

## deliberazione n. 19

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

---

ESTRATTO DEL PROCESSO VERBALE  
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO REGIONALE DEL 20 GIUGNO 2006, N. 33

---

Il Presidente pone in discussione il seguente punto all'o.d.g.: proposta di atto amministrativo n. 17/05, a iniziativa della Giunta regionale "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" dando la parola al Consigliere di maggio-

ranza Marco Ricci e al Consigliere di minoranza Leonardo Lippi relatori della IV Commissione consiliare permanente;

omissis

Al termine della discussione, il Presidente pone in votazione la seguente deliberazione:

## 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;

Preso atto che la predetta proposta è stata preventivamente esaminata, ai sensi del primo comma dell'articolo 22 dello Statuto regionale,

dalla Commissione consiliare permanente competente in materia;

Visto il parere obbligatorio, reso ai sensi del quarto comma dell'articolo 22 dello Statuto regionale, dalla Commissione consiliare competente in materia finanziaria;

Visto l'articolo 21 dello Statuto regionale;

## D E L I B E R A

- 1) di approvare gli allegati 1 e 2, che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto, concernenti rispettivamente:  
Allegato 1 "Individuazione della rete viaria di interesse regionale";  
Allegato 2 "Determinazione dei parametri per la definizione delle percentuali di riparto";
- 2) di destinare, secondo i criteri contenuti nell'allegato 2, il 50 per cento delle risorse annualmente trasferite dallo Stato alla Regione ex d.lgs. 112/1998 ad opere stradali programmate dalla Regione, di cui almeno il 10 per cento riservato alla progettazione delle opere rientranti nella programmazione regionale;
- 3) di ripartire il 50 per cento delle rimanenti risorse, sulla base dei criteri illustrati nell'allegato 2, nelle seguenti misure percentuali:

<i>Province</i>	<i>per cento riparto</i>
Ancona	17,47
Ascoli Piceno	20,09
Macerata	36,94
Pesaro Urbino	25,50

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

Avvenuta la votazione, il Presidente ne proclama l'esito: "Il Consiglio approva"

IL PRESIDENTE

f.to Luigi Minardi

I CONSIGLIERI SEGRETARI

f.to Michele Altomeni

f.to Giancarlo D'Anna

### **Individuazione della rete viaria di interesse regionale**

#### Premessa

La rete viaria si articola in principale e 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.

Tutte le altre arterie, ad esclusione delle strade comunali, fanno parte della rete secondaria e sono strade provinciali.

### **Individuazione della rete viaria di interesse regionale**

Formano la rete “di interesse regionale” le arterie che svolgono le seguenti funzioni:

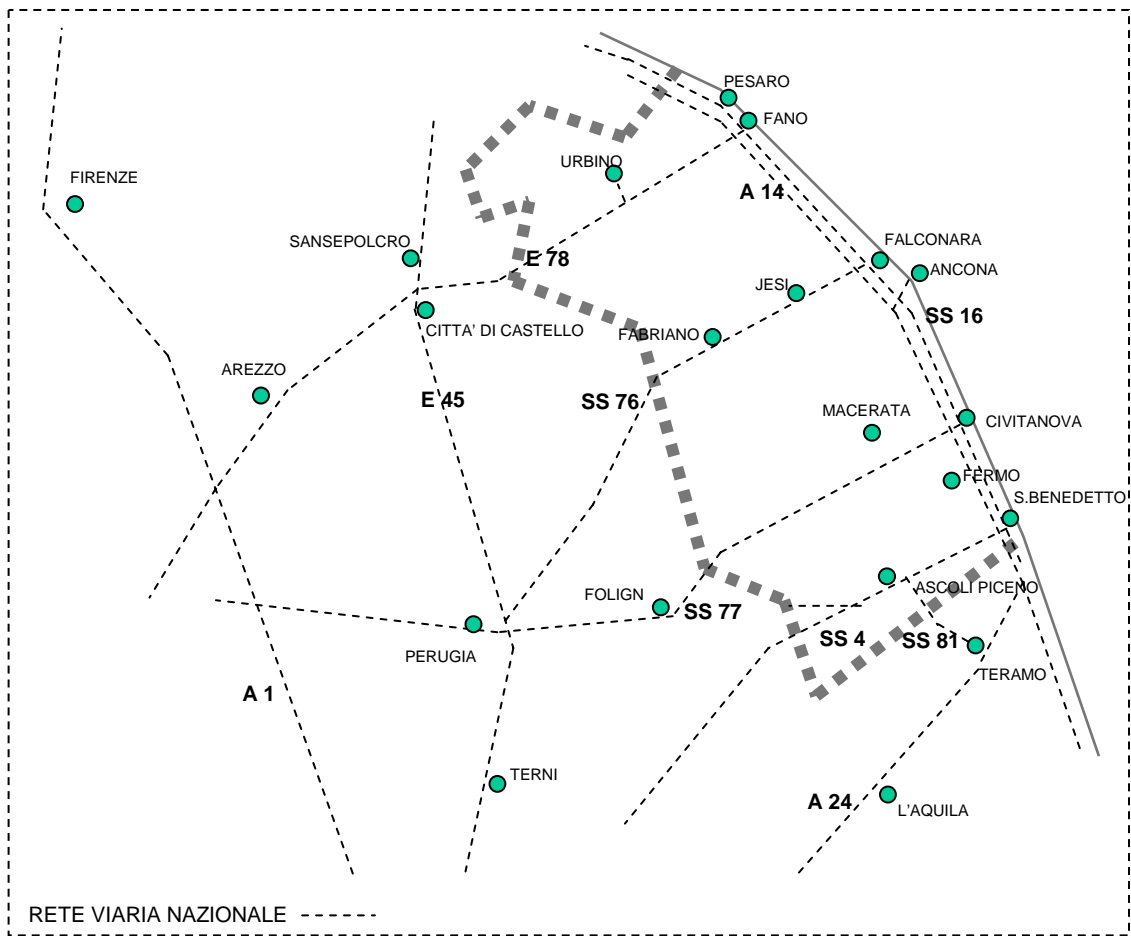
- a) allacciano capoluoghi di provincia tra loro o con il capoluogo di regione;
- b) costituiscono importanti e diretti collegamenti tra nodi della rete viaria nazionale ovvero tra nodi della rete nazionale e quelli della rete regionale;
- c) allacciano alla rete nazionale e regionale i porti, gli aeroporti, 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.

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 e verso il Traforo di Forca Canapina (Spoleto).



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

La connotazione della rete secondaria deriva dalla morfologia del territorio interessato, dalla localizzazione degli insediamenti produttivi e residenziali e dei nodi intermodali anche di natura secondaria, 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 e ex SS 77, 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 ed ex SS 502;

- 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;
- ex SS 209 Valnerina.

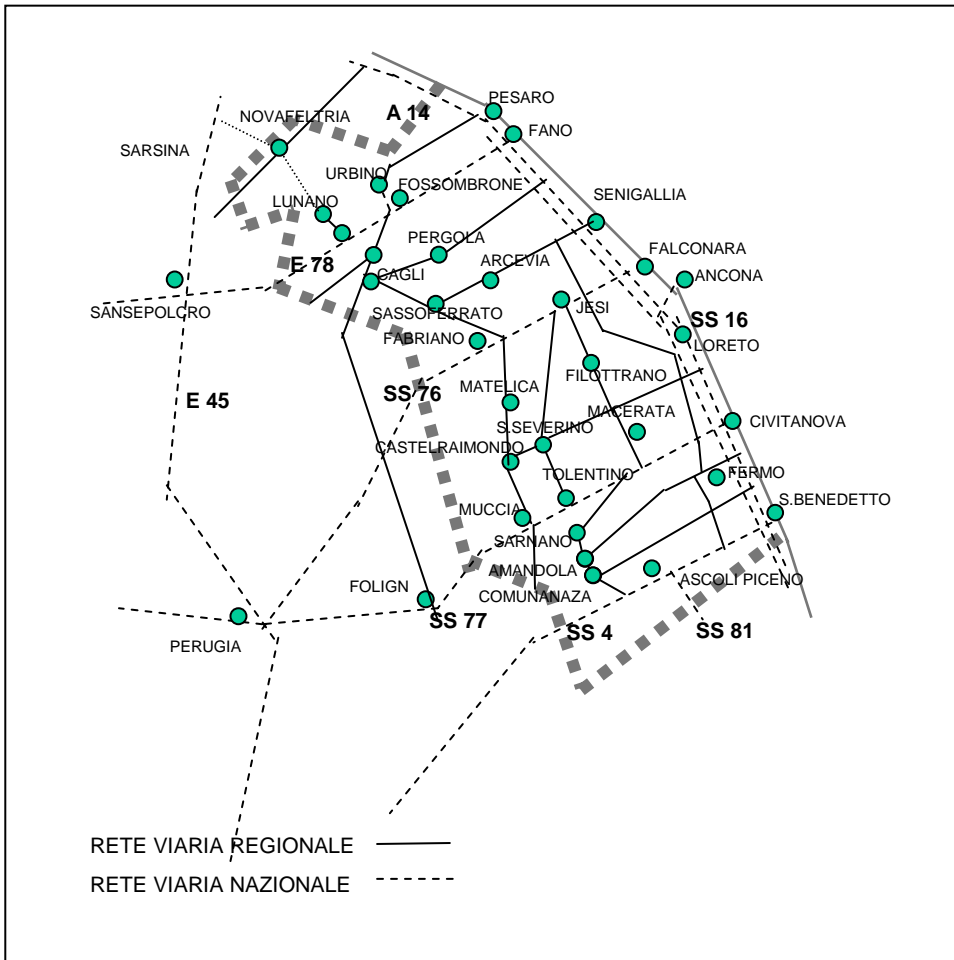
### 3. Pedemontana delle Marche

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'Esio-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) Taverna Piccinini - 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 50%, del fondo trasferito alla Regione per investimenti sulla base di un riparto percentuale. La rimanente quota del 50% viene invece destinata ad interventi programmati dalla Regione, di cui almeno il 10 % riservato alla progettazione delle opere rientranti nella programmazione regionale, 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, con particolare riferimento all'esigenza di armonizzare i tracciati in corrispondenza dei confini provinciali;
- 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);

Il riparto percentuale della quota del 50% riservata alle Province, viene effettuato sulla base di due gruppi di parametri: quelli fisici, legati alle caratteristiche proprie delle strade, che pesano per il 75% e quelli socio-economici, legati alla mobilità ed allo sviluppo economico delle province, che pesano per il 25%.

#### **1. Parametri fisici**

##### Caratteristiche geometriche delle strade – peso ponderato complessivo 25%

- 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:

<b>Provincia</b>	<b>Strada</b>	<b>Km</b>	<b>pesi %</b>
<b>Ancona</b>	ex SS 502 (fino confine MC)	11	
	ex SS 362 (fino confine MC)	20	
	ex SS 256	7	
	ex SS 361	12	
	ex SS 77	6	
<b>TOT</b>		<b>56</b>	<b>17,45</b>
<b>Ascoli Piceno</b>	ex SS 78	<b>43</b>	<b>13,40</b>
<b>Macerata</b>	ex SS 78 (Samano-Gabella)	12	
	ex SS 502	52	
	ex SS 362	13	
	ex SS 256	32	
	ex SS 361	17	
	ex SS 77	37	
	ex SS 209	28	
<b>TOT</b>		<b>191</b>	<b>59,50</b>
<b>Pesaro</b>	ex SS 257	<b>31</b>	<b>9,66</b>
<b>TOTALE</b>		<b>321</b>	<b>100,00</b>

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

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

Estesa chilometrica strade ex statali – peso ponderato complessivo 35%

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:

<b>Provincia</b>	<b>Strada</b>	<b>Km</b>	<b>pesi %</b>
<b>Ancona</b>	ex SS 360	61	
	ex SS 362 (fino confine MC)	20	
	Pedemontana Sassoferrato-conf. MC	20	
	Pedemontana conf. PS-Sassoferrato	10	
	ex SS 424	3	
	ex SS 502 (fino confine MC)	11	
<b>TOT</b>		<b>125</b>	<b>16,40</b>
<b>Ascoli Piceno</b>	sp "Mezzina" (fino confine MC)	45	
	ex SS 78 (fino confine MC)	43	
	ex SS 210	52	
	ex SS 433	42	
<b>TOT</b>		<b>182</b>	<b>23,88</b>
<b>Macerata</b>	Val Potenza (ex SS 361, ex SS 77, ex SS 571) dalla ex SS 256 alla SS 16	60	
	ex SS 362 (fino confine AN)	13	
	sp Tolentino-Val Potenza	11	
	Pedemontana (ex SS 256)	32	
	ex SS 78 (fino confine AP)	36	
	ex SS 77 (Val Potenza-Val di Chienti)	20	
	ex SS 502 (fino confine AN)	52	
	ex SS 209	28	
<b>TOT</b>		<b>252</b>	<b>33,07</b>
<b>Pesaro Urbino</b>	ex SS 423	32	
	ex SS 258	31	
	sp Lunano-S. Angelo	7	
	ex SS 3	35	
	ex SS 424	52	
	Pedemontana SP Cagli-conf. AN	15	
	ex SS 257	31	
<b>TOT</b>		<b>203</b>	<b>26,64</b>
<b>TOTALE KM.</b>		<b>762</b>	<b>100</b>

## 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
<b>AN</b>	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	<b>25,96</b>
<b>AP</b>	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	<b>25,66</b>
<b>MC</b>	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	<b>24,02</b>
<b>PS</b>	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	<b>24,36</b>
	644,14	100,00	<b>25,00</b>	60376,18	100,00	<b>25,00</b>	109,60	100,00	<b>25,00</b>	456358	100,00	<b>12,50</b>	192001	100,00	<b>12,50</b>	100,00

Infine, come già detto, i parametri socio-economici vengono pesati per 25% ed il complesso dei parametri fisici per il restante 75%.

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

Pesi dei parametri	PARAMETRI FISICI 75%						PARAMETRI SOCIO-ECONOMICI 25%		PERCENTUALE DI RIPARTO
	Strade ex statali		Caratteristiche geometriche		Strade interesse Regionale		Peso %	Peso ponderat	
Province/pesi	Peso %	Peso ponderat	Peso %	Peso ponderat	Peso %	Peso ponderat	Peso %	Peso ponderat	
<b>Ancona</b>	14,13	4,95	14,28	3,57	16,40	2,46	25,96	6,49	<b>17,47</b>
<b>Ascoli Piceno</b>	20,32	7,11	11,93	2,98	23,88	3,58	25,66	6,42	<b>20,09</b>
<b>Macerata</b>	39,52	13,83	48,57	12,14	33,07	4,96	24,02	6,01	<b>36,94</b>
<b>Pesaro</b>	26,03	9,11	25,22	6,31	26,64	4,00	24,36	6,09	<b>25,50</b>
<b>Totale</b>	<b>100,00</b>	<b>35,00</b>	<b>100,00</b>	<b>25,00</b>	<b>99,99</b>	<b>15,00</b>	<b>100,00</b>	<b>25,00</b>	<b>100,00</b>