



Una Regione «on the road»

*Viabilità, progetti e interventi
nell'area della Venezia Giulia*

di Giovanni Di Benedetto

La L.R. 21 dicembre 1981 n. 91 ha classificato le strade di uso pubblico nel territorio regionale in:

- a) statali
- b) provinciali
- c) comunali
- d) vicinali
- e) militari.

A tale classificazione corrisponde il regime di proprietà ed i connessi impegni di esercizio (segnaletica, manutenzione, ecc.).

**Una Direzione
regionale «ad
hoc»**

La sopracitata legge è stata promulgata a poco più di un anno dalla creazione, nell'ambito dell'Amministrazione regionale, di una Direzione regionale ad hoc retta da un Assessore specificatamente delegato ad essa: la Direzione regionale della Viabilità, Trasporti e Traffici, Porti ed Attività emporiali. In questo modo l'azione politica della Regione e quella tecnica ed amministrativa hanno potuto arricchirsi di una visione integrata di quello che viene chiamato il fenomeno del trasporto di merci e di persone nei diversi modi in cui si articola: stradale, ferroviario, marittimo ed aereo, nonché in collettivo (o pubblico) ed individuale (o privato). Il ruolo della Regione non è di poco conto se si pone attenzione alle competenze previste dallo statuto di autonomia:

**Il ruolo
della Regione**

- podestà legislativa in materia di viabilità, urbanistica e trasporti;
 - podestà legislativa subordinata per le linee di cabotaggio regionale;
- nonché ai cospicui finanziamenti che il bilancio regionale



L'autostrada «Alpe Adria» all'altezza di Buia.

**Un'azione
di coordinamento**

riserva tanto per gli investimenti quanto per le spese di esercizio inerenti le infrastrutture di trasporto; si pensi che dal 1974 ad oggi le iniziative progettuali della Regione hanno innescato finanziamenti, nel solo settore delle infrastrutture stradali e ferroviarie, per quasi 7.000 miliardi a costi attualizzati.

Particolarmente importante è anche l'azione che la Regione svolge nel coordinamento delle iniziative e nella programmazione degli interventi. Si ricordi il P.U.R.G. (Piano Urbanistico Regionale Generale) che è ormai in vigore dal 1978, ma anche i piani di settore che sono in parte ultimati ed in parte in via di compimento: il P.R.V. (Piano Regionale della Viabilità) il P.P. (Piano dei Porti) il P.T.P.L. (Piano del Trasporto Pubblico Locale) ed il P.R.I.T. (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) che ha il compito di ottimizzare l'organizzazione dei trasporti attraverso la migliore integrazione possibile fra quelli stradali, ferroviari, marittimi ed aerei. Siccome pianificare significa suggerire adeguate risposte alle esigenze specifiche di settore (ad esempio la domanda di trasporto) in relazione ad un certo modello di sviluppo socio-economico che l'azione politica regionale intende dare ai cittadini ed al loro territorio, è



L'autostrada presso il Lisert.

I progetti realizzati

Le scelte per Gorizia e Trieste

palese lo stretto coordinamento che detti piani hanno con il P.R.S. (Piano Regionale di Sviluppo) triennale che annualmente il Consiglio Regionale approva contestualmente con il Bilancio.

Un'azione parallela viene svolta dalla Direzione regionale della Viabilità, Trasporti e Traffici, Porti ed Attività emporiali a scopo promozionale e di coordinamento: è la redazione di progetti, di massima o esecutivi, di importanti infrastrutture di trasporto; azione promozionale nei confronti degli Enti competenti alla loro realizzazione (A.N.A.S., F.S., Province, ecc.), di coordinamento nei confronti dei Comuni con i quali si studiano soluzioni di tracciato e di funzionalità atte ad utilizzare il loro territorio per scopi molto spesso sovracomunali e compatibili con il più razionale utilizzo del territorio. Ad esempio sono stati elaborati dalla Regione i progetti dello scalo ferroviario di Cervignano, del raddoppio della «Pontebbana», di numerosi manufatti per l'eliminazione dei passaggi a livello, della Grande Viabilità in provincia di Trieste e di Gorizia, degli Autoporti di Coccau, Ferneti e S. Andrea, del Raccordo Redipuglia-Aeroporto, ecc.

Ma veniamo più in particolare all'area delle Province di

Trieste e di Gorizia, territori per i quali si impone la scelta di ruoli completamente diversi rispetto a quelli che la storia aveva loro attribuito, ma che con la divisione politica creata dai nuovi confini del secondo dopoguerra ha palesemente dimostrato essere non più attuali. Queste due realtà di «province urbane» possono oggi sopravvivere solo in una proiezione esterna, verso il Friuli e l'Italia settentrionale, verso l'Europa centrale ed i Paesi dell'Est, e tale proiezione passa attraverso scambi culturali, sociali e commerciali e per tutti questi aspetti il miglioramento dei sistemi relazionali, strade autostrade ferrovie autoporti linee di trasporto marittimo ecc., rappresentano il presupposto principale sia in ordine di tempo che di importanza. Per il tempo si tengano presenti i lunghi periodi di attuazione che attengono alla realizzazione di un'opera pubblica rispetto ad accordi commerciali generalmente più tempestivi e solleciti; per l'importanza si pensi agli investimenti che sono necessari per creare le infrastrutture di trasporto e la loro successiva durata nel tempo.

Il vantaggio di Alpe Adria

La Venezia Giulia quindi deve trarre il giusto vantaggio dalla posizione che le spetta nell'ambito dell'intera Regione e da quella che può costruirsi in quella ancora più ampia realtà che è rappresentata dalla Comunità Alpe-Adria. Nel proprio territorio si trovano i due principali porti regionali, l'aeroporto, centri doganali di valico e per lo stoccaggio e smistamento delle merci, attività industriali artigianali e commerciali di grande rilievo, un terziario che sta conoscendo nuovi sviluppi e specializzazioni, ecc.; vediamo come la viabilità in particolare può inserirsi in questo contesto per renderlo più efficiente ed armonioso.

Le realizzazioni e i progetti

Gli interventi in corso o di recente ultimazione sono stati principalmente finalizzati al collegamento delle zone industriali e dei terminali portuali ed aeroportuali alla rete autostradale nazionale ed europea, soprattutto in relazione all'esigenza di rendere il più efficiente possibile l'intermodalità del trasporto delle merci. Per l'aeroporto di Trieste e Ferneti, che attualmente occupa circa 25 ettari e necessita di un adeguato ampliamento per circa 7 ettari, sono stati successivamente investiti circa 46 miliardi fra contributi regionali, del «fondo Trieste» e finanziamenti scaturiti dagli accordi italo-jugoslavi di «Osimo», ed ulteriori 5 sono attesi per il completamento; qui transitano oggi oltre 135.000 veicoli merci all'anno e se ne prevede un incremento con la saldatura autostradale in Jugoslavia, da Sezana a Razdrto. A S. Andrea di Gorizia sono state realizzate, adiacenti ma distinte, la stazione confinaria e l'autoporto, quest'ultimo in fase di ulteriore ampliamento e completamento per suc-



Il casello del Lisert dell'autostrada Venezia-Trieste.

La viabilità ordinaria

cessivi lotti fino a coprire complessivamente 30 ettari; gli investimenti finanziari disposti, tutti sugli «Accordi di Osimo», superano i 61 miliardi, mentre ulteriori 50 consentiranno di portare l'opera nella fisionomia definitiva, conseguentemente anche alla realizzazione della bretella autostradale jugoslava da Vrtoiba a Razdrto. Anche sul versante italiano per l'innesto all'autostrada A4 per Venezia è previsto il potenziamento del raccordo fino a Villesse con una spesa di quasi 25 miliardi. Sempre in tema di raccordi autostradali, nella Provincia di Trieste con 12 lotti di lavoro si attua il collegamento fra l'attuale termine della A4 al Lisert con il valico di Ferneti sulla S.S. 52, di Pese sulla S.S. 14, di Rabuiese sulla S.S. 15 e con il terminal containers (Molo VII) nel porto di Trieste, dopo avere attraversato la zona industriale del E.Z.I.T.; 7 di questi lotti sono ormai avviati e quasi completati con precedenti finanziamenti per 316 miliardi ed ulteriori 56 miliardi recentemente ottenuti per il rifinanziamento; i rimanenti 5 lotti richiedono un ulteriore onere di quasi 200 miliardi già previsti dalla Legge Finanziaria 1987.

In Provincia di Gorizia sono in atto numerosi interventi anche sulla viabilità ordinaria. Dopo la costruzione della

variante fra la S.S. 55 a S. Andrea e la S.P. «della Mainizza», un finanziamento di 25 miliardi consentirà di migliorare la S.S. 55 nel tratto fra l'autoporto e Monfalcone, mentre la prosecuzione dalla S.P. «della Mainizza» verso Cormons ha trovato numerosi ostacoli a causa dell'attraversamento di aree agricole di particolare pregio; con 3 miliardi si potenzierà invece il collegamento fra Cormons e Plessiva lungo la S.S. 409 e con ulteriori 25 la S.S. 56 da Cormons fino a Udine a saldarsi sulla «tangenziale sud» di imminente avvio fra Paparotti e Zugliano. Anche la S.S. 351 fra Cervignano e Villesse sarà potenziata con 24 miliardi di spesa prevista, sia per la prospettiva di sviluppo dei traffici indotta dal costruendo scalo ferroviario di smistamento, sia per l'auspicata liberalizzazione della A4 fra Villesse ed il casello del Lisert a Monfalcone. Saranno invece portati presto a termine i lavori del collegamento fra la A4 al casello di Redipuglia e l'aeroporto regionale di Ronchi (S.S. 14) con una spesa complessiva di 7 miliardi. Questi interventi sulla rete ordinaria, principalmente dell'A.N.A.S., sono in gran parte consentiti da due programmi triennali: quello dell'A.N.A.S. previsto dalla L. 526/1985 e quello della Regione Friuli-Venezia Giulia previsto dalla L.R. 22/1985 che prevedono un diretto coinvolgimento della Regione nella realizzazione di infrastrutture stradali poi affidate all'A.N.A.S. per la gestione e manutenzione. Con i fondi di «Osimo» (15 miliardi) si deve realizzare invece la circonvallazione di Gorizia fra il ponte IX Agosto e la Z.I. a sud, percorrendo la sponda sinistra dell'Isonzo.

**Pensando
al futuro**

A questo quadro inerente le iniziative ormai avviate, va aggiunto quello delle previsioni di medio termine che trovano nel P.U.R.G. e nel suo aggiornamento realizzato con il P.R.V. un'indicazione territoriale e funzionale, mentre nei programmi decennali (segnatamente quello dell'A.N.A.S.) trovano un supporto di natura economica. Con tale prospettiva si prevede la realizzazione dell'allargamento fra Belvedere e Grado della S.S. 352 e le varianti alla S.S. 56 a Lucinico, Mossa e Capriva in provincia di Gorizia, mentre a Trieste resta da risolvere il nuovo accesso da Nord (l'alternativa alla prospettata superstrada di Barcola) e la circonvallazione di Muggia per accedere al valico di prima categoria di S. Bartolomeo senza dovere attraversare il tortuoso centro storico della cittadina veneta.

Non poco si è fatto e molte sono le opere ancora da realizzare; pare però che il disegno per presentarsi all'Europa con un sistema infrastrutturale efficiente per gli anni 2000 sia ormai realtà.