



*Ministero dello Sviluppo  
Economico*



*Ministero delle  
Infrastrutture*



*Regione del Veneto*

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LA GIUNTA DELLA REGIONE DEL VENETO**

**VI ATTO INTEGRATIVO ALL'ACCORDO DI  
PROGRAMMA QUADRO IN MATERIA  
DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

Roma, 28 Novembre 2007

## **PREMESSO**

che in data 09 maggio 2001 è stata firmata a Roma l'Intesa Istituzionale di Programma, tra il Governo e la Regione Veneto, approvata dal CIPE il 3 maggio 2001, e che in seguito, in applicazione della suddetta Intesa, in data 19 dicembre 2001 è stato siglato l'Accordo di Programma Quadro in materia di Infrastrutture per la Mobilità, il quale ha per oggetto programmi d'intervento nel settore della mobilità finalizzati ad assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale e integrati con le iniziative di riqualificazione e sviluppo sostenibile del territorio;

**VISTI** i successivi Atti Integrativi all'Accordo di Programma Quadro sottoscritti, rispettivamente, in data 18 dicembre 2003, 15 dicembre 2004, 9 marzo e 31 maggio 2005, e 20 giugno 2006 finalizzati ad assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale e integrati con le iniziative di riqualificazione e sviluppo sostenibile del territorio nonché con quelle ricadenti all'interno di programmi comunitari transnazionali;

**VISTA** la necessità di integrare quanto disposto nell'Accordo di Programma Quadro e negli atti integrativi suddetti ai fini dell'impiego delle risorse della delibera CIPE 3/06 al fine di finanziare ulteriori interventi nel settore della Mobilità;

**VISTO** l'art. 2, comma 203, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e successive modificazioni e integrazioni, che definisce gli strumenti della programmazione negoziata;

**VISTA**, in particolare, la lettera c) dello stesso comma 203 che definisce e delinea i punti cardine dell'Accordo di Programma Quadro quale strumento della programmazione negoziata, dedicato all'attuazione di una Intesa Istituzionale di Programma per la definizione di un programma esecutivo di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati e che fissa le indicazioni che l'Accordo di Programma Quadro deve contenere;

**VISTO** il Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59;

**VISTI** in particolare l'art. 8 "Servizi ferroviari di interesse regionale e locale non in concessione a F.S. S.p.a." con il quale sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti:

- a) le ferrovie in gestione commissariale governativa, affidate per la ristrutturazione alla società Ferrovie dello Stato S.p.a. dalla legge 23 dicembre 1996, n. 662;
- b) le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a.

e l'art. 12 per il quale all'attuazione dei conferimenti e all'attribuzione delle relative risorse alle regioni si provvede con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge n. 59, previo Accordo di programma tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e la regione interessata, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge n. 59.

**VISTO** il decreto-legge 30 gennaio 1998, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998, n. 61, ed in particolare l'articolo 15 comma 4 che integra l'articolo 2, comma 203, lett. b), della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e l'articolo 10, comma 5, del DPR 20 aprile 1994, n. 367;

**VISTO** il Piano generale dei trasporti e della logistica, approvato con DPR il 14 marzo 2001;

**VISTO** il Piano Regionale dei Trasporti, approvato con Provvedimento del Consiglio regionale del Veneto n.° 1047/1990;

**VISTO** Il 2° Piano Regionale dei Trasporti temporaneamente adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005;

**VISTO** il Piano triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria 2002-2004 approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 60 del 24 luglio 2002;

**VISTO** il Piano triennale degli interventi per il miglioramento della rete viaria regionale 2006 – 2008, approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 10 del 21 febbraio 2007;

**VISTO** il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, concernente “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997 n. 59”;

**VISTO** l'articolo 12, comma 1, dell'Accordo di Programma Quadro in materia di infrastrutture per la mobilità, sottoscritto il 19 dicembre 2001, il quale stabilisce che “l'Accordo è prorogabile e può essere modificato o integrato per concorde volontà dei partecipanti in conformità ai principi di verifica e aggiornamento dell'Intesa di cui all'articolo 12 della stessa Intesa”;

**VISTO** l'impegno della Regione di cui all'art. 5 dell'Accordo di Programma Quadro originario ad allocare risorse sulla rete viaria di interesse regionale, consentendo così il finanziamento di ulteriori interventi oltre quelli previsti nell'Accordo di Programma Quadro medesimo;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 367 e successive modificazioni ed integrazioni, concernente il “Regolamento recante semplificazione e accelerazione della procedura di spese contabili”;

**VISTO** il Decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, “Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali”;

**VISTO** in particolare l'art. 34 che individua la procedura dell' “Accordo di programma” per la definizione e l'attuazione di opere, interventi o di programmi di intervento che richiedono, per la loro completa realizzazione, l'azione integrata e coordinata di comuni, province e regioni, di amministrazioni statali e di altri soggetti pubblici.

**VISTA** la delibera CIPE n. 44 del 25 maggio 2000 “Accordi di Programma Quadro – Gestione degli interventi tramite applicazione informatica”;

**VISTA** la delibera CIPE n. 76 del 2 agosto 2002 “Accordi di Programma Quadro – Modifica scheda-intervento di cui alla delibera n. 36 del 2002 ed approvazione schede di riferimento per le procedure di monitoraggio”;

**VISTA** la Circolare sulle procedure di monitoraggio degli APQ emanata dal Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale e le Intese e trasmessa alle Amministrazioni regionali con nota n. 0032538 del 9 ottobre 2003;

**VISTA** la delibera CIPE del 4 agosto 2000, n. 84, “Legge 488/99: riparto e finalizzazione di quote di cui al punto 1 (Attività produttive) e delle risorse di cui al punto 3 (Infrastrutture) della delibera CIPE n.14/2000”, nell'ambito della quale, relativamente alle risorse destinate alle infrastrutture, è stabilito che:

- a) le risorse sono attribuite alle Intese Istituzionali di Programma, da finalizzare nell'ambito di Accordi di programma quadro tra le singole Regioni e le Amministrazioni centrali;

- b) le suddette risorse, in conformità ai contenuti della delibera CIPE del 15 febbraio 2000, n. 14/2000, sono finalizzate prioritariamente ad interventi infrastrutturali ricompresi nei due assi della mobilità, da un lato, e del ciclo integrato dell'acqua e del riassetto idrogeologico, dall'altro, ivi inclusi l'uso irriguo ed il recupero di sicurezza da rischio idrogeologico;
- c) la quota di risorse finanziarie attribuite alla Regione Veneto ammonta a complessivi 61,843 mld pari a 31.939.244,01 €;

**VISTA** la delibera CIPE 3 del 22 marzo 2006, "Ripartizione delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate – rifinanziamento legge 208/1998 periodo 2006-2009 (legge finanziaria 2006), con la quale, assieme alla delibera CIPE 2, nella stessa data, il CIPE ha attivato i Fondi nazionali per interventi nelle aree sottoutilizzate (zone Obiettivo 2, Phasing out e art. 87.3.c. del Trattato dell'Unione Europea per il periodo 2000 – 2006) e ripartito tra le diverse azioni e amministrazioni interessate le risorse previste per il periodo 2006 – 2009;

**VISTA** la delibera CIPE del 22 marzo 2006 n. 14, "Programmazione delle risorse del fondo per le aree sottoutilizzate mediante le intese istituzionali di programma e gli accordi di programma quadro" che ha adottato il documento approvato dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome il 15 dicembre 2005, concernente il "Rafforzamento e la semplificazione delle Intese istituzionali di programma e degli Accordi di programma quadro (APQ)";

**VISTO** in particolare il punto 1.1.1 della stessa Delibera che introduce il "Comitato Intesa Paritetico" composto da rappresentanti politici e dell'alta amministrazione, per la periodica verifica e l'aggiornamento degli obiettivi generali nonché degli strumenti attuativi dell'Intesa istituzionale di programma da parte dei soggetti sottoscrittori, e il punto 1.1.2 che introduce il "Tavolo dei sottoscrittori", composto da firmatari o da loro delegati, con il compito di esaminare le proposte provenienti dal responsabile dell'APQ e dai sottoscrittori, tra cui la riprogrammazione delle risorse e delle economie;

**VISTA** la deliberazione regionale n. 2980 del 26 settembre 2006 la quale ha individuato i criteri di selezione degli interventi e ha stabilito le modalità attuative per il pieno e corretto espletamento degli adempimenti procedurali previsti dalla Delibera CIPE 3/2006;

**VISTA** l'informativa adottata dal CIPE nella seduta del 22 dicembre 2006, con la quale sono stati modificati i termini previsti inizialmente dalla delibera CIPE del 22 marzo 2006 n. 14, secondo il calendario proposto dal Ministero dello Sviluppo Economico e allegato alla nota n° 32502 del 11 dicembre 2006;

**VISTA** la deliberazione della Giunta Regionale n. 1659 del 5 giugno 2007 che recepisce le novità introdotte dalla delibera CIPE 14/2006;

**VISTO** il Decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri;

**VISTA** la nota del Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 8550 del 22 maggio 2006 ;

**VISTA** la nota del 3 agosto 2006, n. 1703 con la quale si rende noto che, in seguito alla conversione del DL 181/2006 in legge n. 233 del 17 luglio 2006 recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri, è stato istituito il Ministero delle Infrastrutture;

**VISTO** il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 luglio 2006, n. 233, con il quale è stato definito il riparto di funzioni e compiti trasferiti al Ministero delle infrastrutture (all'articolo 1) ed al Ministero dei trasporti (all'articolo 2), ed è stata definita l'articolazione del Ministero delle infrastrutture in due Dipartimenti, attribuendo al Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i

servizi generali, Direzione generale per la programmazione e i programmi europei, la competenza in materia di programmazione negoziata;

**VISTA** la L.R. 11/2001 la quale individua, nelle materie relative al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed enti locali, in attuazione del capo I della L. 15 marzo 1997, n. 59” e successive modifiche e integrazioni, le funzioni amministrative che richiedono l’unitario esercizio a livello regionale e disciplina il conferimento delle rimanenti funzioni amministrative alle province, ai comuni, alle comunità montane ed alle autonomie funzionali;

**VISTO** il verbale della seduta del CPA del 1 dicembre 2005 in merito alle decisioni assunte circa l’annullamento degli interventi I1A1P005, I1A1P024, I1A1P025 e I1A1P026 e alla conseguente riprogrammazione delle risorse liberatesi;

**VISTA** la Convenzione sottoscritta in data 24 maggio 1996 dalla Regione del Veneto e dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. (ora Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – RFI S.p.A.) per la definizione di un programma comune per la progressiva eliminazione dei passaggi a livello ricadenti nel territorio della Regione del Veneto. La Convenzione prevede l’individuazione delle priorità di intervento di comune accordo tra i due Enti e l’attività di coordinamento della Regione con gli Enti locali e gli Enti interessati;

**VISTO** l’Accordo di Programma sottoscritto in data 27 gennaio 2000 tra la Regione del Veneto ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi degli artt. 9 e 12 del D. Lgs. n. 422/1997, per disciplinare le modalità di trasferimento alla Regione delle funzioni e dei compiti di amministrazione inerenti i servizi ferroviari locali già in concessione a Ferrovie dello Stato S.p.a.;

**VISTO** l’Accordo di Programma sottoscritto in data 8 febbraio 2000 tra la Regione del Veneto ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi degli artt. 8 e 12 del D. Lgs. n. 422/1997, per disciplinare le modalità di trasferimento alla Regione delle funzioni e dei compiti di amministrazione inerenti la linea ferroviaria Adria - Mestre, già assegnati alla Gestione Commissariale Governativa cui è subentrata Ferrovie Venete S.r.l., conferita nella Sistemi Territoriali S.p.a.;

**VISTO** l’Accordo di Programma sottoscritto in data 17 dicembre 2002 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione del Veneto per regolamentare le procedure e gli investimenti di cui all’art. 15 del D. Lgs. n. 422/1997, da attuare sulla linea ferroviaria Adria – Mestre;

**VISTA** la Convenzione sottoscritta in data 8 aprile 2004 tra la Regione del Veneto e Sistemi Territoriali S.p.a. per disciplinare le modalità di realizzazione degli interventi previsti dall’Accordo di Programma sottoscritto in data 17 dicembre 2002 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e successive modificazioni e le condizioni per l’erogazione delle risorse;

**VISTO** il Pre - Accordo di Programma denominato “Vallone Moranzani”, siglato in data 3 agosto 2007 tra Ministero dell’Ambiente, Magistrato alle Acque (MAV), Regione del Veneto, Commissario Delegato per l’emergenza socio economico ambientale dei canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Autorità Portuale di Venezia (APV), Sindyal S.p.A., San Marco Petroli S.p.A., Veneto Strade S.p.A., Terna S.p.A., Consorzio di Bonifica Sinistra Medio Brenta, per la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell’area di Malcontenta - Marghera.

**VISTA** la deliberazione regionale n. 783 del 21 marzo 2006 “Delibera CIPE n. 35 del 27 maggio 2005. Intesa Istituzionale di Programma (IIP) tra Regione Veneto e Governo. Approvazione elenco interventi finanziati con le risorse fondo “aree sottoutilizzate” 2005 –

2008 e approvazione Atti Integrativi agli APQ 1 Mobilità, 2 Ciclo dell'Acqua, 3 Difesa del Suolo, 4 Sviluppo Locale e 9 Tutela e valorizzazione di risorse culturali e paesaggistiche.(Legge 23.12.1996, n. 662).” con la quale tra l'altro si è data attuazione a quanto stabilito in occasione del Comitato Paritetico di Attuazione (CPA) del 1 dicembre 2005, nel quale, preso atto dell'impossibilità tecnica di realizzare i progetti I1A1P005, I1A1P024, I1A1P025 e I1A1P026, si è deciso di annullarli e di riprogrammare le relative risorse. Con tale DGR si sono riprogrammate risorse pari ad euro 4.017.585,81 su 5.592.324,36 impegnandosi per la somma residua ad assumere ulteriori atti deliberativi;

**VISTA** la nota del 25 luglio 2006, n. 1554 con la quale il Ministero delle Infrastrutture, ai sensi della Delibera CIPE 3/2006, punto 6.3 – Adempimenti delle Amministrazioni Centrali, ha provveduto all'invio della Relazione informativa sulla propria programmazione di medio periodo sul territorio;

**VISTA** la nota del 15 maggio 2007, n. 1529 con la quale il Ministero delle Infrastrutture, condivide la proposta di Quadro strategico dalla Regione Veneto, ritenendola coerente con quanto previsto dalla Delibera CIPE 14/2006 – Fase 3”Definizione del quadro strategico dell'APQ” (punti 2.4.1 e 2.4.4), e sulla data di sottoscrizione al 30 novembre 2006 per la stipula dell'Atto Integrativo all'Accordo di Programma Quadro in materia di Infrastrutture per la mobilità;

**VISTA** la nota del Ministero dello Sviluppo Economico, Dipartimento per le politiche di sviluppo del 28 maggio 2007, n. 0012249 con la quale si condivide la proposta di Quadro strategico dalla Regione Veneto, ritenendola coerente con quanto previsto dalla Delibera CIPE 14/2006 – Fase 3”Definizione del quadro strategico dell'APQ” (punti 2.4.1 e 2.4.4).

**VISTE** la nota del 9 ottobre 2007, n. 557874/40.01 e la nota del 23 ottobre 2007 n. 591960/40.01 con le quali la Regione Veneto ha chiesto ai Sottoscrittori dell'APQ 1 – “Infrastrutture per la mobilità” di poter modificare la copertura finanziaria degli interventi I1A1P032, I1A1P063 e I1A1P063B finanziati con la Delibera CIPE 20/2004 non riuscendo gli stessi ad aggiudicare entro la data prevista del 31 dicembre 2007, e di porre l'intervento I1A1P063B – SFMR – 2^ fase di attuazione – Tratta 3 in stato di “sospeso” in Applicativo Intese;

**VISTA** la nota del 24 ottobre 2007, n. 2963 con la quale il Ministero delle Infrastrutture esprime il proprio nulla osta in merito alla proposta di modifica della copertura finanziaria degli interventi I1A1P032, I1A1P063 e I1A1P063B, finanziati con la Delibera CIPE 20/2004, e concorda con la proposta di porre in stato di “sospeso” in Applicativo Intese l'intervento “I1A1P063B – SFMR – 2^ fase di attuazione – Tratta 3”, rimandando gli approfondimenti alla sede istruttoria del presente firmando Accordo;

**VISTA** la nota del 30 ottobre 2007, n. 0024324 con la quale il Ministero dello Sviluppo Economico, Dipartimento per le politiche di sviluppo, esprime il proprio assenso alla proposta di riprogrammazione trasmessa con nota del 23 ottobre 2007 n. 591960/40.01, concernente la copertura finanziaria degli interventi I1A1P032, I1A1P063 e I1A1P063B, finanziati con la Delibera CIPE 20/2004, concordando altresì per la messa in stato di “sospeso” in Applicativo Intese dell'intervento “I1A1P063B – SFMR – 2^ fase di attuazione – Tratta 3”;

**VISTA** la Deliberazione regionale n. 2980 del 26/09/2006 la quale ha individuato i criteri di selezione degli interventi e ha stabilito le modalità attuative per il pieno e corretto espletamento degli adempimenti procedurali previsti dalla Delibera CIPE 3/2006;

**VISTO** il Quadro Strategico del presente Atto Integrativo all'APQ 1 in materia di infrastrutture per la mobilità concordato con il Ministero dello Sviluppo Economico, Dipartimento per le politiche di sviluppo, Ministero delle Infrastrutture, Direzione generale

per la programmazione e i programmi europei ed inviato alla Segreteria del CIPE in data 29 maggio 2007 con nota n° 302455/40.01;

**VISTA** la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1800 del 12/06/2007 con la quale, sulla scorta della ricognizione e delle segnalazioni effettuate dalle strutture regionali competenti sono stati individuati e approvati i nuovi interventi ritenuti prioritari, da finanziare con le risorse messe a disposizione dalla Delibera CIPE 3/2007 e con il relativo cofinanziamento regionale;

**VISTA** la relazione tecnica di accompagnamento agli interventi da finanziare con le risorse della Delibera CIPE 3/2006 e agli interventi della “Sezione Programmatica” da inserire nel VI Atto Integrativo all’APQ1 in materia di Infrastrutture per la Mobilità, preparata dal Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici della Regione del Veneto e approvata nella seduta del 22 novembre 2007 e trasmessa con nota n° 664297/45.06 del 26 novembre 2007.

## **Il Ministero dello Sviluppo Economico**

## **Il Ministero delle Infrastrutture**

## **La Regione del Veneto**

### **STIPULANO IL SEGUENTE**

### **SESTO ATTO INTEGRATIVO ALL’ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

#### **Articolo 1**

#### **(Recepimento delle premesse)**

1. Le premesse e gli allegati formano parte integrante del presente Atto Integrativo all’Accordo di Programma Quadro, nel prosieguo denominato Accordo.

#### **Articolo 2**

#### **(Finalità, obiettivi e sistemi infrastrutturali oggetto dell’Accordo)**

1. Il presente Atto costituisce ulteriore strumento attuativo dell’Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta il 9 maggio 2001 dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Presidente della Regione del Veneto. Esso ha ad oggetto programmi di intervento nel settore della mobilità, finalizzati ad assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale e integrati con le iniziative di riqualificazione e sviluppo sostenibile del territorio nonché con quelle ricadenti all’interno di programmi comunitari transnazionali. I programmi di intervento nel settore della mobilità sono coerenti con gli obiettivi indicati dal Piano generale dei trasporti e della logistica, approvato con DPR 14

marzo 2001, e con i documenti di pianificazione e programmazione regionale tra cui il Piano triennale degli interventi per il miglioramento della rete viaria regionale 2006 – 2008, approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 10 del 21 febbraio 2007. Il tutto come meglio riportato nella Relazione Tecnica allegata al presente Atto integrativo (Allegato 1).

2. Le principali linee strategiche dell'Accordo di Programma Quadro che formano parte sostanziale del presente Atto Integrativo sono illustrate nella relazione tecnica di cui all'Allegato 1, e più precisamente nella parte denominata "Quadro strategico dell'APQ" e riguardano in particolare:
  - miglioramento della mobilità mediante un incremento quantitativo dell'offerta infrastrutturale;
  - riorganizzazione del sistema viario di collegamento interno alla regione, finalizzato a congiungere i nodi della rete insediativa eliminando i "punti neri";
  - implementazione della redistribuzione modale al fine di arrivare ad una maggiore sostenibilità della mobilità sia per i passeggeri (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) che per le merci (Interporti e logistica).
3. I programmi di intervento di cui ai commi 1 e 2, tenendo conto di quanto previsto all'art. 2 dell'Accordo originario, riguardano i seguenti sistemi infrastrutturali:

Per la "Parte Attuativa":

- a) Area centrale del corridoio est - ovest;

Per la "Parte Programmatica"

- b) Area centrale del corridoio est - ovest;
- c) Corridoio Adriatico;
- d) Sistema della montagna
- e) Potenziamento sistema ferroviario locale (Ferrovia Adria/Mestre)

Elenco degli interventi:

Le azioni di cui al comma 3, lettera a), "Parte Attuativa", sono:

- Nuovo Assetto viario Svincolo di San Giuliano - stralcio.

Le azioni di cui al comma 3, lettera b), "Parte Programmatica" sono:

- S.R. 11 – Adeguamento viabilità accesso all'area portuale di Venezia – Il stralcio;
- Portualità di Venezia - Logistica ed interventi connessi
- S.R. 515 – Adeguamento intersezione con S.P. 30 e S.P. 33 in Comune di S. Maria di Sala (VE).

Le azioni di cui al comma 3, lettera c):

- Potenziamento dello scalo merci ferroviario all'interno dell'interporto di Rovigo.

Le azioni di cui al comma 3, lettera d), sono:

- S.R. 48 – S.P. 532 – Incrocio in Comune di Auronzo di Cadore (BL)
- S.P. 347 – Adeguamento e messa in sicurezza dell'intersezione con la S.S. 51 "Di Alemagna" in Comune di Valle di Cadore (BL);

Le azioni di cui al comma 3, lettera e):



- Linea ferroviaria Adria/Mestre – Eliminazione passaggi a livello e realizzazione di viabilità alternativa a S.R. 516 nei Comuni di Pontelongo (PD) e Correzzola (PD).
- Linea ferroviaria Adria/Mestre – Realizzazione parcheggi scambiatori in corrispondenza della stazione di Campagna Lupia (VE).

### Articolo 3

#### (Programma e costo degli interventi)

1. Il presente atto è composto da 1 intervento, inserito nella Lista Attuativa che costituisce l'integrazione del finanziamento dell'intervento IIA1P001 "Nuovo assetto viario del viadotto di S. Giuliano in Comune di Venezia" intervento inserito nell'APQ 1 originario firmato il 18 dicembre 2001 come evidenziato nella successiva Tabella 1 e da 8 interventi inseriti nella Lista Programmatica, opportunamente descritti nella Relazione tecnica predisposta dalla Regione (Allegato 1), come previsto al punto 3.5 della delibera CIPE del 22 marzo 2006 n. 14 ed opportunamente descritti nella relazione tecnica predisposta dalla Regione (Allegato 1).

**Tab. 1 Interventi finanziati**

<b>Interventi</b>	<b>Nuovo Finanziamento</b>	<b>Soggetti attuatori</b>	<b>Localizzazione</b>
Nuovo assetto viario svincolo di San Giuliano - Stralcio	18.440.577,53	Regione Veneto Veneto Strade	Venezia (VE)
<b>TOTALE</b>	<b>18.440.577,53</b>		

2. L'intervento inserito nella "Sezione Attuativa" è relativo alla copertura di maggiori costi relativi all'intervento IIA1P001 "Nuovo assetto viario del viadotto di S. Giuliano in Comune di Venezia", intervento inserito nell'APQ 1 originario firmato il 18 dicembre 2001, conterrà la scheda intervento redatta ai sensi della Delibera del CIPE n. 76 del 2 agosto 2002 e secondo le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro del 9 ottobre 2003. .
3. Gli interventi del presente atto sono compatibili con la pianificazione regionale e nazionale. Il costo degli interventi attivati con il presente Accordo è pari a **18.440.577,53** euro, la cui copertura è riportata nella seguente tabella:

### Articolo 4

#### (Copertura finanziaria degli interventi della Sezione Attuativa dell'Accordo)

1. Il costo dell'intervento attivato, consistente nell'integrazione del finanziamento dell'intervento I1A1P001 "Nuovo assetto viario del viadotto di S. Giuliano in Comune di Venezia" inserito nell'APQ 1 originario firmato il 18 dicembre 2001, è pari **18.440.577,53** euro la cui copertura è riportata nella seguente Tavola 2:

**TAVOLA 2**  
**FONTI FINANZIARIE E IMPORTO**

<b>Fonte di finanziamento</b>	<b>Euro</b>
<b>Stato:</b> CIPE 3/06 Quota C.2 Risorse aree sottoutilizzate 2006 – 2009	17.000.000,00
<b>Regione:</b> Legge Regionale 11/2001	1.440.577,53
<b>TOTALE</b>	<b>18.440.577,53</b>

2. Le suddette risorse, per un importo pari a 18.440.577,53 euro, sono destinate all'integrazione del finanziamento dell'intervento I1A1P01 inserito nell'APQ 1 originario firmato il 18 dicembre 2001 - Infrastrutture per la Mobilità, di cui rispettivamente 17.000.000,00 euro a valere sulla Delibera CIPE 3/06 e 1.440.577,53 euro a valere su risorse provenienti dalla L.R. n. 11/2001, riprogrammate nel presente Atto integrativo, conseguentemente all'annullamento degli interventi I1A1P005 e I1A1P026, in base alle decisioni assunte dal CPA nella seduta del 1 dicembre 2005 formalizzate con la Delibera di Giunta Regionale n. 783/2006. Dal 31/12/2007 il monitoraggio del suddetto intervento continuerà nella scheda inserita nell'Atto di riferimento.
3. Il quadro finanziario delle singole iniziative è riportato nella Relazione Tecnica.
4. La disponibilità delle risorse a valere sulla delibera CIPE n. 3/06 è vincolata al rispetto dei criteri delineati al punto 6 della stessa delibera. In particolare, se eventuali decurtazioni legate al mancato impegno delle risorse – mediante obbligazioni giuridicamente vincolanti dei beneficiari finali entro il 31 dicembre 2009 - dovessero ridurre la disponibilità effettiva delle risorse finanziarie dei singoli interventi, all'interno della procedura di monitoraggio si potrà procedere all'integrazione delle risorse ovvero alla sospensione dell'intervento.
5. Le risorse FAS verranno trasferite con le seguenti modalità secondo quanto disposto dalla Delibera CIPE n. 14/06:
  - il 20% entro 60 giorni dalla data di stipula dell'atto;
  - l'80% in ragione dello stato di avanzamento dei costi rilevati in sede di monitoraggi.
6. Il trasferimento delle risorse finanziarie agli Enti attuatori degli interventi avverrà da parte della Regione Veneto in relazione all'avanzamento dei lavori, nel principio di un equilibrio tra la spesa sostenuta (stato avanzamento lavori) ed erogazione di anticipi,

acconti e saldi.

7. La gestione finanziaria degli interventi può attuarsi secondo le procedure e le modalità previste dall'articolo 8 del Decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 367, secondo quanto disposto dall'articolo 15, comma 4, del decreto legge 30 gennaio 1998, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998, n. 61.
8. Le eventuali risorse, derivanti da economie collegate alla realizzazione degli interventi previsti dal presente Accordo saranno riprogrammate con le modalità previste dal punto 1.1.2 della Delibera CIPE 14/06.
9. Nel caso in cui, a seguito della progettazione degli interventi, il costo totale degli stessi sia maggiore di quello indicato al precedente comma 1 e non sia possibile assicurarne la copertura mediante utilizzo di economie di spesa o ribassi d'asta, la questione sarà sottoposta al Tavolo dei sottoscrittori e al Comitato Intesa Paritetico che assumeranno le necessarie determinazioni, in particolare rispetto al reperimento delle risorse mancanti ovvero al definanziamento qualora non fosse possibile garantire la copertura finanziaria.
10. Nel caso in cui, per ragioni sopravvenute, uno o più degli interventi previsti dal presente Accordo non siano realizzabili, si applicano le disposizioni concernenti la riprogrammazione, revoca o rimodulazione degli interventi secondo le modalità previste dall'Intesa istituzionale di programma e dalla delibera CIPE 14/06
11. La Regione del Veneto garantisce il rispetto degli impegni finanziari da parte degli enti non sottoscrittori, per la quota di finanziamento loro spettante.

## **Articolo 5**

### **(Disposizioni particolari relative ad interventi precedentemente finanziati ed inseriti in Accordi già sottoscritti)**

1. Le disposizioni di cui al presente articolo riguardano l'intervento "I1A1P063B – SFMR – 2<sup>a</sup> fase di attuazione – Tratta 3" che il Tavolo dei Sottoscrittori dell'APQ 1 – Infrastrutture per la Mobilità ha concordato di porre in stato di "sospeso" in Applicativo Intese in seguito all'istruttoria che ha portato alla riprogrammazione delle risorse della Delibera CIPE 20/2004, ai sensi del punto 5 della Delibera CIPE 14/2006.
2. La Regione Veneto si impegna in sede della futura programmazione a dare l'opportuna attenzione e priorità al suddetto intervento ritenendolo importante e indispensabile alla realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR).

## **Articolo 6**

### **(Impegni dei soggetti sottoscrittori)**

1. Le parti convengono la costituzione del Tavolo dei soggetti sottoscrittori ai sensi e con le procedure previste dal punto 1.1.2 della delibera CIPE n. 14/06 composto dai firmatari, o da loro delegati, con il compito di esaminare le proposte, provenienti dal Responsabile dell'APQ e dai sottoscrittori, utili al procedere degli interventi programmati e quindi decidere in materia di:
  - riattivazione o annullamento degli interventi;
  - riprogrammazione di risorse ed economie;
  - modifica delle coperture finanziarie degli interventi;

- promozione di Atti integrativi o passaggio di interventi dalla sezione “programmatica” a quella “attuativa”;
  - attivazione di eventuali procedure di accelerazione delle fasi attuative da parte delle stazioni appaltanti, anche attraverso la facoltà di modificare, mediante le risorse premiali, la quota di cofinanziamento a carico dei soggetti attuatori degli interventi.
2. Ciascun soggetto sottoscrittore del presente Atto si impegna nello svolgimento dell’attività di propria competenza ed in particolare a:
- a) rispettare i termini concordati ed indicati nelle schede di intervento allegate al presente Atto;
  - b) utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, in particolare con il ricorso, laddove sia possibile, agli strumenti di semplificazione dell’attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla vigente normativa, eventualmente facendo ricorso agli accordi previsti dall’articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241;
  - c) procedere semestralmente al monitoraggio ed alla verifica dell’Accordo e, se necessario, a proporre, per il tramite del Soggetto responsabile dell’attuazione di cui al successivo art. 6, gli eventuali aggiornamenti da sottoporre al Tavolo dei sottoscrittori e, in caso di problematiche ivi non risolte, al Comitato intesa paritetico così come previsto dal punto 1.1.1 della delibera CIPE n. 14/06;
  - d) attivare ed utilizzare a pieno ed in tempi rapidi tutte le risorse finanziarie individuate nel presente Accordo, per la realizzazione delle diverse attività e tipologie di intervento;
  - e) porre in essere ogni misura necessaria per la programmazione, la progettazione e l’attuazione delle azioni concordate, secondo le modalità previste nell’Accordo;
  - f) rimuovere, in ognuna delle fasi del procedimento di realizzazione degli interventi, ogni eventuale elemento ostativo alla realizzazione degli interventi;
  - g) condividere il monitoraggio, ognuno per le proprie competenze, in base alle indicazioni fornite dal CIPE ed in relazione alla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro trasmessa alle Regioni dal Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le intese con nota protocollo n. 32538 del 9 ottobre 2003.

## **Articolo 7**

### **(Soggetto responsabile dell’Accordo e dell’Atto Integrativo)**

1. Ai fini del coordinamento e della vigilanza sull’attuazione del presente Atto Integrativo si individua, quale Soggetto Responsabile dell’attuazione dell’Atto Integrativo, il Segretario regionale alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Veneto, Ing. Silvano Vernizzi.
2. Il Responsabile dell’Accordo, sia con riferimento agli interventi previsti dal presente Atto Integrativo che a quelli definiti nell’Accordo di Programma Quadro, ha il compito di:
  - a) rappresentare in modo unitario gli interessi dei soggetti sottoscrittori;
  - b) governare il processo complessivo di realizzazione degli interventi ricompresi nell’Accordo, attivando le risorse tecniche e organizzative necessarie;
  - c) promuovere, in via autonoma o su richiesta dei responsabili dei singoli interventi, le eventuali azioni e iniziative necessarie;
  - d) nel corso dell’istruttoria dell’Accordo e nei monitoraggi semestrali, da effettuarsi secondo le modalità indicate nella Circolare sul monitoraggio degli APQ citata in premessa, coordinare la raccolta dei dati effettuata dai Responsabili di intervento

e verificare la completezza e la coerenza dei dati delle schede intervento, così come l'assenza per le stesse di codici di errore nell'applicativo informatico per il monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro (di seguito denominato "Applicativo Intese") del Ministero Economia e Finanze.

- e) nel corso dei monitoraggi semestrali, ed in particolare nella iniziale fase di aggiornamento delle schede intervento, comunicare al Ministero dell'Economia e Finanze – Servizio per le politiche di sviluppo territoriale la lista degli interventi per i quali siano intervenute modifiche rispetto all'ultima versione monitorata, come indicato al par. 4.2 della Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa, modifiche da illustrare in dettaglio all'interno del relativo rapporto di monitoraggio;
- f) nel corso dei monitoraggi semestrali, assicurare il completo inserimento dei dati delle schede-intervento rispettivamente entro il 31 luglio e il 31 gennaio di ogni anno;
- g) inviare al Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese entro il 28 Febbraio e il 30 Settembre di ogni anno - a partire dal primo semestre successivo alla stipula dell'APQ - il Rapporto di monitoraggio sullo stato di attuazione dell'APQ, redatto ai sensi della delibera CIPE 76/2002 e secondo le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa, da trasmettere successivamente al Comitato paritetico di attuazione;
- h) assegnare, in caso di ritardo, inerzia, o inadempimenti, al soggetto inadempiente un congruo termine per provvedere e, decorso inutilmente tale termine, segnalare l'inadempienza al Comitato paritetico di attuazione per le necessarie valutazioni.

## **Articolo 8**

### **(Responsabile del singolo intervento)**

1. Per ogni intervento viene indicato nelle apposite schede (Allegato 2) il "Responsabile di intervento", che nel caso di lavori pubblici corrisponde al soggetto già individuato come "Responsabile unico di procedimento" ai sensi del DPR 554/1999 e successive modificazioni.
2. Ad integrazione delle funzioni previste come responsabile di procedimento dall'art. 8 del DPR 554/1999 (Regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici 11 febbraio 1994 n. 109 e successive modificazioni, per le parti non abrogate dal Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163), il Responsabile di Intervento ai fini dell'APQ svolge nel corso dei monitoraggi semestrali i seguenti compiti:
  - a) pianificare il processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento attraverso la previsione dei tempi, delle fasi, delle modalità e dei punti-cardine, adottando un modello metodologico di pianificazione e controllo riconducibile al project management;
  - b) organizzare, dirigere, valutare e controllare l'attivazione e la messa a punto del processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento;
  - c) raccogliere ed immettere nell'Applicativo Intese i dati delle schede intervento e rispondere della loro veridicità;
  - d) verificare la veridicità delle informazioni contenute nelle singole schede intervento e l'attuazione degli impegni assunti, così come porre in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti;
  - e) monitorare costantemente l'attuazione degli impegni assunti dai soggetti che

- hanno sottoscritto le schede di intervento, segnalando tempestivamente al Responsabile dell'APQ gli eventuali ritardi e/o ostacoli tecnico-amministrativi che ne dilazionano e/o impediscono l'attuazione;
- f) aggiornare con cadenza semestrale la scheda intervento e trasmetterla al responsabile dell'APQ unitamente ad una relazione esplicativa contenente la descrizione dei risultati conseguiti, le azioni di verifica svolte, l'indicazione di ogni eventuale ostacolo amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione dell'intervento e la proposta delle relative azioni correttive, l'individuazione dei progetti non più attivabili o non completabili, e la conseguente disponibilità di risorse non utilizzate, ai fini dell'assunzione di eventuali iniziative correttive, di revoca o rimodulazione degli interventi;
  - g) fornire al responsabile dell'attuazione dell'Accordo ogni altra informazione necessaria, utile a definire lo stato di attuazione dell'intervento.

## **Articolo 9**

### **(Poteri sostitutivi in caso di inerzie, ritardi e inadempienze)**

1. L'esercizio dei poteri sostitutivi si applica in conformità con quanto previsto dall'ordinamento vigente.
2. L'inerzia, l'omissione e l'attività ostantiva riferite alla verifica e al monitoraggio da parte dei soggetti responsabili di tali funzioni costituiscono agli effetti del presente accordo, fattispecie di inadempimento.
3. Nel caso di ritardo, inerzia o inadempimenti, il Responsabile dell'Accordo invita il soggetto, al quale il ritardo, l'inerzia o l'inadempimento sono imputabili, ad assicurare che la struttura da esso dipendente adempia entro un termine prefissato.
4. Il soggetto sottoscrittore cui è imputabile l'inadempimento è tenuto a far conoscere, entro il termine prefissato dal Responsabile dell'Accordo, le iniziative a tal fine assunte ed i risultati conseguiti.
5. In caso di ulteriore inottemperanza, il Responsabile dell'Accordo invia gli atti, con relazione motivata, al Tavolo dei sottoscrittori previsto dal punto 1 della delibera CIPE n. 14 del 22 marzo 2006, formulando, se del caso, una proposta delle misure da adottare in via sostitutiva, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi coinvolti.
6. La revoca del finanziamento non pregiudica l'esercizio di eventuali pretese risarcitorie nei confronti del soggetto cui sia imputabile l'inadempimento per i danni arrecati. Ai soggetti che hanno sostenuto oneri in conseguenza diretta dell'inadempimento contestato compete comunque l'azione di ripetizione degli oneri medesimi.

## **Articolo 10**

### **(Procedimenti di conciliazione o definizione di conflitti tra i soggetti partecipanti all'Accordo)**

1. In caso di insorgenza di conflitti, tra due o più soggetti partecipanti all'Accordo sottoscritto, in merito alla interpretazione ed attuazione dello stesso, il Tavolo dei sottoscrittori, su segnalazione del Responsabile dell'Accordo, ovvero su istanza di uno dei soggetti interessati dalla controversia, ovvero anche d'ufficio, convoca le parti in conflitto per l'esperimento di un tentativo di conciliazione.
2. Qualora in tale sede si raggiunga un'intesa idonea a comporre il conflitto, si redige

processo verbale nel quale sono riportati i termini della conciliazione. La sottoscrizione del verbale impegna i firmatari all'osservanza dell'accordo raggiunto.

3. Qualora, invece, le controversie permangano, il Tavolo dei sottoscrittori rimette la questione al Comitato Intesa Paritetico.

## **Articolo 11**

### **(Disposizioni generali)**

1. Il presente Accordo è vincolante per tutti i soggetti sottoscrittori.
2. Previa approvazione del Tavolo dei sottoscrittori, possono aderire all'Accordo stesso altri soggetti pubblici e privati rientranti tra quelli individuati alla lettera b) del punto 1.3 della delibera CIPE 21 marzo 1997 n. 29, la cui partecipazione sia rilevante per la compiuta realizzazione dell'intervento previsto dal presente Accordo. L'adesione successiva determina i medesimi effetti giuridici della sottoscrizione originale.
3. L'Accordo ha durata fino al completamento delle opere, è prorogabile e può essere modificato o integrato per concorde volontà dei partecipanti in conformità ai principi di verifica e aggiornamento dell'Intesa, previa approvazione da parte del Comitato Intesa Paritetico.
4. Qualora l'inadempimento di una o più delle parti sottoscrittrici comprometta l'attuazione di un intervento previsto nell'Accordo Quadro, sono a carico del soggetto inadempiente le spese sostenute dalle altre parti per studi, piani, progetti e attività poste in essere al fine esclusivo di mantenere gli impegni assunti con l'Accordo stesso.
5. Alla scadenza dell'Accordo, ovvero allorquando se ne presenti la necessità, il Tavolo dei sottoscrittori, su segnalazione del Responsabile dell'Accordo, è incaricato della risoluzione delle eventuali incombenze derivanti dalla sussistenza di rapporti pendenti e di attività non ultimate.

## **Articolo 12**

### **(Rinvio)**

1. Per quanto non disposto dal presente Atto si rinvia agli articoli dell'Accordo di Programma Quadro in materia di Infrastrutture per la mobilità, fra il Ministero dell'Economia e delle finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e la Regione Veneto, firmato il 19 dicembre 2001 e ai successivi Atti integrativi.
2. Quanto disposto in tema di revoca e riprogrammazione degli interventi, nonché relativamente ai poteri sostitutivi, non si applica alle opere sulla viabilità di rilevanza nazionale e a quelle di competenza regionale non finanziate da risorse CIPE.

Roma li, 28 Novembre 2007

**Ministero dello Sviluppo Economico**

Il Direttore del Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese  
*Aldo Mancurti*

---

**Ministero delle Infrastrutture**

Direttore Generale della Direzione per la programmazione e i programmi europei  
*Pasquale Cialdini*  
per delega  
*Daniilo Scerbo*

---

**Regione del Veneto**

Dirigente regionale della Direzione Infrastrutture  
*Stefano Angelini*

---

**Regione del Veneto**

Dirigente regionale della Direzione Programmazione  
*Paolo Ceccato*

---





*Ministero dello Sviluppo  
Economico*



*Ministero delle  
Infrastrutture*



*Regione del Veneto*

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LA GIUNTA DELLA REGIONE DEL VENETO**

**VI ATTO INTEGRATIVO ALL'ACCORDO DI  
PROGRAMMA QUADRO IN MATERIA  
DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

**ALLEGATO 1 – RELAZIONE TECNICA**

Roma, 28 Novembre 2007

# INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA E LA GIUNTA DELLA REGIONE DEL VENETO

## SESTO ATTO INTEGRATIVO ALL' ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

### RELAZIONE TECNICA

#### 1. Premessa

Per un'analisi più approfondita della situazione socio-economica della Regione Veneto si rimanda alla Relazione Tecnica dell'APQ 1 in materia di Infrastrutture per la Mobilità e ai successivi Atti Integrativi.

##### *1.1 Le grandi direttrici a carattere transnazionale*

Una componente fondamentale della politica economica degli anni 2000 è certamente rappresentata dalla politica dei trasporti. L'evoluzione del sistema produttivo ed economico mondiale ha determinato, infatti, una esaltazione della componente relativa alla mobilità, sia per le persone che per le merci.

Il mondo produttivo ed economico del Veneto è stato condizionato dall'apertura dei mercati imposta dalla UE, dall'introduzione della moneta unica europea e dai nuovi orizzonti che si stanno consolidando nei mercati dell'Est. È stata così assegnata all'Italia, ed al Veneto in particolare, una centralità geo-economica nei rapporti di relazione con il Mediterraneo e con il centro e l'Est d'Europa. Il Veneto nel prossimo futuro sarà, pertanto, sempre più un'area di transito per flussi crescenti, soprattutto di merci.

Ne consegue l'esigenza di attrezzarsi in termini di infrastrutture di trasporto, integrazione modale e logistica integrata per far fronte all'aumento di domanda di mobilità.

Una rete infrastrutturale adeguata alle necessità di movimentazione di persone e merci è infatti uno dei requisiti principali per la crescita di un territorio, inteso sia come componente fisica (suolo, insediamenti e infrastrutture) sia come componente relazionale (società, economia e cultura). Elevati livelli di congestione, infatti, determinano costi elevati per il sistema economico e sociale che si ripercuotono sulla competitività, sulla qualità dell'ambiente e della vita, sulla capacità di attrarre investimenti, sugli standard di sicurezza.

L'aumento di mobilità sia di persone che di merci determinata da questi scenari non potrà essere assorbito dalle attuali infrastrutture di trasporto della Regione.

Infatti, la dotazione infrastrutturale del Veneto è, per tutte le modalità di trasporto, gravemente insufficiente a sostenere l'attuale sistema economico e sociale.

Il ruolo delle infrastrutture di trasporto come elemento di competitività di una regione è diventato, negli ultimi anni, uno dei filoni di ricerca più studiati dagli economisti e rappresenta oggi uno dei temi più discussi dai responsabili della politica economica. In particolar modo, le ricadute positive generate dalle infrastrutture sui tassi di crescita spiegano l'attenzione che i responsabili della politica economica riservano a questo elemento di attrattività del cosiddetto "sistema regione". Ne consegue che un miglioramento nella dotazione e nell'efficienza di infrastrutture concorre a promuovere lo sviluppo dell'economia regionale. Questa correlazione tra sistema economico e sistema dei trasporti appare evidente considerando il primo come generatore della domanda di trasporto e il secondo come un insieme di costi e opportunità che incidono sulla competitività relativa dei diversi settori dell'attività economica e sulle loro convenienze localizzative.

Le relazioni tra sistema economico e sistema infrastrutturale permettono, attraverso investimenti mirati e programmati, di allargare le opportunità del mercato del lavoro, di attrarre investimenti produttivi, di migliorare l'immagine delle aree. Il territorio, di conseguenza, viene ad assumere un ruolo sempre più centrale e la capacità di questo di attrarre investimenti, o di conservare quelli già esistenti, dipenderà dalle sue peculiari caratteristiche e dall'abilità di sviluppare le attuali mancanze.

In un'economia cosiddetta globale, le aree caratterizzate da una migliore accessibilità verso la localizzazione dei fattori produttivi e dei mercati di riferimento sono, a parità di condizioni, più produttive e competitive rispetto alle aree remote e isolate. Per accessibilità si intende l'efficacia di un sistema infrastrutturale rispetto alle esigenze di mobilità dell'utenza, in termini di localizzazione di un'area nei confronti delle altre. Possiamo quindi considerarla un indicatore che prende in considerazione sia le caratteristiche della rete infrastrutturale, sia le attività e le opportunità che la rete stessa permette di raggiungere. Non bisogna dimenticare che una migliore accessibilità permette agli attori locali di raggiungere più facilmente i mercati esterni, ma allo stesso tempo li sottopone alle spinte competitive provenienti dall'esterno.

Viene pertanto confermata l'ipotesi che per avere effetti positivi sul sistema economico si deve agire principalmente sul miglioramento dell'accessibilità stradale; ossia, sul livello di efficienza del trasporto stradale, piuttosto che sul livello dello stock di infrastrutture stradali.

Sulle caratteristiche di incrocio di grandi flussi Est-Ovest e Nord-Sud rappresentato dal Veneto o, meglio ancora, dal Triveneto, non occorre arricchire l'ampia letteratura già esistente. Torna piuttosto utile registrare il livello di consapevolezza tra la natura dei problemi da ciò derivanti e la maturità delle soluzioni praticabili allo stato attuale.

L'enorme quantità di risorse mobilitate dai grandi progetti del TEN (Trans Europe Network) fa sì che gli attori coinvolti - pubblici e privati - debbano necessariamente mobilitarsi per favorire una organizzazione degli investimenti secondo una accorta convergenza di interessi a forte "base territoriale".

La competizione sull'avanzamento dei progetti europei, e sulle priorità di finanziamento comunitario, indica come sia il flusso N-S che, ancor più, quello E-O richiedano una gestione attiva delle strategie e delle scelte collegate ai progetti stessi.

Da un lato, rispetto al Corridoio Tirrenico imperniato sul primo scalo portuale nazionale e sul potente retroterra dell'area di più antica industrializzazione italiana, il Corridoio Adriatico deve consolidare una più forte identità strategica, che sappia volgere a proprio favore anche gli effetti della modificata situazione balcanica, con tutte le sue negative ricadute sull'asta danubiana, potenziale asse concorrenziale di comunicazione N-S di una vasta area di paesi dell'Europa centro-orientale.

Lo spazio Adriatico richiede, in altri termini, una riflessione attenta ai suoi potenziali sviluppi e una gestione dinamica delle nuove opportunità di scambio che ora si aprono, a maggior ragione in vista del nuovo assetto dell'area adriatico - balcanica come esito finale dei mutamenti politico - geografici dell'area stessa.

Di per sé lo spazio marittimo adriatico è un ambito di relazioni internazionali molto esposto alla concorrenza che altre direttrici naturali di comunicazione (il Danubio), o altre modalità di trasporto (il ferro e la gomma), sono destinate a esercitare interagendo con le possibili variazioni di equilibri geopolitici proprie dell'intera area adriatico-balcanico-danubiana.

Al contrario del Tirreno, principale spazio di relazioni marittime italiane attorno al quale gravita tutto il sistema delle maggiori città del paese, l'Adriatico costituisce tuttora un mare di frontiera esterna, anche rispetto ai confini dell'U.E.

Solo negli ultimi decenni attorno all'Alto Adriatico è venuto costituendosi un apparato produttivo forte e dinamico, capace di sfruttare le esternalità territoriali tradizionali, una rete

di città medie e piccole, attraverso la creazione di un tessuto diffuso di aziende medio-piccole, ideali candidate a sostenere un processo di propagazione di questo stesso modello nella transizione verso il mercato da parte dei limitrofi paesi dell'Europa danubiana.

Appare così evidente come la crescita economica delle regioni adriatiche occidentali, unita al riposizionamento strategico del Mediterraneo sulle rotte mondiali e alla grande domanda di trasporto delle regioni ricche centro-europee, costituiscano le premesse di una visione espansiva del ruolo dell'Adriatico rispetto all'Europa, basata su nuove forme di soggettività imprenditoriale, sia pubblica che privata.

Da quanto sopra enunciato appare chiaro come la riqualificazione in termini d'esercizio del trasporto stradale e ferroviario, dell'intermodalità e dei servizi plurifunzionali, sia una componente essenziale per sostenere il livello dello sviluppo della Regione. È altrettanto determinante mantenere la vivibilità del sistema insediativo ed il grado di competitività dell'apparato produttivo delle piccole e medie imprese nel contesto internazionale ed europeo in particolare.

Tutto questo dovrebbe accrescere lo sforzo di coesione tra Regione e Governo nel rendere efficace quanto veloce l'attuazione delle linee strategiche fissate, per quanto riguarda le infrastrutture, dall'Accordo quadro sottoscritto il 9 agosto 2001 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Veneto, con il quale sono stati riaffermati e revisionati i contenuti dei precedenti protocolli sulla Grande Viabilità sottoscritti nel 1995 e nel 1997 in termini di assoluta priorità.

È necessario, tuttavia, distinguere tra gli obiettivi prioritari, le "strategie" dalle "emergenze", con la consapevolezza che queste ultime, oltre a richiedere soluzioni a breve termine, si intrecciano con sempre più frequenza con le prime a mano a mano che aumenta la domanda di mobilità. Ne è un esempio il congestionamento quotidiano nei comprensori densamente insediati dell'area pedemontana ed attorno allo snodo passante della prima terraferma lagunare.

La grande mobilità resta comunque il punto di partenza nella gerarchia delle strategie d'intervento per ridurre il gap infrastrutturale veneto.

Obiettivo principale di questi interventi è l'integrazione a sistema di nuovi segmenti negli assi principali di attraversamento veloce, sia esso verticale che orizzontale della Regione, per espandere i collegamenti attuali e snodare la rete primaria esistente.

Altro obiettivo rilevante resta quello di alleggerire la mobilità persone-merci e ridurre l'attuale squilibrio modale, l'avvio dei lavori del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFMR) Regionale va in questa direzione.

Nel quadro prioritario delle strategie va associato anche il completamento funzionale del sistema idroviario padano-veneto che, pressoché ultimato nella tratta polesana, necessita di interventi integrativi per aprire definitivamente l'esercizio del corridoio fluviale della parte veneta, nella più ampia prospettiva di offrire un collegamento all'asse commerciale Mantova - Quadrante Europa-Mare.

Nel complesso sistema della mobilità regionale, lo scenario delle priorità venete si completa con l'emergenza rappresentata dai "punti neri" della viabilità ordinaria che costituiscono causa di gravi disagi e di forti diseconomie sia nel trasporto privato che del trasporto merci.

Alla luce del quadro programmatico descritto nell'art. 4 dell'Intesa e dei successivi accordi intervenuti, tenuto conto dell'allocazione delle competenze e delle risorse disponibili, questo Accordo prevede la realizzazione di interventi da ritenersi prioritari, in quanto finalizzati a sostenere la dotazione della rete infrastrutturale di trasporto a fronte di un rilevante incremento della mobilità delle persone e delle merci, nelle aree in cui sono ubicati.

Altri, per quanto riguarda la rete conferita alla Regione ai sensi del DPCM 21 febbraio 2000

e la rete locale, ricadono esclusivamente nella competenza della Regione e degli Enti Locali, anche a seguito dell'attuazione del Decreto Legislativo 112/98.

Nell'ambito degli obiettivi definiti dal Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e dal vigente Piano Regionale dei Trasporti, approvato con Provvedimento del Consiglio regionale del Veneto n.° 1047/1990, come anche dal Piano triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria 2006-2008 approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 10 del 21 febbraio 2007, alcuni di questi interventi sono funzionali anche all'ammodernamento delle infrastrutture nel settore ferroviario e dei punti di interscambio fra diversi vettori di trasporto, con particolare riferimento alle merci.

Il principale obiettivo tecnico di carattere generale individuato consiste nel raggiungimento di un più elevato grado di sicurezza per la circolazione stradale in punti o località di riscontrata pericolosità, ovvero a potenziale rischio di sinistri o eventi esterni. Ulteriore obiettivo è quello di ottimizzare le condizioni di circolazione mediante l'eliminazione di punti singolari con limitata capacità di deflusso del traffico ove, a causa della presenza di abitati, si determinano livelli di servizio inferiori alle attese dell'utenza. Dov'è possibile si prospetta un adeguamento funzionale, quindi qualitativo del percorso; in altre condizioni si propone la realizzazione di tratti stradali in nuova sede, in corrispondenza degli abitati.

In generale, l'obiettivo è quello di servire i territori con infrastrutture misurate sulle esigenze dell'economia locale.

#### 1.1.1 Corridoio Est-Ovest

Il Corridoio Est - Ovest (Centro Europa - Atlantico) costituisce qualcosa di più di un puro assunto trasportistico: si tratta di una constatazione anzitutto geo-economica riferita ad una vasta fascia territoriale sud europea che lambisce l'arco alpino da tutti i lati e riunisce un buon numero delle regioni più prospere e dinamiche del continente.

Il flusso E - O, di carattere necessariamente plurimodale, è in larga misura determinato dalla dinamica delle economie delle regioni attraversate e si presta a diverse ipotesi di soluzione secondo la capacità dei protagonisti locali di influenzare le scelte strategiche comunitarie.

Il Corridoio europeo N5, Trieste - Kiev, ha la sua naturale prosecuzione nel Progetto prioritario europeo N6, Trasporto combinato Francia - Italia, ed interpreta al meglio l'idea di un collegamento "Europa centro orientale - Adriatico - Atlantico" basato su di un forte asse transpadano.

Ma va tenuto presente che la capacità competitiva delle regioni tedesche meridionali - Baviera e Baden Württemberg - potrebbe anche sopravanzare sul piano organizzativo la forza di sostegno del progetto, a favore di varianti transalpine di tracciato che comunque farebbero salvi i flussi E-O Budapest-Lione, a scapito però delle regioni settentrionali italiane.

Di qui la necessità di mettere in campo forti iniziative di accompagnamento del tracciato E-O, sud-europeo e transpadano, da parte delle regioni italiane, proprio in rappresentanza di quegli interessi territoriali che devono assumere su di sé non solo il problema di una definizione del tracciato infrastrutturale plurimodale, ma soprattutto la forza della domanda di trasporto generata dalle economie regionali coinvolte.

Al momento attuale, il livello di elaborazione di un siffatto tracciato sottolinea il concetto di "*sistema integrato*" di cui tale progetto deve dotarsi, in quanto Corridoio plurimodale di trasporto Ovest-Est, posto a sud dei Pirenei e delle Alpi e destinato a costituire la grande dorsale meridionale della rete transeuropea dei Trasporti, che ha lo scopo di intercettare e distribuire tutti i flussi tra il Mediterraneo e il Centro Europa.

Al corridoio paneuropeo n. 5 il Veneto offre la forza di un apparato produttivo fortemente orientato all'esportazione, e di un modello di auto-organizzazione della produzione a partire dalla valorizzazione delle risorse locali, che può essere riproposto in contesti socio-economici e culturali ad esso assimilabili. Al tempo stesso, il Veneto chiede che il corridoio venga riconosciuto come una necessità del Nord-Est e dell'intera macro regione italiana compresa tra l'arco alpino e le sponde settentrionali del Tirreno e dell'Adriatico, posto a Sud dei valichi alpini e a Nord dei porti, al servizio di un'area che funge da cerniera terrestre tra l'Italia e l'Europa, a Nord come a Est e Ovest.

In questo rapporto, che il Veneto instaura con la strategia di corridoio, si realizza concretamente la relazione di transcalarità che le grandi opere infrastrutturali instaurano con i territori attraversati. Da un lato la funzione di servizio ai grandi transiti continentali; dall'altro una funzione strutturante nei confronti dei sistemi locali, che con il corridoio instaurano relazioni di reciprocità nella valorizzazione delle risorse endogene.

Quello della creazione di un valore aggiunto territoriale, determinato dalla presenza di grandi opere, non è però un effetto di ricaduta automatica, ma la costruzione consapevole di un processo cumulativo che stabilisca una relazione tra le reti lunghe continentali e i sistemi di risorse locali, tramite una regia di relazioni di breve raggio.

Se sulla politica di corridoio, e sulle reti lunghe, una regione può esercitare un'opzione forte ma non decisiva, sulla costruzione delle reti corte locali il compito regionale è invece essenziale e irrinunciabile. Per molti aspetti, il valore aggiunto territoriale determinato dalla presenza di grandi opere è in gran parte legato alla capacità di regia regionale nella organizzazione delle ricadute locali dei grandi transiti.

La interconnessione tra luoghi, soggetti e azioni: in altre parole si tratta della reazione che l'ambiente locale instaura con gli interventi innovativi di grande scala, in termini di opportunità da cogliere e da sviluppare, di capacità imprenditoriali da interpretare, basandosi sulla organizzazione di risorse endogene.

## **Quadro strategico VI Atto integrativo all'APQ 1 – Infrastrutture per la Mobilità**

La Regione del Veneto negli ultimi anni ha orientato la propria programmazione nel settore "Mobilità" principalmente al fine di ridurre il divario infrastrutturale accumulato negli anni '80 e '90. A tal fine tutte le azioni portate avanti sono state coniugate con l'esigenza di garantire tutti i necessari collegamenti all'interno del territorio regionale, caratterizzato, come noto, da una organizzazione territoriale diffusa sia dal punto di vista residenziale che produttivo. Sono stati pertanto programmati numerosi interventi integrati nei settori della mobilità e dell'organizzazione dei servizi di trasporto, nell'intento di colmare il gap infrastrutturale esistente, ritenuto una delle cause di diminuita efficienza del sistema economico regionale.

Si è inoltre tenuto conto del fatto che il Veneto, essendo una regione cerniera nei collegamenti Est-Ovest e verso l'arco alpino, oltre che un importante polo produttivo e di scambi commerciali, necessita di infrastrutture di alto livello.

Infatti il vantaggio competitivo derivante al Veneto dalla sua particolare posizione geografica all'interno dello spazio europeo, che lo vede al centro di tre importanti direttrici di traffico commerciali – quella Est-Ovest dall'Europa orientale e dai Balcani verso l'Europa Occidentale e la penisola iberica, quella Nord-Sud tra l'Europa centro-settentrionale, il Nord Africa e i Paesi del Medio Oriente ed infine quella Est-Ovest che attraverso il Mar Mediterraneo e il canale di Suez collega l'Europa all'Estremo Oriente – rischia di essere depauperato in mancanza di interventi che consentano di superare i limiti dell'attuale sistema infrastrutturale regionale.

È stato pertanto necessario dare a tali esigenze una risposta in termini di infrastrutture viarie, tenendo conto che un ulteriore elemento da considerare nella programmazione del settore è

l'integrazione degli interventi con le iniziative in atto a livello regionale, nazionale e transnazionale, comprese le grandi opere strategiche quali il Passante di Mestre, la Pedemontana e la realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR).

Negli ultimi 20 anni, inoltre, la domanda di trasporto a livello regionale e interregionale si è radicalmente modificata: è aumentato il traffico autostradale e l'internalizzazione degli scambi, ma è aumentata anche l'esigenza di sviluppare modalità alternative al trasporto stradale, in quanto, al preesistente squilibrio tra capacità complessiva del sistema viario e domanda di trasporto, si è finora risposto con nuove infrastrutture.

Alla luce di quanto detto, il problema mobilità all'interno del Veneto sembra essere riconducibile a due ordini di fattori. Il primo è rappresentato dall'evidente squilibrio esistente fra il continuo incremento del traffico e la capacità di assorbimento della rete, intesa in termini di rapporto tra superficie di scorrimento e numero/tipologia di veicoli in transito. Il secondo dalla sostanziale coincidenza fra le direttrici di transito dei flussi di scambio originati da e per il Veneto e quelle dei flussi di attraversamento con il reticolo viario percorso dalla mobilità intraregionale, ovvero dalla mancanza di collegamenti interni fra i nodi urbani del territorio veneto.

Come evidenziato da tutti gli studi di settore, nel medio termine (2010) è prevista una continua crescita della mobilità, in particolare di quella su gomma. Tale tendenza evolutiva non è certamente estranea al Veneto, dove fattori generali, comuni alle regioni più sviluppate dello spazio europeo e non solo, che spingono all'aumento degli spostamenti di persone e merci si saldano a specifiche caratteristiche locali, residenziali e produttive, richiedendo di essere efficacemente governate.

Da più parti infatti viene riconosciuta l'importanza che un efficiente sistema dei trasporti ricopre al fine della competitività economica di qualunque sistema territoriale, sia questo lo spazio europeo complessivamente considerato, uno Stato o una regione. In secondo luogo, si è affermata la consapevolezza delle crescenti difficoltà caratterizzanti lo stato attuale dei trasporti le cui esternalità negative in termini di congestione e conseguente diminuzione dell'accessibilità aumentano continuamente penalizzando la mobilità di persone e merci.

Tale problema non può e non deve essere inquadrato solo in una prospettiva economica, dal momento che le implicazioni sfavorevoli si estendono sia sull'ambiente che sulla salute, e dunque sulla qualità della vita degli individui complessivamente considerata.

Di conseguenza, la lotta al congestionamento mediante un contenimento del crescente trasporto su strada attraverso una più sostenibile ripartizione modale e uno sviluppo dell'intermodalità si pongono quali obiettivi prioritari al fine di consentire il pieno e sostanziale esercizio del diritto alla mobilità da parte degli individui.

Il secondo ambito su cui si è concentrata l'azione regionale concerne la riorganizzazione del sistema viario di collegamento interno alla Regione, finalizzato a congiungere i nodi urbani lungo collegamenti circolari interni distinti dalle direttrici di scambio da e per il Veneto da un lato e dai corridoi di attraversamento dall'altro. Non si tratta infatti solo di rendere fluida la viabilità di attraversamento o di snellire i traffici in uscita e in entrata quanto pure di fornire ai traffici locali una viabilità interna alternativa e non commista ai grandi traffici di interesse nazionale ed internazionale.

Un'ulteriore accelerazione al recupero del gap infrastrutturale del Veneto sarà data con il Piano triennale degli interventi per il miglioramento della rete viaria regionale 2006 – 2008, adottato dalla Giunta nella seduta del 1° agosto 2006 e approvato con Deliberazione n° 10 nella seduta del 21 febbraio 2007 dal Consiglio Regionale.

Il nuovo Piano è stato elaborato in collaborazione con le Province, effettuando una ricognizione sullo stato di attuazione della programmazione precedente e sulle necessità delle varie comunità territoriali.

Si tratta del secondo Piano per la viabilità regionale dopo quello relativo al triennio 2002 – 2004, che ha previsto la realizzazione di opere per un complesso di 692 milioni di euro, in parte ereditati anche dallo Stato, dei quali 460 milioni già appaltati.

Il nuovo piano triennale costituisce una opportunità aggiuntiva di miglioramento del sistema della Mobilità veneta avendo quali obiettivi principali:

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

Gli interventi infrastrutturali cui è destinata la maggior parte delle risorse possono essere ricondotti alle seguenti tipologie di intervento:

- recupero manutentivo della rete stradale;
- adeguamento, riqualificazione e messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti;
- aumento del grado di sicurezza delle infrastrutture esistenti;
- realizzazione di variante in nuova sede degli abitati;
- potenziamento ed ammodernamento dei principali itinerari della rete viaria;
- miglioramento della funzionalità del sistema delle tangenziali urbane e/o nelle aree metropolitane.

Pertanto, inserendosi in tale filone di programmazione, con le risorse finanziarie messe a disposizione dalla Delibera CIPE 3/2006, si intenderà finanziare interventi finalizzati ad assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale e integrati con le iniziative di riqualificazione e sviluppo sostenibile del territorio.

Il Veneto, infatti, come più volte affermato, a causa del suo sviluppo territoriale policentrico, presenta notevoli problemi relativi all'accessibilità delle grandi aree urbane, dove quotidianamente si ripropone la necessità di aumentare la capacità di deflusso delle tangenziali e delle circonvallazioni, che spesso costituiscono delle vere e proprie strozzature del sistema viario nazionale dove già in passato si è parzialmente intervenuti.

Per tali interventi il principale obiettivo tecnico di carattere generale individuato consisterà nel raggiungimento di un più elevato grado di sicurezza per la circolazione stradale in punti o località di riscontrata pericolosità, e nell'ottimizzare le condizioni di circolazione, mediante l'eliminazione di punti singolari con limitata capacità di deflusso del traffico ove, a causa della presenza di abitati, si determinano livelli di servizio inferiori alle attese dell'utenza.

Si evidenzia inoltre come continuando sulla scorta di un impianto programmatico sviluppato nell'ultimo decennio la Regione Veneto, coordinandosi con la previsione della pianificazione territoriale regionale ma tenendo anche conto delle risorse disponibili intende programmare interventi volti a:



- migliorare la mobilità mediante un incremento quantitativo dell'offerta infrastrutturale;
- riorganizzare il sistema viario di collegamento interno alla regione, finalizzato a congiungere i nodi della rete insediativa eliminando i "punti neri";
- implementare la redistribuzione modale al fine di arrivare ad una maggiore sostenibilità della mobilità sia per i passeggeri (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) che per le merci (Interporti e logistica).

## **Sezione Attuativa – Interventi finanziati**

### *Nuovo assetto viario svincolo di San Giuliano in comune di Venezia - Stralcio*

#### **Premessa**

Dal punto di vista fisico la gronda lagunare veneziana è costituita dall'articolato intreccio di terre emerse, di bonifiche e di barene che sono lambite dalle acque lagunari.

In tale ambito è qui oggetto di interesse un'area, quella cosiddetta di San Giuliano, tra quelle più direttamente e pesantemente interessate dalle trasformazioni antropiche e legata strettamente dalla organizzazione funzionale, produttiva e residenziale della città bipolare Venezia - Mestre, che risulta fortemente congestionata dal traffico.

In un ambito di tale singolare connotazione sembra fondamentale risolvere i cosiddetti "colli di bottiglia" mediante la continuazione di interventi di razionalizzazione e potenziamento della viabilità che rientrano nell'insieme organico di lavori relativi all'asse viabilistico Area Industriale di Marghera – Passante di Mestre, e risoluzione del Nodo di San Giuliano che mantengono i caratteri complessivi del territorio riportando a disegno unitario le ipotesi contenute nei piani regolatori comunali (PRC).

Come affermato dall'Articolo 3 (Programma e costo degli interventi) del presente Accordo, l'intervento inserito nella Sezione Attuativa è costituito dall'integrazione del finanziamento dell'intervento IIA1P001 "Nuovo assetto viario del viadotto di S. Giuliano in Comune di Venezia" intervento inserito nell'APQ 1 originario firmato il 18 dicembre 2001 e cofinanziato da: Provincia di Venezia, Comune di Venezia, ANAS. Originariamente (fine 2001), nel piano finanziario dell'Accordo sottoscritto, tale intervento si preventivava costasse 12.911.422,48 €, finanziato per 8.779.767,28 € con fondi della Del. CIPE n. 142/1999, e per 4.131.655,19 € finanziato ai sensi della L.R. 13.04.2001, n. 11.

Il principale obiettivo tecnico di carattere generale individuato nella realizzazione di tale opera consisteva nel raggiungimento di un più elevato grado di sicurezza per la circolazione stradale in punti o località di riscontrata pericolosità, e nell'ottimizzare le condizioni di circolazione, mediante l'eliminazione di punti singolari con limitata capacità di deflusso del traffico ove, a causa della presenza di abitati, normalmente si determinano livelli di servizio inferiori alle attese dell'utenza. Più precisamente consisteva nella riorganizzazione ed ammodernamento dello svincolo fra la S.R. 11 "Padana Superiore" e la S.S. 14 "della Venezia Giulia", con rifacimento delle rampe di accesso e dell'opera d'arte principale costituita da un viadotto sovrappassante la linea ferroviaria Mestre - Venezia ed il canale di S. Giuliano.

Successivamente, in data 10 marzo 2003, la Regione Veneto, la Provincia di Venezia, il Comune di Venezia, l'ANAS S.p.A., la Società Autostrade di Venezia e Padova S.p.A., Veneto Strade S.p.A. e A.C.T.V S.p.A., hanno sottoscritto un Accordo di Programma, per la realizzazione di numerose opere, tra cui il "Nuovo assetto viario di S. Giuliano", con riorganizzazione ed ammodernamento dello svincolo tra la S.R. n. 11 "Padana Superiore" e

la S.S. n. 14 “della Venezia Giulia”, che prevede il rifacimento delle rampe di accesso, del viadotto sovrappassante la linea ferroviaria Mestre - Venezia ed il Canale S. Giuliano, comprensiva delle opere civili necessarie al successivo completamento della linea tranviaria.

Più specificatamente tale Accordo di Programma era finalizzato al finanziamento ed al riparto delle competenze per la realizzazione di numerose opere, tra cui le seguenti:

1. **Nuovo assetto viario di S. Giuliano**, con riorganizzazione ed ammodernamento dello svincolo tra la S.R. n. 11 “Padana Superiore” e la S.S. n. 14 “della Venezia Giulia”, che prevede il rifacimento delle rampe di accesso, del viadotto sovrappassante la linea ferroviaria Mestre - Venezia ed il Canale S. Giuliano, comprensiva delle opere civili necessarie al successivo completamento della linea tramviaria.

La previsione del costo totale dell’intervento, alla luce delle nuove ipotesi progettuali, era stata stimata nel 2003 in 18.601.422,47 €, le cui fonti di finanziamento sono riassunte nella tabella sottostante:

Codice	Titolo	Costo	Copertura finanziaria	Fonte finanziaria
IIA1P001	Nuovo assetto viario del viadotto di S. Giuliano in Comune di Venezia	<b>18.601.422,47</b>	8.779.767,28	Del. CIPE 142/1999
			4.131.655,19	L. R. 11/2001
			770.000,00	Prov. di Venezia
			1.300.000,00	Comune di Venezia
			3.620.000,00	ANAS S.p.A. *

2. **Nuova linea tramviaria**, con l’esclusione delle opere civili di cui al precedente punto 1., oltre alla realizzazione degli impianti. Le opere verranno finanziate integralmente dal Comune di Venezia e da ACTV S.p.A. nell’ambito del progetto della linea tranviaria Piazzale Roma/Favaro, finanziata ai sensi della Legge n. 211/92;
3. **Intersezione a livelli sfalsati sulla S.S. 14 in corrispondenza alla rotatoria tra la S.S. 14 stessa, via Forte Marghera, viale S. Marco**, tramite la realizzazione di un sottopasso alla rotatoria lungo l’asse dell’attuale S.S. 14. Le opere verranno progettate, finanziate e realizzate dall’ANAS S.p.A., secondo modalità da definire con successivo specifico accordo fra le parti.

Tale ultimo Accordo di Programma, ratificato con Delibera della Giunta Regionale n. 2337 del 01 Agosto 2003, prevede che la Regione Veneto, per il tramite della concessionaria Veneto Strade S.p.A., provveda alla progettazione ed alla realizzazione del “Nuovo assetto viario del viadotto di S. Giuliano in Comune di Venezia”.

La Regione Veneto, la Provincia di Venezia, il Comune di Venezia, l’ANAS S.p.A., Veneto Strade S.p.A., ACTV S.p.A. concordavano di individuare una soluzione progettuale secondo uno schema funzionale da sviluppare progettualmente per la riorganizzazione e l’ammodernamento del nodo di San Giuliano, secondo una soluzione che migliorasse la funzionalità del nodo rendendolo al contempo compatibile con l’inserimento del tracciato del nuovo sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata (Tram).

A fine 2004 veniva completata, a cura di Veneto Strade S.p.A., una prima progettazione preliminare. Tale soluzione risultava tuttavia inattuabile a causa degli eccessivi costi realizzativi.

Nel corso del 2006 è stata sviluppata una soluzione progettuale, a livello di progettazione preliminare, che costituisce un ulteriore approfondimento rispetto all'impianto progettuale del 2004, volta ad individuarne una nuova soluzione che conseguisse l'obiettivo del miglioramento funzionale del nodo e della predisposizione al tracciato del tram, perseguendo al contempo l'ottimizzazione dei costi di realizzazione, e che risultasse comunque compatibile, in uno scenario di lungo termine, con il completamento del nodo secondo una soluzione affine a quella del progetto preliminare del 2004.

In data 19.01.2007 si è tenuta la Conferenza dei Servizi sul progetto preliminare di cui sopra, al fine di acquisire i pareri degli Enti interessati. Tale C.d.S. ha registrato i pareri favorevoli, con prescrizioni, di tutti gli Enti intervenuti.

Il costo complessivo preventivato dell'intervento in oggetto, ammonta adesso ad € **37.042.000,00**.

Su tale ipotesi progettuale è stata aperta una procedura di Appalto – Concorso il cui bando, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea (GUCE) del 31 luglio 2007.

### ***Area di intervento***

L'attuale nodo viario di San Giuliano è caratterizzato da viabilità aventi caratteristiche urbane ed extraurbane.

In particolare, nella parte nord del nodo confluiscono direttrici urbane quali via Forte Marghera, viale Vespucci, viale San Marco, insieme a direttrici a vocazione extraurbana quale via Orlanda (in direzione Campalto - Aeroporto - Trieste) e la S.R. 14 in direzione Terraglio - Treviso.

I vari rami afferenti da nord sono raccordati per mezzo di un sistema di circuitazione ad anello, sovrappassato da una passerella ciclopedonale, di recente costruzione, che mette in comunicazione due aree urbane di notevole pregio ambientale: ad ovest la parte terminale del Villaggio San Marco ed ex Forte Marghera (bene architettonico vincolato) e ad est il parco San Giuliano, prospiciente la laguna di Venezia e delimitato a sud dal Canale di San Giuliano, importante via navigabile che mette in comunicazione Venezia con il centro di Mestre.

L'attuale viabilità proveniente da nord, prima di oltrepassare mediante viadotto il canale di San Giuliano e la linea ferroviaria Venezia - Mestre, lambisce ad ovest un'area produttiva ed artigianale di modeste dimensioni.

In corrispondenza dell'imbocco del ponte si stacca un ramo che, costeggiando il canale San Giuliano, raggiunge il parcheggio di ingresso al parco in prossimità della "Porta Gialla", il terminal nautico e la fermata del vaporetto da/per Venezia.

In corrispondenza del punto di attraversamento del viadotto dell'attuale svincolo il Canale di San Giuliano si suddivide in due rami di larghezza pari a circa 40 m quello a nord e 50 m quello a sud. La livelletta dell'attuale viadotto parte da piano campagna a nord e guadagna quota proseguendo verso sud per scavalcare infine la linea ferroviaria Venezia - Mestre. Tale profilo determina la circostanza che solo il ramo sud del canale risulti effettivamente navigabile, mentre quello nord, caratterizzato da un ponte ad arco ribassato con meno di 2.00 m di luce libera tra intradosso impalcato e pelo dell'acqua, risulta transitabile solo da piccoli motoscafi o chiatte.

L'isola centrale viene attraversata in rilevato con un successivo scavalco della ferrovia con un impalcato in c.a.p.

In corrispondenza dello scavalco ferroviario, le due direzioni di marcia provenienti dal ponte si divaricano in 4 piste.

Due di esse, con tracciato interposto tra la ferrovia e la carreggiata nord della S.R. 11, costituiscono rispettivamente la rampa di connessione da Venezia verso il ponte e la rampa di discesa dal ponte in direzione Marghera/A4.

Le altre due piste scavalcano la S.R. 11 e scendono a terra con rampe monodirezionali in curva caratterizzate, nella parte più alta, da viadotti in acciaio-calcestruzzo e, nella parte più bassa, da rilevati ordinari.

Esse costituiscono, rispettivamente, la rampa di collegamento per le provenienze da est lungo la S.R. 11 verso Mestre - San Giuliano ed il collegamento dal ponte verso Venezia.

La parte sud del nodo viario, superata la ferrovia, è quindi caratterizzata dal tracciato della S.R. 11 (Marghera – Mestre - Via della Libertà-Ponte della Libertà - Venezia Porto - Tronchetto-Piazzale Roma) e dalla via dei Petroli, che mette in comunicazione le aree industriali di Porto Marghera con la S.R. 11.

Alla confluenza tra la S.R. 11 e via dei Petroli è prevista la realizzazione di un grande parcheggio scambiatore, denominato Parcheggio “dei Pili”.

### ***Contesto urbanistico***

Le aree contigue al nodo viario sono urbanisticamente definite dalla V.P.R.G. per la Terraferma approvata con Delibera della Giunta Regionale del Veneto (D.G.R.V.) n. 205/2004.

Le zone omogenee nelle immediate vicinanze del nodo sono essenzialmente del tipo Vua (verde urbano attrezzato) sia per la parte nord del nodo viario che attraversa una zona omogenea in cui è inserito l'attuale Parco di San Giuliano sia per la parte a sud nel quale ricadono come aree a verde attrezzato le vaste superfici di pertinenza dell'attuale svincolo (verde di arredo stradale) e l'area delimitata da via del Petrolio ad est e via dell'Idraulica a sud.

Relativamente a quest'ultima area, l'attuale destinazione risulta modificata rispetto alla previsione del Parcheggio “dei Pili” (previsto nella V.P.R.G. approvata con D.G.R.V. n. 531/1998 e dal P.G.T.U. vigente).

L'area produttiva - artigianale compresa tra la ex S.S. 14 ed il Canale di San Giuliano è classificata come D-RU, di recupero urbanistico.

### ***Contesto viabilistico***

Sul nodo di San Giuliano convergono rilevantissimi flussi veicolari in quanto crocevia fondamentale tra molteplici direttrici di primaria importanza:

- la S.R. 11 collega Venezia con la A4 e Padova in direzione nord-est / sud-ovest;
- la S.R. 14 (via Orlanda), tramite la quale dal nodo si raggiunge l'aeroporto Marco Polo, la A27 (e la A4 in direzione Trieste) e si può poi proseguire in direzione San Donà di Piave;
- via Vespucci, via San Marco e via Forte Marghera, assi di penetrazione dal nodo di San Giuliano verso il centro di Mestre (e viceversa);
- via del Petrolio, asse di accesso a Porto Marghera;
- via dell'Elettricità, importante itinerario di collegamento con il vasto comparto industriale gravitante su via delle Industrie, via Pacinotti, via Ferrari e con il Parco Scientifico Tecnologico di Venezia VEGA.

L'attuale scenario viabilistico, così come desumibile dai dati messi a disposizione dal Comune di Venezia e relativi al rilevamento dei flussi veicolari al nodo nel luglio del 2001 e nell'autunno 2006 e alle assegnazioni effettuate nell'ambito del P.G.T.U. di Mestre-Marghera del 2003, si caratterizza per alcuni aspetti di particolare rilevanza.

I flussi diretti da/per Venezia lungo la S.R. 11, che costituisce indubbiamente la direttrice principale del nodo (peraltro l'unica a 2 corsie per senso di marcia) risultano di entità paragonabile rispetto ai flussi di svolta da/per la S.S. 14, ovvero transitanti sul ponte di San Giuliano; in altri termini il nodo, che microscopicamente si configura come un innesto “a T” della S.S. 14 sulla S.R. 11, risulta sostanzialmente bilanciato, ovvero senza flussi direzionali prevalenti. La circostanza sopra menzionata, chiaramente espressa dai rilievi dei volumi

circolanti, non trova riscontro nell'articolazione geometrica dello svincolo, che per la conformazione adottata, penalizza sostanzialmente i flussi S.R. 11-S.S. 14 in favore di quelli lungo via della Libertà (S.R. 11).

In particolare:

- risulta assolutamente inadeguato lo schema di confluenza in quota (al di sopra del fascio ferroviario) con intersezione a raso delle rampe di svincolo provenienti dalle due direzioni della S.R. 11 e destinate a nord dato che il flusso proveniente da Venezia è costretto a cedere la precedenza a quello proveniente da Padova/A4;
- risulta insufficiente l'immissione da nord verso la S.R. 11 in direzione Padova/A4: la corsia di immissione in parallelo ha estensione palesemente inadeguata per servire con funzionalità la manovra di immissione di una corrente veicolare di entità paragonabile al flusso principale transitante sulla corsia di marcia lenta;
- la geometria del nodo comporta l'impiego rilevante dei tronchi di scambio ubicati nel tratto ad ovest delle rampe di svincolo convergenti al ponte sul Canale San Giuliano: i tronchi di scambio, infatti assecondano integralmente le relazioni tra via del Petrolio /via dell'Elettricità e la zona a nord del Canale San Giuliano, a causa dell'impropria conformazione dell'intersezione tra le sopramenzionate vie e le rampe di ingresso/uscita dalla S.R. 11 carreggiata sud per le quali risulta disagiata l'imbocco da sud della rampa diretta al ponte di San Giuliano;
- la modesta capacità del nodo, in particolare nei due punti critici sopra menzionati, determina il quotidiano persistere di condizioni di sovrassaturazione dell'intersezione, con formazione di accodamenti di lunghezza crescente il cui rigurgito a monte (specialmente in corsia lenta provenendo da Venezia) risulta particolarmente pericoloso;
- i raggi di curvatura planimetrica associati alle pronunciate pendenze longitudinali delle rampe determinano ritardi geometrici elevati (con rallentamento del deflusso, specialmente per i mezzi pesanti) associati a condizioni di puntuale pericolosità legati a palesi deficit di visibilità in curva;
- le elevate velocità di percorrenza attuate lungo la direttrice principale (la S.R. 11) risultano eccessive rispetto alla natura di svincolo dei tronchi interessati; esse inoltre risultano estremamente elevate in rapporto alle modestissime velocità di percorrenza delle rampe di svincolo.

Di particolare rilievo è infine la sistematica sovrapposizione di flussi di natura sistematica ed abituale (spostamenti casa/lavoro o indotti dalle attività industriali ed artigianali dell'area) con flussi di natura occasionale legati al turismo per Venezia.

Rispetto all'utenza occasionale la leggibilità complessiva dell'intersezione, resa intrinsecamente più difficoltosa dall'anomala conformazione dello schema viario, risulta attualmente compromessa da una segnaletica poco efficace.

### ***Impianto generale del progetto***

In ragione delle limitazioni di budget conseguenti alle effettive capacità di finanziamento dell'intervento, il progetto preliminare 2006 propone la realizzazione del nuovo svincolo secondo una configurazione che prevede il mantenimento del ponte esistente sul Canale San Giuliano, per un suo reimpiego con funzione di sede dedicata al solo transito della tramvia, e la realizzazione di un nuovo ponte con sezione trasversale ridotta a 2 corsie per senso di marcia per il traffico veicolare ordinario.

Il progetto preliminare si prefigge i seguenti obiettivi fondamentali:

- o conseguire la più efficace ridefinizione funzionale del nodo, risolvendo i problemi sostanziali relativi alla soluzione attuale con riferimento alle problematiche connessioni S.R. 11 - S.R. 14, migliorando al contempo l'accessibilità al nodo dal Parco Scientifico e le relazioni tra il nuovo svincolo ed il parcheggio scambiatore; in particolar modo lo schema di svincolo viene

- concepito in maniera da minimizzare le zone di scambio tra le diverse correnti veicolari, privilegiando la preselezione degli itinerari a monte del nodo;
- semplificare la compatibilità del nodo viario rispetto all'inserimento della linea tramviaria eliminando le complesse problematiche connesse con il posizionamento centrale della linea del tram; per questa ragione viene proposta la traslazione della linea tramviaria verso ovest, riutilizzando il ponte esistente senza prevederne la demolizione;
  - riconfermare il nuovo ponte sul Canale ma con destinazione esclusiva al transito veicolare; l'ubicazione planimetrica delle due carreggiate viene mantenuta comunque separata, in maniera da consentire una eventuale futura implementazione dello scenario con tramvia centrale;
  - ridurre l'occupazione di territorio nella zona del parcheggio "dei Pili" consentendo più ampie possibilità di sfruttamento dell'area e minori oneri di esproprio per la realizzazione delle opere in progetto;
  - avvicinare la fermata della tramvia sia al parcheggio "dei Pili" che al parco di San Giuliano (in particolare alla "porta blu"), con realizzazione di soli percorsi di collegamento a piano campagna;
  - razionalizzare i percorsi ciclabili privilegiando le connessioni del Parco di San Giuliano sia con Venezia che con la zona del Parco Scientifico; i percorsi ciclabili vengono spostati unitamente al tram sull'impalcato esistente, lontani dalla sede stradale.

Il progetto, in concreto, prevede la realizzazione delle opere in due stralci successivi, dando priorità in prima istanza alla realizzazione delle opere infrastrutturali, fondamentali per conseguire la funzionalità del nuovo nodo viario e della tramvia, posticipando ad una fase successiva il completamento dei collegamenti ciclopedonali e la realizzazione delle opere legate al riassetto dell'area del nuovo parcheggio "dei Pili".

### ***Aspetti relativi alle scelte tipologiche del nuovo ponte***

Il nuovo ponte sul canale è previsto con la realizzazione di due impalcati continui in acciaio-calcestruzzo a cassone monocellulare di altezza variabile.

Il ponte supera e scavalca differenti ostacoli: attraversa il canale San Giuliano, scavalca la ferrovia adiacente e sovrappassa la viabilità ordinaria in riva Sud. Esso è costituito da due viadotti paralleli a doppia corsia che si estendono per una lunghezza di circa 490 m e da un ramo di accesso a singola corsia:

In particolare:

- Il viadotto lato Nord (asse H) ha una lunghezza totale di 489 m; il viadotto lato Sud (asse I) ha una lunghezza totale di 493 m; la rampa d'accesso (asse J) ha una lunghezza di circa 100 m.

- Gli impalcati dei viadotti principali hanno una larghezza di 10.70 m; l'impalcato della rampa d'accesso ha una larghezza variabile da 7.70 m a 9.55 m.

- La massima altezza del piano viario dal livello medio del mare è di 16.60 m.

I due impalcati scavalcano i due rami del canale di San Giuliano e l'isolotto centrale con tre campate da quasi 90.00 m di luce, dall'aspetto arcuato, per effetto della variabilità della sezione strutturale, più alcune campate di approccio con le quali viene sovrappassata la viabilità a raso ed il fascio binari a sud. Da un punto di vista strettamente strutturale la scelta della soluzione in acciaio-calcestruzzo risponde alla volontà di adottare, rispetto alle luci da ottenere, la soluzione staticamente più performante rispetto ai costi di realizzazione dell'opera. L'acciaio, d'altro canto, garantisce le più ampie garanzie in termini di durabilità di un'opera destinata a rimanere segno del proprio tempo alle porte di una delle più prestigiose mete turistiche del mondo ma destinata a farsi carico, al contempo, di rilevanti carichi veicolari giorno dopo giorno.

La scelta architettonica sottesa alla individuazione della soluzione strutturale mira alla realizzazione di un'opera di minimo impatto architettonico e paesaggistico:

- la soluzione strutturale a cassone con sezione variabile consente di ottenere, in rapporto alla luce delle campate, un'apparenza estremamente "snella" dell'impalcato;
- i pronunciati sbalzi laterali della soletta enfatizzano l'effetto di assottigliamento alla vista dell'impalcato, rendendo predominante la percezione dell'elemento di finitura laterale (veletta/parapetto) rispetto al cassone metallico;
- la verniciatura del cassone con tinte chiare (grigio argento) consente la minimizzazione dell'impatto visivo della sagoma dell'opera, confusa tra gli analoghi colori dello sfondo e degli spazi circostanti;
- l'adozione di giunti integralmente saldati, senza alcuna bullonatura visibile, regolarizza le superfici esterne del cassone enfatizzandone la linearità e la continuità orizzontale.

### ***Metodo esecutivo***

Il metodo esecutivo prevede le seguenti operazioni e fasi principali:

- realizzazione di una pista di cantiere, dotata di varchi e canalizzazioni atte a garantire l'attuale regime idraulico per il periodo della costruzione, ubicata nell'area interposta tra i due costruendi viadotti;
- esecuzione di fondazioni e pile;
- montaggio delle travate in acciaio operando prevalentemente da terra;
- varo longitudinale delle travate sulla ferrovia;
- realizzazione delle solette in calcestruzzo;
- opere di finitura.

### ***Realizzabilità delle opere in due stralci***

Le opere in progetto sono concepite per consentirne la realizzabilità in due successivi stralci. Tale impostazione progettuale discende dalla necessità di coniugare esigenze molteplici contrassegnate da tempistiche suscettibili di sostanziale variabilità:

- in primo luogo deve essere soddisfatta l'esigenza primaria dal punto di vista viabilistico, ovvero la fluidificazione delle relazioni S.R. 11-S.R. 14 attualmente molto penalizzate;
- il completamento della linea tramviaria sulla direttrice Mestre/Venezia è subordinato alla dismissione dell'attuale ponte, possibile solo a seguito dell'entrata in esercizio del nuovo ponte e del nuovo schema di svincolo ad esso associato;
- associata al completamento della linea tramviaria ed anch'essa subordinata alla dismissione dell'attuale ponte è la realizzazione dei percorsi ciclopedonali a collegamento del Parco di San Giuliano sia con Venezia che con via dell'Elettrotecnica: i percorsi ciclopedonali infatti correlano le nuove fermate previste per il tram a nord con le porte "blu" e "gialla" del parco e a sud con il parcheggio scambiatore "dei Pili" e con la zona del Parco Scientifico in zona Porto Marghera.
- il riassetto della viabilità del quadrante sud-est del nuovo svincolo è intimamente legata alla ridefinizione funzionale ed urbanistica dell'area destinata al parcheggio "dei Pili" ed alla sua capacità di attrazione della sosta in quanto punto strategico di shift modale (da auto a bus, tram o ciclo - pedonalità e viceversa).

### ***Primo stralcio funzionale***

Sulla base delle considerazioni sopra esposte il primo stralcio funzionale in progetto prevede la realizzazione delle opere infrastrutturali strettamente indispensabili ai fini del raggiungimento dei due obiettivi fondamentali del progetto, ovvero la riqualificazione

funzionale del nodo viario di San Giuliano e la contestuale predisposizione di una soluzione di attraversamento del medesimo da parte della futura linea tramviaria.

Nel primo stralcio viene pertanto realizzata tutta la nuova viabilità prevista a nord e a sud-ovest del canale. Tali opere consentono la riqualificazione delle relazioni S.R. 11-S.R. 14, caratterizzate da itinerari di collegamento, sempre con doppia corsia, senza soluzione della continuità di marcia.

Restano escluse dal primo stralcio le opere relative ai percorsi ciclopedonali, alla riqualificazione del ponte e dei viadotti di svincolo esistenti e le opere nel quadrante sud-est (zona parcheggio “dei Pili”).

Le relazioni da/per la zona di porto Marghera (via del Petrolio - via dell'Elettrotecnica) rimangono sostanzialmente invariate rispetto alla soluzione attuale, dato che: - l'uscita dalla S.R. 11 verso via del Petrolio viene mantenuta secondo lo schema attuale; - l'immissione sulla S.R. 11 (e la possibilità di raggiungere ogni destinazione) da via del Petrolio/via dell'Elettrotecnica rimane garantita dalla realizzazione, già nell'ambito del primo stralcio della nuova pista di immissione in parallelo corrispondente all'asse “D”; - la relazione S.R. 14 - porto Marghera è garantita dalla nuova rampa che si innesta su via dell'Idraulica (asse “J”).

### ***Secondo stralcio (opere complementari)***

Al termine del primo stralcio funzionale è possibile la messa in esercizio del nodo secondo il nuovo schema di svincolo previsto in progetto, a meno delle sole relazioni con la zona di Porto Marghera, sostanzialmente invariate rispetto alla configurazione attuale. All'entrata in esercizio del nuovo ponte corrisponde la chiusura al traffico del ponte esistente. Ciò consente di procedere con gli ulteriori interventi previsti in progetto ed in particolare:

- completamento (da parte di PMV) del percorso della tramvia e delle relative fermate a nord e sud del canale, sfruttando il ponte esistente e collegando in un unico itinerario gli spezzoni di nuovi sedimi realizzati nel corso del primo stralcio ed i tratti di viabilità esistente dismessa e riconvertita a sede della tramvia;
- realizzazione di tutti i percorsi ciclopedonali a servizio della tramvia e di collegamento tra il Parco di San Giuliano, Venezia ed il Parco Scientifico;
- realizzazione degli interventi di riqualificazione architettonica e funzionale del ponte di San Giuliano esistente e dei viadotti dell'attuale svincolo riconvertiti ad uso ciclopedonale ed al transito della tramvia con applicazione di elementi di finitura (velette laterali) volti ad armonizzare le vecchie strutture con le nuove;
- realizzazione della viabilità del quadrante sud-est a servizio del parcheggio scambiatore “dei Pili”: rotatorie “R1” ed “R2”, nuova pista di uscita dalla S.R. 11 in direzione via del Petrolio - via dell'Elettrotecnica (asse “C”);
- realizzazione delle opere d'arte minori legate al completamento della viabilità nel quadrante sud est (allargamento ponte idraulico sul canale Brentella)
- spostamento delle fermate autobus lungo la S.R. 11 in funzione della realizzazione del nuovo parcheggio “dei Pili” (con conseguente smontaggio e rimontaggio della passerella pedonale attualmente posta ad ovest del canale Brentella).

### ***Deviazione ed adeguamento della S.R. 11***

Il progetto prevede essenzialmente una modesta riconformazione planimetrica di entrambe carreggiate della S.R. 11 e la loro riorganizzazione, in area di svincolo, secondo tratti di pista monodirezionale e tratti con tronchi di scambio a più corsie. Per il tratto di adeguamento della S.R. 11 si è assunta una sezione corrente di tipo “D - Urbana di scorrimento” secondo D.M. 05.11.2001, con larghezza pavimentata di ciascuna semicarreggiata pari ad 8.00 m,



organizzata con due corsie per senso di marcia (da 3.25 m ciascuna), banchina in sinistra da 0.50 m e banchina in destra da 1.00 m.

La fascia soggetta ad allargamento è prevista con zebratura, pavimentazione rumorosa ed occhi di gatto a delimitazione della banchina interna, misure tutte volte a disincentivare l'eventuale "taglio" della curva.

In generale sono previste due tipologie di rampe di svincolo (sezioni conformi al D.M. 19.04.2006):

- rampa monodirezionale ad una corsia (larghezza pavimentata 6.00 m totali, con corsia da 4.00 m banchine laterali da 1.00 m);
- rampa monodirezionale a due corsie (larghezza pavimentata 9.50 m totali, con corsie da 3.50 m e banchine laterali da 1.00 m) Nei due tronchi si scambio principali si prevedono 4 corsie da 3.50m e banchine laterali da 1.00 m.
- L'uscita ad ago dell'asse "C" e quella dell'asse "J" rispettivamente dagli assi "A" ed "H" sono conformate secondo le dimensioni indicate nel decreto, ovvero con una divergenza tale da guadagnare i 4.00 m di corsia della rampa monodirezionale in uno sviluppo minimo rispettivamente di 60.00 m e 40.00 m (date le velocità di progetto del ramo principale pari ad 80 km/h e 60 km/h rispettivamente).
- La corsia di immissione in parallelo dell'asse "D" presenta larghezza di 3.50 m (oltre a banchina in destra da 1.00 m), lunghezza tratto in parallelo da 130.00 m e baionetta finale da 50.00 m.

### ***Tracciato Tramvia***

Come accennato, la scelta fondamentale del presente progetto preliminare comporta il riutilizzo del ponte esistente, una volta completata la nuova opera ed il riassetto della viabilità a raso, per destinarlo a sede esclusiva per il transito bidirezionale della tramvia, in affiancamento ad un eventuale percorso pedonale: la larghezza dell'impalcato esistente è pari ad 11.50 m complessivi ed è in grado di ospitare, con gli adeguati spazi di servizio e franchi laterali necessari sia un tracciato bidirezionale della tramvia sia un percorso ciclabile da 2.50 m di larghezza. Analogo affiancamento risulta possibile anche sul viadotto lato Padova dello svincolo esistente, lungo il quale è prevista la realizzazione di una sede monodirezionale per il tram e, sul lato di esterno curva, del percorso ciclopeditonale.

Nell'ipotesi progettuale formulata: - la tramvia scende da nord in sede propria, incrociando a raso per due volte la viabilità locale (asse "L"), con intersezioni regolate da semafori attuati dal transito del convoglio; - la fermata nord è prevista in corrispondenza delle spalle del ponte sul canale: in tal modo è possibile un collegamento a raso (tramite un percorso misto ciclo-pedonale) sia con il parco San Giuliano (porta "blu" e "gialla") che con il viadotto esistente sul lato ovest. Entrambi i collegamenti comportano un attraversamento pedonale da presidiare con impianto semaforizzato a chiamata.

Quello relativo all'attraversamento verso il ponte può essere unificato all'impianto semaforico per l'attraversamento a raso dell'asse "L";

Il progetto include nelle opere in appalto la predisposizione di tutti i sedimi della futura tramvia che non ricadono su viabilità già esistente. Per tali tratti è prevista la predisposizione della sola massicciata stradale sino allo strato della fondazione stradale, restando comunque a carico di PMV la realizzazione delle predisposizioni specifiche e delle opere di finitura della sede tramviaria.

### ***Percorsi ciclopeditonali***

Per quanto attiene infine i percorsi pedonali, come detto la sezione del ponte esistente consente l'affiancamento di una pista ciclopeditonale da 2.50 m alla doppia sede tramviaria. Una volta giunto a terra il percorso ciclopeditonale si divide nelle due direzioni Venezia a est

e Parco Scientifico ad est. In questo secondo percorso è necessario l'attraversamento pedonale a raso di via del Petrolio, agevolato dalla presenza della rotatoria R1.

## Sezione Programmatica

Gli interventi presentati ed inseriti nella **Sezione Programmatica** sono riassunti nella **tabella seguente e quindi descritti:**

<b>Denominazione Intervento</b>	<b>Costo</b>	<b>Soggetti attuatori</b>	<b>Localizzazione</b>
S.R. 11 – Adeguamento viabilità accesso all’area portuale di Venezia – II stralcio	13.600.000,00	Regione Veneto Veneto Strade	Venezia - Marghera (Phasing out)
S.R. 48 – S.P. 532 – Incrocio in Comune di Auronzo di Cadore	2.400.000,00	Regione Veneto - Veneto Strade	Auronzo di Cadore (BL) (Ob. 2)
S.R. 515 “Noalese” – Adeguamento intersezioni con S.P. 30 e S.P. 33, in Comune di S. Maria di Sala (VE)	1.950.000,00	Regione Veneto - Veneto Strade	S. Maria di Sala (VE)
Linea ferroviaria Adria/Mestre – Eliminazione passaggi a livello e realizzazione di viabilità alternativa a S.R. 516 nei Comuni di Pontelongo e Correzzola	4.737.500,00	Regione Veneto - Sistemi Territoriali S.p.A.	Pontelongo (PD) Correzzola (PD).
Linea ferroviaria Adria/Mestre – Realizzazione parcheggi scambiatori in corrispondenza della stazione di Campagna Lupia	1.000.000,00	Regione Veneto - Sistemi Territoriali S.p.A.	Campagna Lupia (VE) (Phasing out)
Potenziamento dello scalo merci ferroviario all’interno dell’interporto di Rovigo	1.400.000,00	Soc. Interporto di Rovigo S.p.A.	Rovigo (RO) (Ob. 2)
S.P. 347 – Adeguamento e messa in sicurezza dell’intersezione con la S.S. 51 “Di Alemagna” in Comune di Valle di Cadore (BL)	3.400.000,00	Regione Veneto - Veneto Strade	Valle di Cadore (BL) (Ob. 2) Cibiana di Cadore (BL) (Ob. 2)
Portualità di Venezia – Logistica ed interventi connessi	22.150.000,00	Provincia di Venezia	Venezia - Marghera (Phasing out)
<b>TOTALE</b>	<b>50.637.500,00</b>		

## Area centrale del Corridoio Est-Ovest

Per arrivare ad un miglioramento della viabilità regionale in quest'area sono necessari sia interventi di breve periodo, per migliorare le condizioni di accessibilità alle aree urbane ed aumentare la capacità di deflusso delle principali strozzature del sistema viario regionale, sia interventi strutturali di più lungo periodo che devono necessariamente comprendere il riordino della viabilità ordinaria dell'area dell'entroterra veneto.

In tale ambito la Regione Veneto si è proposta di realizzare i seguenti obiettivi:

### *a) Ottimizzazione delle condizioni di circolazione sulla viabilità ordinaria e decongestionamento nei centri urbani*

Al fine di migliorare il sistema dei trasporti la Regione promuove azioni volte a eliminare situazioni di congestione della rete stradale, a migliorare la mobilità nei centri urbani ed extraurbani, a favorire l'uso della bicicletta e ad eliminare i passaggi a livello.

L'adeguamento della rete viaria statale, regionale, provinciale e comunale, al fine di servire il territorio con infrastrutture misurate sulle esigenze del contesto socio-economico, è perseguito secondo le seguenti priorità:

- il raggiungimento di un più elevato grado di sicurezza per la circolazione stradale;
- l'ottimizzazione delle condizioni di circolazione;
- la riduzione dell'inquinamento atmosferico con particolare riguardo ai centri urbani.

### *b) Eliminazione dei passaggi a livello e contestuale realizzazione dei sottopassi*

L'eliminazione dei passaggi a livello persegue gli obiettivi della maggior sicurezza sia del transito ferroviario che di quello veicolare e ciclopedonale, con conseguente miglioramento della fruibilità delle infrastrutture e, non da ultimo, la riduzione dell'inquinamento atmosferico, spesso notevole, dovuto alla sosta prolungata degli automezzi.

Nella generalità all'eliminazione dei passaggi a livello si provvede tramite la realizzazione di opere viarie sostitutive.

In data 24.05.1996 è stata sottoscritta dalla Regione del Veneto e dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. (ora Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – RFI S.p.A.) una convenzione per la definizione di un programma comune per la progressiva eliminazione dei passaggi a livello ricadenti nel territorio della Regione del Veneto. La Convenzione prevede l'individuazione delle priorità di intervento di comune accordo tra due Enti e l'attività di coordinamento della Regione con gli Enti locali e gli Enti interessati.

I singoli programmi di intervento prevedono le modalità di finanziamento delle opere e gli oneri a carico di ciascun Ente interessato, tramite la sottoscrizione di appositi accordi, generalmente ai sensi dell'art. 15 della L. n. 241/1990.

### *c) Miglioramento della Rete di viabilità statale*

Ai sensi della L.R. n. 39/1991, art. 7, la Giunta Regionale è autorizzata a concedere contributi in conto capitale per la sistemazione di tratti di strade statali di riscontrata sinistrosità, per il miglioramento della mobilità nei punti di accumulo del flusso veicolare, per l'ammodernamento di strutture esistenti e per la realizzazione di viabilità alternativa agli

attraversamenti dei centri urbani.

*d) Miglioramento della Rete di viabilità regionale*

Per il miglioramento della viabilità regionale trasferita ai sensi del D. Lgs. n. 112/1998, la Regione ha approvato il Piano triennale regionale di interventi per l'adeguamento della rete viaria. Detto piano si configura come piano-programma sulla rete stradale regionale, in attesa dell'approvazione del Piano di Settore del Piano Regionale dei Trasporti.

Con L.R. n. 29/2001 la Giunta regionale è stata autorizzata a costituire una società di capitali a prevalente partecipazione pubblica con il compito di curare la progettazione, l'esecuzione, la manutenzione e la gestione della rete stradale di interesse regionale.

In data 20.12.2002 è stato sottoscritto fra Regione del Veneto e Veneto Strade S.p.A. il relativo atto di concessione.

*e) Miglioramento della Rete di mobilità ciclistica*

La Regione al fine di migliorare le condizioni di sicurezza sviluppa azioni tese ad agevolare l'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto alternativo ai mezzi motorizzati per favorire il decongestionamento del traffico riqualificando gli ambiti urbani.

*f) Interventi in ambito urbano*

Al fine di decongestionare i traffici stradali, riqualificare gli ambiti urbani e favorire il disinquinamento prodotto dai mezzi motorizzati la Regione favorisce interventi in ambito urbano ed in particolare la creazione di parcheggi.

In tale contesto si inseriscono i seguenti interventi:

***S.R. 515 "Noalese" – Adeguamento intersezioni con S.P. 30 e S.P. 33, in Comune di S. Maria di Sala (VE)***

L'intervento in questione prevede di intervenire su due incroci che intersecano la S.P. 30 e la S.P. 33 all'interno del Comune di Santa Maria di Sala.

L'intervento è previsto dal "Piano Triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria 2006-2008", di cui agli artt. 92 e 95 della L.R. 13.04.2001, n. 11, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 10 del 21.02.2007

**S.R. 515 "Noalese" – S.P. 33, in località "Tre Ponti"**

La prima intersezione è situata tra la S.R. 515 "Noalese" e la S.P.33 "Desman", in Comune di Santa Maria di Sala (Ve), in località "Tre Ponti"

L'incrocio è attualmente regolato da sistema semaforico e si presenta alquanto disomogeneo e diversamente articolato nelle quattro direzioni di provenienza a causa, soprattutto, della presenza, giusto in prossimità dell'intersezione, di una "forte edificazione" che di fatto penalizza fortemente ogni possibile intervento.

Provenendo da Padova in direzione Treviso si ha una sola corsia di marcia per la svolta a destra, quella a sinistra e per chi prosegue in direzione Treviso; nel senso opposto, in

direzione Padova, anche se non segnalate, di fatto si creano due corsie, generalmente occupate da chi svolta a destra una, e da chi prosegue in direzione Padova o svolta a sinistra l'altra.

Per quanto riguarda la S.P. 33, analoga situazione si ripete in entrambi le direzioni di marcia, con svolte sia a destra che a sinistra praticamente ad angolo retto e con scarsa visibilità; il tombinamento, da parte del Consorzio Sinistra Medio Brenta, dello scolo consortile in prossimità dell'incrocio stesso, ha permesso di recuperare un'area sulla quale intervenire, sia per l'allargamento della sede stradale ad ovest, che per la formazione di un percorso ciclo-pedonale sicuro ad est.

Altra presenza particolarmente importante e attualmente causa di notevole pericolosità sono i numerosi passi carrai sui lati ovest ed est della S.R. 515, soprattutto a nord dell'incrocio in direzione Treviso.

Fermo restando il vincolo imposto dalla presenza, come detto, della forte edificazione in prossimità dell'intersezione e la regolamentazione semaforica, l'intervento prevede l'utilizzo delle aree limitrofe all'attuale sede stradale per il recupero di quelle condizioni in grado di garantire maggior sicurezza e fluidità, sia per il traffico locale che per quello di attraversamento.

Dovendosi adattare ad una così particolare situazione, le opere in progetto hanno caratteristiche tecniche e dimensionali tra loro abbastanza disomogenee: in modo particolare le corsie di marcia, pur essendo chiaramente individuate e definite, presentano diverse larghezze in base alla disponibilità di area e la loro larghezza varia da circa m 2,70 a m 3,20. Analogamente le curve di svolta a destra e a sinistra hanno diverso raggio di curvatura e particolarmente penalizzata risulta essere la svolta a destra, per chi proviene da Padova, e la svolta a sinistra, per chi proviene da Mirano.

Le corsie di marcia, nei punti di maggior pericolo, sono state delimitate da apposito guard-rail, vale a dire in corrispondenza delle curve, dei percorsi pedonali e della viabilità interna di servizio alle abitazioni.

Il tombotto in progetto, realizzato con la posa in opera di scatolari in c.l.s. prefabbricati dalle dimensioni di m 1,50x1,50, ha una lunghezza di m 110,00 circa, ed interessa un'area di circa mq. 560,00.

Ciò ha consentito la realizzazione di una viabilità interna mista, carrabile-ciclo-pedonale, a servizio delle numerose abitazioni, della larghezza di m 6,00 circa, senza interessare le recinzioni esistenti.

E' previsto lo spostamento dell'impianto semaforico e l'adeguamento dell'impianto di illuminazione con la posa in opera di nuovi punti luce.

Tutte le opere sono conformi alla normativa esistente per tipologia, classe e caratteristiche tecniche di esecuzione; attenzione particolare è stata posta alla definizione di alcuni elementi costruttivi ed alla scelta dei materiali, al fine di raggiungere il più elevato grado di inserimento sia dal punto di vista paesaggistico che ambientale.

#### S.R. 515 – S.P. 30, in località “Madonna Mora”

La seconda intersezione è situata tra la S.R. 515 “Noalese” e la S.P. 30, sempre in Comune di Santa Maria di Sala (Ve), località “Madonna Mora”.

Anche questo incrocio è attualmente regolato da sistema semaforico e si presenta alquanto disomogeneo e diversamente articolato nelle quattro direzioni e/o provenienza, a seguito dei vari interventi che nel tempo si sono succeduti, al fine di migliorarne l'efficienza e percorribilità.

La presenza dello scolo consortile Caltana ed ancor più della chiesetta della “Madonna Mora”, anche se spostata nel 1986, sono stati elementi di forte condizionamento alla soluzione progettuale.

Di fatto, provenendo da Padova in direzione Treviso, si ha una corsia per la svolta a destra in

direzione Caltana, una corsia per chi prosegue in direzione Treviso, ed una corsia per la svolta a sinistra; in senso opposto abbiamo una corsia in direzione Padova ed una corsia d'immissione per chi viene da Villanova e svolta a destra. Complessivamente, quindi, abbiamo, in prossimità dell'incrocio, una sede viaria formata da cinque corsie di marcia, tre in direzione nord, nord - ovest e nord - est, e due in direzione Padova.

Provenendo da Treviso verso Padova, si arriva all'incrocio con una sola corsia di marcia, pertanto la sede stradale è a due corsie, una in direzione nord ed una in direzione sud.

Percorrendo la S.P. 30 in direzione Villanova, si arriva all'incrocio con due corsie di marcia, la prima per la svolta a destra o per proseguire dritto, e la seconda per la svolta a sinistra, in direzione Padova.

Nel senso opposto, in direzione Caltana, l'incrocio è regolato da una corsia preferenziale per la svolta a destra in direzione Padova, una per proseguire dritto, in direzione Caltana, ed una per la svolta a sinistra.

La disponibilità di spazio ai due angoli sud-est e sud-ovest hanno di fatto consentito l'esecuzione delle due corsie di emissione ed immissione dalla S.R. 515, in direzione Caltana ed in direzione Padova, mentre in direzione Treviso, ai due angoli nord-est e nord-ovest, ci troviamo curve ad angolo retto.

L'incrocio è fortemente condizionato dalla presenza di due centri commerciali, con notevole carico di traffico, soprattutto in particolari periodi.

La sovrapposizione del traffico, in entrata ed uscita da due centri, con il traffico locale e di attraversamento, determina, di fatto, forti rallentamenti, con formazione di code di alcuni Km e talvolta con il blocco totale della circolazione.

Questo intervento, quindi, prevede la realizzazione, in luogo dell'intersezione tra la S.R. 515 e la S.P. 30, di un sistema a rotatoria. Si è pervenuti a tale soluzione dopo un attento studio comparato dell'assetto viario del territorio, dei flussi di traffico e delle loro origini e destinazioni, nonché dell'attenta osservazione del trend di sviluppo sia della popolazione che degli insediamenti e della matrice urbana non solo in riferimento al Comune di Santa Maria di Sala ma di tutte le realtà che risultano con questo concatenate e situate nei limiti di una ragionevole distanza.

L'impiego di qualsiasi altra soluzione, come ad esempio l'uso di canalizzazioni del traffico le quali andrebbero a mantenere la caratteristica "ortogonalità" dell'intersezione migliorerebbero solo in parte la grave situazione esistente, in quanto, tale tipo di sistemazione non è in grado di gestire in sicurezza un volume di traffico di questa entità con le caratteristiche di smistamento multidirezionale che i centri commerciali presenti e il traffico di attraversamento intrecciandosi richiedono.

E' da tenere in considerazione, inoltre, che la realizzazione di un sistema a rotatoria è stato valutato, anche nell'ottica di un inserimento non invasivo, cercando di adattare il più possibile l'opera alla conformazione del territorio, dando all'ampia area al suo interno una sistemazione di pregio e d'immagine che riconduca al graticolato ed alla sistemazione agraria del territorio. La rotatoria ha un diametro esterno di m 75,00, con due corsie di marcia da m 4,00 ciascuna, banchina esterna da m 0,50, interna da m 1,50 ed una aiuola centrale di m 55,00 di diametro, compresa una fascia di sormonto di m 1,40.

L'intervento interessa la S.P. con le corsie di raccordo in direzione Caltana per circa m 110 ed in direzione Villanova di Camposampiero per m 100, fino all'attuale uscita del centro commerciale "Centro Tom".

È previsto, inoltre, un intervento di manutenzione alla sede stradale esistente della S.R. 515, direzione PD, per un tratto di m 145,00 circa, con inizio dal Km 31+100.

Particolare attenzione è stata posta, inoltre, alla definizione di alcuni elementi costruttivi ed alla scelta dei materiali per quanto riguarda la segnaletica stradale, la delimitazione delle aiuole spartitraffico, delle barriere fonoassorbenti, muretti e parapetti di contenimento, al fine di raggiungere il più elevato grado di qualità, sicurezza ed inserimento dal punto di vista paesaggistico ed ambientale.

In modo particolare è stata definita l'ampia aiuola centrale, caratterizzata da una baulatura di circa un metro verso il centro e segnata da una griglia di percorsi in ciottolato, che oltre essere un chiaro riferimento al territorio, individua una scacchiera sistemata a verde nella parte perimetrale esterna e con diverse in campiture di graniglia di marmo e/o cotto nella parte centrale.

### **Interventi relativi all'area di Venezia - Marghera**

Come più sopra ricordato la gronda lagunare veneziana è costituita dall'articolato intreccio di terre emerse, di bonifiche e di barene che sono lambite dalle acque lagunari.

In tale ambito è qui oggetto di interesse un'area tra quelle più direttamente e pesantemente interessate dalle trasformazioni antropiche e legata strettamente dalla organizzazione funzionale, produttiva e residenziale della città bipolare Venezia - Mestre, fortemente congestionata. Di conseguenza si prevede la realizzazione di interventi di bonifica, razionalizzazione e potenziamento della viabilità che rientrano nell'insieme organico di lavori relativi all'asse viabilistico "Area Industriale di Marghera".

A tal proposito in data 3 agosto 2007 a Venezia - Marghera è stato siglato il Pre - Accordo di Programma denominato "Vallone Moranzani", siglato tra Ministero dell'Ambiente, Magistrato alle Acque (MAV), Regione del Veneto, Commissario Delegato per l'emergenza socio economico ambientale dei canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Autorità Portuale di Venezia (APV), Sindyal S.p.A., San Marco Petroli S.p.A., Veneto Strade S.p.A., Terna S.p.A., Consorzio di Bonifica Sinistra Medio Brenta, per la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Malcontenta - Marghera.

La proposta generale prevede, oltre al recupero ambientale di vecchie discariche per i rifiuti speciali ubicate in località Moranzani di Fusina, in Comune di Venezia, da utilizzarsi per la messa a dimora dei sedimenti "oltre C" - Prot. '93, dopo l'eventuale trattamento di inertizzazione e la realizzazione di una serie di interventi riguardanti in particolare:

- interrimento di quattro elettrodotti da 230 - 380 KV;
- interventi sulla viabilità comunale, provinciale, regionale e statale;
- interventi sulla rete idraulica che presenta situazioni di insufficienza e sofferenza, con creazione di bacini di espansione attrezzati a bosco;
- realizzazione di un parco urbano sopra ad una vecchia discarica dismessa a ridosso dell'abitato di Malcontenta;
- bonifica di altre discariche dismesse;
- creazione di una più ampia cintura verde nel quadrante sud occidentale di Marghera, da punta Fusina al casello di Villabona;
- delocalizzazione del deposito di carburanti della San Marco Petroli, ubicato a ridosso dell'abitato di Malcontenta.

Con tale progetto si riuscirà a riqualificare dal punto di vista ambientale, idraulico e viabilistico il Porto di Venezia, con anche il retroporto e la logistica di competenza a Malcontenta e a Marghera mediante la creazione di infrastrutture e la riqualificate di aree limitrofe degradate. Dove ora sorge la San Marco Petroli sarà realizzato un grande parco



urbano, ma sarà anche creato il parco umido del Lusore e il parco Brombeo, che diventerà il bosco di Marghera. Sarà inoltre sistemato a parco il Vallone Moranzani e ristrutturato l'intero assetto viario della zona. Questi interventi permetteranno di mettere in sicurezza idraulica non solo l'intera zona di Marghera, ma anche quella di Mestre.

L'Accordo prevede anche degli interventi sulla viabilità, il cui obiettivo è la separazione del traffico di transito da quello locale che gravita sull'area interessata dagli impianti, e più in particolare l'area di Via dell'Elettronica, di Via dell'Elettricità, la strada provinciale S.P. 24, la strada regionale S.R. 11 "Padana - Superiore" ed il collegamento con la Strada statale S.S. 309 "Romea". Sarà realizzata una rotatoria a Malcontenta, riorganizzata la viabilità esistente con destinazione della S.P. 24 ad esclusivo uso del traffico locale con anche un percorso ciclabile e adeguata la viabilità di accesso all'area portuale attraverso la S.S.11. L'opera prevede anche lo scavalco in viadotto della S.P. 24 e la realizzazione di parte del viadotto e della nuova carreggiata sulla copertura del tronco terminale del Lusore.

Il protocollo prevede che venga effettuata da parte della Regione Veneto la progettazione complessiva, accompagnata dal relativo studio di Impatto Ambientale.

Acquisiti tutti i necessari pareri, il Commissario Delegato provvederà all'approvazione del progetto generale e successivamente dei singoli progetti la cui realizzazione spetterà agli enti interessati in qualità di soggetti attuatori del Commissario.

Con la legge finanziaria per il 2007 è stata prevista, inoltre, la possibilità di poter smaltire fanghi di dragaggio portuali, purché non pericolosi, anche in apposite casse di calmata in ambiente marino.

Il costo totale degli interventi di viabilità ammonta complessivamente ad € 35.750.000,00,

In tale ambito si inseriscono i seguenti interventi:

***S.R. 11 "Padana Superiore" – Adeguamento viabilità d'accesso all'area portuale di Marghera-Venezia***

L'intervento, per un costo di 13.600.000,00 €, consisterà nell'adeguamento della viabilità di accesso all'area portuale, con il raddoppio a 4 corsie della strada regionale S.R. 11 nel tratto compreso tra l'innesto in rotatoria posto lungo la S.S. 309 e la rotatoria sud prevista dall'intervento di raddoppio di via Elettricità in corso a cura del Comune di Venezia. L'opera prevede anche lo scavalco in viadotto della S.P. 24 e la realizzazione di parte del viadotto e della nuova carreggiata sulla copertura del tronco terminale del Lusore.

Il contesto attuale nel quale si sviluppa l'intervento è l'area industriale di Porto Marghera, gli apparati terminali della S.R. 11 "Padana Superiore" e della S.S. 309 "Romea". E' interessato anche uno scalo ferroviario che necessita di riqualificazione. L'area nel complesso è degradata ed in parte soggetta ad abbandono.

Realizzando tale intervento si migliorerà la situazione attuale in cui si verificano periodicamente forti ingorghi, riqualificando al contempo tutta l'area interessata dal tracciato, potenziando l'asse viario esistente di collegamento tra Porto Marghera e Malcontenta, con l'inserimento di alcune soluzioni a scavalco che permetteranno di indirizzare il transito dei mezzi pesanti dalla S.R. 11 "Padana Superiore" direttamente sulla S.S. 309 "Romea", con inserimento, anche, di opere di mitigazione e percorsi ciclopedonali.

L'intervento è peraltro previsto nel "Piano Triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria 2006-2008", di cui agli artt. 92 e 95 della L.R. 13.04.2001, n. 11, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 10 del 21.02.2007.

Si inserisce nel piano di interventi previsti dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 dicembre 2004 "Dichiarazione dello stato di emergenza in relazione alla crisi socio economico ambientale determinatasi nella laguna di Venezia in ordine alla rimozione dei sedimenti inquinati nei canali portuali di grande navigazione"

### ***Portualità di Venezia – Logistica ed interventi connessi***

Come sopra anticipato nell'ambito del Pre – Accordo "Vallone Moranzani sono inseriti anche interventi di viabilità locale, per un costo di 22.150.000,00 € così riassunti:

- realizzazione di uno svincolo a rotatoria "Rotatoria Malcontenta" di connessione tra le direttrici di traffico commerciale provenienti da via dell'Elettronica, via della Chimica, via delle Valli e connessione con la SS309 a mezzo di sovrappasso e svincolo a trombeta; innesto della S.P. 24 in rotatoria lato sud; riorganizzazione delle intersezioni con sistema a rotatoria dell'area a nord di via delle Valli sulla S.P. 24;
- riorganizzazione della viabilità esistente con destinazione di Via Malcontenta (SP24) ad esclusivo uso del traffico locale, con costruzione di un viadotto sulla nuova "rotatoria Malcontenta"; collegamento sulla via Bottenigo attraverso la S.R. 11 a mezzo della realizzazione di parte della nuova carreggiata sulla copertura del tronco terminale del Lusore;
- percorso ciclabile lungo la S.P. 24 tra Malcontenta e la S.R. 11, prevedendo la realizzazione di sottopasso in corrispondenza del nuovo svincolo sulla S.S. 309;

Anche per tali interventi la finalità che si ritiene di realizzare è quella di evitare gli attuali ingorghi, riqualificando al contempo tutta l'area interessata, potenziando l'asse viario esistente di collegamento tra Porto Marghera e Malcontenta, con l'inserimento di alcune soluzioni a scavalco che permetteranno di indirizzare il transito dei mezzi pesanti dalla S.R. 11 "Padana Superiore" direttamente sulla S.S. 309 "Romea", con inserimento, anche, di opere di mitigazione e percorsi ciclopedonali

Il programma di interventi così delineato si inserisce nel piano di interventi previsti dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 dicembre 2004 "Dichiarazione dello stato di emergenza in relazione alla crisi socio economico ambientale determinatasi nella laguna di Venezia in ordine alla rimozione dei sedimenti inquinati nei canali portuali di grande navigazione"

### **Corridoio Adriatico**

La procedura di riconoscimento del Corridoio Adriatico come grande direttrice europea è tuttora in corso sulla base di uno studio finanziato dalla U.E., che attribuisce carattere plurimodale (acqua e ferro) al corridoio stesso quale strumento di sostegno delle regioni interessate e di rilancio dell'intero bacino mediterraneo orientale (Suez-Turchia-Grecia-Mezzogiorno).

Appare comunque chiaro che, se questa direttrice costituisce una opportunità sotto il profilo economico, essa comporta anche un rischio di collasso per tutte le infrastrutture terrestri italiane (porti, ferrovie, strade) destinate a ripartire i flussi provenienti da, o diretti per,

l'hinterland continentale.

Di qui la necessità, per una regione come il Veneto, di inserirsi come parte attiva entro un quadro ponderato di previsione della domanda, che le consenta di valutare con attenzione tutti i reali fabbisogni di infrastrutturazione territoriale in grado di ripartire gli incrementi di traffico senza aggiungere criticità al quadro esistente, e senza perdere le opportunità derivanti dal ruolo di naturale terminal marittimo sud europeo.

In tale corridoio risulta inserito il seguente intervento:

### ***Potenziamento dello scalo merci ferroviario all'interno dell'Interporto di Rovigo***

L'Interporto di Rovigo è un nodo plurimodale che integra tre tipologie di vettori: stradale, ferroviario e fluvio - marittimo. È collocato geograficamente al centro di un quadrante che può essere definito la cerniera di collegamento tra il sistema produttivo del Nord Est, dell'Emilia Romagna e del Centro Sud, è situato a pochi chilometri dalle direttrici primarie di traffico quali l'Autostrada A13 Bologna - Padova, la S.S. 309 Romea, la S.S. 434 Transpolesana, la S.S. 16 Bologna-Padova, la Ferrovia Bologna-Padova, il Collegamento idroviario Mantova - Mare Adriatico.

Rispetto al centro urbano della città di Rovigo l'area intermodale dell'Interporto di Rovigo si colloca a sud della città compresa tra la frazione di Borsea e l'asta del canale navigabile Fissero Tartaro Canal Bianco

L'area oggetto di intervento si colloca all'interno dell'area interportuale di Rovigo ed in fregio al costruendo raccordo ferroviario nonché alla piattaforma logistica denominata C6.

L'intervento in oggetto consentirà la realizzazione di circa 8800 mq di piazzale aventi particolari caratteristiche di portata. L'esperienza condotta sulle prime aree di movimentazione costruite nell'area interportuale e aventi normali caratteristiche strutturali, ha infatti dimostrato quanto tali caratteristiche fossero insufficienti in relazione agli enormi carichi effettivamente movimentati. Si pensi infatti che il peso della macchina operatrice per container e merci sfuse, che assomma a 50 t. a pieno carico, è in grado di causare profonde deformazioni sulle pavimentazioni normalmente usate per lo stoccaggio. Si è pertanto ideato un sistema di fondazione costituita da pali collegati da una pavimentazione in cls di circa 40 cm di spessore idonea a sopportare carichi molto elevati.

Verrà inoltre costruita una nuova linea ferroviaria della lunghezza di circa ml 300 che andrà a servire il nuovo spazio di movimentazione.

Il completamento delle aree di movimentazione consentirà maggiori spazi per la movimentazione di casse mobili e containers incrementando il traffico intermodale.

In passato l'Interporto di Rovigo ha già realizzato interventi infrastrutturali con i fondi Comunitari di cui al Docup obiettivo 2 2000-2006, inoltre nell'area dell'interporto di Rovigo sono stati realizzati interventi di urbanizzazione e regimazione idraulica con fondi della Delibera CIPE 84/2000, programmati su di un intervento inserito nell'APQ 1 originario Infrastrutture di mobilità.

Tali interventi sono consistiti nella realizzazione di un tratto di circa 300 m di canale, necessario per il collegamento tra l'esistente scolo Borsea ed il canale navigabile Canalbianco, nonché di un impianto idrovoro (Santa Libera) per il sollevamento di 4,5 mc/sec ai fini della riduzione della portata affluente all'impianto di Ponti Alti di S. Apollinare, in Comune di Rovigo.

Inoltre è stato realizzato uno studio di fattibilità per l'incremento delle merci trasportate via fluvio - marittima con i fondi comunitari Interreg III A transfrontaliero.

## **Sistema della Montagna**

Nell'ambito della rete stradale principale, un ruolo preminente viene assegnato agli assi viari dell'ambiente alpino, che svolgono funzioni di collegamento su percorsi medio-brevi interessanti zone regionali contermini. Trattandosi, nella maggior parte dei casi, di percorsi privi di alternative, appare necessario garantire una priorità di intervento, anche in rapporto alle esigenze indotte dai traffici, in risposta alla domanda di decongestionamento degli assi viari, contemperandovi finalità prioritarie di sicurezza.

Nell'ambito di tale "Sistema Montagna", la rete stradale sul territorio della Provincia di Belluno è pari al 30% del totale della Regione Veneto, pertanto all'interno del "Piano triennale degli interventi per il miglioramento della rete viaria regionale 2006 – 2008", sono già stati previsti numerosi interventi di ammodernamento e messa in sicurezza, con interventi di adeguamento e messa a norma di vari tratti stradali (gallerie, varianti agli abitati, rettifiche di curve, realizzazioni di incroci). Sono state finanziate opere per solo il 15% rispetto al 30% teoricamente attribuibile.

Peraltro sono state accolte (e quindi inserite nel piano triennale 2006-2008) le priorità indicate dalla Provincia nel corso degli anni 2004-2006 tra cui :

- la Variante di Agordo;
- la bretella di collegamento tra la strada statale 50 var e S.R. 348 loc. Anzù - Feltre;
- l'eliminazione delle curve pericolose di S. Vittore e Corona a Feltre;
- la galleria sulla S.R. 50 in comune di Lamon - Sovramonte, cofinanziata dalla Provincia Autonoma di Trento;
- l'adeguamento e la messa in sicurezza di un tratto della S.P. 251 Longarone;
- l'adeguamento dell'innesto S.R. 50 con S.P. 19 a Lamon;
- l'adeguamento innesto S.P. 532 e S.R. 48 ad Auronzo.

Vengono dunque considerati come facenti parte del "Sistema Montagna" anche i seguenti interventi::

### ***S.R. 48 – S.P. 532 – Incrocio in Comune di Auronzo di Cadore (BL)***

La ex **Strada Statale 48 delle Dolomiti (S.S. 48)**, chiamata ancora oggi così nel tratto trentino dove è stata declassata, o *Strada Regionale 48 delle Dolomiti (S.R. 48)*, in Veneto collega il bolzanese e il trentino al bellunese e all'Austria, toccando scenari molto suggestivi. La strada inizia a Ora (BZ) dalla Strada Statale 12 dell'Abetone e del Brennero e, dirigendosi verso est, tocca i principali comuni di Fontanefredde Castello-Molina di Fiemme, Ziano di Fiemme, Predazzo, Moena, Soraga, Vigo di Fassa, Pozza di Fassa, Canazei, valica il Passo Pordoi ed entra in Veneto.

Prosegue poi attraversando Arabba, Pieve di Livinallongo, supera poi il Passo di Falzarego, tocca Cortina d'Ampezzo dove interseca la Strada Statale 51 di Alemagna e valica il Passo Tre Croci. Alla fine attraversa Palus S.Marco, Auronzo di Cadore e arriva a Cima Gogna, nel comune di Lozzo di Cadore.

Con il presente intervento si prevede di migliorare l'interconnessione tra la S.R. 48 e la S.P. 532 al fine di garantire maggiore fluidità del traffico e migliorare la sicurezza dell'intersezione, aumentando nel contempo la sicurezza del traffico debole presente all'interno del centro abitato. Con la realizzazione della nuova viabilità il traffico di attraversamento viene deviato all'esterno del centro abitato.

L'intervento è localizzato in comune di Auronzo di Cadore (BL), in prossimità dell'esistente intersezione tra la S.R. 48 "delle Dolomiti" e la S.P. 532 "del passo di San Antonio" e prevede la realizzazione di un nuovo innesto tra la S.R. 48 "delle Dolomiti" e la S.P. 532, a

valle di quello esistente, e relativa bretella di raccordo con la S.P. 532 “del Passo di Sant’Antonio”, in modo tale da bypassare il centro della frazione di Santa Caterina in comune di Auronzo di Cadore (BL).

L’intervento consiste nella realizzazione di una bretella di circa 1 km, dimensionalmente adeguata alla normativa vigente, e del nuovo innesto tra le due strade. Non risulta inserito in alcun piano, ma date le problematiche riscontrate risulta la necessità di reperire i finanziamenti per procedere con l’esecuzione dei lavori.

### ***S.P. 347 – Adeguamento e messa in sicurezza dell’intersezione con la S.S. 51 “Di Alemagna” in Comune di Valle di Cadore (BL)***

La S.P. 347 “del Passo Cereda e Passo Duran” rappresenta un’importante arteria di collegamento intervallivo in quanto congiunge la S.S. 51 “Alemagna”, altra importante strada statale e provinciale italiana che per molto tempo è stata un’importantissima arteria di collegamento tra la pianura veneta e i paesi di lingua tedesca (da cui il nome Alemagna) almeno fino alla costruzione della rete autostradale, con la S.R. 203 “Agordina”, arrivando poi fino al confine con la provincia autonoma di Trento. Inoltre la S.P. 347 rappresenta l’unica via d’accesso al comune di Cibiana di Cadore, famoso per i suoi murales.

Dal 2002 sul monte Rite, accessibile da Forcella Cibiana, è aperto il Museo internazionale della montagna “Museo delle Nuvole” voluto da Reinhold Messner. Questo ha comportato, soprattutto nei mesi estivi, un forte aumento del traffico di autobus turistici sulla stretta rotabile.

La strada si presenta molto stretta e il problema principale è rappresentato dall’incrocio di ridottissime dimensioni con la S.S. 51 “Alemagna” presso l’abitato di Venas che costringe gli autisti degli autobus e gli automobilisti meno abituati alle strette curve delle strade di montagna a manovre difficoltose che li portano ad occupare anche la corsia opposta della strada statale. L’intera tratta stradale presenta una sezione molto ridotta che, in alcuni casi, non raggiunge neppure i 6,00 metri di larghezza, banchine comprese.

L’intervento consiste nell’allargamento puntuale di alcuni tratti compresi tra le progressive 72+810 e 73+500 della S.P. 347 e nell’allargamento della zona in corrispondenza dell’incrocio con la S.S. 51. Gli interventi proposti prevedono l’adeguamento della sezione stradale alla piattaforma tipo C2 delle “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2002, realizzando degli allargamenti con differenti tipologie di manufatti di sostegno. Gli interventi previsti infatti contemplano la realizzazione di muri di monte e di valle, l’allargamento verso valle per mezzo della realizzazione di una soletta a sbalzo, che in alcuni casi comporta anche la realizzazione di micropali, il rivestimento e la messa in sicurezza di pareti rocciose con reti chiodate, l’allargamento di ponti. Partendo dall’incrocio con la S.S. 51 “Alemagna”, saranno eseguite le seguenti tipologie di lavoro: allargamento dello svincolo, innalzamento del muro a valle e del muro a monte, pavimentazione del manto stradale, opere di finitura, realizzazione di barriere di sicurezza e rete di rivestimento.

Con tale intervento ci si propone, quindi, di conseguire la messa in sicurezza e l’allargamento della sede stradale in una zona montuosa, caratterizzata da versanti scoscesi, dell’area fra l’incrocio della S.S. 51 e il Ponte La Chiusa fra i comuni di Valle di Cadore e Cibiana di Cadore in provincia di Belluno.

### **Potenziamento sistema ferroviario locale**

L'evoluzione del trasporto pubblico locale (TPL) nel Veneto fonda le sue prospettive sugli sviluppi della mobilità a livello regionale, cioè in una previsione degli andamenti della domanda futura e della sua distribuzione sullo spazio regionale.

Ad oggi possiamo constatare quanto segue:

- il TPL regionale è in costante declino di utenza da circa un decennio (non diversamente dalle altre regioni italiane) pur in presenza di un aumento della domanda di mobilità locale;
- i fattori che maggiormente contribuiscono a questa tendenza riguardano:
  - la accresciuta sub-urbanizzazione della popolazione delle aree urbane accompagnata dall'elevato livello di motorizzazione privata;
  - la crescente dispersione insediativa dell'area centrale;
  - i limiti intrinseci del servizio nelle aree a domanda debole;
  - la scarsa competitività del mezzo pubblico collettivo rispetto a quello privato individuale in termini di flessibilità, qualità, immagine, etc.;
  - la crescente congestione stradale delle maggiori aree urbane e delle loro cinture in tutta la regione;
  - la quota di mobilità di natura turistica.

Si tratta di fenomeni strutturali e non congiunturali, ben noti ma diversamente percepiti da utenti e decisori, che nel Veneto assumono alcune connotazioni particolari sia in rapporto ai caratteri del sistema insediativo che di quello produttivo.

A tali fenomeni occorre fornire una risposta che affronti la tendenza generale del TPL collocandola però nella peculiarità delle condizioni insediative, infrastrutturali e organizzative proprie del Veneto, interpretando cioè lo spirito e la lettera della riforma del TPL alla luce di alcuni assunti e presupposti di politica della mobilità locale che sono invece esclusivamente veneti.

In una prospettiva di medio-lungo termine si può pertanto delineare uno scenario della mobilità locale che assuma come schema di riferimento una articolazione dello spazio e dei conseguenti problemi di mobilità

In questo scenario si inserisce anche il potenziamento del trasporto ferroviario, già programmato e attuato con la realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), che costituisce la più rilevante innovazione infrastrutturale della regione nel campo del TPL e non può essere considerato solo come una politica settoriale del trasporto, ma assume la rilevanza di un fattore strutturante l'armatura urbana della regione, o quantomeno di tutta la vasta area centrale interessata dal progetto. Oltre agli investimenti previsti per le linee coinvolte dal S.F.M.R., il trasporto ferroviario regionale è interessato da un programma di interventi finalizzato alla eliminazione dei passaggi a livello su linee ferroviarie sia nazionali che regionali. A tale sistema si affianca supportandolo il potenziamento del sistema ferroviario locale, che rientra in un più ampio disegno di integrazione del trasporto su gomma con quello su ferro.

A seguito, infatti, del conferimento alle Regioni delle funzioni inerenti i servizi ferroviari di interesse regionale, operato ai sensi degli articoli 8 e 9 del decreto legislativo n. 422/1997 e successive modificazioni, sono stati sottoscritti gli Accordi di programma tra il Ministero dei Trasporti e la Regione Veneto per l'attuazione del dettato legislativo.

La Regione Veneto ha pertanto stipulato con il Ministero dei Trasporti e della Navigazione gli Accordi di Programma del 27 gennaio 2000 e dell'8 febbraio 2000. Con essi si è inteso disciplinare le modalità di trasferimento dal Ministero alla Regione delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione inerenti la linea ferroviaria Adria - Mestre, gestita dalla Gestione Commissariale Governativa, poi Ferrovie Venete S.r.l, ora Sistemi Territoriali S.p.A., nonché i servizi ferroviari ordinari affidati in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.A., ora Trenitalia S.p.A.

La Regione è di fatto subentrata allo Stato quale concedente di tali servizi ferroviari a partire dal 1 gennaio 2001.

Successivamente sono stati emanati, in data 16 novembre 2000 i D.P.C.M. attributivi delle funzioni amministrative alle Regioni e, di conseguenza, è stato possibile sottoscrivere i contratti di servizio con le due aziende affidatarie: quello con Ferrovie Venete S.r.l. per i servizi sulla linea Adria - Mestre in data 8 marzo 2001 e quello con Trenitalia S.p.A., per i rimanenti servizi di interesse regionale, in data 29 maggio 2001.

Entrambi i contratti di servizio, prevedono esplicitamente l'obiettivo dell'integrazione modale e tariffaria con le aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale su gomma. In alcuni casi, come sulla relazione Treviso - Portogruaro, l'integrazione è già stata realizzata con il fattivo contributo della Regione.

In particolare la Ferrovia Adria - Mestre è una linea ferroviaria regionale collegante le città di Adria e Mestre. Si tratta di una delle poche linee superstiti della vasta rete della defunta Società Veneta che fu aperta all'esercizio ferroviario dapprima con la tratta Piove di Sacco - Adria (3 febbraio 1916) e poi successivamente con la tratta Piove di Sacco - Mestre (28 ottobre 1931); attualmente è l'unica linea ferroviaria della "ex Veneta" in servizio nella regione Veneto.

Piove di Sacco, stazione centrale della linea, fu per un lungo periodo anche stazione di diramazione della linea Piove di Sacco Padova della tranvia a vapore extraurbana successivamente elettrificata. Analogamente la stazione di Oriago era diramazione della linea tranviaria che percorrendo la riviera del Brenta collegava Padova con Fusina. Durante la seconda guerra mondiale la ferrovia non fu esente, come del resto tutte le altre linee del gruppo, da subire gravi danneggiamenti alle strutture ed al materiale rotabile a seguito dei bombardamenti.

Al termine delle ostilità iniziarono i lavori di ricostruzione ed il servizio riprese ufficialmente nel settembre del 1945 con la comparsa delle prime automotrici MAN. Da allora l'azienda ha vissuto vari passaggi societari con la progressiva riduzione del gruppo di ferrovie e dal 1° aprile 2002 è stata acquisita da **Sistemi Territoriali S.p.A.**, il cui azionista di maggioranza è la Regione Veneto.

La Ferrovia Adria - Mestre è oggi in gestione alla società Sistemi Territoriali (ST), società a partecipazione pubblica controllata dalla Regione Veneto che opera nei campi del trasporto ferroviario e delle infrastrutture idroviarie.

L'azienda nacque nel 1983 con il nome di Idrovie S.p.A. avente come scopo la progettazione, la costruzione e la gestione di infrastrutture idroviarie per la realizzazione di una rete di navigazione interna. Il 1° gennaio 2001 venne invece fondata la Ferrovie Venete srl (FV), società a partecipazione regionale, per l'esercizio della Ferrovia Adria - Mestre fino ad allora gestita dall'omonima gestione commissariale governativa.

Il 1° aprile 2002 nasce, con la fusione di Idrovie S.p.A. e Ferrovie Venete s.r.l., Sistemi Territoriali S.p.A. che continua ad operare sia nel campo delle infrastrutture idroviarie sia nel campo ferroviario. Il 1° Ottobre dello stesso anno la Regione Veneto cede a ST la gestione e la manutenzione della rete dei canali navigabili ricadenti nel suo territorio.

Attualmente la società si compone di tre divisioni autonome:

- Divisione ferroviaria
- Divisione navigazione interna
- Divisione informatica e gestione banche dati

La composizione azionaria della società vede la grande prevalenza della Regione Veneto tramite Veneto Sviluppo S.p.A. che detiene il 99,29% delle azioni; il rimanente sono possedute da Ferrovie Venete s.r.l. (ufficialmente mai sciolta e sempre al 100% della Regione Veneto) e da Trenitalia.

Sistemi Territoriali gestisce per conto della Regione Veneto la Ferrovia Adria - Mestre. Su tale linea Sistemi Territoriali effettua sia servizio passeggeri (prolungato su infrastruttura RFI fino alla stazione di Venezia Santa Lucia) sia servizio merci. Inoltre Trenitalia ha dato in affidamento la quasi totalità dei treni passeggeri circolanti sulla Ferrovia Rovigo - Chioggia che vengono quindi effettuati con materiale e personale Sistemi Territoriali.

Vengono effettuate 29 corse giornaliere interessando 12 comuni ed una popolazione di circa 462.000 abitanti. La linea si articola in 7 stazioni e 8 fermate.

Le 7 stazioni della linea sono: Cavarzere, Cona Veneta, Pontelongo, Piove di Sacco, Campagna Lupia/Camponogara, Mira Buse ed Oriago; tutte le stazioni sono provviste di un impianto ACEI automatico di tipo semplificato. Le stazioni di Mira Buse ed Oriago sono interessate dai lavori delle SFMR.

Le 8 fermate sono: Cavarzere Centro, Villa del Bosco, Pontelongo Fermata, Arzergrande, Campolongo Maggiore, Bojon, Casello 8, Casello 11.

In tale sistema si inseriscono i seguenti interventi:

***Linea ferroviaria Adria/Mestre – Eliminazione passaggi a livello e realizzazione di viabilità alternativa a S.R. 516 nei Comuni di Pontelongo(PD) e Correzzola (PD)***

L'intervento in oggetto fa parte di un Programma più ampio per la soppressione dei passaggi a livello e per interventi di ammodernamento della linea ferroviaria Adria - Mestre nei Comuni di Dolo, Camponogara, Campagna Lupia, Arzergrande, Pontelongo, Correzzola, Cona, Cavarzere, Piove Di Sacco e Campolongo Maggiore;

Nello specifico si prevede l'eliminazione dei passaggi a livello PL n. 37/A, n. 38, n. 39, con modifica della viabilità d'accesso allo zuccherificio di Pontelongo, in quanto le recenti disposizioni comunitarie in materia di contenimento dei costi della produzione saccarifera impongono la necessità di provvedere all'approvvigionamento della materia prima con trasporti di percorrenza non superiore ai quaranta chilometri, entro il 2008, rendendo, in tal modo improponibile il costo del trasporto su rotaia. La concentrazione dell'approvvigionamento su gomma rende quindi necessario ed urgente il riordino degli itinerari di accesso alla zona dello zuccherificio, allo scopo di un più elevato grado di funzionalità e di sicurezza della circolazione stradale e ferroviaria.

Per tale motivo, le amministrazioni interessate hanno individuato una soluzione unitaria, con i seguenti principali interventi di prima fase di seguito elencati, che permettono di dare risposta alle nuove ed impreviste esigenze:

- realizzazione di un tratto di circa 600 m di pista ciclabile lungo la S.R. n. 516 "Piovese", per il tratto compreso tra il ponte sullo Scolo Paltana e l'incrocio con la S.P. n. 23 "del Sasso"
- variante alla S.P. n. 23 per l'eliminazione dei passaggi a livello n. 37/A, n. 38 e n. 39 della linea ferroviaria Adria - Mestre e per la realizzazione del nuovo accesso allo Zuccherificio di Pontelongo;



- tratto della viabilità sostitutiva dei passaggi a livello n. 37/A e, n. 38, comprensiva di nuovo ponte sullo Scolo Parallelo, costituente anche il nuovo accesso dello Zuccherificio di Pontelongo;
- rotatoria all'incrocio tra la S.R. 516 "Piovese" e la S.P. n. 23 "del Sasso";
- tratto di pista ciclabile lungo la S.R. n. 516 "Piovese" – Via Pegolotte nel tratto compreso tra l'incrocio di Via Monti ed il centro abitato di Pegolotte.

L'intervento è coerente con i seguenti Atti:

- Accordo di Programma sottoscritto in data 8 febbraio 2000 tra la Regione del Veneto ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi degli artt. 8 e 12 del D. Lgs. n. 422/1997, per disciplinare le modalità di trasferimento alla Regione delle funzioni e dei compiti di amministrazione inerenti la linea ferroviaria Adria - Mestre, già assegnati alla Gestione Commissariale Governativa cui è subentrata Ferrovie Venete S.r.l., conferita nella Sistemi Territoriali S.p.a.;

- Accordo di Programma sottoscritto in data 17 dicembre 2002 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione del Veneto per regolamentare le procedure e gli investimenti di cui all'art. 15 del D. Lgs. n. 422/1997, da attuare sulla linea ferroviaria Adria – Mestre

***Linea ferroviaria Adria/Mestre – Realizzazione parcheggi scambiatori in corrispondenza della stazione di Campagna Lupia (VE)***

Anche l'intervento in oggetto come il precedente fa parte di un Programma più ampio per la soppressione di passaggi a livello e per interventi di ammodernamento della linea ferroviaria Adria - Mestre nei Comuni di Dolo, Camponogara, Campagna Lupia, Arzergrande, Pontelongo, Correzzola, Cona, Cavarzere, Piove Di Sacco e Campolongo Maggiore.

Nello specifico si prevede l'ammodernamento del passaggio a livello PL n. 17, a servizio di Via Piave, tramite l'installazione di barriere V-300, la soppressione del PL privato al Km 7+592, la realizzazione di un parcheggio scambiatore di circa 1200 mq, al lato sud del PL n. 17, con accesso veicolare in prossimità dello stesso e l'ammodernamento della stazione di Campagna Lupia.

Anche tale intervento come il precedente è coerente con i seguenti Atti:

- Accordo di Programma sottoscritto in data 8 febbraio 2000 tra la Regione del Veneto ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi degli artt. 8 e 12 del D. Lgs. n. 422/1997, per disciplinare le modalità di trasferimento alla Regione delle funzioni e dei compiti di amministrazione inerenti la linea ferroviaria Adria - Mestre, già assegnati alla Gestione Commissariale Governativa cui è subentrata Ferrovie Venete S.r.l., conferita nella Sistemi Territoriali S.p.A.;

- Accordo di Programma sottoscritto in data 17 dicembre 2002 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione del Veneto per regolamentare le procedure e gli investimenti di cui all'art. 15 del D. Lgs. n. 422/1997, da attuare sulla linea ferroviaria Adria – Mestre

**Report F0 - Quadro finanziario per intervento**

VENETO - RZ - VI Atto Integrativo infrastrutture per la mobilità (Accordo di Programma Quadro)

Stato Accordo : 3-Firmato

Versione del : 26/11/2007

**INTESA: VENETO**

**CD ACCORDO RZ VI Atto Integrativo infrastrutture per la mobilità**

**11A1P001 NUOVO ASSETTO VIARIO DEL VIADOTTO DI S.GIULIANO, IN COMUNE DI VENEZIA - STRALCIO**

Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N°	Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.	Legge	1998	208	Delibera CIPE N. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord	1.555.137,84	2007
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.	Legge	1998	208	Delibera CIPE N. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord	11.870.885,55	2009
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.	Legge	1998	208	Delibera CIPE N. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord	259.189,64	2006
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.	Legge	1998	208	Delibera CIPE N. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord	3.314.786,97	2008
Regionale	Conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle autonomie locali in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112	Legge Regionale	2001	11	Delibera di Giunta Regionale n. 783/2006	1.440.577,53	2001
<b>Totale fonte statale</b>						<b>17.000.000,00</b>	
<b>Totale fonte regionale</b>						<b>1.440.577,53</b>	
<b>Totale criticità finanziarie</b>							
<b>Totale intervento</b>						<b>18.440.577,53</b>	
<b>Totale accordo</b>						<b>18.440.577,53</b>	



*Ministero dello Sviluppo  
Economico*



*Ministero delle  
Infrastrutture*



*Regione del Veneto*

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LA GIUNTA DELLA REGIONE DEL VENETO**

**VI ATTO INTEGRATIVO ALL'ACCORDO DI  
PROGRAMMA QUADRO IN MATERIA  
DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

**ALLEGATO 2 – SCHEDE INTERVENTO**

Roma, 28 Novembre 2007

## Scheda Attività / Intervento: I1A1P001

**Intesa Governo / Regione:** VENETO  
**Accordo di Programma Quadro:** VI Atto Integrativo infrastrutture per la mobilità  
**Responsabile Accordo:** Ing. Silvano Vernizzi

### 1 - Dati Identificativi

Codice Scheda: I1A1P001 Versione del: 26-NOV-07  
 Codice Operazione Fondi Strutturali:  
 C.U.P.: D71B07000150002  
 Titolo Intervento: NUOVO ASSETTO VIARIO DEL VIADOTTO DI S.GIULIANO, IN COMUNE DI VENEZIA - STRALCIO  
 Settore d' Intervento: 0101013 - INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO - STRADALI - STRADE REGIONALI, PROVINCIALI E COMUNALI  
 Tipo d' Intervento: 0304 - APPALTO DI OPERE PUBBLICHE - RISTRUTTURAZIONE  
 Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune	Obiettivo U.E.
VENETO	VENEZIA	VENEZIA	2

Responsabile Intervento: Ing. Alessandro Romanini - Veneto Strade  
 Recapito: Via Baseggio 5, 30174 Mestre-Venezia (VE)  
 Soggetto Proponente: Regione Veneto  
 Soggetto Percettore: Regione Veneto  
 Soggetto Attuatore: Veneto Strade S.p.A.  
 Altri Soggetti:  
 Stato Intervento: Attivo  
 Criticità Finanziaria :  
 Note:

### 2 - Cronoprogramma dell' Intervento

#### A. Livello di Progettazione approvata disponibile alla stipula

Nessuna Progettazione

#### B. Attività Progettuali

##### 1. Studio di Fattibilità:

	Richiesto	Inizio Fase	Tipo	Fine fase	Tipo	Approvazione	Tipo
	N						
Soggetto competente		Veneto Strade S.p.A.					

**Note:** Esiste uno studio di fattibilità che è servito da base per lo sviluppo del progetto preliminare, ma il Comune competente non l'ha mai approvato con atto ufficiale

## 2. Livelli di Progettazione:

A - PRELIMINARE	Richiesto S	Inizio Fase 01-SET-06	Tipo Effettiva	Fine fase 08-GEN-07	Tipo Effettiva	Approvazione 26-LUG-07	Tipo Effettiva
-----------------	----------------	--------------------------	-------------------	------------------------	-------------------	---------------------------	-------------------

Soggetto Competente: Veneto Strade S.p.A.

Note:

B - DEFINITIVA	Richiesto S	Inizio Fase 27-LUG-07	Tipo Effettiva	Fine fase 15-GEN-08	Tipo Prevista	Approvazione 15-LUG-08	Tipo Prevista
----------------	----------------	--------------------------	-------------------	------------------------	------------------	---------------------------	------------------

Soggetto Competente: Veneto Strade S.p.A.

Note:

C - ESECUTIVA	Richiesto S	Inizio Fase 01-AGO-08	Tipo Prevista	Fine fase 01-DIC-08	Tipo Prevista	Approvazione 01-FEB-09	Tipo Prevista
---------------	----------------	--------------------------	------------------	------------------------	------------------	---------------------------	------------------

Soggetto Competente: Veneto Strade S.p.A.

Note:

## C1. Approvazioni

## C2. Altre Attività

## D. Dati di Realizzazione

### 1. AGGIUDICAZIONE LAVORI - APPALTO DI FORNITURE E/O SERVIZI

Data Inizio 27-LUG-07	Tipo Effettiva	Data Fine 15-LUG-08	Tipo Prevista
--------------------------	-------------------	------------------------	------------------

Note: App. 42/2007 Progettazione esecutiva ed esecuzione lavori di realizzazione delle opere per il nuovo assetto viario di San Giuliano .

### 2. ESECUZIONE LAVORI

Data Inizio 01-APR-09	Tipo Prevista	Data Fine 11-GEN-12	Tipo Prevista
--------------------------	------------------	------------------------	------------------

Note:

### 3. SOSPENSIONE LAVORI

Data Inizio Note:	Tipo	Data Fine	Tipo
----------------------	------	-----------	------

### 4. COLLAUDO

Data Inizio 05-MAG-11	Tipo Prevista	Data Fine 11-LUG-11	Tipo Prevista
--------------------------	------------------	------------------------	------------------

Note: data inizio collaudo riferita a collaudo in corso d'opera. Attualmente non determinabile.

### 5. FUNZIONALITA

Data Inizio 12-LUG-12	Tipo Prevista	Data Fine 12-LUG-12	Tipo Prevista
--------------------------	------------------	------------------------	------------------

Note:

### 3 - Piano Economico

**Costo Complessivo:** 18.440.577,53

Anno:	Realizzato (Euro):	Da Realizzare (Euro):	Totale (Euro):
2006	795.375,34	,00	795.375,34
2007	115.002,71	,00	115.002,71
2008	,00	970.352,20	970.352,20
2009	,00	5.766.316,65	5.766.316,65
2010	,00	5.463.082,90	5.463.082,90
2011	,00	4.824.894,22	4.824.894,22
2012	,00	505.553,51	505.553,51
Avanzamento della Spesa (%):	4,94		

### 4 - Piano Finanziario

#### Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento: Delibera CIPE N. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 259.189,64

Anno esercizio: 2006

#### Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento: Delibera CIPE N. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 1.555.137,84

Anno esercizio: 2007

#### Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento: Delibera CIPE N. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 3.314.786,97

Anno esercizio: 2008

#### Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento: Delibera CIPE N. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 11.870.885,55

Anno esercizio: 2009

#### Fonte Regionale

Descrizione della fonte:

L.R. - 11 - 2001 - Conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle autonomie locali in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112

Estremi del Provvedimento: Delibera di Giunta Regionale n. 783/2006

Regione: VENETO

Importo (Euro): 1.440.577,53

Anno esercizio: 2001

## 5 - Avanzamento Contabile

### A. Impegni Contrattualizzati

Importo Totale (Euro): 1.046.196,76

Data: 30-GIU-06

Importo (Euro): 795.375,34

Note: dati aggregati. Inseriti per giustificare il realizzato. dato avuto dal RUP in data 30/11/2006

Data: 30-GIU-07

Importo (Euro): 250.821,42

Note: dati aggregati desunti da tabella contabilità per differenza rispetto al 30/06/2006

### B. Disposizioni di Pagamenti

Importo Totale (Euro) 910.378,05

Data: 30-GIU-07

Importo (Euro): 910.378,05

Note: dati aggregati desunti da tabella contabilità analitica fornita dal RUP

### C. Economie Riprogrammabili

Importo Totale (Euro) ,00

## 6 - Avanzamento Fisico

**Avanzamento Lavori (%):**

**Indicatori di realizzazione**

**Nota della Direzione Programmazione:**

In data 28/11/2007 è stato firmato questo VI Atto Integrativo all'Accordo di Programma Quadro in materia di infrastrutture per la mobilità programmando le risorse della delibera CIPE 3/06 destinate dalla Giunta Regionale al settore delle infrastrutture per la mobilità.

Le citate risorse sono state attribuite all'intervento "*11A1P001 – Nuovo assetto viario del Viadotto di S. Giuliano, in Comune di Venezia*" che presentava una forte criticità finanziaria.

Questa è stata coperta con € 17.000.000,00 della delibera CIPE 3/06 e ulteriori € 1.440.577,53 di fonte Regionale (L.R. 11/01 – DGR 783/06).

Risanata la criticità, al 31/12/2007 si è provveduto ad annullare l'intervento e integrare la copertura finanziaria dell'Originario con le risorse provenienti dal VI Atto Integrativo.