

PRIORITY INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE UMBRIA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Nodo stradale di Perugia

Consiste nella bretella di collegamento tra la E45 all'altezza dello svincolo di Madonna del Piano ed il raccordo autostradale Perugia Bettolle nei pressi di Corciano, nonché nella variante alla E45 da Madonna del Piano a Collestrada.

Il progetto preliminare del tratto da Madonna del Piano a Corciano è stato approvato dal CIPE nella seduta del 17 novembre 2006 per l'importo di 486,75 M€ oltre a 24,056 M€ per opere accessorie-variante Pievaiola.

Il progetto preliminare del tratto da Madonna del Piano a Collestrada è stato approvato dal CIPE nella seduta del 22 dicembre 2006 per l'importo di 196,576 M€.

La copertura finanziaria dell'intero nodo di Perugia, il cui è stimato in 732,43 M€, già in parte assicurata con Delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Anas del 17 aprile

2003, sarà completata in sede di presentazione del progetto definitivo riferito alle due tratte approvate.

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS.

La Regione prevede di concludere la progettazione definitiva entro ottobre 2007. La relativa approvazione verrà proposta al CIPE per stralci funzionali, al fine di assicurarne la copertura finanziaria.

E45-E55 Romea: tratta stradale Orte-Mestre

Si tratta della strada a scorrimento veloce che si sviluppa sull'attuale tracciato della E45, secondo il percorso Civitavecchia-Orte-Perugia-Folli per collegarsi con Ravenna e, infine, con Mestre.

Il costo dell'intera opera, da Orte a Mestre, è stato stimato inizialmente in 10,7 Miliardi di Euro, comprensivi degli interventi sul nodo di Perugia. In relazione alla proposta presentata dal promotore per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale tra Orte e Mestre l'ANAS ha espresso la dichiarazione di pubblico interesse con Delibera del 9/12/2003.

E' in corso di valutazione la verifica dei costi nonché la definizione della quota di capitale privato reperibile per il finanziamento dell'opera. Si sta procedendo altresì a definire le modalità realizzative dell'opera, con possibilità di suddividere il tracciato in lotti funzionali, con verifiche anche sotto il profilo procedurale.

Quadrilatero Umbria-Marche

L'opera prevede il completamento dei collegamenti tra Foligno e Civitanova Marche e tra Perugia e Ancona, nonché la realizzazione della Pedemontana delle Marche tra Fabriano e Muccia/Sfercia.

Il progetto è articolato in due maxilotti; il piano finanziario ha previsto per il primo maxilotto, l'importo di M€ 1.295,54 e per il secondo, l'importo di M€ 797,98 per un totale di M€ 2.093,50.

Per la copertura finanziaria, sono disponibili fondi pubblici di M€ 469,90, per il primo maxilotto e di M€ 593,00, per il secondo, per complessivi M€ 1.063,06.

Tutte le risorse disponibili a vario titolo, compresi i ribassi d'asta, devono essere utilizzate per la realizzazione degli assi principali. Per la Perugia – Ancona, il ribasso d'asta del 2° maxi lotto (pari a circa 70 M€) deve essere utilizzato per il completamento del 5° lotto, attualmente in fase di realizzazione in parte a due corsie. Rimane da verificare la procedura da porre in essere per destinare tali somme al completamento del 5° lotto, non compreso nell'appalto del 2° maxilotto.

Al fine del completamento dell'intervento si dovrà operare attraverso:

- la verifica dell'intero progetto sotto gli aspetti tecnico-progettuali e finanziari;
- l'utilizzazione dei ribassi d'asta;

- la verifica della disponibilità di risorse private, inizialmente stimate in M€ 436,27.

Sulla base di queste condizioni si potrà intervenire nel completamento del Quadrilatero infrastrutturale per lotti funzionali dotati della necessaria copertura.

Il CIPE, con delibera n.101 del 29 marzo 2006, ha approvato i progetti preliminari di 8 aree leader appartenenti al "piano di area vasta" del progetto "Quadrilatero". Le aree leader (previste in 15 complessivamente) sottendono all'acquisizione del capitale privato per il cofinanziamento delle infrastrutture stradali. Con la stessa delibera n.101/2006 è assegnato un contributo di 20 M€ a valere sui fondi di cui all'art.1, comma 78, della legge n.266/2005 con decorrenza 2007, di cui 17,318 M€ per l'acquisizione dei terreni sede di 5 aree leader e 2,682 M€ a completamento della copertura degli oneri per la progettazione delle opere relative al sistema infrastrutturale "Quadrilatero".

Il soggetto aggiudicatore degli interventi è la Quadrilatero s.p.a.

Asse viario Fano-Grosseto – E78

L'itinerario comprende 270 Km ed una parte è già aperta al traffico, una parte è in corso di realizzazione, una parte in appalto ed infine un'ultima parte è ancora in fase di progettazione.

Il tracciato si sviluppa per il 63% in Toscana, solo il 5% in Umbria ed il restante nelle Marche.

Gli interventi, per un importo complessivo di 3.093,28 M€, riguardano in Toscana le tratte Siena-Rigomagno-nodo di Arezzo e Grosseto-Siena (736,85 M€), in Umbria le tratte Le Ville-Selci Lama-Parnacciano (523,25 M€) e nelle Marche le tratte Selci Lama-S.Stefano di Gaifa (1.833,18 M€).

Vi sono problemi sulla localizzazione del tracciato nella parte a confine tra Umbria e Toscana da risolvere d'intesa con le due regioni ed i comuni di Monterchi, in Toscana, e Città di Castello, S.Giustino e Citeria, in Umbria.

Per la realizzazione delle tratte di collegamento tra la A1 e la A14 è prevista una gara per la ricerca del promotore, da avviare entro il 1 luglio 2007. Il finanziamento delle restanti tratte in Toscana è a carico dello Stato.

Terni Rieti: tratto Terni-confine regionale

L'intervento consiste nella realizzazione del collegamento tra lo svincolo di Terni est e il confine regionale a Moggio, verso Rieti per una lunghezza di circa 10 Km, con il quale viene completato il raccordo autostradale Civitavecchia-Terni-Rieti.

Il progetto preliminare è stato approvato con delibera CIPE n.131 del 19/12/2003.

Il costo complessivo dell'intervento stimato nel definitivo era pari a 234,7 M€.

L'esito della gara per appalto integrato ha portato all'affidamento dell'opera per un importo di 138 M€.

I lavori di completamento da Terni fino al confine regionale sono in fase di esecuzione.

SS 219 di Gubbio e Pian d'Assino

Consiste nella realizzazione dell'adeguamento della SS. 219 da Gubbio a Umbertide, riqualificata come statale, suddivisa in due lotti:

- 1° Lotto Gubbio-Mocaiana - costo 26,464 M€

È stata sottoscritta una convenzione tra la Regione e l'ANAS Spa per l'appalto e la realizzazione dei lavori.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- 2° Lotto Mocaiana- Umbertide - costo è stimato in 152,759 M€ , da reperire.

SS 220 Pievaiola – variante esterna Tavernelle e Osteria Vecchia

L'intervento riguarda la realizzazione di un tratto stradale in variante alla strada ex statale n.220 "Pievaiola", compreso tra la località Tavernelle (Km 27+050) e la località Osteria Vecchia (Km 18+270). La variante ha una lunghezza complessiva di 8.780 metri.

Il costo stimato ammonta a 33,098M€, di cui 25,7 M€ a carico dell'ANAS e la parte restante a carico della Regione.

Il progetto è all'esame dell'ANAS; conclusa la fase istruttoria si procederà all'appalto la cui gara è previsto venga pubblicata entro il mese di gennaio 2007.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

Strada delle Tre valli – Tratto Flaminia (Eggi)/ E45 (Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina

L'intervento prevede il collegamento viario da Eggi (Spoleto) ad Acquasparta, in variante e adeguamento della SS 418, per una lunghezza di 20 Km circa a 4 corsie, diviso in 3 tratti: da Eggi a S.Sabino, da S.Sabino a Madonna di Baiano e dal tratto Madonna di Baiano ad Acquasparta.

Il costo stimato ammonta a 615,89 M€, oltre a 14,56 M€ già finanziati dal CIPE per il tratto Eggi – S. Sabino.

Il progetto preliminare è stato approvato, con prescrizioni, dal CIPE con delibera n.146 del 2 dicembre 2005. La copertura finanziaria sarà effettuata in sede di esame del progetto definitivo, tenendo conto delle prescrizioni del CIPE. La progettazione definitiva è stata inoltrata al Ministero delle Infrastrutture.

L'intervento potrà essere realizzato per stralci, prevedendo inizialmente l'esecuzione di 2 corsie, ma procedendo alla espropriazione delle aree per le 4 corsie.

SS. n°3 “Via Flaminia”: tronco Foligno – Osteria del Gatto; lotto 6°

È stata predisposta perizia di variante (con aumento delle somme a disposizione) per consentire il completamento del lotto e, con esso, dell’intera variante alla “Flaminia”, nel tronco Foligno – Osteria del Gatto.

La suddetta perizia è all’esame dell’Ispettorato 2° (Area Centro) per un importo di circa 12,623 M€.

L’intervento e’ inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 79 Direttrice Terni – Rieti

- “SS 79 Direttrice Terni - Rieti Stralcio B: Galleria Svincolo Di Collegamento Valnerina – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 28,286

L’intervento e’ inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Tratto Valfabbrica-Schifanoia - Interventi di completamento 5° lotto, 2° stralcio: raddoppio galleria Casacastalda – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 48,990

L’intervento e’ inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 318 di Valfabbrica

Tratto Valfabbrica-Schifanoia - interventi di completamento 5° lotto, 1° stralcio: raddoppio galleria Picchiarella – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 20,333

L’intervento e’ inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI**Raddoppio della Direttrice Orte-Falconara**

La linea Orte Falconara ha una lunghezza di 205 km di cui 134 a binario unico. La Orte - Terni e la Spoleto Foligno sono a doppio binario, mentre Terni Spoleto e Foligno – Fabriano sono in attesa di raddoppio. Le priorità di intervento riguardano le seguenti tratte:

Spoleto Terni: Nell’intervento è compresa la costruzione di una nuova sottostazione elettrica, nonché nuovi apparati per garantire la sicurezza nelle stazioni. Il tratto Terni-Spoleto consiste nella realizzazione di una nuova linea ferroviaria a semplice binario con tracciato diverso da quello della linea attuale e costituisce un collegamento diretto tra le stazioni di Terni e Spoleto di lunghezza pari a 22 Km circa e si svolge quasi interamente in galleria.

Il progetto preliminare è stato approvato con prescrizioni dal CIPE con delibera n. 68 del 29 maggio 2005.

Il costo stimato è di 532 M€, di cui 529 M€ finanziati ed un fabbisogno residuo di 3,34 M€.

La progettazione definitiva è in corso.

L'intervento è inserito tra "le opere prioritarie da avviare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Spoleto Campello la tratta, ricadente nel territorio della Regione Umbria, è presente in programmazione RFI con un costo di 102,73 M€ interamente finanziato. I lavori risultano cantierati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Foligno-Fabriano in Umbria e nelle Marche sono stati progettati ulteriori raddoppi per questa tratta. Il progetto, che sviluppa per un'estensione di 54 Km di cui 48 in territorio umbro, è compreso tra la radice già predisposta in uscita della stazione di Foligno e l'analoga predisposizione già realizzata, in approccio alla stazione di Fabriano. Verrà realizzato prevalentemente in variante di tracciato e in galleria.

Con delibera n.87 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato, ai soli fini procedurali, il progetto preliminare per l'importo di M€ 1.868,44, rinviando la decisione relativa al finanziamento dell'opera all'esame del progetto definitivo. Nell'ambito di questa tratta, il collegamento Fossato di Vico-Fabriano, ricadente nella regione Marche, ha un costo di M€ 180,76. La regione Umbria ha proposto una revisione del progetto per ridurre i costi e per consentire la realizzabilità degli interventi.

Fabriano-P.M. 228 (*Posto di Movimento-Stazione tecnica dedicata al superamento dei treni*) la tratta, ricadente nel territorio della Regione Marche, è presente in programmazione RFI con un costo di 91,44 M€ finanziato per 56,85 M€. I lavori risultano cantierati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

P.M.228-Castelplanio: il costo del raddoppio della tratta, che presenta uno stato di avanzamento progettuale corrispondente al preliminare, è stimato in M€ 573,10, interamente da reperire.

Castelplanio-Montecarotto: la tratta, ricadente nel territorio della Regione Marche, è presente in programmazione RFI con un costo di 83,73 M€ e interamente finanziato. I lavori risultano cantierati.

Velocizzazione Foligno Perugia (I Lotto) tratta Foligno-Terontola

Il progetto prevede il rinnovamento del binario in alcune tratte della linea, il consolidamento del rilevato di alcune tratte, nonché la realizzazione di posti di movimento.

Il costo ipotizzato da RFI dell'intera tratta ammonta a 414,00 M€ interamente da finanziare e realizzabile in quattro lotti. Il costo del primo lotto, che riguarda il tratto Foligno Ponte S. Giovanni, del quale RFI ha segnalato la necessità di finanziamento in via prioritaria, è pari a 58 M€.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

SISTEMI URBANI

Minimetrol di Perugia

L'opera riguarda un sistema di trasporto urbano completamente automatico, costituito da 25 vetture trainate da una fune che viaggiano a circa 25 Km/h e collegano le aree periferiche al Centro storico. Il costo ammonta a 95 M€.

Le risorse risultano finanziate da fondi statali in parte dalla Legge 211/92 e in parte dalla Legge 641/96.

A seguito dell'incremento di costo si rendono necessari ulteriori fondi pubblici per 21,43 M€.

Il primo lotto è in fase di realizzazione e la sua ultimazione è prevista nel primo semestre del 2007.

HUB AEROPORTUALI

Aeroporto di S. Egidio

Sono stati programmati dalla Regione una serie di interventi di potenziamento tra cui l'ampliamento dell'aerostazione, il prolungamento della pista di atterraggio (lavori in corso), l'ampliamento dei piazzali di sosta, la realizzazione della caserma dei Vigili del Fuoco ed i parcheggi. Il costo stimato ammonta a 25,10 M€, di cui risultano assegnati 11,12 M€ e da reperire 13,98 M€.

HUB INTERPORTUALI

Piastre logistiche Umbre (Terni-Narni, Foligno, Città di Castello/S.Giustino).

La piattaforma logistica umbra comprende le piattaforme logistiche di Terni-Narni, di Foligno e di Città di Castello/S.Giustino.

La prima piattaforma è ubicata in un'area di oltre 20 ettari, compresa tra la via Marattana e la fascia di infrastrutture viarie e ferroviarie che collegano i due comuni di Terni e Narni lungo la valle del fiume Nera.

La seconda è ubicata nell'area di "Case Ventura" compresa tra la linea ferroviaria Orte-Falconara e l'aeroporto. Sarà collegata alla rete viaria principale attraverso la SS Flaminia e alla rete ferroviaria mediante l'impianto di movimento della stazione di Foligno.

La terza è situata tra le zone industriali dei due Comuni di Città di Castello e San Giustino, in corrispondenza del nodo stradale tra l'E45 Orte-Cesena e il futuro collegamento stradale della E-78.

Il costo dell'opera ammonta M€ 58,56.

Con delibera CIPE n.15 del 27 maggio 2004 è stato approvato il progetto preliminare delle tre piattaforme ed ha assegnato un contributo pari al 50% del costo dell'opera, a valere sulla legge n.166/2002.

Il soggetto aggiudicatore è la Regione Umbria.

PRIORITY INFRASTRUCTURAL IN THE REGIONS REGIONE VALLE D'AOSTA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Traforo autostradale del Gran San Bernardo – Galleria di sicurezza

Al fine di dare garanzie di sicurezza al traforo del Gran San Bernardo del collegamento Italia Svizzera è stata prevista la realizzazione di una galleria di servizio parallela al tratto esistente. Il progetto esecutivo dell'opera prevede un costo di 24 M€, limitatamente alla tratta italiana. L'autostrada è in concessione alla Società Italiana Traforo del Gran San Bernardo e sono da valutare le modalità di realizzazione dell'opera sia sotto il profilo finanziario che sotto quello dell'esecuzione.

Completamento SS 27 di accesso al traforo del Gran San Bernardo

L'intervento è finalizzato all'eliminazione dell'attraversamento degli abitati di Etroubles e Saint Oyen con la costruzione di un percorso in variante della lunghezza di 3,5 km circa. L'attuale tracciato della Strada Statale 27 è caratterizzato da una

carreggiata particolarmente stretta incompatibile con la rilevante componente di traffico pesante che interessa l'arteria che adduce al traforo del Gran San Bernardo.

Il consiglio di Amministrazione dell'Anas ha approvato nell'anno 2005 il progetto definitivo dell'opera propedeutico all'appalto integrato ed ha ravvisato la possibilità di suddivisione dell'intervento in due lotti funzionali. Il costo dei lavori è stimabile in 128,079 M€. L'opera è ritenuta prioritaria dall'Amministrazione regionale e dalla società di gestione del Traforo Sitrab che si è assunta l'onere della progettazione.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011

Trafo autostradale del Monte Bianco

Non è in corso alcuna iniziativa in quanto in data 6.10.2006 il Consiglio Regionale della Valle D'Aosta ribadisce il suo "NO" al raddoppio del Tunnel che produrrebbe un eccessivo ed insostenibile aumento del traffico merci in transito in Val D'Aosta. Il Soggetto Competente per i lavori è la Società per il Traforo del Monte Bianco S.p.A.. La Società ha richiesto una proroga della convenzione al 31/12/2050 a parziale ristoro dei danni derivanti dall'incidente del marzo 1998. La Commissione europea si è pronunciata favorevolmente.

SS.26 della Valle D' Aosta

- Lavori tra i km 137+100 e 137+300 per la sistemazione della sede stradale mediante la costruzione di una galleria artificiale paramassi e muri di protezione con reti. – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 1, 628

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Lavori urgenti di straordinaria manutenzione dei muri di sostegno e controripa, delle protezioni marginali, del piano viabile, della regimentazione delle acque dal km 144+168 al km 155+300. – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 13,783

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Lavori per l'ammodernamento della viabilità nel tratto tra l'uscita dell'autostrada ed Aosta e della viabilità commerciale – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 2,850

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI

Aosta - Martigny

Il progetto della direttrice ferroviaria del Gran San Bernardo è stato presentato in data 10/03/2003 con progetto a firma della Regione Valle D'Aosta d'intesa col

Canton du Valais, al Ministero delle Infrastrutture per l'istruttoria secondo le procedure del d.lgs n.190/2002 (Legge Obiettivo). A seguito della presentazione del progetto, il Ministero dell'Ambiente ha richiesto documentazione di perfezionamento ai fini dell'attivazione della procedura VIA. I rappresentanti svizzeri evidenziano che la Confederazione è già totalmente impegnata su altri fronti (Tunnel Loetschberg e S. Gottardo) e, pertanto, appare impossibile al momento qualsiasi decisione strategica sulla direttrice in argomento.

Potenziamento Chivasso – Aosta

L'opera prevede un'articolazione in due tipologie di intervento: il potenziamento della linea (elettrificazione) ed il raddoppio selettivo e nodo di Chivasso (lunetta di Chivasso).

Il primo intervento, che ha un costo di 21 M€ interamente finanziato, è già avviato e gli atti di riferimento sono il Protocollo di intesa tra Ministero, Regione Piemonte e FS per il Potenziamento Trasporto Ferroviario approvato con DGR 2-2254 del 19/2/01.

Il secondo intervento, ha un costo di 40 M€ interamente da reperire.

Gli interventi sono inseriti tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Nella Legge Finanziaria 2007 (296/2006) è prevista, per l'ammodernamento della tratta Aosta-Chivasso, una specifica destinazione di spesa pari a 20 M€, per ciascuno degli anni 2007 e 2008, a valere sulle risorse destinate alla copertura degli investimenti relativi alla rete ferroviaria tradizionale (comma 974).

Modernizzazione tratta ferroviaria Aosta-Chivasso

La tratta ferroviaria Aosta-Chivasso, realizzata ormai da oltre un secolo, richiede diffusi interventi di modernizzazione e adeguamento.

In quest'ottica, la Regione ha firmato nel 2004 un apposito Accordo di programma quadro con i Ministeri competenti e RFI, per avviare le prime azioni e predisporre un organico studio di fattibilità.

Il documento, elaborato dal Politecnico di Torino, sulla base di precedenti studi di RFI, ha individuato una serie di interventi, sia in territorio valdostano, sia piemontese; per quanto concerne la Valle d'Aosta, si evidenzia, in ordine di priorità:

- il by-pass della stazione di Chivasso - 10 M€;
- la variante tra Verres e Chatillon - 278 M€;
- l'elettrificazione della tratta Aosta-Ivrea - 109 M€;
- l'adeguamento di curve distribuite lungo la linea - 3 M€.

PRIORITY INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE VENETO



PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTÀ DI VENEZIA

Progetto Mo.Se. ed opere strettamente connesse

Il Sistema Mose per la difesa dalle acque alte rappresenta il "cuore" di un vastissimo Piano di interventi di salvaguardia, in corso di attuazione in laguna e negli abitati lagunari, che nel suo insieme si configura come uno tra i più grandi impegni dello Stato nell'ambito della difesa e tutela dell'ambiente.

Il Piano generale degli interventi di competenza dello Stato è stato formulato sugli indirizzi emessi dal Comitato ex art. 4 legge speciale 798/84 e contiene le conclusioni di anni di confronti, di studi e di progettazioni generali con i quali sono state esaminate alternative diverse ed è stata valutata la fattibilità delle opere con riguardo alla loro compatibilità ambientale.

Il Piano è stato approvato dal Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque, dallo stesso Comitato ex art. 4 nel 1991 e dal Parlamento che lo ha richiamato, nella legge speciale 139/92, come riferimento per lo sviluppo e il finanziamento degli interventi programmati, realizzati e tuttora in corso.

Per la difesa completa di Venezia e degli abitati lagunari dalle acque alte di qualunque livello anche in previsione di un aumento del livello del mare, è stato elaborato un sistema combinato di tipologie di opere che prevede la chiusura temporanea di tutte le tre bocche di porto, attraverso un sistema di "opere mobili" integrati da una serie di "opere complementari", congiuntamente a interventi di difesa locale delle aree urbane più basse sull'acqua, per le maree che determinano gli allagamenti più frequenti.

Le opere mobili sono costituite da schiere di paratoie che in condizioni normali di marea sono piene d'acqua e restano adagiate nelle strutture di alloggiamento realizzate sul fondale del canale di bocca (ciascuna paratoia ha un lato vincolato alle strutture di alloggiamento con cerniere). Quando è prevista una marea superiore ai + 110 cm, le paratoie vengono svuotate dall'acqua mediante immissione di aria compressa così da farle sollevare, ruotando attorno all'asse delle cerniere, fino ad emergere e bloccare il flusso della marea. Successivamente, quando la marea cala, e in laguna e in mare si raggiunge lo stesso livello, le paratoie vengono di nuovo riempite d'acqua e tornano ad adagiarsi nei propri alloggiamenti. Le bocche restano chiuse per la sola durata dell'acqua alta (in media 4 ore e mezza, compresi i tempi per le manovre di apertura e chiusura).

Fanno parte del "sistema MOSE" anche le opere complementari alle bocche di porto, atte ad aumentare gli attriti e dunque smorzare la vivacità delle correnti di marea alle bocche attenuando i livelli delle maree più frequenti. Esse consistono in tre dighe a sud delle bocche di porto, nel rialzo da - 16 a - 14 m di lunga parte del fondale di Malamocco. Le difese locali si attuano rinforzando e "alzando" rive e pavimentazioni nelle aree urbane più basse sull'acqua in modo permanente e compatibile con le condizioni altimetriche, architettoniche e funzionali

L'integrazione e la "collaborazione" tra opere mobili, opere complementari e difese locali definiscono un sistema di difesa estremamente funzionale che consente, tra l'altro, di ridurre al massimo il numero di chiusure delle bocche di porto (3/5 volte all'anno con l'attuale livello del mare). In questo modo, il sistema MOSE è anche in grado di garantire la qualità delle acque, la tutela della morfologia e del paesaggio, il mantenimento dell'attività portuale. In particolare per garantire l'operatività del porto il Sistema MOSE prevede inoltre una conca di navigazione alla bocca di Malamocco che ha una lunghezza utile di 370 m ed è in grado di assicurare la continuità operativa e l'accessibilità al porto delle navi commerciali.

L'intervento, in corso di realizzazione, è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE per un costo stimato di M€ 4.271,63 con risorse assegnate di M€ 1.579,83 e un fabbisogno residuo di M€ 2.691,80.

SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Nogara – mare

Il progetto prevede la realizzazione di un tracciato con caratteristiche autostradali che permetta il collegamento tra i territori delle province di Verona e Rovigo, utilizzando il corridoio individuato dalla S.S. 434 “Transpolesana” che costituisce un asse viario strategico esistente da potenziare e riqualificare.

L'intervento è oggetto di una finanza di progetto per cui è intervenuta la dichiarazione di pubblico interesse da parte della regione Veneto per un importo complessivo di 1.200 M€ con una richiesta di contributo pubblico di 50 M€ già stanziati dal bilancio regionale 2006.

La regione richiede l'inserimento dell'opera in Legge Obiettivo solo per le procedure.

Grande Raccordo Anulare di Padova

Il progetto prevede un sistema viario di connessione delle aree urbane di Padova e di Venezia alle direttrici di attraversamento. Obiettivi dell'intervento sono il completamento della rete superstradale di Padova, il completamento dell'anello esterno di Padova con collegamenti diretti alla viabilità esterna, viabilità alternativa alla A4 nell'attraversamento di Padova e l'alleggerimento del traffico pesante su alcuni rami della viabilità ordinaria che attraversano i centri urbani.

Il costo stimato dell'intervento, inserito in Legge Obiettivo e attualmente in fase di progetto preliminare, è di M€ 600,00, con risorse reperibili da introiti tariffari pari a M€ 560,00 e un residuo di M€ 40,00, già stanziati dal bilancio regionale.

A4 Venezia – Trieste. Ampliamento a tre corsie: tratto Quarto d'Altino – Villesse

L'itinerario dell'A4 tra Venezia e Trieste, considerata parte integrante del Corridoio V, si sviluppa su una sezione autostradale a 2 corsie per senso di marcia, sezione insufficiente ai volumi di traffico attuali. Il progetto prevede l'ampliamento a 3 corsie per un'estesa di circa 94 km, dei quali circa 54 Km nella regione Veneto e circa 40 Km nella regione Friuli Venezia Giulia, e si sviluppa completamente in terreno pianeggiante, ricomprendendo al suo interno il nodo di Portogruaro, tramite il quale l'A4 si connette con la A28 per Pordenone, e il nodo di Palmanova, di connessione con la A23 per Udine.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n.13 del 18 marzo 2005, ha approvato il progetto preliminare per un importo di M€ 746,852.

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS ed è previsto il costo dell'opera venga sostenuto, in completo autofinanziamento, dalla “Autovie Venete S.p.A”, concessionaria delle autostrade A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine Sud e A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano.

La delibera CIPE impone la prescrizione di garantire l'armonizzazione dell'opera con la linea ferroviaria AV/AC Venezia-Ronchi dei Legionari. Autovie ed RFI hanno valutato in 310 M€ l'onere di tale prescrizione, non imputabile sul piano finanziario della concessionaria.

La realizzazione dell'opera autostradale è prevista in 4 lotti funzionali:

1° lotto: Quarto d'Altino – San Donà di Piave. La realizzazione del lotto non sarebbe interessata dalla prescrizione relativa all'affiancamento con la linea ferroviaria (come da atto di indirizzo della Regione Veneto del 18 giugno 2006) e l'ANAS ha comunicato ad Autovie Venete di procedere alla redazione del progetto definitivo, che si prevede di concludere entro il 2007.

2° e 3° lotto: San Donà di Piave – Gonars. E' la tratta maggiormente interessata al parallelismo con la rete ferroviaria ed è quindi necessario reperire la copertura finanziaria per rispettare la prescrizione, valutata nell'ordine dei 280 M€.

4° lotto: Gonars – Villesse. La realizzazione del lotto non sarebbe interessata dalla prescrizione relativa all'affiancamento con la linea ferroviaria ed Autovie Venete sarebbe pronta ad avviare la progettazione definitiva, previa autorizzazione da parte dell'ANAS.

Collegamento autostradale A27-A23

Il progetto prevede la realizzazione di un collegamento diretto tra l'autostrada A27 Mestre-Belluno e la A23 Udine-Carnia-Tarvisio e, quindi, tra la parte settentrionale della provincia di Belluno e la Carnia, entrambe aree oggi isolate dai grandi flussi di comunicazione, ai fini di una loro e alla loro integrazione nella direttrice trasversale che dall'Austria raggiunge il Veneto Orientale.

La bretella di collegamento tra A23 e A27 consentirebbe, inoltre, una migliore distribuzione della mobilità tra i due valichi alpini del Brennero e di Tarvisio.

L'Anas ha sviluppato uno studio di fattibilità, che si articola in tre lotti:

- il primo per percorrere il Cadore;
- il secondo in galleria per arrivare in Carnia;
- il terzo per andare ad intercettare la A23 in direzione di Tarvisio.

Per la realizzazione dell'opera, che si sviluppa per il 50% in galleria, per l'8% su viadotti e per la restante parte del tracciato in sede e che presenta un costo stimato di 2,2 miliardi di euro, si è ipotizzato il ricorso al project financing.

Superstrada Pedemontana Veneta

L'opera si sviluppa nel contesto del Corridoio europeo 5, ove la rete stradale nazionale mostra maggiori problemi a causa della forte saturazione delle arterie esistenti. Il progetto riguarda la realizzazione di una superstrada a pedaggio e si propone l'obiettivo di riordinare e riorganizzare l'intero sistema viario dell'intera area centrale veneta, congiungendo l'area vicentina a quella trevigiana, al fine di migliorare i livelli

complessivi di qualità e di sicurezza in funzione delle esigenze della mobilità e dello sviluppo a livello locale, consentendo modifiche sostanziali all'assetto della mobilità stessa sull'intero Nord – Est.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n.96 del 29 marzo 2006, ha approvato il progetto preliminare, redatto dalla società "Pedemontana Veneta S.p.A." quale promotore ai sensi dell'art. 37 bis della legge 11 febbraio 1994, n.109, per l'importo di M€ 1.989,69, interamente finanziato, a valere su fondi regionali e su capitale privato per 1.745,938 M€.

Il soggetto aggiudicatore è la regione Veneto e sono in corso le procedure di gara.

Sistema delle tangenziali Venete

L'opera si sviluppa parallelamente all'A4 nelle province di Verona, Vicenza e Padova. Si tratta di un'infrastruttura fondamentale sia per migliorare i livelli di servizio dell'A4 che per garantire la sicurezza della circolazione. E' in corso la presentazione alla regione Veneto di una proposta di finanzia di progetto per un importo complessivo di 1.250 M€ senza richiesta di contributo pubblico. E' necessario inserire l'opera in Legge Obiettivo solo per le procedure.

Autostrada Valdastico Nord

Si tratta di un'opera prioritaria per il completamento dell'itinerario nord-sud e per il collegamento dell'area vicentina con l'asse del Brennero. La realizzazione di questa infrastruttura consentirebbe anche di decongestionare il nodo autostradale di Verona e l'autostrada del Brennero fino a Rovereto. Il costo previsto per l'intervento è di 1.350 M€. La regione chiede l'inserimento dell'intervento in Legge Obiettivo.

Passante autostradale di Mestre

Si tratta di un'opera fondamentale per risolvere i problemi di congestione del nodo di Mestre e costituisce un by-pass all'attuale tangenziale ormai a livello di saturazione.

L'intervento consiste nella realizzazione della variante autostradale di Mestre, tra le località Pianiga/Mirano (sulla A/4 Venezia-Padova) e Quarto d'Altino (sulla A/4 Venezia-Trieste), per uno sviluppo complessivo di circa 32,3 km, nonché nel riordino del sistema della viabilità ordinaria in funzione della nuova arteria, che si interconnette con la citata autostrada A/4 in corrispondenza delle barriere di Venezia Ovest e Venezia Est, nonché con l'autostrada A/27.

Il CIPE, con delibera n. 80 del 7 novembre 2003 ha approvato il progetto preliminare per l'importo di M€ 750. Il finanziamento dell'opera è previsto per 113,4 M€ a carico di fondi pubblici e per la restante quota di 636,6 M€ a carico delle Società Concessionarie: Autostrada Venezia e Padova SpA., Autovie Venete SpA e Autostrada per l'Italia SpA. Nella sopraindicata delibera n. 80/2003 è stato assegnato un contributo , in termini di volume di investimenti, di 113,4 M€ a valere sulla legge 166/2002. La realizzazione dell'opera, in origine prevista a cura delle Società Concessionarie, è affidata all'ANAS, a seguito delle determinazioni degli organismi comunitari.