

ABSTRACT

5_Relazione_illustrativa

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

L.R. 20 agosto 2007, n. 23, art 3 ter e s.m.i.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Aprile 2010

Hanno fornito dati e informazioni varie società tra cui:

Società Alpe Adria S.p.A.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Trenitalia Cargo S.p.A.

FVG STRADE S.p.A.

Autovie Venete S.p.A.

INDICE

1. PREMESSA

2. IL SISTEMA DEI TRASPORTI DELLA REGIONE FVG

Il FVG come come “Piattaforma logistica regionale”

3. RETE VIARIA

- **La rete viaria nel territorio regionale -situazione ad oggi e prospettive future**
- **Strategia futura per il sistema del trasporto stradale regionale**
- **Situazione amministrativa e gestionale della rete**
 - **Soglia di intervento e caratteristiche della rete**
 - **Classificazione dei nodi e individuazione del modello rappresentativo**
 - **Studio della funzionalità e sicurezza della rete**
 - **Metodologia**
 - **Definizione degli scenari dell’offerta**
 - **Definizione degli scenari della domanda**
 - **Scenario base (2009). Risultati, simulazione e analisi**
 - **Scenario di breve periodo (2015). Risultati, simulazione e analisi**
 - **Lo scenario nel medio periodo (2020)**
 - **Ulteriori elementi di supporto all’analisi della funzionalità e della sicurezza**
 - **Le penetrazioni urbane**
- **Programma delle azioni**
 - **Rete autostradale**
 - **Rete stradale di primo livello**
 - **Rete stradale di primo livello assoggettabile a pedaggio**
 - **Il commissario per l’emergenza**
- **Monitoraggio del piano**

4. PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ DELLE MERCI, DELLA LOGISTICA E DEL SISTEMA INTERMODALE DI TRASPORTO DI PERSONE

- **Infrastrutture ferroviarie**
 - **Situazione generale e soglia di intervento**
 - **Assetto funzionale della rete e azioni di piano**
- **Il sistema delle infrastrutture a servizio del trasporto pubblico locale**
 - **Intermodalità ferro-gomma-acqua e autostrade del mare**
 - **Centri intermodali di interesse regionale all’interno della piattaforma logistica**
 - **Interporto centro ingrosso di Pordenone**
- **Ipotesi per una funzione di coordinamento infrastrutturale e logistico**
- **L’autotrasporto regionale tra crisi e innovazione**
- **Verso un riequilibrio dei trasporti in direzione delle modalità ferroviaria e marittima in linea con gli orientamenti comunitari in materia**

5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE: DOPO LA CRISI IL SISTEMA REGIONALE TRA OPPORTUNITÀ DI RIPRESA E RISCHI DI EMARGINAZIONE

1. PREMESSA

L'art.54 della LR 16/2008 a modifica della LR 23/2007 prevede che la Regione Friuli Venezia Giulia riconosca al sistema di trasporto, della mobilità e della logistica valenza strategica per il raggiungimento degli obiettivi del programma di governo e riferimento per la pianificazione territoriale.

Tale legge definisce che il sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica:

- costituisce il riferimento essenziale per gli interventi infrastrutturali, da attuarsi sul territorio nel breve-medio-lungo-termine, finalizzati al conseguimento di un sistema integrato dei trasporti
- è predisposto nel rispetto del principio di sostenibilità e persegue l'obiettivo del miglioramento della qualità ambientale.

L'approccio consiste nell'identificazione di una corretta dimensione strategica ed economica che il settore dei trasporti deve svolgere nel quadro delle politiche di sviluppo economico, sociale e ambientale del territorio regionale

Linee di indirizzo:

- 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 (Progetto prioritario n. 6) e dal Corridoio Adriatico - Baltico
- 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
- Promuovere il più forte riequilibrio dei trasporti in direzione delle modalità ferroviaria marittima in linea con gli orientamenti comunitari in materia
- Incrementare lo sviluppo del patrimonio infrastrutturale regionale esistente attraverso innovative operazioni finanziarie [quindi con l'idea di avere nuove strade gratis non considerano se servono o meno e se sono in linea con l'idea di sviluppo infrastrutturale della Regione]
- Riclassificare il sistema stradale nell'ottica dei trasferimenti conseguenti dall'attuazione del decreto legislativo 111/2004 (rete nazionale/rete regionale/rete provinciale).

Il piano si propone di potenziare le relazioni intraregionali assumendo ancora più il ruolo di "cerniera" che la regione ricopre grazie alla sua posizione geografica.

2. IL SISTEMA DEI TRASPORTI DELLA REGIONE FVG

- Il sistema dei trasporti della Regione Friuli Venezia Giulia si sta rapidamente evolvendo in tutti i suoi principali comparti, soprattutto a seguito delle spinte che provengono dal mercato della domanda e dallo sviluppo economico e dall'apertura di alcuni paesi emergenti
- Grazie alla sua collocazione geografica il Friuli Venezia Giulia si trovano nuovamente ad essere baricentro delle rotte commerciali dei traffici oceanici che vanno dall'Estremo Oriente, al continente europeo e agli Stati Uniti.

La crescita di flussi di persone e di merci obbliga gli amministratori del territorio regionale a programmare delle azioni che, in un arco temporale di medio-lungo periodo, rispondano in modo efficace alla richiesta di mobilità nel rispetto del territorio e delle sue prerogative uniche, in particolare ambientali e paesaggistiche, decongestionando e razionalizzando le reti e i movimenti che le interessano.

Il futuro dei trasporti in Europa sancito dal documento che la Commissione Europea ha adottato nel 2001 "La politica europea dei trasporti all'orizzonte del 2010, l'ora della scelta", il cosiddetto "Libro bianco dei trasporti" indica come elementi di primaria importanza la promozione e lo sviluppo del trasporto intermodale. L'equilibrio tra i modi di trasporto è considerato uno dei principali obiettivi comunitari e l'incentivazione dell'intermodalità si configura come misura fondamentale per sviluppare alternative al trasporto stradale.

La crescita incontrollata e non opportunamente equilibrata delle infrastrutture di trasporto ha prodotto notevoli incoerenze nel sistema stesso e ha contribuito in modo decisivo a produrre l'attuale livello di rischio ambientale con conseguenze dirette e indirette sulla vita dei cittadini. Pertanto è necessario agire al fine di assicurare un riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto, per eliminare le strozzature che rendono inefficiente il sistema e contemporaneamente porre i cittadini e l'ambiente al centro della politica dei trasporti.

In particolare tale riequilibrio deve aiutare a fronteggiare la crescita del trasporto merci che congestiona il sistema stradale in alcuni tratti importanti e che costituisce un elemento negativo in ordine alle due emergenze sopra indicate: ambiente e sicurezza della circolazione. L'obiettivo è quello di trasferire quote sempre più consistenti di traffico merci dalla strada verso la ferrovia e il trasporto marittimo. A tal fine ci si propone innanzitutto di realizzare dei corridoi funzionali e multi-modalità dedicati in via prioritaria alle merci.

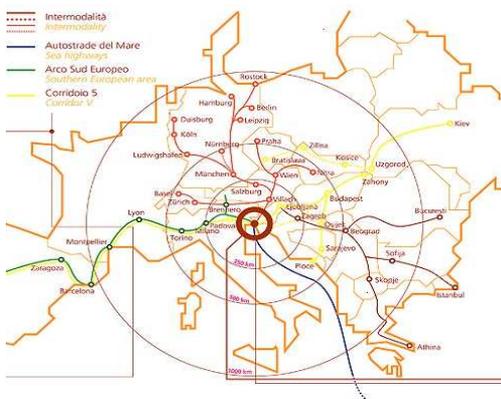
In quest'ottica è di essenziale importanza connettere i porti con i suddetti corridoi multimodali con priorità per il trasporto delle merci, condizione quest'ultima necessaria allo sviluppo del trasporto marittimo a corto e medio raggio, indispensabile per l'alleggerimento del traffico attraverso le Alpi.

La domanda di accessibilità dei passeggeri sia delle aree metropolitane che di quelle periferiche (aumentato per l'allargamento dell'Europa) non può essere soddisfatta attraverso l'aumento dell'offerta stradale: l'esperienza dimostra che tale sistema produce, dopo un breve periodo, nuove congestioni poiché implementa l'uso del mezzo privato, il più oneroso in termini ambientali e il meno efficiente in termini di sistema complesso. [ma nonostante questo pensano di continuare a costruire autostrade]

Vanno potenziati i collegamenti internazionali e con le regioni contigue, in particolare il Veneto e la Slovenia, e taluni poli del territorio austriaco, che si configurano quali snodi essenziali per le direttrici Nord-Sud, di interesse regionale.

Restando in ambito regionale, va ribadita l'esigenza di rafforzare i collegamenti tra i capoluoghi di provincia, tutti ormai coinvolti nel processo amministrativo e gestionale della regione; vanno altresì ritenuti di fondamentale importanza i collegamenti riguardanti i poli produttivi.

Il rafforzamento dei servizi ferroviari potrebbe avere un decisivo impulso dal conseguimento di una piena operatività da parte di un'azienda ferroviaria regionale. Un simile percorso non potrà prescindere da una attenta valutazione del ruolo della (Ferrovie Udine Cividale S.r.l., partecipata al 100% dall'Amministrazione regionale che è già titolare di licenza di impresa ferroviaria e potrebbe pertanto costituire il primo nucleo operativo di una impresa ferroviaria per il trasporto delle merci che si ponga quale valida alternativa al vettore nazionale.



Il Friuli Venezia Giulia al centro dell'Europa
Fonte: www.sifvg.it

Va evidenziato che la situazione regionale delle infrastrutture non è così critica come quella nazionale. Ci sono, inoltre, progetti a livello europeo che prevedono sul territorio regionale l'intersezione di due direttrici importanti: la direttrice Est-Ovest del Corridoio V/ora progetto prioritario n. 6 (Lisbona - Lione - Kiev) e la direttrice Nord-Sud del Corridoio Adriatico-Baltico, che proietteranno la Regione FVG verso il centro Europa.

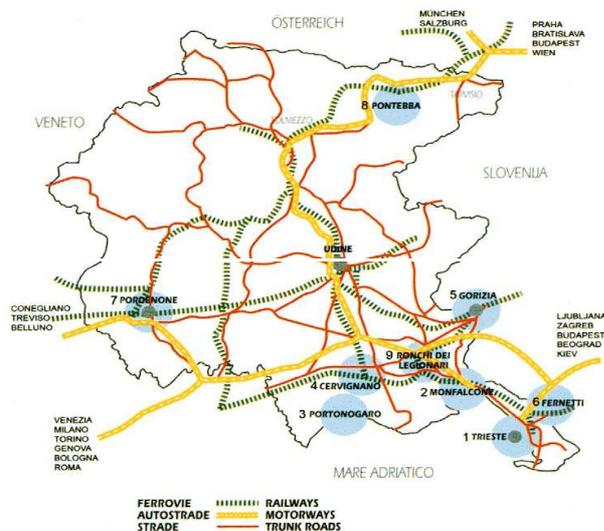
La volontà della Regione FVG è dunque di puntare alla realizzazione di un sistema integrato delle reti, allo sviluppo della portualità nazionale, regionale e anche internazionale e al potenziamento dell'intermodalità, sia merci che di passeggeri.

Il Friuli Venezia Giulia come "Piattaforma logistica regionale"

Per sfruttare meglio il patrimonio infrastrutturale e logistico esistente e quello di nuova costruzione nonché far diventare il settore dei trasporti un volano trainante dell'economia, tutte le componenti regionali gestionali ed infrastrutturali devono "fare sistema" nell'ottica di far divenire il Friuli Venezia Giulia un centro propulsivo di quella vasta area costituita dall'Euroregione, nonché il terminale naturale dei traffici

dell'area del Sud Mediterraneo. [si sta quindi pensando ai porti]

Il Piano individua l'intero territorio regionale come un unico nodo trasportistico-logistico a servizio dell'Euroregione



Friuli Venezia Giulia: Piattaforma logistica regionale [da qui si vede che l'autostrada non serve visto che c'è o è prevista ferrovia da Tolmezzo a Pordenone che è considerato centro nodale]

Fonte: Direzione centrale mobilità e infrastrutture di trasporto Servizio logistica e trasporto merci

L'insieme dei temi e delle prospettive sopra indicate si muove nella prospettiva di individuare la centralità della Regione quale punto di snodo dei due grandi assi di trasporto che si incrociano proprio nel territorio regionale cioè:

- Il Corridoio V - Progetto prioritario n. 6
- Il Corridoio Adriatico Baltico

Il Corridoio V - Progetto prioritario n. 6 mira ad assicurare la connessione tra il quadrante occidentale europeo e Kiev, attraverso una rete transeuropea di merci e di passeggeri. L'intera direttrice "Transpadana" Lione - Torino - Milano - Trieste è ricompresa tra i 14 progetti prioritari decisi ad Essen, nel 1996, dall'Unione Europea, a cui sono stati aggiunti altri 6 progetti prioritari (dal 15° al 20°).

Lo sviluppo del Corridoio V - Progetto prioritario n. 6 prevede il potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti, la realizzazione di nuove infrastrutture e l'eliminazione di punti di strozzatura con specifici progetti.

Inoltre sarà realizzato il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, vero e proprio percorso obbligato per decongestionare le strade.

La tratta italiana, con i suoi collegamenti a ovest verso Lione ed a est verso Lubiana, prevede il potenziamento della tratta autostradale da Torino a Trieste, e la realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità ed alta capacità (AV/AC) che inizia in Piemonte e termina a Trieste.

Lo sviluppo dell'Asse ferroviario europeo Adriatico Baltico, in quanto grande asse multimodale, è stato oggetto di un memorandum di intesa firmato al Lussemburgo il 12 ottobre 2006, tra il governo italiano e i governi europei interessati.

Si tratta di una scelta totalmente condivisa dalla Regione che da tempo sollecita adeguate iniziative internazionali e del Governo federale austriaco affinché vengano superati i gravissimi colli di bottiglia (Semmering e Kor Alm) che condizionano la rilevante potenzialità della tratta ferroviaria "Pontebbana" da tempo in esercizio sull'asse Udine - Tarvisio - Vienna.

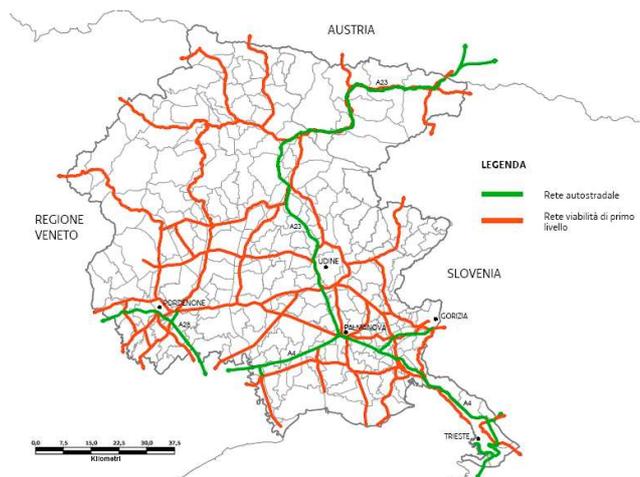
3. RETE VIARIA

La rete viaria nel territorio regionale -situazione ad oggi e prospettive future

La rete viaria esistente nel territorio del Friuli Venezia Giulia è caratterizzata da due direttrici autostradali che formando una "T" con punto di intersezione presso il bivio di Palmanova.

La rete ordinaria, fitta e organizzata nella parte meridionale è a maglie larghe nella parte centro settentrionale, dove è evidente ad ovest la non compiutezza dell'arco tra Sequals e Gemona per concludere

il percorso della Pedemontana. Il Tagliamento e le caratteristiche specifiche del suo alveo lungo tutto il percorso formano una barriera naturale tra est e ovest nella Regione, tanto che i principali punti di attraversamento sulla rete ordinaria costituiscono nelle ore di punta dei "colli di bottiglia."



Friuli Venezia Giulia : rete viaria nel territorio regionale

Fonte: elaborazione a cura del Servizio sistema informativo territoriale e cartografia
Direzione centrale Pianificazione territoriale,
autonomie locali e sicurezza

Le scelte strategiche in materia di trasporti a livello nazionale hanno privilegiato il trasporto su gomma, sia per la mobilità delle persone che delle merci, e in considerazione dei tempi di realizzazione delle infrastrutture di trasporto e delle risorse finanziarie necessarie non è data flessibilità, cioè richiede tempo e grande disponibilità finanziaria investire o anche solo modificare l'impostazione di partenza. [allora dobbiamo continuare a sbagliare?]

Per l'effetto noto agli specialisti la domanda ha inseguito l'offerta e cioè tanti più chilometri di strade vengono costruiti tante più persone usano il mezzo privato, con un effetto moltiplicatore che raggiunge il suo limite periodicamente nell'aumento progressivo del tempo di spostamento dopo un breve periodo iniziale di miglioramento e/o nel limite ambientale e sanitario. [quindi anche la nuova autostrada dopo un ipotetico iniziale miglioramento non porterà alcun beneficio]

Un principale obiettivo del presente Piano è di invertire la tendenza sopra descritta, rispondendo contemporaneamente alle esigenze del mondo produttivo e alla domanda di mobilità individuale consolidata.

Altro obiettivo del Piano è privilegiare sia il potenziamento dei corridoi funzionali esistenti, in particolare quello autostradale lungo la direttrice est-ovest sia quello dei collegamenti diretti con il sistema autostradale dei più importanti centri logistici e produttivi della regione. [pare sensato quindi vogliamo fare: 3° corsia A4, raccordi attorno ai capoluoghi di provincia, velocizzare percorrenza strade esistenti]

Inoltre è importante rispondere alle emergenze ambientali, sia in termini d'inquinamento che di consumo di territorio. Le infrastrutture stradali, infatti sono la principale fonte d'inquinamento lineare, diffusa sul territorio.

Le azioni congiunte, rispettivamente il potenziamento dei corridoi funzionali, la realizzazione di strade di rapido collegamento dai poli industriali al sistema autostradale e la riqualificazione della rete regionale esistente per garantire idonei livelli di servizio e standard di sicurezza, contribuiscono ad assorbire quota del traffico pesante che si riversa lungo le autostrade, e contemporaneamente consolidano la struttura della rete.

Il presente Piano si pone l'obiettivo di elevare gli standard prestazionali della rete stradale, e limitarne lo sviluppo, per evitare l'effetto di aumento di spostamenti privati su gomma e contemporaneamente per favorire la mobilità alternativa e sostenibile.

Strategia futura per il sistema del trasporto stradale regionale

Nell'ottica strategica della mobilità sostenibile, nell'individuazione delle azioni di Piano si è tenuto conto di alcuni elementi fondamentali e precisamente:

- la domanda di trasporto privato su gomma insegue l'offerta, tanto più a ridosso delle aree metropolitane, dove tra l'altro produce un aumento dei tempi di spostamento oltretutto un aumento dell'inquinamento nelle aree urbane

- la questione ambientale ha assunto un ruolo predominante perché non più rimandabile e non può che essere motore del Piano nella sua sezione viabilistica, visto l'enorme contributo all'inquinamento ambientale del trasporto su gomma.

La strategia d'intervento si articola pertanto nel rafforzamento dei corridoi funzionali già presenti, quelli costituiti dalle due dorsali autostradali, nel prevedere, laddove, gli sviluppi previsti lo rendano necessario, ulteriori collegamenti con detti corridoi, e contemporaneamente nella riqualificazione delle strade principali esistenti.

L'obiettivo è quello di migliorare la qualità del sistema valorizzando le strutture esistenti e concentrando il traffico su un numero limitato di direttrici principali. [quindi non vale quello che dicono: facciamo nuova autostrada per spalmare il traffico su tutto il territorio] Ciò allo scopo di convogliare il traffico di transito e di separarlo da quello diretto e locale. Inoltre, diventano così meglio localizzabili le opere a difesa dell'ambiente.

Dal punto di vista dei collegamenti esterni tra Friuli Venezia Giulia e le regioni limitrofe, se diamo per scontati gli assi autostradali Venezia-Palmanova-Gorizia- Trieste - Slovenia e Venezia-Palmanova-Udine-Villaco-Vienna e gli interventi di potenziamento già programmati, che rappresentano l'elemento cardine del trasporto stradale regionale, un primo elemento su cui porre l'attenzione è dato dalla autostrada A28 Pordenone-Sacile-Conegliano. Tale tratto può essere visto come un semplice raccordo tra la A4 Trieste-Venezia e la A27 Venezia-Belluno. In effetti però, essendo la Venezia-Belluno un tratto iniziale di un progetto più ampio di attraversamento delle Alpi verso il nord, noto come Autostrada di Alemagna o Venezia-Monaco, in grado di collegare più direttamente l'Alto Adriatico con la Baviera, appare logico considerare il tratto autostradale della A28 come un possibile raccordo tra Trieste e il suo porto, ma anche i suoi valichi di frontiera verso il sud-est europeo e l'area tedesca.

Con la realizzazione dell'autostrada o superstrada Pedemontana Veneta da Spresiano a Vicenza, la A28 viene a porsi automaticamente in relazione con le aree occidentali della Pianura Padana, diventando di fatto un tratto alternativo o meglio integrativo al Corridoio V. Inoltre, qualora venisse completata la superstrada Cimpello-Sequals-Gemona, si potrebbe realizzare un collegamento diretto, attraverso la A28, tra la pianura veneta e la A23 con destinazione Tarvisio, a Gemona, senza quindi gravare ulteriormente il nodo di Mestre e la A4. [QUI, COME OLTRE, SI PARLA DI SUPERSTRADA E NON DI AUTOSTRADA]

Attualmente questo quadro è in ulteriore evoluzione: si sta infatti discutendo dell'autostrada Venezia-Monaco, per la quale, recentemente, si è formulata un'ipotesi diversa, spostata più ad est verso la Carinzia piuttosto che verso il Tirolo. L'ipotesi, formulata dai vertici della Società Autostrade congiuntamente con l'ANAS, prevede un prolungamento dell'attuale Alemagna fino a Pieve di Cadore, come nel progetto originale, per poi piegare ad est verso la Carnia, per raggiungere Tolmezzo e la A 23 Udine-Tarvisio, in modo da sviluppare un asse interamente montano utile a generare in futuro eventualmente un nuovo ramo del Corridoio Adriatico attraverso Monte Croce Carnico.

Tale ipotesi del collegamento montano tra la A27 e la A23 è comunque tuttora in corso di esame e dovrà essere definita sulla base dello studio di fattibilità sviluppato di recente dall'ANAS. [che senso ha fare autostrada se non hanno neanche ancora deciso come collegare i due rami?]

In relazione alla viabilità interna regionale, invece, è necessario intervenire per migliorare la qualità e la sicurezza dei collegamenti tra i comuni capoluogo di provincia, con priorità all'asse centrale della pianura friulana costituito dalle Strade statali 305 [Manzano-Redipuglia], 56 [Udine-Gorizia] e 13 [Pontebbana], e quella dei collegamenti delle zone produttive con la rete primaria e le infrastrutture intermodali.

Situazione amministrativa e gestionale della rete

- Autostrade in concessione ad Autovie Venete S.p.A.: A4 Mestre - Lisert (tratto in territorio regionale: Latisana - Lisert); A23, tratto Palmanova - Udine, RA17 Villesse -Gorizia; A28 Portogruaro -Pordenone - Sacile con futuro proseguimento verso Conegliano (tratto in territorio regionale: Sesto al Reghena - Sacile)
- Autostrade in concessione ad Autostrade per l'Italia S.p.A.: A23, tratto Udine -Tarvisio (Confine di Stato).

In particolare con tale decreto legislativo, che è divenuto efficace dal 1 gennaio 2008, sono state assegnate alla proprietà e alla gestione regionale circa 678 km di ex strade statali con le relative pertinenze, mentre 290 km sono rimaste di proprietà statale e sono gestite dalla Regione Friuli Venezia Giulia e 200 km sono rimaste allo Stato e continuano ad essere gestite dall'ANAS.

Soglia di intervento e caratteristiche della rete

Con riferimento alle funzioni prioritarie che deve assumere la rete viaria prevista dal Piano, la soglia di intervento minima del Piano viene individuata nella "rete stradale regionale di primo livello".

Tale rete ha quindi il compito di svolgere, nel contesto della mobilità viaria regionale, con omogeneità e continuità, le seguenti funzioni di servizio:

- transito e scorrimento veloce sul territorio regionale
- collegamento con e tra i capoluoghi di provincia
- collegamento con importanti nodi funzionali.

Con riferimento all'attuale assetto funzionale del sistema viario regionale, la rete stradale di primo livello è sostanzialmente individuabile nelle ex strade statali più alcune più importanti strade provinciali.

Classificazione dei nodi e individuazione del modello rappresentativo

La rete di primo livello congiunge i nodi principali del territorio regionale, diversi tra di loro ma caratterizzati dall'essere attrattori e/o generatori di traffico per alcune caratteristiche intrinseche (popolazione, funzioni concentrate, attività produttive ecc.).

Al fine di classificare i nodi di attrazione e generazione di traffico si è tenuto conto di alcuni fattori generatori e attrattori di traffico, nonché delle caratteristiche demografiche e amministrative dei centri stessi. Sono state individuate le seguenti quattro classi:

- 1) comune capoluogo di Regione
- 2) comune capoluogo di Provincia
- 3) nodo funzionale
- 4) nodo di rete.

Tale classificazione fatta a priori, sulla base di indicatori che prescindono dall'analisi dei flussi, viene verificata a posteriori sulla base dei rilievi dei flussi di traffico e delle indagini origine -destinazione.

Studio della funzionalità e sicurezza della rete

Gli scenari infrastrutturali e della mobilità, attuali (2009) e previsti per il breve periodo (2015), sono stati analizzati con l'ausilio di un modello di simulazione della rete stradale e della domanda di trasporto privato regionale (in dotazione al Servizio infrastrutture, vie di comunicazione e telecomunicazioni), al fine di valutare gli effetti dell'attuazione del Piano sull'utilizzo della rete stradale e sulla risposta che questa potrà garantire a fronte della domanda di mobilità futura.

Gli scenari successivi, di medio [2020] e lungo periodo, non sono stati sottoposti alle procedure di simulazione in quanto per quanto riguarda il sistema infrastrutturale non si ritiene sarà necessario intervenire ad integrare l'offerta con nuovi assi stradali, mentre con riferimento alla domanda di mobilità su trasporto privato essa dovrà aver già verificato a quel tempo l'inversione di tendenza a vantaggio dei sistemi di trasporto alternativi.

Metodologia

Il modello "sceglie", tra tutti i percorsi possibili che collegano ogni singola relazione, da una zona ad un'altra (O/D), l'itinerario che "costa" meno in termini di pedaggio, tempo e lunghezza.

Variando le caratteristiche che definiscono il sistema dell'offerta o della domanda, si delineano scenari ulteriori e, attraverso le simulazioni, si può quindi stimare come i flussi di traffico è presumibile si ridistribuiscono sulla viabilità, conseguentemente alle mutate condizioni.

Definizione degli scenari dell'offerta

Vengono presi in considerazione due scenari: lo scenario base che definisce lo stato attuale del sistema infrastrutturale, aggiornato all'anno 2009, e lo scenario di breve periodo che definisce lo stesso al 2015, una volta realizzati gli interventi previsti dal Piano.

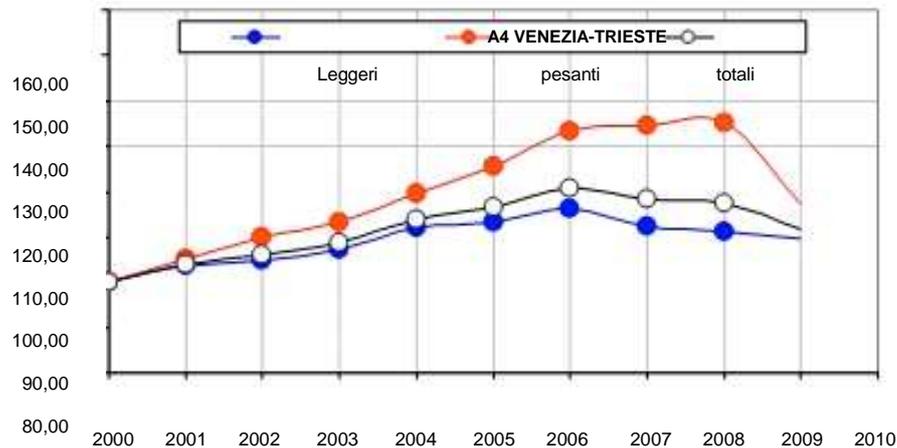
Lo scenario infrastrutturale di breve periodo (2015) tiene conto, inoltre, delle mutate condizioni dell'assetto viario previste in questo orizzonte temporale.

- circonvallazione sud di Pordenone
- completamento della A28 con il collegamento all'autostrada veneta A27: tratto Sacile-Conegliano
- ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia da Quarto d'Altino a Villesse, compresa la realizzazione del nuovo svincolo di Alvisopoli e collegamento con la S.S. 14

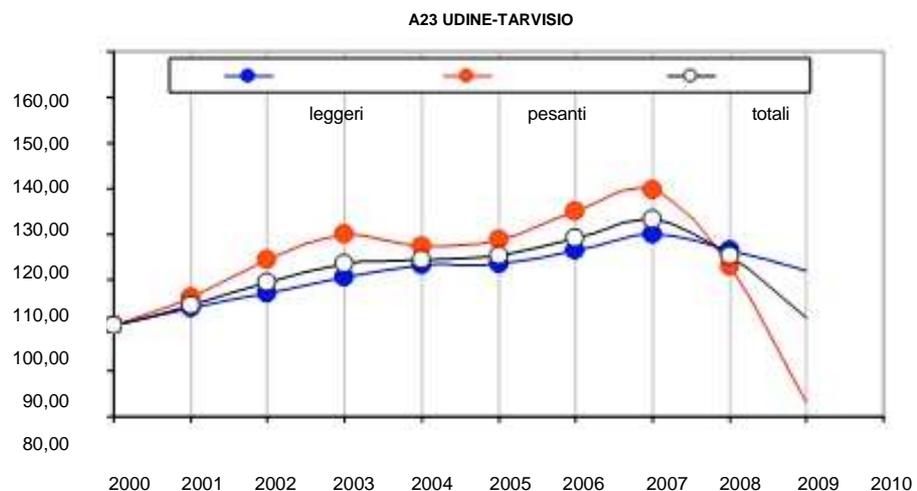
- adeguamento del raccordo Villesse-Gorizia a sezione autostradale
- nuovo collegamento veloce Palmanova-Manzano
- nuovo collegamento Palmanova-Cervignano-Interporto
- tangenziale sud di Udine
- **completamento del collegamento Piandipan-Sequals sino a Gemona (A 23)** [qui si parla di completamento e non di adeguamento e/o rifacimento quindi sempre di superstrada e non di autostrada]

Definizione degli scenari della domanda

Dati di traffico sulle autostrade del territorio regionale desumibili dalle pubblicazioni AISCAT.



Andamento del traffico teorico medio giornaliero sulla A4 Venezia-Trieste (100=valore all'anno 2000)



Andamento del traffico teorico medio giornaliero sulla A23 Udine-Tarvisio (100=valore all'anno 2000)

Come si può osservare il trend di crescita pressoché costante fino al 2006 ha manifestato una progressiva inversione di tendenza nell'ultimo triennio 2007-2009, pur tenendo presente che il dato 2009 riportato è ancora da confermare.

Ciò ha portato a stimare che lo scenario della domanda di mobilità al 2009 sia in sostanza ritornato in linea con i valori riscontrati nel 2005.

Per la determinazione dello scenario della domanda di breve termine al 2015, invece, [perché questa scelta? Forse perché ipotizzare un trend positivo può far sembrare l'autostrada più utile?] si è ipotizzato che nel prossimo periodo si possa verificare lungo le arterie autostradali regionali un ritorno ai trend di crescita caratteristici del periodo 2000-2006.

Se è ragionevole ipotizzare, rispetto al 2009, un incremento della mobilità con mezzo privato al 2015, si deve tuttavia rilevare che questa ipotesi non potrà essere reiterata per lo scenario di lungo periodo poiché le azioni integrate, volte ad incrementare la quota di spostamenti del traffico merci e passeggeri dalla gomma alla rotaia, dovranno produrre ragionevolmente gli effetti desiderati, cioè la diminuzione del numero di

spostamenti su gomma, sia merci che passeggeri. [quindi faccio autostrada per smaltire il traffico su medio periodo (2015 cioè 4 anni) perché su lungo periodo si smaltisce tramite rotaia. Le ditte che hanno presentato il progetto in realtà lo fanno aumentare fino al 2064 (ALL. 2)]

Scenario base (2009). Risultati simulazioni e analisi

L'utilizzo prevalente della rete stradale si ha secondo i due sistemi infrastrutturali sopra soglia individuati dal Piano: un sistema autostradale che costituisce l'ossatura portante dei flussi di attraversamento e di quelli diretti/provenienti dal territorio regionale e una rete principale, di primo livello, di viabilità ordinaria - impostata per la maggior parte su alcune statali e regionali e in secondo luogo su alcune strade provinciali - che consente, da un lato, il completamento degli itinerari sopra citati e, dall'altro, connette direttamente alcuni nodi regionali strategici.

Si riscontra lo stato critico nelle ore di massimo carico lungo le direttrici di collegamento ovest-est tra le aree del pordenonese e dell'udinese e lungo la viabilità ordinaria a sud dell'autostrada, tra il pordenonese e il territorio a nord di Udine fino a Gemona e lungo gli itinerari di collegamento tra Gorizia e Udine e tra Trieste-Monfalcone-Gorizia.

Scenario di breve periodo (2015). Risultati simulazioni e analisi

Analizzando i flussogrammi veicolari [ottenuti considerando i potenziamenti fatti alla viabilità] si osserva un riequilibrio dei flussi veicolari, in particolare con riferimento alla viabilità interessata dall'apertura delle nuove arterie di viabilità ordinaria, per le quali viene verificato il carattere attrattivo rispetto itinerari attualmente impostati su altre vie, o da opere di miglioria come, ad esempio, la realizzazione della terza corsia autostradale sulla A4 o la riqualificazione ad autostrada della Villesse-Gorizia.

Permangono, tuttavia, le criticità rilevate sulle strade di penetrazione urbana ai comuni capoluogo e su alcuni attraversamenti dei centri urbani della rete viaria di primo livello.

Lo scenario nel medio periodo (2020)

La realizzazione delle opere per le quali è prevista la possibilità del ricorso al mercato, mediante lo strumento del project financing, potrebbe vedere il completamento oltre il 2015, ma senz'altro prima del medio periodo. [2020]

Si ritiene inoltre che la complessità del territorio e delle problematiche ambientali, nonché la volontà e la necessità di condividere con le comunità locali le scelte strategiche e l'inserimento nel territorio delle opere programmate, possa anche prolungare di qualche anno le previsioni comunque di progetto di altre opere comprese nel programma delle azioni, ma tutte senz'altro dovrebbero essere in funzione nel 2020.

La simulazione relativa a questo orizzonte temporale non è stata effettuata, poiché le ipotesi sull'andamento della domanda in un orizzonte temporale distante 10 anni da quello attuale, si ritengono poco significative. [e perché, come detto sopra, si pensa che sia diminuito grazie al passaggio su rotaia. Stanno in pratica dicendo che verrà costruita l'autostrada presumibilmente tra 2015 e 2020 ma che non vengono fatte previsioni di traffico così lontane. Come si può allora tener conto delle ipotesi di traffico presentate nei documenti di gara e a credere che in 50 anni di gestione le ditte costruttrici copriranno i costi di realizzazione?]

Prolungare tale ipotesi oltre il quinquennio darebbe luogo a delle approssimazioni ulteriori che, a distanza temporale maggiore, darebbero luogo a risultati numerici la cui rappresentatività sarebbe difficilmente valutabile. [ma nei documenti di gara vengono fatte ipotesi fino 2064!]

Lo scenario al 2020 è uno scenario di consolidamento degli andamenti descritti, e a tale consolidamento contribuiranno le azioni programmate dal Piano del Trasporto Pubblico locale, dal Piano regionale della Sicurezza Stradale e dalla Rete ciclabile regionale RECIR, ossia dall'attuazione delle politiche di sostegno alla mobilità alternativa, dove alternativa, nel gergo tecnico consolidato, significa appunto alternativa all'uso del mezzo privato.

Ulteriori elementi di supporto all'analisi della funzionalità e della sicurezza della rete

Le elaborazioni modellistiche consentono di valutare e dimensionare, a fronte delle previsioni sui livelli di funzionalità e di servizio della rete, quali e quanti interventi possano essere progettati per ridurre lo scarto

tra le condizioni dello stato di fatto e quelle definite dagli obiettivi di piano. Contemporaneamente, le simulazioni permettono anche di effettuare una prima verifica dell'efficacia di un eventuale intervento prescelto, ovvero di confrontare l'efficacia di diverse alternative di progetto.

Le penetrazioni urbane

L'importanza dell'individuazione delle penetrazioni urbane è dovuta al fatto che nell'ora di punta il funzionamento di questi assi influenza direttamente la rete regionale ed è per tale motivo che le normative fissano dei livelli di servizio minimi anche per questi archi e prevedono che, in caso d'intervento di riqualificazione degli stessi, sia realizzata obbligatoriamente una corsia preferenziale per il servizio del Trasporto pubblico locale.

Programma delle azioni

Il quadro di riferimento, le linee di indirizzo e gli obiettivi del Piano costituiscono le premesse per la definizione di un "programma di azioni" che contribuisca allo sviluppo economico e sociale della regione nel rispetto delle soglie di intervento individuate.

Per la rete stradale di primo livello il piano prevede due tipologie di interventi:

- Riqualificazione dell'esistente: consistenti nella realizzazione di interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della rete esistente, comprese le varianti, finalizzati a riqualificare gli assi stradali esistenti
- Nuove opere: consistenti nella realizzazione di nuovi interventi finalizzati a completare e potenziare la maglia viaria regionale nonché e al riequilibrio economico e sociale del territorio.

La progettazione definitiva approvata degli interventi del Piano costituisce, ai fini della localizzazione, parte integrante della pianificazione regionale e obbliga il recepimento del tracciato negli strumenti urbanistici comunali e sovracomunali dei comuni territorialmente interessati.

Per gli interventi da attuare sulla rete di secondo livello che funzionalmente interferiscono o interagiscono con la viabilità oggetto del Piano gli enti locali territorialmente interessati devono recepire le direttive del Piano, individuando i tracciati mediante progetti da inserire negli strumenti di pianificazione comunale e sovracomunale.

Gli interventi proposti rientrano nell'ottica di uno sviluppo sostenibile e puntano, quindi, a migliorare ed adeguare al territorio le funzioni della rete viaria esistente piuttosto che a realizzare nuove infrastrutture. Anche se inevitabilmente sono proposte delle nuove realizzazioni, esse vanno comunque interpretate nel senso di spostare il peso sull'aspetto della "qualità" del sistema viario di mobilità regionale, piuttosto che su quello meramente quantitativo. In ciò sta l'essenza degli interventi previsti che, nel loro complesso, si configurano anche come un piano sostenibile di recupero della funzionalità della rete viaria regionale, congruente con lo sviluppo economico e sociale del territorio e rispettoso dell'ambiente.

Gli interventi proposti risolvono le criticità che interessano la rete di offerta regionale, che è in genere funzionalmente deputata a soddisfare la domanda di trasporto interprovinciale e interregionale. Le criticità residue appaiono legate più a spostamenti di tipo urbano e sono infatti collocate nei nodi urbani. Per risolvere questi problemi, più che a una pianificazione della viabilità di scala regionale, è necessario attuare strategie a livello comunale attraverso lo strumento del Piano Urbano per la Mobilità (P.U.M.), migliorando le penetrazioni e l'accesso ai centri urbani.

Rete Autostradale

La rete autostradale, come quella ferroviaria, è oggetto di un consistente programma di completamento e potenziamento che si presenta estremamente laborioso, sia per le problematiche territoriali-ambientali che per i limiti imposti dalle risorse economiche realmente disponibili.

Gli interventi più rilevanti e strategici sono costituiti dal potenziamento dell'autostrada A4 nel tratto Villesse-Quarto d'Altino secondo una configurazione a tre corsie, dall'adeguamento alle caratteristiche autostradali del raccordo Villesse-Gorizia, dal completamento della A28 (Portogruaro-Pordenone-Conegliano) e dal completamento del raccordo tra la A4 e il porto di Trieste con la relativa diramazione per il confine sloveno di Rabuiese. [non compare la Cimpello-Sequals perché qui, come prima, è ancora intesa come superstrada!]

Tali interventi nel loro complesso saranno in grado di completare la maglia autostradale e di assicurare nel tempo (considerato anche il graduale ma inderogabile riequilibrio modale dei trasporti) la "tenuta" del sistema viario autostradale che attualmente risulta essere sempre più massicciamente utilizzato da quote di mobilità pesante provenienti dall'est.

Rete stradale di primo livello

È costituita dalle ex strade statali più alcuni tronchi indispensabili per integrare e completare la rete al fine del riequilibrio territoriale e dell'interscambio con la viabilità di interesse prevalentemente locale.

Su di essa sono concentrate le azioni del Piano indirizzate prevalentemente ad una riqualificazione intesa come adeguamento funzionale dell'esistente.

Attualmente anche per tale rete è già stato avviato un vasto programma di interventi di adeguamento e potenziamento in quanto, anche nell'ipotesi di un graduale ma doveroso trasferimento delle merci su ferrovia, questa dovrà comunque essere in grado di sopportare gli incrementi "fisiologici" di traffico e, nel lungo periodo, assicurare prestazioni adeguate e affidabili in termini di accessibilità al territorio, di qualità di deflusso (livelli di servizio) e di sicurezza.

Tra i più importanti interventi da attuare sul sistema stradale regionale suddivisi tra riqualificazioni e nuove opere:

- Collegamento della A28 alla A23 attraverso la riqualificazione della viabilità esistente (SR 177) e realizzazione di nuova viabilità (Sequals-Gemona) [viene messa come viabilità di primo livello quindi non autostrada]

Rete stradale di primo livello assoggettabile a pedaggio

Con la legge regionale 23/2007 (art. 66), la Regione è stata autorizzata a promuovere, anche tramite la società regionale di progettazione, realizzazione e manutenzione delle opere di viabilità, la realizzazione in regime di finanza di progetto di strade assoggettabili a pedaggiatura sulla base della normativa vigente.

La fattispecie della finanza di progetto potrà quindi trovare applicazione per la realizzazione delle opere caratterizzate da preponderante interesse pubblico, per le quali comunque dovranno essere verificate al contempo le condizioni di minimo costo per l'Amministrazione regionale, di raggiungimento dei massimi standard di qualità ambientale nonché di redditività dell'investimento richiesto al privato che ne assicuri la realizzazione e gestione. La Regione intende valutare la possibilità di utilizzare tale strumento per le seguenti opere previste dal presente Piano:

- collegamento Piandipan-Sequals sino a Gemona (A 23); si tratta del completamento del collegamento Piandipan-Sequals-Gemona, che attualmente risulta già realizzato nel tratto che collega Piandipan (S.S. 13) con Sequals (S.R. 464 Maniago - Udine) da adeguare. [anche qui si parla di completamento della superstrada esistente e non di trasformazione da superstrada ad autostrada] La strada svolgerà la funzione di collegamento veloce pedemontano per i traffici aventi origine/destinazione nella fascia territoriale in cui è inserita, e soprattutto - per i traffici di più lunga percorrenza - la funzione di collegare direttamente gli itinerari autostradali nazionali (A 28, A 4, A 23, A 27) con un effetto consistente di drenaggio dei flussi nord-sud, soprattutto pesanti, che attualmente coinvolgono la viabilità ordinaria con pesanti ricadute sul territorio. [il traffico pesante di cui parlano ora è quello locale quindi si pensa alla superstrada e non quello proveniente dal Veneto o dall'Europa per cui si pensa all'autostrada]

Il Commissario per l'emergenza

La direttrice est-ovest che interessa i trasporti e attraversa la regione, definita dal Corridoio 5 - Progetto prioritario n. 6, è stata interessata dopo il 1989 da un costante e progressivo aumento del traffico, particolarmente significativo quello pesante, legato all'apertura dei mercati dell'Europa orientale e successivamente all'allargamento ad est dei confini dell'Unione europea.

La previsione di un aumento della capacità dell'autostrada A4 e del raccordo tra questa e il confine a Gorizia, è appunto incardinata nel primo programma delle infrastrutture strategiche.

La direttrice costituita dall'autostrada A4 raccoglie il traffico diretto verso la Regione e oltre verso il centro est europeo, proveniente dalla Milano - Venezia, dalla A27 Belluno - Venezia, dalla A28 (Castel Franco - Pordenone) e dalla Bologna Padova e ha pertanto un deficit di partenza, che nell'ultimo decennio ha

iniziato a costituire un deficit infrastrutturale grave, decisivo in termini negativi per le opportunità di sviluppo della Regione, che rischia di vedersi preferire come direttrici di transito verso l'est quelle a nord delle Alpi. [qui parlano chiaro dicendo che saremo solo transito quindi a chi giova l'autostrada nuova? Solo a chi la costruisce!?!]

Al fine di affrontare i problemi maturati nel tratto della A4 tra Quarto D'Altino e Villesse il Governo ha nominato un Commissario Straordinario. E' stata emanata l'ordinanza di protezione civile "Disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale VillesseGorizia. (Ordinanza n. 3702 del 5 settembre 2008)".

I poteri del Commissario permettono di accelerare la realizzazione della terza corsia e l'adeguamento a sezione autostradale della Villesse Gorizia, poiché ai sensi dell'ordinanza l'approvazione da parte del Commissario del progetto definitivo dell'opera costituisce automaticamente variante agli strumenti urbanistici comunali. Riduce inoltre i tempi previsti per l'emanazione del decreto di compatibilità ambientale.

Monitoraggio del Piano

Nello studio degli scenari la simulazione è stata condotta solo sul breve periodo, quando l'offerta infrastrutturale determinata dal programma di opere finanziato dalla Regione sarà terminato.

Si ritiene infatti che nei prossimi decenni non sarà necessario intervenire ad integrare l'offerta con nuovi assi stradali e questo per due ragioni sostanziali:

- Il grafo stradale così completato è strutturato per rispondere in modo efficiente anche a prevedibili aumenti della domanda nel medio periodo che potrebbe essere determinata dalla auspicata ripresa economica.
- L'altro profilo importante da considerare è l'elemento territoriale ambientale: non esiste spazio sufficiente per inserire ulteriori infrastrutture lineari. S'intende qui la sufficienza in relazione alla componente ambientale, poiché l'ambiente e la qualità ambientale sono riconosciute come risorse scarse da tutelare, tanto da essere al centro dei più importanti accordi internazionali attuali. Pertanto appare assolutamente incongruo promuovere un'ulteriore offerta che riguardi la modalità su gomma, incentivando così la domanda e vanificando gli sforzi per andare verso il raggiungimento dell'obiettivo che è appunto quello di diminuire gli spostamenti su strada, in particolare delle merci, ma in modo significativo anche delle persone. [QUINDI L'AUTOSTRADA IN PROGRAMMA È L'ULTIMA GOCCIA CHE IL TERRITORIO POTREBBE SOPPORTARE]

L'obiettivo della riduzione del numero di spostamenti su gomma che può misurarsi direttamente sulla rete stradale, non è governabile completamente dal piano presente, ma evidentemente dipende anche da quello del trasporto pubblico locale.

L'obiettivo del presente Piano, in attuazione della strategia regionale, è quello di diminuire il traffico su gomma, con particolare riferimento ai mezzi pesanti, potenziando i traffici su ferro per i collegamenti con i centri logistici e i porti della regione, al fine di rendere più efficiente il sistema della mobilità delle merci.

La percentuale di mezzi pesanti sui flussi totali determina, accanto ad altri fattori, il livello di servizio funzionale della rete, anche il costo sociale legato al numero d'incidenti.

L'obiettivo di lungo periodo si colloca a 20 anni dall'approvazione del presente Piano. Risulta difficile configurare, in maniera attendibile, la situazione in un lasso di tempo così ampio ma, potendo senz'altro ipotizzare che la maggiore attenzione alla tutela dell'ambiente percepito universalmente come risorsa scarsa e da tutelare contribuirà complessivamente al contenimento della mobilità su gomma e in particolare della mobilità delle merci su gomma, si può affermare che si è in linea con le aspettative del presente Piano se il flusso veicolare che interessa la rete di primo livello è diminuito. [pare contraddittorio con l'idea di costruire una nuova autostrada]

L'aggiornamento del Piano, svolto nel rispetto della metodologia prevista, rappresenta un importante punto di riferimento per le scelte programmatiche che l'Amministrazione regionale è chiamata a compiere.

4. LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ DELLE MERCI, DELLA LOGISTICA E DEL SISTEMA INTERMODALE DI TRASPORTO DI PERSONE.

Il Piano sviluppa una attenta valutazione normativa e/o politica volta ad analizzare quali sono attualmente gli strumenti giuridici e regolatori effettivamente disponibili e quali strumenti innovativi saranno invece necessari nel futuro alla Regione per l'attuazione di una politica dei trasporti e della logistica mirata alla realizzazione di servizi utili al contesto regionale. **Tutto ciò in un'ottica di liberalizzazione regolata che sia ovviamente vincolata a principi di ordine generale riferiti tipicamente alla tutela dell'ambiente e del paesaggio, tutela della salute e della sicurezza pubblica e della qualità della vita delle popolazioni.**

La distribuzione dei finanziamenti dovrà quindi avvenire in maniera assolutamente non discriminatoria e pro-concorrenziale quasi esclusivamente in seguito alla presentazione di specifici progetti, privilegiando la formula del project - financing, specificatamente mirata a definire innovative modalità di compartecipazione al rischio dell'imprenditore privato.

La Regione dovrà pertanto predisporre un sistema di monitoraggio sia sulla concreta attuazione dei progetti finanziati che sulla reale efficacia dell'iniziativa, ponendo un limite opportuno al supporto pubblico (in armonia con le norme europee) tale da garantire che, in caso di "mancato successo" (misurabile) dell'iniziativa attuata con il supporto richiesto, si possa poi procedere ad una riduzione motivata e proporzionale dell'intervento regionale in modo tale da far gravare parte di tale "mancatosuccesso" quantitativamente e proporzionalmente anche sui soggetti privati coinvolti.

L'utenza del Friuli Venezia Giulia si divide in tre segmenti principali. Al centro ci sono gli abitanti della Regione Friuli Venezia Giulia che per motivi di istruzione, lavoro, relazioni sociali e commerciali esprimono una domanda di mobilità interna alla regione o afferente ai principali nodi del sistema dei trasporti extraregionali. Ci sono poi i fruitori del territorio regionale per finalità turistiche, con una domanda che ad oggi appare fortemente strutturata su base stagionale, ma con un indirizzo che mira alla diversificazione dell'offerta su tutto l'anno. Infine, ma non meno importanti, ci sono i lavoratori occupati all'interno dei distretti e delle grandi strutture produttive presenti in regione e quelli afferenti al pendolarismo diffuso da fuori regione, in particolare dalle limitrofe Slovenia e Croazia e gli utilizzatori, anche provenienti da fuori regione, delle attività di servizio pubbliche e private, quali i grandi poli ospedalieri ed i distretti sanitari, le strutture universitarie e i poli commerciali e terziari.

Lo sviluppo del sistema del TPL trasporto pubblico locale risulta strettamente correlato alle politiche di sviluppo del sistema economico regionale, tra le quali assumono un particolare significato quelle relative al sistema turistico, in special modo per ciò che riguarda le prospettive di sviluppo delle reti presenti in territorio montano e nell'area marittimo - lagunare.

Il Piano si prefigge di elaborare un programma volto al miglioramento delle caratteristiche qualitative della rete infrastrutturale ferroviaria esistente, comune sia al sistema della mobilità delle persone che al sistema delle merci e della logistica, mirato alla valorizzazione delle potenzialità presenti, nonché al completamento ed il miglioramento qualitativo delle infrastrutture di interscambio, anche in coerenza con le direttive europee in materia di mobilità sostenibile.

Infrastrutture ferroviarie, situazione generale e soglia d'intervento

La struttura del sistema ferroviario esistente della Regione privilegia, per motivi d'ordine storico, le funzioni di transito e attraversamento del proprio territorio, a discapito del servizio di collegamento interno, dando così luogo al formarsi di talune zone d'ombra rispetto alle istanze di mobilità interne espresse nell'ambito del territorio regionale, con la conseguente difficoltà di creare un'adeguata alternativa al sistema viario stradale per le finalità del trasporto pubblico locale e della mobilità individuale. [l'autostrada non taglierà fuori il territorio attraversato riproponendo lo stesso problema anche su gomma?]

Il sistema ferroviario regionale nella sua attuale configurazione si articola principalmente in tre direttrici aventi interesse prevalentemente sovra regionale:

1. Collegamento trasversale ovest-nord/est- Venezia-Treviso-Sacile-Pordenone-Udine, con connessione a nord verso Tarvisio e prosecuzione a Est verso Gorizia-Monfalcone-Trieste;
2. Collegamento trasversale est-ovest Venezia-Latisana-Cervignano-Monfalcone-Trieste C.le-Villa Opicina-Slovenia (linea costiera);

3. Collegamento nord-sud Venezia/Trieste-Udine-Tarvisio-Austria (linea Pontebbana).

Per quanto concerne gli scali commerciali, la principale infrastruttura è rappresentata dallo scalo di smistamento di Cervignano, connesso all'asse nord-sud della Pontebbana e

Sia tale scalo che il previsto Polo Intermodale di Ronchi, con funzioni legate anche al traffico merci e alla logistica, vanno considerati in relazione alla futura realizzazione del "Corridoio V/ora progetto prioritario n. 6" in quanto rappresenteranno il "portale" di ingresso/uscita delle merci in transito sul corridoio e destinate alle aree limitrofe e contermini.

Il traffico del tipo intermodale (nave-terra, strada-ferro), in crescente aumento, viene trattato prevalentemente negli scali portuali di Trieste, nel già citato complesso scalo-interporto di Cervignano, ed in parte in altri centri intermodali minori (es. Autoporti di Gorizia e Ferneti, in prospettiva Centro ingrosso - Interporto di Pordenone).

Il presente Piano individua tutta la rete ferroviaria come rete di interesse regionale in quanto espleta in maniera sistemica la funzione di trasporto pubblico delle persone e il trasporto delle merci.

In particolare, per quanto riguarda la tratta regionale del Corridoio V, ora progetto prioritario n. 6 si tratta di portare a compimento la progettazione delle tratte: confine Veneto - Ronchi Sud, Ronchi Sud - Trieste e Trieste - Divaccia.

Oltre a tale intervento, nel breve - medio periodo il sistema ferroviario regionale richiede una valorizzazione e potenziamento attraverso una revisione delle infrastrutture esistenti, al fine di ridurre tutte quelle limitazioni che attualmente rendono poco appetibile il trasporto su ferro di merci e persone, perché il progetto del "Corridoio V, ora progetto prioritario n. 6" non potrà essere realizzato nella sua completezza che in un arco temporale a lungo termine.

Il sistema ferroviario regionale presenta una spiccata vocazione alla gestione di traffici aventi origine in Regione e destinazione esterna ad essa o viceversa. Ciò vale in misura inferiore anche nel settore del trasporto pubblico locale dove peraltro, le elevate tempistiche di percorrenza nonché la scarsa penetrazione dell'infrastruttura ferroviaria in aree periferiche del territorio, non consentono per ora il raggiungimento di indici di gradimento elevati nella diffusione del servizio del Trasporto pubblico locale.

Il Piano prevede il riconoscimento e la qualificazione delle stazioni ferroviarie, i depositi e officine, quali strutture di interesse regionale in quanto essenziali allo svolgimento del servizio ferroviario regionale passeggeri e merci.

Assetto funzionale della rete e azioni di piano

Una strategia complessiva del sistema dei trasporti di persone e merci sul territorio regionale, anche in considerazione delle condizioni spinte di congestione che ormai si verificano sistematicamente sulla A4, deve orientarsi con decisione a privilegiare sostanzialmente il trasporto su ferro.

Il passaggio modale dalla strada alla rotaia e dalla portualità alla rotaia viene ritenuto elemento vincente sia ai fini del decongestionamento del territorio che del più rapido inoltro delle spedizioni.

Per dare attuazione pratica ad un tale disegno il presente Piano nel riconoscere la rete ferroviaria di interesse regionale articola l'organizzazione funzionale del sistema su più strati operativi:

- un primo livello: linee a doppio binario per flussi del traffico con origine/destinazione interna e generati dai comprensori portuali regionali e dai bacini industriali nelle relazioni con i propri mercati, quello indiretto è costituito dai flussi di transito da e per il Nord/Centro-Italia nelle relazioni con il Centro/Sud e Centro/Est dell'Europa.
- un secondo livello: finalizzato ad incrementare la connettività interna del territorio regionale
- un terzo livello: dei raccordi funzionali alle aree e distretti industriali, ai sistemi portuali, agli autoporti di confine, ai centri commerciali ed ai poli logistici in generale.

Un tema significativo correlato allo sviluppo del sistema infrastrutturale riguarda, la definizione di un servizio metropolitano da attuarsi all'interno della rete regionale, che costituisce il focus di un progetto europeo denominato ADRIA-A, presentato a valere del programma di cooperazione transfrontaliero Italia - Slovenia 2007 - 2013, i cui contenuti riguardano in primis l'analisi degli anelli mancanti della rete regionale e, secondariamente, lo studio dei flussi di traffico e dei livelli di servizio.

Poiché la Regione Friuli Venezia Giulia funge da cerniera tra con l'Europa centro orientale i collegamenti ferroviari devono essere potenziati sia con riferimento alle merci che ai passeggeri nelle direttrici a Est, verso Slovenia ed Ungheria, a Nord, verso Austria e Germania e a Ovest verso Veneto e Lombardia.

È sulla base di tali linee di sviluppo che la Regione deve opporsi con forza ai più recenti indirizzi del gruppo Ferrovie dello Stato che, per esigenze meramente legate al bilancio, tendono a isolare la Regione.

Inoltre, elementi fondanti per delineare una politica regionale per lo sviluppo del trasporto ferroviario si rivelano da un lato la valorizzazione dell'unica impresa ferroviaria di proprietà regionale, la Ferrovie Udine Cividale, e, dall'altro, l'attenta analisi della fattibilità tecnico giuridica volta a regionalizzare una quota parte della Rete ferroviaria in possibile analogia a quanto già avvenuto nel settore stradale.

Si deve quindi intervenire a vari livelli per riattivare gli accordi interregionali con i Lander della Carinzia e di Salisburgo tesi a favorire l'accelerazione dei progetti di potenziamento degli assi dei Tauri e del Corridoio Sud da parte del governo austriaco e per prevedere interventi normativi ad hoc di incentivazione agli investimenti per la riconversione funzionale delle strutture ferroviarie (binari, parchi di smistamento, stazioni ecc.) nonché di riattivazione di quelle strutture eventualmente dismesse dal gestore nazionale, la cui gestione può essere acquisita da parte dell'amministrazione regionale per una loro successiva collocazione sul mercato privato.

Prospetto degli interventi relativi alla rete ferroviaria ed al sistema dei Centri di intercambio e relative previsioni realizzative.

INTERVENTI	Livello 1		Livello 2	Livello 3
	Infrastruttura portante		Infrastruttura regionale	Infrastruttura di bacino
	ASSE Nord - Sud	ASSE Est - Ovest		
BREVE PERIODO (entro 3 anni)				
Valorizzazione e adeguamento della rete regionale in funzione sia del trasporto merci che di persone:				
Portogruaro-Casarsa			X	
Gemona-Sacile			X	
Trieste/Campo Marzio-Opicina, Trieste/Campo Marzio-Servola-Aquilinia-Noghere				X
Raddoppio della tratta bivio di San Polo - Monfalcone		X	X	
Nuovo collegamento locale diretto Trieste-Capodistria		X		
Potenziamento delle infrastrutture di manovra esistenti, Prosecco, Aquilinia e Campo Marzio;				X
MEDIO PERIODO (entro 6 anni)				
Raddoppio della linea Cervignano Scalo - Palmanova - Udine	X	X	X	
Raddoppio della tratta P.M. VAT (sistemazione nodo di Udine) come connessione tra il Corridoio V e la linea Pontebbana	X	X	X	
Lunette a Gorizia S. Andrea per il collegamento con Nova Gorica (Gorizia Monte Santo), a Sacile per il collegamento tra la linea Sacile-Gemona e Pordenone e tra la linea Portogruaro -Casarsa e Pordenone		X	X	
Adeguamento della linea storica esistente Venezia - Trieste nella tratta Ronchi Aeroporto - Tessera;		X		
Realizzazione di un terzo binario di collegamento diretto tra la Stazione di Pordenone e l'interporto.				X
Completamento della realizzazione del sistema dei Centri intermodali di primo e secondo livello.		X		
LUNGO PERIODO (entro 10 anni)				
Realizzazione della tratta AV/AC Ronchi Aeroporto-Trieste e Racchetta Redipuglia-Ronchi Aeroporto;		X		
Tratta transfrontaliera di AV/AC Trieste-Divaca nell'ambito del Corridoio V;		X		
Realizzazione della tratta AV/AC a ovest di Ronchi Aeroporto		X		

Il sistema delle infrastrutture a servizio del Trasporto pubblico locale

Azioni di Piano

Si può pensare che tale patrimonio di edifici ed infrastrutture, diversamente posizionati rispetto ai centri abitati di riferimento ma con la presenza di strutture architettonicamente pregevoli e funzionalmente idonee al loro ruolo, possa diventare, anche attraverso l'utilizzo di numerose aree del sedime ferroviario rese disponibili dall'abbandono degli scali merci, luogo privilegiato dell'interscambio ferro-gomma, recuperando spazi che rivestono aspetti significativi nella memoria delle comunità.

[Nel doc. ufficiale segue parte sui porti]

Intermodalità ferro-gomma-acqua e autostrade del mare

Rientra tra i prioritari obiettivi della politica dei trasporti dell' UE il contenimento del trasporto di merci su strada, a favore di quello su rotaia e per via marittima, cogliendo altresì tutte le opportunità per incentivare l'intermodalità.

I motivi di carattere ambientale, uniti a quelli legati al contenimento dei consumi energetici, rendono in effetti, migliorabile l'attuale assetto della mobilità delle merci che, in particolare in Italia, è in larga misura dipendente dal trasporto su strada. In relazione a tale considerazione va rilevato come sia di prossima applicazione, nell'ordinamento italiano, della direttiva n. 1999/62/CE, modificata dalla direttiva n. 2006/38/CE che introduce la possibilità per gli stati membri di applicare una sovra tariffazione sui pedaggi autostradali e sui diritti di utilizzazione delle infrastrutture autostradali da parte dei mezzi pesanti di trasporto su gomma maggiormente inquinanti cosiddetta "eurovignette".

Tale direttiva si colloca perfettamente all'interno della politica comunitaria di promozione del trasporto sostenibile sfociata nel cosiddetto "greening transport package" e, al tempo stesso, si propone di individuare strumenti alternativi di finanziamento delle infrastrutture di trasporto fondamentali nel quadro delle reti TEN.

Una delle possibili applicazioni della direttiva in oggetto è quella di poter differenziare i pedaggi autostradali in base alla categoria euro del veicolo ai danni provocati all'infrastruttura, al luogo, al livello di congestione della tratta utilizzata e ancora quella di introdurre diritti "regolatori" specificamente destinati a combattere situazioni di congestione del traffico e compensare gli impatti ambientali derivanti dal traffico stradale merci. [se la applicassimo pochi userebbero le strade scegliendo altre tratte o magari buttandosi su rotaia e noi non ne abbiamo quindi comunque si rivolgeranno altrove, ancora una volta pare che la costruzione del nuovo tratto autostradale non si a la soluzione ai problemi]

Gli scali portuali della Regione FVG rappresentano un sistema funzionalmente integrato, anche se ancora gestiti in forma disgiunta e non coordinata.

Centri intermodali di interesse regionale all'interno della "Piattaforma logistica regionale"

Lo sviluppo del trasporto intermodale costituisce obiettivo primario della politica regionale in materia di trasporti, in linea con gli indirizzi nazionali e comunitari e, soprattutto, in risposta alla crescente domanda che trae origine dalle spinte del mercato, sia sul fronte relazionale con il trasporto marittimo, sia su quello terrestre. In tale comparto inoltre rilevante importanza assume il corretto dimensionamento dell'impatto ambientale sul territorio, per cui l'accelerazione degli scambi ed il progressivo intensificarsi dei flussi via strada, anche a seguito dell'allargamento ad Est e della scarsa flessibilità di adattamento ai nuovi livelli della domanda da parte del vettore ferroviario, impongono decise e rapide scelte di orientamento volte a promuovere l'integrazione modale, investendo risorse e promuovendo le iniziative volte a garantire l'efficienza, l'affidabilità e la competitività dell'infrastruttura ferroviaria.

Interporto Centro ingrosso di Pordenone

L'Interporto - Centro Ingrosso di Pordenone è l'unico centro logistico e di commercio all'ingrosso attivo in Friuli Venezia Giulia. L'area è accessibile dall'autostrada A 28 e rappresenta un polo in espansione di servizi per le aziende.

L'attinenza funzionale del nodo intermodale di Pordenone: un alto indice di inter-relazione con le aree produttive interne. L'Interporto in un'area di oltre 50 ettari offre servizi logistici, in particolare per le

aziende operanti con l'estero, che permettono la movimentazione delle merci, accoglie il Centro Intermodale, lo Scalo Merci, gli Uffici Doganali.

L'Interporto - Centro Ingrosso copre una superficie complessiva di 737.500 mq. Le aree funzionali nelle quali si articola sono le seguenti:

L'Interporto - Centro Ingrosso è dotato di raccordo ferroviario nel quale confluisce la linea Venezia - Udine ed è inoltre dotato di autonoma uscita autostradale sulla A 28 Portogruaro -Conegliano. La Grande Viabilità sarà completata con la bretella di collegamento tra Autostrada A 28 e S.S. 13 in fase di progettazione.

Ipotesi per una funzione di coordinamento infrastrutturale e logistico

L'esigenza di realizzare un sistema coordinato regionale dei trasporti delle merci in primo luogo parte dalla necessità di superare la frammentarietà delle attività dei porti regionali, in quanto, pur essendo entità strutturali valide, se singolarmente considerate, non riescono a configurarsi come sistema coeso, operante in termini coordinati.

Si deve favorire l'apertura del mercato, soprattutto in materia ferroviarie e marittima.

È attualmente allo studio un ipotesi di sviluppo di una piastra logistica regionale che prevede la realizzazione di una società di corridoio, concessionaria delle opere infrastrutturali previste e che contempla al suo interno la compartecipazione di società di costruzione, di compagnie di navigazione, di gestori di terminal, di investitori istituzionali, di portatori di interesse e soggetti finanziari pubblici e privati.

Tale ipotesi di sviluppo, prospettata da una cordata di soggetti in cui il ruolo primario è rivestito da un rilevante soggetto finanziario privato esterno alle pubbliche istituzioni, dimostra le forti aspettative che il mercato ha in merito alle prospettive di sviluppo della portualità dell'Alto Adriatico in perfetta adesione con le linee strategiche del presente Piano.

L'autotrasporto regionale tra crisi ed innovazione

Come è noto sia a livello nazionale che regionale l'autotrasporto rappresenta la modalità prevalente per il trasporto delle merci e ciò sia per i traffici di breve percorrenza che per quelli a lunga percorrenza (500 km e oltre).

Le cause di tale fenomeno sono in realtà ben note e si possono così sintetizzare:

- Rete infrastrutturale più sviluppata.
- Maggiore flessibilità dell'offerta
- Maggior competitività in termini di costi

A fronte di tale situazione va altresì rilevato come, soprattutto a partire dal 1 gennaio 2004, le imprese italiane e quelle regionali di autotrasporto hanno perso progressivamente quote di mercato a favore dei più competitivi autotrasportatori dell'Est Europa. Tale considerazione vale in particolare per gli scambi con l'estero aventi ovviamente origine o destinazione in Italia, nel cui ambito la quota detenuta dall'autotrasporto nazionale è passata dal 37,9% del 2000 al 30,7% del 2008.

Sempre per fronteggiare l'agguerrita concorrenza dell'autotrasporto dei Paesi di nuova adesione, il Ministero ha provveduto ad emanare un decreto sul cabotaggio stradale (due sole operazioni di cabotaggio in sette giorni, al posto delle tre).

Il livello delle imprese di autotrasporto in Regione si è ridotto, dal 2004 al 2009, di più del 20%.

Tale riduzione non rappresenta solamente un fenomeno congiunturale legato alla crisi ma è anche direttamente connesso alla collocazione geopolitica della Regione Friuli Venezia Giulia, a stretto contatto con i Paesi dell'Est di recente ingresso nell'Unione europea, le cui economie consentono condizioni fiscali e di costo del lavoro sicuramente più competitive di quelle regionali.

Nell'ambito di tale strategia va anche attentamente considerata la possibilità di introdurre pedaggi differenziati che vadano a gravare in misura maggiore sul traffico pesante di puro transito nel territorio regionale.

Esiste un regime di aiuto previsto dalla L.R. 7/2004 e relativo Regolamento di attuazione che prevede forme di contribuzione nella misura massima del 30% sia per il rinnovamento della flotta di trattori

stradali che per l'acquisizione di strumentazioni e attrezzature dedicate al trasporto combinato delle merci.

Si tratta di un regime di aiuto che ha consentito alla Regione di fornire un adeguato sostegno al rinnovo del parco mezzi regionale tramite l'utilizzo di risorse regionali nella misura di 8 milioni di Euro nel periodo 2005 - 2009, a fronte di investimenti, nel medesimo periodo, pari a 43 milioni di Euro.

Si prevede la necessità di proseguire, per almeno un ulteriore triennio, con questo regime di aiuto.

Verso un riequilibrio dei trasporti in direzione delle modalità ferroviaria e marittima in linea con gli orientamenti comunitari in materia

La Regione Friuli Venezia Giulia pone tra i suoi obiettivi primari, quello dello spostamento del traffico merci dalla modalità gomma alle modalità ferrovia e nave.

Il trasporto ferroviario di fatto è anche un integratore e propulsore del traffico via mare in quanto il Friuli Venezia Giulia, con la disponibilità di tre porti e numerosi interporti, necessita di un trasporto ferroviario efficiente a costi competitivi.

I soggetti economici coinvolti, a tal proposito, sono i seguenti:

- Società Ferrovie Udine Cividale - s.r.l. (FUC) , impresa di trasporto ferroviario regionale passeggeri, acquisita ai sensi del D.Lgs. 111 del 1 aprile 2004 e di cui Regione FVG è socio unico di controllo; la società ha di recente acquisito la licenza ed il relativo certificato di sicurezza anche per il trasporto di merci
- Società Alpe Adria S.p.A. di cui Regione FVG è socio al 33,3% tramite la società
- finanziaria regionale Friulia S.p.A. (assieme ad Autorità Portuale di Trieste e Trenitalia S.p.A.), società di logistica (MTO) che organizza e gestisce i trasporti ferroviari-
- intermodali da e per il porto di Trieste sulle direttrici nazionali ed internazionali a medio-lungo raggio;
- Inter Rail s.r.l., società di logistica del comparto industriale sorta su iniziativa dei gruppi Fantoni ed ABS, per la gestione coordinata dei trasporti ferroviari delle materie prime e dei prodotti dell'area industriale di Udine - Osoppo e dell' Aussa Corno;
- In-Rail s.r.l., impresa di trasporto ferroviario sorta su iniziativa privata con la partecipazione ordinaria di Friulia S.p.A., con l'obiettivo di operare sul trasporto ferroviario a livello regionale ed in accordo con le tradizionali società di rete (Trenitalia, Rail-Cargo Austria, SZ) per il trasporto integrato a medio-lungo raggio;
- Friulia S.p.A., la società finanziaria regionale

La Regione FVG, nell'ambito di tale modello progettuale, interagisce come segue:

- E' socio al 100% e controlla FUC - RAIL-CO. FVG concorrendo pertanto alla definizione ed al perseguimento delle relative strategie aziendali
- Partecipa con quote non maggioritarie - anche attraverso la finanziaria Friulia - alle società di logistica che ritiene strategiche per lo sviluppo organico e complessivo dei centri logistici interni al sistema regionale (per esempio Alpe Adria S.p.A.)
- Elabora i piani ed i programmi di riconversione, potenziamento, del patrimonio infrastrutturale, ed interviene con proprie risorse, anche tramite gli altri enti territoriali (Autorità di settore, quali quelle portuali, consorzi d'area/bacino economico e/o di settore produttivo) - per favorire lo sviluppo delle attività del trasporto promuovendo in particolare l'intermodalità, il trasferimento modale strada ferrovia ecc. con l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale e valorizzare la sostenibilità.

Appare pertanto necessario introdurre la seguente azione: indirizzo all'impresa ferroviaria regionale Ferrovie Udine Cividale F.U.C. s.r.l. per l'elaborazione di un piano industriale ai fini della creazione di una impresa ferroviaria dedicata alle merci funzionale alle esigenze del settore logistico e produttivo regionale.

5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE: DOPO LA CRISI IL SISTEMA REGIONALE TRA OPPORTUNITÀ DI RIPRESA E RISCHI DI EMARGINAZIONE

Il settore dei trasporti e della logistica, per la sua specifica configurazione che lo colloca in posizione derivata rispetto alle attività direttamente produttive, ha risentito in termini temporalmente posticipati dell'andamento recessivo dell'economia, sia pure non di molto, e cioè nei limiti del tempo necessario all'esecuzione degli ordini acquisiti nella fase pre-crisi.

E' fondatamente prevedibile, quindi, che un ritardo si avrà, per il settore dei trasporti, anche nel momento della ripresa, per effetto della speculare necessità di acquisire gli ordini e di rimettere, in tal modo, in movimento la macchina produttiva.

Se i prossimi saranno anni difficili, non rappresenteranno, comunque, un periodo di staticità e attendismo, ma si configureranno, anzi, come fase connotata da intensa attività, affinché la ripresa trovi il sistema, o quanto meno le sue parti più dinamiche, pronte a recuperare le posizioni perdute, cercando, altresì, di guadagnarne di nuove.

Nel contesto più sopra delineato, si può affermare che per il sistema trasportistico e logistico italiano e, in termini specifici e peculiari, per quello della Regione Friuli Venezia Giulia, si presentano grandi opportunità, non disgiunte, peraltro, da rischi di emarginazione da non sottovalutare. L'alternativa è, dunque, tra il conseguimento di posizioni di rilievo nel contesto dei traffici internazionali e la collocazione in una posizione marginale e di scarsa rilevanza complessiva.

A tal fine il Piano mette in sinergia gli obiettivi per il potenziamento del sistema della logistica con quelli legati al potenziamento e alla valorizzazione del sistema stradale regionale, le cui prestazioni dipendono in modo decisivo dalla quota parte di mezzi pesanti che la impegnano. Si può affermare infatti, che su taluni archi individuati questa quota determina il livello di servizio.

Promuovere azioni programmatiche per l'efficienza del trasporto delle merci contribuisce sensibilmente a sgravare di quote importanti di mezzi pesanti il flusso veicolare, con ripercussioni positive sui livelli di servizio che sono un obiettivo di Piano e sul tasso d'incidentalità che a sua volta incide sul livello di servizio.

Inoltre è da sottolineare che il completo raggiungimento degli obiettivi di Piano dipende anche dall'azione sinergica dello stesso con il Piano del Trasporto pubblico locale (che si occupa della componente gestionale del servizio), con il Piano della Rete ciclabile regionale RECIR e con il Piano regionale della sicurezza stradale.

Azioni integrate all'attuazione del Piano:

- il Piano regionale della sicurezza stradale per la parte infrastrutturale e di gestione della mobilità, che finanzia la realizzazione della messa in sicurezza delle intersezioni, la realizzazioni di piste ciclabili, la riqualificazione e messa in sicurezza delle traverse urbane delle strade regionali e provinciali
- la realizzazione della RECIR, rete ciclabile regionale, a sostegno della mobilità alternativa in ambito extraurbano.

In realtà, la Regione Friuli Venezia Giulia ha tutte le caratteristiche necessarie per qualificarsi distretto logistico di rilevanza internazionale, poiché dispone di:

- importanti infrastrutture intermodali di livello internazionale
- presenza (migliorabile) di operatori logistici intermodali
- imprese di trasporto adeguatamente strutturate con buone proiezioni internazionali.

Si deve, quindi, puntare a realizzare un sistema di rete lungo tutta la filiera logistica, al fine di rendere più accessibili le infrastrutture puntuali e, in particolare, i porti, con riferimento ad un hinterland sempre più ampio e differenziato.

Emerge da quanto è stato sopra esposto, l'esigenza di non porre indugi nell'intraprendere un'azione decisa di rafforzamento del sistema dei trasporti e della logistica regionale; risulta piuttosto evidente che, nella sua attuale configurazione, essa può risultare idonea a farsi carico di traffici piuttosto modesti, se ragguagliati alle dimensioni che oggi vengono considerate minimali, per poter avviare significativi rapporti di partnership con grandi compagnie di navigazione e con prioritari operatori della logistica.

La presenza di programmi credibili e la disponibilità a sostenerli, rappresenta per un'autorità pubblica l'elemento essenziale per proporsi quale credibile interlocutore agli operatori del settore; naturalmente non è più ipotizzabile che sia la mano pubblica a realizzare le infrastrutture, mettendole successivamente a disposizione dei privati imprenditori. La scarsità delle risorse, unita all'entità degli investimenti necessari per recepire le più qualificate correnti di traffico, implicano la necessità che gli interventi si realizzino in termini di partnership tra pubbliche istituzioni e privati operatori; le concessioni attribuite a questi ultimi, debbono risultare tali da dare coerenza e fattibilità ad un progetto industriale.

Sui sistemi di rete; con riferimento alla rete stradale, in realtà, la scelta commissariale rappresenta, indubbiamente, la strada più rapida ed efficace per conseguire il necessario potenziamento infrastrutturale. Tale scelta abbrevia di diversi anni la messa a disposizione di un'infrastruttura di elevata qualificazione, in grado di offrire adeguato supporto ai traffici che, in termini crescenti, ad essa afferranno.

La situazione appare indubbiamente più problematica con riferimento alla rete ferroviaria.[stanno dicendo che bisogna fare la ferrovia per passare da gomma a ferro ma che siccome è più facile trovare chi è disposto a fare strade fanno quelle pur sapendo di andare nella direzione sbagliata!?!]

Le problematiche ferroviarie vanno, dunque, affrontate con altre modalità, tenendo conto dell'esistente, della sua valorizzazione, del suo eventuale potenziamento;

Si innesta, a questo riguardo, la possibilità per la Regione, già analizzata nel capitolo appositamente dedicato, di rafforzare una sua presenza diretta in questo campo, attraverso il consolidamento di una propria impresa ferroviaria.

Anche a questo riguardo, è necessario operare in termini di analisi costi/benefici, tenendo, altresì, conto della effettiva disponibilità di privati imprenditori ad entrare nell'operazione, apportandovi risorse finanziarie e know how.

La disponibilità di adeguati servizi ferroviari è, peraltro, indispensabile premessa per realizzare quei processi di integrazione modale terrestre che sempre più si renderanno necessari, per rispettare criteri di mobilità sostenibile.

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