



# Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica

Norme di attuazione

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





Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e Lavori pubblici

tel + 39 040 377 4721 fax + 39 040 377 4732 dir.territorio⊘regione.fvg.it I - 34126 Trieste, via Giulia 75/1

# 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**

Dicembre 2010

Il documento è stato redatto dal Gruppo di lavoro istituito con i Decreti del Direttore Centrale del servizio mobilità, energia e infrastrutture di trasporto, dd. 27 luglio 2009, n° PMT/322 e dd. 17 novembre 2009 n° PMT/502, ai sensi della delibera di generalità n° 1259 dd. 28 maggio 2009 che individua le modalità organizzative per la redazione del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, avvalendosi delle professionalità appartenenti alla struttura regionale interna alla Direzione centrale Mobilità e Infrastrutture di Trasporto (Servizio Infrastrutture e vie di comunicazione, Servizio logistica e trasporto merci, Servizio affari generali e amministrativi, Servizio Trasporto Pubblico Locale) e per l'elaborazione cartografica alla struttura interna alla Direzione centrale Pianificazione territoriale, autonomie locale e sicurezza (Servizio sistema informativo territoriale e cartografia).

Con delibera della Giunta regionale dd. 24.09.2010, n. 1860, l'Amministrazione regionale ha definito il nuovo asetto organizzativo della struttura regionale. Pertanto la Direzione centrale Mobilità e Infrastrutture di trasporto, accorpando le funzioni della Pianificazione territoriale, dell'Edilizia e dei Lavori pubblici, è stata denominata Direzione centrale Infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici.

#### dott. Dario DANESE

RESPONSABILE del progetto

Direttore Centrale Infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici

COORDINATORE del progetto

arch. Rossana PRECALI

Settore
"Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto"
SPECIALISTI

ing. Iliana GOBBINO ing. Franco PARMEGGIANI

**COLLABORATORE** 

ing. Nicola TRIPANI

Settore "Sistema regionale della mobilità delle erci, della logistica e Sistema intermodale

merci, della logistica e Sistema intermodale del trasporto delle persone" RESPONSABILE dott. Mauro ZINNANTI

Direttore

Servizio mobilità

Settore

"Sistema regionale della mobilità delle merci, della logistica e Sistema intermodale del trasporto delle persone" SPECIALISTA

dott. Antonio ZUGAN

Settore "Valutazione ambientale strategica del Piano" RESPONSABILE

ing. Germano CURCI

COLLABORATORE

dott.ssa Emanuela SNIDARO

COLLABORATORE INTERINALE

ing. Barbara CECCHINI

#### ELABORAZIONI CARTOGRAFICHE

### geom. Cristina COLUSSI

### geom. Giampaolo FRISAN

Gli aspetti relativi alle infrastrutture al servizio delle persone sono stati curati dall'arch. Enzo Volponi del Servizio Mobilità.

### Hanno collaborato:

AIOM – Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi

ISTIEE- Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea

Autorità Portuale di Trieste

Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Comune di Monfalcone

Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

Consorzio per lo Sviluppo Industriale dell'Aussa Corno

S.D.A.G. S.p.A. Gorizia

Aeroporto FVG S.p.A. di Ronchi dei Legionari

Terminal Intermodale di Fernetti S.p.A.

Interporto Centro Ingrosso di Pordenone S.p.A.

Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A.

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**

CAPO I -	NORME GENERALI	7
Art. 1	Natura e valenza	7
Art. 2	Finalità e obiettivi generali	7
Art. 3	Linee d'indirizzo	8
Art. 4	Elementi	9
CAPO II	SETTORE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	10
Art. 5	Rete viaria	10
Art. 6	Fasce di rispetto	11
Art. 7	Indirizzi per la progettazione	11
CAPO III	- SETTORE MOBILITÀ DELLE MERCI, DELLA LOGISTICA E DEL SISTEMA INTERMODALE DI TRASPORTO DI PERSONE	12
Art. 8	Contenuti	12
Art. 9	Centri di interscambio modale regionale	13
Art. 10	Fasce di rispetto	14
Art. 11	Nodi della piattaforma logistica regionale	14
Art. 12	Pianificazione portuale	15
Art. 13	Infrastrutture aeroportuali	15
Art. 14	Sviluppo aeroportuale	16
CAPO IV	- STRUMENTI DI GOVERNANCE E DI ATTUAZIONE	16
Art. 15	Intese	16
Art. 16	Accordi di programma	16
Art. 18	Finanza di progetto	16
Art. 19	Coordinamento pianificatorio	17
Art. 20	Aree ad uso pubblico	17
Art. 21	Modalità di gestione	17
Art. 22	Modifica di regolamenti	17

Art. 23	Cabina di regia	17
Art. 24	Impresa ferroviaria regionale	18
Art. 25	Direttive alle società partecipate	18
Art. 26	Verifica di coerenza	18
Art. 27	Piattaforma logistica telematica integrata	18
Art. 28	Sviluppo dell'autotrasporto	18

## Capo I Norme generali

#### Art. 1 Natura e valenza

- 1. Il Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica (di seguito Piano) è lo strumento attraverso il quale la Regione svolge le proprie funzioni di pianificazione in materia di infrastrutture di trasporto e logistica, costituisce parte del Sistema pianificatorio unitario di cui all'articolo 3 bis, comma 3, della L.R. 23/2007 e s.m.i. ed è articolato in una sezione dedicata al Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto e in una sezione dedicata al Sistema regionale della mobilità delle merci e della logistica. Il Sistema regionale della mobilità delle persone troverà attuazione mediante l'approvazione di un diverso strumento di pianificazione in ottemperanza all'articolo 3 quater della L.R. 23/2007 e successive modifiche ed integrazioni. In tale contesto Il presente Piano individua e localizza le infrastrutture di interscambio al servizio del trasporto delle persone descrivendone altresì le caratteristiche prestazionali in funzione della loro correlazione ed efficace connessione con le reti stradali e ferroviarie.
- 2. Il Piano ha valenza strategica per il raggiungimento degli obiettivi del programma di Governo e costituisce riferimento per la pianificazione territoriale regionale come previsto dall'articolo 3 bis della L.R. 23/2007 e s.m.i., e in particolare:
- **a)** costituisce il riferimento essenziale per gli interventi infrastrutturali da attuarsi sul territorio;
- b) viene recepito nello strumento di pianificazione generale regionale;
- c) svolge un ruolo propulsivo dello sviluppo economico e sociale regionale;
- **d)** tende al conseguimento di una maggiore efficienza e competitività del sistema produttivo regionale;
- e) e' predisposto nel rispetto del principio di sostenibilità e persegue l'obiettivo del miglioramento della qualità ambientale.
- **3.** I contenuti del Piano costituiscono anche il quadro di riferimento ai fini dell'espressione di determinazioni, delle definizione di Intese, della formulazione di pareri, del raggiungimento di accordi di programma e di altri atti comunque denominati previsti da leggi statali e regionali che comportino la partecipazione a scelte aventi implicazioni territoriali.
- **4.** L'attuazione del Piano che coinvolge soggetti proprietari e gestori di infrastrutture sovra regionali avviene, di norma, attraverso la stipula di appositi atti di Intesa.
- **5.** I contenuti del Piano costituiscono altresì il quadro di riferimento per la pianificazione di livello sub-regionale.

### Art. 2 Finalità e obiettivi generali

- **1.** Il Piano persegue le seguenti finalità strategiche:
- a) la messa a sistema delle infrastrutture puntuali e lineari, nonché dei servizi che fanno capo al territorio regionale, nel quadro della promozione di una Piattaforma logistica integrata regionale che garantisca l'equilibrio modale e quello territoriale;
- **b)** la predisposizione, in attuazione di detto piano, di programmi triennali di intervento per l'utilizzo delle risorse finanziarie comunque disponibili;
- c) l'individuazione degli interventi infrastrutturali necessari ad un organico e ordinato sviluppo delle reti di trasporto;
- d) l'integrazione del trasporto su strada con il trasporto ferroviario, marittimo ed aereo.
- 2. Nell'ambito delle finalità strategiche di cui al comma1 il Piano persegue i seguenti obiettivi generali prioritari:

- a) costituire il quadro programmatorio per lo sviluppo di tutte le iniziative sul territorio regionale nel settore del trasporto delle merci e della logistica;
- **b)** costituire una piattaforma logistica a scala sovra regionale definita da un complesso sistema di infrastrutture e servizi per lo sviluppo delle aree interne, locali e della mobilità infra regionale;
- c) promuovere l'evoluzione degli scali portuali verso un modello di sistema regionale dei porti nell'ottica di una complementarietà rispettosa delle regole del mercato per aumentare l'efficienza complessiva;
- **d)** 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;
- e) 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;
- 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;
- g) valorizzare la natura policentrica della rete insediativa regionale e le sue relazioni con le realtà territoriali contermini, anche realizzando reti sussidiarie che favoriscano l'interconnettività dei servizi economico sociali;
- **h)** costituire un sistema di "governance" condiviso per le competenze in materia di pianificazione, programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture d trasporto attualmente parcellizzate tra diversi soggetti.

### Art. 3 Linee d'indirizzo

- 1. Il coordinamento tra il Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto il Sistema regionale della mobilità delle merci e della logistica è assicurato ai sensi dell'art.3 bis, comma3, della L.R.23/2007 e s.m.i. attraverso linee di indirizzo approvate dalla Giunta regionale. Con deliberazione n.1250 di data 28.05.2009 la Giunta Regionale ha approvato le seguenti linee di indirizzo:
- a) 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;
- 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;
- c) promuovere il più forte riequilibrio dei trasporti in direzione delle modalità ferroviaria marittima e in linea con gli orientamenti comunitari in materia;
- d) costituire il quadro programmatorio per lo sviluppo di tutte le iniziative della Regione e delle aziende da essa partecipate, in materia di infrastrutture di trasporto e della logistica;
- e) costituire il quadro di riferimento per gli altri soggetti pubblici gestori di infrastrutture puntuali e di rete nonchè per gli investimenti privati nel settore del trasporto delle merci e della logistica;
- **f)** promuovere in generale il recupero funzionale, individuare e rimuovere le criticità nonché mettere in sicurezza il sistema infrastrutturale viario e ferroviario esistente;
- g) promuovere lo sviluppo dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari come snodo intermodale anche per le merci e ricercare potenziali partner di altri aeroporti per lo sviluppo del trasporto passeggeri in una ottica di integrazione aeroportuale territoriale, incentrata sul potenziamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie:

- h) valorizzare il ruolo della Regione quale soggetto che programma lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e di logistica con la finalità di attrarre investitori anche con la formula della finanza di progetto e garantendo le necessarie autorizzazioni per la realizzazione delle infrastrutture programmate;
- i) coordinare i nodi logistici e portuali regionali anche attraverso l'integrazione e l'implementazione di sistemi telematici avanzati, tesi alla creazione di un sistema che fornisca servizi di qualità agli operatori e la cui attività sia a supporto di tutto il tessuto produttivo della Regione;
- **j)** promuovere una cultura del marketing regionale integrato nel campo della logistica e dei trasporti adeguato alla necessità dello "stare in rete" anche promuovendo la formazione specialistica di nuove professionalità;
- **k)** incrementare lo sviluppo del patrimonio infrastrutturale regionale esistente attraverso innovative operazioni finanziarie volte a porre le aziende del settore della logistica, partecipate dalla Regione e che operano nel Friuli Venezia Giulia, nelle condizioni di acquisire partecipazioni azionarie in terminali di interesse regionale che si trovino nel territorio nazionale o estero;
- svolgere un ruolo di riequilibrio infrastrutturale del territorio sia a livello regionale che a livello sub-regionale in un ottica di coesione sociale per tenere conto delle esigenze locali di carattere economico;
- m) promuovere un sistema di governance che consideri la rete stradale di primo livello;
- **n)** potenziare la rete autostradale e migliorare la sua funzionalità;
- o) superare il gap infrastrutturale per le aree sub regionali di forte valenza produttiva per il sistema economico della Regione attraverso la dotazione di infrastrutture viarie per il collegamento ai principali archi di viabilità da/verso aree metropolitane e altre regioni;
- **p)** migliorare la funzionalità del sistema viario regionale completando e integrandogli assi fondamentali al fine anche di riequilibrare le diverse realtà territoriali;
- **q)** costituire una rete stradale di primo livello in grado di favorire una razionale distribuzione dei flussi di traffico sul territorio regionale in coerenza con le previsioni degli strumenti urbanistici;
- r) riclassificare il sistema stradale nell'ottica dei trasferimenti conseguenti dall'attuazione del decreto legislativi 111/2004 (rete nazionale/rete regionale/rete provinciale);
- s) organizzare il monitoraggio del sistema viario regionale stradale e autostradale e lo sviluppo dei programmi di intervento attraverso un centro di regia unico.

#### Art. 4 Elementi

- 1. Il Piano e' costituito da:
- **a)** Quadro conoscitivo costituito da un documento che analizza il quadro conoscitivo di riferimento del sistema infrastrutturale e della logistica nel territorio della regione, ivi incluse le relazioni con gli ambiti circostanti,le principali dinamiche che esercitano un'influenza sull'assetto del territorio o che da questo sono influenzate;
- **b)** Repertorio obiettivi costituito da un documento che definisce le finalità e gli obiettivi del Piano, descrive le azioni volte al conseguimento di tali obiettivi e individua i criteri generali delle scelte, gli scenari di riferimento e le priorità tenuto conto delle possibilità temporali realizzative degli interventi;
- **c)** Rappresentazioni grafiche in scala 1:150.000 che rappresentano lo stato di fatto e di progetto stabilito dal Piano descrivendo i relativi sistemi in modalità archi-nodi:
  - Tav. 1a Rete delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello;
  - Tav. 1b Grafo delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello;
  - 1b bis Schede esplicative del grafo delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello Allegato

- Tav. 2a Rete delle infrastrutture della logistica, delle merci e dell'intermodale;
- Tav. 2b Grafo delle infrastrutture della logistica, delle merci e dell'intermodale;
- Tav. 3 Tavola di assetto delle reti;
- d) Norme di attuazione del Piano comprendenti tutte le prescrizioni necessarie a integrare le tavole grafiche e ad assicurare la portata dei suoi contenuti;
- **e)** Relazione illustrativa che illustra la natura ed i caratteri innovativi del Piano, le strategie e le azioni del Piano;
- f) Allegato alla Relazione

## Capo II Settore infrastrutture di trasporto

#### Art. 5 Rete viaria

- **1.** La rete viaria regionale è definita in base a criteri funzionali (livello delle funzioni e servizi svolti) e fisico-dimensionali (caratteristiche tecnico-geometriche), secondo le seguenti tre categorie gerarchicamente e funzionalmente distinte:
- a) rete autostradale di collegamento nazionale ed internazionale e relativi raccordi, con funzioni di transito e scorrimento nei confronti della mobilità di ampio raggio anche internazionale;
- 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 e con i nodi funzionali individuati dal Piano. Nella rete stradale regionale di primo livello rientrano altresì gli assi viari a assoggettabili a pedaggio, di competenza regionale;
- **c)** penetrazioni urbane, tratti di strade extraurbane, con funzioni di penetrazione nei comuni capoluoghi di provincia;
- 2. Il Piano definisce l'assetto viario territoriale regionale e individua le azioni da attuare sulla rete autostradale e sulla rete stradale regionale di primo livello. Tale assetto è rappresentato dal grafo della viabilità di primo livello e dalle Schede esplicative del grafo delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello (Tavola 1b).
- **3.** Sono previste due tipologie di interventi, sia per le infrastrutture stradali lineari che per quelle puntuali: riqualificazioni dell'esistente e nuove realizzazioni. Le riqualificazioni possono prevedere sia adeguamenti e ristrutturazioni in sede che tratti in variante.
- **4.** I livelli di servizio della rete stradale regionale individuata dal presente Piano, valutati in conformità alla normativa vigente, sono:
- a) il livello B per gli assi viari della rete di primo livello assoggettabili a pedaggio,
- b) il livello C per il resto della rete stradale di primo livello;
- c) il livello D per le penetrazioni urbane individuate dal presente Piano
- **5.** Per la rete stradale regionale utilizzata ai fini dello svolgimento di servizi di Trasporto Pubblico Locale di persone deve essere garantito il livello di servizio previsto dal comma 5 anche tenendo conto delle caratteristiche specifiche dei servizi esercitati. Nel caso di interventi volti al miglioramento delle caratteristiche funzionali della rete stradale regionale, assumono carattere di priorità quelli volti ad assicurare il miglioramento della funzionalità del sistema TPL regionale, con l'obiettivo di garantire una velocità commerciale sulle singole linee pari almeno a 40 Km/h all'interno delle penetrazioni urbane individuate dal presente Piano. Il perseguimento di tale obiettivo è definito nell'ambito della mobilità nel Sistema del Trasporto Pubblico Locale.

**6.** La Regione realizza sulla rete stradale regionale il monitoraggio dei flussi di traffico, individuando le sezioni e prevedendo un sistema per il rilievo dei flussi e per il trasferimento dei dati presso la struttura regionale competente.

## Art. 6 Fasce di rispetto

- **1.** 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 le penetrazioni;
- 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.
- 2. Il Comune può ridurre all'interno del centro abitato, così come delimitato ai sensi dell'art. 4 del Codice della Strada, d.lgs. 30 aprile 1992, la fascia di rispetto di cui al comma 1, lett. B), e la fascia di rispetto di cui al comma 1, lettera c) a 20 metri.
- **3.** eventuali fasce di rispetto di larghezza inferiore purchè nel rispetto del Codice della Strada sono motivatamente ammesse previo consenso dell'ente gestore.
- **4.** All'interno delle fasce di rispetto di cui al presente articolo sono consentiti gli interventi ammessi dalla disciplina edilizio-urbanistica vigente.
- **5.** Per la rete stradale di interesse regionale di primo livello individuata dal presente Piano sono di norma adottate negli strumenti urbanistici di livello subregionale misure anche di salvaguardia urbanistica, dirette ad assicurare il livello funzionale delle strade di nuova costruzione e consentire la riqualificazione della viabilità esistente. :

## Art. 7 Indirizzi per la progettazione

- **1.** La progettazione della rete stradale regionale di primo livello e delle penetrazioni urbane individuate dal Piano è disciplinata dalle norme vigenti nonché dalle seguenti prescrizioni:
- a) 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. Le scelte progettuali dovranno essere prioritariamente rivolte, nel rispetto delle caratteristiche ambientali e paesaggistiche degli ambiti territoriali interessati, a garantire i massimi livelli di sicurezza stradale, da intendersi come l'attuazione di un complesso di interventi sulla rete viaria finalizzati a conseguire la riduzione dell'incidentalità stradale, riportandola a valori fisiologici, nel rispetto delle indicazioni del Piano regionale della Sicurezza Stradale di cui alla LR 25/2004 e s.m.i.:
- **b)** per le traverse urbane gli strumenti di pianificazione territoriale subregionale prevedono la messa in sicurezza degli attraversamenti e di tutte le interferenze con le utenze deboli;
- c) le nuove realizzazioni nonchè le riqualificazioni, da realizzare sul territorio regionale devono comprendere l'analisi dell'incidentalità e la progettazione del monitoraggio, in termini di sicurezza stradale, dell'intervento realizzato ai fini della misura della sua efficacia. I dati di riferimento sono quelli dell'Osservatorio della Sicurezza stradale e i risultati del monitoraggio suddetto devono essere comunicati all'Osservatorio stesso;
- d) per i nuovi interventi nonché per le riqualificazioni sulla rete stradale regionale di primo livello di cui all'art. 5, comma 1, lett. b), la sezione minima ammessa è determinata nella tipologia C1 ai sensi del Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 (in Suppl. ordinario n. 5 alla Gazz. Uff., 4 gennaio, n. 3) "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e s.m.i., con possibilità di deroga per i territori classificati montani ai sensi della LR 33/2002 e s.m.i.;

- e) i Comuni interessati dagli assi di penetrazione urbana (Comuni capoluogo) devono individuare le aree destinate a parcheggi di interscambio anche di concerto con i Comuni limitrofi;
- f) sulla rete stradale regionale di primo livello di cui all'art. 5, comma 1, lett. b) è vietata la semaforizzazione delle intersezioni, fatti salvi i motivi legati alla Sicurezza Stradale;
- g) Sulla rete stradale e regionale di primo livello e sulle penetrazioni urbane individuate dal presente Piano dovrà essere attivata una verifica del numero e della reciproca distanza degli accessi e, ove possibile, individuare soluzioni per il loro coordinamento e razionalizzazione ai fini della sicurezza stradale;
- **h)** per gli interventi che prevedono la realizzazione di by-pass di un centro abitato sono previste adeguate misure rivolte alla valorizzazione della funzionalità della rete viaria esistente nell'ottica del recupero della qualità urbana del centro abitato stesso;
- 2. La progettazione delle strutture ed infrastrutture di cui al presente articolo deve prevedere, in conformità all'art. 6, comma 116, e seguenti delle L.R. 2/2006, la realizzazione di opere destinate ad ospitare la rete di banda larga secondo le modalità tecniche di cui al "Regolamento recante la disciplina tecnica e le specifiche delle opere destinate ad ospitare le reti di banda larga" approvato con Decreto del Presidente della Regione 9 agosto 2006, n. 0248/Pres. e s.m.i..

## Capo III

## Settore mobilità delle merci, della logistica e del sistema intermodale di trasporto di persone

#### Art. 8 Contenuti

- 1. Il Piano individua la rete ferroviaria di interesse regionale al servizio delle merci e del trasporto di persone articolandola in tre livelli (infrastruttura portante, infrastruttura regionale e infrastruttura di bacino), 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.
- 2. Il Piano riconosce la tratta ferroviaria Tarvisio Udine, con le relative diramazioni verso Cervignano e i terminali portuali di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro 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 ed, in particolare, dei servizi di autostrada viaggiante su rotaia;
- 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 Pontebbana, 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;
- c) garantire la massima integrazione tra l'infrastruttura del Corridoio V Progetto prioritario n. 6 e i collegamenti riguardanti i poli produttivi e quelli della logistica.
- **3.** Il Piano individua la rete ferroviaria di interesse regionale per l'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico locale di cui agli articoli 39, 40, 41 della L.R. 20 agosto 2007 n. 23, previa assunzione degli atti di intesa di cui all'articolo 1, comma 4.

- **4.** Il Piano riconosce e qualifica, altresì, le stazioni ferroviarie non ricomprese nell'elenco dei Centri intermodali di cui al successivo comma, i depositi, le officine, e le aree per la sosta dei veicoli ferroviari quali strutture di interesse regionale in quanto essenziali allo svolgimento del servizio ferroviario regionale passeggeri e merci e dell'interscambio con il TPL su gomma, previa assunzione degli atti di intesa di cui all'articolo 1, comma 4.
- **5.** Il Piano riconosce le seguenti Stazioni ferroviarie aventi aree significative per la sosta del materiale rotabile ferroviario adibito al trasporto di persone di turno nell'arco di servizio giornaliero e notturno: Trieste Centrale, Udine, Gorizia Centrale, Portogruaro-Caorle, Tarvisio Boscoverde, Pontebba, Gemona del Friuli, Cervignano A.G., Casarsa, Sacile, Maniago, Carnia, Pordenone.
- **6.** Il Piano riconosce i Consorzi industriali definiti dalla legge regionale 3/1999 e dalla legge regionale 25/2002, quali centri generatori di traffico delle merci e li considera infrastrutture attive nell'ambito della strategia della piattaforma logistica regionale. Il mantenimento dell'efficienza delle infrastrutture di raccordo alla rete ferroviaria di primo e secondo livello deve essere garantita attraverso azioni degli enti aventi responsabilità istituzionali, pianificatorie e programmatiche sul territorio.
- 7. La programmazione degli interventi riguardanti la rete ferroviaria e le infrastrutture di cui ai commi precedenti viene effettuata, dai soggetti gestori, in coerenza con i contenuti del presente Piano. Detti interventi devono comunque essere finalizzati al potenziamento e alla valorizzazione delle infrastrutture in funzione dei servizi ferroviari di interesse regionale.
- **8.** Gli strumenti di pianificazione territoriale di livello sub regionale devono salvaguardare e valorizzare tutti gli elementi inerenti ai servizi della rete ferroviaria di interesse regionale ad uso delle merci e del servizio passeggeri al fine della valorizzazione e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti ed in progetto.
- **9.** In relazione a quanto previsto all'art.1 comma 1 il Piano individua il sistema delle infrastrutture al servizio di trasporto di persone composto da un sistema di infrastrutture puntuali e da reti al servizio del trasporto di persone, qualitativamente adeguato a garantirne la massima accessibilità del territorio regionale;
- **10.** Allo scopo di migliorare la sicurezza stradale il Piano individua gli strumenti di governance ed attuazione di cui al capo IV delle presenti Norme quali procedimenti partecipativi per la realizzazione di opere sostitutive di passaggi a livello lungo le linee ferroviarie del territorio regionale, ivi comprese le opere di viabilità, di accesso ai manufatti di attraversamento delle linee ferroviarie.

### Art. 9 Centri di interscambio modale regionale

- 1. Il presente Piano individua e localizza i Centri di interscambio modale regionale (CIMR,) quali infrastrutture puntuali poste nei centri urbani, suddivise secondo le tipologie di interscambio modale realizzabili, le caratteristiche funzionali nonché il grado di frequentazione, e precisamente:
- a) CIMR di primo livello:
  - i Capoluoghi di provincia quali nodi principali di interscambio modale ferro-gomma, gomma-acqua;
  - Ronchi dei Legionari quale sede dell'Aeroporto di interesse regionale e Centro di interscambio ferro-gomma;
- **b)** CIMR di secondo livello, i centri non qualificati di primo livello nei quali avviene un significativo interscambio modale ferro-gomma, gomma-acqua, trasporto privato-trasporto pubblico su gomma/ferro/acqua;
- **2.** I Comuni interessati dal sistema di Centri di interscambio modale (CIMR), suddivisi tra primo e secondo livello sono:
- **a)** Centri di interscambio modale di primo livello: Ronchi del Legionari, Trieste, Udine, Pordenone, Gorizia.

- b) Centri di interscambio modale di secondo livello: Cormons, Monfalcone, Casarsa della Delizia, Maniago, Sacile, Cervignano del Friuli, Cividale del Friuli, Codroipo, Gemona del Friuli, Latisana, Palmanova, San Giorgio di Nogaro, Muggia, Grado, Lignano Sabbiadoro, Pontebba, Tarvisio, San Vito al Tagliamento, Spilimbergo, Tolmezzo, Manzano, San Daniele del Friuli, Tarcento.
- **3.** Gli strumenti di pianificazione subregionale devono prevedere i necessari adeguamenti alla rete viaria di adduzione ai CIMR al fine di consentire una efficace funzionalità di dette infrastrutture ed il massimo grado di accessibilità ed integrazione intermodale, individuando inoltre le aree necessarie alla realizzazione/adeguamento funzionale delle infrastrutture di interscambio.
- 4. La progettazione delle infrastrutture a servizio del trasporto di persone, deve prevedere:
- **a)** servizi all'utenza atti a garantire: un'informazione dinamica di partenze, arrivi, ritardi e tempi di interscambio, coordinata tra i diversi modi di trasporto; spazi protetti e adeguatamente dimensionati per l'attesa, servizi igienici, biglietteria.
- **b)** accessibilità consentita ai soggetti diversamente abili e marciapiedi del sistema ferroviario a livello piano di carico vetture.
- c) strutture di parcheggio di interscambio adeguatamente dimensionate sia per la sosta delle autovetture che di cicli e motocicli, nonchè di idonei percorsi atti a consentire un agevole trasbordo delle biciclette sui mezzi di trasporto;
- **d)** di norma 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;
- **5.** I CIMR possono essere articolati anche su un'ulteriore polarità, relazionata comunque alla prima, in funzione dell'utenza scolastica e della posizione dei centri scolastici presenti in ambito urbano.

## Art. 10 Fasce di rispetto

- 1. Lungo i tracciati delle linee ferroviarie all'interno della fascia di rispetto di 30 metri per eventuali interventi, conformi alle previsioni della disciplina edilizio-urbanistico vigente vanno osservati i divieti disposti attualmente dal DPR 753 dd. 11.07.1980 e s.m.i. Deroghe possono essere previste per opere di infrastrutturazione e quelle ad esse funzionali.
- 2. Per le tratte ferroviarie regionali dell'asse infrastrutturale del Corridoio V Progetto prioritario n. 6, è stabilita la fascia di rispetto di 60 metri a partire dal limite del tracciato come definito a seguito dell'approvazione del progetto preliminare ai sensi della Legge 443/2001.
- **3.** Successivamente alla realizzazione della nuova tratta ferroviaria AAVV AACC, la fascia di rispetto di cui al comma 2 viene ricondotta alla distanza prevista, in via generale al comma 1.

## Art. 11 Nodi della piattaforma logistica regionale

- 1. 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.
- 2. Il sistema portuale commerciale di cui al comma 1 riconosce i porti quali infrastrutture atte alla realizzazione delle Autostrade del Mare, garantendo le infrastrutture ferroviarie ad esse funzionali, e si articola in zone ai sensi dell'articolo 5, comma 1, legge 84/1994 e s.m.i per i porti di

Trieste e Monfalcone ed ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lett. a) della legge regionale 22/1987 e s.m.i. per porto Nogaro ed è composto da:

- a) il Porto di Trieste categoria porto internazionale;
- b) il Porto di Monfalcone categoria porto nazionale;
- c) il Porto di Nogaro categoria porto regionale.
- 3. Il sistema regionale degli interporti di cui al comma 1 è composto da:
- **a)** Interporto di Cervignano, a servizio dei mercati del Centro ed Est Europa anche con funzione retroportuale per i porti di Trieste, Monfalcone e Nogaro;
- **b)** Interporto di Pordenone, centro merci polivalente a servizio dell'area pordenonese;
- c) Interporto di Gorizia, a servizio dell'area goriziana con particolare riguardo al traffico stradale da/per l'Europa dell'Est ed i Balcani, anche con funzioni di centro intermodale, nonché con funzioni di retroporto per il Porto di Monfalcone;
- **d)** Sistema interportuale di Trieste Fernetti Prosecco Villa Opicina, a servizio del traffico internazionale da/per l'Europa dell'Est ed i Balcani, nonché con funzioni retroportuali o di interscambio ferroviario per i porti di Trieste e Monfalcone;
- e) 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.
- **4.** Il Piano attribuisce al Polo intermodale di Ronchi dei Legionari funzioni di Centro logistico intermodale inteso quale nodo di interscambio passeggeri e merci.
- **5.** Gli strumenti di pianificazione territoriale di livello sub regionale devono salvaguardare e valorizzare:
- a) eventuali ampliamenti delle infrastrutture esistenti e di progetto individuate dal Piano;
- **b)** elementi di connessione tra i sistemi di cui al presente articolo e la rete infrastrutturale stradale e ferroviaria di livello regionale individuata dal Piano.

### Art. 12 Pianificazione portuale

- **1.** L'Amministrazione regionale nella predisposizione dei Piani regolatori portuali di competenza regionale e delle loro varianti si attiene ai seguenti criteri:
- a) riferimento alla pianificazione nazionale dei trasporti;
- b) partecipazione dei Comuni interessati e interpello delle competenti autorità statali;
- c) coinvolgimento delle altre istituzioni, della Provincia, delle Camere di Commercio e delle categorie di operatori privati interessati.

## Art. 13 Infrastrutture aeroportuali

- **1.** Il Piano individua l'Aeroporto di Ronchi dei Legionari quale unica infrastruttura regionale aeroportuale abilitata a collegamenti di livello nazionale e internazionale al servizio del traffico passeggeri e delle merci.
- 2. Il Piano inserisce l'Aeroporto di Ronchi dei Legionari nell'ambito della Piattaforma logistica regionale e lo individua come nodo di interscambio passeggeri e merci anche attraverso la previsione del Polo intermodale di Ronchi dei Legionari. Tale polo va inteso quale centro di interconnessione e scambio intermodale, mediante i collegamenti autostradali e ferroviari, tra la

struttura aeroportuale regionale e i nodi principali del trasporto merci e passeggeri dell'area del nord Adriatico.

- **3.** Gli strumenti di pianificazione territoriale di livello sub regionale devono salvaguardare e valorizzare tutti gli elementi necessari per la valorizzazione e potenziamento delle infrastrutture aeroportuali ed intermodali, esistenti ed in previsione.
- **4.** Per le aree limitrofe agli aeroporti ed alle strutture aeroportuali, gli strumenti di pianificazione subregionale devono, ai sensi del decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96 "Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265" e s.m.i., recepire le prescrizioni finalizzate a garantire la sicurezza della navigazione aerea impartite dall'autorità competente nelle zone soggette a limitazioni;

## Art. 14 Sviluppo aeroportuale

- **1.** Per lo sviluppo della struttura aeroportuale di Ronchi dei Legionari, l'Amministrazione regionale:
- **a)** Favorisce, tramite la Società di gestione aeroportuale la promozione dello scambio di compartecipazioni azionarie con altri aeroporti di area (Venezia, Treviso e Lubiana) per la creazione di un sistema aeroportuale del Nord Est e per elaborare azioni di marketing mirato all'incremento del traffico in particolare passeggeri con la proposta di nuovi collegamenti aerei e quindi di incentivazione per attrarre nuove compagnie aeree anche low cost;
- b) pianifica la realizzazione del Polo intermodale di Ronchi dei Legionari promuovendo le iniziative mirate alla condivisione delle scelte programmatiche e alla compartecipazione delle attività finalizzate alla realizzazione del Polo anche mediante la stipula di accordi di programma;
- **2.** L'Amministrazione regionale assicura la coerenza dei futuri piani di investimento delle Società di gestione con le previsioni del Piano.

#### **CAPO IV**

## Strumenti di governance e di attuazione

## Art. 15 Intese

**1.** Ai fini della messa a sistema dei nodi portuali e interportuali ad essi correlati, quali previsti dal Piano, l'Amministrazione regionale è autorizzata a raggiungere intese con le competenti autorità statali e con le società di gestione per la definizione dei principi fondamentali condivisi in materia di pianificazione, programmazione e gestione.

## Art. 16 Accordi di programma

1. 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.

#### Art.17 Conferenze di servizi

L'Amministrazione regionale utilizza l'istituto della conferenza di Servizi ai fini della definizione delle penetrazioni urbane individuate dal presente Piano, cui partecipa il Comune capoluogo ed i comuni limitrofi interessati

## Art. 18 Finanza di progetto

- 1. Ai fini del contenimento della spesa pubblica per la realizzazione delle infrastrutture della portualità e della logistica la Regione 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.
- 2. La Regione per la realizzazione di nuovi assi viari individuati dal presente Piano di cui al all'art. 5 punto 5.a) valuta preliminarmente la sussistenza delle condizioni di legge e di sostenibilità finanziaria per il ricorso allo strumento del project financing.

## Art. 19 Coordinamento pianificatorio

1. L'Amministrazione regionale svolge la funzione di coordinamento nell'ambito delle procedure di armonizzazione degli strumenti urbanistici di pianificazione, nel settore della portualità e della logistica, con le previsioni della pianificazione urbanistica di livello sub regionale.

## Art. 20 Aree ad uso pubblico

1. Nelle aree portuali di competenza regionale e nei centri intermodali di proprietà pubblica devono essere riservati spazi operativi da destinare alle operazioni di scambio modale da parte di soggetti diversi dai soggetti gestori dei nodi della piattaforma logistica regionale di cui al precedente articolo 11.

## Art. 21 Modalità di gestione

- 1. La gestione dei terminal portuali di competenza regionale e dei centri intermodali di proprietà pubblica, siti nel territorio regionale, viene affidata di norma a operatori economici attraverso una selezione comparativa di piani di sviluppo pluriennali sulla base di parametri predeterminati che privilegino gli investimenti, lo sviluppo dei traffici e i livelli occupazionali.
- 2. Sono fatti salvi le gestioni esistenti fino alla data di scadenza dei rapporti giuridici su cui le medesime si fondano nonché gli affidamenti alle società di scopo costituite nel rispetto della normativa che disciplina l'in-house providing.

### Art. 22 Modifica di regolamenti

1. 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.

## Art. 23 Cabina di regia

- 1. L'Amministrazione regionale promuove lo sviluppo della portualità e della logistica regionale assumendo come principio ispiratore i criteri di efficacia e di efficienza e a tal fine costituisce una cabina di regia intesa quale centro di competenza logistica a supporto del potere decisionale della Regione e quale strumento di coordinamento delle strategie in materia di portualità e logistica regionale, tenuto conto delle vocazioni funzionali di ogni singolo nodo portuale ed intermodale.
- 2. La cabina di regia promuove ed organizza anche le attività di accrescimento professionale volte alla promozione delle potenzialità economiche ed allo sviluppo di tecnologie innovative, in funzione della piattaforma logistica regionale, sia con la creazione di figure professionali nuove, sia con il coinvolgimento di figure professionali che già operano all'interno delle realtà economiche della Regione, con lo scopo di garantire una stretta interconnessione tra la realtà esistente ed i futuri step evolutivi del comparto regionale garantendo quindi l'accrescimento professionale.

- **3.** Nell'ambito delle strategie di sviluppo della portualità delineate dalla cabina di regia, l'Amministrazione regionale provvede direttamente, o tramite un soggetto da essa controllato, al rilascio delle concessioni demaniali negli ambiti portuali di Monfalcone e Porto Nogaro.
- **4.** L'Amministrazione regionale favorisce altresì la costituzione di un Centro di Informazione Pubblico che operi quale sportello unico e svolga compiti di informazione, consulenza, orientamento e assistenza.

## Art. 24 Impresa ferroviaria regionale

1. Nell'esercizio delle funzioni di controllo analogo la Giunta regionale formula indirizzi alla società Ferrovie Udine Cividale FUC 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

## Art. 25 Direttive alle società partecipate

1. La Giunta regionale formula direttive alle società partecipate per acquisire, anche tramite partecipazioni azionarie, disponibilità di spazi e servizi in terminali extra regionali funzionali all'implementazione di servizi con origine/destinazione nel territorio regionale.

#### Art. 26 Verifica di coerenza

**1.** Gli interventi previsti nei Porti e nei centri intermodali presenti nel territorio regionale, per i quali siano richiesti contributi regionali, devono essere coerenti con le previsioni del Piano.

## Art. 27 Piattaforma logistica telematica integrata

- **1.** L'Amministrazione regionale progetta e mette a disposizione degli operatori la Piattaforma logistica telematica integrata.
- 2. L'adesione alla Piattaforma di cui al comma 1, una volta realizzata, costituisce condizione per l'ottenimento di incentivi finanziari regionali, previa modifica dei regolamenti vigenti in materia di concessione di aiuti per il trasporto combinato e per l'avvio di servizi di trasporto intermodale ferroviario e marittimo, necessari per l'ottenimento dei relativi contributi.

## Art. 28 Sviluppo dell'autotrasporto

1. 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.