

B4 LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE

B4.1 Inquadramento generale

La collocazione del territorio umbro nel contesto geografico nazionale è ragione della marginalità della Regione Umbria nei confronti della rete nazionale di trasporto di livello superiore, che ha le sue linee di forza nel corridoio plurimodale dorsale (Milano-Bologna-Firenze-Roma) e nel corridoio pedeappenninico-adriatico (Milano-Bologna-Ancona-Bari), che corrono entrambi all'esterno del territorio regionale.

Si può riflettere sul fatto che l'esclusione della Regione dell'Umbria dall'attraversamento diretto della rete di trasporto di livello superiore possa forse aver preservato l'ambiente regionale da trasformazioni che ne avrebbero potuto modificare il paesaggio e la percezione della sua immagine.

Certo è che l'esclusione della Regione dalla rete di trasporto di livello superiore comporta, oggi, penalità in termini di accessibilità agli insediamenti, che inevitabilmente si riflettono sulla competitività del sistema produttivo regionale.

L'eccentricità della Regione dell'Umbria nei confronti della rete di trasporto di livello superiore comporta che:

- è modesta la presenza di direttrici della rete primaria passanti per il territorio regionale,
- è necessario assicurare le connessioni alla rete primaria dei maggiori insediamenti regionali (Perugia e Terni);
- assicurare idonei collegamenti con la rete policentrica.

Come è noto, i corridoi plurimodali longitudinali svolgono un differente ruolo gerarchico nel contesto delle relazioni nazionali ed europee, in ragione delle destinazioni terminali e del livello complessivo delle infrastrutture.

E' fuori di dubbio che il corridoio nord-sud dorsale ha una funzionalità superiore di quello Tirrenico ed Adriatico in ragione della maggior qualificazione del sistema delle infrastrutture. Inoltre i progetti di potenziamento del sistema dorsale sono molteplici e complessi: basti pensare alla cosiddetta "variante di valico" dell'autostrada A1, tratto Firenze-Bologna, e al potenziamento dell'autostrada A1, tratto Orte-Roma. Progetti che migliorerebbero la capacità ed i livelli di servizio del sistema infrastrutturale centrale, esaltando la funzione gerarchica primaria svolta in seno alla rete di trasporto nazionale. E' anche il caso di evidenziare l'esigenza del potenziamento delle trasversali con il Corridoio adriatico e tirrenico (

Per contro le infrastrutture delle direttrici adriatica e tirrenica hanno diffuse esigenze di riqualificazione e potenziamento; in particolare il Corridoio Adriatico è carico di potenzialità future in ambito nazionale e per le relazioni con l'estero (sviluppo dell'itinerario italo-greco, relazioni con i Balcani) e con l'est europeo.

Pertanto è possibile affermare che:

- ad Ovest della Regione dell'Umbria si colloca un sistema infrastrutturale, dove sono svolte relazioni primarie e veloci con Roma ed il Sud Italia e con Bologna-Milano ed il Nord e la Media Europa;
- ad Est della Regione dell'Umbria sono le connessioni con Ancona ed il Sud Italia, nonché i Balcani ed il bacino del Mediterraneo orientale.

Pertanto oggetto del Piano Regionale per quanto riguarda il trasporto su strada è la sub-rete di connessione con i corridoi nord-sud, al fine di migliorare l'accessibilità generalizzata del territorio umbro con il resto d'Italia e con le nazioni contermini.

Strumento principale di tale azione è la E45 che è parte di un corridoio nazionale (Roma – Orte – Terni – Perugia – Cesena) con innesti a Cesena sul Corridoio Adriatico, ad Orte sul Corridoio Dorsale-Centrale ed a Roma sul Corridoio Tirrenico.

L'itinerario E45 presenta peraltro, oltre Orte, una ulteriori possibilità verso il corridoio Tirrenico (Viterbo – Civitavecchia).

E' indubbia la valenza di questa infrastruttura che peraltro costituisce un asse di gerarchia nazionale a cui va riferita la sub-rete stradale di competenza regionale con compiti di collegamento intraregionale e di accessibilità ai centri regionali.

B4.2 Caratteristiche generali della rete stradale

La rete viaria che insiste sul territorio regionale è costituita, in termini di patrimonio infrastrutturale, da circa 6.500 Km di strade così suddivise:

- 64 Km di autostrade;
- 336 Km di strade statali;
- 1100 Km. di strade regionali;
- 2768 Km di strade provinciali;
- 2261 Km di strade comunali extraurbane (dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Il confronto fra l'estensione complessiva della rete, la superficie territoriale, la popolazione regionale, fornisce i seguenti indicatori:

- 76 Km per 100 Km² di superficie; valore inferiore del 25% a quello medio nazionale.
- 78 Km per 10.000 abitanti; valore in linea con la media nazionale.

In generale, se si escludono le autostrade e le cosiddette superstrade (assi extraurbani con piattaforma a carreggiate separate), nonostante alcuni importanti interventi di riqualificazione effettuati negli ultimi anni, il resto del reticolo viario presenta una struttura vincolata dal rispetto dell'orografia del territorio e caratteristiche fisico-funzionali di standard modesto.

Dal punto di vista degli standard funzionali si riconoscono sostanzialmente due livelli di viabilità:

- la **rete stradale principale**, il cui elemento portante è rappresentato dall'itinerario E45, che assolve funzioni di collegamento sulle relazioni nazionali e regionali di media percorrenza
- la **rete stradale secondaria** costituita dall'insieme della viabilità di interesse provinciale e bacinale, cui è affidata prevalentemente la funzione di distribuzione capillare sul territorio

All'interno della rete principale sono identificabili una viabilità di interesse nazionale e una viabilità di interesse regionale

La rete nazionale è, attualmente, l'elemento di forza dell'offerta infrastrutturale. Questa porzione di rete presenta generalmente una piattaforma a 2 corsie/senso di marcia e capacità complessiva dell'ordine di 6.000 – 7.000 veicoli/h.

Buona parte della capacità della rete primaria è impegnata da quote di mobilità riferibili all'interno del territorio regionale.

I seguenti assi fanno parte di tale porzione di rete:

- Autostrada A1
- Raccordo autostradale Perugia - Bettolle
- Raccordo autostradale Terni - Orte (SS 675)
- Itinerario E45 (SS3 bis)
- SS 73bis di Bocca Trabaria
- SS 75 Centrale Umbra
- SS 76 della Val d'Esino
- SS 77 della Val di Chienti
- SS 79 Ternana
- SS 318 di Valfabbrica
- SS. 219 Pian d'Assino (tratto Branca – Fossato di Vico)
- SS 3 Flaminia
- SS 71 Umbro Casentinese

La viabilità di interesse regionale che assolve alla funzione di collegamento tra i principali poli regionali è costituita dalle seguenti infrastrutture:

- SS 3ter di Narni e Sangemini
- SS 74 Maremmana
- SS 75bis del Trasimeno
- SS 79 Ternana
- SS 79bis Orvietana
- SS 147 di Assisi
- SS 147dir di Assisi
- SS 204 Ortana
- SS 205 Amerina
- SS 209 Valnerina
- SS 219 di Gubbio e Pian d'Assino
- SS 220 Pievaiola
- SS 221 di Monterchi
- SS 257 Apechiese
- SS 298 Eugubina
- SS 313 di Passo Corese
- SS 316 dei Monti Martani
- SS 317 Marscianese
- SS 319 Sellanese
- SS 320 di Cascia
- SS 320dir di Cascia
- SS 360 Arcevese
- SS 361 Septempedana
- SS 395 del Passo del Cerro
- SS 396 di Norcia
- SS 397 di Montemolino
- SS 416 del Niccone
- SS 418 Spoletina
- SS 444 del Subasio

- SS 448 di Baschi
- SS 452 della Contessa
- SS 454 di Pozzuolo
- SS 471 di Leonessa
- SS 599 del Trasimeno inferiore

La tabella seguente identifica la viabilità nazionale e di interesse regionale, riportandone la classificazione in base alle norme CNR e ponendo in corrispondenza la “vecchia” normativa del 1980 con i “nuovi” standard recentemente approvati ed adottati. La questione dell’entrata in vigore dei nuovi standard geometrici delle strade non è di poco conto perché introduce la ragione di una tipologia di interventi sulla rete stradale determinati dalla necessità di una “*messa a norma*”.

Tale necessità è particolarmente incidente laddove è notevole la differenza delle caratteristiche infrastrutturali passando dalla vecchia alla nuova normativa. Questa considerazione verrà ripresa nell’individuazione degli interventi di potenziamento/modifica della rete stradale previsti nel Piano Regionale (vedi cap. C12).

Regione dell'Umbria - Viabilità

Classificazione in base alle norme C.N.R.

		A CARREGGIATA UNICA						A CARREGGIATE SEPARATE CON SPARTITRAFFICO						Standard CNR previsto (nuove norme)	anno previsto Potenz.to
		LARGHEZZA CARREGGIATA (m)						LARGHEZZA SINGOLE CARREGGIATE (m)							
		a 2 corsie		a 3 corsie	a 4 corsie	a 2 corsie	a 3 corsie		a 4 corsie						
		Attuale standard CNR (norme del 28.07.1980)	ml. da 5,01 a 6,00	ml. da 6,01 a 7,00	ml. da 7,01 a 7,50	ml. >7,50	ml. >9,00	ml. >14,00	ml. da 7,50 a 9,00	ml. da 7,50 a 9,00	ml. da 9,01 a 10,50	ml. da 10,50 a 12,00	ml. da 10,50 a 12,00		
			B	VI°	V°	IV°		III°	III°						
1	statale	A1 - autostrada	II°											-	-
2	statale	PG-A1 - raccordo autostradale	III°						X					-	-
3	statale	675 - RATO - racc. aut. terni-orte	III°						X					-	-
4	reg.le	3 Flaminia - conf. reg.le - terni s.carlo	VI°	X										C2	2010
	"	3 Flaminia - terni - spoleto	V°		X									C1	2006
	"	3 Flaminia - spoleto - foligno	III°					X						-	-
	"	3 Flaminia - foligno - nocera u.	V°		X									C1	2003
	"	3 Flaminia - nocera u. - fossato	VI°	X										C1	2003
5	prov.le	3bis - tiberina	V°		X									-	-
6	statale	3bis-E45 - tiberina S.G.C. E/45	III°						X					-	-
7	reg.le	3bis-rac - tiberina	V°		X									-	-
8	reg.le	3ter - di Narni e Sangemini	IV°			X								-	-
9	reg.le	71 - Umbro Casentinese - da km 12+572 a 89+000 e da km 99+200 a 110+173	VI°	X										C1	2006
	"	71 - Umbro Casentinese - da km 89+000 a 99+200	IV°			X								-	-
10	statale	73bis - di Bocca Trabara	V°		X									-	-
11	reg.le	74 - maremmana	VI°	X										-	-
12	statale	75 - Centrale Umbra - da km 0+000 a 3+400	III°					X						-	-
	"	75 - Centrale Umbra - da km 3+400 a 25+486	III°						X					-	-
13	reg.le	75bis - del Trasimeno - da km 0+000 a 14+636	V°		X									-	-
	"	75bis - del Trasimeno - da km 14+636 a 48+393	VI°	X										C2	2010
14	reg.le	75bis-rac - del Trasimeno	VI°	X										C2	2010
15	statale	76 - della Val d'Esino	V°		X									B	2006
16	statale	77 - della Val di Chienti - da km 1+050 a 14+645	VI°	X										C1	2006
	"	77 - della Val di Chienti - da km 14+645 a 26+000	B	X										C1	2006
17	statale	79 Ternana - conf- reg - terni	VI°	X										-	-
18	reg.le	79 Ternana - terni - ss3	VI°	X										-	-
19	reg.le	79bis - Orvietana	VI°	X										-	-
20	reg.le	147 - di Assisi	VI°	X										C2	2006
21	reg.le	147dir - di Assisi	VI°	X										C2	2006
22	reg.le	204 - Ortana	VI°	X										-	-
23	reg.le	205 - Amerina - da km 0+000 a 17+600	VI°	X										C2	2006
	"	205 - Amerina - da km 17+600 a 53+483	B	X										C2	2006
24	reg.le	209 - Valnerina	V°		X									C1	2006
25	reg.le	219 - di Gubbio e Pian d'Assino	VI°	X										C1	2010
26	reg.le	220 - Pievaiola	V°		X									C1	2010
27	reg.le	221 - di Monterchi	VI°	X										-	-
28	reg.le	257 - Apechiese	VI°	X										-	-
29	reg.le	298 - Eugubina	VI°	X										C2	2010
30	reg.le	313 - di Passo Corese	IV°			X								-	-
31	reg.le	316 - dei Monti Martani - da km 0+000 a 34+845	VI°	X										C1	2010
	"	316 - dei Monti Martani - da km 34+845 a 41+515	V°		X									C2	2010
32	reg.le	317 - Marscianese	VI°	X										-	-
33	statale	318 - di Valfabbrica - da km 0+000 a 7+300	III°					X						-	-
	"	318 - di Valfabbrica - da km 7+300 a 38+130	VI°	X										B	2006
34	reg.le	319 - Sellanese	VI°	X										-	-
35	reg.le	320 di Cascia - da km 0+000 a 2+200	IV°			X								-	-
	"	320 di Cascia - da km 2+200 a 5+200	VI°	X										C1	2006
	"	320 di Cascia - da km 5+200 a 23+337	V°		X									-	-
36	reg.le	320dir - di Cascia - da km 0+000 a 1+500	IV°			X								-	-
	"	320dir - di Cascia - da km 1+500 a 5+900	VI°	X										C2	2006
37	reg.le	360 - Arcevese	VI°	X										-	-
38	reg.le	361 - Septempedana	VI°	X										C1	2010
39	reg.le	395 - del Passo del Cerro	VI°	X										-	-
40	reg.le	396 - di Norcia	V°		X									C1	2010
41	reg.le	397 - di Montemolino	VI°	X										-	-
42	reg.le	416 - del Niccone	VI°	X										-	-
43	reg.le	418 - Spoletina	VI°	X										-	-
44	reg.le	444 - del Subasio	VI°	X										-	-
45	reg.le	448 - di Baschi	V°		X									C1	2010
46	reg.le	452 - della Contessa	IV°			X								-	-
47	reg.le	454 - di Pozzuolo	VI°	X										-	-
48	reg.le	471 - di Leonessa	VI°	X										-	-
49	reg.le	599 - del Trasimeno inferiore	VI°	X										C2	2006
50	reg.le	Tre Valli	IV°			X								-	-

LEGENDA:

Strade nazionali

Strade regionali

B4.3 Struttura funzionale della rete in rapporto all'assetto territoriale

L'analisi delle relazioni che intercorrono fra la rete di trasporto e la struttura degli insediamenti della Regione dell'Umbria consente di evidenziare per la parte territoriale a valle di Perugia che:

- ad Ovest, si colloca l'arteria stradale di livello superiore (E45) ma di contro non si evidenziano insediamenti significativi, oltre a Todi;
- ad Est, si ha la concentrazione del maggior numero di insediamenti della Regione e di contro una rete stradale in fase di adeguamento da Perugia a Spoleto. E' altresì prevista la connessione Spoleto-Acquasparta, funzionale alla confluenza del tracciato della SS 3 nella E45.

Pertanto, si evidenzia un duplice problema in termini trasportistici:

- il miglioramento delle connessioni fra gli insediamenti del semianello Est, con un tracciato di pari caratteristiche tecniche e di sezione della Perugia-Foligno (intervento previsto già nel PUT);
- il miglioramento delle connessioni del semianello Est con l'esterno, in particolare con il corridoio Adriatico mediante il potenziamento della ss. 77 Valdichienti e della Tre Valli e della Perugia – Ancona.

L'asse centrale della rete stradale

Il territorio regionale umbro è attraversato dal tracciato primario della E45, in direzione Nord-Sud, non assimilabile ad un tracciato autostradale per l'assenza di corsie di emergenza e di controllo degli accessi.

Il tracciato della E45 connette Ravenna-Cesena (dove è lo scambio con l'autostrada A14) a Perugia-Terni (dove è la confluenza nella A1 all'altezza di Orte) e prosegue verso Roma e Reggio Calabria, lungo il tracciato autostradale.

Le caratteristiche del tracciato attribuiscono alla E45 una funzione di itinerario complementare all'itinerario autostradale dorsale-centrale con destinazione Roma ed il Sud Italia. Pertanto, in aggiunta alla connessione all'autostrada all'altezza di Orte, il tracciato della E45 dovrebbe poter trovare una sua continuità con la Flaminia storica, opportunamente adeguata, e confluire a Roma.

Il tracciato è destinato ai traffici di lunga distanza (dall'Est europeo a Roma e verso il Sud Italia) ma è anche una direttrice di sviluppo interna, a sostegno del sistema insediativo e produttivo sorto fra le città di Perugia-Città di Castello-Sansepolcro. Pertanto, lungo la E45 vi sono elevati flussi di traffico di breve e lunga distanza, che creano problemi di congestione in corrispondenza degli attraversamenti urbani, primo fra tutti Perugia.

La prosecuzione verso sud della E45 arriverà fino allo scambio con la Flaminia storica; inoltre è stata verificata la possibilità di un differente tracciato della Terni-Rieti ad est di Terni, evitando la seconda circonvallazione di Terni del tutto esuberante rispetto alle effettive esigenze viabilistiche della città.

Il nodo stradale di Perugia presenta il problema della discontinuità di tracciato della E45, passante per Perugia, che ha soluzione nella continuità del tracciato in corrispondenza

dell'intersezione con l'asse Bettolle-Perugia-Foligno ed è causa di episodi frequenti di congestione e di inquinamento.

Un altro asse strategico è rappresentato dalla ex SS 3 Flaminia che svolge un ruolo di direttrice nazionale di collegamento trasversale tra l'Adriatico e il Tirreno, di grande supporto al sistema umbro e di collettore e distributore dei traffici trasversali provenienti dalle Marche e di grande supporto alla E45.

Le connessioni al sistema infrastrutturale Ovest

Perugia è connessa con un tracciato primario all'autostrada A1 (il raccordo Perugia-Bettolle), che tuttavia non ha le caratteristiche di sezione che le Nuove normative Ministeriali prescrivono per una autostrada.

Inoltre, la connessione Perugia-Bettolle ha un tracciato orientato verso Nord che favorisce la direzione Firenze-Bologna-Milano a scapito della connessione verso Roma.

Il raccordo Perugia – Bettolle – Siena mette anche in relazione il capoluogo con la trasversale tirreno adriatica E/78 (Grosseto – Fano)

Le relazioni con la capitale sono svolte per il tramite della E45 e della SS. 675, con accesso all'autostrada in corrispondenza dello svincolo di Orte.

Allo stesso modo, Terni ha una connessione primaria ma non di tipo autostradale al tracciato della A1. Infatti al pari di Perugia, Terni utilizza il tracciato della SS675 per accedere all'autostrada in corrispondenza di Orte.

L'adeguamento della Perugia-Bettolle potrebbe comportare il ridisegno del nodo stradale di Perugia, in ragione della difficoltà ad adeguare il tratto urbano della connessione all'autostrada.

Il miglioramento della connessione di Terni al sistema autostradale comporterà il potenziamento delle connessioni di Perugia verso Roma, dal momento che Terni e Perugia utilizzano lo stesso tracciato (SS. 675) per accedere all'autostrada in direzione Roma.

Le connessioni al sistema infrastrutturale Est

Il potenziamento delle connessioni di Terni e Perugia al corridoio adriatico risultano meno potenti anche se la connessione al mare, ovvero al porto di Falconara-Ancona, rappresenta una relazione trasportistica interessante per il traffico merci.

In merito al completamento del tracciato stradale di progetto Perugia-Ancona, in corso di realizzazione, occorre dire che l'importanza del tracciato è nella connessione della E45 al corridoio plurimodale adriatico e nella accessibilità diretta di Perugia al porto di Falconara.

Tuttavia si osserva che la confluenza del tracciato della Perugia-Ancona nella E45 a monte dell'abitato di Perugia, produrrà una sovrapposizione dei flussi di traffico lungo la E45 in corrispondenza dell'attraversamento urbano della città, cui dovrà corrispondere un opportuno adeguamento del tratto urbano della E45 oppure una variante del tracciato.

Ulteriori connessioni al sistema infrastrutturale est sono rappresentate dalla SS 77 e dalla Tre Valli.

Oltre alla Perugia – Ancona altre connessioni sono costituite dalla ss. 77 e dalla Tre Valli che storicamente sono i collegamenti tra la Media Valle umbra e l'adriatico.

Problematiche emergenti sulla rete principale

In sintesi, l'analisi della struttura funzionale attuale della rete conduce all'individuazione dei seguenti punti deboli della viabilità principale:

- modesti livelli di funzionamento del sistema tangenziale di Perugia (E45 – raccordo autostradale Perugia Bettolle – SS 75) sottoposto nelle ore di punta a una pressione estremamente gravosa e crescente da parte di un flusso di traffico eterogeneo, costituito da traffico urbano, da flussi di penetrazione-uscita dalla città e da traffico di attraversamento;
- presenza consistente, sulla E45, di traffico merci (veicoli pesanti) con relative conseguenze sulla sicurezza e sulla qualità del deflusso veicolare;
- modesto standard dei collegamenti al corridoio adriatico;
- mancanza di itinerari trasversali di standard adeguato per il collegamento fra la S.S. Flaminia, l'itinerario E45 e l'Autostrada A1.

Problematiche generali della rete secondaria

La rete stradale secondaria, che costituisce l'offerta di base dedicata alle relazioni di traffico di tipo bacinale, suburbano e locale, è costituita nella quasi totalità dei casi da strade ordinarie a due corsie, senza controllo degli accessi, di modesto standard infrastrutturale e funzionale, di norma attraversanti radialmente i centri urbani, sulle quali peraltro si osservano fenomeni sempre più diffusi di urbanizzazione ai margini della piattaforma che tendono a deteriorare la qualità della circolazione e a ridurre conseguentemente i livelli di servizio offerti.

Tuttavia tale rete non è interessata da traffici intensi e svolge, oltre alle funzioni tipiche della rete di base (collegamento bacinale e locale), anche l'importante servizio di distribuzione sul territorio dei traffici confluenti sulla rete primaria.

La rete regionale presenta problemi connessi alla disomogeneità degli standard e dalla limitata copertura territoriale cui si aggiungono, talvolta, situazioni di precarietà sotto il profilo della sicurezza.

Inoltre, dove la piattaforma viaria risulta inglobata nei centri urbani, i livelli d'uso che la caratterizzano assumono progressivamente connotati tipici delle strade urbane.

In considerazione di tali fenomeni e delle frequenti interferenze con la viabilità ordinaria intersecata, i livelli di servizio offerti dalla rete regionale, in particolare quella di 2° livello, risultano molto modesti nelle ore di punta.

Si evidenziano marcatamente a tale proposito richieste, in ambito locale, di varianti esterne ai centri abitati atte a risolvere situazioni di congestione puntuale.