALI
Oltre al criterio di "appartenenza" amministrativa di rilievo rimane la valutazione della priorità di interventi che supportano le direttrici principali, anche riferite alle reti di scala maggiore (Statali ed Autostrade), migliorandone l'accessibilità e la sicurezza.
9. DIRETTRICI DEBOLI
Alcune direttrici, deboli come domanda, necessitano comunque di ammodernamenti finalizzati alla sicurezza ed al mantenimento del patrimonio, questo criterio riequilibra questa aspetto, non sempre gestibile nell'ambito delle manutenzioni straordinarie.
10. EFFICACIA DELL'INTERVENTO SULL' INFRASTRUTTURA
Una valutazione dell'efficacia degli interventi consente di graduarne la priorità in favore di quelli produttivi di maggiori benefici in riferimento ai relativi costi.

Tab. b) CRITERI ESTERNI ALL' INFRASTRUTTURA
1. PERCENTUALE DI COFINANZIAMENTI PUBBLICI
L'incidenza del finanziamento pubblico costituisce un elemento di valutazione delle precedenza a favore degli interventi meno gravosi
2. PERCENTUALE DI COFINANZIAMENTI PRIVATI
L'incidenza del finanziamento privato costituisce un elemento di valutazione delle precedenza a favore degli interventi più attrattivi di risorse private
3. PERCENTUALE DI RECUPERO DA TARIFFE DIVERSE
L'incidenza di risorse derivabili nel tempo da sistemi tariffari sia gravanti direttamente sugli utilizzatori delle infrastrutture, sia gravanti indirettamente, tramite tariffe applicate ad altre infrastrutture di mobilità od altre utilizzabili a pagamento dai fruitori, costituisce un elemento di valutazione delle precedenza a favore degli interventi più attrattivi, di una tale tipologia di risorse.
4. CONGRUENZA E COMPLEMENTARIETA' CON ALTRI INTERVENTI GIA' AVVIATI
La congruenza esterna con altri interventi già avviati anche da soggetti diversi ed in diversi settori, costituisce un elemento di priorità.
5. CONGRUENZA E COMPLEMENTARIETA' CON ALTRI INTERVENTI DA AVVIARE
Analogamente la congruenza esterna con altri interventi da avviare anche da soggetti diversi ed in diversi settori, costituisce elemento di priorità, salvo la verifica della effettiva attivabilità degli stessi.
6. TERRITORI AD ALTA DOMANDA
Precedenza hanno gli interventi ricadenti in ambiti territoriali ad alta domanda di infrastrutturazione, in generale sedimentata nel tempo.
7. TERRITORI A DEBOLE DOMANDA DA SOSTENERE
Diversamente gli interventi ricadenti in ambiti territoriali a debole domanda di infrastrutturazione, possono incidere sulla riqualificazione di zone depresse e quindi assumere un valore prioritario strategico.
8. DISPONIBILITA' PROGETTI
La disponibilità di progetti costituisce un oggettivo elemento di priorità essendo in generale sintomo di una attesa sedimentata ed una disponibilità di approfondimento già sviluppato.
9. EFFICACIA DELL'INTERVENTO SULL'AMBITO TERRITORIALE
Oltre che per l'efficacia intrinseca sulla infrastruttura, gli interventi possono essere graduati nelle relative priorità in relazione agli effetti su un ambito territoriale, in quanto produttivi di miglioramento dell'utilizzo del territorio.

4.4 Le risorse disponibili

La L.R. n. 2/2007 (Finanziaria 2007) ha specificatamente stanziato un finanziamento di complessivi Euro 130 milioni, da erogare in dieci anni, per consentire l'approvazione del nuovo Piano Triennale.

La Legge regionale n. 1/2008 ha stanziato ulteriori 200 milioni di Euro, da erogare in dieci anni.

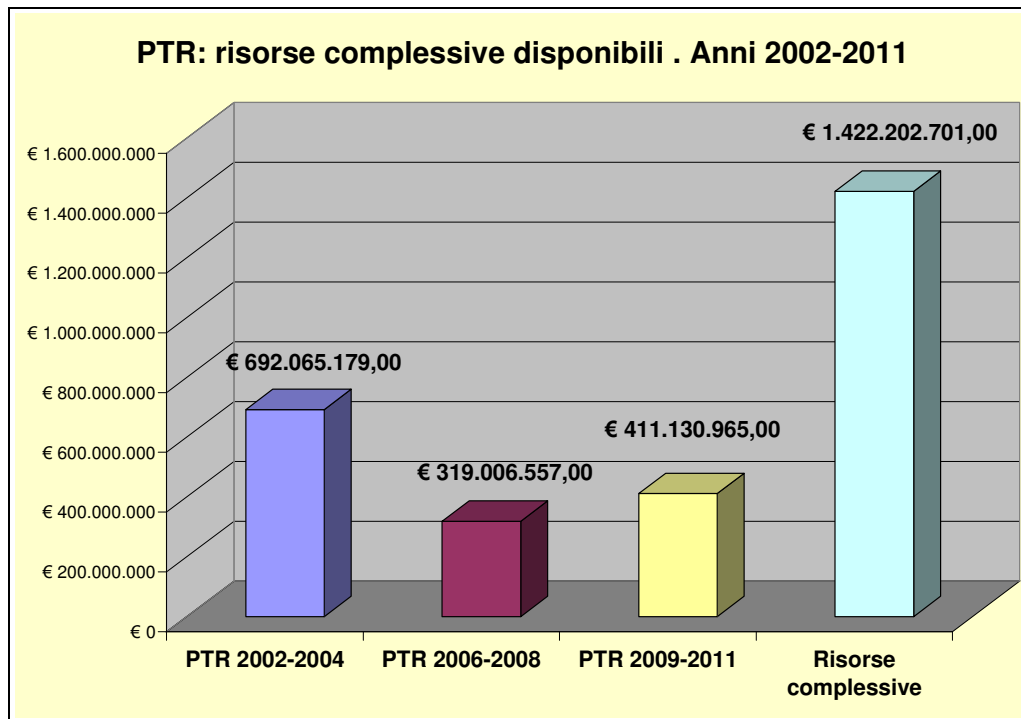
Di questo ulteriore stanziamento di 200 milioni una quota, pari a 100 milioni di Euro, è riservata ad interventi sulla viabilità provinciale da definirsi d'intesa con le Province. La rimanente quota di 100 milioni di Euro è riservata ad interventi sulla viabilità regionale nonché come quota di contributo pubblico per interventi di Finanza di Progetto con particolare riferimento al completamento della nuova SR 10.

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

- **230 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. Tale importo include la quota di contributo pubblico per il completamento della nuova SR 10 che interessa le Province di Padova e Verona;
- **100 milioni** di Euro per la realizzazione di interventi viari sulla rete provinciale.

L'importo complessivo delle **risorse disponibili per il Piano 2009-2011 risulta così pari a € 411.130.965,00** di cui € 81.130.965,00 derivanti da varie forme di cofinanziamento e € 330.000.000,00 riconducibili ai sopracitati provvedimenti regionali, con una quota di cofinanziamento del Piano vicina al 19,73 %.

Il complessivo della dotazione finanziaria del presente Piano ammonta quindi a € **411.130.965,00**, che, se sommato ai precedenti, porta ad un investimento complessivo di nuove opere infrastrutturali di interesse regionale di oltre **1.422 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 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 Veneto ha cercato di ovviare a tale processo di contenimento della spesa pubblica 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 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 la prossima apertura del Passante di Mestre e l'imminente scadenza della concessione dell'autostrada Venezia Padova, la Regione Veneto ha fortemente intrapreso la via del "Federalismo autostradale" affinché gli introiti dei pedaggi riscossi sulla reti siano reinvestiti nel territorio.

Con tali finalità è nata la società Concessioni Autostradali Venete S.p.A., con sede in Venezia, partecipata al 50% dalla Regione Veneto e per il restante 50% dall'Anas S.p.A..

Ai sensi dello statuto sociale è previsto che "Gli utili netti, emergenti dal bilancio approvato, saranno utilizzati secondo quanto deliberato dall'Assemblea e comunque per il finanziamento di interventi infrastrutturali nel territorio della Regione Veneto, fermo restando la riserva di legge."

Ciò garantirà a breve nuove risorse finanziarie che andranno a sommarsi a quelle già garantite con i consueti Piani Triennali Regionali al fine di poter dare risposte ancora più esaustive alle molteplici esigenze di mobilità della nostra regione.

4.5 Gli indirizzi per il soddisfacimento del fabbisogno

Se, da un lato, le esigenze di nuove opere infrastrutturali viarie strategiche di primaria importanza rivestono assoluto carattere di urgenza, considerato che il Veneto è naturale corridoio da e per l'Europa, dall'altro i nuovi interventi di interesse regionale hanno straordinaria importanza in quanto ricadono su un territorio che vede un tessuto produttivo ed economico di grande valenza, che non può scontare, nella mancanza di infrastrutture, parte del valore aggiunto prodotto. Come precedentemente esposto, infatti, una rete stradale efficiente, oltre ad assicurare la mobilità e lo scambio, è tra le "dotazioni fondamentali" che determinano la crescita economica e l'incremento interno lordo di un territorio.

Le risorse finanziarie impegnate sulla rete stradale sia per la realizzazione di nuove opere, che per la manutenzione di strade esistenti, generano “valore aggiunto” nello sviluppo delle attività commerciali, industriali e nel turismo.

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

- interventi infrastrutturali di adeguamento dell'esistente e nuove realizzazioni;
- manutenzione straordinaria, somme urgenze, interventi di mitigazione ambientale;
- studi, progettazioni, monitoraggi, servizi di infomobilità.

Per le motivazioni sopra esposte nel nuovo Piano Triennale 2009-2011 **ben il 93,03%** (89,68% nel PTR 2006-08) della dotazione finanziaria regionale complessiva (**ovvero € 307.000.000,00 sui 330 milioni complessivamente disponibili**) viene destinato a nuovi interventi infrastrutturali. A questi si sommano, come detto, € 81.130.965,00 di cofinanziamento.

Il **6,82 %** (9,67% nel precedente PTR 2006-2008), quindi **€ 22.500.000,00**, 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.

Ed appare innegabile, proprio al fine di consentire sia l'opportuno adeguamento della rete infrastrutturale esistente, sia la possibilità di intervenire prontamente su emergenti situazioni di pericolo per la circolazione, garantire anche all'interno del Piano Triennale 2009-2011 uno specifico stanziamento, anche nell'ottica di poter

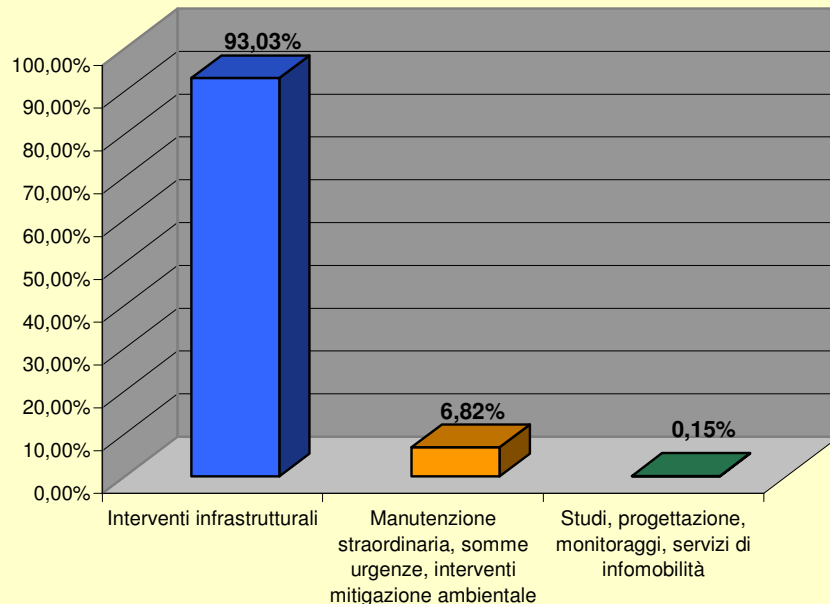
adeguare le infrastrutture alle esigenze di percorribilità in massima sicurezza in relazione ai flussi di traffico.

Nel presente Piano viene ulteriormente ridotta la dotazione prevista (già passata dal Piano 2002-2004 a quello 2006-2008 dallo 1,2% allo 0,65%) per **studi, progettazioni, monitoraggi, e servizi di infomobilità** la quale risulta pari a € 500.000,00 (pari allo **0,15 %**).

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: Ripartizione fondi regionali</i>		
Linee di azione	percentuale	Importo
○ Interventi infrastrutturali	93,03 %	€ 307.000.000,00
○ Manutenzione straordinaria, somme urgenze, interventi mitigazione ambientale	6,82 %	€ 22.500.000,00
○ Studi, progettazioni, monitoraggi, servizi di infomobilità	0,15 %	€ 500.000,00
TOTALE	100%	€ 330.000.000,00

Piano Triennale Regionale 2009-2011
Ripartizione stanziamenti regionali per linee di azione.

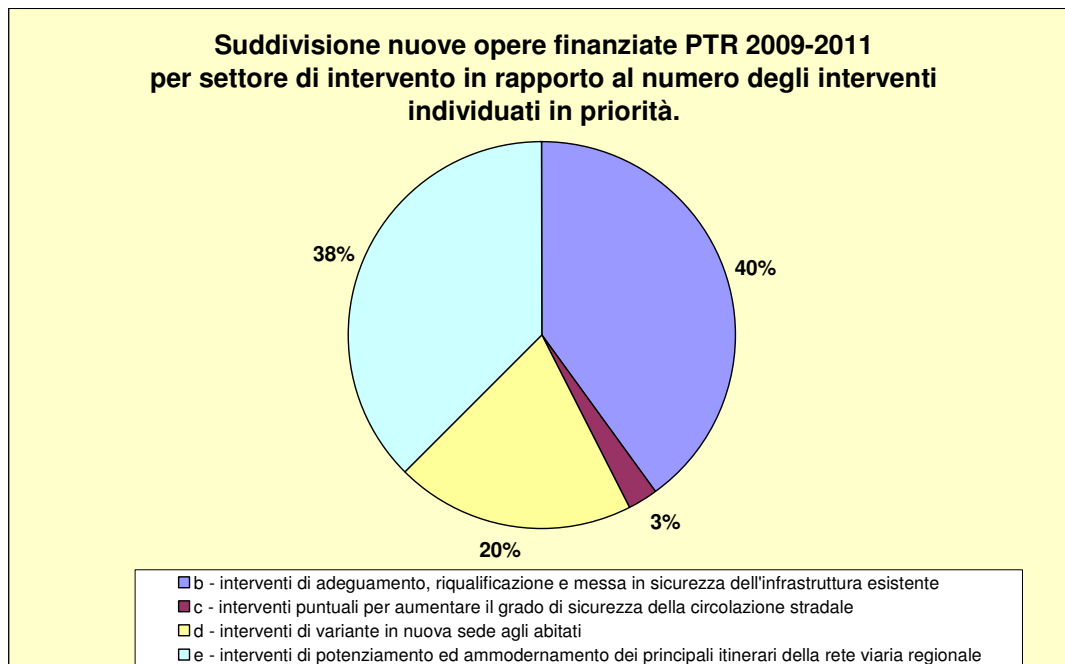


Gli interventi infrastrutturali, cui è destinata la maggior parte delle risorse, sono riconducibili, seguendo la stessa classificazione contenuta nei precedenti Piani Triennali Regionali, ai seguenti settori di intervento:

- 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).



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

Infatti per tale categoria di spesa la Regione Veneto ha più opportunamente isolato tale peculiare voce di spesa prevedendo, come già evidenziato, un adeguato apposito stanziamento ad hoc alla specifica voce “Manutenzione straordinaria, somme urgenze, interventi mitigazione ambientale” per complessivi **22,5 milioni** di Euro.

4.6 Il riparto delle risorse per Provincia

Le risorse disponibili non sono tali da coprire interamente i costi delle esigenze manifestate nel concerto di valutazioni tra i diversi soggetti pubblici coinvolti. Necessariamente quindi si impone l’individuazione di criteri di attribuzione delle

risorse disponibili, per aree territoriali coincidenti con le sette province della regione.

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

Come già avvenuto per la predisposizione del Piano Triennale Regionale 2006-2008, è stata pertanto utilizzata una serie di indicatori tradizionali utili all'identificazione delle dinamiche territoriali, che in particolare individuano l'assetto dell'economia delle diverse aree e la sua relazione con l'economia del trasporto, nonché di indicatori utili all'identificazione delle dimensioni delle infrastrutture, della domanda di mobilità e del grado di sicurezza della rete stradale.

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

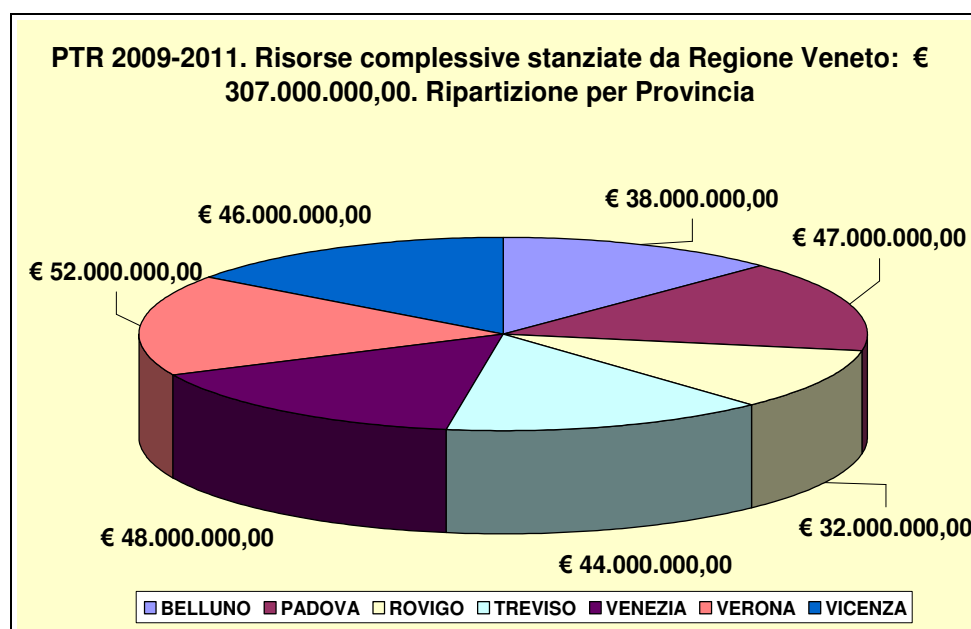
Ad ogni diverso fattore individuato è stato assegnato un valore che consentendo una ponderazione omogenea di ciascuno ha portato a definire una correlazione tra indicatori e percentuali di ripartizione delle risorse finanziarie per ciascuna Provincia.

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

Per la ripartizione delle risorse relative alle strade provinciali, il criterio utilizzato ha valorizzato l'estesa complessiva delle cosiddette provinciali storiche con uno specifico parametro che valuta il livello di facilità di mobilità.

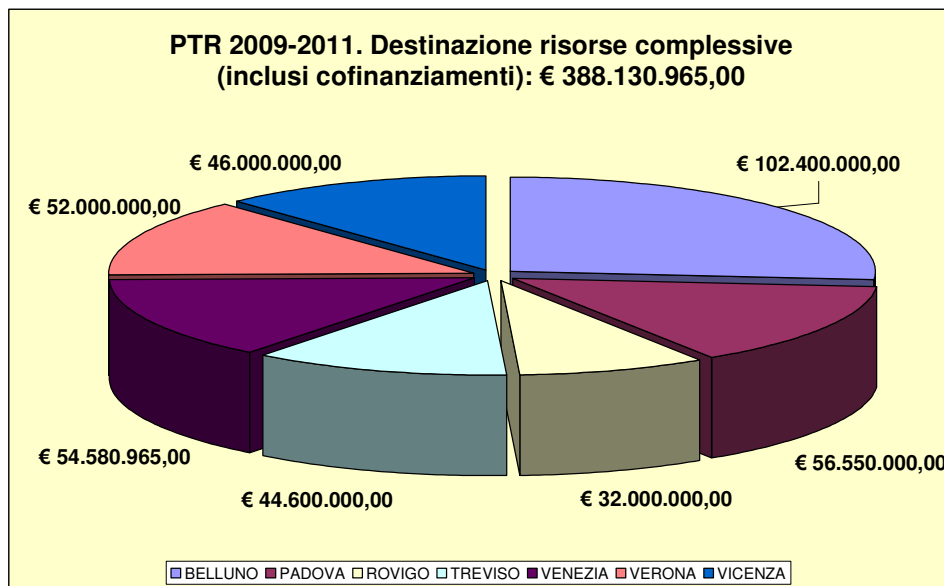
La ripartizione delle risorse per provincia è riportata nella tabella e nel grafico successivi.

Riparto dei fondi regionali PTR 2009-2011		
PROVINCE	percentuale	Fondi regionali
BELLUNO	12,38%	€ 38.000.000,00
PADOVA	15,31%	€ 47.000.000,00
ROVIGO	10,42%	€ 32.000.000,00
TREVISO	14,33%	€ 44.000.000,00
VENEZIA	15,64%	€ 48.000.000,00
VERONA	16,94%	€ 52.000.000,00
VICENZA	14,98%	€ 46.000.000,00
TOTALE	100%	€ 307.000.000,00



L'accordo tra Regione ed Enti territoriali ha portato ad individuare una serie di interventi prioritari che beneficiano, oltre che delle risorse regionali, anche di una quota di finanziamento da parte di altri soggetti pubblici (Province, Comuni). L'ammontare complessivo è di € 388.130.965,00 derivante dalla somma della quota attribuita a ciascuna provincia, come evidenziato nella tabella e nel grafico seguenti.

Destinazione risorse complessive PTR 2009-2011 (inclusi cofinanziamenti)		
PROVINCE	percentuale	Risorse disponibili
BELLUNO	26,38 %	€ 102.400.000,00
PADOVA	14,57 %	€ 56.550.000,00
ROVIGO	8,24 %	€ 32.000.000,00
TREVISO	11,49 %	€ 44.600.000,00
VENEZIA	14,06 %	€ 54.580.965,00
VERONA	13,40 %	€ 52.000.000,00
VICENZA	11,85 %	€ 46.000.000,00
TOTALE	100%	€ 388.130.965,00



Gli interventi previsti per l'adeguamento della rete viaria regionale sono riportati in appendice alla relazione. Nelle schede, oltre agli interventi in priorità, sono elencate altre opere non finanziate ma previste in "area di inseribilità" ed infine ulteriori interventi già concordati e finanziati con diverse fonti finanziarie.

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

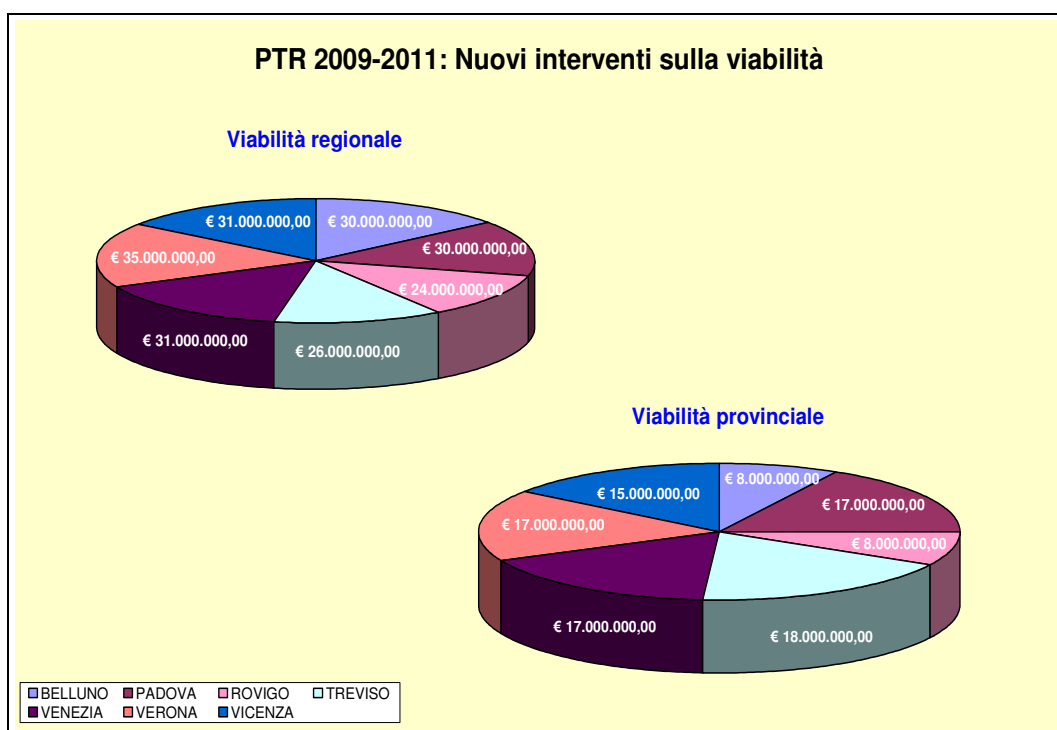
- numero progressivo per provincia;
- numero identificativo di ciascuno;
- denominazione dell'intervento;
- settore di intervento;
- importo presunto;
- livello di progettazione (E = Esecutivo, D = Definitivo, P = Preliminare, F = fattibilità, N = Nulla);
- quota di fondi regionali attribuiti ai sensi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

<i>Nuovi interventi sulla viabilità regionale - Riparto risorse</i>	
Province	Fondi regionali
BELLUNO	€ 30.000.000,00
PADOVA	€ 30.000.000,00
ROVIGO	€ 24.000.000,00
TREVISO	€ 26.000.000,00
VENEZIA	€ 31.000.000,00
VERONA	€ 35.000.000,00
VICENZA	€ 31.000.000,00
Totale	€ 207.000.000,00

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.

E' altresì presente un terzo elenco denominato **“Nuovi interventi sulla Viabilità Provinciale”** che raggruppa per ciascuna Provincia gli interventi da realizzarsi a cura di Veneto Strade S.p.A. nell'ambito dei 100 milioni di Euro destinati alla rete provinciale dalla Legge Finanziaria regionale 2008.



Infine viene riportato un elenco identificato come **“Altri interventi finanziati”**, che individua ulteriori interventi, suddivisi per Provincia, aventi fonti di finanziamento comunque non riconducibili alla legislazione regionale.

4.7 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 e 2006-2008 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 nel presente Piano Triennale 2009-2011 potranno essere utilizzate a copertura di eventuali maggiori necessità per la realizzazione di interventi previsti nei Piani Triennali 2002-2004 e 2006-2008.

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

PRIORITA'

PTR 2009-2011 INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI BELLUNO

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
401	Passante Col Cavalier SP 1 in comune di Belluno	e	E	P	€ 63.000.000,00	€ 13.000.000,00	€ 50.000.000,00	fondi Stato
402	Adeguamento geometrico e messa in sicurezza SP 251 dal km 106+000 al km 118+000 - 1° lotto 2° stralcio in comune di Longarone	b	P	P	€ 5.000.000,00	€ 5.000.000,00		
403	SR 50 - Costruzione galleria naturale ed adeguamento p.v. tra km 53+750 e km 54+120 in comune di Lamon	e	F	F	€ 9.000.000,00	€ 2.700.000,00	€ 6.300.000,00	cofinanziato Provincia di Trento
404	SP 635 - Adeguamento viabilità Ponte T. Padalca in comune di Trichiana	b	P	P	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00		
405	SP 347 - Adeguamento geometrico e messa in sicurezza tratto Chiesa-Gavaz in comune di Zoldo Alto - 1° Lotto	b	F	F	€ 1.300.000,00	€ 1.300.000,00		
406	SR 204 - Adeguamento geometrico e funzionale tracciato dal km 0+000 al km 3+320 in comune di Belluno - 1° Lotto	b	N	N	€ 900.000,00	€ 900.000,00		
407	SR 48 - Sistemazione di irregolarità del piano viabile fra i comuni di Auronzo di Cadore e Cortina d'Ampezzo	c	N	N	€ 1.500.000,00	€ 1.500.000,00		
408	SP 422 - Adeguamento ed ammodernamento della sede viabile tra il km 5+000 e il km 17+000 comuni di Puos d'Alpago e Tambre d'Alpago - 1° Lotto	b	N	N	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00		
409	SP 465 - Intervento di miglioramento viabilità tra il km 2+700 e il km 6+000 nei comuni di S.Stefano di Cadore e Vigo di Cadore - 1° Stralcio	b	F	F	€ 600.000,00	€ 600.000,00		
410	SR 348 - Adeguamento ed ammodernamento della sede viabile tra le progressive km 44+000 e km 51+500 comuni di Feltre e Quero - 1° Lotto	b	F	F	€ 2.000.000,00	€ 2.000.000,00		
411	SP 347 - Adeguamento e messa in sicurezza lungo la direttrice Agordo-Fiera di Primiero - nei comuni di Gosaldo e Voltgo	b	F	F	€ 2.000.000,00	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00	cofinanziato Provincia di Trento
	TOTALI				€ 87.300.000,00	€ 30.000.000,00	€ 57.300.000,00	

PTR 2009-2011 ALTRI INTERVENTI FINANZIATI PROVINCIA DI BELLUNO						
N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
412	Opere di presidio idrogeologico per l'apertura al traffico della SP 645 "della Forcella di Lavardet" in comune di S. Stefano di Cadore	b	E	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00	fondi Stato
413	Adeguamento e messa in sicurezza dell'intersezione fra la SP 347 e SS 51 comuni di Cibiana e Valle di Cadore	b	N	€ 3.400.000,00	€ 3.400.000,00	fondi Stato
	TOTALI			€ 4.400.000,00	€ 4.400.000,00	

PTR 2009-2011 INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI PADOVA

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
414	Nuova tratta SR 10 tratta da Palugana a confine provinciale	d	P	N	€ 140.000.000,00	€ 17.600.000,00		
415	Complanare di Monselice - 1° lotto 1° stralcio - tra il casello Autostradale di Monselice e l'innesto con la SR 104	e	P	N	€ 9.500.000,00	€ 2.000.000,00	€ 3.000.000,00	Cofinanziato 500mila euro Provincia di Padova; 1,5 milioni Comune di Monselice; ulteriori risorse previste al n. 212 PTR 06/08
416	Collegamento tra tangenziale sud di Padova - casello PD sud e SS 16 Adriatica in comune di Albignasego	e	N	N	€ 10.000.000,00	€ 7.000.000,00	€ 3.000.000,00	cofinanziato Comune di Albignasego
417	Collegamento SR 10 SP91	e	N	N	€ 1.500.000,00	€ 1.500.000,00		
418	Realizzazione viabilità alternativa alla SR 245 in comune di Trebaseleghe	e	F	N	€ 1.900.000,00	€ 1.900.000,00		
	TOTALI				€ 162.900.000,00	€ 30.000.000,00	€ 6.000.000,00	

PTR 2009-2011 INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI ROVIGO

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
419	Collegamento ospedale di Trecenta - Ficarolo 2° stralcio	e	P	P	€ 8.000.000,00	€ 8.000.000,00		
420	Collegamento SP 60 con SR 6 in comune di Occhibello	e	F	N	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00		
421	Collegamento SR 443 - SR 104 tratto S.Martino di Venezia / Gavello 1° stralcio	e	F	N	€ 5.000.000,00	€ 5.000.000,00		
422	Adeguamento funzionale SP 9	b	F	N	€ 8.000.000,00	€ 8.000.000,00		
	TOTALI				€ 24.000.000,00	€ 24.000.000,00		

PTR 2009-2011 INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI TREVISO

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
423	Tangenziale di Treviso IV lotto SR 53 - SR 348 e viadotto Silea in corrispondenza A 27	e	P	N	€ 46.230.000,00	€ 26.250.000,00*		Ulteriori risorse previste al n. 225 PTR 2006/08. * di cui 3 milioni da MS
424	Messa in sicurezza dell'intersezione della SP 21 "di Altivole" e la SP 667 "di Caerano" mediante la realizzazione di una rotatoria	b	P	N	€ 715.000,00	€ 715.000,00		
425	Variante alla SP 19 in comune di Veduggio	d	P	N	€ 10.000.000,00	€ 1.125.000,00		
426	Variante alla SR 53 Postumia comune di Oderzo	d	P	N	€ 310.000,00	€ 310.000,00		Finanziamento relativo alla sola progettazione
427	SR 248 sistemazione incroci con realizzazione rotatorie in comune di S.Zenone degli Ezzelini	b	N	N	€ 1.200.000,00	€ 600.000,00	€ 600.000,00	altre fonti
	TOTALI				€ 58.455.000,00	€ 29.000.000,00	€ 600.000,00	

PTR 2009-2011 INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI VENEZIA

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
428	Variante SP 58 e SP 54 tra Ceggia e Cessalto	d	P	N	€ 10.080.965,00	€ 3.500.000,00	€ 6.580.965,00	Stato € 1.000.000,00; Anas € 720.000,00; Prov. Treviso € 1.486.280,00; Prov. Venezia € 2.600.000,00; Comune Ceggia € 774.685.
429	Soluzione dei nodi viari lungo la SR 515 Noalese in comune di S.M. di Sala	b	P	N	€ 3.198.630,00	€ 1.000.000,00		Ulteriori risorse previste al n. 227 PTR 2006/08 e ai n. 98 e 123 PTR 2002/04
430	SR 14 Adeguamento nuova viabilità via Vallenari a Mestre	e	P	N	€ 10.500.000,00	€ 10.500.000,00		
431	Raccordo nord Jesolo - Treviso mare 2° stralcio	e	F	N	€ 9.700.000,00	€ 9.700.000,00		
432	SR 11 Adeguamenti nei comuni di Mira e Venezia	b	D	N	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00		
433	SR 74 "S. Michele al Tagliamento Bibione" - Adeguamenti viabilità di accesso al Polo turistico di Bibione	b	D	N	€ 2.500.000,00	€ 2.500.000,00		
434	Adeguamento connessione tra SP 38 e 1° lotto 1° stralcio Var alla SR 515 in comune di Noale	b	F	N	€ 800.000,00	€ 800.000,00		
	TOTALI				€ 39.779.595,00	€ 31.000.000,00	€ 6.580.965,00	

PTR 2009-2011 INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI VERONA

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE ATTUALE	LIVELLO PROGETTUALE PRESA IN CARICO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
435	Variante alla SR 62 "della Cisa" (Grezzanella) - 2 stralcio - da via Sant'Eurosia a Sud di Villafranca	d	P	P	€ 14.000.000,00	€ 14.000.000,00		Per tale opera il finanziamento è garantito nell'ambito del corridoio plurimodale TiBre (Tirreno-Brennero). Pertanto lo stanziamento previsto di 14 milioni concorrerà, non appena l'importo stesso sarà reso disponibile da TiBre, per 12,2 milioni alla realizzazione della Nuova SR 10 da Legnago a confine provinciale (in regime di Finanza di Progetto) e per i restanti 1,8 milioni ad altro intervento nell'ambito della Provincia di Verona
436	Completamento tangenziale di Peschiera: 1° stralcio da Rovizza a Casello di Peschiera	e	E	P	€ 25.500.000,00	€ 1.450.000,00		Ulteriori risorse previste al n. 241 PTR 2006/08 e al n. 17 PTR 2002/04 e altro
437	Variante alla SR 10 esterna agli abitati di Cerea - Sanguinetto	d	D	N	€ 27.400.000,00	€ 8.000.000,00		Ulteriori risorse previste al n. 242 PTR 2006/08 e al n. 126 PTR 2002/04
438	Variante SP 6 "dei Lessini" - 1° stralcio	b	F	F	€ 6.500.000,00	€ 6.500.000,00		
439	Completamento ammodernamento collegamento tra la SP 10 Val d'Illasi e la SR 11	e	D	N	€ 5.050.000,00	€ 5.050.000,00		
	TOTALI				€ 78.450.000,00	€ 35.000.000,00		

PTR 2009-2011 INTERVENTI PRIORITA' PROVINCIA DI VICENZA

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
440	SP 46 (Ex SS 46) "del Pasubio": variante tra Vicenza e Malo - Ulteriore finanziamento	d	E	€ 23.800.000,00	€ 23.800.000,00		
441	SP 247 "Riviera berica": lavori di costruzione del nuovo ponte in loc. Debba-Longare e adeguamento incrocio Longare - Ulteriore finanziamento	d	E	€ 400.000,00	€ 400.000,00		
442	SP (Ex SS 349) "Del Costo": completamento variante di Thiene 2° stralcio	d	E	€ 6.000.000,00	€ 6.000.000,00		
443	Lavori di sistemazione delle intersezioni con realizzazione di rotatorie e collegamenti alla SR 11 in Comune di Altavilla	b	E	€ 800.000,00	€ 800.000,00		
	TOTALI			€ 31.000.000,00	€ 31.000.000,00		



REGIONE DEL VENETO

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

AREA INSERIBILITA'

PTR 2009-2011 INTERVENTI AREA INSERIBILITA' PROVINCIA DI BELLUNO						
N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
444	Adeguamento e messa in sicurezza del collegamento SR 355 e la Val Visdende	b	N	€ 2.000.000,00		
445	Adeguamento geometrico e messa in sicurezza SP 346 dal km 27+500 al km 28+700 (Comune di Vallada Agordina)	b	P	€ 1.350.000,00		
446	Adeguamento geometrico e messa in sicurezza SP 251 dal Km 106+000 al km 118+000 III° lotto (Comune di Longarone)	b	P	€ 40.000.000,00		
447	Adeguamento geometrico e messa in sicurezza SR 48 dal km 78+650 al km 82+150 (Comune di Livinallongo del Col di Lana)	b	P	€ 1.500.000,00		
448	Adeguamento geometrico e messa in sicurezza SP 347 dal km 11+780 al km 28+600 (Comuni di Gosaldo e Voltiago Agordino)	b	F	€ 3.500.000,00		
449	Variante del centro abitato di Falcade alto lungo la SP 346 (Comune di Falcade)	d	F	€ 17.000.000,00		
450	Adeguamento geometrico e messa in sicurezza SP 251 dal Km 106+000 al km 118+000 IV° lotto (Comune di Longarone)	b	P	€ 8.600.000,00		
451	Adeguamento geometrico e messa in sicurezza SR 48 dal km 93+400 al km 87+050 (Comune di Livinallongo del Col di Lana)	b	N	€ 6.000.000,00		
452	Adeguamento geometrico e messa in sicurezza SP 346 dal km 14+200 al km 19+000 (Comune di Falcade)	b	F	€ 3.375.000,00		
453	Realizzazione nuovo ponte per Cibiana (Comune di Valle di Cadore)	b	P	€ 40.000.000,00		
454	Adeguamento e messa in sicurezza galleria Cortela-Pontet lungo la SR 50 (Comune di Sovramonte)	b	F	€ 10.000.000,00	€ 5.000.000,00	cofinanziamento Provincia di Trento
	TOTALI			€ 133.325.000,00	€ 5.000.000,00	

PTR 2009-2011 INTERVENTI AREA INSERIBILITA' PROVINCIA DI PADOVA

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
455	Realizzazione sistema delle complanari all'autostrada A 13 nell'ambito territoriale della provincia di Padova	e	N	€ 50.000.000,00		
456	Intervento di adeguamento dell'incrocio tra la SR 307 e la strada comunale in comune di Loreggia - località Boscalto	b	N	€ 800.000,00		
457	Collegamento tra la rotatoria del prolungamento della SR 245 in comune di Castelfranco Veneto e il nuovo ponte sul Muson dei Sassi	e	N	€ 1.000.000,00		
458	Realizzazione della strada di collegamento tra lo svincolo di Camposampiero sulla SR 308 e l'impianto di biotattamento in comune di Camposampiero	e	N	€ 1.000.000,00		
459	Costruzione nuovo ponte sul fiume Adige e collegamento alla A13 tra le Province di Padova e Rovigo	e	N	€ 40.000.000,00		
460	Allargamento della SR 307 dall'incrocio con la SR 245 alla nuova SR 308 con realizzazione pista ciclabile	b	N	€ 2.950.000,00		
461	Adeguamento funzionale della SP Bovolentana	b	N	€ 13.000.000,00		
	TOTALI			€ 108.750.000,00		

PTR 2009-2011 INTERVENTI AREA INSERIBILITA' PROVINCIA DI ROVIGO

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
462	Realizzazione sistema delle complanari all'autostrada A 13 nell'ambito territoriale della provincia di Rovigo	e	N	€ 20.000.000,00		
463	Collegamento SP 4 ed ex SP 73 in comune di Ceregnano 1° stralcio, intersezione SP 4	e	N	€ 1.000.000,00		
464	Realizzazione percorso ciclo pedonale lungo la SR 88 e sistemazione degli incroci con viabilità secondaria - 2° stralcio	b	P	€ 1.400.000,00		
465	Costruzione nuovo ponte sul fiume Adige e collegamento alla A13 tra le province di Padova e Rovigo	e	N	€ 40.000.000,00		
	TOTALI			€ 62.400.000,00		

PTR 2009-2011 INTERVENTI AREA INSERIBILITA' PROVINCIA DI TREVISO

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	CONFINZIAMENTI	NOTE
466	Messa in sicurezza dell'intersezione della SP 64 Zermanesa e la SR 89 Treviso Mare mediante la costruzione di una rotatoria	b	F	€ 1.500.000,00		
467	Messa in sicurezza e adeguamento funzionale dell'intersezione della SR 53 Postumia con via Bella Venezia e Via P.Damini in comune di Castelfranco Veneto	b	N	€ 4.500.000,00		
	TOTALI			€ 6.000.000,00		

PTR 2009-2011 INTERVENTI AREA INSERIBILITA' PROVINCIA DI VENEZIA						
N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
468	Realizzazione tunnel sotto il fiume Orologio comune di Caorle	e	N	€ 30.000.000,00		
	TOTALI			€ 30.000.000,00		

PTR 2009-2011 INTERVENTI AREA INSERIBILITA' PROVINCIA DI VERONA

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	LIVELLO PROGETTUALE	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE
363	Completamento Porcilana tra San Bonifacio e SR 11	e	N	€ 15.000.000,00		
469	Sistemazione della viabilità di attraversamento del centro abitato e commerciale di Affi mediante la costruzione di galleria artificiale e spostamento della stazione autostradale	e	N	€ 20.000.000,00		
470	Variante alla SR 11 Padana Superiore dal nuovo casello di Castelnuovo del Garda alla SR storica ad est dell'abitato del capoluogo comunale	d	N	€ 12.000.000,00		
471	Interventi di messa in sicurezza di incroci, intersezioni e curve pericolose su strade di interesse regionale-comuni vari	b	N	€ 7.000.000,00		
472	Collegamento della variante alla SR 62 della Cisa (progetto Grezzanella) con la SP 52 in comune di Povegliano	e	F	€ 3.500.000,00		
473	Interventi di miglioramento della SR 249 Gardesana Orientale in comune di Torri del Benaco - 2° Stralcio	b	N	€ 1.400.000,00		
	TOTALI			€ 43.900.000,00		

PTR 2009-2011 INTERVENTI AREA INSERIBILITA' PROVINCIA DI VICENZA						
N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	COFINANZIAMENTI	NOTE	
474	SP 349 "Del Costo": Opere di completamento della variante ovest di Thiene - 3° Stralcio	e	€ 30.000.000,00			
475	SP 349 "Del Costo": variante agli abitati di Thiene, Carrè e Piovene Rocchette. 1° Stralcio.	d	€ 20.000.000,00			
476	SP 31 "Val di Chiampo": realizzazione variante tra Arzignano e Chiampo	d	€ 10.000.000,00			
477	SP 46 "Del Pasubio": variante all'abitato di Malo	d	€ 28.000.000,00			
478	SP 102 "San Martino": proseguimento della SP in sinistra Agno nei comuni di Brogliano e Trissino	e	€ 10.000.000,00			
479	SP 246 "Recoaro": completamento della variante all'abitato di Cornedo Vicentino	d	€ 25.000.000,00			
480	SP 46 "Del Pasubio": variante di Schio - 3° Stralcio	d	€ 12.394.000,00			
	TOTALI		€ 135.394.000,00			



REGIONE DEL VENETO

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

VIABILITA' PROVINCIALE

PTR 2009-2011 INTERVENTI VIABILITA' PROVINCIALE DI BELLUNO						
N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	CORINANZIAMENTI	NOTE
BL.601	SP 2 - Variante di Piz e Gron in comune di Sospitolo	d	€ 4.400.000,00	€ 2.000.000,00	€ 2.400.000,00	cofinanziamento Provincia di Belluno
BL.602	SP 2 - Miglioramento intersezione con SS 50 in località Gravazze e collegamento ciclabile con Ponte di Bribano in comune di S. Giustina	b	€ 600.000,00	€ 200.000,00	€ 300.000,00	altre fonti
BL.603	SP 28 - Ricostruzione muri e consolidamento cedimenti piano stradale - 1° Stralcio nei comuni di Tambre, Puos e Farra d'Alpago	e	€ 400.000,00	€ 400.000,00		
BL.604	SP 30 - Rigenerazione del piano viabile e rifacimento opere di sostegno - 1° stralcio nei comuni di S.Stefano e S.Pietro di Cadore	c	€ 400.000,00	€ 400.000,00		
BL.605	SP 29 - Ricostruzione muri e posa reti paramassi tratti saltuarii comune di Sovramonte	c	€ 350.000,00	€ 350.000,00		
BL.606	SP 12 - Ricostruzione muri e banchettoni nei comuni di Fonzaaso e Pedavena	c	€ 300.000,00	€ 300.000,00		
BL.607	SP 3 - Ricostruzione e consolidamento muro metallico di sostegno e consolidamento corpo stradale tra la progressiva km 0+480 e la progressiva 0+670 nei comuni di Rivamonte Agordino	c	€ 800.000,00	€ 800.000,00		
BL.608	SP 4 - Ricostruzione muri e consolidamento cedimento piano stradale dalla progressiva 3+400 alla progressiva 4+900 dalla progressiva 5+900 alla progressiva 6+400 - 1° Stralcio nei comuni di Ponte nelle Alpi e Pieve d'Alpago	c	€ 500.000,00	€ 500.000,00		
BL.609	SP 6 - Risamento del corpo stradale 1° stralcio nel comune di Danta di Cadore	c	€ 550.000,00	€ 550.000,00		

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
BL610	SP 19 - Risanamento e adeguamento corpo stradale nel comune di Lamon	b	€ 200.000,00	€ 200.000,00		
BL611	SP 26 - Allargamento e risanamento della sede stradale - 1° stralcio nei comuni di Rivamonte e di Voltago	b	€ 500.000,00	€ 500.000,00		
BL612	SP 5 - Risanamento e adeguamento piano viabile nel comune di Chies d'Alpago	b	€ 300.000,00	€ 300.000,00		
BL613	SP 12 - Variante di Can in comune di Cesomaggiore	d	€ 500.000,00	€ 500.000,00		
BL614	SP 40 - Diramazione Arina allargamento e risanamento sede stradale 2° stralcio comune di Lamon	e	€ 250.000,00	€ 250.000,00		
BL615	SP 2 - Allargamento sede stradale località Tiser nel comune di Gosaldo	b	€ 300.000,00	€ 300.000,00		
BL616	SP 20 - Allargamento sede stradale in comune di Selva di Cadore	b	€ 350.000,00	€ 350.000,00		
BL617	SP 24 - Opere paravalanghe in comune di Cortina d'Ampezzo	c	€ 100.000,00	€ 100.000,00		
	TOTALI		€ 10.800.000,00	€ 8.000.000,00	€ 2.700.000,00	

PTR 2009-2011 INTERVENTI VIABILITA' PROVINCIALE DI PADOVA

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
PD618	Collegamento tra la SP 22 e la SR 53 in circonvallazione della frazione di Onara di Tombolo	e	€ 6.500.000,00	€ 6.000.000,00	€ 500.000,00	cofinanziamento Provincia di Padova
PD619	Sottopasso ferroviario di Solesino lungo la SP 84	e	€ 4.900.000,00	€ 2.000.000,00	€ 2.900.000,00	cofinanziamento Provincia di Padova
PD620	Allargamento di via Brenta in comune di Campodarsego mediante il collegamento tra la SP 70 e le opere del cavalcavia della SFMR e la SR 307	b	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00		
PD621	Ristrutturazione del ponte sul Bacchiglione lungo la SP 59 nel comune di Correzzola	b	€ 1.500.000,00	€ 1.500.000,00		
PD622	Retifica della SP 10 e realizzazione rotatoria in località Marsango nel comune di Campo San Martino	c	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00		
PD623	Allargamento e sistemazione della SP 10 da incrocio via Marostegana fino al confine provinciale in comune di Piazzola sul Brenta	b	€ 1.500.000,00	€ 1.500.000,00		
PD624	Allargamento SP 13 - 1° lotto nei comuni di Rubano e Selvazzano Dentro	b	€ 1.500.000,00	€ 1.500.000,00		
PD625	Lavori di realizzazione rotatoria all'incrocio via Ronchi e SR 245 "Castellana" in comune di Trebaseleghe - 1° stralcio	c	€ 1.650.000,00	€ 500.000,00	€ 150.000,00	cofinanziamento Comune Trebaseleghe
	TOTALI		€ 21.550.000,00	€ 17.000.000,00	€ 3.550.000,00	

PTR 2009-2011 INTERVENTI VIABILITA' PROVINCIALE DI ROVIGO

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
RO626	Adeguamento SP 49 Costa - Villanova del Ghebbo e nuovo collegamento macroarea industriale di Costa di Rovigo	b	€ 6.000.000,00	€ 6.000.000,00		
RO627	Collegamento SP 4 ed ex SP 73 in comune di Ceregiano - 1° stralcio - intersezione con SP 4	b	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00		
RO628	Interventi urgenti ammodernamento SP 9	b	€ 1.000.000,00	€ 1.000.000,00		
	TOTALI		€ 8.000.000,00	€ 8.000.000,00		

PTR 2009-2011 INTERVENTI VIABILITA' PROVINCIALE DI TREVISO

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
TV629	Adeguamento funzionale SP 34 con realizzazione di pista ciclopedonale ponte di Vidor	b	€ 5.000.000,00	€ 5.000.000,00		
TV630	Eliminazione dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria Venezia Udine mediante Realizzazione cavalcavia ferroviario lungo la SP 160 "dei Palù" in comune di Cordignano	c	€ 2.000.000,00	€ 2.000.000,00		
TV631	Sistemazione dello svincolo tra la SR 53 "Postumia" e la SP 64 "Zermanesa" a Bocca di Callalta in comune di S.Biagio di Callalta	b	€ 8.000.000,00	€ 8.000.000,00		
TV632	Realizzazione di una pista ciclopedonale lungo la SP 65 "di Zero" e ricalibratura della stessa SP in comune di Mogliano Veneto e Zero Branco	b	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00		
	TOTALI		€ 18.000.000,00	€ 18.000.000,00		

PTR 2009-2011 INTERVENTI VIABILITA' PROVINCIALE DI VENEZIA

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
VE633	Adeguamento funzionale e messa in sicurezza incroci con realizzazione rotatorie	c	€ 2.000.000,00	€ 2.000.000,00		
VE634	Sottopasso ciclopedonale di Catron in comune di Meolo	e	€ 650.000,00	€ 650.000,00		
VE635	SP 34 - Messa in sicurezza nel tratto compreso dall'incrocio con via Cognaro all'incrocio di via Roma (SP 28) mediante illuminazione pubblica in comune di Pianiga	c	€ 300.000,00	€ 300.000,00		
VE636	SP 39 - Realizzazione rotatoria compatta all'incrocio con via Spangaro e pista ciclabile fino all'incrocio con via Volta in comune di Scorzè	c	€ 600.000,00	€ 600.000,00		
VE637	SP 42 - Adeguamento sede viaria e realizzazione percorso ciclabile tra Eraclea e Ponte Crepaldo in comune di Eraclea	b	€ 651.339,39	€ 651.339,39		
VE638	SP 42 e SP 70 - Sistemazione e messa in sicurezza nei tratti urbani di Lugugnana e Villanova di Portogruaro - 1° Lotto	b	€ 600.000,00	€ 600.000,00		
VE639	SP 42 e SP 70 - Sistemazione messa in sicurezza nei tratti urbani di Lugugnana e Villanova di Portogruaro - 2° Lotto	b	€ 1.150.000,00	€ 1.150.000,00		
VE640	SP 42 - Percorso ciclabile tra il cimitero di Cavallino ed il ponte sul fiume Sile in comune di Cavallino	c	€ 1.549.371,00	€ 1.549.371,00		
VE641	SP 42 - Percorso ciclabile di raccordo al di sotto del fiume Sile in comune di Cavallino	c	€ 550.000,00	€ 550.000,00		
VE642	SP 54 e SP 62 - Realizzazione di 2 rotatorie agli incroci tra le SP 54 e SP 62 in comune di Caorle	c	€ 200.000,00	€ 200.000,00		
VE643	SP 62 - Nuova passerella mobile ciclabile affiancata al ponte Saetta in comune di Caorle	c	€ 1.400.000,00	€ 1.400.000,00		
VE644	SP 83 - Adeguamento del tratto stradale in comune di Noventa di Piave	b	€ 650.000,00	€ 650.000,00		

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
VE645	SP 91 - Adeguamento e realizzazione di percorso ciclabile - 1° Lotto tratto sud di Teglio	c	€ 850.000,00	€ 850.000,00		
VE646	SP 87 - Rotatoria all'intersezione con la SP 7 e SP 87 in comune di Cona	c	€ 139.226,00	€ 139.226,00		
VE647	SP 251 - Realizzazione di percorso ciclabile a Cinto Caomaggiore	c	€ 100.000,00	€ 100.000,00		
VE648	Nuova bretella Casello 9 Arino: realizzazione di rotatoria nel comune di Dolo	c	€ 250.000,00	€ 250.000,00		
VE649	SP 12 e SP 17 - Realizzazione di 2 rotatorie nel centro urbano - comune di Fossò	c	€ 350.000,00	€ 350.000,00		
VE650	SP 27 - Adeguamento incrocio con via Tresevoli e percorso ciclabile lungo via Fossadonne - Tresevoli comune di Mira	b	€ 200.000,00	€ 200.000,00		
VE651	SP 33 - Adeguamento tratto Vetemigo in comune di S.M. Sala	b	€ 200.000,00	€ 200.000,00		
VE652	SP 33 - Adeguamento tratta Sant'Angelo in comune di S.M. Sala	b	€ 200.000,00	€ 200.000,00		
VE653	SP 57 - Percorso ciclabile nel tratto Staffolo Torre di Mosto in comune di Torre di Mosto	c	€ 700.000,00	€ 700.000,00		
VE654	SP 57 - Realizzazione di rotatoria in centro a Torri di Mosto all'incrocio SP 57	c	€ 200.000,00	€ 200.000,00		
VE655	SP 61 - Sistemazione ed adeguamento dell'incrocio con la SS 14 in comune di San Stino di Livenza	b	€ 122.000,00	€ 122.000,00		
VE656	SP 64 - Pista ciclabile a Pramaggiore	c	€ 200.000,00	€ 200.000,00		
VE657	SP 84 - Messa in sicurezza in località Rio San Martino di Scorzè	b	€ 200.000,00	€ 200.000,00		
VE658	Variante alla SP 83 - Romanziol in comune di Noventa di Piave	d	€ 1.400.000,00	€ 1.400.000,00		

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
VE659	Sottopasso ciclopedonale ad Annone Veneto	c	€ 250.000,00	€ 250.000,00		
VE660	SP 48 - Ponte di Barche: adeguamento viabilità comune di Fossalta di Piave	b	€ 200.000,00	€ 200.000,00		
VE661	Musile di Piave. Messa in sicurezza incroci con SS 14.	b	€ 600.000,00	€ 600.000,00		
VE662	SP 17 - Pista ciclabile in comune di Camponogara	c	€ 250.000,00	€ 250.000,00		
VE663	SP 74 - Sistemazione incrocio con via Bevazzana in comune di S.Michele al Tagliamento	b	€ 288.063,61	€ 288.063,61		
	TOTALI		€ 17.000.000,00	€ 17.000.000,00		

PTR 2009-2011 INTERVENTI VIABILITA' PROVINCIALE DI VERONA

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
VR664	Collegamento del ponte tra Carpi e Terrazzo con la viabilità provinciale in sinistra Adige	e	€ 8.000.000,00	€ 8.000.000,00		
VR665	Completamento della SP 10 dalla località Quattro Strade ad Illasi	e	€ 9.000.000,00	€ 9.000.000,00		
	TOTALI		€ 17.000.000,00	€ 17.000.000,00		

PTR 2009-2011 INTERVENTI VIABILITA' PROVINCIALE DI VICENZA

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
VI666	SP "Soella": adeguamento intersezione con la SP 248 in comune di Sandrigo - Frazione Aneignano	c	€ 500.000,00	€ 500.000,00		
VI667	SP 35 "Peschiera dei Muzzi": variante ad abitato Peschiera dei Muzzi - Stralcio	d	€ 1.500.000,00	€ 1.500.000,00		
VI668	SP 34 "Altavilla": allargamento e ammodernamento del tratto compreso tra località Melaro e la variante di Altavilla per la realizzazione della nuova stazione autostradale di Alte Ceccato - Montecchio Maggiore - 3° Stralcio	b	€ 3.000.000,00	€ 3.000.000,00		
VI669	SP 38 "Selva" e SP 39 "Brogliano": sistemazione intersezione tra le due SSPP in comune di Brogliano	c	€ 200.000,00	€ 200.000,00		
VI670	SP 42 "Monticello": sistemazione intersezione con via Chiesa e via Parmesana	c	€ 300.000,00	€ 300.000,00		
VI671	SP 116 "Caltrano": sistemazione intersezione tra la SP 116 e la SC Tedesca in comune di Carrè.	c	€ 400.000,00	€ 400.000,00		
VI672	SP 500 "Lonigo" e SP 12" Bocca d'Ascesa": sistemazione intersezione tra le due SSPP in loc. Orna in comune di Brendola	c	€ 400.000,00	€ 400.000,00		
VI673	SP 38 "Selva": sistemazione rotatoria provvisoria in comune di Nogarole Vicentino	c	€ 150.000,00	€ 150.000,00		
VI674	SP 66 "Garzere": sistemazione intersezione con via Trieste e via Cuso in comune di Zanè	c	€ 400.000,00	€ 400.000,00		
VI675	SP 3 "Montorsina": allargamento e messa in sicurezza nei Comuni di Montecchio Maggiore e Montorso Vicentino	b	€ 1.500.000,00	€ 1.500.000,00		

N° INTERVENTO	DENOMINAZIONE	SETTORE INTERVENTO	IMPORTO DI PROGETTO	FONDI PTR 2009-2011	COFINANZIAMENTI	NOTE
VI676	SP 64 "Fiorentini" / SC "Della Vena": messa in sicurezza della SP e creazione piazzola di sosta di interscambio lungo la SC in comune di Tonezza del Cimone	b	€ 4.000.000,00	€ 4.000.000,00		
VI677	SP 68 "Valdella": sistemazione intersezione con via S.Giorgio e Via Cartiera in comune di Lugo	c	€ 400.000,00	€ 400.000,00		
VI678	SP "Valdiezza": ammodernamento del tratto da SP Peschiera dei Muzzi all'incrocio con SP Gambugliano - 2° lotto	b	€ 353.902,09	€ 353.902,09		
VI679	SP 349 "Del Costo": completamento variante di Thiene - 2° Stralcio	d	€ 1.896.097,91	€ 1.896.097,91		
	TOTALI		€ 15.000.000,00	€ 15.000.000,00		