




Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica

Norme di attuazione

L.R. 20 agosto 2007, n. 23, art 3 ter e s.m.i.



	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E LAVORI PUBBLICI	
tel + 39 040 377 4721 fax + 39 040 377 4732	dir.territorio@regione.fvg.it I - 34126 Trieste, via Giulia 75/1

PIANO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO, DELLA MOBILITÀ DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA

Legge Regionale 23/2007 art. 3, ter e s.m.i

NORME DI ATTUAZIONE

Novembre 2011

Il documento è stato redatto dal Gruppo di lavoro istituito con i Decreti del Direttore Centrale della Direzione Mobilità, Energia e Infrastrutture di trasporto, dd. 27 luglio 2009, n° PMT/322 e dd. 17 novembre 2009 n° PMT/502, ai sensi della delibera di generalità n° 1259 dd. 28 maggio 2009 che individua le modalità organizzative per la redazione del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, avvalendosi delle professionalità appartenenti alla struttura regionale interna.

Con delibera della Giunta regionale dd. 24.09.2010, n. 1860, l'Amministrazione regionale ha definito il nuovo assetto organizzativo della struttura regionale. Pertanto la Direzione centrale Mobilità e Infrastrutture di trasporto, accorpando le funzioni della Pianificazione territoriale, dell'Edilizia e dei Lavori pubblici, è stata denominata Direzione centrale Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione territoriale e Lavori pubblici.

I servizi della Direzione centrale Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione territoriale e Lavori pubblici coinvolti nella redazione del Piano sono il Servizio Infrastrutture e di trasporto e comunicazione, il Servizio Mobilità e, per l'elaborazione cartografica, il Servizio Pianificazione territoriale.

RESPONSABILE del progetto -firmatario-	dott. Dario DANESE Direttore Centrale Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione territoriale e Lavori pubblici
COORDINATORE del progetto -firmatario-	arch. Rossana PRECALI
Settore "Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto" SPECIALISTI -firmatari- COLLABORATORE	ing. Iliana GOBBINO ing. Franco PARMEGGIANI ing. Nicola TRIPANI
Settore "Sistema regionale della mobilità delle merci, della logistica e Sistema intermodale del trasporto delle persone" RESPONSABILE	dott. Mauro ZINNANTI Direttore Servizio mobilità
Settore "Sistema regionale della mobilità delle merci, della logistica e Sistema intermodale del trasporto delle persone" SPECIALISTA	dott. Antonio ZUGAN
Settore "Valutazione ambientale strategica del Piano" RESPONSABILE COLLABORATORE COLLABORATORE INTERINALE	ing. Germano CURCI dott.ssa Emanuela SNIDARO ing. Barbara CECCHINI

ELABORAZIONI
CARTOGRAFICHE

geom. Cristina COLUSSI

geom. Gianpaolo FRISAN

Gli aspetti relativi alle infrastrutture al servizio delle persone sono stati curati dall'**arch. Enzo Volponi** del Servizio Mobilità.

Hanno collaborato :

AIOM –Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi

ISTIEE- Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea

Autorità Portuale di Trieste

Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Comune di Monfalcone

Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

Consorzio per lo Sviluppo Industriale dell'Aussa Corno

S.D.A.G. S.p.A. Gorizia

Aeroporto FVG S.p.A. di Ronchi dei Legionari

Terminal Intermodale di Ferneti S.p.A.

Interporto Centro Ingrosso di Pordenone S.p.A.

Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A.

Società Alpe Adria S.p.A.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Trenitalia Cargo S.p.A.

FVG STRADE S.p.A.

Autovie Venete S.p.A.

INDICE

CAPO I - NORME GENERALI	7
Art. 1 Natura e valenza	7
Art. 2 Finalità e obiettivi generali	7
Art. 3 Linee d'indirizzo	8
Art. 4 Elementi	9
CAPO II- SETTORE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	10
Art. 5 Rete viaria	10
Art. 6 Fasce di rispetto	11
Art. 7 Indirizzi per la progettazione	11
CAPO III - SETTORE MOBILITÀ DELLE MERCI, DELLA LOGISTICA E DEL SISTEMA INTERMODALE DI TRASPORTO DI PERSONE	12
Art. 8 Contenuti	12
Art. 9 Centri di interscambio modale regionale	14
Art. 10 Fasce di rispetto	15
Art. 11 Nodi della piattaforma logistica regionale	15
Art. 12 Pianificazione portuale	16
Art. 13 Infrastrutture aeroportuali	16
Art. 14 Sviluppo aeroportuale	16
CAPO IV - STRUMENTI DI GOVERNANCE E DI ATTUAZIONE	17
Art. 15 Intese	17
Art. 16 Accordi di programma	17
Art. 18 Finanza di progetto	17
Art. 19 Coordinamento pianificatorio	17
Art. 20 Aree ad uso pubblico	17
Art. 21 Modalità di gestione	17
Art. 22 Modifica di regolamenti	18

Art. 23	Cabina di regia	18
Art. 24	Impresa ferroviaria regionale	18
Art. 25	Direttive alle società partecipate	18
Art. 26	Verifica di coerenza	18
Art. 27	Piattaforma logistica telematica integrata	19
Art. 28	Sviluppo dell'autotrasporto	19

CAPO V - NORME IN MATERIA AMBIENTALE – VALUTAZIONE DI INCIDENZA

19

Art. 29	Prescrizioni di carattere ambientale	19
Art. 30	Criteri di selezione delle opere di mitigazione e compensazione	20
Art. 31	Impiego di impianti di energia da fonti rinnovabili	20

Capo I

Norme generali

Art. 1 Natura e valenza

1. Il Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica (di seguito Piano) è lo strumento attraverso il quale la Regione svolge le proprie funzioni di pianificazione in materia di infrastrutture di trasporto e logistica, costituisce parte del Sistema pianificatorio unitario di cui all'articolo 3 bis, comma 3, della L.R. 23/2007 e s.m.i. ed è articolato in una sezione dedicata al Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto e in una sezione dedicata al Sistema regionale della mobilità delle merci e della logistica. Il Sistema regionale della mobilità delle persone troverà attuazione mediante l'approvazione di un diverso strumento di pianificazione in ottemperanza all'articolo 3 quater della L.R. 23/2007 e successive modifiche ed integrazioni. In tale contesto il Piano individua e localizza le infrastrutture di interscambio al servizio del trasporto delle persone descrivendone altresì le caratteristiche prestazionali in funzione della loro correlazione ed efficace connessione con le reti stradali e ferroviarie.

2. Il Piano ha valenza strategica per il raggiungimento degli obiettivi del programma di Governo e costituisce riferimento per la pianificazione territoriale regionale come previsto dall'articolo 3 bis della L.R. 23/2007 e s.m.i., e in particolare:

- a)** costituisce il riferimento essenziale per gli interventi infrastrutturali da attuarsi sul territorio;
 - b)** viene recepito nello strumento di pianificazione generale regionale;
 - c)** svolge un ruolo propulsivo dello sviluppo economico e sociale regionale;
 - d)** tende al conseguimento di una maggiore efficienza e competitività del sistema produttivo regionale;
 - e)** e' predisposto nel rispetto del principio di sostenibilità e persegue l'obiettivo del miglioramento della qualità ambientale.
- 3.** I contenuti del Piano costituiscono anche il quadro di riferimento ai fini dell'espressione di determinazioni, delle definizioni di Intese, della formulazione di pareri, del raggiungimento di accordi di programma e di altri atti comunque denominati previsti da leggi statali e regionali che comportino la partecipazione a scelte aventi implicazioni territoriali.
- 4.** L'attuazione del Piano che coinvolge soggetti proprietari e gestori di infrastrutture sovra regionali avviene, di norma, attraverso la stipula di appositi atti di Intesa.
- 5.** I contenuti del Piano costituiscono altresì il quadro di riferimento per la pianificazione di livello sub-regionale.

Art. 2 Finalità e obiettivi generali

1. Il Piano persegue le seguenti finalità strategiche:

- a)** la messa a sistema delle infrastrutture puntuali e lineari, nonché dei servizi che fanno capo al territorio regionale, nel quadro della promozione di una Piattaforma logistica integrata regionale che garantisca l'equilibrio modale e quello territoriale;
- b)** la predisposizione, in attuazione di detto piano, di programmi triennali di intervento per l'utilizzo delle risorse finanziarie comunque disponibili;
- c)** l'individuazione degli interventi infrastrutturali necessari ad un organico e ordinato sviluppo delle reti di trasporto;
- d)** l'integrazione del trasporto su strada con il trasporto ferroviario, marittimo ed aereo.

2. Nell'ambito delle finalità strategiche di cui al comma 1 il Piano persegue i seguenti obiettivi generali prioritari:

- a)** costituire il quadro programmatico per lo sviluppo di tutte le iniziative sul territorio regionale nel settore del trasporto delle merci e della logistica;
- b)** costituire una piattaforma logistica a scala sovra regionale definita da un complesso sistema di infrastrutture e servizi per lo sviluppo delle aree interne, locali e della mobilità infra regionale;
- c)** promuovere l'evoluzione degli scali portuali verso un modello di sistema regionale dei porti nell'ottica di una complementarietà rispettosa delle regole del mercato per aumentare l'efficienza complessiva;
- d)** promuovere il trasferimento del trasporto merci e di persone da gomma a ferro/acqua nel rispetto degli indirizzi dello sviluppo sostenibile, dell'intermodalità e della co-modalità;
- e)** perseguire la razionale utilizzazione del sistema infrastrutturale di trasporto mediante la riqualificazione della rete esistente per la decongestione del sistema viario, in particolare, dal traffico pesante;
- f)** perseguire lo sviluppo di una rete regionale di viabilità autostradale e stradale "funzionale e di qualità" correlata con lo "sviluppo sostenibile" e quindi in grado di assicurare, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, oltre ad un adeguato livello di servizio per i flussi di traffico, anche l'aumento della sicurezza e la riduzione dell'incidentalità;
- g)** valorizzare la natura policentrica della rete insediativa regionale e le sue relazioni con le realtà territoriali contermini, anche realizzando reti sussidiarie che favoriscano l'interconnettività dei servizi economico – sociali;
- h)** costituire un sistema di "governance" condiviso per le competenze in materia di pianificazione, programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di trasporto attualmente parcellizzate tra diversi soggetti.

Art. 3 Linee d'indirizzo

1. Il coordinamento tra il Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto e il Sistema regionale della mobilità delle merci e della logistica è assicurato ai sensi dell'art.3 bis, comma 3, della L.R.23/2007 e s.m.i. attraverso linee di indirizzo approvate dalla Giunta regionale. Con deliberazione n. 1250 di data 28.05.2009 la Giunta Regionale ha approvato le seguenti linee di indirizzo:

- a)** rendere il Friuli Venezia Giulia un territorio competitivo che offra infrastrutture e servizi di logistica per la vasta area regionale costituita da Veneto, Carinzia, Slovenia e Croazia anche in virtù della realizzazione delle nuove infrastrutture previste dalla programmazione comunitaria delle reti TEN (Progetto prioritario n. 6) e dal Corridoio Adriatico – Baltico;
- b)** far diventare il Friuli Venezia Giulia con le sue infrastrutture puntuali e lineari snodo degli scambi fra l'Europa centro - orientale, il Nord Europa, il Mediterraneo ed il Far East;
- c)** promuovere il più forte riequilibrio dei trasporti in direzione delle modalità ferroviaria marittima e in linea con gli orientamenti comunitari in materia;
- d)** costituire il quadro programmatico per lo sviluppo di tutte le iniziative della Regione e delle aziende da essa partecipate, in materia di infrastrutture di trasporto e della logistica;
- e)** costituire il quadro di riferimento per gli altri soggetti pubblici gestori di infrastrutture puntuali e di rete nonché per gli investimenti privati nel settore del trasporto delle merci e della logistica;
- f)** promuovere in generale il recupero funzionale, individuare e rimuovere le criticità nonché mettere in sicurezza il sistema infrastrutturale viario e ferroviario esistente;
- g)** promuovere lo sviluppo dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari come snodo intermodale anche per le merci e ricercare potenziali partner di altri aeroporti per lo sviluppo del trasporto passeggeri in una ottica di integrazione aeroportuale territoriale, incentrata sul potenziamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie;

- h)** valorizzare il ruolo della Regione quale soggetto che programma lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e di logistica con la finalità di attrarre investitori anche con la formula della finanza di progetto e garantendo le necessarie autorizzazioni per la realizzazione delle infrastrutture programmate;
- i)** coordinare i nodi logistici e portuali regionali anche attraverso l'integrazione e l'implementazione di sistemi telematici avanzati, tesi alla creazione di un sistema che fornisca servizi di qualità agli operatori e la cui attività sia a supporto di tutto il tessuto produttivo della Regione;
- j)** promuovere una cultura del marketing regionale integrato nel campo della logistica e dei trasporti adeguato alla necessità dello "stare in rete" anche promuovendo la formazione specialistica di nuove professionalità;
- k)** incrementare lo sviluppo del patrimonio infrastrutturale regionale esistente attraverso innovative operazioni finanziarie volte a porre le aziende del settore della logistica, partecipate dalla Regione e che operano nel Friuli Venezia Giulia, nelle condizioni di acquisire partecipazioni azionarie in terminali di interesse regionale che si trovino nel territorio nazionale o estero;
- l)** svolgere un ruolo di riequilibrio infrastrutturale del territorio sia a livello regionale che a livello sub-regionale in un'ottica di coesione sociale per tenere conto delle esigenze locali di carattere economico;
- m)** promuovere un sistema di governance che consideri la rete stradale di primo livello;
- n)** potenziare la rete autostradale e migliorare la sua funzionalità;
- o)** superare il gap infrastrutturale per le aree sub regionali di forte valenza produttiva per il sistema economico della Regione attraverso la dotazione di infrastrutture viarie per il collegamento ai principali archi di viabilità da/verso aree metropolitane e altre regioni;
- p)** migliorare la funzionalità del sistema viario regionale completando e integrandogli assi fondamentali al fine anche di riequilibrare le diverse realtà territoriali;
- q)** costituire una rete stradale di primo livello in grado di favorire una razionale distribuzione dei flussi di traffico sul territorio regionale in coerenza con le previsioni degli strumenti urbanistici;
- r)** riclassificare il sistema stradale nell'ottica dei trasferimenti conseguenti dall'attuazione del decreto legislativo 111/2004 (rete nazionale/rete regionale/rete provinciale);
- s)** organizzare il monitoraggio del sistema viario regionale stradale e autostradale e lo sviluppo dei programmi di intervento attraverso un centro di regia unico.

Art. 4 Elementi

1. Il Piano è costituito da:

- a)** *1 - Quadro conoscitivo* costituito da un documento che analizza il quadro conoscitivo di riferimento del sistema infrastrutturale e della logistica nel territorio della Regione, ivi incluse le relazioni con gli ambiti circostanti, le principali dinamiche che esercitano un'influenza sull'assetto del territorio o che da questo sono influenzate;
- b)** *2 - Repertorio obiettivi* costituito da un documento che definisce le finalità e gli obiettivi del Piano, descrive le azioni volte al conseguimento di tali obiettivi e individua i criteri generali delle scelte, gli scenari di riferimento e le priorità tenuto conto delle possibilità temporali realizzative degli interventi;
- c)** *3 - Rappresentazioni grafiche* in scala 1:150.000 che rappresentano lo stato di fatto e di progetto stabilito dal Piano descrivendo i relativi sistemi in modalità archi-nodi:

Tav. 1a – Rete delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello;

Tav. 1b – Grafo delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello;

Allegato 1b/bis – Schede esplicative del grafo delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello

Tav. 2a – Rete delle infrastrutture della logistica, delle merci e dell'intermodale;

Tav. 2b - Grafo delle infrastrutture della logistica, delle merci e dell'intermodale;

Tav. 3 - Tavola di assetto delle reti;

d) 4 - *Norme di attuazione* del Piano comprendenti tutte le prescrizioni necessarie a integrare le tavole grafiche e ad assicurare la portata dei suoi contenuti;

e) 5 - *Relazione illustrativa* che illustra la natura ed i caratteri innovativi del Piano, le strategie e le azioni del Piano;

f) 5a - *Allegato alla Relazione*;

nonchè dai seguenti elaborati per la Valutazione Ambientale Strategica predisposti ai sensi del Dlgs 152/2006 e successive modifiche e integrazioni :

- 1 Rapporto ambientale;
- 2 Valutazione di incidenza;
- 3 Sintesi non tecnica;
- Tavola 4a: VAS –Rappresentazioni cartografiche: fragilità ecologica
- Tavola 4b: VAS –Rappresentazioni cartografiche: valore ecologico
- Tavola 4c: VAS –Rappresentazioni cartografiche: vincoli ambientali e aree protette

Capo II

Settore infrastrutture di trasporto

Art. 5 Rete viaria

1. La rete viaria regionale è definita in base a criteri funzionali (livello delle funzioni e servizi svolti) e fisico-dimensionali (caratteristiche tecnico-geometriche), secondo le seguenti tre categorie gerarchicamente e funzionalmente distinte:

a) rete autostradale di collegamento nazionale ed internazionale e relativi raccordi, con funzioni di transito e scorrimento nei confronti della mobilità di ampio raggio anche internazionale;

b) rete stradale regionale di primo livello di collegamento regionale e nazionale, con funzioni di transito e scorrimento a medio raggio e di collegamento con i capoluoghi di provincia e con i nodi funzionali individuati dal Piano. Tale rete comprende strade extraurbane principali e secondarie e tratti interni che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti. Nella rete stradale regionale di primo livello rientrano altresì gli assi viari con previsione di assoggettabilità a pedaggio, di competenza regionale;

c) penetrazioni urbane, tratti di strade extraurbane, con funzioni di penetrazione nei comuni capoluoghi di provincia;

2. Il Piano definisce l'assetto viario territoriale regionale e individua le azioni da attuare sulla rete autostradale e sulla rete stradale regionale di primo livello. Tale assetto è rappresentato dal grafo della viabilità di primo livello (Tavola 1b) e dalle Schede esplicative del grafo delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello (Allegato 1b/bis).

3. Sono previste due tipologie di interventi, sia per le infrastrutture stradali lineari che per quelle puntuali: riqualificazioni dell'esistente e nuove realizzazioni. Le riqualificazioni possono prevedere sia adeguamenti e ristrutturazioni in sede che tratti in variante.

4. I livelli di servizio della rete stradale regionale individuata dal presente Piano, valutati in conformità alla normativa vigente, sono:

- a)** il livello B per gli assi viari della rete di primo livello assoggettati a pedaggio;
- b)** il livello C per il resto della rete stradale di primo livello;
- c)** il livello D per le penetrazioni urbane individuate dal presente Piano

5. Per la rete stradale regionale utilizzata ai fini dello svolgimento di servizi di Trasporto Pubblico Locale di persone deve essere garantito il livello di servizio previsto dal comma 4 anche tenendo conto delle caratteristiche specifiche dei servizi esercitati. Nel caso di interventi volti al miglioramento delle caratteristiche funzionali della rete stradale regionale, assumono carattere di priorità quelli volti ad assicurare il miglioramento della funzionalità del sistema TPL regionale, con l'obiettivo di garantire una velocità commerciale sulle singole linee pari almeno a 40 Km/h all'interno delle penetrazioni urbane individuate dal presente Piano. Il perseguimento di tale obiettivo è definito nell'ambito della mobilità nel Sistema del Trasporto Pubblico Locale.

6. La Regione realizza sulla rete stradale regionale il monitoraggio dei flussi di traffico, individuando le sezioni e prevedendo un sistema per il rilievo dei flussi e per il trasferimento dei dati presso la struttura regionale competente.

Art. 6 Fasce di rispetto

1. Per la rete viaria di primo livello e di penetrazione urbana individuata dal Piano, sono stabilite le seguenti fasce di rispetto da garantire a protezione del nastro stradale:

- a)** 60 metri per la viabilità extraurbana di primo livello assoggettata a pedaggio;
- b)** 40 metri per la viabilità extraurbana di primo livello diversa da quella di cui al punto a);
- c)** 30 metri per le penetrazioni urbane;
- d)** le fasce di cui alle lett. a) e b) sono ridotte della metà per gli interventi da eseguirsi in territorio classificato montano ai sensi della LR 33/2002 e s.m.i.

2. Il Comune può ridurre all'interno del centro abitato, così come delimitato ai sensi dell'art. 4 del Codice della Strada, d.lgs. 30 aprile 1992, la fascia di rispetto di cui al comma 1, lett. a) a 20 metri;

3. Per la rete viaria di primo livello e di penetrazione urbana individuata dal Piano, fuori dai centri abitati ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, le fasce di rispetto di cui al comma 1 sono ridotte a:

- a)** 30 metri per la viabilità extraurbana di primo livello assoggettata a pedaggio;
- b)** 20 metri per la viabilità extraurbana di primo livello diversa da quella di cui al punto a);
- c)** 20 metri per le penetrazioni urbane;

4. Eventuali fasce di rispetto di larghezza inferiore purché nel rispetto del Codice della Strada sono motivatamente ammesse previo consenso dell'ente gestore;

5. Per la rete stradale di interesse regionale di primo livello e le penetrazioni urbane esistenti il Comune adotta le misure più idonee, anche di salvaguardia negli strumenti urbanistici, per garantire le fasce di rispetto e i livelli di servizio previsti dal Piano, nonché per consentirne la riqualificazione.

Art. 7 Indirizzi per la progettazione

1. La progettazione della rete stradale regionale di primo livello e delle penetrazioni urbane individuate dal Piano è disciplinata dalle norme vigenti nonché dalle seguenti prescrizioni:

- a)** le nuove realizzazioni devono essere subordinate ad una analisi di redditività costi/benefici multifattoriale che consideri tutti gli aspetti sia economici che sociali e ambientali. Le scelte progettuali dovranno essere prioritariamente rivolte, nel rispetto delle caratteristiche ambientali e paesaggistiche degli ambiti territoriali interessati, a garantire i massimi livelli di sicurezza stradale, da intendersi come l'attuazione di un complesso di interventi sulla rete viaria finalizzati a conseguire la riduzione dell'incidentalità stradale, riportandola a valori fisiologici, nel rispetto delle indicazioni del Piano regionale della Sicurezza Stradale di cui alla LR 25/2004 e s.m.i.;
- b)** per le traverse urbane gli strumenti di pianificazione territoriale subregionale devono prevedere la messa in sicurezza degli attraversamenti e di tutte le interferenze con le utenze deboli;
- c)** le nuove realizzazioni nonché le riqualificazioni, da realizzare sul territorio regionale devono comprendere l'analisi dell'incidentalità e la progettazione del monitoraggio, in termini di sicurezza stradale, dell'intervento realizzato ai fini della misura della sua efficacia. I dati di riferimento sono quelli dell'Osservatorio della Sicurezza stradale e i risultati del monitoraggio suddetto devono essere comunicati all'Osservatorio stesso;
- d)** per i nuovi interventi nonché per le riqualificazioni sulla rete stradale regionale di primo livello di cui all'art. 5, comma 1, lett. b), la sezione minima ammessa è determinata nella tipologia C1 ai sensi del Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 (in Suppl. ordinario n. 5 alla Gazz. Uff., 4 gennaio, n. 3) "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e s.m.i., con possibilità di deroga per i territori classificati montani ai sensi della LR 33/2002 e s.m.i.;
- e)** i Comuni interessati dagli assi di penetrazione urbana (Comuni capoluogo) devono individuare le aree destinate a parcheggi di interscambio anche di concerto con i Comuni limitrofi;
- f)** sulla rete stradale regionale di primo livello di cui all'art. 5, comma 1, lett. b) è vietata la semaforizzazione delle intersezioni, fatti salvi i motivi legati alla Sicurezza Stradale;
- g)** sulla rete stradale e regionale di primo livello e sulle penetrazioni urbane individuate dal presente Piano dovrà essere attivata una verifica del numero e della reciproca distanza degli accessi e, ove possibile, individuare soluzioni per il loro coordinamento e razionalizzazione ai fini della sicurezza stradale;
- h)** per gli interventi che prevedono la realizzazione di by-pass di un centro abitato sono previste adeguate misure rivolte alla valorizzazione della funzionalità della rete viaria esistente nell'ottica del recupero della qualità urbana del centro abitato stesso;

2. La progettazione delle strutture ed infrastrutture di cui al presente articolo deve prevedere, in conformità all'art. 6, comma 116, e seguenti delle L.R. 2/2006, la realizzazione di opere destinate ad ospitare la rete di banda larga secondo le modalità tecniche di cui al "Regolamento recante la disciplina tecnica e le specifiche delle opere destinate ad ospitare le reti di banda larga" approvato con Decreto del Presidente della Regione 9 agosto 2006, n. 0248/Pres. e s.m.i..

Capo III

Settore mobilità delle merci, della logistica e del sistema intermodale di trasporto di persone

Art. 8 Contenuti

1. Il Piano individua la rete ferroviaria di interesse regionale al servizio delle merci e del trasporto di persone articolandola in tre livelli (infrastruttura portante, infrastruttura regionale e infrastruttura di bacino), individua le piattaforme di interscambio per il trasferimento delle merci da strada a rotaia, nonché da mare a rotaia e assume come obiettivo il potenziamento delle soluzioni intermodali.

2. Il Piano riconosce la tratta ferroviaria Tarvisio - Udine, con le relative diramazioni verso Cervignano e i terminali portuali di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro quale segmento in territorio regionale del Corridoio Adriatico Baltico e acquisisce la direttrice del Corridoio V - Progetto Prioritario n. 6 nell'attraversamento del territorio regionale, stabilita sulla base delle decisioni comunitarie e riconosce il tracciato determinato ai sensi degli atti di Intesa di cui all'articolo 1, comma 4, al fine di:

a) garantire la massima integrazione con le infrastrutture portuali, anche integrando i trasporti ferroviari con quelli marittimi nell'ambito dello sviluppo dei sistemi di trasporto intermodale che prevedono il trasferimento su rotaia del trasporto merci su gomma ed, in particolare, dei servizi di autostrada viaggiante su rotaia;

b) potenziare le connessioni tra l'asse Nord-Sud e l'asse Est-Ovest, con particolare riferimento al raddoppio della tratta Palmanova - Udine quale collegamento tra il Corridoio V - Progetto Prioritario n. 6 e la tratta Pontebbana, Intesa quale segmento terminale in territorio regionale del Corridoio Adriatico - Baltico, al fine di valorizzare il sistema ferroviario esistente ed assicurare i collegamenti con le infrastrutture intermodali individuate dal Piano e al fine di concretizzare la piattaforma logistica regionale dell'Alto Adriatico;

c) garantire la massima integrazione tra l'infrastruttura del Corridoio V - Progetto prioritario n. 6, la tratta in territorio regionale del Corridoio Adriatico Baltico e i collegamenti riguardanti i poli produttivi e quelli della logistica.

3. Il Piano individua la rete ferroviaria di interesse regionale per l'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico locale di cui agli articoli 39, 40, 41 della L.R. 20 agosto 2007 n. 23, previa assunzione degli atti di Intesa di cui all'articolo 1, comma 4.

4. Il Piano riconosce e qualifica, altresì, le stazioni ferroviarie non ricomprese nell'elenco dei Centri intermodali di cui al successivo comma, i depositi, le officine, e le aree per la sosta dei veicoli ferroviari quali strutture di interesse regionale in quanto essenziali allo svolgimento del servizio ferroviario regionale passeggeri e merci e dell'interscambio con il trasporto pubblico locale su gomma, previa assunzione degli atti di Intesa di cui all'articolo 1, comma 4.

5. Il Piano riconosce le seguenti Stazioni ferroviarie aventi aree significative per la sosta del materiale rotabile ferroviario adibito al trasporto di persone di turno nell'arco di servizio giornaliero e notturno: Trieste Centrale, Udine, Gorizia Centrale, Portogruaro - Caorle, Tarvisio Boscoverde, Pontebba, Gemona del Friuli, Cervignano A. G., Casarsa, Sacile, Maniago, Carnia, Pordenone.

6. Il Piano riconosce i Consorzi industriali definiti dalla LR 3/1999 e dalla LR 25/2002, quali centri generatori di traffico delle merci considerandoli infrastrutture attive nell'ambito della strategia della Piattaforma logistica regionale. Il mantenimento dell'efficienza delle infrastrutture di raccordo alla rete ferroviaria di primo e secondo livello deve essere garantita attraverso azioni degli enti aventi responsabilità istituzionali, pianificatorie e programmatiche sul territorio.

7. La programmazione degli interventi riguardanti la rete ferroviaria e le infrastrutture di cui ai commi precedenti viene effettuata, dai soggetti gestori, in coerenza con i contenuti del Piano. Detti interventi devono comunque essere finalizzati al potenziamento e alla valorizzazione delle infrastrutture in funzione dei servizi ferroviari di interesse regionale.

8. Gli strumenti di pianificazione territoriale di livello sub regionale devono salvaguardare e valorizzare tutti gli elementi inerenti ai servizi della rete ferroviaria di interesse regionale ad uso delle merci e del servizio passeggeri al fine della valorizzazione e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti ed in progetto.

9. In relazione a quanto previsto all'art. 1 comma 1 il Piano individua il sistema delle infrastrutture al servizio di trasporto di persone composto da un sistema di infrastrutture puntuali e da reti al servizio del trasporto di persone, qualitativamente adeguato al fine di garantire la massima accessibilità del territorio regionale;

10. Allo scopo di migliorare la sicurezza stradale il Piano individua gli strumenti di governance ed attuazione di cui al Capo IV delle presenti Norme di attuazione quali procedimenti partecipativi per la realizzazione di opere sostitutive di passaggi a livello lungo le linee ferroviarie del territorio

regionale, ivi comprese le opere di viabilità, di accesso ai manufatti di attraversamento delle linee ferroviarie.

Art. 9 Centri di interscambio modale regionale

1. Il Piano individua e localizza i Centri di interscambio modale regionale (CIMR,) quali infrastrutture puntuali poste nei centri urbani, suddivise secondo le tipologie di interscambio modale realizzabili, le caratteristiche funzionali nonché il grado di frequentazione, e precisamente:

a) CIMR di primo livello:

Capoluoghi di provincia quali nodi principali di interscambio modale ferro-gomma, gomma-acqua;

Ronchi dei Legionari quale sede dell'Aeroporto di interesse regionale e Centro di interscambio ferro-gomma;

b) CIMR di secondo livello, i centri non qualificati di primo livello nei quali avviene un significativo interscambio modale ferro-gomma, gomma-acqua, trasporto privato-trasporto pubblico su gomma/ferro/acqua ;

2. I Comuni interessati dal sistema di Centri di interscambio modale (CIMR), suddivisi tra primo e secondo livello sono:

a) Centri di interscambio modale di primo livello: Ronchi del Legionari, Trieste, Udine, Pordenone, Gorizia.

b) Centri di interscambio modale di secondo livello: Cormons, Monfalcone, Casarsa della Delizia, Maniago, Sacile, Cervignano del Friuli, Cividale del Friuli, Codroipo, Gemona del Friuli, Latisana, Palmanova, San Giorgio di Nogaro, Muggia, Grado, Lignano Sabbiadoro, Pontebba, Tarvisio, San Vito al Tagliamento, Spilimbergo, Tolmezzo, Manzano, San Daniele del Friuli, Tarcento, Comune di Venzone (loc. Carnia).

3. Gli strumenti di pianificazione subregionale devono prevedere i necessari adeguamenti alla rete viaria di adduzione ai CIMR, nel rispetto dei vincoli di legge con il fine di consentire una efficace funzionalità di dette infrastrutture ed il massimo grado di accessibilità ed integrazione intermodale, individuando inoltre le aree necessarie alla realizzazione/adeguamento funzionale delle infrastrutture di interscambio.

4. La progettazione delle infrastrutture a servizio del trasporto di persone, deve prevedere:

a) servizi all'utenza atti a garantire: un'informazione dinamica di partenze, arrivi, ritardi e tempi di interscambio, coordinata tra i diversi modi di trasporto; spazi protetti e adeguatamente dimensionati per l'attesa, servizi igienici, biglietteria;

b) accessibilità consentita ai soggetti diversamente abili e marciapiedi del sistema ferroviario a livello piano di carico vetture;

c) strutture di parcheggio di interscambio adeguatamente dimensionate sia per la sosta delle autovetture che di cicli e motocicli, nonché di idonei percorsi atti a consentire un agevole trasbordo delle biciclette sui mezzi di trasporto;

d) di norma nei CIMR, le strutture dedicate all'interscambio tra i diversi modi di trasporto dovranno essere concentrate all'interno di un'area unitaria ed essere dotate di un'unica struttura di servizi all'utenza;

5. I CIMR possono essere articolati anche su un'ulteriore polarità, relazionata comunque alla polarità principale, in funzione dell'utenza scolastica e della posizione dei centri scolastici presenti in ambito urbano.

6. Le stazioni ferroviarie presenti sul territorio regionale, non ricomprese nell'elenco dei CIMR di cui al comma 2, devono, di norma, essere dotate delle caratteristiche qualitative e funzionali descritte al comma 4. Fanno eccezione le dotazioni di servizi igienici e di biglietteria da correlarsi alla frequentazione della singola struttura.

7. La puntuale definizione e l'individuazione di ulteriori caratteristiche qualitative e funzionali rispetto a quelle elencate nei commi precedenti è demandata al Piano regionale del Trasporto pubblico locale.

Art. 10 Fasce di rispetto

1. Lungo i tracciati delle linee ferroviarie all'interno della fascia di rispetto di 30 metri per eventuali interventi, conformi alle previsioni della disciplina edilizio-urbanistico vigente vanno osservati i divieti disposti attualmente dal DPR 753 dd. 11.07.1980 e s.m.i. Dereghe possono essere previste per opere di infrastrutturazione e quelle ad esse funzionali.

2. Per le tratte ferroviarie regionali dell'asse infrastrutturale del Corridoio V - Progetto prioritario n. 6, la fascia di rispetto è definita dal limite previsto dal progetto preliminare approvato, ai sensi della Legge 443/2001.

3. Successivamente alla realizzazione della nuova tratta ferroviaria AAVV – AACC, la fascia di rispetto di cui al comma 2 viene ricondotta alla distanza prevista, in via generale al comma 1.

Art. 11 Nodi della piattaforma logistica regionale

1. Il Piano individua il sistema portuale regionale commerciale e il sistema intermodale degli interporti di interesse regionale nonché l'Aeroporto di Ronchi dei Legionari e il relativo Polo intermodale quali nodi strutturanti la Piattaforma logistica regionale, al fine del riconoscimento alla Regione Friuli Venezia Giulia della funzione di "centro propulsivo" dell'Euroregione.

2. Il sistema portuale commerciale di cui al comma 1 riconosce i porti, appartenenti alle categorie previste dalla legge 84/1994 e s.m.i., quali infrastrutture atte alla realizzazione delle Autostrade del Mare, garantendo le infrastrutture ferroviarie ad esse funzionali ed è composto da:

- a) il Porto di Trieste – categoria porto internazionale;
- b) il Porto di Monfalcone – categoria porto nazionale;
- c) il Porto di Nogarò – categoria porto regionale.

La destinazione funzionale delle aree di detti porti è determinata dagli strumenti di pianificazione portuale.

3 Il sistema regionale degli interporti di cui al comma 1 è composto da:

- a) Interporto di Cervignano, a servizio dei mercati del Centro ed Est Europa, quale nodo di incrocio nel territorio regionale tra il Corridoio V – Progetto prioritario n. 6 ed il Corridoio Baltico – Adriatico, anche con funzione retroportuale per i porti di Trieste, Monfalcone e Nogarò;
- b) Interporto di Pordenone, centro merci polivalente a servizio dell'area pordenonese;
- c) Interporto di Gorizia, a servizio dell'area goriziana con particolare riguardo al traffico stradale da/per l'Europa dell'Est ed i Balcani, anche con funzioni di centro intermodale, nonché con funzioni di retroporto per il Porto di Monfalcone;
- d) Sistema interportuale di Trieste – Ferneti – Prosecco – Villa Opicina, a servizio del traffico internazionale da/per l'Europa dell'Est ed i Balcani, nonché con funzioni retroportuali o di interscambio ferroviario per i porti di Trieste e Monfalcone;
- e) Infrastruttura logistica di Pontebba, a servizio dell'area regionale con particolare riguardo all'autotrasporto internazionale su strada da/per l'area danubiana ed Europa centrale nella direttrice del Corridoio Adriatico - Baltico.

4 Il Piano attribuisce al Polo intermodale di Ronchi dei Legionari funzioni di Centro logistico intermodale inteso quale nodo di interscambio passeggeri e merci.

5 Gli strumenti di pianificazione territoriale di livello sub regionale devono salvaguardare e valorizzare:

- a) eventuali ampliamenti delle infrastrutture esistenti e di progetto individuate dal Piano;

- b) elementi di connessione tra i sistemi di cui al presente articolo e la rete infrastrutturale stradale e ferroviaria di livello regionale individuata dal Piano.

Art. 12 Pianificazione portuale

1. L'Amministrazione regionale nella predisposizione dei Piani regolatori portuali di competenza regionale e delle loro varianti si attiene ai seguenti criteri:
 - a) riferimento alla pianificazione nazionale dei trasporti;
 - b) partecipazione dei Comuni interessati e interpello delle competenti autorità statali;
 - c) coinvolgimento delle altre istituzioni, della Provincia, delle Camere di Commercio e delle categorie di operatori privati interessati.

Art. 13 Infrastrutture aeroportuali

1. Il Piano individua l'Aeroporto di Ronchi dei Legionari quale unica infrastruttura regionale aeroportuale abilitata a collegamenti di livello nazionale e internazionale al servizio del traffico passeggeri e delle merci.
2. Il Piano inserisce l'Aeroporto di Ronchi dei Legionari nell'ambito della Piattaforma logistica regionale e lo individua come nodo di interscambio passeggeri e merci anche attraverso la previsione del Polo intermodale di Ronchi dei Legionari. Tale polo va inteso quale centro di interconnessione e scambio intermodale, mediante i collegamenti autostradali e ferroviari, tra la struttura aeroportuale regionale e i nodi principali del trasporto merci e passeggeri dell'area del nord Adriatico.
3. Gli strumenti di pianificazione territoriale di livello sub regionale devono salvaguardare e valorizzare tutti gli elementi necessari per la valorizzazione e potenziamento delle infrastrutture aeroportuali ed intermodali, esistenti ed in previsione.
4. Per le aree limitrofe agli aeroporti ed alle strutture aeroportuali, gli strumenti di pianificazione subregionale devono, ai sensi del decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96 "Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265" e s.m.i., recepire le prescrizioni finalizzate a garantire la sicurezza della navigazione aerea impartite dall'autorità competente nelle zone soggette a limitazioni;

Art. 14 Sviluppo aeroportuale

1. Per lo sviluppo della struttura aeroportuale di Ronchi dei Legionari, l'Amministrazione regionale:
 - a) favorisce, tramite la Società di gestione aeroportuale la promozione dello scambio di partecipazioni azionarie con altri aeroporti di area (Venezia, Treviso e Lubiana) per la creazione di un sistema aeroportuale del Nord – Est e per elaborare azioni di marketing mirato all'incremento del traffico in particolare passeggeri con la proposta di nuovi collegamenti aerei e quindi di incentivazione per attrarre nuove compagnie aeree anche low – cost;
 - b) pianifica la realizzazione del Polo intermodale di Ronchi dei Legionari promuovendo le iniziative mirate alla condivisione delle scelte programmatiche e alla compartecipazione delle attività finalizzate alla realizzazione del Polo anche mediante la stipula di accordi di programma;
2. L'Amministrazione regionale assicura la coerenza dei futuri piani di investimento delle Società di gestione con le previsioni del Piano.

CAPO IV

Strumenti di governance e di attuazione

Art. 15 Intese

1. Ai fini della messa a sistema dei nodi portuali e interportuali ad essi correlati, quali previsti dal Piano, l'Amministrazione regionale è autorizzata a raggiungere Intese con le competenti autorità statali e con le società di gestione per la definizione dei principi fondamentali condivisi in materia di pianificazione, programmazione e gestione.

Art. 16 Accordi di programma

1. Ai fini del reperimento di risorse finanziarie sia nazionali che comunitarie l'Amministrazione regionale è autorizzata a stipulare appositi accordi di programma con le competenti autorità statali nonché promuovere e/o partecipare a progetti di cooperazione transfrontaliera e transnazionale.

Art. 17 Conferenze di servizi

1. L'Amministrazione regionale utilizza l'istituto della conferenza di servizi ai fini della definizione delle penetrazioni urbane individuate dal Piano (Allegato 5a - Allegato alla Relazione), cui partecipa il comune capoluogo ed i comuni limitrofi interessati

Art. 18 Finanza di progetto

1. Ai fini del contenimento della spesa pubblica per la realizzazione delle infrastrutture della portualità e della logistica l'Amministrazione regionale privilegia l'utilizzazione dello strumento della finanza di progetto o di altri strumenti giuridici idonei ad attrarre il capitale privato tra le modalità di realizzazione dell'opera.
2. L'Amministrazione regionale per la realizzazione di nuovi assi viari individuati dal Piano di cui all'art. 5 comma 1, lettera b) valuta preliminarmente la sussistenza delle condizioni di legge e di sostenibilità finanziaria per il ricorso allo strumento della finanza di progetto.

Art. 19 Coordinamento pianificatorio

1. L'Amministrazione regionale svolge la funzione di coordinamento nell'ambito delle procedure di armonizzazione degli strumenti urbanistici di pianificazione, nel settore della portualità e della logistica, con le previsioni della pianificazione urbanistica di livello sub regionale.

Art. 20 Aree ad uso pubblico

1. Nelle aree portuali di competenza regionale e nei centri intermodali di proprietà pubblica devono essere riservati spazi operativi da destinare alle operazioni di scambio modale da parte di soggetti diversi dai soggetti gestori dei nodi della Piattaforma logistica regionale di cui al precedente art. 11.

Art. 21 Modalità di gestione

1. La gestione dei terminal portuali di competenza regionale e dei centri intermodali di proprietà pubblica, siti nel territorio regionale, viene affidata di norma a operatori economici attraverso una selezione comparativa di piani di sviluppo pluriennali sulla base di parametri predeterminati che privilegino gli investimenti, lo sviluppo dei traffici e i livelli occupazionali.

2. Sono fatti salvi le gestioni esistenti fino alla data di scadenza dei rapporti giuridici su cui le medesime si fondano nonché gli affidamenti alle società di scopo costituite nel rispetto della normativa che disciplina l'in-house providing.

Art. 22 Modifica di regolamenti

1. Ai fini del contenimento della spesa pubblica, l'Amministrazione regionale provvede alla modifica dei regolamenti attuativi che disciplinano la concessione di contributi per la realizzazione di infrastrutture destinate al trasporto combinato e alla promozione di servizi intermodali introducendo il principio della proporzionalità tra il risultato effettivo ottenuto in termini di redditività economica e quello originariamente assunto per la concessione del contributo.

Art. 23 Cabina di regia

1. L'Amministrazione regionale promuove lo sviluppo della portualità e della logistica regionale assumendo come principio ispiratore i criteri di efficacia e di efficienza e a tal fine costituisce una cabina di regia Intesa quale centro di competenza logistica a supporto del potere decisionale della Regione e quale strumento di coordinamento delle strategie in materia di portualità e logistica regionale, tenuto conto delle vocazioni funzionali di ogni singolo nodo portuale ed intermodale.
2. La cabina di regia promuove ed organizza anche le attività di accrescimento professionale volte alla promozione delle potenzialità economiche ed allo sviluppo di tecnologie innovative, in funzione della Piattaforma logistica regionale, sia con la creazione di figure professionali nuove, sia con il coinvolgimento di figure professionali che già operano all'interno delle realtà economiche della Regione, con lo scopo di garantire una stretta interconnessione tra la realtà esistente ed i futuri step evolutivi del comparto regionale.
3. Nell'ambito delle strategie di sviluppo della portualità delineate dalla cabina di regia, l'Amministrazione regionale provvede direttamente, o tramite un soggetto da essa controllato, al rilascio delle concessioni demaniali negli ambiti portuali di Monfalcone e Porto Nogaro.
4. L'Amministrazione regionale favorisce altresì la costituzione di un Centro di Informazione Pubblico che operi quale sportello unico e svolga compiti di informazione, consulenza, orientamento e assistenza.

Art. 24 Impresa ferroviaria regionale

1. Nell'esercizio delle funzioni di controllo analogo la Giunta regionale formula indirizzi alla società Ferrovie Udine Cividale FUC s.r.l. per l'elaborazione di un piano industriale ai fini della creazione di una impresa ferroviaria dedicata alle merci funzionale alle esigenze del settore logistico e produttivo regionale

Art. 25 Direttive alle società partecipate

1. La Giunta regionale formula direttive alle società partecipate per acquisire, anche tramite partecipazioni azionarie, disponibilità di spazi e servizi in terminali extra regionali funzionali all'implementazione di servizi con origine/destinazione nel territorio regionale.

Art. 26 Verifica di coerenza

1. Gli interventi previsti nei Porti e nei centri intermodali presenti nel territorio regionale e riconosciuti dal Piano, per i quali siano richiesti contributi regionali, devono essere coerenti con le previsioni di Piano.

Art. 27 Piattaforma logistica telematica integrata

- 1.** L'Amministrazione regionale progetta e mette a disposizione degli operatori la Piattaforma logistica telematica integrata.
- 2.** L'adesione alla Piattaforma di cui al comma 1, una volta realizzata, costituisce condizione per l'ottenimento di incentivi finanziari regionali, previa modifica dei regolamenti vigenti in materia di concessione di aiuti per il trasporto combinato e per l'avvio di servizi di trasporto intermodale ferroviario e marittimo, necessari per l'ottenimento dei relativi contributi.

Art. 28 Sviluppo dell'autotrasporto

- 1.** L'Amministrazione regionale provvede all'integrazione dei requisiti, previsti dai regolamenti vigenti in materia di concessione di aiuti alle imprese di autotrasporto merci che intendono investire in attrezzature e mezzi terrestri adatti al trasporto combinato, con un apposito criterio di priorità nei confronti di imprese che intendono consorziarsi nonché trasformarsi in imprese di autotrasporto e logistica.

CAPO V

Norme in materia ambientale – Valutazione di incidenza

Art. 29 Prescrizioni di carattere ambientale

- 1.** Nell'ambito della progettazione degli interventi devono essere seguite le seguenti prescrizioni di carattere ambientale disposte in sede di Valutazione di incidenza che prevedono misure, finalizzate a limitare l'incidenza sia delle nuove opere che, più in generale, di tutta la rete stradale comprese le infrastrutture esistenti:
 - a)** qualora in fase di progettazione di una infrastruttura si rilevi una interferenza diretta con aree della Rete Natura 2000 devono essere valutate approfonditamente tutte le possibili alternative strategiche e di tracciato finalizzate ad evitare tale interferenza;
 - b)** le nuove infrastrutture localizzate esternamente, ma in prossimità delle aree Natura 2000, devono prevedere il mantenimento di adeguate aree non infrastrutturate, ed eventualmente da riqualificare, che fungano da efficace filtro rispetto alle aree antropizzate;
 - c)** i progetti di nuove infrastrutture devono essere accompagnati da uno studio sulle connessioni ecologiche fra aree naturali presenti in un congruo intorno dell'area di intervento. Tale studio dovrà evidenziare le connessioni esistenti da confermare, quelle da rafforzare e quelle che è necessario realizzare ex novo al fine del mantenimento della funzionalità dell'ecosistema.
 - d)** l'impatto da frammentazione ecologica e disturbo della rete viaria sulla componente faunistica deve essere oggetto di precise valutazioni e misure di mitigazione sia in sede di progettazione delle nuove infrastrutture, che nella progettazione degli interventi di manutenzione di quelle esistenti. A tal fine è necessario tenere conto della localizzazione dei corridoi e delle direttrici preferenziali di spostamento della fauna, e devono essere previste delle misure di mitigazione dell'impatto, quali sovra/sottopassi faunistici;
 - e)** nel caso di realizzazione di infrastrutture viarie nuove in parallelo o comunque con funzioni analoghe alla rete viaria esistente, deve essere prevista la dismissione ed il recupero ambientale delle aree occupate dalle infrastrutture non più funzionali;
 - f)** devono essere previste misure di compensazione della nuova occupazione di habitat naturali e seminaturali mediante il recupero in misura equivalente di altre aree sigillate o degradate;
 - g)** le opere deve essere progettate secondo un principio di massimo riutilizzo dei materiali di scavo e di contenimento della perdita di terre e rocce;

- h)** l'inserimento ecologico - paesaggistico delle nuove infrastrutture e di quelle esistenti oggetto di ristrutturazione deve essere favorito attraverso la ricostruzione di elementi vegetazionali (siepi, boschetti, ecc.), piccoli bacini, aree umide, impianti di fitodepurazione, siti artificiali di nidificazione, ecc.;
 - i)** per le nuove infrastrutture e per quelle esistenti oggetto di manutenzione dovranno essere previsti sistemi per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali, in particolare in prossimità di zone umide.
- 2** In caso di valutazione di incidenza negativa del progetto andranno individuate le necessarie misure di compensazione per garantire la coerenza globale della rete Natura 2000.

Art. 30 Criteri di selezione delle opere di mitigazione e compensazione

- 1.** Nell'ambito della progettazione degli interventi si raccomanda di osservare i seguenti criteri di selezione delle opere di mitigazione e compensazione individuati da ARPA.:
- a)** Interventi che minimizzano l'uso del suolo, privilegiando l'adeguamento e l'integrazione delle strutture esistenti, nonché il pieno utilizzo delle infrastrutture e della capacità esistente sulla rete ferroviaria;
 - b)** Interventi che minimizzano l'uso di aree soggette a vincolo di natura ambientale quali parchi naturali regionali, riserve naturali regionali e statali, biotopi, aree di rilevante interesse ambientale (ARIA), aree di reperimento, parchi comunali, zone umide, Siti di importanza comunitaria (SIC), Zone di protezione speciale (ZPS), Important Bird Areas (I.B.A.) e prati stabili;
 - c)** Salvaguardia del patrimonio naturale, storico, paesistico-territoriale anche con interventi che prevedano la conservazione, il recupero e la messa in rete di parchi e giardini di rilevanza storica e culturale e di aree verdi residuali e/o degradate nonché l'incremento dei corridoi ecologici e delle aree verdi;
 - d)** Interventi volti a mitigare e compensare (ai sensi della Direttiva Habitat) gli eventuali impatti causati dalle infrastrutture sulla fauna, quali ad esempio la realizzazione di ecodotti e ponti faunistici, tunnel per la piccola fauna, sottopassi, recinzioni dedicate, installazione di sagome anticollisione su pannelli fonoassorbenti, ecc.;
 - e)** Interventi per il risparmio idrico anche attraverso l'adozione di sistemi per la raccolta ed il riutilizzo delle acque reflue e delle acque di prima pioggia;
 - f)** Soggetti e/o imprese o sistemi d'impresa che posseggano o abbiano avviato la procedura per l'adesione a sistemi di gestione ambientale (EMAS) e/o per l'etichettatura ambientale di prodotto (Ecolabel, Dichiarazione Ambientale di Prodotto);
 - g)** Misure di mitigazione dell'impatto acustico, che prevedano anche una precisa analisi del loro inserimento paesaggistico nell'ambiente (ad esempio utilizzo di barriere fonoassorbenti vegetali);
 - h)** Capacità di contribuire alla maggiore copertura regionale dei consumi elettrici tramite fonti rinnovabili.

Art. 31 Impiego di impianti di energia da fonti rinnovabili

- 1.** Nella progettazione degli interventi va valutata l'opportunità di installare impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili (fotovoltaico) negli elementi lineari che compongono la viabilità, sia stradale e sia ferroviaria, e di prevedere sistemi per la raccolta differenziata.

