

ABSTRACT

Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica
Legge Regionale 23/2007 art. 3, ter e s.m.i. **Quadro conoscitivo** Dicembre 2010

INDICE

1. **ORIENTAMENTO PRELIMINARE DEL SISTEMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA**
 - Indirizzi
 - Contesto europeo macroeconomico dei Paesi dell'Europa Centro-Orientale
 - Scenario regionale
2. **RICOGNIZIONE DEGLI STRUMENTI VIGENTI**
 - TEN Trans European Networks
 - Previsioni riguardanti l'Italia
3. **SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ**
 - Indirizzi e Obiettivi generali
 - Il sistema della viabilità stradale
 - Strumenti di programmazione vigenti
 - Programmi di intervento sulla rete viaria regionale.
 - Piano decennale 2004-2013 A.N.A.S. della rete stradale e autostradale d'interesse nazionale
 - APQ (Accordi di Programma Quadro in materia di infrastrutture, siglati nel 2004 e nel 2005)
 - Criticità procedurali
 - Obiettivi specifici e problematiche delle infrastrutture stradali

1. ORIENTAMENTO PRELIMINARE DEL SISTEMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA

Indirizzi

L'aumento di traffico lungo l'arteria autostradale A4 fornisce dati che seguono comunque un trend nazionale che vede un considerevole aumento di traffico lungo le arterie stradali; le ragioni di tale andamento hanno origini lontane e sono molteplici. Recenti studi dimostrano come le merci tendono a seguire gli itinerari economicamente più efficienti, indipendentemente dalle distanze geografiche [è lecito pensare che i camionisti non sceglieranno di transitare l'ungo la nuova arteria visto che il suo costo è circa il triplo dell'attuale a fronte di un risparmio di chilometri che, a seconda della fonte dei dati, va da 4 a circa 10 Km nel tragitto Gemona-Mestre o Gemona-Vicenza]; da qui la crescente razionalizzazione del settore logistico ad opera soprattutto delle imprese di maggiore dimensione. Questo ha comportato la concentrazione dei collegamenti terrestri, marittimi o aerei in pochi punti detti "hub" o interporti che corrispondono ai punti di maggior traffico o transito. Da qui le merci raggiungono i nodi periferici attraverso collegamenti diretti dai quali si provvede alle consegne finali su tragitti ridotti. Concentrando i flussi su un minor numero di punti è possibile raggiungere simultaneamente una serie di obiettivi quali:

- maggiore velocità ed efficienza delle operazioni di smistamento e di distribuzione;
- maggiori economie di trasporto indotte dalla presenza di uno o più punti di transshipment;
- maggiore saturazione dei mezzi di trasporto (in entrambe le direzioni) e garanzia di una frequenza di consegna elevata.

Gli hub e le nuove piattaforme logistiche diventano quindi l'elemento cardine della moderna logistica distributiva.

Tabella 1. trasporto complessivo di merci per modalità: confronto UE-25 e Italia.

	Strada	Ferrovia	Acque interne	Mare	Aereo	Oleodotti	Totale
UE -25 (2005)	44,2	10,0	3,3	39,1	0,1	3,4	100,0
var % 1995-2005	37,9	9,2	10,2	34,6	31,1	17,5	31,3
ITALIA (2004)	71,4	9,2	0	14,9	0,4	4,1	100,0
var % 1995-2002	1,5	-6,7	0,0	4,7	0,4	5,8	1,4

Fonte: UE (2006) e Istat (2007)

Tabella 2: trasporto interno di merci per modalità

Territori	Quota % su tot. merci trasportate	Modalità di trasporto				
		Strada	Ferrovia	Acque interne	Oleodotti	Totale
Spagna	11	92,0	4,6	0,0	3,4	100,0
Italia	10	86,3	9,3	0,0	4,4	100,0
Regno Unito	9	83,4	11,1	0,1	5,4	100,0
Francia	12	74,6	14,8	3,2	7,3	100,0
Germania	21	63,8	19,6	13,2	3,4	100,0
Olanda	6	61,3	3,7	30,7	4,3	100,0
Polonia	8	59,6	26,7	0,2	13,5	100,0
UE-25	100	72,6	16,5	5,4	5,5	100,0
UE-15	-	75,6	13,4	6,5	4,5	100,0

Fonte: UE(2006)

In tabella 2 è riportata la composizione percentuale del trasporto interno di merci per modalità in Italia e nei principali paesi europei. Nella prima colonna è anche riportata la quota percentuale dei singoli paesi sul complesso delle merci trasportate.

L'Europa, nel trasporto interno, presenta un forte squilibrio a tutto vantaggio del trasporto su strada (che assorbe in media il 72,6% del traffico nella UE-25 e ben il 75,6% nella UE-15).

Se l'intermodalità in Europa risulta difficile, soprattutto nel trasporto interno, in Italia diventa drammatica. In Italia risulta ancora più accentuata la prevalenza del trasporto su strada (86,3 contro la media UE-25 di 72,6%) e una minor incidenza del trasporto ferroviario (9,3 contro 16,5%). Inoltre il 20% del trasporto stradale avviene su tragitti a medio – lunga distanza (oltre 150 km).

Considerando che in Italia ogni giorno circolano sulle strade circa 200.000 veicoli pesanti e che il trasporto su strada assorbirà almeno il 60% della crescita, la rete stradale e autostradale sarà costretta a subire entro il 2010 l'assalto di 100.000 automezzi in più al giorno, pari a un aumento del 60% del parco veicoli.

Tutto ciò non potrà che avere effetti drammatici:

- sulla congestione stradale dei nodi strategici (il 60% dei flussi è concentrato sul 2% della rete stradale): Genova, Milano, nodo di Mestre, Bologna, attraversamento appenninico, Firenze;
- sulla capacità dei valichi alpini, ormai prossima a saturazione, di sostenere l'incremento del traffico su gomma;
- sul sistema portuale, utilizzato già al 90% delle proprie capacità per effetto del forte incremento del traffico di container. Il costo ambientale del trasporto, infine, è stimato all'1,1% del PIL.

Nonostante i miglioramenti nelle emissioni dei veicoli per il trasporto stradale, la situazione delle emissioni di ossido di carbonio e dell'inquinamento acustico peggiorerà nei prossimi anni. Il trasporto interno produce infatti il 21% delle emissioni di gas a effetto serra, aumentate del 23% dal 1990 a oggi. Anche la sicurezza è migliorata notevolmente, ma il trasporto stradale, nel 2005, ha contato circa 41.600 vittime e oltre 1,7 milioni di feriti.

Nel ricercare soluzioni migliorative a tali tendenze, l'Italia ha investito moltissimo in porti e aeroporti, ma spesso di fronte all'assenza di una strategia di sviluppo di traffico merci e all'approvazione, con i consueti finanziamenti, di progetti assolutamente non giustificati dalle richieste del mercato. Sono, a questo punto, necessarie Infrastrutture, liberalizzazioni e investimenti mirati.

E' oramai improcrastinabile la necessità di rimuovere alcuni colli di bottiglia burocratici. L'intero Paese se ne avvantaggerebbe perché lo sviluppo del comparto è essenziale per vincere le sfide che la globalizzazione impone. Tra dieci anni il trasporto e la logistica potranno valere dal 15 al 20% del PIL italiano. Negli ultimi trent'anni in ogni caso i costi logistici si sono dimezzati passando dal 12% sul valore delle vendite ad un attuale 6% in media. Tra le componenti del costo logistico la voce trasporti pesa al 50% mentre è diminuita l'incidenza dei costi relativi alla gestione del magazzino, degli stock e agli oneri amministrativi. In Italia, in particolare, nonostante i continui miglioramenti nella riduzione dei costi logistici, attualmente siamo in una fase di rallentamento dovuta sostanzialmente ad un basso livello di sviluppo della terzizzazione dei servizi logistici o outsourcing.

Obiettivo primario di una logistica moderna è, del resto, quella di consentire alle imprese di soddisfare nel migliore dei modi le esigenze dei rispettivi clienti, siano essi intermediari oppure utilizzatori finali. Per soddisfare questo risultato, le imprese del XXI secolo hanno davanti a sé diverse sfide, alle quali non possono sottrarsi.

Il tessuto imprenditoriale fa fatica a cogliere le opportunità offerte dalla logistica nuova, mentre l'evoluzione di alcune aree geografiche, (la Cina ad esempio) induce a riconsiderare lo scenario industriale e commerciale in

maniera differente. I servizi alla logistica lungo reti di distribuzione in costante mutamento necessitano continui confronti di normative di sicurezza, di rintracciabilità del trasporto, smistamento, stoccaggio.

Le delocalizzazioni produttive oggi in atto nel mercato globale, sono operazioni di outsourcing su vasta scala, in cui gli operatori logistici sono direttamente coinvolti. E il confronto con l'estero diventa molto pressante, per cui è necessaria una formazione di base per tutti gli operatori. A cominciare dalla formazione di personale qualificato ma anche con riferimento alle nuove tecnologie, alle conoscenze di normative da rispettare per i parametri standard, alle nozioni precise sui prodotti. Sono tutte variabili che devono essere prese in considerazione in modo oramai permanente.

[perché la Sequals Gemona alla luce di questa analisi e non il potenziamento della rete ferroviaria?]

Contesto europeo macroeconomico dei Paesi dell'Europa Centro-Orientale

Per la sua posizione geografica, la Regione è naturalmente favorita nelle interazioni con i Paesi dell'Europa Centro Orientale. I Paesi facenti parte di quest'area sono Austria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Serbia, Montenegro, Bosnia Erzegovina, Croazia e Slovenia. L'attenzione su quest'area di mercato è giustificata sia dagli storici legami commerciali che queste aree hanno da secoli intrattenuto con la nostra Regione, sia dalle potenzialità che questi Paesi hanno in una prospettiva di medio-lungo termine.

Le economie dei Paesi dell'Europa Centro Orientale sono state caratterizzate, fino alla crisi mondiale della seconda metà del 2008, da un'economia caratterizzata da tassi di crescita del Pil mediamente superiori al 3% su base annua. La crisi congiunturale ha per il momento fatto decrescere l'andamento degli ultimi anni, ma ha anche creato i presupposti per mettere in atto in tempi rapidi alcune riforme, rese possibili anche dai fondi dell'UE, del FMI e delle varie Banche centrali.

Soprattutto nell'ultimo biennio, a causa dell'aumento dei prodotti energetici (gas e carburanti) e di quelli alimentari, vi è stata una generalizzata tendenza inflativa che in molti Paesi ha reso vani gli sforzi per mantenere i prezzi sotto la soglia di crescita del 2,5-3%.

Scenario regionale

Rispetto alla panoramica generale, la Regione Friuli Venezia Giulia è passata da una situazione che la vedeva compressa tra blocchi contrapposti e, rispetto a questi, in una posizione totalmente marginale, ad una posizione potenzialmente baricentrica, prospettandone un naturale ruolo di piattaforma di interscambio e **crocevia di transito** da e per le due primarie direttrici lungo le quali si snodano le principali infrastrutture di trasporto ferroviario e stradale.

La posizione funzionale della Regione Friuli Venezia Giulia quindi, un tempo vista come realtà-ponte tra blocchi economici diversi, ma comunque marginale rispetto ai principali centri economico-industriali del quadrante Europeo Centro-Occidentale, oggi può essere candidata a rivestire una nuova e diversa centralità, tra due aree dello stesso sistema economico, la UE, sostanzialmente ancora diseguali, ma tendenti progressivamente ad un processo di integrazione globale ed all'interno del quale appare inevitabile un riequilibrio generale verso Est, sia nelle produzioni sia, soprattutto, nei consumi.

In definitiva, vi sono tutte le condizioni geo - economiche affinché, nei prossimi dieci anni, il comparto regionale della logistica e dei trasporti possa trovare e giocare, attraverso un processo rapido e virtuoso, un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico dell'intero territorio friul - giuliano.

Di fatto, tale auspicato processo non ha ancora avuto rilevanti sviluppi, fatta eccezione per un repentino congiunturale incremento dell'autotrasporto registratosi a partire dal 2004 dopo l'adesione alla UE di Slovenia, Cechia, Slovacchia ed Ungheria (e consolidatosi negli anni successivi), che sono i mercati più prossimi in termini di relazioni economiche con il Nord-Est Italiano e caratterizzati da sistemi di mobilità al cui interno l'autotrasporto è particolarmente evoluto; nei restanti comparti, trasporto ferroviario in/out, traffici dei tre porti regionali, movimentazione negli autoporti/interporti interni, il trend di crescita si è mantenuto su valori pressoché invariati, ovvero di recupero di pregressi cali congiunturali.

In particolare per quanto concerne l'insufficiente crescita del sistema portuale regionale la puntuale analisi svolta di recente da Assoporti su scala nazionale può essere di aiuto per capire le ragioni del fenomeno. Da tale analisi emergono due principali fattori di criticità:

- La lentezza nella realizzazione di grandi opere infrastrutturali;
- La mancanza di una visione di insieme, di un sistema logistico.

Al fine di un possibile superamento di tali criticità nelle varie ipotesi di riforma della legislazione in materia portuale, Legge 28 gennaio 1984, n. 84, si sta facendo strada il concetto della creazione di sistemi portuali regionali intesi quali organismi di coordinamento e di integrazione tra i porti e tra questi e le reti infrastrutturali terrestri e logistiche.

Lo scenario regionale così come delineato, con le sue criticità ben si inserisce in uno scenario nazionale che vede l'Italia tra i paesi che meno utilizzano le modalità di trasporto alternative a quella stradale (la modalità stradale assorbe l'86,3% del traffico totale mentre quella ferroviaria è del 9,3% soltanto, contro una media europea di, rispettivamente, 72,6% e 16,5%).

[di nuovo perché l'autostrada Cimpello-Sequals-Gemona alla luce di questa analisi e non il potenziamento della rete ferroviaria? La centralità della regione FVG si ha negli scambi est ovest, soprattutto rispetto al corridoio V, ma la Cimpello-Sequals-Gemona non c'entra con esso]

2. RICOGNIZIONE DEGLI STRUMENTI VIGENTI

Nella presente sezione si intende proporre un quadro sintetico conoscitivo degli strumenti di pianificazione in materia di trasporti attualmente vigenti. L'analisi considera la strutturazione della normativa partendo dal livello comunitario (linee guida) sino ad arrivare al dettaglio degli strumenti di pianificazione redatti dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

TEN Trans European Networks

La decisione n.16926/1996/CE ha stabilito all'interno di un masterplan europeo le linee guida della politica delle infrastrutture e dei trasporti, enfatizzando in particolare il carattere multimodale della rete.

Successivamente, per rinnovare l'impulso al lavoro di aggiornamento degli orientamenti ed integrare le reti transeuropee ai nuovi paesi membri, è stato istituito un Gruppo di Alto Livello, presieduto da Karel Van Miert, che nel giugno 2003 ha prodotto una serie di raccomandazioni dirette alla Commissione europea e agli Stati, volte a definire compiutamente i progetti della nuova rete europea allargata nel rispetto dei criteri di coerenza con le linee contenute nel Libro Bianco sulla politica dei trasporti del 2001 e di tutte le normative europee vigenti nel campo dei trasporti.

Tali raccomandazioni hanno portato alla formulazione della decisione n. 884/2004 che, nel ridefinire la rete dei progetti prioritari ha dato particolare rilievo ai progetti transfrontalieri.

Cambia pertanto l'approccio sul versante dei finanziamenti, in quanto la sovvenzione diretta della Commissione per i progetti transfrontalieri passa dal 10% al 30%.

Contestualmente si è promosso un quadro tariffario e di concessioni tale da facilitare gli interventi privati, si è sviluppato un sistema di prestiti agevolati da parte della B.E.I., gli investimenti provenienti da fonti diverse, sono stati coordinati e concentrati sui grandi assi infrastrutturali europei e sono stati istituiti i coordinatori europei dei progetti prioritari.

Previsioni riguardanti l'Italia

- l'asse ferroviario n. 1 Berlino – Palermo (è previsto il potenziamento del tunnel del Brennero e la costruzione, entro il 2015, del Ponte sullo Stretto di Messina);
- il Progetto prioritario n° 6 , parte del "Corridoio V", che collega Lione-Torino-Milano- Venezia-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Lubiana-Budapest-Frontiera ucraina.
- la realizzazione delle autostrade del mare, che interesseranno i porti italiani, con l'autostrada occidentale ed orientale del Mediterraneo;

[la Sequals Gemona non risulta strategica][nel doc. ufficiale segue la presentazione del Piano regionale dei trasporti]

3. SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ

Rete stradale 2004 - (km)

NB. I dati km esistenti sono tra loro discordanti i valori qui riportati sono approssimati.

Autostrade	208
Statali (rete statale a gestione A.N.A.S.)*	207
Statali (rete statale a gestione regionale)*	295
Regionali*	697
Provinciali	2.180
Comunali extraurbane	5.380
Comunali urbane e vicinali	8.390
Totali	17.357

**ripartizione così definita dal decreto legislativo n. 111/2004 "conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alla Regione F.V.G. in materia di viabilità e trasporti". Dal 1 gennaio 2008 la gestione è stata affidata alla società FVG Strade appositamente istituita con l.r. 22/2007.*

Rete ferroviaria 2004 - (km)

Rete elettrificata	480
Rete non elettrificata	190
<hr/>	
Totale	670

Indirizzi e Obiettivi generali

Con tale quadro regionale gli indirizzi della pianificazione regionale dei trasporti non possono quindi più limitarsi al ristretto ambito territoriale regionale e specifico di settore, ma dovranno dotarsi di una visione strategica, sovraregionale ed europea, che corrisponda alle attese dell'economia e della società regionale, nel più ampio quadro degli indirizzi nazionali e comunitari.

In tale contesto, particolare importanza assume pertanto la fase di attuazione degli Accordi e delle Intese già formalizzate con il Governo per la realizzazione delle principali opere infrastrutturali, sia nel settore stradale e autostradale che in quello ferroviario (Intesa Generale Quadro del 31 luglio 2008 e Accordi di Programma Quadro) e per alcune delle quali nel prossimo triennio si prevede la definitiva approvazione.

Fra le opere contenute negli atti di programmazione citati, una rilevanza strategica assumono la terza corsia della A 4, l'adeguamento alle caratteristiche autostradali della Villesse-Gorizia, il collegamento Sequals-Gemona nel settore stradale e l'alta capacità sulla direttrice Milano- Verona-Venezia-Trieste in quello ferroviario, peraltro strettamente interconnesse con la realizzazione delle corrispondenti opere programmate nella regione Veneto (quali il completamento della A 27 "Alemagna" e della A 28 "Pordenone-Conegliano", la superstrada Pedemontana Veneta, il passante autostradale di Mestre e il collegamento autostradale A23 –A27).

Anche nel medio termine il trasporto su gomma rappresenterà comunque la maggior quota di traffico interessante la regione; ne consegue che gli interventi programmati sulla viabilità ordinaria continuano ad avere rilevanza.

Obiettivo strategico, prioritario del settore, è l'aumento della sicurezza sulle strade, tendente al raggiungimento della riduzione del 40% del numero dei "decessi" entro il 2010 (Obiettivo del P.N.S.S. – legge n. 144/1999) nel rispetto delle indicazioni formulate dalla U.E..

In tale direzione si inseriscono anche le attività già avviate dalla Regione che hanno portato alla L.R. n. 25/2004, che prevede espressamente la redazione del "Piano regionale della sicurezza stradale".

Non di minore importanza è la riorganizzazione del sistema complessivo del trasporto pubblico regionale su gomma e su ferro, ove si sta procedendo alla definizione dell'assetto dell'organizzazione nella gestione complessiva del servizio stradale e ferroviario, alla luce anche dei recenti trasferimenti alla Regione di tratti ferroviari. e della competenza sui servizi.

Un obiettivo prioritario del settore è il trasferimento progressivo di quote rilevanti di traffico merci e passeggeri dal mezzo privato a quello pubblico, con particolare riferimento ai modi di trasporto in sede propria.

Finalizzati a questo obiettivo sono gli interventi infrastrutturali previsti nel settore delle ferrovie, della portualità ed a favore degli interporti e dei centri intermodali. Ulteriori interventi in tal senso sono previsti anche nell'organizzazione della logistica e della distribuzione delle merci, per ridurre la quota che attualmente utilizza il mezzo privato su gomma.

L'importanza strategica di tali interventi può essere riscontrata anche in termini ambientali e di riduzione della pericolosità della rete stradale, poichè è noto l'apporto sia in termini d'inquinamento atmosferico e acustico, in particolare dei mezzi pesanti. Più in generale, considerando i rapporti di pericolosità tra il mezzo privato e il mezzo pubblico in termini percentuali, il perseguimento di tale obiettivo consentirebbe di ridurre il rischio di mortalità e ferimento sulle strade della regione.

A tal proposito va quindi promossa una sempre più stretta correlazione tra le azioni sviluppate nel settore delle infrastrutture e dei trasporti e quelle che attengono più specificatamente la pianificazione del territorio e le politiche per la tutela dell'ambiente e la salvaguardia della qualità della via umana

Il sistema della viabilità stradale

Strumenti di programmazione vigenti

Si riporta di seguito un quadro sintetico degli atti di programmazione di settore già formalizzati, evidenziando gli obiettivi, lo stato di avanzamento e alcune prospettive di attuazione.

L. 443/2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (c.d. "legge obiettivo) e D. Lgs. n. 190/2002

La Legge Obiettivo integrata dalla legge n. 166 del 1° agosto 2002, dispone l'individuazione da parte del Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, delle infrastrutture pubbliche e private e degli

insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, attraverso un Programma predisposto dal Ministero delle Infrastrutture d'intesa coi Ministeri competenti e le Regioni interessate Il 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche è stato approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 e le infrastrutture interessanti il territorio della Regione Friuli Venezia Giulia ivi comprese, come previsto dalla Legge Obiettivo, sono compresi nell'Intesa Generale Quadro tra Regione e Governo dd. 20 settembre 2002. Tale intesa, che ha validità pluriennale, è stata integrata con atti successivi, fino all'ultimo atto aggiuntivo firmato il 1 agosto 2008, seguito al sesto programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE e al protocollo d'intesa stipulato tra Governo e Regione il 6 ottobre 2006.

Gli obiettivi generali dell'IGQ e della Legge obiettivo possono essere così schematizzati:

- adeguamento delle dotazioni infrastrutturali per la mobilità del territorio regionale;
- recupero del deficit infrastrutturale;
- potenziamento dell'offerta di trasporto con particolare riferimento alle reti TEN;

Le infrastrutture, previste dall'IGQ, che interessano la viabilità stradale e ferroviaria della Regione sono le seguenti :

- nuova linea AV/AC Venezia –Trieste , tratta Ronchi-Trieste (in fase di adeguamento progettuale);
- completamento della tangenziale sud di Udine (in fase di adeguamento progettuale, prevista la possibilità di realizzazione in project financing);
- ampliamento dell'autostrada A 4 con la terza corsia da Quarto d'Altino a Villesse (progetto preliminare e definitivo approvati dal CIPE – inizio lavori previsto nel settembre 2010);
- adeguamento alla sezione autostradale del raccordo stradale Villesse-Gorizia (progetto preliminare e definitivo approvati dal CIPE – inizio lavori previsto nel marzo 2010);
- riqualificazione della S.R. 56, tratto in provincia di Udine (progetto preliminare approvato);
- riqualificazione della S.R. 13, tratti in provincia di Udine e Pordenone (progetto preliminare);
- collegamento Sequals-Gemona (prevista realizzazione per mezzo dello strumento della finanza di progetto con caratteristiche autostradali);
- riqualificazione della S.R. 56, tratto in provincia di Gorizia tra Villanova dello Iudrio e il raccordo con la Villesse – Gorizia, per la quale è stato seguito un iter autorizzativo ordinario e verrà appaltata da Friuli Venezia Giulia Strade nel corso del 2010, finanziata dalla Regione.
- realizzazione del collegamento di connessione tra la A23 e la A27 attraverso il traforo della Mauria (studio di fattibilità).

L. 144/1999 art. 32 “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale” delibera CIPE n. 100 del 24 dicembre 2002

In attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale con i finanziamenti del primo e secondo programma, sono stati attivati in regione interventi per un totale di circa 13 mln € (il cofinanziamento varia tra il 40% ed il 60%) che hanno consentito una prima programmazione sulle reti provinciali e comunali di interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture. La Regione ha inoltre promosso la realizzazione del Catasto delle Strade provinciali riservando fondi del PNSS alle province e cofinanziando la realizzazione del Catasto.

La Regione in attuazione del PNSS ha approvato la L.R. n. 25/2004 che istituisce la Consulta regionale della Sicurezza Stradale, l'Osservatorio regionale della sicurezza stradale e il Piano regionale della Sicurezza stradale (PRSS).

Il PRSS è stato approvato il 23 aprile 2007 e dovrà anche essere aggiornato nel corso del 2010.

Gli obiettivi sono:

- riduzione del numero dei morti sulla rete stradale regionale del 50% entro il 2010;
- attivazione di un'azione sistematica di monitoraggio (Osservatorio regionale) sul fenomeno della incidentalità stradale per migliorare il coordinamento degli interventi e delle azioni della Pubblica Amministrazione;
- la definizione, attraverso il monitoraggio degli interventi e la misura dei risultati, di linee guida per la risoluzione di problematiche ricorrenti, per il coordinamento delle azioni tra i diversi attori istituzionali che perseguono il medesimo obiettivo.

Programmi di intervento sulla rete viaria regionale.

A decorrere dal 2004 l'Amministrazione regionale ha formulato una successione di programmi di intervento che – tenuto conto delle modifiche introdotte - trovano riscontro nella formalizzazione delle seguenti deliberazioni.

- Deliberazioni della Giunta regionale n. 1248 del 14.05.2004, n. 3078 del 12.11.2004, n. 2408 e n. 2409 del 23.09.2005.
- Deliberazioni della Giunta regionale n. 919 del 5.05.2006, n. 734 dd. 29.03.2007, n. 2155 dd. 21.10.2008.
- Deliberazioni della Giunta regionale n. 390 dd. 23.02.2009, n. 1464 dd. 24.06.2009, n. 1471 dd. 24.06.09, n. 1755 dd. 23.06.2009 e la recente n. 1867 dd. 6.08.2009.

Gli obiettivi sono:

- adeguamento, ammodernamento e potenziamento della rete stradale di collegamento e raccordo con il sistema autostradale;
- adeguamento, ammodernamento e potenziamento della rete stradale regionale e locale;
- realizzazione di nuove infrastrutture per il riequilibrio socio-economico del territorio regionale;
- miglioramento dell'inserimento della rete viaria nel territorio e nell'ambiente.
- risolvere le criticità in correlazione con il prossimo avvio dei lavori di ammodernamento della rete autostradale.

In particolare i programmi deliberati dalla Giunta regionale nel 2009 prevedono investimenti a carico del bilancio regionale nell'ordine complessivo dei 240 milioni di euro, che si aggiungono a quelli già stanziati con i bilanci precedenti, per la realizzazione di interventi finalizzati al potenziamento della rete stradale di collegamento con il sistema autostradale e della rete regionale e locale tra i quali, in particolare, si richiamo i seguenti "pianificati strategici" per il territorio regionale con la deliberazione della Giunta regionale n.1471 del 24.06.2009:

- Interventi di messa in sicurezza e fluidificazione del traffico sull'asse SS13
- Interventi di messa in sicurezza e fluidificazione del traffico sull'asse SS14
- Interventi di messa in sicurezza e fluidificazione del traffico sull'asse SR 56
- Interventi di messa in sicurezza sull'asse SR 252
- Riqualificazione della SR. 305
- Riqualificazione della SR 354
- Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza sulla SR 463
- Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza sulla SR 464
- Interventi miglioramento dei sistemi di accesso e penetrazione ai nodi urbani (sistemazione SP19, SS14 e SR 305 nei Comuni di Monfalcone e Ronchi dei Legionari, circonvallazione sud di Pordenone, tangenziale sud di Udine, circonvallazione nord-est di Udine)
- Interventi di miglioramento dell'accesso ad altri nodi strategici nonché di raccordo alla rete autostradale (Fiume Veneto, San Vito al Tagliamento, Tarvisio, Palmanova)
- Collegamento della A28 alla A23 attraverso la riqualificazione della viabilità esistente (SR 177) e realizzazione di nuova viabilità (Sequals-Gemona)
- Collegamenti infrastrutturali interessanti la ZI dell'Aussa Corno e il suo raccordo con la A4
- Riqualificazione della viabilità dell'area del mobile
- Realizzazione del collegamento veloce Palmanova-Manzano
- Realizzazione del collegamento Palmanova - Cervignano
- Interventi di cui all'elenco annuale della programmazione di FGV Strade S.p.A., funzionali al decongestionamento di arterie autostradali sulle SR 305 "di Redipuglia", SR 463 "del Tagliamento"; SR 464 "di Spilimbergo"

Si evidenzia, in particolare, che gli interventi di messa in sicurezza e fluidificazione del traffico sulle SS.14, SS. 13 e SR 56 si configurano come un primo stralcio funzionale delle complessive opere di riqualificazione previste nell'Intesa Generale Quadro sui medesimi assi stradali.

Piano decennale 2004-2013 A.N.A.S. della rete stradale e autostradale d'interesse nazionale

Obiettivi:

- adeguamento, ammodernamento e potenziamento della rete stradale di competenza A.N.A.S.;
- realizzazione di nuove infrastrutture di competenza statale;
- miglioramento dell'inserimento della rete viaria nel territorio e nell'ambiente.

Con deliberazione n. 2578 del 1 ottobre 2004 la Giunta regionale aveva formalizzato il proprio parere sul Piano decennale segnalando all'A.N.A.S. ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti interventi per complessivi 2.461 milioni di euro.

Dopo il trasferimento delle strade ANAS alla Regione, conseguente all'attuazione del decreto legislativo 1 aprile 2004, n. 111 e a partire dal 1 gennaio 2008 (data di operatività della Società regionale FVG Strade S.p.a appositamente costituita per la gestione delle rete stradale trasferita), l'attività dell'ANAS è stata indirizzata esclusivamente alla sistemazione delle strade statali rimaste in gestione all'ente medesimo.

L'A.N.A.S. ha redatto inoltre, sulla base di un protocollo d'intesa siglato tra Ministero-A.N.A.S.-Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, lo studio di fattibilità per un nuovo collegamento tra la Carnia (A 23) e il Cadore (A 27).

APQ (Accordi di Programma Quadro in materia di infrastrutture, siglati nel 2004 e nel 2005)

Obiettivi:

- assicurare migliore accessibilità al territorio regionale integrando gli interventi con le iniziative di riqualificazione e sviluppo sostenibili del territorio;
- potenziamento del sistema infrastrutturale e dei trasporti della Regione.

Gli accordi originari prevedevano l'avvio dei lavori relativi alle varianti di Socchieve (S.S. 52) e Tolmezzo (S.S. 52bis), per un importo complessivo di circa 60 milioni di euro.

Come già evidenziato, a seguito del trasferimento delle ex strade ANAS alla Regione, l'attività dell'ANAS risulta indirizzata esclusivamente alla sistemazione delle strade statali rimaste in gestione all'ente medesimo. Tali accordi dovranno pertanto essere rivisitati.

Criticità procedurali

Le procedure avviate per l'attuazione dei suddetti programmi hanno evidenziato alcune criticità che qui si ritiene opportuno richiamare.

Nel settore pianificatorio-programmatico si è rilevata la mancanza di una oculata programmazione degli interventi nell'ottica di una realistica valutazione "multicriterio" costibenefici incentrata nel prioritario rispetto del territorio quale "risorsa esauribile" (e non basata -quindi - solo su una mera quantificazione economica). Una programmazione degli interventi supportata da una accurata analisi della domanda e da un preliminare esame sulla fattibilità tecnica-economica-ambientale, rapportata alle reali disponibilità finanziarie, avrebbe permesso di ridurre notevolmente gli ostacoli e quindi i tempi di avvio delle opere.

Nel settore degli investimenti le principali criticità sono da ricercare nella limitatezza dei finanziamenti disponibili ed effettivamente utilizzabili. In particolare, si segnala la difficoltà a reperire le risorse necessarie alla realizzazione della Sequals-Gemona e della tangenziale sud di Udine, opere che risultano tuttora inserite nella Legge Obiettivo per le quali sarà necessario valutare altre modalità di attuazione, quali il progetto di finanza.

Le difficoltà procedurali conseguono dalla complessa articolazione delle procedure autorizzative e di appalto che continuano a subire, insieme anche alla normativa tecnica di settore, continue modifiche sia a livello nazionale che regionale e che, quindi, si riflettono nell'incertezza dei tempi di approvazione e di appalto e, di fatto, impediscono il rispetto dei tempi imposti e dei costi stanziati per la realizzazione delle opere.

[nel doc ufficiale segue lo stato di attuazione del Piano Regionale della Viabilità]

Obiettivi specifici e problematiche delle infrastrutture stradali

In conformità alle linee di indirizzo deliberate dalla giunta regionale (DGR n. 1250/09) gli obiettivi generali da perseguire nell'aggiornamento del sistema infrastrutturale viario regionale sono così riassumibili:

- Perseguire la razionale utilizzazione del sistema infrastrutturale di trasporto mediante la **riqualificazione della rete esistente per la decongestione del sistema viario**, in particolare, dal traffico pesante con l'obiettivo di limitare e ridurre il numero di spostamenti su gomma.
- Perseguire lo sviluppo di una rete regionale di **viabilità autostradale e stradale "funzionale e di qualità" correlata con lo "sviluppo sostenibile"** e quindi in grado di assicurare, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, oltre ad un adeguato livello di servizio per i flussi di traffico, anche l'aumento della sicurezza e la riduzione dell'incidentalità. [obiettivi che con la Cimpello-Sequals-Gemona non saranno centrati visto che, nonostante un traffico previsto in media superiore a quello della A23, le corsie di emergenza del nuovo progetto autostradale sono ridotte: 1,75 m invece dei soliti 3m]

[nel doc. ufficiale seguono elenco delle priorità sulla rete viaria e sezioni dedicate al trasporto su ferro e per via marittima]