



*Ministero dell'Economia e
delle Finanze*



*Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti*



Regione del Veneto

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

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

Roma, Maggio 2005

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 e 9 marzo 2005, 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 20/04 al fine di finanziare ulteriori interventi nel settore della Mobilità;

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

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 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 il decreto del presidente della Repubblica 27 luglio 2004, n. 184, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti", che attribuisce al Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali e alla Direzione generale per la programmazione e i programmi europei le competenze in materia di promozione, nell'ambito delle Intese istituzionali di programma, degli Accordi tra lo Stato e le Regioni;

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;

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 20 del 29 settembre 2004, “Ripartizione delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate – rifinanziamento legge 208/1998 periodo 2004-2007 (legge finanziaria 2004)”, con la quale, assieme alla delibera CIPE 19, 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 ripartite tra le diverse azioni e amministrazioni interessate le risorse previste per il triennio 2004 – 2006;

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;

VISTA la Legge Regionale 25 febbraio 2005 n. 10 che ha approvato il Bilancio di previsione per l’esercizio finanziario 2005 e il Bilancio pluriennale per il triennio 2005 – 2007;

VISTA la deliberazione regionale n. 152/CR del 26/11/2004 la quale sulla scorta della ricognizione e delle segnalazioni effettuate dalle strutture regionali competenti ha definito il riparto delle risorse assegnate tra i settori ritenuti prioritari, 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 20/2004;

VISTO il parere positivo della Prima Commissione Consiliare formulato nella seduta del 23 dicembre 2004, e comunicato con nota del Presidente del Consiglio regionale prot. n. 14850 del 24 dicembre 2004.

VISTA la Deliberazione di Giunta Regionale n. 870 del 18/03/05 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 20/2004 e con il relativo cofinanziamento regionale, e lo schema del presente Atto integrativo;

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze
Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
-La Regione del Veneto

stipulano il seguente

**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 Accordo 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. Il tutto come meglio riportato nella Relazione Tecnica allegata al presente Atto integrativo (Allegato 1).
2. I programmi di intervento di cui al comma 1, tenendo conto di quanto previsto all'art. 2 dell'Accordo originario, riguardano i seguenti sistemi infrastrutturali:

a) Corridoio est - ovest;

b) Area centrale del corridoio est - ovest;

Le azioni di cui al comma 2, lettera a), sono:

- SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) Veneto Orientale – 2^a fase – tratta Quarto d'Altino – Portogruaro;
- Collegamento tra la S.S. 14 “Della Venezia Giulia” e il casello autostradale di S. Stino di Livenza, sull'Autostrada A4, tratta Venezia – Trieste;

Le azioni di cui al comma 2, lettera b), sono:

- Collegamento tra la S.R. 10 “Padana Inferiore” e la S.P. 42, in Provincia di Verona, con sottopasso alla linea ferroviaria Mantova – Monselice.

Articolo 3
(Programma degli interventi)

1. Il presente atto è composto da 3 interventi elencati ed opportunamente descritti nella relazione tecnica predisposta dalla Regione (Allegato 1).
2. L'Allegato 2 contiene le schede intervento redatte 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 citata in premessa, che individuano per ciascun intervento, i soggetti attuatori, il responsabile del procedimento del soggetto attuatore, i contenuti progettuali, il costo complessivo, il fabbisogno finanziario e la sua articolazione nel tempo, con individuazione delle specifiche fonti di copertura, l'impegno finanziario di ciascun soggetto, i tempi di attuazione e le procedure tecnico/amministrative necessarie per l'attuazione degli interventi stessi;
3. Gli interventi del presente atto sono compatibili con la pianificazione regionale e nazionale.

Articolo 4
(Copertura finanziaria degli interventi)

1. Il costo degli interventi è pari a **29.047.621,10** euro la cui copertura è riportata nella seguente tabella:

Fonte di finanziamento	Euro
Stato:	
CIPE 20/04 Quota E. 3 Risorse aree sottoutilizzate 2004 – 2007	18.400.000,00
Regione:	
L.R. 11/01	4.712.197,84
L.R. 10/05 bilancio 2005	500.000,00
L.R. 10/05 bilancio 2006	1.435.423,26
TOTALE	29.047.621,10

Parte delle suddette risorse per un importo pari a € **10.237.197,84** (di cui € 5.525.000,00 a valere sulla delibera CIPE 20/04 – Quota E.3 e € 4.712.197,84 a valere sulla L.R. n° 11/2001) sono destinate al maggior costo di interventi oggetto del I Atto Integrativo all'APQ 1 – Infrastrutture per la Mobilità, firmato a Roma il 18 dicembre 2003 e riportate nella tabella della relazione tecnica; pertanto il monitoraggio di questi interventi continuerà nelle schede inserite nell'Atto di riferimento.

2. Il quadro finanziario delle singole iniziative è riportato nella relazione tecnica.
3. La disponibilità delle risorse a valere sulla delibera CIPE n. 20/04 è vincolata al rispetto dei criteri delineati al punto 6.7 della delibera CIPE n. 20/04. In particolare, se eventuali decurtazioni legate al mancato impegno delle risorse – mediante obbligazioni giuridicamente vincolanti dei beneficiari finali entro il 31 dicembre 2007- 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.
4. La procedura di trasferimento delle risorse finanziarie di cui alla delibera CIPE n. 20/2004 avverrà nel rispetto dei limiti delle autorizzazioni annuali di stanziamento, in particolare il trasferimento delle annualità 2004 e 2005 verrà disposto in un'unica soluzione dal Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale, entro 120 giorni dalla sottoscrizione dell'Accordo, previa disponibilità di cassa.
5. Il trasferimento delle quote di competenza per gli anni 2006 e 2007 della citata delibera CIPE n. 20/2004 è subordinato alla chiusura dei monitoraggi precedenti.
6. Il trasferimento delle risorse finanziarie agli Enti attuatori degli interventi avverrà da parte della Regione Veneto sulla base dello stato di avanzamento lavori, nei termini e secondo le modalità previste dalla vigente disciplina in materia di opere pubbliche.
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 risorse di cui alla Delibera CIPE 20/04, derivanti da economie di spesa, ribassi d'asta o degli interventi revocati sono riprogrammate con le modalità previste dagli articoli 7 e 12 dell'Intesa Istituzionale di Programma e tenuto conto altresì di quanto disposto al punto 3.7 della Delibera CIPE n.20/2004.
9. La Regione del Veneto garantisce il rispetto degli impegni finanziari, da parte degli enti locali, per la quota di finanziamento loro spettante.

Articolo 5

(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:
 - rappresentare in modo unitario gli interessi dei soggetti sottoscrittori;

- governare il processo complessivo di realizzazione degli interventi ricompresi nell'Accordo, attivando le risorse tecniche e organizzative necessarie;
- promuovere, in via autonoma o su richiesta dei responsabili dei singoli interventi, le eventuali azioni e iniziative necessarie;
- 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.
- 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;
- 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;
- 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;
- 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 6 (Rinvio)

1. Per quanto non disposto nel presente Atto Integrativo 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 dell' Atto integrativo nella medesima materia, firmato il 9 marzo 2005.
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, 31 Maggio 2005

Ministero dell'Economia e delle finanze

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

Aldo Mancurti

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direttore Generale della Direzione per la programmazione e i programmi europei

Pietroantonio Isola

Regione del Veneto

Dirigente Regionale della Direzione Infrastrutture di Trasporto

Giuseppe Fasiol



*Ministero dell'Economia e
delle Finanze*



*Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti*



Regione del Veneto

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

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

ALLEGATO 1 – RELAZIONE TECNICA

Roma, Maggio 2005

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

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.

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. Viene 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 sempre più un'area di transito per crescenti flussi, 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.

Il Veneto tra l'altro costituisce punto di intersezione fra la direttrice Transpadana che unisce l'Europa occidentale e la Penisola Iberica con i Paesi Balcanici, e l'Europa occidentale e quella Nord-Sud tra l'Europa centrale ed il Sud Italia ed il Mediterraneo, attraverso il Corridoio Adriatico.

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 in occasione dell'apertura dei mercati in un contesto europeo e mondiale.

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 tanto 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 del mutamento seguito alla destabilizzazione.

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.

La riqualificazione in termini d'esercizio del trasporto stradale e ferroviario, dell'intermodalità e dei servizi plurifunzionali, è una componente essenziale per sostenere il livello dello sviluppo della regione. E' 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 2002-2004 approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 60 del 24 luglio 2002, 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.

Tale azione si concretizza, pertanto, nei seguenti interventi individuati e distinti fra i vari corridoi:

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.

In tale sistema trovano realizzazione i seguenti interventi, finanziati dall'Atto integrativo in argomento:

- ***SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale) Veneto Orientale – 2^a fase – tratta Quarto d'Altino – Portogruaro.***

Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR)

Descrizione generale

Uno dei principali obiettivi che la Regione Veneto sta perseguendo negli ultimi anni è la riduzione del deficit di infrastrutture di trasporto; le iniziative intraprese al riguardo sono state indirizzate oltre che alla previsione di quelle grandi infrastrutture stradali la cui mancata realizzazione rischia di compromettere lo sviluppo produttivo ed economico generale, anche ad una riorganizzazione modale degli spostamenti puntando ad un miglior utilizzo del trasporto su ferro.

In questo quadro un posto di grande rilievo è assunto dall'attivazione del **Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR)**, con la cui realizzazione si intende non solo migliorare le prestazioni del modo ferroviario nell'area centrale veneta, ma soprattutto costruire un sistema di trasporto col più alto livello di complementarietà tra ferro e gomma, in grado di ridurre significativamente la congestione delle strade, l'inquinamento atmosferico e acustico, l'incidentalità, garantendo collegamenti veloci, confortevoli e sicuri tra la residenza, il luogo di lavoro, di studio e di svago.

Il programma di interventi riguarda l'adeguamento a standard metropolitano delle linee ferroviarie e dei nodi di interscambio per realizzare un efficiente sistema integrato di trasporto pubblico, secondo quanto previsto nel Protocollo d'Intesa fra Regione del Veneto, Ente Ferrovie dello Stato e Ministero dei Trasporti – Direzione Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione, sottoscritto in data 04/02/1988, e della successiva Convenzione del 1990, che regola i rapporti per la realizzazione di un sistema integrato per il trasporto pubblico nell'area metropolitana diffusa del Veneto allo scopo di coordinare gli interventi in fase di programma, di progetto e di esecuzione, in materia di trasporto pubblico, secondo una finalizzazione complessiva ed unitaria.

Per il perseguimento di questo obiettivo, il progetto del SFMR promuove lo sviluppo e il miglioramento della qualità dei servizi regionali ferroviari attraverso le seguenti azioni:

- la maggior frequenza dei convogli ferroviari, supportata da interventi sulle linee e dalla soppressione dei passaggi a livello;
- il potenziamento dei punti di interscambio fra mezzi di trasporto, ristrutturando le stazioni o fermate esistenti e creandone di nuove in punti strategici del territorio;
- il potenziamento della rete viaria di accesso ai punti di interscambio e di quella modificata a seguito della soppressione dei passaggi a livello;
- il potenziamento dell'offerta di convogli ferroviari con caratteristiche metropolitane, realizzata anche tramite acquisizione di nuovo materiale rotabile.

Attualmente sono in fase di ultimazione alcune opere che riguardano le prime tre azioni, mentre per quanto riguarda il materiale rotabile sono già stati consegnati a tutt'oggi 20 nuovi convogli TAF (Treni Alta Frenquenza) acquistati in compartecipazione con Trenitalia; sempre in tale ambito è prevista l'acquisizione nei prossimi due anni di sedici nuovi treni Minuetto, adatti al trasporto locale su linee non elettrificate o a domanda non elevata.

Le caratteristiche di detti convogli che consentono un sostanziale miglioramento della qualità del trasporto regionale passeggeri sono: elevate accelerazioni per incrementare la velocità commerciale, pianale ribassato per ridurre i tempi di imbarco e consentire l'accessibilità anche ai disabili, impianto di climatizzazione per migliorare il confort di viaggio, sistemi visivi e sonori di informazione all'utenza; solo con un servizio di questo tipo è possibile, infatti, perseguire l'obiettivo di attrarre al modo ferroviario nuovi utenti, che attualmente utilizzano, invece, l'autovettura privata con tutte le conseguenti negative ripercussioni in termini di congestione stradale, inquinamento atmosferico, acustico, ecc. ecc.

Dal punto di vista infrastrutturale, l'impegnativo compito di procedere ad una capillare ristrutturazione della rete ferroviaria veneta ha imposto di fissare una successione temporale degli interventi, individuando le linee su cui intervenire prioritariamente; quelle interessate alla prima fase di attuazione sono:

- la Venezia-Mestre-Quarto d'Altino;
- la Mestre-Treviso;
- la Mestre-Padova;
- la Padova-Castelfranco Veneto;
- la Mestre-Mira Buse;
- la Mestre-Castelfranco Veneto.

Gli interventi infrastrutturali finanziati con la prima fase di attuazione del SFMR prevedono la ristrutturazione di 23 stazioni esistenti, la realizzazione di 11 nuove fermate ferroviarie, l'eliminazione di 60 passaggi a livello, un nuovo svincolo autostradale in località Borbiago (per consentire una maggiore accessibilità alla nuova stazione di Porta Ovest), e alcuni interventi di potenziamento delle linee e dell'impiantistica ferroviarie (tra cui il ripristino della dismessa "linea dei Bivi" e l'elettrificazione della tratta tra Mira Buse e Mestre) distribuiti su circa 150 km di linee, interessando i territori di 3 Province e di 23 Comuni.

Tale prima fase è suddivisa in lotti funzionali, dei quali sono già stati appaltati i seguenti:

- Linea Padova-Castelfranco (lotto A);
- Tratta Salzano-Castelfranco della linea Mestre-Castelfranco (lotto B);
- Linea Mestre-Mira Buse e tratta Mogliano-Treviso della linea Mestre-Treviso (Lotto C).

Per quanto riguarda i primi due lotti (A e B) entro l'estate del 2005 è prevista l'attivazione della nuova fermata di Trebaseleghe e la realizzazione di nuovi parcheggi

scambiatori a raso tra cui quelli nelle stazioni di Vigodarzere, Salzano, Piombino Dese, Noale, San Giorgio delle Pertiche, Camposampiero; sarà così possibile realizzare, prima della conclusione di tutti i lavori, un migliore interscambio tra mezzi su gomma e ferrovia, garantendo all'utenza un miglioramento del servizio. La fine dei lavori è prevista per l'estate del 2006.

I cantieri relativi al lotto C sono partiti nei primi mesi del 2003 e si prevede il completamento dei lavori entro l'estate del 2006.

Alcune opere dei lotti A e B sono già state realizzate e aperte al traffico, e altri interventi di eliminazione di PL sono in fase di ultimazione e di prossima inaugurazione.

Sono inoltre in corso, in accordo con RFI, gli interventi di sistemazione del cosiddetto fascio Sacca in stazione di Venezia S. Lucia, mentre sono stati già aggiudicati i lavori per gli impianti tecnologici del nodo ferroviario di Mestre, la cui realizzazione è iniziata il 28 maggio 2004.

Per quanto riguarda le restanti tratte ferroviarie appartenenti alla prima fase di attuazione, sono previsti entro la primavera del 2005 l'appalto della linea Venezia-Mestre-Quarto d'Altino, e entro l'estate 2005 quello degli interventi riguardanti il nodo di Mestre. La cantierizzazione della linea Mestre-Padova è invece condizionata dai preliminari lavori relativi al quadruplicamento della linea con l'aggiunta dei binari per l'Alta Capacità, di competenza di RFI SpA, e pertanto sarà l'ultimo lotto della prima fase ad essere realizzato.

Tutti gli interventi previsti nella prima fase, come nelle successive, sono stati individuati in funzione di un progetto di modello di esercizio della rete ferroviaria che si basa sul cadenzamento degli orari, cioè sull'adozione di frequenze e intervalli di passaggio fissi, e sulla realizzazione di condizioni di interscambio rapido ed agevole nelle stazioni di trasbordo, nelle quali l'arrivo e la partenza dei treni viene concentrata in ristretti intervalli di tempo.

Condizioni analoghe verranno realizzate inoltre in alcune stazioni dove verranno concentrate e convogliate le linee di adduzione su gomma per realizzare una integrazione ottimale tra le linee di trasporto pubblico locale su gomma e su ferro.

Grazie quindi al miglioramento delle prestazioni del sistema ferroviario sia in termini di affidabilità e frequenza, che di comfort di viaggio, gli studi eseguiti indicano un incremento dell'utenza su treno dal 10% (quota attuale rispetto al totale di tutti gli spostamenti su autovettura, autobus e treno) al 20%, con un raddoppio quindi dei passeggeri trasportati su ferrovia; questo significa togliere dalle strade circa 20.000 autovetture al giorno dopo la prima fase di attuazione e circa 40.000 al completamento delle tre fasi.

Per quanto riguarda la seconda fase di attuazione, inserita nella Delibera CIPE del 21/12/2001, la Giunta Regionale con Deliberazione n. 2438 del 08/08/2003 ha deliberato di richiedere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'assegnazione

dei fondi di cui alla suddetta Delibera CIPE per 84 milioni di Euro, pari al 60% del costo complessivo ammontante a 140 Milioni di Euro.

Tale richiesta, fatta pervenire al Ministero nel successivo mese di Ottobre 2003, è relativa alle tratte Quarto d'Altino-San Donà-Portogruaro, Treviso-Conegliano, Castelfranco-Vicenza e Padova-Monselice.

Con lo stesso provvedimento la Giunta si è inoltre impegnata a finanziare la quota parte restante del 40 % per un importo complessivo di 56 milioni di Euro.

Sempre con l'intento di accelerare il più possibile i relativi tempi di realizzazione, sono stati inseriti tra gli interventi compresi in Legge Obiettivo anche i collegamenti ferroviari con gli Aeroporti di Verona e Venezia i cui progetti preliminari sono attualmente all'esame del Ministero.

La Regione Veneto inoltre ha già fatto predisporre la progettazione definitiva di tutte le rimanenti linee della III fase di attuazione del SFMR (che toccano tutti i rimanenti centri delle province di Vicenza, Treviso e Rovigo come Schio, Bassano, Montebelluna, Oderzo, Chioggia), e in alcuni casi, sulla base di tali elaborati, sono stati stipulati accordi di programma tra Regione, RFI e Province e Comuni interessati, per anticipare, mediante cofinanziamento dei soggetti coinvolti, alcuni interventi previsti in tali progetti (come per esempio la soppressione di alcuni PL e l'automazione dei rimanenti sulla tratta Camposampiero-Cittadella).

Infine il successo del SFMR dipende anche da un altro fattore fondamentale ossia l'integrazione tariffaria necessaria per realizzare un sistema di trasporto integrato che possa essere utilizzato con la massima facilità non solo dal viaggiatore pendolare ma anche da quello occasionale; per questo il progetto del SFMR prevede in prospettiva:

- un unico documento di viaggio per usare indifferentemente il treno o l'autobus senza preoccuparsi di chi sia il gestore del servizio;
- un efficace sistema di informazione all'utenza per sfruttare al meglio le opportunità offerte dal sistema integrato.

La definizione degli interventi infrastrutturali previsti sulle linee esistenti è stata inoltre preceduta dalla definizione del modello e del programma d'esercizio del sistema integrato (cadenzato e ad appuntamento), che comprende anche la riorganizzazione della rete del trasporto pubblico extraurbano su gomma.

Sulla base di detto programma d'esercizio sono stati poi individuati gli interventi sulle infrastrutture necessari ad un esercizio regolare ed affidabile.

In generale gli interventi di progetto sono costituiti da acquisizione di materiale rotabile, ristrutturazioni di stazioni o fermate esistenti, realizzazione di nuove fermate ferroviarie, eliminazione di passaggi a livello, mediante realizzazione di opere sostitutive (sottopassi o cavalcaferrovie) ed adeguamenti di sottopassi esistenti insufficienti a garantire una corretta accessibilità ai nodi SFMR.

Descrizione tecnica

Venendo all'intervento inserito nel presente Accordo nella fattispecie gli interventi previsti sulla tratta Quarto d'Altino-Portogruaro riguardano comuni ricadenti in zone Obiettivo 2 o Phasing Out e consisteranno in:

1. realizzazione di una nuova fermata Musile-Fossalta e la ristrutturazione delle stazioni esistenti di Meolo, San Donà di Piave, Ceggia, S. Stino di Livenza e Portogruaro; in tutte queste stazioni è previsto l'adeguamento dei marciapiedi ferroviari dedicati al SFMR sia per quanto concerne la quota altimetrica (+55 cm sul piano del ferro) e la larghezza (min. 3,0 m) che per quanto riguarda, eventualmente, la lunghezza degli stessi (min. 220 m). Sono inoltre previsti interventi generali volti al superamento delle barriere architettoniche (rampe, ascensori e sottopassi ciclopedonali). Infine nella stazione di Portogruaro è prevista la demolizione dell'ex scalo merci e la realizzazione di due nuovi binari di attestamento per il servizio SFMR, con le relative banchine;
2. realizzazione, in tutte le stazioni, nuove ed esistenti, di nuove aree di parcheggio a raso, per autovetture e bici, e di interscambio col trasporto su gomma; in particolare i nuovi posti auto e stalli bici realizzati nelle varie stazioni sono i seguenti: Meolo 145 posti auto e 70 stalli bici, Musile-Fossalta 140 p.a. e 50 s.b., San Donà 100 p.a. e 150 s.b., Ceggia 230 p.a. e 100 s.b., S. Stino 120 p.a. e 115 s.b., Portogruaro 230 p.a. e 205 s.b.;

Il quadro economico del sistema di interventi è il seguente:

QUADRO ECONOMICO Intervento SFMR

Voci di spesa	Euro
Interventi sulle stazioni	11.308.525,95
IVA 10%	1.130.852,60
Spese tecniche e imprevisti	1.885.373,91
Espropri	485.670,80
Totale	14.810.423,26

In un precedente Atto Integrativo è stato avviato al finanziamento su fonti della Delibera CIPE 19/04 l'acquisto del nuovo materiale rotabile, per un ammontare di 10 M€

I nuovi interventi, che si ripete sono strettamente funzionali alla realizzazione del progetto definitivo del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) nell'area metropolitana diffusa Centrale Veneta – II fase di attuazione - tratta Quarto d'Altino-Portogruaro, saranno cofinanziati con risorse regionali, iscritte nel bilancio pluriennale regionale al capitolo 100450 "Interventi regionali per la prosecuzione della realizzazione del SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale)".

- **Collegamento tra la S.S. 14 "Della Venezia Giulia" e il casello autostradale di S. Stino di Livenza.**

Tale collegamento, in nuova sede, dell'estesa di circa 4 km, tra la S.S. n. 14 "Della Venezia Giulia" ed il casello autostradale di S. Stino di Livenza (VE), si rende

necessario per migliorare l'accessibilità al sistema autostradale dal territorio del Veneto Orientale e dal sistema litoraneo, con particolare riferimento ai flussi turistici da e per il sistema delle spiagge della provincia di Venezia da Bibione, a Caorle, a Eraclea, a Jesolo. Il raccordo è finalizzato anche a collegare più razionalmente i due principali assi portanti dei collegamenti est-ovest: l'autostrada A4, tratta Venezia – Trieste, e la S.S. 14 “Della Venezia Giulia”.

Descrizione generale

Il Comune di S. Stino di Livenza nei primi anni ottanta ha avviato gli interventi per la realizzazione di una zona produttiva (P.I.P.) della dimensione di circa 20 ettari, in località Bivio Triestina, adiacente ad una preesistente zona produttiva di circa 10 ettari. Intorno alla metà degli anni novanta, essendosi esaurita la disponibilità delle aree, sono stati avviati i procedimenti per il raddoppio dell'area portandola alla dimensione complessiva di circa 60 ettari. Da allora, anche grazie all'impulso fornito dalle iniziative imprenditoriali legate al “Patto Territoriale”, buona parte dell'area è stata urbanizzata e assegnata per la realizzazione di attività produttive. Nel 2003 si sono conclusi i lavori di realizzazione delle urbanizzazioni dell'ultimo stralcio. Contemporaneamente in un'area adiacente sono in corso di realizzazione le opere di urbanizzazione per attrezzare un centro intermodale per lo scambio delle merci, della dimensione di circa 30 ettari.

Circa due chilometri più a Sud il vicino comune di Torre di Mosto sta dando avvio ai lavori per la realizzazione di un'ampia zona produttiva ed agroindustriale.

Tutte le aree sopra descritte si attestano sulla Strada Statale 14 e conseguentemente i flussi di traffico da esse attratti e generati utilizzano, transitando per il centro del paese, il casello autostradale di S. Stino di Livenza come via di collegamento con il territorio nazionale e internazionale.

Al già consistente traffico indotto dalle aree produttive si aggiunge la componente turistica diretta verso le località rivierasche (proveniente dalle vicine province di Pordenone e Treviso ma anche dall'Austria e dalla Germania) di particolare intensità nella stagione estiva e nei giorni festivi.

Il tratto di strada di collegamento fra il casello autostradale e la S.S. 14, in particolare dopo la realizzazione del sottopasso ferroviario, si trova costantemente in condizioni di saturazione a causa del consistente traffico urbano e interprovinciale derivante sia dal casello autostradale che dal pordenonese e opitergino-mottense.

La viabilità provinciale (S.P. 61) che collega il casello autostradale alla S.S. 14 ha assunto ormai le caratteristiche di una strada urbana con parecchi ostacoli che limitano la percorribilità e la rendono scomoda e pericolosa.

Sulla scorta delle considerazioni fatte, è comprensibile la richiesta, sempre più pressante, da parte degli operatori economici che sono insediati e che si stanno per insediare nelle aree produttive sopra citate, di poter disporre di un accesso al casello autostradale indipendente dai flussi di traffico urbani.

Contemporaneamente un'analogha richiesta proviene dagli operatori turistici che operano nelle vicine località di Caorle, Bibione e Jesolo. È infatti consuetudine che il tempo impiegato per percorrere il tratto urbano, di circa due chilometri, sia superiore a quello impiegato per coprire la distanza fra il centro abitato di S. Stino e quello di Caorle.

Un aspetto non trascurabile è quello legato alla sicurezza stradale. L'elevato tasso di incidentalità di tale tratto di strada, con conseguenze spesso anche mortali, mette

ulteriormente in luce l'inadeguatezza dal punto di vista geometrico e funzionale in relazione al volume di traffico che attualmente lo percorre.

Si consideri, a tale proposito, che è in fase di progettazione definitiva la rotatoria al Bivio Triestina che consentirà una migliore percorrenza di tutta questa zona.

E' opportuno rilevare, infatti, che per i soli mezzi pesanti sarà possibile dare una "direzione obbligatoria" mentre ciò non sarà possibile per tutti gli altri mezzi che, nonostante la segnaletica direzionale ("spiagge" e "autostrada"), avranno comunque la possibilità di scegliere tra il percorso della tangenziale e quello tradizionale che attraversa il Centro.

E' evidente che il tracciato della tangenziale deve rappresentare una scelta ottimale per l'automobilista in transito con una strada breve, larga, con poche intersezioni e con curve di ampio raggio.

La progettazione e la scelta dell'intervento si è basata oltre che sulle considerazioni già esposte e su quelle riportate nello studio di fattibilità redatto dall'Amministrazione Comunale di San Stino di Livenza, anche sulle analisi delle conferenze dei servizi fra Comune, ANAS, Provincia di Venezia, il Patto Territoriale della Venezia Orientale, le Ferrovie dello Stato e il Consorzio di Bonifica e gli esiti degli accordi di programma fra Regione del Veneto, Provincia di Venezia, Comune di S. Stino di Livenza, ANAS S.p.A., Autovie Venete S.p.A. e Veneto Strade S.p.A..

Descrizione tecnica

L'ipotesi progettuale è mantenere il tracciato viario sempre a nord del canale Malgher.

Il collegamento al casello autostradale e alla "Cadore-mare" avviene attraverso un'intersezione a rotatoria dove converge anche la comunale Via Fosson con il collegamento al centro urbano.

L'ingresso e l'uscita dalla rotatoria anziché essere diretto sarà garantito da due bretelle che diramandosi dalla "Cadore - mare" sottopassano la rampa del casello autostradale e la stessa "Cadore mare". Le due bretelle si uniscono pochi metri prima del sottopasso della rampa del casello che avrà sezione tale da contenere la carreggiata con sezione invariata rispetto al resto della strada. Per consentire di raggiungere la quota dei sottopassi le bretelle dovranno essere realizzate parzialmente in trincea. Ciò comporta la realizzazione di un'opera idraulica (botte a sifone) per l'attraversamento del Rio Fosson. I due sottopassi, allo scopo di limitare al minimo l'interruzione e il disturbo al flusso delle strade soprastanti, saranno realizzati utilizzando elementi prefabbricati e comunque l'opera sarà realizzata per fasi successive in modo da non interrompere mai completamente la funzionalità del casello autostradale e il flusso sulla strada provinciale.

Superato l'attraversamento del Rio Fosson il tracciato procede in rilevato di circa 1.00 m affiancando l'autostrada fino all'intersezione con Via Fosson. Lungo tale tratto è attualmente presente un'opera di scavalco dell'autostrada, tuttavia la quota del rilevato consente di realizzare un'ulteriore luce per scavalcare il tracciato in progetto. Nelle successive fasi di progettazione si dovrà comunque verificare la possibilità di intervenire su tale manufatto in concomitanza con la realizzazione della terza corsia autostradale.

L'incrocio con Via Fosson è stato risolto con un'intersezione a raso di tipo canalizzato.

Da questo punto il tracciato prosegue affiancando il canale esistente fino al sottopasso della linea ferroviaria Venezia - Trieste.

Superata la SS 14 il tracciato prosegue attraversando un canale di modeste dimensioni mediante manufatto scatolare per poi portarsi verso il ponte di attraversamento del canale Malgher.

Un'ulteriore rotonda a tre rami è prevista per l'immissione sulla SP 59.

La viabilità s'inserisce nel territorio in modo non traumatico utilizzando un tracciato che interessa aree inedificate e prive di colture agrarie pregiate.

In considerazione dei notevoli flussi di traffico e della valenza territoriale del casello autostradale di S. Stino di Livenza il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio scambiatore a raso con la possibilità di collocarvi un centro servizi e un punto informazioni turistiche.

L'area interessata dall'intervento risulta marginale rispetto al centro abitato di S. Stino di Livenza, posta ad est di questo, e risulta caratterizzata prevalentemente da territorio ad uso agricolo.

L'unico ambito di valore paesaggistico-ambientale è costituito dal tracciato del canale Malgher che attraversa l'abitato di S. Stino piegando poi verso est per andare a confluire con il canale Loncon integrando una rete di corridoi ecologici che a maglia si sviluppa su tutto il territorio. Altre aree di valore sono presenti esternamente al sito, a nord, oltre il tracciato della A4 Trieste-Venezia, si trova l'ambito del bosco di S. Stino di Livenza, mentre ad ovest, oltre il centro abitato, si sviluppa l'ambito fluviale del Livenza.

Il quadro finanziario del sistema di interventi è il seguente:

QUADRO ECONOMICO	
Voci di spesa	Euro
Totale Lavorazioni (al netto degli oneri di sicurezza)	11.426.642,85
Totale Sicurezza	486.306,07
Totale Somme a Disposizione	6.987.051,08
TOTALE	18.900.000,00

L'intervento relativo al Casello di S. Stino di Livenza si trova inserito nel I atto integrativo con il codice P015; dai dati relativi al monitoraggio del 31/12/2004, il suo costo è pari a € 9.990.900,00 e la copertura finanziaria assume pari importo.

L'incremento di costo ora rilevato viene coperto in parte con risorsa CIPE 20/04 ed in parte con fondi regionali. Il quadro finanziario dell'intervento attualmente inserito presenta la seguente copertura finanziaria:

- Del. CIPE 138/00:	€ 3.925.072,43;
- Del. CIPE 36/02:	€ 1.000.000,00;
- Del. CIPE 17/03:	€ 3.000.000,00;
- L.R. n. 5/00:	€ 516.456,90;

- Prov. Venezia:	€ 1.549.370,67;
-	
- Totale	€ 9.990.900,00

Nell'ambito del Corridoio Est-Ovest si individua un ulteriore area o corridoio:

1.1.2 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 aumentare la capacità di deflusso, 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. A tal fine si rammenta che il comparto della viabilità è stato recentemente oggetto di importanti atti normativi che hanno ridefinito il quadro delle competenze.

A seguito di questi atti, 701 km di rete stradale statale sono stati classificati di interesse nazionale e 1.763 km sono stati trasferiti dall'ANAS alla Regione.

Tali atti hanno ridefinito il quadro programmatico di riferimento assegnando al Consiglio regionale il compito di definire il Piano Triennale degli interventi e la rete viaria di interesse regionale.

L'adeguamento della rete viaria statale, regionale, provinciale e comunale, per 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.

All'eliminazione dei passaggi a livello si provvede, nella generalità, 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.

Seguendo queste linee si inseriscono in tale contesto e risulta prioritario il seguente intervento con copertura finanziaria da far valere sul presente Atto Integrativo:

- ***Collegamento tra la S.R. 10 “Padana Inferiore” e la S.P. 42, in Provincia di Verona, con sottopasso alla linea ferroviaria Mantova – Monselice.***

Comuni di Minerbe (VR) e Boschi S. Anna (VR): Ob. 2

Premessa

Si tratta di un collegamento, in nuova sede, dell'estesa di circa 1 km, tra la S.R. 10 “Padana Inferiore” e la S.P. 42, nel tratto ricadente nel territorio della provincia di Verona. Il collegamento si inserisce in una più organica ipotesi di potenziamento della direttrice che da sud dell'Adige, all'intersezione con la S.S. 434 “Transpolesana”, attraverso il ponte sull'Adige, tra Terrazzo e Villa Bartolomea (cofinanziato nell'ambito dell'APQ1- 2° Atto Integrativo, sottoscritto in data 15.12.2004), si raccorda a nord con la S.R. 10 “Padana Inferiore” e con la ex S.S. 500 “Di Lonigo”, in direzione del Vicentino e dell'autostrada A4, venendo così a creare un collegamento intermedio nord-sud, di valenza regionale, funzionale allo smistamento dei traffici nell'area centro occidentale della pianura veneta. A tale collegamento si aggiunge la realizzazione di un sottopasso sulla linea ferroviaria Mantova – Monselice, carrabile, con carreggiata di larghezza 6,50 m, altezza utile 3,20 m, costituita da due corsie, una per senso di marcia, e una pista ciclopedonale di larghezza 2,50 m, affiancata e separata, rialzata rispetto al piano viabile.

Collegamento tra S.S. 10 e Via Copparo in Comune di Minerbe

La porzione di intervento cui fa riferimento questa relazione è interamente compresa all'interno del territorio del Comune di Minerbe (Ob. 2).

Il progetto definitivo prevede una viabilità di collegamento tra la S.S. 10 “Padana inferiore” km 341+000 e il sottopasso della linea ferroviaria Mantova-Monselice.

Il progetto prevede la realizzazione del collegamento tra via Copparo in Comune di Minerbe, dove termina la parte d'intervento relativa alla realizzazione del sottopasso e la S.S. 10.

Il tracciato si sviluppa a partire dalla rotatoria che verrà realizzata in corrispondenza dell'attuale intersezione tra via Copparo, via Strada Vecchia e via Piazza.

Da qui la strada procede su nuova sede, realizzata in rilevato, fino ad innestarsi sull'esistente via Spin che verrà riqualificata con allargamento della piattaforma stradale per un tratto di 600m.

Da questo punto il tracciato si distacca dal sedime di via Spin per portarsi, su sede di nuova realizzazione in rilevato, fino alla S.S. 10 all'altezza del km 341+000

Tale intersezione risulta particolarmente importante dato che deve garantire la continuità dei due flussi di traffico che si intersecano nonché garantirne lo scambio.

Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria a quattro bracci di medie dimensioni.

Sottopasso ferroviario in Comune di Boschi Sant'Anna

La proposta progettuale è relativa alla realizzazione del collegamento viario (mezzi leggeri e ciclopedonali) tra viale della Stazione e via Olmo attraversando la linea ferroviaria Mantova- Monselice ottenendo un collegamento sicuro tra la viabilità

comunale di località Boschi S. Anna con la località Boschi S. Marco, caratterizzata dalla presenza del Cimitero Comunale e degli impianti sportivi.

La viabilità così ottenuta dovrebbe riuscire negli obiettivi di diminuire gli incidenti, migliorare le condizioni della circolazione e ridurre i fattori inquinanti.

L'intervento si colloca tra il più ampio progetto di riqualificazione viaria da realizzare mediante la costruzione del sovrappasso ferroviario con funzione di circonvallazione del lato nord del Comune di Boschi S. Anna (Ob. 2) e a razionalizzazione della viabilità locale.

L'esecuzione dell'opera è coerente con il Programma regionale di eliminazione dei passaggi a livello.

Il progetto prevede una strada di collegamento con una carreggiata costituita da due corsie di marcia e una pista ciclopedonale.

L'arteria è collegata alla viabilità comunale di Via Olmo mediante idonei raccordi stradali, mentre il collegamento con la viabilità principale è garantito da un innesto tipo.

L'attraversamento della linea ferroviaria è assolto mediante un manufatto monolito in cemento armato messo in opera con il metodo a spinta.

Al fine di prevedere un eventuale raddoppio della linea ferroviaria sarà necessario predisporre un piano di scorrimento del sottopasso più lungo in vista della posa di un impalcato superiore per il transito dell'ulteriore tratta.

Si prevede inoltre un allargamento di Via Faro al fine di renderne adeguata la sezione alla nuova viabilità proveniente dal sovrappasso.

QUADRO ECONOMICO COMPLESSIVO

Collegamento tra S.S. 10 e Via Copparo in Comune di Minerbe

Totale lavori a base d'asta	€ 1.737.476,26
<u>Totale somme a disposizione</u>	<u>€ 1.162.523,74</u>
Totale progetto	€ 2.900.000,00

Sottopasso ferroviario in Comune di Boschi Sant'Anna

Totale lavori a base d'asta	€ 885.000,00
<u>Totale somme a disposizione</u>	<u>€ 415.000,00</u>
Totale progetto	€ 1.300.000,00

Totale complessivo dei due progetti € 4.200.000,00

L'intervento su descritto in Provincia di Verona risulta parzialmente inserito nel I atto integrativo (codice P032); il costo iniziale era pari a € 774.685,35, coperto interamente con fondi stanziati dalla Delibera CIPE 138/00.

Come osservato nel Rapporto di Monitoraggio del 30/06/2004 relativo al I atto integrativo (nella parte "Osservazioni sintetiche"), dal quadro economico della progettazione definitiva emergeva un costo di circa € 2.800.000,00, ora definibile con precisione in € 2.871.902,16. Tale incremento di costo risulta interamente coperto con fondi regionali (L.R. 11/01), per un importo di € 2.097.216,81.

La differenza di costo rispetto all'intervento proposto per il nuovo Atto integrativo, il cui costo è € 4.200.000,00 come scritto in precedenza, sarà coperta con fondi della Delibera CIPE 20/04, per un importo pari a € 1.328.097,84.

2. Copertura finanziaria interventi

La nuova copertura finanziaria dei singoli interventi è riportata nella tabella successiva.

Sistema infrastrutturale	Strada	Titolo dell'intervento	Costo in Euro	Copertura finanziaria	Fonte finanziaria
Area centrale del corridoio est – ovest	S.R. 14	SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) Veneto Orientale – 2^ fase – tratta Quarto d'Altino – Portogruaro.	14.810.423,26	12.875.000,00	CIPE 20/2004
				1.935.423,26	L.R. n. 10/2005
Sistema infrastrutturale	Strada	Titolo dell'intervento	Aumento di Costo in Euro	Copertura finanziaria	Fonte finanziaria
Area centrale del corridoio est – ovest	S.R. 482 S.P. 10	IIA1P032 Collegamento tra la S.R. 10 e la S.P. 42, in Provincia di Verona, con sottopasso ciclo-pedonale (1)	1.328.097,84	1.328.097,84	CIPE 20/2004
Area centrale del corridoio est – ovest	-	IIA1P015 Collegamento tra la S.S. 14 ed il casello autostradale di S. Stino di Livenza (2)	8.909.100,00	4.196.902,16	CIPE 20/2004
				4.712.197,84	L.R. n. 11/2001
Totale			29.047.621,10	29.047.621,10	

Note:

- **(1)** L'intervento **IIA1P032** "Collegamento tra la S.R. 10 e la S.P. 42, in Provincia di Verona, con sottopasso ciclo-pedonale", risulta parzialmente inserito nel I atto integrativo; il costo iniziale era pari a € 774.685,35, coperto interamente con fondi stanziati dalla Delibera CIPE 138/00.

Come osservato nel Rapporto di Monitoraggio del 30/06/2004 relativo al I atto integrativo (nella parte "Osservazioni sintetiche"), dal quadro economico della progettazione definitiva emergeva un costo di circa € 2.800.000,00, ora definibile in € 2.871.902,16. Tale incremento di costo risulta interamente coperto con fondi regionali (L.R. 11/01), per un importo di € 2.097.216,81.

La differenza di costo rispetto all'intervento proposto per il nuovo Atto integrativo, il cui costo è € 4.200.000,00 come scritto in precedenza, sarà coperta con fondi della Delibera CIPE 20/04, per un importo pari a € 1.328.097,84.

- **(2)** L'intervento **IIA1P015** "Collegamento tra la S.S. 14 ed il casello autostradale di S. Stino di Livenza", si trova inserito nel I atto integrativo; dai dati relativi al monitoraggio del 31/12/2004, il suo costo è pari a € 9.990.900,00 e la copertura finanziaria assume pari importo. L'incremento di costo ora rilevato viene coperto in parte con risorsa CIPE 20/04 ed in parte con fondi regionali.

Report F0 - Quadro finanziario per intervento
VENETO - RX - IV Atto integrativo Infrastrutture per la mobilità

Stato Accordo : 3-Firmato

Versione del : 15/04/2005

INTESA: VENETO

CD ACCORDO RX IV Atto integrativo Infrastrutture per la mobilità

11A1P063 SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) Veneto Orientale - 2^ fase - tratta Quarto d'Altino - Portogruaro.

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 Leggere realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.		1998	208	Delibera CIPE N. 20 del 2004 - Quota E.3 - Regioni Centro Nord	485.844,00	2004
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di Leggere realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.		1998	208	Delibera CIPE N. 20 del 2004 - Quota E.3 - Regioni Centro Nord	613.274,10	2005
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di Leggere realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.		1998	208	Delibera CIPE N. 20 del 2004 - Quota E.3 - Regioni Centro Nord	7.152.181,60	2006
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di Leggere realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.		1998	208	Delibera CIPE N. 20 del 2004 - Quota E.3 - Regioni Centro Nord	4.623.700,30	2007
Regionale	Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2005 e pluriennale 2005-2007		2005	10		500.000,00	2005
Regionale	Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2005 e pluriennale 2005-2007		2005	10		1.435.423,26	2006
Totale fonte statale						12.875.000,00	
Totale fonte regionale						1.935.423,26	
Totale criticità finanziarie							
Totale intervento						14.810.423,26	
Totale accordo						14.810.423,26	



*Ministero dell'Economia e
delle Finanze*



*Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti*



Regione del Veneto

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

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

ALLEGATO 2 – SCHEDE INTERVENTO

Roma, Maggio 2005

Scheda Attività / Intervento: I1A1P063

Intesa Governo / Regione: VENETO

Accordo di Programma Quadro IV Atto integrativo Infrastrutture per la mobilità

Responsabile Accordo: In. Silvano Vernizzi - DG Infrastrutture e mobilità

1 - Dati Identificativi

Codice Scheda: I1A1P063

Versione del 15-APR-05

Codice Operazione Fondi Strutturali:

C.U.P.:

Titolo Intervento: SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) Veneto Orientale - 2^a fase - tratta Quarto d'Altino - Portogruaro.

Settore d' Intervento: 0103031 - INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO - FERROVIE - LINEE FERROVIARIE

Tipo d' Intervento: 0354 - APPALTO DI OPERE PUBBLICHE - COMPLETAMENTO DI RISTRUTTURAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune	Obiettivo U.E.
VENETO	TREVISO	CESSALTO	2
		RONCADE	0
VENETO	VENEZIA	ANNONE VENETO	2
		CEGGIA	2
		MEOLO	2
		MUSILE DI PIAVE	2
		NOVENTA DI PIAVE	2
		PORTOGRUARO	2
		QUARTO D'ALTINO	0
		SAN DONA' DI PIAVE	2
SANTO STINO DI LIVENZA	2		

Responsabile Intervento: Ing. Giuseppe Fasiol (Regione Veneto)

Recapito:

Soggetto Proponente: Regione Veneto

Soggetto Percettore: Regione Veneto

Soggetto Attuatore: Regione Veneto

Altri Soggetti

Stato Intervento: Attivo

Criticità Finanziaria :

Note:

2 - Cronoprogramma dell' Intervento

A. Livello di Progettazione approvata disponibile alla stipula

Preliminare

B. Attività Progettuali**1. Studio di Fattibilità:**

Richiesto	Inizio Fase	Tipo	Fine fase	Tipo	Approvazione	Tipo
-----------	-------------	------	-----------	------	--------------	------

Soggetto competente

Note:

2. Livelli di Progettazione:

A - PRELIMINARE	Richiesto S	Inizio Fase	Tipo	Fine fase	Tipo	Approvazione 08-AGO-03	Tipo Effettiva
-----------------	----------------	-------------	------	-----------	------	---------------------------	-------------------

Soggetto Competente: Regione Veneto

Note:

B - DEFINITIVA	Richiesto S	Inizio Fase 01-MAG-05	Tipo Prevista	Fine fase 31-LUG-05	Tipo Prevista	Approvazione 31-DIC-05	Tipo Prevista
----------------	----------------	--------------------------	------------------	------------------------	------------------	---------------------------	------------------

Soggetto Competente: Regione Veneto

Note:

C - ESECUTIVA	Richiesto S	Inizio Fase 01-GEN-06	Tipo Prevista	Fine fase 15-MAR-06	Tipo Prevista	Approvazione 30-APR-06	Tipo Prevista
---------------	----------------	--------------------------	------------------	------------------------	------------------	---------------------------	------------------

Soggetto Competente: Regione Veneto

Note:

C1. Approvazioni**C2. Altre Attività****D. Dati di Realizzazione**

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

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
01-MAG-06	Prevista	30-NOV-06	Prevista

Note:

2. ESECUZIONE LAVORI

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
01-GEN-07	Prevista	31-GEN-09	Prevista

Note:

3. SOSPENSIONE LAVORI

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
Note:			

4. COLLAUDO

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
01-FEB-09	Prevista	30-APR-09	Prevista

Note:

5. FUNZIONALITA

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
-------------	------	-----------	------

Note:

3 - Piano Economico

Costo Complessivo: 14.810.423,26

Anno:	Realizzato (Euro):	Da Realizzare (Euro):	Totale (Euro):
2005	,00	300.000,00	300.000,00
2006	,00	500.000,00	500.000,00
2007	,00	4.000.000,00	4.000.000,00
2008	,00	8.300.000,00	8.300.000,00
2009	,00	1.710.423,26	1.710.423,26

Avanzamento della Spesa (%) ,00

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. 20 del 2004 - Quota E.3 - Regioni Centro Nord

Importo (Euro) 613.274,10 Anno esercizio: 2005

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. 20 del 2004 - Quota E.3 - Regioni Centro Nord

Importo (Euro) 485.844,00 Anno esercizio: 2004

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. 20 del 2004 - Quota E.3 - Regioni Centro Nord

Importo (Euro) 7.152.181,60 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. 20 del 2004 - Quota E.3 - Regioni Centro Nord

Importo (Euro) 4.623.700,30

Anno esercizio: 2007

Fonte Regionale

Descrizione della fonte:

L.R. - 10 - 2005 - Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2005 e pluriennale 2005-2007

Estremi del Provvedimento:

Regione: VENETO

Importo (Euro) 500.000,00

Anno esercizio: 2005

Fonte Regionale

Descrizione della fonte:

L.R. - 10 - 2005 - Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2005 e pluriennale 2005-2007

Estremi del Provvedimento:

Regione: VENETO

Importo (Euro) 1.435.423,26

Anno esercizio: 2006

5 - Avanzamento Contabile**A. Impegni Contrattualizzati**

Importo Totale (Euro):

B. Disposizioni di Pagamenti

Importo Totale (Euro)

C. Economie Riprogrammabili

Importo Totale (Euro) ,00

6 - Avanzamento Fisico

Avanzamento Lavori (%):

Indicatori di realizzazione