

ABSTRACT

4_Norme_di_attuazione

PIANO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO, DELLA MOBILITÀ DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA

Legge Regionale 23/2007 art. 3, ter e s.m.i

NORME DI ATTUAZIONE

Aprile 2010

NORME GENERALI

Natura e valenza

La regione ha predisposto un piano per la realizzazione/miglioramento delle infrastrutture di trasporto merci e passeggeri.

Le nuove realizzazioni devono essere subordinate ad una analisi di redditività costi/benefici multifattoriale che consideri tutti gli aspetti sia economici che sociali e ambientali. La progettazione definitiva, approvata, costituisce parte integrante della pianificazione territoriale regionale ai fini della localizzazione dell'opera e obbliga l'inserimento del tracciato negli strumenti urbanistici di grado subordinato.

Il piano si prefigge lo scopo di promuovere lo sviluppo economico e sociale della regione nel rispetto del principio di sostenibilità e di miglioramento ambientale.

Finalità e obiettivi generali

L'idea é di costruire una piattaforma logistica a scala sovra regionale, di integrare e promuovere il trasferimento del trasporto merci e di persone da gomma a ferro/acqua nel rispetto degli indirizzi dello sviluppo sostenibile, dell'intermodalità e della co-modalità.

Si vuole 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. Si intende 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.

Linee d'indirizzo

Le linee di indirizzo sono quelle di rendere il Friuli Venezia Giulia un territorio competitivo che offra infrastrutture e servizi di logistica per la vasta area regionale costituita da Veneto, Carinzia, Slovenia e Croazia anche in virtù della realizzazione delle nuove infrastrutture previste dalla programmazione comunitaria delle reti TEN (Progetto prioritario n.6) e dal Corridoio Adriatico – Baltico. [ok ma solo come puro passaggio?] Cioé si vuole far diventare il Friuli Venezia Giulia con le sue infrastrutture puntuali e lineari snodo degli scambi fra l'Europa centro - orientale, il Nord Europa, il Mediterraneo ed il Far East.

Si pensa quindi di potenziare la rete autostradale e migliorare la sua funzionalità ma nel contempo si vuole promuovere il più forte riequilibrio dei trasporti in direzione delle modalità ferroviaria marittima e in linea con gli orientamenti comunitari in materia. [non pare che l'autostrada vada in questa direzione]

SETTORE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Rete viaria

La rete viaria regionale è classificata, in base a criteri funzionali e fisico-dimensionali, in tre categorie:

- a) rete autostradale di collegamento nazionale ed internazionale e relativi raccordi
- b) rete stradale regionale di primo livello di collegamento regionale e nazionale, con funzioni di transito e scorrimento a medio raggio e di collegamento con i capoluoghi di provincia; assi viari assoggettabili a pedaggio, di competenza regionale
- c) rete stradale regionale di secondo livello di collegamento territoriale locale, con funzioni di distribuzione, penetrazione e accesso territoriale locale.

Fasce di rispetto

Per la rete viaria di interesse regionale individuata dal presente Piano, sono stabilite le seguenti fasce di rispetto da garantire a protezione del nastro stradale:

- a) 60 metri per la rete autostradale e per gli assi viari assoggettabili a pedaggio

- b) 40 metri per la rete stradale di primo livello
- c) 30 metri per la rete stradale di secondo livello, che interferisce con la rete di primo livello ed autostradale
- d) le fasce di cui alle lett. a), b), c) sono ridotte della metà per gli interventi da eseguirsi in territorio classificato montano ai sensi della LR 33/2002 e s.m.i.

SETTORE MOBILITÀ DELLE MERCI, DELLA LOGISTICA E DEL SISTEMA INTERMODALE DI TRASPORTO DI PERSONE

Contenuti

Il Piano non si occupa solo di strade ma anche di porti (Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro), ferrovie e aeroporti (Ronchi).

Con l'idea di promuovere il passaggio da gomma a rotaia/nave il piano individua le piattaforme di interscambio per il trasferimento delle merci da strada a rotaia, nonché da mare a rotaia e assume come obiettivo il potenziamento delle soluzioni intermodali.

Il Piano riconosce la tratta ferroviaria Tarvisio Udine, con le relative diramazioni verso Cervignano e i terminali portuali della regione quale segmento in territorio regionale del Corridoio Adriatico Baltico e acquisisce la direttrice del Corridoio V -Progetto Prioritario n. 6 nell'attraversamento del territorio regionale, stabilita sulla base delle decisioni comunitarie e riconosce il tracciato determinato ai sensi degli atti di intesa di cui all'articolo 1, comma 4, al fine di:

a) garantire la massima integrazione con le infrastrutture portuali, anche integrando i trasporti ferroviari con quelli marittimi nell'ambito dello sviluppo dei sistemi di trasporto intermodale che prevedono il trasferimento su rotaia del trasporto merci su gomma e, in particolare, dei servizi di autostrada viaggiante su rotaia [se vogliono trasferire il trasporto su rotaia a cosa serve fare nuove autostrade? Può essere utile solo al Veneto che ha politica delle gomme?]

b) potenziare le connessioni tra l'asse Nord-Sud e l'asse Est-Ovest, con particolare riferimento al raddoppio della tratta Palmanova-Udine quale collegamento del Corridoio V -Progetto Prioritario n. 6 alla tratta Pontebba, intesa quale segmento terminale in territorio regionale del Corridoio Adriatico-Baltico, al fine di valorizzare il sistema ferroviario esistente ed assicurare i collegamenti con le infrastrutture intermodali individuate dal Piano, e al fine di concretizzare la piattaforma logistica regionale dell'Alto Adriatico.

Centri di interscambio

Il Piano individua e localizza i Centri di interscambio modale regionale (CIMR,) quali infrastrutture poste nei centri urbani (CIMR di primo livello: i Capoluoghi di provincia quali nodi principali di interscambio modale ferro-gomma, gomma-acqua: Udine, Pordenone, CIMR di secondo livello, i centri nei quali avviene un significativo interscambio modale ferro-gomma, gomma-acqua, trasporto privato-trasporto pubblico su gomma/ferro/acqua: Pontebba, Tarvisio, San Vito al Tagliamento, Spilimbergo, Tolmezzo, Manzano, San Daniele del Friuli, Tarcento) [forse per questo Spilimbergo è favorevole all'autostrada ma che scambio ci può essere a Spilimbergo se non c'è mare e non c'è più ferrovia?]

Nei CIMR, le strutture dedicate all'interscambio tra i diversi modi di trasporto dovranno essere concentrate all'interno di un'area unitaria ed essere dotate di un'unica struttura di servizi all'utenza. Gli strumenti di pianificazione sub regionale devono prevedere i necessari adeguamenti alla rete viaria di adduzione ai CIMR.

Nodi della piattaforma logistica regionale

Il Piano individua il sistema portuale regionale commerciale e il sistema intermodale degli interporti di interesse regionale nonché l'Aeroporto di Ronchi dei Legionari e il relativo Polo intermodale quali nodi strutturanti la Piattaforma logistica regionale, al fine del riconoscimento alla Regione Friuli Venezia Giulia della funzione di "centro propulsivo" dell'Euroregione.

Il sistema regionale degli interporti è composto da: interporto di Pordenone, centro merci polivalente a servizio dell'area pordenonese; infrastruttura logistica di Pontebba, a servizio dell'area regionale con particolare riguardo all'autotrasporto internazionale su strada da/per l'area danubiana ed Europa centrale nella direttrice del Corridoio Adriatico-Baltico.

Accordi di programma, Finanza di progetto, Modifica di regolamenti

Ai fini del reperimento di risorse finanziarie sia nazionali che comunitarie l'Amministrazione regionale è autorizzata a stipulare appositi accordi di programma con le competenti autorità statali nonché promuovere e/o partecipare a progetti di cooperazione transfrontaliera e transnazionale.

Ai fini del contenimento della spesa pubblica per la realizzazione delle infrastrutture della portualità e della logistica il responsabile del procedimento privilegia l'utilizzazione dello strumento della finanza di progetto o di altri strumenti giuridici idonei ad attrarre il capitale privato tra le modalità di realizzazione dell'opera.

Ai fini del contenimento della spesa pubblica, l'Amministrazione regionale provvede alla modifica dei regolamenti attuativi che disciplinano la concessione di contributi per la realizzazione di infrastrutture destinate al trasporto combinato e alla promozione di servizi intermodali introducendo il principio della proporzionalità tra il risultato effettivo ottenuto in termini di redditività economica e quello originariamente assunto per la concessione del contributo.

Verifica di coerenza

Il responsabile del procedimento contributivo verifica che gli interventi previsti nei Porti e nei centri intermodali presenti nel territorio regionale, per i quali siano richiesti contributi regionali, siano coerenti con le previsioni del Piano.

Sviluppo dell'autotrasporto

L'Amministrazione regionale provvede all'integrazione dei requisiti, previsti dai regolamenti vigenti in materia di concessione di aiuti alle imprese di autotrasporto merci che intendono investire in attrezzature e mezzi terrestri adatti al trasporto combinato, con un apposito criterio di priorità nei confronti di imprese che intendono consorziarsi nonché trasformarsi in imprese di autotrasporto e logistica.

NOTA: le parti in rosso sono considerazioni/interrogativi nati dalla lettura