

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
TEN-T Revision
Office: DM 24 7/16
Contact person: Martine Genoux-Stawiarski
B – 1049 BRUXELLES
Belgium

625

Al Presidente della Commissione Europea
Sig. Romano Prodi

Alla Vicepresidente della Commissione Europea
Sig.ra Loyola de Palacio

e, per conoscenza, Al Presidente del Consiglio
Sig. Silvio Berlusconi

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Sig. Pietro Lunardi

→ Al Direttore Generale DG Energy & Transport
Sig. François Lamoureux

Al Presidente della Regione Veneto
Sig. Giancarlo Galan

Consultation on the revision of Decision No 1692/96/EC

APPELLO per l'inserimento dell'Asse Venezia-Alpi nella Rete transeuropea di Trasporto (Ten-T) - strade

Le Associazioni imprenditoriali e la Camera di Commercio della provincia di Belluno rivolgono questo appello per l'inserimento dell'Asse Venezia-Alpi nella Rete transeuropea di Trasporto (Ten-T), sezione Strade.

Preambolo

Il 12 giugno 2000, nella sede della Prefettura di Belluno, le categorie economiche riunite, i rappresentanti politici e alcuni membri del Governo italiano sottoscrissero un ordine del giorno per richiedere l'inserimento dell'Asse Venezia-Alpi nella Rete transeuropea dei trasporti. La richiesta fu accolta dal Governo, che il 2 novembre 2000 inserì l'Asse fra le 8 proposte italiane di aggiornamento della Rete presentate alla Commissione europea. Da questi due documenti prende le mosse il presente appello.

1. Caratteristiche.

L'Asse è costituito dall'Autostrada A27 Venezia-Belluno e dalla Strada Statale n. 51, che si raccorda a nord con l'itinerario europeo E66, e fa parte della rete stradale di primo livello del Sistema Nazionale Integrato Trasporti italiano.

2. Ruolo.

Da secoli naturale collegamento tra Venezia e l'Austria, è l'unico grande asse verticale di trasporto in territorio veneto e misura circa 200 chilometri di lunghezza. L'Asse costituisce il proseguimento settentrionale della direttrice di Rete Ten Roma-Perugia-Cesena-Venezia. Esso serve la mobilità interna di un bacino di oltre due milioni di persone, che raddoppiano nei periodi turistici, caratterizzato da elevato livello di industrializzazione (in particolare le province di Vicenza, Treviso e Pordenone, che vantano un Pil superiore a quello di interi Stati europei), dalla portualità di Venezia e da ambiti turistici di eccellenza (Venezia con la Riviera adriatica, Treviso, Cortina d'Ampezzo con le Dolomiti): le attività connesse fanno sì che l'Asse Venezia-Alpi sia intensamente utilizzato dal traffico locale e internazionale di merci e persone.

3. Interesse transeuropeo

L'Asse richiede standard qualitativi da itinerario transeuropeo perché da un lato risponde alle esigenze di integrazione territoriale a livello comunitario e di rafforzamento della coesione economica e sociale, dall'altro è infrastruttura fondamentale per garantire condizioni di competitività per le imprese insistenti sull'Asse e italiane in generale. In particolare, per quanto riguarda la sezione più settentrionale, l'Asse permette di congiungere una regione interclusa con le regioni centrali europee, alleviando la strozzatura costituita dall'area alpina.

4. Prospettive.

L'Asse Venezia-Alpi, raccordato a sud con l'Autostrada A4 ("Corridoio 5") direttamente e anche mediante l'A28 (Conegliano-Portogruaro), svolge e svolgerà una funzione strategica sempre maggiore ai fini delle relazioni transfrontaliere che interessano il Centro Europa, il Nordest italiano e i Paesi dell'Europa Orientale di prossima adesione all'Unione Europea. L'Asse Venezia-Alpi, in particolare, si pone come itinerario privilegiato a servizio della mobilità che interessa Veneto orientale (province di Venezia, Treviso e Belluno), Friuli occidentale (Provincia di Pordenone), Tirolo orientale e Salisburghese.

5. Intermodalità.

L'Asse Venezia-Alpi è supportato dalla parallela ferrovia nel tratto Venezia-Calalzo di Cadore, e ciò rappresenta una risorsa da valorizzare e potenziare lungo lo stesso asse nell'ottica dell'intermodalità.

6. Obiezioni.

L'inserimento dell'Asse Venezia-Alpi nella Rete transeuropea di Trasporto (Ten-T) trova tre obiezioni ricorrenti, che possono essere facilmente respinte.

a) Non è vero che l'Asse Venezia-Alpi rischi di costituire un doppione dell'Asse del Brennero. Rispetto a quello, esso già svolge una funzione complementare e insostituibile a favore del vasto territorio transfrontaliero compreso tra Venezia e il Salisburghese, ponendosi anche come unica concreta alternativa nel caso in cui il Brennero debba risultare inutilizzabile per interruzioni o altri impedimenti; quanto accaduto negli ultimi anni a carico dei grandi trafori (Monte Bianco, San Gottardo, Alti Tauri ...) dovrebbe essere di monito e insegnamento.

b) Negli anni Settanta il progetto dell'Autostrada "Alemagna" (Venezia-Monaco), che avrebbe rappresentato un ulteriore attraversamento delle Alpi su tracciato completamente nuovo, suscitò forti opposizioni soprattutto in Austria ma anche in provincia di Belluno; tale progetto appare definitivamente tramontato e oggi la "Convenzione delle Alpi" si pone a garanzia contro un suo eventuale rilancio. L'Asse Venezia-Alpi, del quale qui si richiede il riconoscimento, rappresenta invece un collegamento intervallivo tra il Veneto e l'area alpina attraverso uno sviluppo integrato delle attuali vie di comunicazione, come arteria minore di raccordo tra le maglie principali della Rete transeuropea, nel rispetto delle alte esigenze ambientali della zona interessata e per la valorizzazione dei rapporti transfrontalieri Italia-Austria (Veneto-Tirolo orientale-Carinzia) sviluppati nell'ultimo decennio proprio grazie alle politiche e agli incentivi dell'Unione europea.

c) L'atteggiamento restio, da parte della Commissione Europea, a riconoscere nuovi itinerari stradali transeuropei nella Rete Ten non può penalizzare un'area di vitale importanza economica, culturale e sociale per l'Italia e l'Europa tutta. Nel 1996 una imperdonabile dimenticanza ha prodotto il vuoto nella mappa 2.8 annessa alla Decisione n. 1692/96/CE per quanto riguarda l'area interessata dall'Asse Venezia-Alpi: contesti economicamente e demograficamente assai più deboli (Irlanda e Grecia, per esempio) risultano assai più dotati di infrastrutture transeuropee di quanto qui non sia. Non è possibile che una sciagurata svista debba diventare una condanna eterna per una regione trainante dell'Europa e questo assunto è sostenuto anche dalle risultanze dei lavori della Commissione Van Miert: il rappresentante italiano, Sig. Ercole Incalza, nell'incontro con Confindustria dello scorso 18 giugno 2003 presso il Parlamento Europeo, ha confermato l'opportunità che una zona infrastrutturalmente sottodotata come la provincia di Belluno possa e debba reclamare un'attenzione che permetta il raccordo con i grandi assi europei sia meridionali, sia settentrionali.

7. Presupposti documentali (allegati)

Allegato I. Elaborazione sulla Mappa ufficiale della Rete transeuropea dei Trasporti proposta dalla Commissione Europea nell'ottobre 2001- Roads, 2.8: Italia.

Allegato II. Il Governo italiano, nel novembre 2000, ha proposto ufficialmente alla Commissione Europea di inserire l'Asse Venezia-Alpi nella Rete Ten (Deliberazione Cipe 2/11/2000, G.U. 20/12/2000 serie generale 296).

Allegato III. La proposta era stata preceduta da una formale richiesta della Regione del Veneto (Deliberazione della Giunta n. 956 del 21/3/2000).

Allegato IV. Il 12 giugno 2000 categorie economiche e rappresentanti politici dell'area interessata hanno sottoscritto un Ordine del giorno con la richiesta del riconoscimento dell'Asse.

Allegato V. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione del Veneto hanno sottoscritto il 9 agosto 2001 un "Accordo quadro per le infrastrutture nella Regione Veneto" che ribadisce l'impegno per la «diretrice stradale internazionale» costituita dalla Strada Statale 51.

Allegato VI. Tutte le categorie economiche della provincia di Belluno hanno sottoscritto nel giugno 2003 il "Programma per il miglioramento della rete infrastrutturale dei trasporti in provincia di Belluno" che vede al primo posto l'obiettivo di «ricercare le migliori opportunità per le integrazioni con i rami principali della rete» transeuropea dei trasporti.

Belluno, 30 luglio 2003

APPIA - C.N.A. - BELLUNO



Signature

ASCOM - BELLUNO



Signature

ASSINDUSTRIA BELLUNO

Associazione fra gli Industriali della Provincia di Belluno
Via S. Lucerno 15 - Palazzetto Rovisscar

Signature

C.C.I.A.A. - BELLUNO

Signature



COLDIRETTI - BELLUNO

Signature



UNIONE AGRICOLTORI - BELLUNO

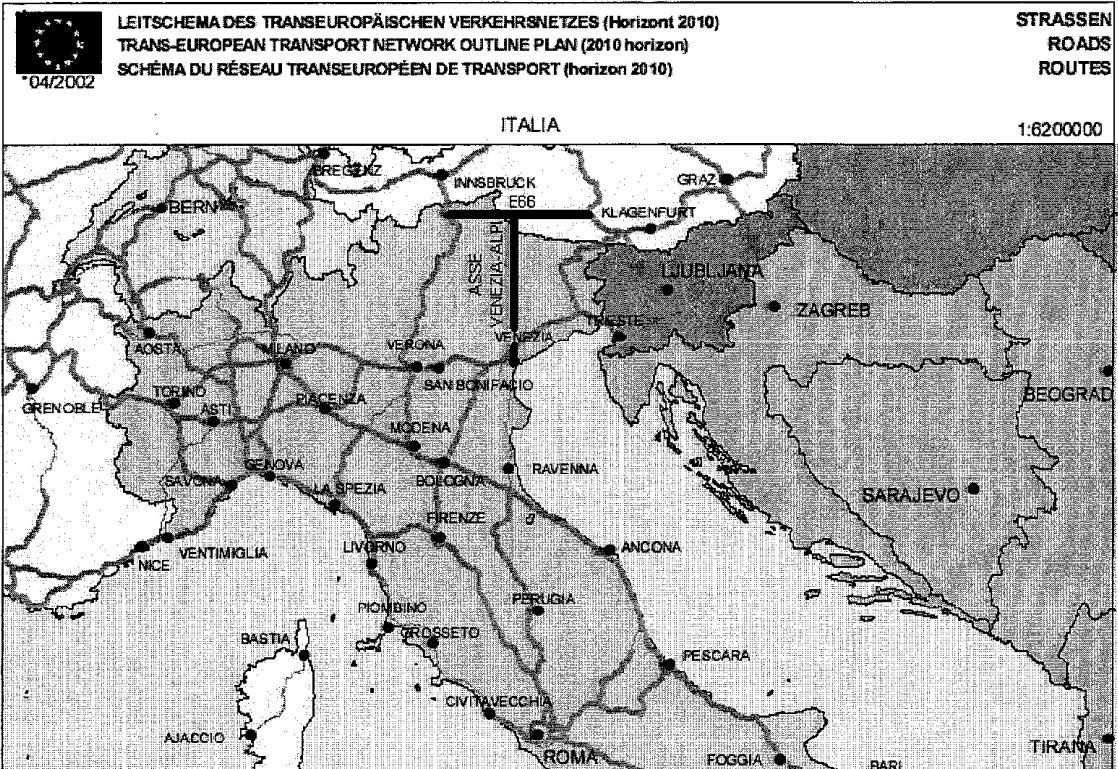
Signature



UNIONE ARTIGIANI - BELLUNO

Signature





COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 2 novembre 2000.

Aggiornamento reti transeuropee di trasporto (Ten-T).
(Deliberazione n. 112/2000).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto il trattato di Maastricht del 7 febbraio 1992 nella versione consolidata con le modifiche apportate dal trattato di Amsterdam del 17 giugno 1997;

Visti, in particolare, l'art. 154, comma 1 (ex art. 129 B), del predetto Trattato, che evidenzia la funzione delle reti Ten-T ai fini della coesione economica e sociale e della formazione del mercato unico, nonché il successivo comma 2 del predetto articolo, che assicura il sostegno finanziario dell'Unione europea ai progetti di trasporto appartenenti alle reti Ten-T, allo scopo di promuovere l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali e l'accesso delle regioni periferiche con quelle dell'Europa centrale;

Vista la legge n. 183 del 16 aprile 1987, concernente il coordinamento delle politiche riguardanti l'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee e l'adeguamento dell'ordinamento interno agli atti normativi comunitari;

Visto, in particolare, l'art. 2, comma 1, lettera b), della legge citata che demanda al CIPE l'elaborazione degli indirizzi generali da adottare per l'azione italiana in sede comunitaria tendenti ad assicurare il coordinamento delle iniziative delle amministrazioni interessate, nonché la partecipazione finanziaria dello Stato al bilancio comunitario;

Vista la decisione congiunta n. 1692/96 del Parlamento e del Consiglio dell'Unione europea del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto ed in particolare l'art. 21, concernente la «revisione degli orientamenti», che prescrive alla Commissione europea di presentare al Parlamento e al Consiglio, ogni cinque anni dopo l'entrata in vigore della citata decisione, una relazione sull'adeguamento degli orientamenti alla evoluzione economica e tecnologica del settore dei trasporti;

Visto inoltre l'art. 18 della citata decisione n. 1692/96, che demanda ad apposito Comitato di supporto tecnico — istituito presso la Commissione europea e composto da rappresentanti degli Stati membri — il compito di scambiare le informazioni relative ai piani ed ai programmi, nonché alle azioni inerenti lo sviluppo delle reti;

Vista la proposta di decisione della Commissione europea del 17 dicembre 1997, in corso di definizione presso il Consiglio ed il Parlamento dell'Unione europea, finalizzata ad integrare i porti nelle reti transeuropee di trasporto al fine di sviluppare l'intermodalità e la logistica terrestre, ferroviaria, stradale e marittima;

Visto il regolamento del Consiglio dell'Unione europea n. 1655/99 — modificante il precedente regolamento n. 2236/95 — il quale, nel periodo 2000-2006,

destina i contributi comunitari, linea di bilancio 700-B5, a sostegno degli interventi per lo sviluppo delle reti transeuropee Ten-T;

Visto lo schema di Piano generale dei trasporti e della logistica sottoposto nella odierna seduta all'esame di questo Comitato;

Tenuto conto che il menzionato Trattato, nel considerare il potenziamento della rete di trasporto uno strumento essenziale per rafforzare la coesione economica e sociale dell'Unione e per migliorare l'accessibilità ai mercati delle regioni periferiche ed in ritardo nello sviluppo economico, promuove progetti di interesse comune ed azioni intese a favorire l'interconnessione delle reti e l'interoperabilità dei servizi di trasporto;

Rilevata la necessità di superare la logica settoriale propria degli schemi direttivi relativi alle singole modalità di trasporto in una visione più complessiva che preveda la realizzazione di una rete integrata ed intermodale di trasporto;

Ritenuto di dover procedere — per la parte di competenza nazionale — all'aggiornamento delle reti Ten (modalità ferroviaria, stradale ed aeroportuale) che, in linea con i predetti orientamenti comunitari, tenda a privilegiare lo sviluppo dei corridoi multimodali verso l'est europeo ed il Mediterraneo, nonché il riequilibrio delle Ten a favore delle aree centro-meridionali mediante il rafforzamento dei corridoi adriatico e tirrenico;

Vista la proposta italiana di aggiornamento delle reti Ten — modalità ferroviaria, stradale e aeroportuale — presentata dal Ministero dei trasporti e della navigazione con nota protocollo n. 841 del 19 ottobre 2000 ed esaminata favorevolmente nella riunione congiunta delle commissioni CIPE 1^a, 3^a e 6^a, che si è tenuta in pari data presso il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica;

Tenuto conto che la proposta italiana di revisione delle reti Ten è coerente con il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica ed in particolare con la rete di interesse nazionale individuata nell'ambito del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT);

prende atto

della proposta italiana di aggiornamento delle reti Ten-T, indicata in premessa, che si allega alla presente delibera e, nel condividerne l'impostazione complessiva e le linee di azione;

invita

il Ministero dei trasporti e della navigazione, il Ministero degli affari esteri e le altre amministrazioni centrali interessate a condurre la relativa fase negoziale in sede comunitaria;

il medesimo Ministero dei trasporti e della navigazione a relazionare a questo Comitato sullo stato del negoziato, in linea con le successive fasi procedurali previste dalla normativa comunitaria di aggiornamento delle reti transeuropee di trasporto.

Roma, 2 novembre 2000

Il Presidente delegato: VISCO

PROPOSTA ITALIANA DI REVISIONE DELLE RETI TEN

La proposta italiana di revisione delle reti TEN-T è stata definita in coerenza con il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica ed in particolare sulla base della rete di interesse nazionale individuata nell'ambito dello Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT).

Tale Piano, che costituisce il quadro di riferimento per le politiche di trasporto nazionale finalizzate ad una stretta integrazione con le reti transeuropee, sarà approvato entro l'anno.

La proposta italiana di revisione nei suoi contenuti viene così formulata.

1 - La revisione della mappa della rete ferroviaria (Annex 1)

Le linee Bari-Taranto e Brindisi-Lecce sono state potenziate con adeguati lavori e attualmente hanno le caratteristiche della direttrice Bologna-Bari-Brindisi nella quale si inseriscono.

La linea Ventimiglia-Savona dovrebbe essere rappresentata come pianificata per l'adeguamento all'alta velocità/capacità in tutta la sua estensione.

La linea Foligno-Terontola che collega la trasversale Orte-Perugia-Ancona-Falconara con la linea ad alta velocità/capacità Roma-Firenze.

Allo scopo di risolvere, almeno parzialmente, il problema dei *bottlenecks* ferroviari, andrebbero inserite le linee convenzionali Vicenza-Treviso-Portogruaro, Venezia-Treviso-Udine e Rimini-Ravenna-Ferrara in quanto itinerari alternativi per l'aggiramento di aree altamente congestionate per l'accesso ai porti.

Si ritiene opportuno inoltre integrare nella cartografia delle reti TEN la mappa TERFN adottata dal Consiglio nel dicembre 1999, inserendo i due Corridoi:

- Tirreno-Brennero: linea La Spezia-Pontremoli-Parma-Suzzara-Mantova;
- Adriatico-Brennero: linea Rimini-Ravenna-Ferrara-Poggio Rusco-Verona.

Per garantire uno sviluppo equilibrato dell'asse Nord-Sud fra Berlino e l'Italia, il progetto prioritario di Essen n. 1 dovrebbe comprendere anche la linea a sud di Verona fino a Napoli, così come a suo tempo venne inclusa la linea a nord di Monaco fino a Berlino. Inoltre andrebbe inclusa la linea Milano-Bologna nel progetto prioritario di Essen n. 6. Ciò anche tenendo presenti gli obiettivi comunitari di sviluppo della politica Euro-Mediterranea.

Infine, si segnala che su alcune linee periferiche, attualmente inserite nelle reti transeuropee, è in corso la riflessione nell'ambito del processo di programmazione nazionale, nella prospettiva di una loro classificazione come linee di adduzione regionale.

2 - La revisione della mappa della rete stradale (Annex 1)

A) Aggiornamento della rete stradale pianificata

Si propone relativamente ai seguenti itinerari, essendo stati realizzati interventi tali da ottenere strade con caratteristiche adeguate, di aggiornare la carta della sezione strade delle reti TEN sostituendo la linea tratteggiata (rete pianificata) con linea continua (rete esistente):

1. E55 Bari-Brindisi-Otranto eccetto l'ultimo tratto "Maglie-Otranto";
2. E90 Taranto - confine con la Lucania;
3. E45 Orte-Cesena.

B) Proposta di inserimento di nuovi itinerari sulla rete stradale.

I seguenti nuovi itinerari proposti per l'inserimento nella rete TERN sono particolarmente importanti sia per la realizzazione di un sistema a rete fortemente interconnesso, sia per le esigenze di integrazione territoriale a livello europeo - rafforzare la posizione competitiva dell'Italia nel Mediterraneo ed integrare il Paese con il Continente - ed ai livelli regionali, sia per ridurre gli squilibri territoriali potenziando soprattutto il Mezzogiorno anche attraverso infrastrutture capaci di innescare processi di sviluppo e valorizzazione del territorio.

• Nuovi itinerari:

- 1) *tratto Catanzaro-Reggio Calabria dell'itinerario E90* per una estesa di circa 184 Km costituito come tracciato stradale dalla strada statale SS.106 jonica. Il tratto è di completamento della longitudinale orientale adriatica-ionica e di potenziamento del collegamento dei porti di Gioia Tauro e Taranto costituendo con il tratto finale dell'autostrada A3-Salerno-Reggio Calabria e la SS.280 Lamezia-Catanzaro una maglia connessa;
- 2) *trasversale E78 Grosseto-Fano* per una estesa di circa 279 Km costituita come tracciato stradale dalle strade statali SS.223, SS.73, SS.73Bis, SS.3. Il tratto è di collegamento Toscana-Umbria-Marche e di connessione delle tre dorsali longitudinali tirrenica, centrale ed adriatica, con le caratteristiche di collegamento rapido;
- 3) *tratto Castelvetro-Gela-Siracusa dell'itinerario E931/E45* per una estesa di circa 344 Km costituito come tracciato stradale dalla strada statale SS.115 sud occidentale sicula. È in corso di costruzione l'autostrada A18 Siracusa-Gela (allo stato attuale risulta in esercizio il solo tratto Siracusa-Cassibile di 9,6 km). L'itinerario è di completamento del perimetro stradale della Sicilia, costituendo la naturale continuazione della grande direttrice stradale Messina-Catania-Siracusa.

La tratta in oggetto costituisce anche "via di fuga" per la popolazione di un esteso entroterra per calamità naturali. L'utenza è costituita prevalentemente da traffico a lunga distanza che serve comparti commerciali ed industriali in fase di costante sviluppo;

- 4) *trasversale San Vittore-Isernia-Campobasso-Teroli* per una estesa di circa 155 Km. Il tratto è di collegamento Lazio-Molise e di connessione delle due dorsali longitudinali tirrenica ed adriatica (in particolare svolge una funzione di accesso per le province di Isernia e di Campobasso ai corridoi autostradali occidentale ed orientale);
- 5) *itinerario E847 Sicignano-Potenza-Metaponto* per una estesa di circa 151 Km costituito come tracciato stradale dal raccordo autostradale Sicignano-Potenza e dalla strada statale SS.407 Basentana. Il tratto è di connessione delle dorsali longitudinali tirrenica e ionica;
- 6) *direttrice di Alemagna "Venezia-Dobbiaco" e itinerario E66 Fortezza-S.Candido* per una estesa di circa 252 Km costituito come tracciato stradale dalla autostrada A27 per il tratto Venezia-Pian di Veduggia, dalla strada statale SS.51 di Alemagna per il tratto Pian di Veduggia-Dobbiaco e dalla strada statale SS.49 e SS.49bis per il tratto S.Candido-Fortezza. Tale percorso consente di realizzare con l'asse del Brennero e con parte dell'itinerario E70 una maglia di rete interconnessa, potenziando il corridoio di collegamento del Nord Adriatico e dei relativi porti con il Brennero;
- 7) *tratto Alghero-Sassari* per una estesa di circa 32 Km costituito come tracciato stradale dalla strada statale SS.291 Della Nurra. Il tratto è di completamento dell'asse sardo est-ovest;
- 8) *tratto Gallarate-Ponte Tresa* per una estesa di circa 35 Km costituito come tracciato stradale dalla autostrada A8 per il tratto Gallarate-Varese e dalla strada statale SS.233 per il tratto Varese-Ponte Tresa. Il tratto è di accesso al valico alpino Ponte Tresa di collegamento con la Svizzera.

I nuovi itinerari proposti, tutti facenti parte della rete stradale SNIT (Sistema Nazionale Integrato Trasporti) di primo livello, hanno una estesa complessiva di circa 1432 Km. Avendo l'attuale rete TERN una estesa di 8085 Km, la proposta di inserimento di nuovi itinerari è relativa ad un incremento di circa il 18% dell'attuale rete. Per la parte pianificata dei nuovi itinerari (ad eccezione dell'itinerario Fortezza-S.Candido e dell'itinerario Venezia-Dobbiaco per il tratto ricadente nella regione Trentino Alto Adige, non di competenza gestionale ANAS), l'ANAS ritiene, nelle more della disponibilità dei finanziamenti, di poter portare a compimento il processo di adeguamento della rete entro l'anno 2010.

C) Proposta aggiuntiva di inserimento nuovi itinerari:

Itinerario Civitavecchia-Orte (tratto Tarquinia-Orte) costituito come tracciato stradale dalle strade statali SS1BIS e SS675 per una estesa di circa 70 km e *itinerario Perugia-Ancona (tratto Perugia-Falconara)* costituito come tracciato stradale dalle strade statali SS.318, SS.219 e SS.76 per una estesa di circa 112 km. Tali itinerari insieme all'itinerario Orte-Perugia, già presente nella rete TERN attuale, costituiscono una trasversale di collegamento Lazio-Umbria-Marche e di connessione delle tre dorsali longitudinali tirrenica, centrale ed adriatica. La trasversale risulta, poi, particolarmente

significativa come collegamento dei porti Tirreno-Adriatico di Civitavecchia e Ancona. I suddetti itinerari fanno parte della rete stradale SNIT di primo livello.

3 - La revisione della mappa aeroportuale

L'aggiornamento dello schema delle reti transeuropee di trasporto - sezione aeroporti - relativo alla Decisione U.E. 1692/96 riguarda gli aeroporti classificati come punti di collegamento comunitari e punti di collegamento regionali e di accessibilità.

Facendo riferimento alla mappa recante la distribuzione e la classificazione degli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale, si propone di aggiornare la cartografia delle reti TEN-T - sezione aeroporti - secondo la seguente classificazione:

- 1) punti di collegamento intercontinentale;
- 2) aeroporti con traffico commerciale maggiore di 1.000.000 di passeggeri nel 1999;
- 3) aeroporti con traffico commerciale inferiore di 1.000.000 di passeggeri nel 1999.

Uniformandosi ai criteri indicati nell'allegato II - Sezione 6 della Decisione 1692/96 si è provveduto ad aggiornare la mappa aeroportuale includendo i seguenti aeroporti:

A) Punti di collegamento comunitari:

- BARI
- FIRENZE

Gli aeroporti di Bari e Firenze hanno registrato nell'anno 1999 un traffico passeggeri superiore a 1.000.000 e quindi si ritiene possano essere inseriti tra gli aeroporti di collegamento comunitario.

B) Punti di collegamento regionali:

- BRESCIA-MONTICHIARI: ha registrato nell'anno 1999 un traffico di 300.000 passeggeri;
- TRAPANI: situato su di un'isola di uno Stato membro;
- TORTOLI: situato su di un'isola di uno Stato membro;
- CROTONE: situato ad una distanza superiore di 100 km in linea d'aria da un punto di collegamento comunitario ed internazionale più vicino.

00A15678



Regione del Veneto

Deliberazione della Giunta

n. 956 del 21 MAR. 2000

Presidente	Giancarlo	Galati
V. Presidente	Bruno	Canella
Assessori	Raffaella	Bazzoni
	Luca	Bellotti
	Franco	Bazzolin
	Ilse	Braghetto
	Giuseppe	Campe
	Gaetano	Fontana
	Fabio	Giulio
	Massimo	Giorgatti
	Francesco	Piccolo
	Roberto	Pra
	Raffaella	Zanon
Segretario	Gianfranco	Zanetti

OGGETTO: Riconoscimento della direttrice di Alemagna come itinerario europeo nella rete Trans-Europea dei Trasporti.

L'Assessore alle Politiche per la difesa e la pianificazione del territorio, Gaetano Fontana, riferisce quanto segue.

Il Piano regionale dei trasporti approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 1047 del 23.02.1990 individua la direttrice di Alemagna all'interno del sistema dei collegamenti del Veneto con l'Europa centrale ed Orientale evidenziandone l'importanza.

La direttrice di Alemagna costituisce, infatti, uno dei collegamenti storici tra l'area centrale veneta ed i Passi del centro - nord dell'Europa. Tale direttrice stradale è attualmente servita dall'autostrada A27 - Venezia / Pian di Veduggia e, nel tratto più a nord, dalla SS 51 di Alemagna che si innesta in territorio della Provincia Autonoma di Bolzano sull'itinerario europeo E 66, costituito dalla S.S. 49 "della Pusteria". Attraverso tale infrastruttura si realizza il collegamento internazionale con la Pusteria austriaca ed con i principali assi viari a nord delle Alpi in territorio austriaco.

Nel settore ferroviario il collegamento lungo la direttrice di Alemagna è limitato alla tratta da Venezia a Calalzo, mentre è assente ogni collegamento tra Calalzo e la Val Pusteria, ove sarebbe possibile un raccordo con la ferrovia internazionale in direzione dell'Austria.

Lo stesso Piano regionale dei trasporti ha evidenziato la necessità di prevedere adeguati potenziamenti infrastrutturali tanto nel settore stradale, quanto in quello ferroviario.

Per quanto attiene agli interventi sulla viabilità la Giunta Regionale, in attuazione delle direttive ed indicazioni programmatiche del Piano, ha redatto uno studio di fattibilità per un nuovo collegamento internazionale dal Cadore alla Pusteria austriaca in prossimità di Lienz, attraverso la realizzazione di un traforo sotto il monte Cavallino. Inoltre, d'intesa con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, è in corso la redazione di uno Studio di fattibilità per la sistemazione della S.S. 52 "del Passo della Mauria", al fine di garantire un adeguato collegamento del Bellunese in direzione dell'autostrada A23 Udine - Tarvisio.

Si tratta di studi posti all'attenzione degli Enti Locali e degli organi statali competenti integrativi di interventi di ammodernamento e potenziamento della S.S. 51 di Alemagna, già programmati dall'ANAS e dalla Regione e che attualmente sono in fase di esecuzione, ovvero di progettazione. In particolare, si ricordano la prevista realizzazione per stralci del tratto in nuova sede tra Longarone e Macchietto e la progettazione in corso per la variante di Longarone. Più a nord sono in fase di progettazione le varianti di Tai di Cadore e di Valle di Cadore per il superamento dei due abitati, siti lungo la valle del Boite in direzione di Cortina d'Ampezzo.

Le sopracitate iniziative per il potenziamento del sistema stradale, nonché gli studi di fattibilità tuttora in corso per il prolungamento della linea ferroviaria da Calalzo a Dobbiaco sono a testimoniare le difficoltà di collegamento che caratterizzano questa parte della regione. Permane, in ogni caso, la necessità di prevedere nel medio periodo la possibilità di un collegamento di grande comunicazione e di valenza europea che dall'area centrale veneta, attraverso il territorio della provincia di Belluno, si sviluppi in direzione nord, in modo da costituire una valida alternativa per i collegamenti oggi garantiti dagli assi plurimodali del Brennero ad ovest e di Tarvisio ad Est.

La necessità di prevedere un potenziamento della direttrice di Alemagna è altresì rafforzata da alcuni atti assunti a livello statale.

Si ricorda, in particolare, il voto n. 281 del 12.3.1992 con il quale il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS aveva espresso un parere favorevole circa la possibile realizzazione di una prosecuzione dell'autostrada A27 a nord di Belluno ed in direzione di Monaco di Baviera; si ricorda, altresì, che, più recentemente il Consiglio dei Ministri nell'individuare la rete stradale e nazionale di cui al decreto legislativo n. 112/98, ha inserito la S.S. 51 fra le strade interessanti il territorio della regione del Veneto che continueranno a rimanere in capo all'ANAS. La stessa Regione, durante le fasi di definizione della rete stradale da trasferire e quella da mantenere di competenza statale aveva evidenziato la necessità che la SS 51 "di Alemagna" fosse riconosciuta dallo Stato come asse prioritario nei collegamenti transalpini e transfrontalieri.

In questa prospettiva appare necessario che venga valutata l'opportunità di inserire la direttrice viaria di Alemagna nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti, (rete TERN-Trans-European road network), attesa la rilevanza internazionale rivestita dalla direttrice stessa e le prospettive di collegamento internazionali derivanti anche dal progressivo livello di saturazione di traffico che caratterizza i valichi plurimodali del Brennero e di Tarvisio.

In tal senso, anche il Presidente dell'Amministrazione Provinciale di Belluno con nota in data 3.3.2000 ha manifestato, fra l'altro, l'opportunità di promuovere la classificazione come itinerario europeo dei trasporti della direttrice di Alemagna, come collegamento alla E.66 con innesti sulla S.S. 51-bis e sulla S.S. 52 "del passo della Mauria" in direzione est.

Peraltro, non va dimenticata la particolare delicatezza ambientale dei siti attraversati, la presenza di aree ed ecosistemi particolarmente sensibili, nonché la peculiarità turistica delle zone della parte settentrionale della Provincia di Belluno; in tal senso l'intero riassetto della mobilità della zona dovrà essere valutato anche in relazione a quanto recentemente discusso e concordato a livello internazionale nell'ambito della Convenzione per la protezione delle Alpi, ed in particolare alla necessità che venga garantito un sistema di mobilità ecocompatibile, anche attraverso un sistema di relazioni che utilizzi al massimo la capacità il vettore ferroviario. Analogamente, va garantita la necessità dei collegamenti a sostegno dell'economia turistica delle zone attraversate.

Per quanto sopra esposto, si ribadisce la necessità di esaminare la problematica di potenziamento della direttrice viaria di Alemagna in un contesto più ampio di corridoio di interesse europeo, anche plurimodale, per contemperare le esigenze dei collegamenti transalpini con gli impegni internazionali assunti dal Governo per la tutela e la protezione del territorio alpino.

In tale ottica appare indispensabile un approfondimento degli aspetti tecnico - economici ed ambientali degli scenari configurabili, ovviamente nell'ambito dell'intero assetto infrastrutturale dei collegamenti del nord est con l'Europa centrale.

La Giunta Regionale del resto già nella redazione delle linee guida del nuovo piano regionale dei trasporti ha delineato alcune opzioni in tal senso.

Tutto ciò premesso, l'Assessore sottopone all'approvazione della Giunta il provvedimento in parola.

LA GIUNTA REGIONALE

- Udito l'Assessore Gaetano Fontana il quale dà atto che la struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione regionale e statale e, in particolare, con le disposizioni contenute nell'art. 5 della L.R. 30 agosto 1993, n. 42;
- Richiamato il Piano Regionale dei Trasporti del 1990;
- Richiamato il documento di linee guida del nuovo piano regionale dei trasporti del 1999;
- Vista la nota del Presidente della Provincia di Belluno in data 3.3.2000;

DELIBERA

1. di promuovere per la direttrice di Alemagna un inserimento nella rete transeuropea dei trasporti (Itinerari TERN), in quanto asse internazionale di collegamento per il territorio della regione Veneto con le regioni dell'Europa centrale e settentrionale;
2. di ritenere necessario che si proceda ad una verifica comparativa sotto il profilo tecnico, economico ed ambientale fra tutte le alternative modali, progettuali e tecnologiche capaci di assicurare un adeguato potenziamento nel sistema dei collegamenti transfrontalieri lungo la direttrice di Alemagna, avendo particolare attenzione per le problematiche ambientali e connesse all'economia turistica dei territori attraversati, come meglio descritto nelle premesse della presente deliberazione;
3. di trasmettere il presente provvedimento ai competenti organi statali per ogni eventuale conseguente provvedimento.

Sottoposto a votazione il provvedimento risulta approvato con voti unanimi e palesi.

IL SEGRETARIO
Dr. Gianfranco Zanetti



IL PRESIDENTE
On. Dott. Giancarlo Galan

IL VICE PRESIDENTE
Avv. Bruno Caneffa

VISTO: se ne propone l'adozione attendendo la conformità agli atti, la regolare istruttoria e la compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale (Art. 5 L.R. 30-8-93 n. 42).
IL DIRIGENTE REGIONALE
- Dr. Ing. Guido Pizzetti -

IL SEGRETARIO REGIONALE
per il Territorio
(Ing. Luigi Chiappini)

GF/pc
c:\dgr\arie\delatlemagnebia.doc

**Richiesta di inserimento dell'asse di Alemagna
nella Rete transeuropea dei trasporti**

Belluno, 12 giugno 2000
nella sede della Prefettura

Rappresentanti del Governo centrale e del Governo regionale del Veneto, amministratori degli Enti locali, esponenti politici e di categorie economiche, al termine della tavola rotonda tenutasi nella Prefettura di Belluno lunedì 12 giugno 2000, sottoscrivono il seguente

ORDINE DEL GIORNO

Premesso che:

1. lo storico *asse di Alemagna*, da secoli naturale collegamento tra Venezia e il Centro Europa, attualmente si realizza nell'autostrada A27 e nella Strada Statale n. 51 "di Alemagna", innestandosi nell'Autobrennero (A22) attraverso la Strada Statale n. 49 della Val Pusteria;
2. l'*asse di Alemagna*, oltre a raccordarsi direttamente al "corridoio adriatico", rappresenta la sezione settentrionale del grande asse Monaco di Baviera-Venezia-Roma, che nella sezione meridionale registra un progressivo rilancio con il potenziamento del percorso Venezia-Ravenna-Perugia-Roma (già programmato nella Rete transeuropea dei trasporti);
3. l'*asse di Alemagna* con il raccordo dell'A27 con l'A4 (Venezia-Trieste-Confini orientale) a Venezia, o ancor meglio, tramite l'A28 (da Conegliano a Portogruaro), si rende oggi strategico anche ai fini delle relazioni transfrontaliere, al di sotto delle Alpi, tra Centro Europa, Nordest italiano e Paesi dell'Europa Orientale in corso di adesione all'Unione Europea;
4. l'*asse di Alemagna* è pesantemente gravato dal traffico locale e internazionale di merci e passeggeri, con conseguenze più sensibili nel tratto costituito dalla Strada Statale 51 "di Alemagna";
5. l'*asse di Alemagna* è supportato dalla ferrovia soltanto nel tratto Venezia-Calalzo di Cadore (dal 1964, con lo smantellamento di 60 km di binario a scartamento ridotto, la tratta ha perso il collegamento diretto con Dobbiaco attraverso Cortina);
6. l'*asse di Alemagna* è l'unico grande asse verticale di trasporto del territorio veneto (circa 200 km di lunghezza);
7. nel traffico di merci e passeggeri da e per il Centro Europa, l'*asse di Alemagna* costituisce l'alternativa principale all'asse del Brennero; l'*asse di Alemagna* risulta più vantaggioso dell'asse del Brennero, in particolare, a servizio del Veneto orientale (province di Venezia, Treviso e Belluno) e del Friuli occidentale (provincia di Pordenone), anche a sostegno del porto di Venezia;
8. la parte settentrionale dell'*asse di Alemagna* si inserisce in un contesto ambientale di estrema delicatezza e di grande pregio (le Dolomiti), interessato da attività turistiche di alto livello che possono essere ulteriormente sviluppate;
9. l'*asse di Alemagna* ha dunque una palese valenza transeuropea, svolge un importante ruolo di collegamento di reti e nodi a servizio del traffico internazionale di persone e merci nel Nordest, si inserisce in un contesto ambientale meritevole di massima attenzione

e considerato che:

9. l'asse di Alemagna contribuisce alla realizzazione di importanti obiettivi comunitari «quali il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica e sociale» (Decisione n. 1692/96/CE);
10. l'asse di Alemagna, per il suo ruolo suesposto, dovrebbe poter «garantire, in uno spazio senza frontiere interne, una mobilità durevole delle persone e delle merci, alle migliori condizioni sociali e di sicurezza possibili, concorrendo al tempo stesso al conseguimento degli obiettivi comunitari, in particolare in materia di ambiente e di concorrenza, nonché contribuire al rafforzamento della coesione economica e sociale» (Decisione n. 1692/96/CE, Art.2, c.2, 1.a);
11. l'asse di Alemagna, inoltre, dovrebbe poter «offrire agli utenti infrastrutture di qualità elevata» (Decisione n. 1692/96/CE, Art.2, c.2, 1.b);
12. l'asse di Alemagna è in linea con l'Obiettivo comunitario di cui alla Decisione n. 1692/96/CE, Art.2, c.2, 1.g, che recita: «(La Rete deve) coprire tutto il territorio degli Stati membri della Comunità, in modo da facilitare l'accesso in generale, congiungere le regioni insulari o periferiche e le regioni intercluse con le regioni centrali e collegare fra di loro senza strozzature le grandi zone urbane e le regioni della Comunità»;
13. l'asse di Alemagna, per le sue caratteristiche, merita di rientrare nelle grandi linee d'azione comunitarie relative alle Reti, anche in rapporto a possibili «azioni di ricerca e di sviluppo» (Decisione n. 1692/96/CE, Art.4, 1.g).
14. in particolare l'asse di Alemagna merita di essere preso in considerazione fra le Priorità comunitarie relative alle Reti per quanto riguarda «a) la creazione e lo sviluppo di collegamenti, maglie principali ed interconnessioni atti ad eliminare le strozzature, a ultimare i raccordi mancanti e a completare i grandi assi» di collegamento transfrontaliero soprattutto con i Paesi dell'Europa Orientale in corso di adesione all'Unione Europea; «b) la creazione e lo sviluppo delle infrastrutture per l'accesso alla rete, in modo da collegare le regioni insulari, intercluse e periferiche con le regioni centrali della Comunità; c) la possibilità di combinare al meglio e integrare fra di loro i diversi modi di trasporto; d) l'integrazione della dimensione ambientale nell'attuazione e nello sviluppo della rete; (...)» h) il miglioramento della sicurezza e dell'affidabilità della rete; (...)» j) la preparazione di studi finalizzati ad una migliore progettazione e realizzazione della rete transeuropea dei trasporti» (Decisione n. 1692/96/CE, Art.5);
15. l'asse di Alemagna merita di corrispondere ai requisiti richiesti dall'Art.9 della Decisione n. 1692/96/CE relativo alle caratteristiche della Rete stradale: «1. La rete stradale transeuropea si compone di autostrade e strade di qualità elevata, esistenti, nuove o da ristrutturare che: - svolgono un'importante funzione nel traffico su lunghe distanze; - servono, sugli assi individuati nella rete, da tangenziali per i principali centri urbani; - assicurano l'interconnessione con gli altri modi di trasporto o - consentono di collegare le regioni intercluse e periferiche alle regioni centrali della Comunità. 2. La rete garantisce agli utenti un livello di servizi, comodità e sicurezza elevato, omogeneo e avente carattere di continuità»;
16. l'asse di Alemagna, se inserito nella Rete transeuropea dei trasporti, potrebbe inoltre avvantaggiarsi delle azioni previste nell'Allegato II della Decisione n. 1692/96/CE: «Oltre ai progetti relativi ai collegamenti che figurano nell'allegato I, è considerato d'interesse comune qualsiasi progetto di infrastruttura relativo a tali collegamenti riguardante: A. lo sviluppo della rete, in particolare: - l'ampliamento di autostrade o la ristrutturazione di strade di qualità elevata, - la realizzazione o la ristrutturazione di tangenziali metropolitane o di agglomerati urbani, (...); B. lo sviluppo dei sistemi di gestione del traffico e di informazione degli utenti, in particolare: - la creazione di infrastrutture telematiche di raccolta di dati sul traffico, (...)» - la creazione di servizi di informazione stradale, in particolare RDS-TMC»;

17. la Strada Statale 51 "di Alemagna" (che costituisce la parte settentrionale dell'*asse di Alemagna*) in applicazione del Decreto Legislativo 29 ottobre 1999 n. 461 è stata inserita nel "Sistema Nazionale integrato dei Trasporti" (SNIT), che individua le infrastrutture costituenti la struttura portante del sistema italiano di mobilità delle persone e delle merci, e pertanto sarà presa in considerazione nel nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT);
18. la Regione del Veneto ha deliberato «1. di promuovere per la direttrice di Alemagna un inserimento nella rete transeuropea dei trasporti (Itinerari TERN), in quanto asse internazionale di collegamento per il territorio della regione Veneto con le regioni dell'Europa centrale e settentrionale; 2. di ritenere necessario che si proceda ad una verifica comparativa sotto il profilo tecnico, economico ed ambientale fra tutte le alternative modali, progettuali e tecnologiche capaci di assicurare un adeguato potenziamento del sistema dei collegamenti transfrontalieri lungo la direttrice di Alemagna, avendo particolare attenzione per le problematiche ambientali e connesse all'economia turistica dei territori attraversati (...)» (Deliberazione della Giunta n. 956 del 21 marzo 2000);
19. il Presidente dell'Amministrazione Provinciale di Belluno ha sottolineato che «importante è la valenza transeuropea della direttrice di Alemagna che, attraverso la confinante provincia di Bolzano, consente di accedere alla rete stradale europea. E proprio per questa caratteristica, la summenzionata arteria rimarrà sempre all'Azienda di Stato, anche dopo la riclassificazione delle strade di competenza ANAS, e pertanto il suo futuro sarà legato alle disposizioni del prossimo Piano nazionale dei Trasporti e al riconoscimento da parte dell'UE quale itinerario di strada europea» (lettera del 3 marzo 2000, Prot. n. 10365/pre);
20. l'inserimento nella Rete transeuropea dei trasporti garantirebbe all'*asse di Alemagna* l'immediata eleggibilità a sostegni comunitari in riferimento a progettazione e lavori.

I firmatari del presente Ordine del giorno chiedono che:

- A. l'*asse di Alemagna* (v. punto 1) venga inserito nel Progetto di revisione delle mappe italiane per la Rete transeuropea dei trasporti, affinché sia successivamente accolto nell'ambito della nuova Rete transeuropea dei trasporti;
- B. relativamente all'*asse di Alemagna* vengano predisposti progetti di sviluppo, di miglioramento e di messa in sicurezza che tengano conto delle esigenze di mobilità di persone e merci nella zona interessata dall'asse stesso e nel tempo stesso offrano le maggiori garanzie di tutela ambientale, anche in un'ottica di sviluppo dell'intermodalità dell'intera regione del Nordcst italiano.

Si impegnano inoltre a:

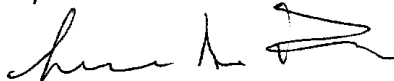
- C. promuovere gli obiettivi indicati ai punti A e B nelle rispettive aree di competenza politica e amministrativa.

Belluno, 12 giugno 2000

On. Giandomenico Bressa
Sottosegr. alla Presidenza del Consiglio


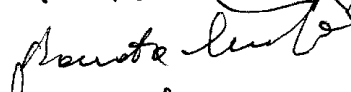
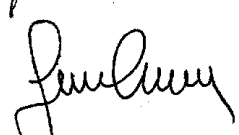


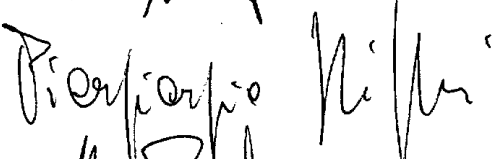

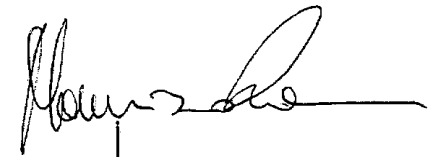
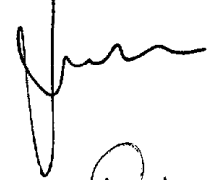
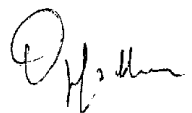

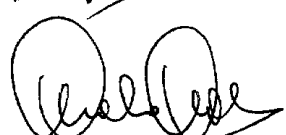



On. Cesare De Piccoli
Sottosegretario all'Industria, Commercio e A.



Presidente Provinciale di Belluno



On Paolo Costa	
Sen. Donato Nembrini	
Comm. Floriano Pira	Donato Nembrini
On. Giovanni Crema	
On. Paolo Bampo	
On. Paolo Scorpa Bonazza Buora	
Sen. Piergiorgio Stiffoni	
Per il Sindacato del Belluno	
dott. Marco Perle	
Appia - Per il Presidente	
dott. Maurizio Ranon	
Bim - Il presidente	
Pierluigi Salsato Ferro	
Camera del Commercio I.A.	
per il pres., Girolamo Callorin	
Associazione Industriali del Belluno	
Walter De Rigo, presidente	
Ascom e Confcommercio Veneto	
dott. Aldo Andriolo, presidente	
Unione Artigiani	
Fulvio Colclari, presidente	

Automobil Club d'Adels Bellus
Presidente Paolo Strzga
Presidente Sez. Piccoli Industrials Bellus
Ezio De Pro

Paolo Strzga
Ezio De Pro

**ACCORDO QUADRO
TRA
LA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
LA REGIONE VENETO**

**PER LE INFRASTRUTTURE
NELLA REGIONE VENETO**

Venezia, 9 agosto 2001

La Presidenza del Consiglio dei Ministri, nella persona del Presidente -
On. Dott. Silvio Berlusconi

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, nella persona del Ministro -
Prof. Ing. Pietro Lunardi

La Regione Veneto, nella persona del Presidente - On. Dott. Giancarlo
Galan

PREMESSO

- che la situazione complessiva della mobilità nel territorio veneto soffre di gravi carenze strutturali che da un lato condizionano lo sviluppo economico e dall'altro contribuiscono a diminuire il livello della qualità della vita dei cittadini;
- che il trend di crescita del traffico registrato negli anni '90 e previsto per il prossimo futuro è tale da poter determinare la crisi totale della rete infrastrutturale regionale con le ovvie conseguenze che tale fatto potrebbe comportare;
- che il Veneto è il punto di intersezione di tre corridoi plurimodali: il corridoio V europeo Barcellona-Kiev, il corridoio Adriatico ed il corridoio Tirreno-Brennero ed inoltre lo snodo fondamentale, come indicato dal Piano Generale dei Trasporti, della grande piattaforma logistica adriatica indispensabile per la ricostruzione dei Balcani;
- che in tale ottica il potenziamento delle grandi infrastrutture regionali rappresenta una priorità assoluta a livello nazionale proprio per consentire all'intero Paese di non essere escluso dai grandi traffici di circuitazione europea;
- che l'Accordo Quadro del 1° agosto 1997 tra il Governo e la Regione Veneto sulle grandi infrastrutture necessita di una revisione dovuta alle nuove necessità ed alle nuove criticità che stanno emergendo;

CIO' PREMESSO LE PARTI CONVENGONO

ARTICOLO 1 *(Finalità)*

1. Le premesse di cui sopra costituiscono parte integrante e sostanziale del presente accordo.
2. Il presente accordo è finalizzato al perseguimento delle seguenti finalità:
 - recuperare dal punto di vista funzionale la rete stradale ed autostradale esistente, completando e potenziando gli assi fondamentali della viabilità di grande comunicazione al fine di integrarli pienamente nel sistema infrastrutturale nazionale ed europeo;
 - realizzare una rete regionale di viabilità stradale ed autostradale correlata con lo sviluppo sostenibile e quindi in grado di assicurare, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, oltre ad un adeguato livello di servizio per i flussi di traffico, anche l'aumento della sicurezza e la riduzione dell'incidentalità;
 - coordinare questi interventi con quelli relativi alle linee ferroviarie per realizzare un effettivo decongestionamento della rete viaria veneta con lo spostamento modale di quote rilevanti di traffico passeggeri e merci dalla gomma al ferro.

ARTICOLO 2 *(Oggetto)*

1. Per il raggiungimento delle finalità di cui all'art. 1, le parti si impegnano a porre in essere tutte le azioni necessarie per pervenire ad un soddisfacimento delle esigenze di mobilità di passeggeri e merci

nella Regione, attraverso un utilizzo razionale del trasporto su gomma, su ferro e dell'intermodalità.

2. In particolare il presente accordo definisce gli adempimenti, gli atti e le iniziative specificate negli articoli successivi al cui espletamento o alla cui promozione le parti firmatarie si impegnano direttamente o nelle sedi istituzionali competenti.

ARTICOLO 3

(Corridoio ovest – est)

1. Le parti si impegnano alla realizzazione dell'alta capacità ferroviaria nell'intera tratta Milano – Venezia - Trieste. Il Governo si impegna a convocare, entro il 2001, la conferenza dei servizi della tratta Verona – Padova. La Regione Veneto si impegna ad attivare immediatamente la progettazione preliminare relativa al nodo di Vicenza per le criticità rappresentate dal nodo stesso.
2. Il Governo si impegna al completamento del raddoppio della linea ferroviaria Bologna – Verona.
3. Il Governo si impegna a proporre in sede di Legge Finanziaria 2002 il trasferimento delle risorse stanziare con la Finanziaria statale 1999 per la realizzazione della Pedemontana est alla Regione. La Regione si impegna ad attivare le procedure per la realizzazione di una superstrada a pedaggio provvedendo in sede di Finanziaria regionale 2002 ad integrare gli stanziamenti pubblici eventualmente necessari.
4. Il Governo si impegna a fare in modo che venga attivata la progettazione definitiva della Pedemontana ovest (Montebello – Thiene) già inserita nel piano finanziario della Società Autostrada Brescia-Padova.

ARTICOLO 4

(Area centrale del Corridoio ovest – est)

1. Tenuto conto che l'area centrale veneta, compresa nel territorio delle Province di Padova, Treviso e Venezia, costituisce la zona di massima criticità per il corridoio, si rendono indispensabili i seguenti interventi:
 - a) realizzazione del cosiddetto Passante di Mestre tra Mira/Mirano e Quarto d'Altino come elemento di continuità dell'autostrada A4 Milano – Trieste e come elemento di drenaggio e distribuzione dei traffici dell'area interessata;
 - b) realizzazione di una struttura viaria in sotterraneo di tipo autostradale che preveda l'utilizzo di due tunnel profondi di sezione adeguata a garantire da un lato le esigenze funzionali e di sicurezza e dall'altro l'equilibrio economico dell'intervento in relazione ai contributi pubblici e privati. Questa seconda arteria dovrà tenere conto della necessità di connessione del porto, dell'aeroporto e dell'area sud al sistema dei corridoi europei.
2. Il Governo si impegna ad attivare le procedure di finanza di progetto per la realizzazione del Passante Mira/Mirano-Quarto d'Altino sulla base dell'istanza già presentata dal Promotore nonché a finanziare le relative opere complementari previste nel progetto e, contestualmente, a dare avvio alle procedure necessarie per la realizzazione del sistema viario costituito dai due tunnel profondi, prevedendo la possibilità che anche quest'ultima opera possa essere realizzata con procedure di finanza di progetto.
L'insieme dei due interventi rappresenterà la soluzione del "Nodo di Mestre" che consentirà l'eventuale eliminazione di strutture viarie aeree esistenti.
3. Il Governo si impegna ad attivare tutte le procedure necessarie al completamento dei lotti 28 e 29 dell'autostrada A28 Conegliano-Pordenone secondo il tracciato storico. La Regione si impegna ad attivare le procedure necessarie, anche con il reperimento di quota parte

delle risorse finanziarie, per la realizzazione delle opere complementari previste nel piano dell'Amministrazione provinciale di Treviso.

ARTICOLO 5
(Corridoio Adriatico)

1. La Regione si impegna a redigere, d'intesa con la Regione Emilia Romagna, il progetto preliminare per la realizzazione dell'asse autostradale Ravenna – Venezia “Nuova Romea” per il completamento dell'itinerario europeo E45-E55; in tale infrastruttura saranno previste le bretelle di collegamento dell'asse con la S.S. 434 “Transpolesana”, con la S.S. 309 “Romea” per la connessione turistica con il Parco del Delta del Po e con il Porto di Chioggia. Il Governo si impegna ad attivare le procedure conseguenti.
2. Nell'ambito dell'indispensabile connessione tra corridoi e della necessità di potenziamento della direttrice ferroviaria medio-padana in attesa della realizzazione dell'alta capacità, il Governo si impegna per il potenziamento, come direttrice merci, della linea ferroviaria Verona – Rovigo – Chioggia e per la realizzazione della linea ferroviaria di collegamento tra il Porto di Chioggia e l'Interporto di Padova.

ARTICOLO 6
(Corridoio Tirreno – Brennero)

1. Il Governo si impegna a dare priorità di realizzazione, nell'ambito del sistema nazionale dei valichi, al nuovo tunnel di base ferroviario del Brennero.
2. Il Governo si impegna ad attivare le procedure necessarie per la realizzazione dell'asse autostradale Parma – Nogarole Rocca per il completamento della parte stradale del corridoio.

3. Nell'ambito dell'indispensabile connessione tra corridoi, il Governo si impegna ad attivare le procedure necessarie per la realizzazione della Valdastico Nord tra Piovene Rocchette e l'autostrada del Brennero.

ARTICOLO 7
(Sistema delle città')

1. Il Governo si impegna al reperimento, sia in sede di Legge Finanziaria 2002 che con l'utilizzo delle risorse non attivate della L. 211/92, della quota parte di finanziamento necessaria al completamento del S.F.M.R. nell'area centrale veneta con relative aste di adduzione e per la connessione con la rete ferroviaria nazionale degli aeroporti "Marco Polo" di Venezia e "Valerio Catullo" di Verona. La Regione si impegna altresì al reperimento della propria quota parte di finanziamento.
2. La Regione, d'intesa con i Comuni e le Province interessate ed ai sensi della L. 340/2000, si impegna a redigere un Piano Urbano della Mobilità (PUM) dell'area diffusa centrale veneta compresa nel quadrilatero Padova – Treviso – Venezia – Vicenza al fine di ottimizzare l'integrazione tra vettore ferroviario e vettore stradale nonché il relativo utilizzo delle risorse finanziarie.

ARTICOLO 8
(Sistema della montagna)

1. La Regione si impegna ad attivare tutte le procedure necessarie per la connessione del sistema Belluno – Feltre con il S.F.M.R. attraverso le direttrici Ponte nelle Alpi – Conegliano e Montebelluna – Castelfranco.
2. Il Governo si impegna ad inserire nel prossimo Contratto di Programma con F.S. la linea ferroviaria Calalzo – Dobbiaco.

3. Il Governo si impegna per la sistemazione e messa in sicurezza della direttrice stradale internazionale costituita dalla S.S. 51 di Alemagna, con particolare riferimento alla tangenziale di Cortina d'Ampezzo.
4. Il Governo e la Regione si impegnano a verificare le possibilità per la continuazione dell'asse autostradale A 27 verso nord.

ARTICOLO 9
(Norma di attuazione)

1. Il Governo e la Regione si impegnano a verificare annualmente lo stato di attuazione del presente accordo.
2. Al fine di garantire una rapida attuazione degli interventi previsti nel presente accordo ed in particolare negli articoli 3, 4 e 5, il Presidente del Consiglio dei Ministri si impegna a nominare, d'intesa con il Presidente della Regione, un Commissario Straordinario i cui compiti saranno definiti nel decreto di nomina anche sulla base della normativa sulle grandi infrastrutture in corso di approvazione da parte del Parlamento.

Venezia, lì 9 agosto 2001

Per la Presidenza del Consiglio dei Ministri.....

Per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.....

Per la Regione Veneto.....

APPIA - C.N.A. - BELLUNO
ASCOM - BELLUNO
ASSINDUSTRIA BELLUNO
C.C.I.A.A. - BELLUNO
COLDIRETTI - BELLUNO
UNIONE AGRICOLTORI - BELLUNO
UNIONE ARTIGIANI - BELLUNO

**Programma per il miglioramento della rete infrastrutturale
dei trasporti in Provincia di Belluno**

Giugno 2003

1. Premessa

Il problema dei trasporti è a tutt'oggi uno dei problemi principali della provincia di Belluno.

Le difficoltà alla mobilità sono difficoltà all'economia.

Gli sforzi sinora compiuti, dal 1970 quando era stato pubblicato il primo studio sistematico dei trasporti della Provincia, sono stati ingenti.

Il collegamento autostradale, il collegamento alla pianura, sono stati attivati.

Numerosi altri lavori sono stati e sono in corso di esecuzione.

Anche la programmazione di ANAS e di Veneto Strade nell'immediato riserva una situazione di privilegio alla Provincia di Belluno.

Se si allarga però lo sguardo alla situazione complessiva ed al futuro, appare quanto mai opportuno definire un piano di più ampio respiro (10:15 anni) per dar finalmente soluzione sistematica a questioni di fondo non ancora risolte.

2. La situazione infrastrutturale stradale.

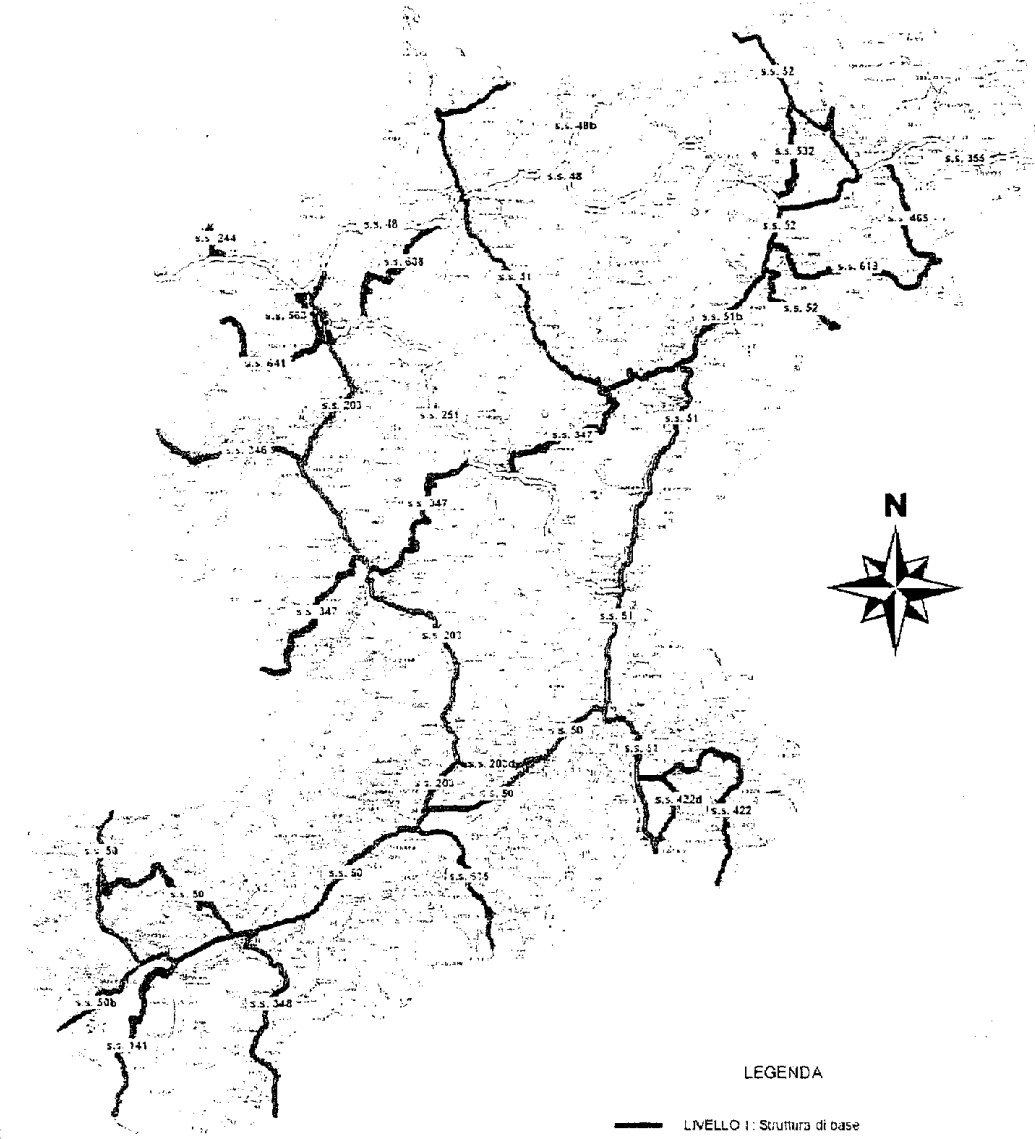
La rete stradale consiste in:

- Tratto terminale dell'autostrada Venezia Pian di Vedoia (lunghezza di circa 20 km) che collega la provincia di Belluno con la rete autostradale nazionale;
- Le strade statali (SS 50; 51; 52) con una estensione complessiva di circa 200 km;
- Le strade di pertinenza di Veneto Strade che derivano dalla regionalizzazione delle strade statali e che hanno uno sviluppo di oltre 500 km;
- Le strade provinciali con una estensione di oltre 400 km.




La rete principale ha quindi uno sviluppo complessivo di circa 1.200 km.

Di contro ad una estensione relativamente elevata, si ha una qualità in genere mediocre.

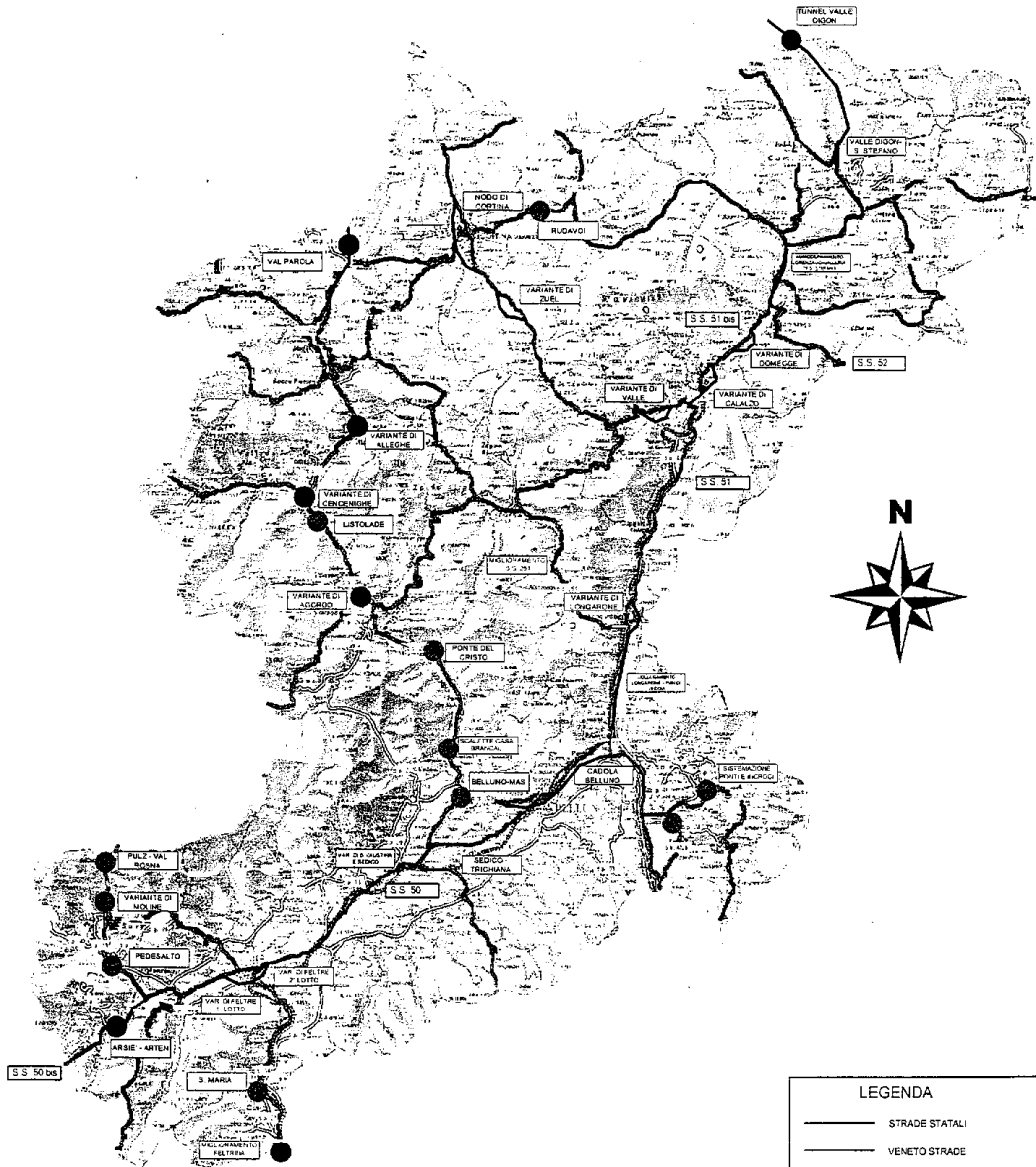
IPOTESI DI GERARCHIA STRADALE DELLA PROVINCIA DI BELLUNO



LEGENDA

-  LIVELLO 1: Struttura di base
-  LIVELLO 2: Completamento struttura di base
-  LIVELLO 3: Integrazione di rete

RETE STRADALE DELLA PROVINCIA DI BELLUNO



LEGENDA	
	STRADE STATALI
	VENETO STRADE
	STRADE PROVINCIALI
	PIANO TRIENNALE DELLA VIABILITA' REGIONE VENETO
	INTERVENTI STRATEGICI DI COMPLETAMENTO DA INSERIRE NEI PIANI
	LAVORI ANAS IN CORSO O IN FASE DI FINANZIAMENTO

Sia le caratteristiche geometriche (larghezza utile, sviluppo planoaltimetrico) che il rapporto con il territorio (attraversamenti centri abitati, incroci, accessi) non sono dei più favorevoli.

In generale solo pochi tratti limitati dell'intera rete rispettano le normative di riferimento per le diverse categorie di appartenenza.

Le informazioni sul traffico raccolte ed elaborate dall'Amministrazione Provinciale, dall'ANAS, e dalla Regione Veneto, permettono di avere sia una idea quantitativa, che di delineare alcune peculiari caratteristiche:

- Il TGM (il traffico giornaliero medio) diurno ha valori nei giorni di massima frequentazione da poche migliaia, a circa 15.000 veicoli al giorno nelle diverse sezioni della rete;
- La mobilità complessiva è data dal sovrapporsi del traffico locale con quello turistico;
- L'andamento negli anni presenta un trend di crescita di circa il 4% annuo con un'innalzamento più che proporzionale del traffico pesante (circa il 7%);
- La capacità della strada non è in grado di sopportare il traffico dei periodi e delle ore di punta, soprattutto a partire dalle zone di maggior flusso (nell'intorno dei maggiori centri abitati e lungo itinerari turistici più frequentati); si hanno così oltre 70 giorni all'anno di crisi accertate e fasce orarie (mattino 7- 8 e sera 17 – 18) che rendono impraticabili vaste porzioni di rete.
- D'altro lato l'aumento del parco macchine, l'aumento del turismo e del livello economico accentuerà sempre più la gravità delle manifestazioni;
- Le numerose situazioni di inadeguatezza funzionale accentueranno poi nei centri abitati ed agli incroci le condizioni di intasamento e di difficoltà al transito.

Il sovrapporsi di condizioni di traffico accentuato a situazioni di insufficienza infrastrutturale, determina il manifestarsi di una incidentalità rilevante: i dati raccolti dalla polizia e dall'ACI indicano appunto, con una certa costanza negli anni, i tratti di maggior pericolosità (zone vicine ai centri abitati, tratti geometricamente inadeguati) e collocano la Provincia di Belluno e certe strade in situazioni peggiori rispetto la media del Veneto.

La rete stradale Bellunese, sviluppandosi in un ambito geologicamente ed idraulicamente delicato, è affetta da ultimo da gravi problemi di sicurezza

idrogeologica, messi recentemente in luce da una commissione interministeriale nominata ad hoc.

3. Elementi di pianificazione

Si possono individuare tre ambiti all'interno dei quali valutare le opzioni più favorevoli per gli interessi locali.

- Nell'ambito della pianificazione nazionale ed europea con l'indicazione della grande maglia Est-Ovest (corridoio 4 e 5) e Nord-Sud (corridoio Brennero e Tarvisio).

In esso si dovrebbero ricercare le migliori opportunità per le integrazioni con i rami principali della rete accennata.

In tal senso i collegamenti verso Lienz e verso est del passo della Mauria ed in subordine di Sappada e della Val Cellina, rappresentano le migliori e più favorevoli opzioni.

- L'ambito della pianificazione regionale con gli obiettivi di integrazione transregionale e di riequilibrio territoriale interno.

In esso si riafferma la opportunità del collegamento Belluno-Lienz a valenza anche regionale.

- L'ambito provinciale con le tendenze, da un lato ad una maggior integrazione territoriale (con il Friuli, il Trentino Alto Adige ed il Tirolo) per non concedere o recuperare svantaggi economico commerciali, e dall'altro lato ad una più efficiente organizzazione stradale interna.

In tale ambito accanto all'itinerario Belluno-Lienz appare importante considerare il percorso sotto la Val Parola, il Passo della Mauria.....

Con riguardo alla rete interna è da considerare la definizione di una struttura base da rinforzare gerarchicamente e che dovrebbe comprendere (riferimento a nomenclatura ANAS) la SS 50, 51, 52, 203, 251, 48, 348

Nel contesto accennato merita quindi una scelta di sviluppo che partendo dalla situazione attuale si muova su filoni generali:

- Attuazione di un piano per la sicurezza idrogeologica dell'attuale rete;
- Eliminazione di situazioni di pericolo funzionale localizzato;

- Rinforzo delle direttrici di collegamento verso nord e di miglioramento della rete interna.

4. Abbozzo di un programma a medio termine.

Cercando di dare attuazione concreta alle linee di intervento ipotizzate si può prefigurare una ipotesi di programma che si prefigge:

- di risolvere i problemi di pericolosità idrogeologica della rete principale;
- di risolvere i principali difetti funzionali che si riscontrano in tratti esistenti (manutenzioni straordinarie con ammodernamento in sede);
- preferenziare gli itinerari base:
 - collegamento sud-Nord:
 - ❖ Longarone Tai, S. Stefano, Valle del Digion;
 - ❖ Valle del Boite;
 - ❖ Agordino-Val Parola;
 - ❖ Feltrino;
 - Collegamenti trasversali:
 - ❖ Val Belluna;
 - ❖ Val Cellina -Val Zoldana - Agordino;
 - ❖ Passo della Mauria;
 - ❖ Strada delle Dolomiti-Sappada.

Pur in termini preliminari e generali, ma più in dettaglio, l'entità degli interventi previsti, in milioni di euro è

- Attuazione di un programma di sistemazioni idrogeologiche sulla rete principale (base studio commissione interministeriale) in cinque anni

5 x 25	125
--------	------------
- attuazione di un programma di manutenzioni straordinarie a partire dalla rete principale in 10 anni

10 x 7,5	75
----------	-----------
- collegamento Nord-Sud:

Linea Longarone-S. Stefano-Valle Digion:

collegamento Autostrada-Longarone	12
variante di Calalzo	35

variante di Domegge	35	
da galleria S. Stefano-Sega Digon	50	
da Sega Digon-Tunnel	45	
quota tunnel	<u>75</u>	
	252	252
<i>Linea valle del Boite:</i>		
Variante di Valle	15	
Nodo di Cortina	<u>35</u>	
	50	50
<i>Linea Agordino- Val Parola:</i>		
Variante Agordo (ridotta)	25	
Variante Cencenighe	10	
Variante Alleghe	25	
Tunnel Val Parola	<u>25</u>	
	85	85
<i>Linea verso Sud Feltrino:</i>		
Miglioramenti in vista del collegamento		
Con la pedemontana		30
▪ Collegamenti trasversali:		
<i>Linea Val Belluna:</i>		
galleria di Cadola	60	
(eventuale ponte S. Pietro in Campo)		
Col Cavalier	15	
Visomelle-attraversamento Piave	35	
Variante Sedico-S. Giustina	25	
Completamento variante Feltre	<u>35</u>	
	170	170
<i>Linea Val Cellina - Val Zoldana - Agordino:</i>		
Miglioramento tracciato		37
<i>Linea passo della Ma uria:</i>		
Miglioramento sede e quota tunnel		70
<i>Linea Dolomiti- Sappada:</i>		
Miglioramento		<u>20</u>
		312

Complessivamente le esigenze di intervento assommano a: 887 milioni di euro così ripartiti:

sistemazioni idrogeologiche	125
manutenzioni straordinarie	75
collegamenti Nord-Sud	402
collegamenti trasversali	<u>312</u>

TOTALE GENERALE

914

Le possibilità di spesa devono ovviamente trovare capienza nei programmi di intervento degli enti preposti (ANAS, Veneto Strade...) o in programmi o progetti straordinari quali la difesa del suolo, o la realizzazione dei tunnel (Valle Digion, Mauria).

Naturalmente il programma abbozzato, con tutte le modifiche o integrazioni che un necessario approfondimento richiederà, manifesterà un suo valore se sarà traccia condivisa dagli effettivi operatori.

5. La modalità ferroviaria.

Nell'esame della situazione infrastrutturale della Provincia è anche da considerare la presenza della ferrovia (due tratte: Montebelluna-Calalzo; e Conegliano-Ponte nelle Alpi).

Al proposito sono da ricordare alcune considerazioni:

- nella situazione attuale, l'incidenza della ferrovia sul sistema complessivo dei trasporti provinciale è trascurabile, sia per quanto riguarda le merci (poca rilevanza quantitativa delle merci che hanno origine o destinazione nella provincia di Belluno) che per i passeggeri (servizio per lo più meno competitivo rispetto al servizio pubblico su gomma).

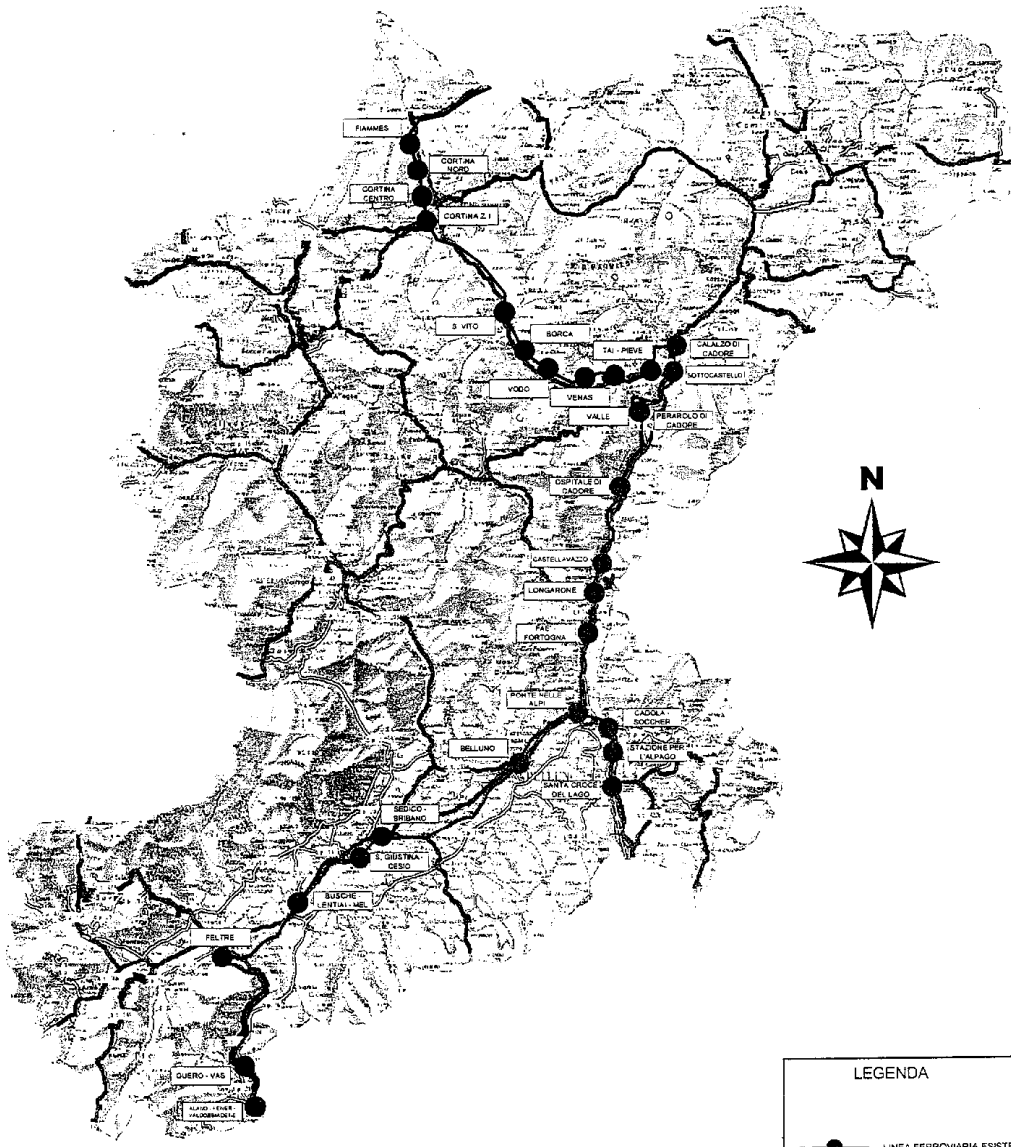
La scarsa utilizzazione delle infrastrutture determina fatalmente un deterioramento nella qualità dei servizi che a sua volta disincentiva l'uso del treno.

- Le potenzialità del mezzo ferroviario peraltro appaiono rimarchevoli. Nell'ambito di un supporto al soddisfacimento della domanda di mobilità, può essere interessante, pur con non semplici difficoltà, collegare alla ferrovia:

lo sviluppo turistico (progetto Dolomiti)

il trasporto di inerti verso la pianura di alcune tipologie di offerta.

RETE FERROVIARIA DELLA PROVINCIA DI BELLUNO



LEGENDA

- LINEA FERROVIARIA ESISTENTE
- - -●- - - IPOTESI DI REALIZZAZIONE
TRATTO CALALZO-COBBIAICO
(Studio di Fatti&B&B)

- La rivitalizzazione del servizio richiede però interventi significativi:
 - ❖ ammodernamento e valorizzazione dell'esistente come consistenza infrastrutturale, a partire dalle stazioni (oltre 17), e come qualità dal servizio (orario, rapidità, comodità...);
 - ❖ raccordo al Sistema Ferroviario Metropolitano di Superficie in fase di costruzione per la parte centrale del Veneto (i punti di aggancio più vicini saranno Conegliano e Montebelluna);
- il collegamento a Nord recentemente ipotizzato dalla Regione Veneto in maniera coordinata con la Provincia di Bolzano, prevede lo sviluppo di una linea a scartamento normale da Calalzo lungo la valle del Boite sino a Cortina e poi a Dobbiaco-S. Candido.

Il tracciato di oltre 60 km è realizzato per circa metà in galleria, le stazioni sono una decina, il costo è di circa 400 milioni di euro.

La soluzione lungo la valle del Boite, ancorché problematica per i costi (da ripartire con la Provincia di Bolzano e da finanziare in parte dalle FS), è risultata essere preferibile rispetto ad altre ipotesi precedentemente studiate dalla Regione lungo la valle dell'Ansiei.

APPIA – C.N.A. – Belluno
(Cesare Bristot)

ASCOM – Belluno
(Franco Debortoli)

ASSINDUSTRIA BELLUNO
(Celeste Bortoluzzi)

C.C.I.A.A. – Belluno
(Paolo Terribile)

COLDIRETTI – Belluno
(Orazio Da Rold)

UNIONE AGRICOLTORI – Belluno
(Diego Donazzolo)

UNIONE ARTIGIANI – Belluno
(Luigi Curto)

