

proposta di atto amministrativo n. 17/05

a iniziativa della Giunta regionale
presentata in data 6 marzo 2006

INDIVIDUAZIONE DELLA RETE VIARIA DI INTERESSE REGIONALE
E CRITERI PER L'ASSEGNAZIONE ALLE PROVINCE DEI FONDI DI INVESTIMENTO
TRASFERITI DALLO STATO ALLA REGIONE
AI SENSI DEL DECRETO LEGISLATIVO 31 MARZO 1998, N. 112

IL CONSIGLIO REGIONALE

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";

Vista la propria deliberazione 3 ottobre 1994, n. 213 concernente il Piano regionale dei trasporti;

Vista la legge regionale 24 dicembre 1998, n. 45 concernente "Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche";

Vista la l.r. 17 maggio 1999, n. 10 concernente "Riordino delle funzioni amministrative della Regione e degli enti locali nei settori dello sviluppo economico ed attività produttive, del territorio, ambiente ed infrastrutture, dei servizi alla persona e alla comunità, nonché dell'ordinamento ed organizzazione amministrativa";

Preso atto che la Giunta regionale, con deliberazione 8 aprile 2003, n. 495, ha delineato le prime linee programmatiche ed i criteri di priorità per la formazione del programma attuativo 2001/2003 delle infrastrutture viarie in attuazione del d.lgs. 112/1998;

Vista la proposta della Giunta regionale;

Visto il parere favorevole di cui all'articolo 16, comma 1, lettera d), della l.r. 15 ottobre 2001, n. 20 in ordine alla regolarità tecnica e sotto il profilo di legittimità del Dirigente del servizio governo del territorio, mobilità, trasporti ed infrastrutture, reso nella proposta della Giunta regionale;

Vista l'attestazione della copertura finanziaria di cui all'articolo 48 della l.r. 11 dicembre 2001, n. 31, resa nella proposta della Giunta regionale;

Visto l'articolo 21 dello Statuto regionale;

D E L I B E R A

- 1) di approvare il presente atto concernente "Individuazione della rete viaria di interesse regionale e criteri per l'assegnazione alle Province dei fondi di investimento trasferiti dallo Stato alla Regione ai sensi del d.lgs. 112/1998";
- 2) di adottare i seguenti criteri per l'individuazione della rete viaria, in attesa della predisposizione del Piano delle infrastrutture di cui all'articolo 10 della l.r. 45/1998, che viene articolata nella viaria principale ed in quella secondaria. La prima, parte integrante della rete nazionale ed europea, ha il ruolo di collegare la regione con i territori limitrofi e con il resto del territorio italiano. Le infrastrutture viarie di questo livello sono nella competenza ANAS; la Regione esercita comunque una funzione di indirizzo e coordinamento nella programmazione degli investimenti e nella pianificazione degli interventi

contribuendo anche alla definizione delle caratteristiche geometriche e di tracciato degli interventi.

Rientrano in questa categoria sia gli assi longitudinali del Corridoio Adriatico costituiti dall'autostrada A 14, dalla SS 16 Adriatica e dal collegamento con il porto di Ancona, che quelli trasversali costituiti dalla E 78 Fano-Grosseto, dalla SS 76 Vallesina, dalla SS 77 Val di Chienti e dalla SS 4 Salaria con la SS 81, sua diramazione verso Teramo. Tutte le altre arterie, ad esclusione delle strade comunali, fanno parte della rete secondaria e sono strade provinciali.

Di queste, formano la rete "di interesse regionale" le arterie che svolgono le seguenti funzioni:

- a) allacciano capoluoghi di provincia tra loro o con il capoluogo di regione;
- b) costituiscono importanti e diretti collegamenti tra nodi della rete viaria nazionale ovvero tra nodi della rete nazionale e quelli della rete regionale;
- c) allacciano alla rete nazionale e regionale i porti, gli aeroporti, gli interporti, gli autoporti nonché centri od aree di particolare importanza produttiva e turistica.

In tale quadro rientrano le trasversali vallive principali ed i tratti che costituiscono l'itinerario pedemontano e quello intervallivo medio-collinare;

- 3) di individuare la rete viaria "di interesse regionale" secondo quanto indicato nell'allegato 1;
- 4) di destinare il 60 per cento delle risorse annualmente trasferite dallo Stato alla Regione ex d.lgs. 112/1998 ad opere stradali programmate dalla Regione tenendo conto prioritariamente dello stato della progettazione secondo il seguente ordine prioritario:
 - 1) progetto esecutivo approvato;
 - 2) progetto definitivo approvato e dotato dei necessari pareri;
 - 3) progetto definitivo in corso o redatto;
 - 4) progetto preliminare approvato;
 - 5) progetto preliminare in corso o redatto;
 - 6) studio di fattibilità;
 - 7) programma di intervento.

La selezione degli interventi finanziabili tiene conto delle seguenti finalità:

- a) completamento di opere di interesse regionale già avviate;
- b) eliminazione di pericolosità accertate tramite rettifiche di tracciato (es.: riduzione di tortuosità) o miglioramento delle intersezioni (es.: rotatorie);

- c) consolidamenti di zone a rischio ambientale (frane, smottamenti, esondazioni, ecc.);
- d) eliminazione di punti di congestione con varianti di tracciato (es.: centri abitati) e adeguamenti della sezione stradale (es.: strettoie);
- 5) di ripartire il 40 per cento delle rimanenti risorse trasferite sulla base dei criteri illustrati nell'allegato 2 e sinteticamente di seguito riportati:

<i>Province</i>	<i>per cento riparto</i>
Ancona	19,22
Ascoli Piceno	22,08
Macerata	32,83
Pesaro Urbino	25,87

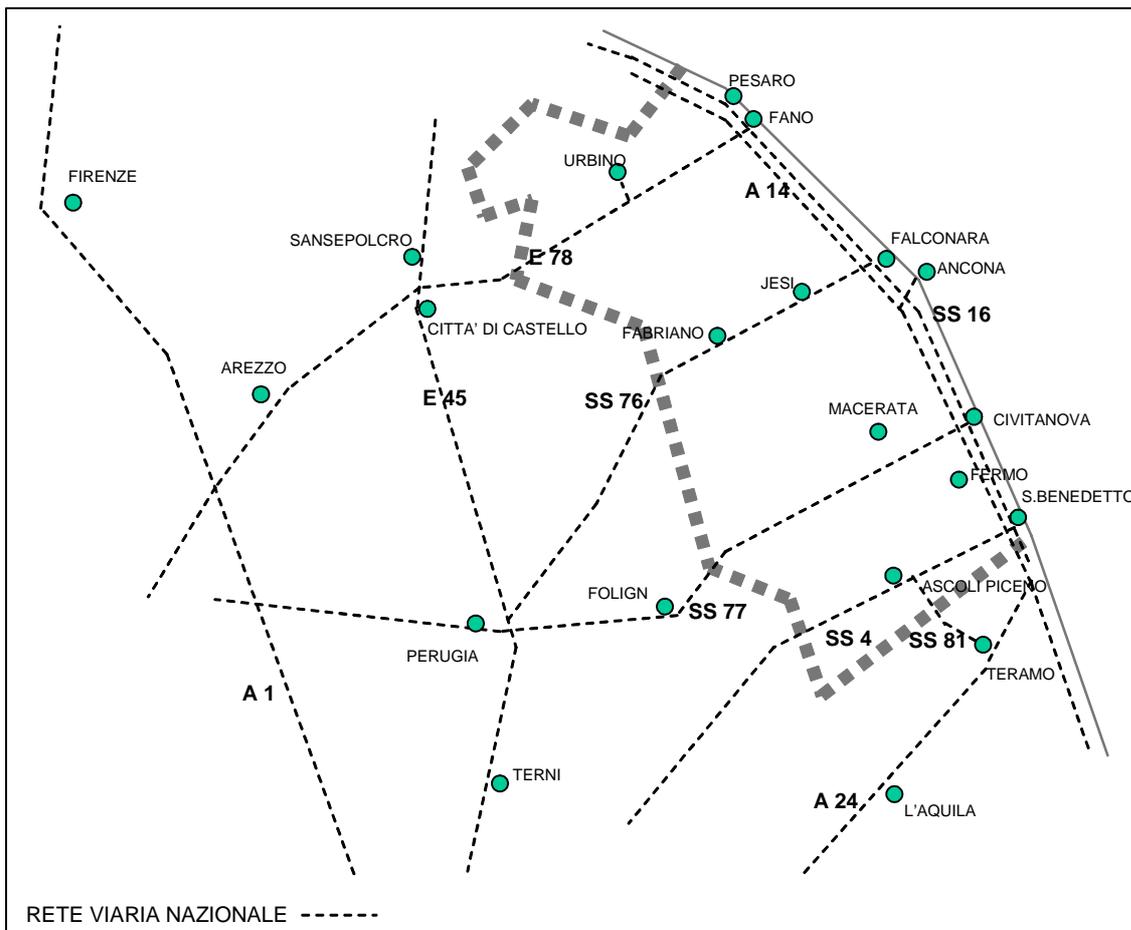
Tali risorse potranno essere utilizzate dalle Amministrazioni provinciali su tutta la rete della viabilità provinciale.

Individuazione della rete viaria di interesse regionale

Il reticolo delle strade nazionali (rete primaria) viene completato con una serie di strade, definite di interesse regionale, che consentono la messa a rete del sistema infrastrutturale nel suo complesso.

La rete primaria è costituita da:

- Autostrada A14;
- SS 16 Adriatica e dal collegamento con il porto di Ancona;
- E 78 Fano-Grosseto e diramazione verso Urbino;
- SS 76 Vallesina;
- SS 77 Val di Chienti;
- SS 4 Salaria con la SS 81, sua diramazione verso Teramo.



NB.: Il grafo della rete deve intendersi schematico e non indicativo dei reali tracciati stradali

La connotazione della rete secondaria deriva sia dalla morfologia del territorio interessato sia dalla localizzazione degli insediamenti produttivi e residenziali, nonché dalla necessità di tutelare e salvaguardare l'ambiente. Elementi, questi, che assumono diverse caratterizzazioni, e quindi richiedono soluzioni diverse, da Provincia a Provincia.

Le strade di interesse regionale, sulle quali vengono concentrati gli investimenti della Regione, sono costituite da assi vallivi ed assi intervallivi. Per i primi si prevedono interventi per la realizzazione di varianti urbane, varianti di versante e messa a norma della sezione stradale secondo il "tipo C" (d.m. 5 novembre 2001). Per i secondi si prevedono interventi in sede o in variante di tracciato con messa a norma della sezione stradale secondo il "tipo C".

Nella costruzione della rete, pertanto, mentre si conferma la continuità lungo gli assi vallivi trasversali, non si ritiene necessario puntare sulla continuità delle relazioni intervallive sui nodi.

L'obiettivo è quello di realizzare una rete viaria stradale di tipo "C" (una carreggiata e due corsie con larghezza totale di mt. 10,50), che escludendo l'attraversamento dei centri urbani principali li colleghi tra loro e con la rete nazionale, attraverso le direttrici longitudinali del Corridoio Adriatico, le trasversali vallive est-ovest ed i percorsi intervallivi interni che formano due itinerari distinti: uno mediocollinare ed uno pedemontano. La realizzazione di tali itinerari potrà essere cofinanziata dalla regione attraverso i fondi statali, allo scopo trasferiti, avendo cura di proporre programmi triennali con aggiornamenti annuali relativi a stralci funzionali di opere dotate di progettazione definitiva.

1. Trasversali vallive

Rientrano in questo gruppo la Val Marecchia (ex SS 258), la Val Foglia (SP Montelabbatese e ex SS 423), la Val Burano (ex SS 3 fino all'innesto con la E78), la Val Cesano (ex SS 424), la Val Misa (ex SS 360 e SP Corinaldese), la Val Potenza (ex SS 361, ex SS 571), la Val Tenna (ex SS 210 e SP Faleriense) e la Val d'Aso (ex SS 433 e SP Val d'Aso Sponda Sinistra).

2. Percorsi intervallivi

Rientrano nel secondo gruppo:

- la Pedemontana esplicitata al successivo punto 3;
- la Mediocollinare definita nei seguenti tratti:
 - area Piceno-Fermana – c.d. Mezzina - dal Tronto al Chienti a servizio degli insediamenti di Castel di Lama, Offida, Cossignano, Petritoli, Montegiberto, Monteurano, Casette d'Ete;
 - provincia di Macerata, collegamento Chienti-Potenza da Tolentino a Sanseverino, collegamento Chienti-Potenza da Sforzacosta a Villa Potenza e c.d. strada Mezzina a servizio degli abitati di Villa Potenza, Montecosaro, Casette D'Ete.
 - provincia di Ancona, collegamento Esino-Potenza per gli abitati di Jesi, Filottrano, fino a Villa Potenza, e c.d. strada delle tre Valli Musone-Esino-Misa dal confine provinciale a sud (Villa Potenza) fino a S. Maria Nuova, ZIPA di Jesi, Monsano, S. Marcello, Ostra.

In particolare la c.d. Mezzina nell'area piceno/fermana e nel maceratese e la c.d. Tre valli dell'anconetano possono rappresentare un unico itinerario medio/basso collinare.

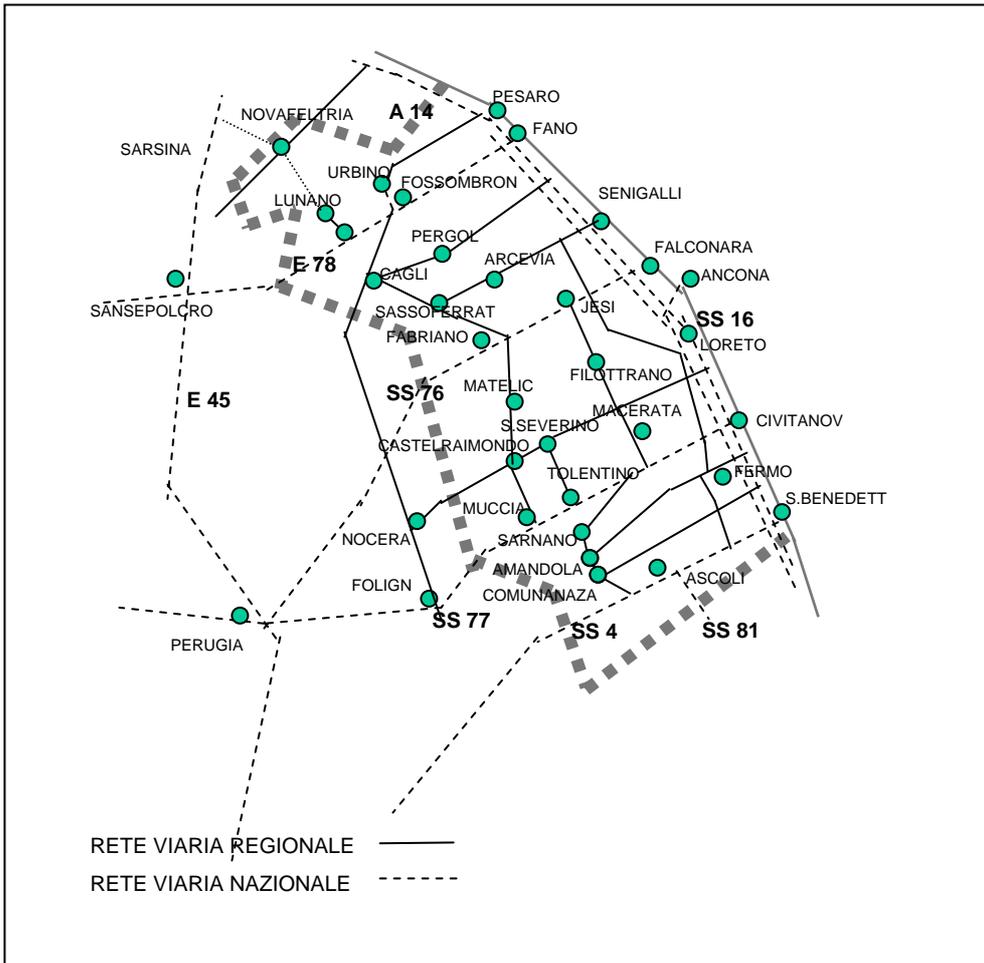
3. Pedemontana delle Marche

La strada Pedemontana costituisce il principale collegamento longitudinale delle aree più interne e si articola in tratti funzionali che possono avere caratteristiche e funzioni diverse a seconda delle zone attraversate. Le caratteristiche geometriche sono del "tipo C" (una carreggiata, due corsie) ma in alcuni tratti si ritiene di prevedere fin d'ora un futuro potenziamento al "tipo B" (due carreggiate e quattro corsie).

I tratti da realizzare o in fase realizzativa sono:

- a) Campo dell'Olmo-Cerreto d'Esis-Matelica-Camerino e diramazioni su Muccia e Sfercia, che rappresenta il collegamento di rilevanti aree produttive alla rete viaria nazionale (SS 76 a nord e SS 77 a sud). Il progetto è inserito nell'intervento del quadrilatero;
- b) Campo dell'Olmo-Sassoferrato i cui lavori sono da realizzare a cura dell'ANAS;
- c) Sassoferrato-Cagli che completa l'itinerario di collegamento tra la SS76 e la ex SS 3. In fase di progettazione preliminare;
- d) Roccafluvione-Comunanza-Amandola, collegamento tra le ex SS 210 e 433 e la SS 4. Parzialmente realizzato dall'ANAS;
- e) Sarnano-Urbisaglia-Sforzacosta, collegamento con la SS77, inserito nell'intervento del quadrilatero; la realizzazione dell'ulteriore tratto Amandola-Sarnano potrà consentire il completamento dell'itinerario dalla SS 4 alla SS 77;
- f) Lunano-S. Angelo, collegamento locale alla E78.

Resta da definire un tratto del tracciato nell'area del Montefeltro che presenta notevoli difficoltà di attraversamento per problemi morfologico-ambientali legati al massiccio del Carpegna. In ogni caso si assume l'obiettivo di collegare la Valmarecchia alla E45, sulla base di un tracciato proposto dalla Provincia di Pesaro, in corso di verifica al Ministero delle Infrastrutture.



NB.: Il grafo della rete deve intendersi schematico e non indicativo dei reali tracciati stradali

Determinazione dei parametri per la definizione delle percentuali di riparto

Tenendo conto che la gestione delle strade trasferite dall'ANAS ex d.lgs. 112/1998 comporta un notevole impegno da parte delle Province le quali hanno da sempre denunciato l'insufficienza dei fondi direttamente trasferiti loro dal Ministero e destinati alla manutenzione ordinaria, si ritiene opportuno assegnare annualmente alle Province una quota, pari al 40%, del fondo trasferito alla Regione per investimenti sulla base di un riparto percentuale. La rimanente quota del 60% viene invece destinata ad interventi programmati dalla Regione.

Il riparto percentuale della quota del 40% viene effettuata sulla base di due gruppi di parametri: quelli fisici, legati alle caratteristiche proprie delle strade, che pesano per il 65% e quelli socio-economici, legati alla mobilità ed allo sviluppo economico delle province, che pesano per il 35%.

1. Parametri fisici

Caratteristiche geometriche delle strade – peso ponderato complessivo 20%

- Lunghezza di ponti e cavalcavia – peso: 8%
- Lunghezza di gallerie – peso: 8%
- Estesa chilometrica di strade intervallive – peso: 78%
- Estesa chilometrica di strade a quattro corsie – peso: 6%

Le strade intervallive considerate sono:

Provincia	Strada	Km	pesi %
Ancona	ex SS 502	11,350	
	ex SS 362	19,562	
	ex SS 256	6,690	
	ex SS 361	11,630	
	ex SS 77	6,325	
TOT		55,557	19,49471
Ascoli Piceno	ex SS 78	42,593	14,9457
Macerata	ex SS 78 (Sarnano-Gabella)	12,000	
	ex SS 502	61,812	
	ex SS 362	12,903	
	ex SS 256	31,880	
	ex SS 361	17,000	
	ex SS 77	17,300	
TOT		152,895	53,65019
Pesaro	ex SS 257	33,940	11,9094
TOTALE		284,985	100,000

L'incidenza complessiva delle caratteristiche geometriche risulta pertanto la seguente:

	Ponti ca- valc Km	%	Peso pond.	Gallerie km.	%	Peso pond.	Intervallive km.	%	Peso pond.	4 corsie km.	%	Peso pond.	TOT.
Ancona	1,454	8,44	0,67	0	0,00	0,00	55,557	19,49	15,21	0	0,00	0,00	15,88
Ascoli Piceno	3,186	18,49	1,48	0	0,00	0,00	42,593	14,95	11,66	0	0,00	0,00	13,14
Macerata	1,851	10,74	0,86	1,689	16,20	1,30	152,895	53,65	41,85	0	0,00	0,00	44,00
Pesaro Urbino	10,743	62,34	4,99	8,736	83,80	6,70	33,94	11,91	9,29	12,875	100,00	6,00	26,98
Totale	17,234	100,00	8,00	10,425	100,00	8,00	284,985	100,00	78,00	12,875	100,00	6,00	100,00

Estesa chilometrica strade ex statali – peso ponderato complessivo 30%

In base al decreto di trasferimento i dati sono:

- Prov. Ancona – km. 115,494
- Prov. Ascoli Piceno – km. 166,178
- Prov. Macerata – km. 323,126
- Prov. Pesaro e Urbino – km. 212,850

Strade di interesse regionale – peso ponderato complessivo 15%

Le strade sono desunte dalla DGR 495/2003:

Provincia	Strada	Km	pesi %
Ancona	ex SS 360	60,661	
	ex SS 362	19,562	
	Sassoferrato-conf. MC	20,000	
	conf. PS-Sassoferrato	10,000	
	ex SS 424	3,045	
TOT		113,268	18,14204
Ascoli Piceno	sp "Mezzina"	45,000	
	ex SS 78	42,593	
	ex SS 210	52,000	
	ex SS 433	42,393	
TOT		181,986	29,14854
Macerata	ex SS 361	45,000	
	ex SS 362	12,903	
	sp Tolentino-S. Severino	11,000	
	Pedemontana ex SS 256	31,880	
	ex SS 78	36,007	
	ex SS 77	20,000	
TOT		156,790	25,11292
Pesaro Urbino	ex SS 423	31,886	
	ex SS 258	31,020	
	sp Lunano-S. Angelo	7,000	
	ex SS 3	35,000	
	ex SS 424	52,390	
	sp Cagli-conf. AN	15,000	
TOT		172,296	27,5965
TOTALE KM.		624,340	100,000

2. Parametri socio-economici

- Densità della popolazione residente per kmq. – peso: 25%;
- Incidentalità, costo sociale – peso: 25%;
- Prodotto interno lordo – peso: 25%;
- Addetti alle Unità locali – peso: 12,5%;
- Posti letto nelle strutture ricettive turistiche – peso: 12,5%

	Densità Pop	%	Peso ponder	Incidentalità	%	Peso ponder	PIL	%	Peso ponder	Addetti UL	%	Peso ponder	Posti letto	%	Peso ponder	TOT
AN	233,06	36,18	9,05	7879,88	13,05	3,26	30,10	27,46	6,87	146776	32,16	4,02	42438	22,10	2,76	25,96
AP	178,38	27,69	6,92	12351,43	20,46	5,11	27,10	24,73	6,18	106432	23,32	2,92	69527	36,21	4,53	25,66
MC	109,99	17,08	4,27	23380,44	38,72	9,68	27,10	24,73	6,18	92195	20,20	2,53	20963	10,92	1,36	24,02
PS	122,71	19,05	4,76	16764,44	27,77	6,94	25,30	23,08	5,77	110955	24,31	3,04	59073	30,77	3,85	24,36
	644,14	100,00	25,00	60376,18	100,00	25,00	109,60	100,00	25,00	456358	100,00	12,50	192001	100,00	12,50	100,00

Infine, come già detto, i parametri socio-economici vengono pesati per 35% ed il complesso dei parametri fisici per il restante 65%.

L'applicazione di quanto esposto porta alla determinazione della percentuale di riparto per ogni singola Provincia:

Pesi dei parametri	PARAMETRI FISICI 65%						PARAMETRI SOCIO-ECONOMICI 35%		PERCENTUALE DI RIPARTO
	Strade ex statali		Caratteristiche geometriche		Strade interesse Regionale		Peso %	Peso ponderato	
Province/pesi	Peso %	Peso ponderato	Peso %	Peso ponderato	Peso %	Peso ponderato			Peso %
Ancona	14,13	4,24	15,88	3,18	18,14	2,72	25,96	9,09	19,22
Ascoli Piceno	20,32	6,10	13,14	2,63	29,15	4,37	25,66	8,98	22,08
Macerata	39,52	11,86	44,00	8,80	25,11	3,77	24,02	8,41	32,83
Pesaro	26,03	7,81	26,98	5,40	27,6	4,14	24,36	8,53	25,87
Totale	100,00	30,00	100,00	20,00	100,00	15,00	100,00	35,00	100,00