

PROVINCIA DI BOLOGNA



PIANO DELLA MOBILITÀ
P R O V I N C I A L E

NORME DI ATTUAZIONE

VARIANTE AL PTCP
STESURA ADOTTATA

maggio 2008



NORME DI ATTUAZIONE

Stesura adottata con delibera del Consiglio Provinciale n°17 del 06.05.08

Variante al PTCP della Provincia di Bologna sul Sistema della Mobilità Provinciale

STRUTTURA ORGANIZZATIVA PER L'ELABORAZIONE DEL PIANO

Cabina di Regia

Alessandro Delpiano (Coordinatore Generale–Direttore Del Settore Pianificazione Territoriale e Trasporti)

Stefano Ciurnelli* (Consulente Generale – TPS)

Catia Chiusaroli (Responsabile U.O. Pianificazione Mobilità), Paola Altobelli (Dirigente Servizio Pianificazione Paesistica), Massimo Biagetti (Dirigente Servizio Progettazione e Costruzioni Stradali), Gabriele Bollini (Dirigente Servizio Valutazione e Impatto Sostenibilità Ambientale), Tommaso Bonino (Dirigente SRM-Reti e Mobilità S.p.A.)°, Rudi Fallaci* (Consulente - Tecnicoop), Lucia Ferroni (Responsabile U.O. Grandi Infrastrutture), Pietro Luminasi (Direttore Settore Viabilità), Donato Nigro (Dirigente Servizio Trasporto Pubblico), Davide Parmeggiani (Dirigente Servizio Manutenzione Strade), Giuseppe Petrucci (Dirigente Servizio Urbanistica e Attuazione PTCP), Sergio Santi (Direttore Settore Agricoltura), Sandra Sabatini (Dirigente Servizio Amministrativo Pianificazione Territoriale e Trasporti), Stefano Stagni (Responsabile Ufficio Amministrativo Pianificazione Territoriale e Trasporti), Stefano Zunarelli* (Consulente Aspetti Legali)

Coordinamento di Piano

Catia Chiusaroli, Lucia Ferroni (Responsabili),

Tommaso Bonino°, Stefano Ciurnelli*, Alessandro Del piano, Massimo Farina, Giorgio Fiorillo°, Luca Marchetti, Donato Nigro, Daniela Salucci, Marco Stagni.

Definizione Quadro Conoscitivo

Massimo Farina (Coordinatore)

Francesco Boccia*, Tommaso Bonino°, Irene Bugamelli, Catia Chiusaroli, Valentina Ciacca*, Stefano Ciurnelli*, Giuseppe Colarossi, Alberto Dall'Olio, Giuseppe De Togni, Fabio Falleni, Lucia Ferroni, Giorgio Fiorillo°, Willy Husler*, Marcella Isola, Luca Marchetti, Eugenio Margelli°, Paolo Maselli, Silvia Mazza, Angelica Mazzina*, Giuseppe Meleleo°, Ursula Montanari, Silvano Porceddu, Daniela Salucci, Giovanna Spadari, Giovanni Spagna*, Marco Stagni, Sabrina Tropea, Luca Urbani, Daniela Zara, Stefano Zunarelli* (Consulente Aspetti Legali)

Redazione VALSAT

Simona Tondelli (Coordinatore)

Francesco Boccia*, Gabriele Bollini, Catia Chiusaroli, Massimo Farina, Lucia Ferroni, Giovanni Spagna*

Atti amministrativi e segreteria organizzativa

Stefano Stagni (Coordinatore)

Chiara Capelli, Michela Dotti, Simona Landi, Luca Marchetti, Lisa Mazzoni,
Rosanna Poluzzi, Valeria Restani,

Progetto grafico

Manuela Mattei

* *Consulenti*

° *SRM-Reti e Mobilità S.p.A*

INDICE

TITOLO 12 - DIRETTIVE E INDIRIZZI RIGUARDANTI L'INFRASTRUTTURAZIONE E L'ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI PER LA MOBILITÀ NEL TERRITORIO

BOLOGNESE	7
Art. 12.1 Natura e finalità della variante al PTCP (PMP)	7
Art. 12.2 Elaborati costitutivi del PMP	7
Art. 12.3 Obiettivi del PMP riguardo al sistema della mobilità e direttive alla pianificazione di settore (ex art. 12.1)	8
Art. 12.4 Componenti del sistema della mobilità (ex art. 12.2)	11
Art. 12.5 Pianificazione della mobilità e strumenti urbanistici comunali (ex art. 12.3)	12
Art. 12.6 Direttive per il Trasporto collettivo locale e i nodi di interscambio modale (ex art. 12.4-12.5)	13
Art. 12.7 Politiche per il Servizio Ferroviario Metropolitano (ex art. 12.4)	17
Art. 12.8 Politiche per il Trasporto Pubblico Locale su gomma extraurbano (ex art.12.4)	19
Art. 12.9 Disposizioni per agevolare la mobilità non motorizzata (ex art. 12.6)	22
Art. 12.10 Ulteriori disposizioni e indirizzi per il soddisfacimento dell'obiettivo di sostenibilità del sistema della mobilità (ex art. 12.7).....	23
Art. 12.11 Indirizzi per la logistica	25
Art. 12.12 Gerarchia della rete viaria (ex art. 12.8)	26
Art. 12.13 Disposizioni in materia di standard di riferimento e di fasce di rispetto stradale (ex art. 12.9)	32
Art. 12.14 Disposizioni per l'inserimento e la valutazione delle opere strategiche nella programmazione degli interventi sulla rete stradale	36
Art. 12.15 Le opere strategiche prioritarie della viabilità provinciale.....	38
Art. 12.16 Disposizioni per l'inserimento ambientale e la mitigazione degli impatti delle strade extraurbane(ex art. 12.11).....	39
Art. 12.17 Disposizioni per l'attuazione di politiche di internalizzazione dei costi del trasporto privato (Road Pricing).....	42
Art. 12.18 Contenuti necessari degli atti di pianificazione urbanistica comunale in materia di mobilità (ex art. 12.12).....	43
Art. 12.19 Elementi di Coordinamento tra il PMP e il PTCP	46

Legenda

(P) = norma prescrittiva (vedi art. 1.6 PTCP)

(D) = direttiva (vedi art. 1.6 PTCP)

(I) = norma di indirizzo (vedi art. 1.6 PTCP)

TITOLO 12 - DIRETTIVE E INDIRIZZI RIGUARDANTI L'INFRASTRUTTURAZIONE E L'ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI PER LA MOBILITÀ NEL TERRITORIO BOLOGNESE

Art. 12.1 Natura e finalità della variante al PTCP (PMP)

- 1.(D) La variante al titolo 12 del PTCP sul sistema della mobilità, di seguito denominato PMP (Piano della Mobilità Provinciale), è redatta secondo le disposizioni dell' art.27 comma 2 della L.R. n. 20/2000.
- 1.(I) Il PMP è concepito come uno strumento dinamico che conferma ed attua le scelte del PTCP, ne assicura l'efficacia, anche attraverso adeguamenti ai cambiamenti delle condizioni esogene ed endogene del territorio, ed individua le condizioni che concorrono ad una reale fattibilità degli interventi previsti.
- 1.(D) Il PMP considera la totalità del territorio provinciale ed è lo strumento di pianificazione delle reti, dei servizi e delle politiche per la mobilità di carattere sovracomunale.

Art. 12.2 Elaborati costitutivi del PMP

- 1.(D) Sono elaborati costitutivi del PMP:
- “Quadro conoscitivo” e i relativi allegati tecnici;
 - “Relazione illustrativa” ed i relativi Allegati tecnici:
 - Allegato A: Il Nuovo Accordo SFM ;
 - Allegato B: La definizione delle opere stradali strategiche prioritarie,
La fasatura delle opere stradali strategiche prioritarie,
L'internalizzazione dei costi del trasporto privato:
Road Pricing;
 - “Norme di attuazione”;
 - Tavola n. 4A: “Assetto strategico delle infrastrutture per la mobilità” in scala 1:100.000;
 - Tavola n. 4B: “Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità collettiva” in scala 1:100.000;
 - “Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT)”.

Art. 12.3 Obiettivi del PMP riguardo al sistema della mobilità e direttive alla pianificazione di settore (ex art. 12.1)

- 1.(l) Obiettivo generale del PMP è raggiungere e garantire la sostenibilità del sistema della mobilità. La formulazione di questo obiettivo generale viene articolato come segue:
- permettere un accesso sicuro, economicamente ed ambientalmente accettabile a luoghi, beni e servizi;
 - consentire soddisfacenti ed efficienti relazioni di scambio tra luoghi e persone;
 - soddisfare i bisogni di mobilità delle diverse categorie sociali e delle diverse generazioni;
 - essere compatibile con la salute e la sicurezza della popolazione e la qualità ambientale;
 - utilizzare le risorse rinnovabili a un livello inferiore al loro tasso di rigenerazione e le risorse non rinnovabili a un livello inferiore ai tassi di sviluppo di sostituti rinnovabili;
 - proteggere gli ecosistemi evitando i superamenti di carichi e i livelli critici per la loro integrità;
 - non aggravare i fenomeni globali avversi, come ad esempio il mutamento climatico;
 - promuovere l'educazione e la partecipazione della comunità alle decisioni relative ai trasporti;
 - anteporre la capacità complessiva del sistema alle prestazioni di punta di alcune sue componenti, e l'efficienza e la regolarità alla velocità massima;
 - ricondurre la mobilità al suo effettivo ruolo di mezzo finalizzato all'accessibilità, la quale va soddisfatta anche operando su altri settori di intervento, quali ad esempio l'innovazione tecnologica e la pianificazione urbanistica e territoriale.
- 2.(l) L'obiettivo generale della sostenibilità del sistema della mobilità si traduce nei seguenti obiettivi specifici:
- ridurre il contributo del settore del trasporto all'emissione di gas climalteranti;
 - razionalizzare l'offerta di trasporto facendo corrispondere a ogni spostamento la combinazione di modi di trasporto più adeguati ed efficienti dai punti di vista economico e ambientale;
 - gestire la domanda di trasporto delle persone in modo da favorire le modalità di spostamento più sostenibili rispetto all'auto privata;

- gestire la domanda di trasporto delle merci in modo da favorire il vettore ferroviario e il cabotaggio;
- sviluppare le modalità di spostamento a piedi e in bicicletta, particolarmente efficienti dal punto di vista economico e ambientale e in grado di garantire flessibilità e velocità per i brevi spostamenti in ambito urbano;
- ridurre l'incidentalità e aumentare la sicurezza della mobilità per tutti gli utenti, a partire dalle categorie più esposte: pedoni e ciclisti;
- far conoscere i costi esterni del trasporto in modo da consentire l'effettuazione di scelte modali all'insegna della trasparenza e della coerenza;
- promuovere le innovazioni tecnologiche nella direzione della sostenibilità della mobilità;
- promuovere la partecipazione dei cittadini a comportamenti "virtuosi";
- limitare le necessità di mobilità, in particolare per quanto riguarda gli spostamenti casa-lavoro.

3.(I) Obiettivo strategico del PMP è il miglioramento dell'accessibilità del territorio bolognese rispetto alla rete regionale, nazionale ed europea, nei limiti di compatibilità con l'obiettivo di cui al punto 1; esso si traduce nei seguenti obiettivi specifici:

- completamento e potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano;
- realizzazione del Passante Autostradale Nord e delle opere connesse compresa la banalizzazione dell'attuale anello tangenziale-autostradale;
- completamento della "grande rete" viaria regionale e della rete regionale di base come definite dal PRIT;
- ottimizzazione dell'accessibilità dei poli funzionali, con particolare riferimento a quelli che intrattengono maggiori relazioni extralocali;
- sviluppo del traffico aeroportuale, sia passeggeri che merci, fino alle soglie consentite dalle norme ambientali e per la sicurezza;
- realizzazione delle infrastrutture per i nuovi servizi ferroviari AV e miglioramento funzionale di quelle esistenti;
- attuazione del progetto di grande stazione per Bologna centrale;
- miglioramento delle relazioni fra le diverse parti del territorio provinciale;
- creazione di nuove centralità ferroviarie per l'accesso all'area centrale di Bologna;

- aumento dell'accessibilità dei servizi, di base e sovracomunali;
 - diminuzione dell'incidentalità e dei danni da essa prodotti;
 - potenziamento delle relazioni e delle sinergie fra le piattaforme logistiche bolognesi e il porto di Ravenna;
 - sviluppo dei sistemi e delle reti infrastrutturali per la comunicazione immateriale.
- 4.(I) Obiettivo generale del PMP è il miglioramento dell'accessibilità interna del territorio bolognese, nei limiti di compatibilità con l'obiettivo di cui al punto 1; esso si traduce nei seguenti obiettivi specifici:
- Perseguire una mobilità ambientalmente e paesaggisticamente sostenibile:
 - realizzazione di reti ecologiche,
 - corretto inserimento paesaggistico delle opere;
 - Favorire la diversione modale e l'intermodalità:
 - sviluppo dei servizi di trasporto regionali e di bacino su tutta la rete ferroviaria della provincia,
 - costituzione di una rete del trasporto collettivo integrata ed unitaria anche dal punto di vista tariffario,
 - recupero del deficit infrastrutturale dell'area urbana bolognese in materia di infrastrutture per il trasporto urbano collettivo ad alta capacità,
 - incremento della qualità degli spostamenti su mezzo collettivo,
 - miglioramento funzionale e percettivo dei luoghi di interscambio,
 - minimizzazione dei tempi di spostamento complessivi,
 - integrazione della viabilità ordinaria con la rete del trasporto collettivo,
 - creazione di condizioni più favorevoli alla mobilità non motorizzata (a piedi e in bicicletta);
 - Reinternalizzare i costi del trasporto:
 - riequilibrio dei termini della competizione modale tra i modi di trasporto,
 - esplicitazione dei costi reali prodotti da ciascuna modalità di spostamento,
 - internalizzazione di parte dei costi prodotti dal mezzo privato per finanziare il trasporto collettivo;
 - Perseguire la fattibilità degli interventi previsti:
 - selezione delle opere infrastrutturali previste per massimizzare l'efficienza del sistema,

- individuazione degli strumenti, dei percorsi e delle risorse attraverso cui attuare le opere.

5.(D) I Piani generali, comunali e intercomunali, e i Piani di settore, provinciali, intercomunali e comunali, nonché gli altri atti di programmazione e di governo della Provincia qualora possano avere influenze sull'entità e i modi della mobilità, devono tener conto degli obiettivi specifici sopra definiti e contribuire, per quanto di loro competenza, a perseguirli.

I Piani di settore, provinciali, intercomunali e comunali, aventi per oggetto la mobilità, sono tenuti ad assumere, sviluppare e specificare gli obiettivi specifici sopra definiti e a contribuire a perseguirli.

Il perseguimento degli obiettivi specifici di cui ai punti precedenti costituisce elemento di valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e territoriale dell'attuazione dei piani ai sensi dell'art. 5 della L.R. 20/2000.

Nella formazione dei Piani generali, comunali e intercomunali, dei Piani di settore, provinciali, intercomunali e comunali, nonché degli altri atti di programmazione e di governo della Provincia che danno attuazione alle disposizioni del presente Titolo, si deve garantire il coordinamento e la coerenza fra obiettivi ed azioni della pianificazione generale e quelli dei piani ed azioni settoriali, e devono essere verificate le reciproche interferenze, a partire dall'utilizzazione ed implementazione di un quadro conoscitivo comune e di scenari di riferimento omogenei.

Art. 12.4 Componenti del sistema della mobilità (ex art. 12.2)

1.(I) Il PMP riconosce rilevanza territoriale sovracomunale alle seguenti componenti del sistema della mobilità:

- la rete ferroviaria;
- la rete stradale di rilievo nazionale, regionale, provinciale e intercomunale come definita al succ. art. 12.12;
- la rete del trasporto collettivo urbano ad alta capacità in sede propria o protetta;
- l'aeroporto di Bologna Guglielmo Marconi;
- i servizi di trasporto ferroviario nazionali, regionali e metropolitani;
- il sistema dei servizi di trasporto collettivo urbano ed extraurbano in sede propria o protetta e in sede stradale promiscua;
- la rete dei principali percorsi ciclabili extraurbani intercomunali;
- i principali nodi di scambio intermodale fra le reti e i servizi di cui sopra, come specificati nel successivo art. 12.6.

2.(I) Il PMP individua nel Passante Autostradale Nord e nel SFM le componenti cardine della rete portante multimodale del sistema della mobilità bolognese. In sintonia con gli indirizzi del Libro Bianco della Commissione europea *“La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”* e con quanto stabilito dall’*“Accordo Procedimentale per la riorganizzazione del sistema tangenziale-autostradale bolognese e per la realizzazione del Passante Autostradale Nord”* del luglio 2005, il PMP lega Passante Autostradale Nord e SFM attraverso l’introduzione di un dispositivo di *Road Pricing* finalizzato a reinternalizzare i costi del trasporto stradale e a riequilibrare i termini della competizione tra modalità di trasporto privato e collettivo. Le risorse derivanti dal Road Pricing vengono infatti primariamente destinate al finanziamento della Rete Portante del Trasporto Collettivo, ed in particolar modo al completamento del progetto SFM.

Su tali componenti si esercitano, nei limiti delle proprie competenze, le funzioni programmatiche ed amministrative della Provincia, di concerto, quando necessario, con le competenze della Regione e dei Comuni.

Art. 12.5 Pianificazione della mobilità e strumenti urbanistici comunali (ex art. 12.3)

1.(D) La Provincia elabora:

- il Piano della Mobilità Provinciale (PMP), come “variante al PTCP sul sistema della mobilità provinciale” ai sensi della legge 20/2000 e 30/1998;
- il Piano di Bacino del Trasporto Pubblico locale, di seguito denominato PdB, ai sensi della L.R. 30 del 2/10/1998 e successive modificazioni e integrazioni;
- il Piano della Viabilità Extraurbana, di seguito denominato PTVE, ai sensi del D.Lgs. 30/04/1992 n.285 art. 36 comma 3;
- gli Studi di Fattibilità tecnico-economico-finanziaria;

2.(D) Il PdB il PTVE sono piani triennali a valenza attuativa rispetto alla suddetta variante, di cui specificano contenuti progettuali e modalità di attuazione in coerenza con il quadro delle risorse disponibili.

3.(D) Ai sensi dell’art. 6, della L.R. 30/1998 dell’Emilia Romagna PdB e PTVE, quali strumenti settoriali di programmazione provinciale, diventano operativi attraverso Accordi di Programma promossi dalla Provincia sulla

base di documenti preliminari di indirizzi, che, qualora comportino la variazione di uno o più strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, seguono l'iter stabilito dall'art. 40 della L.R. 20/2000 dell'Emilia Romagna.

- 4.(D) La Provincia, ai sensi dell'art. 6 della L.R. 30/1998 come modificato dalla L.R. 8/2003, coinvolge la Regione nelle fasi concertative rivolte alla definizione dei documenti preliminari relativi ai piani di area vasta di cui al precedente punto 1, e relative variazioni o integrazioni, acquisendo formalmente l'assenso regionale alle Intese o Accordi conseguenti di cui all'art. 15.5 del PTCP.
- 5.(D) I seguenti Comuni, come indicato dalla delibera regionale 2254/1994, sono tenuti a dotarsi di un Piano Generale del Traffico urbano (PGTU): Anzola dell'Emilia, Argelato, Bentivoglio, Bologna, Budrio, Calderara di Reno, Casalecchio di Reno, Castel Maggiore, Castel S.Pietro Terme, Castenaso, Crevalcore, Granarolo dell'Emilia, Imola, Medicina, Molinella, Ozzano dell'Emilia, Pianoro, Porretta Terme, S. Giorgio di Piano, S. Giovanni in Persiceto, S. Lazzaro di Savena, Sasso Marconi, Zola Predosa.
- 6.(I) Nel caso del Comune di Porretta Terme il PGTU va preferibilmente elaborato a scala intercomunale estendendolo alle aree urbane contigue ricadenti nei comuni di Castel di Casio e di Gaggio Montano.
- 7.(D) I Comuni recepiscono nei propri strumenti urbanistici le previsioni della pianificazione e della programmazione sovraordinate, ai sensi dell'art. A-5 della L.R. 20/2000, e provvedono alla definizione della rete di infrastrutture e servizi per la mobilità, con particolare riferimento ai servizi di trasporto in sede propria, ai parcheggi di interscambio, alla mobilità ciclabile e pedonale, alle caratteristiche e prestazioni delle infrastrutture, in applicazione delle disposizioni dei successivi articoli del presente Titolo.

Art. 12.6 Direttive per il Trasporto collettivo locale e i nodi di interscambio modale (ex art. 12.4-12.5)

- 1.(D) Il PMP individua la Rete Portante del Trasporto Collettivo locale nel Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) integrato con il Servizio Ferroviario Regionale (SFR), e con il servizio di Trasporto Pubblico Locale su gomma (TPL), extraurbano e suburbano.

2. (D) Il PMP individua il SFM come elemento ordinatore rispetto a cui ridefinire i livelli di offerta, i percorsi e gli orari del trasporto pubblico su gomma extraurbano, le politiche di integrazione tariffaria ed organizzativa delle reti urbane e extraurbane, la localizzazione dei parcheggi scambiatori, le strategie di interconnessione con i sistemi di trasporto collettivo ad alta capacità nella città di Bologna e la valorizzazione dei nodi principali delle stazioni di Bologna Centrale, San Vitale/Rimesse e Prati di Caprara.
Il PMP individua nella tavola 4B il quadro sinottico-progettuale delle reti integrate del trasporto collettivo su ferro e su gomma, individuando fermate primarie e secondarie ed areali strategici di interscambio tra SFM, TPL extraurbano e urbano, e mobilità individuale.
- 3.(D) I nodi di scambio intermodale svolgono un ruolo essenziale nell'assicurare la continuità e l'efficienza nella mobilità delle persone e delle merci, l'uso equilibrato ed efficace delle diverse reti e servizi, ciascuno secondo le proprie potenzialità, la riduzione dei tempi e dei costi della mobilità e il suo impatto ambientale.
- 4.(D) E' riconosciuta una valenza territoriale nell'ambito del PMP ai seguenti nodi di interscambio della mobilità delle persone:
- la Stazione di Bologna Centrale, nodo centrale di interscambio dei servizi ferroviari nazionali e regionali, del Servizio Ferroviario Metropolitano, del trasporto collettivo urbano in sede propria e di quello in sede promiscua e della mobilità individuale;
 - l'Aeroporto G. Marconi, scalo principale regionale di interesse nazionale e internazionale, di scambio con il trasporto collettivo urbano ad alta capacità e di quello in sede promiscua e con la rete stradale regionale e locale;
 - le stazioni di Prati di Caprara e San Vitale/Rimesse, nodi di interscambio dei servizi ferroviari regionali e del SFM del trasporto collettivo urbano in sede propria e di quello in sede promiscua e della mobilità individuale;
 - l'Autostazione di Bologna, nodo di interscambio del trasporto pubblico su gomma di livello Europeo, nazionale, regionale e locale;
 - la Stazione di Imola e tutte le altre stazioni e fermate esistenti e previste del Servizio Ferroviario Regionale e del Servizio Ferroviario Metropolitano; in particolare ogni stazione SFM, compatibilmente con la disponibilità degli spazi, deve prevedere la propria dotazione di parcheggio per la sosta anche lunga. Per massimizzare l'efficacia del

sistema sono state individuate 19 stazioni/fermate di scambio ferro/auto: Sasso Marconi, Vergato, Porretta, Pianoro, San Benedetto-Castiglione dei Pepoli, Pilastrino, Muffa, Budrio, Molinella, Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Funo, San Giorgio di Piano, S. Pietro in Casale, San Lazzaro di Savena, Castel S. Pietro, Imola, Borgo Panigale, Anzola.

- I parcheggi scambiatori strategici individuati nella tav. 4A e 4B sono:
 - presso S. Lazzaro di Savena per le provenienze da est;
 - presso la stazione di Funo per le provenienze da nord;
 - presso la stazione di Casalecchio Garibaldi per le provenienze dalla A1 Sud e dalla valle del Reno.

5.(D) Il PMP individua fra le 87 fermate/stazioni ferroviarie, 24 stazioni primarie di scambio ferro-gomma e 18 stazioni secondarie.

- **Stazioni primarie:** Sasso Marconi, Vergato, Porretta, Pianoro, San Benedetto, Pilastrino, Bazzano, Stellina, Budrio, Molinella, San Giovanni in Persiceto, Funo, San Giorgio di Piano, San Pietro in Casale, San Lazzaro di Savena, Ozzano, Castel S. Pietro, Imola, Anzola, Bologna Centrale, Borgo Panigale, Mazzini, Prati di Caprara, San Vitale/Rimesse.
- **Stazioni secondarie:** Casalecchio Garibaldi, Marzabotto, Riola, Rastignano, Monzuno-Vado, Grizzana, Castenaso, Mezzolara, Calderara/Bargellini, Crevalcore, Castel Maggiore, Varignana, Casteldebole, Corticella, Libia, San Ruffillo, Zanardi, Zanolini.

Per le stazioni primarie è necessario garantire le migliori condizioni sia urbanistiche che di scambio modale, su cui attestare, a seguito di ulteriori approfondimenti puntuali, i servizi di trasporto pubblico extraurbano in “rendez-vous” con i servizi ferroviari.

6.(I) Il PMP individua inoltre 13 Areali Strategici di interscambio del trasporto collettivo, di cui 10 fuori Bologna e 3 interni al capoluogo. Negli Areali esterni si prevede di concentrare prioritariamente l’interscambio SFM/TPL e TPL/TPL, per quanto attiene l’integrazione fra linee portanti e linee locali, e di attestare, a seguito di ulteriori approfondimenti e valutazioni di fattibilità puntuali, i servizi di TPL extraurbano portante ad alta frequenza, ottimizzando il rendez-vous con i servizi ferroviari e tra le linee di TPL e prevedendo adeguati collegamenti pedonali. I tre Areali interni a Bologna costituiranno polarità di riferimento per la l’interscambio tra i servizi

ferroviari, e quelli di TPL extraurbani ed urbani, moltiplicando il ruolo oggi assorbito dalla sola area urbana centrale costituita dai recapiti della Stazione Centrale, dell'Autostazione e da Via Marconi. Tali areali sono i seguenti: Sasso Marconi, Pianoro, Bazzano, Castenaso, San Giovanni In Persicelo, San Giorgio di Piano, Castel S. Pietro, Anzola, Granarolo, Medicina, Bologna Centrale, Prati di Caprara, San Vitale/Rimesse.

- 7.(l) Per tutte le altre stazioni e fermate del SFR e del SFM, gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale e quelli di pianificazione di settore di cui all'art. 12.5 assumono l'obiettivo specifico di valorizzare e rendere efficace il ruolo di interscambio, applicando ed attuando i seguenti indirizzi:
- specializzazione funzionale delle stazioni e fermate, ossia individuazione delle diverse attitudini specifiche di ciascuna stazione ad essere nodo di interscambio con il trasporto pubblico locale su gomma, ovvero con la mobilità automobilistica, ovvero con la mobilità individuale di prossimità, a piedi o in bicicletta;
 - integrazione del SFR e del SFM con il trasporto suburbano ed extraurbano su gomma attraverso la riorganizzazione dei servizi su gomma, l'attestamento efficace delle linee su gomma sulle stazioni e fermate, l'integrazione degli orari e delle tariffe;
 - nell'area urbana centrale, integrazione del SFM con il trasporto urbano collettivo ad alta capacità, realizzando la pluralità e la diversificazione dei punti di interscambio;
 - integrazione del SFR e del SFM con la mobilità individuale, attraverso la dotazione di parcheggi presso tutte le stazioni, adeguati alla domanda e al ruolo assegnato alla stazione stessa, e la realizzazione di piste ciclabili e di percorsi di avvicinamento pedonale qualificati;
 - nell'intorno a distanza pedonale dalle fermate del SFM: valorizzazione delle aree urbane e di quelle che, nel rispetto delle altre disposizioni del presente piano, possono essere urbanizzabili, attraverso la collocazione e lo sviluppo di servizi pubblici, attività commerciali, attività private attrattive, residenza, per incrementare l'utenza potenziale negli ambiti meglio serviti;
 - all'interno e nell'immediato contorno delle stazioni stesse: qualificazione del comfort degli spazi di attesa e integrazione dei servizi, di informazione, di ristoro, commerciali e simili.
- 8.(l) I servizi di trasporto pubblico su gomma, urbani e suburbani, attraverso attestamenti presso i nodi di interscambio del sistema portante, hanno la

funzione di integrare e diffondere l'offerta e di massimizzare il convogliamento della domanda verso i servizi a più alta efficienza e compatibilità ambientale offerti dal sistema portante.

Art. 12.7 Politiche per il Servizio Ferroviario Metropolitano (ex art. 12.4)

1.(D) Il PMP individua come prioritaria la piena attuazione del progetto di SFM previsto dall'“Accordo per il completo sviluppo ed attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese” del Giugno 2007, e meglio descritto nella relazione illustrativa e nell'allegato A del presente piano. Il progetto della Rete Portante del Trasporto Collettivo persegue i seguenti obiettivi specifici:

- favorire gli interscambi tra le diverse linee SFM;
- favorire gli interscambi tra i diversi servizi ferroviari, ovvero tra treni veloci e treni bacinali, mediante l'integrazione tra SFM e servizio regionale; ciò per garantire la migliore accessibilità all'area Bolognese per i viaggiatori che provengono dall'esterno (e viceversa), offrendo buone condizioni di scambio in corrispondenza delle fermate principali;
- favorire l'intermodalità tra ferrovia, trasporto pubblico locale su gomma e trasporto privato;
- allargare il bacino di utenza, non limitando gli spostamenti potenziali a quelli che possono essere soddisfatti dall'uso di una sola linea ferroviaria;
- valorizzare i tre “nodi principali del SFM”: Bologna Centrale, S.Vitale/Rimesse, Prati di Caprara.

2.(D) Il PMP, in linea con quanto previsto dall'Accordo sul SFM del 2007, introduce due Assetti per l'attuazione del progetto che, nell'ottica di uno sviluppo per fasi del SFM che tenga conto anche del suo corretto e proficuo rapporto con il SFR. I due Assetti previsti sono:

- Assetto Base: la cui entrata in esercizio è prevista per la fine del 2011, cioè al termine dei lavori per la stazione AV/AC, è il modello di rete e di servizio di riferimento per il funzionamento del SFM;
- Assetto Potenziato: il cui sviluppo può essere previsto per il 2015, come evoluzione dell'Assetto Base e prevede una configurazione più metropolitana dei servizi ferroviari di bacino.

Il “Nuovo Accordo sul SFM” prevede inoltre un “Assetto intermedio” di breve periodo, in corso di implementazione, di transizione verso l’Assetto Base a partire dagli inizi del 2009².

- 3.(D) Il PMP, individua una rete di SFM costituita da 8 direttrici ferroviarie su cui si appoggiano delle linee passanti ad elevata frequenza/capacità e cadenzamento regolare e dalle relative fermate:

4 linee passanti:

SFM1: Porretta - Marzabotto – Bologna – Pianoro S. Benedetto VS

SFM2: Vignola – Bologna – Portomaggiore

SFM3: Poggio Rusco- Crevalcore – Bologna S. Ruffillo

SFM4: Ferrara - S. Pietro in Casale – Bologna – Imola

2 linee attestata a Bologna centrale:

SFM5: Bologna – Modena

SFM6: Bologna – Fiera (con servizio occasionale)

Il servizio prevede un cadenzamento base di 30’/60’ dalle ore 6,00 alle 21,00, con rafforzamenti nelle fasce di punta, e di 60’ dalle ore 21,00 alle 24,00. Di seguito si elencano le stazioni terminali del cadenzamento ai 30’ e 60’:

cadenzamento a 30’: Marzabotto, Vignola, Crevalcore, S. Pietro in Casale, Budrio Centro, Modena, Imola e Pianoro.

cadenzamento a 60’: Porretta, Poggio Rusco, Ferrara, Portomaggiore e S. Benedetto VS.

La rete del SFM sarà servita nell’Assetto Base da 87 fermate /stazioni, di cui 73 all’interno dei confini provinciali e 17 all’esterno; tra esse si riconosce un ruolo di eccellenza, per caratteristiche del servizio e localizzazione urbanistica, alle stazioni di Bologna Centrale, San Vitale/Rimesse e Prati di Caprara che vengono individuati come nodi principali del SFM.

Inoltre 13 stazioni saranno servite da treni Regionali Veloci, che potenzieranno in tal modo il cadenzamento base, e vengono denominate stazioni principali: Modena, S. Giovanni in Persiceto, Crevalcore, Poggio Rusco, Ferrara, S. Pietro in Casale, Imola, Castel S. Pietro Terme, Prati di Caprara, S. Vitale/Rimesse, Bologna Centrale, Pianoro e S. Benedetto Val di Sambro.

² Tale Assetto prevede l’attuazione delle linee passanti SFM4 e una prima attivazione della linea SFM5, il completamento e attivazione delle fermate di Bargellino, San Lazzaro di Savena, nonché il completamento delle nuove fermate di Pian di Macina e Mazzini, oltre al miglioramento del servizio sulle altre linee.

- 4.(I) Sono state individuate anche 10 “stazioni strategiche per funzioni commerciali” in cui si propone l’inserimento di aggregazioni di strutture di vendita medio-piccole, al fine di aumentarne l’attrattività e la possibilità di creare un mix funzionale negli ambiti di stazione. Oltre alla stazione di Bologna Centrale vi sono San Vitale/Rimesse e Prati di Caprara in comune di Bologna, San Giovanni in Persiceto, Funo, Budrio, Sasso Marconi, Pianoro, Imola. Casalecchio Palasport, e 7 ulteriori “ambiti di stazione idonei ad ospitare commercio”: Bazzano, San Giorgio di Piano, San Pietro in Casale, Molinella, San Lazzaro di Savena, Ozzano, Castel San Pietro. Il piano del commercio potrà modificare/aggiornare tale elenco senza che ciò costituisca variante.
- 5.(I) La Provincia promuove la collaborazione con gli Enti Locali, i Quartieri e le Associazioni presenti sul territorio al fine di favorire la creazione delle condizioni per il presenziamento delle piccole stazioni e fermate ferroviarie al fine di garantirne la vivibilità e il decoro.
- 6.(D) I PSC possono proporre la localizzazione di nuove stazioni/fermate ferroviarie sul proprio territorio, previa verifica attraverso uno studio che ne valuti la fattibilità tecnico-economica considerando quindi il rapporto costi/benefici, e il bacino di utenza potenziale in relazione alle fermate già esistenti sul territorio, nonché un’attenta verifica delle implicazioni e delle eventuali criticità per l’esercizio della linea e infine delle fonti di finanziamento necessarie per la loro realizzazione. Sulla base dei risultati di tale studio la Provincia, congiuntamente con Regione e gestori ferroviari, valuterà le ipotesi formulate con riferimento alla definizione dell’Assetto Potenziato del SFM. Lo strumento di riferimento per tale procedura è individuato nell’accordo di programma (ex art. 40 LR20/2000).

Art. 12.8 Politiche per il Trasporto Pubblico Locale su gomma extraurbano (ex art.12.4)

- 1.(D) La Provincia, nell’esercitare le proprie competenze in materia di pianificazione del trasporto pubblico locale su gomma, tiene conto dei seguenti indirizzi:
- massimizzare l’integrazione fra ferro-gomma eliminando i servizi su gomma paralleli se non giustificati dalla struttura territoriale e dalla domanda;

- garantire una sufficiente offerta di servizi paralleli alla ferrovia per una fascia di circa 15 Km dal centro di Bologna al fine di soddisfare l'elevata domanda di mobilità dell'area centrale;
- potenziare i collegamenti di TPL verso le stazioni SFM;
- mantenere, potenziare e migliorare i servizi TPL delle linee sulle direttrici non servite dalle ferrovie deviando, quando possibile, le linee di direttrice più lunghe verso le stazioni più prossime;
- potenziare alcuni collegamenti TPL trasversali;
- sviluppare i servizi erogati con modalità innovative nelle aree a domanda debole o dispersa individuate in base alla domanda potenziale;
- perseguire standard elevati in materia di comfort di viaggio e affidabilità del servizio;
- assicurare un servizio adeguato anche nei giorni festivi e nelle ore serali;
- agevolare l'intermodalità fra il trasporto collettivo locale e l'uso della bicicletta.

2.(I) Il PMP, al fine di migliorare l'efficacia e l'efficienza del trasporto pubblico locale, aumentandone l'utilizzo, individua le linee di forza della rete di trasporto nelle quali assicurare servizi ad alta frequenza e capacità; Si distinguono due principali classi di servizio:

- **portante**, caratterizzata da percorsi medio-lunghi, da cadenzamento degli orari, da un'ampia fascia oraria di erogazione e da percorsi sostanzialmente diretti;
- **locale**, caratterizzata da percorsi più brevi, da servizi ad orario e da un maggior numero di deviazioni per aumentarne la copertura territoriale.

Tra le linee portanti si distinguono le *linee suburbane* e le *linee di direttrice*.

Per i servizi portanti sono stati individuati i seguenti tratti ad alta frequenza:

- Castel San Pietro – Bologna;
- Medicina – Bologna;
- Granarolo – Bologna;
- San Giorgio di Piano – Bologna;
- Calderino - Casalecchio – Bologna;
- Sasso Marconi – Bologna;

e i seguenti tratti a media frequenza:

- Imola - Castel San Pietro;
- Baricella – Granarolo;
- Malalbergo – Bologna;

- San Giovanni – Sala Bolognese – Calderara – Bologna;
- Bazzano – Zola;
- Pianoro – Bologna;
- Monterenzio (San Benedetto del Querceto) - Bologna.

Tra le linee locali si distinguono le *linee locali di prosecuzione* che costituiscono parzialmente i tratti terminali delle linee di direttrice e le *linee di raccolta/distribuzione* che costituiscono servizi di lunghezza più limitata che non raggiungono Bologna, ma che collegano i principali luoghi di attrazione (aree industriale, residenziali, poli funzionali, complessi scolastici, ...) fra loro e con i nodi di scambio ferro-gomma e di trasbordo gomma-gomma.

- 3.(I) Il PMP promuove l'attivazione dei *servizi in aree a domanda debole o dispersa*, costituiti da corse giornaliere fisse finalizzate a rispondere ad esigenze specifiche per spostamenti pendolari, integrate da servizi effettuati con modalità innovative caratterizzati da una più elevata flessibilità di erogazione ed in grado di garantire l'offerta di servizio su gran parte del territorio con un accettabile rapporto fra ricavi e costi.
- 4.(D) Nella tav. 4B è riportato l'assetto strategico della rete di trasporto pubblico locale su gomma che ha valore indicativo per quanto riguarda il livello di offerta dei servizi, la cui definizione è rimandata ai PdB.
- 5.(I) Il PdB ha il compito di progettare la rete del servizio di trasporto pubblico locale su gomma extraurbano a partire dalle indicazioni del presente piano, ed in particolare dovrà:
- garantire una equa distribuzione dei servizi sul territorio;
 - individuare i percorsi, i programmi d'esercizio di riferimento, le risorse necessarie e relative fonti disponibili;
 - prevedere la velocizzazione/protezione di tali itinerari attraverso sedi o corsie riservate o altri provvedimenti, come sistemi di priorità semaforica, per migliorare le condizioni di marcia;
 - prevedere l'attivazione di sistemi di gestione centralizzata dei servizi e delle informazioni all'utenza;
 - migliorare i livelli di comfort ed accessibilità dei servizi.
- 6.(D) I Comuni di Budrio e Medicina sono tenuti ad indicare e salvaguardare nei rispettivi strumenti urbanistici il corridoio infrastrutturale per l'eventuale realizzazione di una linea di trasporto pubblico in sede propria da Budrio a

Massalombarda, in linea di massima sul sedime della ex-linea ferroviaria dismessa salvo modifiche di tracciato da concordare con la Provincia.

Art. 12.9 Disposizioni per agevolare la mobilità non motorizzata (ex art. 12.6)

1.(I) Anche nei comuni non obbligati alla formazione dei Piani Urbani del Traffico (PUT), l'organizzazione della mobilità urbana e la gerarchia di utilizzo degli spazi stradali deve conformarsi alla scala di valori che privilegia in primo luogo la circolazione dei pedoni, come espressa al punto 3.2 delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" emanate dal Ministero dei LL.PP. il 24/6/1995.

A questo fine, i PGTU devono prevedere prioritariamente gli interventi atti ad aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti nelle aree urbane attraverso:

- la progettazione di incroci sicuri e percorsi riservati;
- la rimozione dei punti di probabile conflitto con altre modalità di trasporto;
- la formazione di isole pedonali e di zone a traffico limitato;
- l'attuazione di misure di moderazione della velocità e dell'intensità del traffico motorizzato;
- l'illuminazione delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali.

2.(D) Il PMP contiene, nella Tav. 4B, l'individuazione di massima dei principali percorsi ciclabili extraurbani di rilievo intercomunale, aventi funzione di collegamento fra i maggiori centri urbani, i principali ambiti specializzati per attività produttive nonché le principali aree di interesse naturalistico, storico e ambientale. I Comuni, nella formazione dei propri strumenti urbanistici, sviluppano, precisano e integrano tali prime individuazioni di percorsi di rilievo intercomunale ed individuano gli ulteriori percorsi extraurbani di rilievo comunale.

3.(D) Fra tutti gli interventi sul sistema dei percorsi ciclabili, di interesse sovracomunale o a servizio di funzioni di rango sovracomunale, previsti nel PMP, la Provincia individua una graduatoria di priorità attraverso un meccanismo per valutare con una metodica omogenea, comparativa e ripetibile ciascuno degli interventi.

La Provincia procede alla definizione della metodologia ed alla verifica delle ipotesi proposte, con particolare riferimento alle Strade Provinciali e alle connessioni di piste giudicate di interesse sovracomunale, e

programma gli interventi privilegiando quelli che tendono al completamento della rete esistente e alla massimizzazione degli spostamenti sistematici (mobilità lavorativa e scolastica).

- 4.(D) I Comuni comprendenti i maggiori centri urbani di pianura o di fondovalle definiscono inoltre nei propri strumenti urbanistici la rete dei percorsi ciclabili urbani secondo gli indirizzi di cui al punto che segue. Tutti i Comuni inoltre definiscono nei propri strumenti urbanistici i principali percorsi pedonali protetti, da realizzare in modo tale che siano privi di barriere architettoniche.
- 5.(I) La rete urbana dei percorsi ciclabili e dei percorsi pedonali protetti deve collegare prioritariamente e con percorsi il più possibile diretti:
- le stazioni e fermate del SFM;
 - i servizi urbani di base, con particolare riferimento a quelli a frequentazione quotidiana quali le scuole, i centri civici e sociali, i complessi commerciali e centri commerciali di vicinato e di media dimensione;
 - i parchi urbani e i complessi sportivi;
 - i luoghi ad elevata concentrazione di posti di lavoro.
- 6.(I) I percorsi ciclabili sono realizzati in sede separata o in sede adeguatamente protetta oppure, ove opportuno, in sede promiscua su strade di rilievo esclusivamente locale e con traffico limitato.
- 7.(D) Nell'approvazione dei Piani urbanistici attuativi, la continuità, sicurezza e comodità dei percorsi pedonali e la minimizzazione delle interferenze fra questi e i percorsi carrabili devono essere considerati requisiti obbligatori per l'approvazione. Nei centri urbani di pianura o di fondovalle, anche la previsione di adeguati percorsi ciclabili protetti e collegati con la rete di percorsi ciclabili preesistenti al contorno, e la previsione di adeguati parcheggi per biciclette devono essere considerati requisiti obbligatori.

Art. 12.10 Ulteriori disposizioni e indirizzi per il soddisfacimento dell'obiettivo di sostenibilità del sistema della mobilità (ex art. 12.7)

- 1.(I) Per perseguire gli obiettivi specifici di cui all'art. 12.3 punto 2, i piani comunali e i piani di settore di cui all'art. 12.5 adottano e promuovono i seguenti indirizzi:

- privilegiare scelte urbanistiche che avvicinino residenza, lavoro e servizi;
- sviluppare sistemi di informazione e comunicazione in grado di ridurre la domanda di mobilità;
- promuovere l'utilizzo del trasporto collettivo scoraggiando l'uso del trasporto privato;
- intervenire sulla domanda di mobilità sistematica, dotando le scuole di un servizio di scuolabus efficiente, affidabile e accessibile all'intera popolazione scolastica e, per quanto riguarda la mobilità per lavoro, stimolando le aziende con incentivi di carattere economico – finanziario e sensibilizzando gli utenti;
- sviluppare il sistema di trasporto pubblico a chiamata nelle aree a domanda dispersa;
- potenziare il servizio di trasporto collettivo per la mobilità serale o in occasioni di eventi speciali-straordinari;
- attivare campagne di informazioni relative al trasporto collettivo al fine di agevolare gli utenti nella programmazione dello spostamento;
- ridurre le emissioni inquinanti attribuibili al trasporto pubblico locale su gomma attraverso l'utilizzo di mezzi a metano ed elettrici;
- mantenere e migliorare la qualità e il comfort delle vetture;
- sviluppare il 'mobility management' di agglomerato e d'area. In particolare la Provincia potrà svolgere funzioni di coordinamento supporto ed indirizzo per le attività da intraprendere;
- promuovere un uso più attento e moderato dell'auto privata individuale, attraverso l'applicazione di misure di:
 - a) 'traffic calming' (adozione di limiti di velocità nei centri cittadini e nelle aree residenziali),
 - b) 'car pooling' (applicazione di incentivi e di divieti allo scopo di aumentare il coefficiente medio di occupazione delle autovetture private),
 - c) limitazione e tariffazione della sosta nelle aree urbane e istituzione di zone ZTL nei centri storici,
 - d) tariffazione del sistema tangenziale bolognese ed eventuale sua estensione, dopo la realizzazione del Passante Autostradale Nord;
- regolare in modo flessibile gli orari delle attività urbane, in modo da ridurre i carichi di punta e garantire una migliore efficienza dei servizi e delle infrastrutture;
- migliorare la gestione degli orari di carico e scarico delle merci;

- rafforzare i controlli per assicurare il rispetto dei limiti di velocità prescritti dal Codice della Strada;
- attivare campagne di informazione ed educazione per migliorare lo stile di guida degli utenti della strada;
- assicurare il controllo periodico dell'efficienza energetico-ambientale del parco veicolare circolante;
- incentivare la ricerca e la diffusione di tecnologie meno inquinanti per i veicoli e per i combustibili per autotrazione;
- facilitare la creazione di infrastrutture per carburanti alternativi e/o a basso impatto;
- avviare o migliorare le procedure di consultazione pubblica nelle decisioni relative ai trasporti promuovendo così la partecipazione e favorendo anche una cultura della mobilità più ecosostenibile.

Art. 12.11 Indirizzi per la logistica

- 1.(D) La Provincia riconosce al sistema della logistica provinciale una funzione fondamentale all'interno del processo di sviluppo del sistema produttivo, ed individua i seguenti nodi di interscambio della mobilità delle merci:
 - l'Interporto di Bologna, interporto nazionale di primo livello;
 - il Centro Agro-Alimentare di Bologna (CAAB);
 - lo scalo merci dell'aeroporto G. Marconi;
 - lo scalo merci ferroviario di Bologna-S. Donato;
 - lo scalo merci ferroviario di Imola.
- 2.(D) La stazione di Bologna Centrale e quella di Imola, l'Aeroporto G.Marconi comprensivo del relativo scalo merci, l'Interporto, Il CAAB con le contigue attrezzature mercantili e logistiche, e gli scali merci di Bologna-S.Donato e di Imola sono considerati poli funzionali e per essi valgono le norme di cui all' art. 9.4 del PTCP.
- 3.(I) Le funzioni di logistica di medie-grandi dimensioni, che intendono insediarsi negli ambiti produttivi sovracomunali individuati dalla tav.3 del PTCP sono tenute ad effettuare uno studio di approfondimento relativamente alla verifica di sostenibilità territoriale. Lo studio di sostenibilità da effettuare dal proponente dovrà valutare i seguenti aspetti:
 - la capacità della rete stradale in relazione ai flussi di traffico attuali e di previsione;

- il livello di incidentalità dell'area al fine di verificare la presenza di criticità e punti neri sulla rete che potrebbero acuirsi con un sovraccarico di mezzi pesanti;
- la compatibilità con le funzioni circostanti, ovvero la compatibilità del traffico pesante generato dai flussi di merci con le funzioni attraversate, e in particolare con gli insediamenti residenziali;
- le caratteristiche specifiche delle attività, ovvero una valutazione dell'entità del traffico pesante generato in termini di Matrice O/D degli spostamenti attuali e di previsione;
- la composizione della flotta veicolare dell'attività insediata intesa come tipo dei mezzi e loro distribuzione oraria durante la giornata tipo.

Art. 12.12 Gerarchia della rete viaria (ex art. 12.8)

1.(D) Il PMP individua nella Tav. 4A l'assetto strategico di lungo periodo della rete viaria secondo i seguenti livelli di rango funzionale:

- a) **rete autostradale**; costituita dalle Autostrade A1 e Variante di Valico, A13, A14 raccordate dal Passante Autostradale Nord di progetto in variante alla attuale A14;
- b) ulteriori assi costituenti, insieme con quelli autostradali, la **grande rete** della viabilità di interesse regionale/nazionale, come definita dal PRIT, "avente funzioni di servizio nei confronti della mobilità regionale di più ampio raggio (sia interna alla regione che di penetrazione-uscita) e nei confronti della mobilità nazionale con entrambi i recapiti all'esterno del territorio regionale"; essi sono i seguenti:
 - Tangenziale di Bologna, comprensiva dei tratti da liberalizzare delle attuali autostrade A13, A14, A1 e complanare alla A14 fino a Ponte Rizzoli;
 - Nuova Bazzanese;
 - collegamento 'Nuova Bazzanese' - casello autostradale di Crespellano;
 - Asse San Giovanni – casello autostradale di Crespellano (SP2-SP27)
 - Asse 'Trasversale di Pianura' (SP3) da S. Giovanni in Persiceto a Medicina;
 - Asse 'Nuova S. Carlo' (SP19) dalla 'Trasversale di Pianura' al casello autostradale di Castel S. Pietro;
 - Asse 'Lungosavena' dalla 'Trasversale di Pianura' alla Tangenziale;

- Asse 'Nuova Galliera' (SP4) dalla 'Trasversale di Pianura' alla Tangenziale di Bologna;
- c) **rete di base di interesse regionale** (corrispondente a quella definita dal PRIT "rete di base principale"); La rete di base regionale comprende i seguenti collegamenti:
- Asse 'Porrettana' (SS64) dal confine con la Toscana all'innesto con la Tangenziale di Bologna a Casalecchio, compreso tratto ex A1 dal nuovo casello di Sasso Marconi all'innesto con la variante alla SS64;
 - Asse "Futa" (SP65) dall'innesto con la Lungosavena al confine provinciale;
 - Asse 'Selice Montanara' (SP610) dal confine con la Toscana alla provincia di Ferrara;
 - Asse San Giovanni-Cento-Cispadana (SP255) da S. Giovanni in P. all'autostrada Cispadana;
 - Asse Zenzalino (SP6) dalla San Vitale, nuovo casello autostradale di Budrio alla SS16;
 - Asse Via Emilia levante-ponente lungo l'itinerario storico;
 - Asse Via Emilia circonvallazione est-ovest di Imola;
 - Asse San Vitale (SP 253) da Medicina al confine con Ravenna;
 - Asse San Giovanni-Nonantola (SP255 R) da S. Giovanni in Persiceto al confine con Modena e circonvallazione ovest di S. Giovanni (SP83);
 - Asse "Persicetana" da S. Giovanni in P. a Crevalcore (SP 568) e prosecuzione verso Carpi;
- d) **viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e interprovinciale**; definita dal PMP come segue:
- all'interno della fascia compresa fra la 'Trasversale di pianura' e il sistema Tangenziale di Bologna ha la funzione di raffittimento della "grande rete" in corrispondenza della porzione centrale semi-conurbata dell'area metropolitana;
 - a nord della 'Trasversale di pianura' ha la funzione di collegare i principali centri della pianura con la rete regionale e in particolare con i caselli autostradali;
- La viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e interprovinciale è costituita dai seguenti collegamenti:
- Asse Cento (SP11) – Pieve di C. (SP11) – S. Pietro in Casale (SP20) – Baricella (SP47 attraverso via Altedo)– Molinella (SP5);

- Asse “Galliera” (SP4) dalla ‘Trasversale di pianura’ all’autostrada ‘Cispadana’;
 - Asse “Ferrarese” (SS64) dalla “Trasversale di Pianura” all’autostrada ‘Cispadana’;
 - Asse “Padullese” (SP18) dalla ‘Persicetana’ a Pieve di Cento;
 - Asse “Persicetana” (SP568) dalla Tangenziale di Bologna a S. Giovanni in Persiceto;
 - Asse ‘Intermedia di Pianura’ dalla Persicetana alla ‘Lungosavena’;
 - Asse ‘S. Vitale’ (SP253 R) dalla ‘Lungosavena’ alla ‘nuova S. Carlo’;
 - Asse Bassa Bolognese da Castello D’Argile (SP42) alla nuova bretella di collegamento dalla circonvallazione di San Giorgio al futuro casello autostradale di Bentivoglio (variante a sud dell’attuale SP44), fino a Minerbio (SP44);
 - SP5 ‘S. Donato’ dalla ‘Trasversale di pianura’ a Baricella;
 - SP26 ‘del Lavino’ dalla ‘Nuova Bazzanese’ alla ‘Persicetana’;
 - Variante alla SP48 dalla San Vitale a Ponte Rizzoli
 - SP324 da Silla al confine con la provincia di Modena;
- e) **viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale**, definita dal PMP e costituita dalle altre strade extraurbane di collegamento intercomunale, non comprese nei livelli precedenti. Essa è costituita dai seguenti collegamenti:
- SP1 dalla Persicetana a S. Matteo della Decima;
 - SP5 da Molinella al confine provinciale verso Argenta;
 - SP7 ‘Valle dell’Idice’ e SP28 “Croce dell’Idice” dalla San Vitale al confine con la Toscana;
 - SP19 “Nuova San Carlo” e SP21 ‘Valle del Sillaro’ dal casello di Castel S. Pietro al confine con la Toscana;
 - SP22 da Loiano a S. Benedetto del Querceto;
 - SP24 di Grizzana;
 - SP25 da Vergato alla SP623 ;
 - SP26 ‘Valle del Lavino’ dalla ‘Nuova Bazzanese’ alla SP25;
 - SP27 da Savigno alla ‘Nuova Bazzanese’;
 - SP28 da Castenaso alla Tangenziale di Bologna (svincolo Colunga);
 - SP29 da Medicina a Molinella e al confine provinciale verso la ‘Cispadana’;
 - SP30 ‘Trentola’ dalla Via Emilia alla SP ‘S. Vitale’;
 - SP31 e 51 da Ponte Rizzoli a Castel Guelfo e da qui alla SP ‘Selice Montanara’;

- SP 37-SP58 da Sasso Marconi a Pianoro;
 - SP 38 da Monzuno a Rioveggio;
 - SP41 dalla tangenziale di San Giovanni a Castelfranco Emilia;
 - SP45 via Saliceto;
 - SP53 dalla SP 'Selice' a Mordano;
 - SP54 da Imola a Mordano;
 - SP59 dalla SP325 a Loiano;
 - SP62 da Riola a Camugnano a Castiglione dei Pepoli;
 - SS64 "Ferrarese" dalla Trasversale di Pianura all'Intermedia;
 - SP70 'Valle del Torrente Ghiaie';
 - SP75 da Calderino alla SP27;
 - SP325 'Val di Setta' dal casello di Sasso Marconi al confine con la Toscana;
 - SP623 'del Passo Brasa';
 - Asse Fondovalle Savena;
 - Nuovo collegamento dalla SP19 alla tangenziale ovest di Imola;
- 2.(I) Il PMP contiene nella tav. 4 A indicazioni riguardanti possibili interventi di rifunzionalizzazione dell'attuale tracciato dell'autostrada A1FI nel tratto compreso fra il nuovo casello di Rioveggio e quello di Badia Nuova. Tali interventi dovranno essere finalizzati al miglioramento dell'accessibilità del territorio montano dei residenti e dei potenziali fruitori. Per quanto riguarda il progetto della variante di valico ed il sistema di rifunzionalizzazione delle tratte in dismissione dell'attuale tracciato si demanda al progetto esecutivo di Società autostrade, mentre possibili nuove funzioni sia dell'attuale tracciato che nell'ipotesi di utilizzo di quelli dismessi rimangono subordinati ad approfondimenti attraverso studi di fattibilità che ne valuti la fattibilità tecnico-economico-finanziaria.
- 3.(D) Tutte le altre strade non individuate nella tav. 4A del PMP nei livelli di cui sopra sono da considerare strade di rilievo comunale, fermo restando che fra esse sono comprese anche le restanti strade di proprietà dell'Amministrazione provinciale non individuate; tali strade restano di proprietà della Provincia fino a diversa specifica determinazione.
- 4.(D) Nella tav. 4A del PMP sono individuati:
- i caselli autostradali esistenti;
 - i caselli autostradali di progetto;
 - i fondamentali nodi di interconnessione della viabilità provinciale.

Nel Comune di Bentivoglio è inoltre individuata l'ipotesi di un eventuale nuovo casello da realizzarsi nel lungo periodo, per il quale si richiede venga redatto un apposito Studio di Fattibilità al fine di valutare soluzioni meno impattanti rispetto al territorio.

Si individua nel Comune di San Benedetto Val di Sambro l'ipotesi di un nuovo casello, da sottoporre a Studio di Fattibilità, da realizzarsi nel lungo periodo sull'attuale tracciato della A1 MI-FI finalizzato al miglioramento dell'accessibilità al territorio circostante.

- 5.(D) La gerarchia della rete viaria individuata al primo punto ha efficacia ai fini degli standard di riferimento per la progettazione e delle fasce di rispetto stradale di cui al successivo art. 12.13.
- 6.(D) L'assetto strategico della rete viaria come individuato nella tav. 4A ha valore vincolante per quanto riguarda il rango funzionale di ciascuna infrastruttura in conformità al punto 1, mentre ha valore indicativo per quanto riguarda il preciso posizionamento ed andamento planimetrico dei tracciati; parimenti ha valore indicativo la distinzione, rappresentata nella tav. 4A, fra tronchi da consolidare o potenziare nella loro sede attuale e tronchi da realizzare in nuova sede. Il posizionamento dei tracciati stradali potrà quindi essere precisato e modificato in sede di progettazione, fermo restando il rango funzionale.
- 7.(I) Oltre alle strade di cui al punto 1, la cui definizione è di competenza del PMP fatte salve le competenze sovraordinate del PRIT, nella tav. 4A e 4B sono individuate le seguenti ulteriori tipologie di strade:
- **Principali strade urbane di penetrazione e/o di scorrimento e distribuzione**, essenziali per la distribuzione della mobilità fra la rete primaria e secondaria extraurbana e le aree urbane, la cui definizione e relativi progetti sono di competenza comunale all'interno dei PGU o del PTVE,
 - **Viabilità attrezzata per la velocizzazione del TPL**, essenziale per l'attuazione di politiche volte al miglioramento del trasporto pubblico su gomma in ambito extraurbano, la cui definizione e relativi progetti sono di competenza del PdB.
- 8.(D) Nella tavola 4A del PMP è stato indicato un percorso viario relativo alla nuova SP253 'San Vitale', nel tratto compreso fra Medicina e il confine

provinciale, per il quale si dovrà valutare congiuntamente alla Provincia di Ravenna ed all'Associazione Bassa Romagna la definizione del tracciato, con particolare riferimento al tratto stradale prossimo al confine fra le due Province.

Art. 12.13 Disposizioni in materia di standard di riferimento e di fasce di rispetto stradale (ex art. 12.9)

1.(D) Direttive per la rete autostradale.

Per tutti i tronchi stradali della rete autostradale esistenti o da potenziare in sede, e per quelli da realizzare in nuova sede per i quali sia stato approvato il progetto almeno preliminare, i Comuni interessati dovranno prevedere nei propri strumenti urbanistici, nei tratti esterni ai centri abitati, fasce di rispetto stradale ai sensi del D.Lgs. 285/1992, pari a m. 80.

Per quanto riguarda l'individuazione del corridoio infrastrutturale per il nuovo Passante Autostradale Nord, contenuto nella tav. 3 del PTCP, esso si deve intendere, in coerenza con quanto stabilito al precedente art. 12.12 punto 5, unicamente come indicazione della soluzione di assetto territoriale e funzionale del sistema tangenziale-autostradale bolognese e non come precisa individuazione del tracciato dell'opera. La precisa individuazione delle caratteristiche plano-altimetriche è quindi demandata ai vari livelli progettuali previsti dalla normativa nazionale in materia di lavori pubblici, eventualmente anticipati dai documenti "di fattibilità preliminare". Fino all'approvazione del progetto preliminare, i Comuni interessati dovranno prevedere nei propri strumenti urbanistici un corridoio infrastrutturale pari a m. 600 come indicato nella tav. 3 del PTCP.

2.(D) Direttive per gli ulteriori assi costituenti, insieme con le autostrade, la grande rete di interesse regionale/nazionale.

Per tutti i tronchi stradali da realizzare ex-novo e per il potenziamento di quelli esistenti lo standard minimo di riferimento da assumere nella progettazione degli interventi, conformemente alle indicazioni del PRIT, è quello riconducibile alla categoria B (2 corsie per senso di marcia). Per quanto riguarda la grande rete ricadente nel territorio provinciale il PMP prevede un adeguamento funzionale ad una sola corsia/senso di marcia corrispondente alla prima fase funzionale contenuta nel PRIT; standard superiori potranno essere definiti in sede di progettazione in relazione al traffico di previsione. Per quanto riguarda i nodi su tale rete, che dovranno essere "senza punti di conflitto", dovranno essere privilegiate, per quanto possibile, le soluzioni a rotatoria a raso e con ridotto consumo di territorio, previa verifica della loro compatibilità, ai fini della sicurezza, con la tipologia e l'intensità del traffico. Sono ammissibili in via transitoria realizzazioni di stralci funzionali con standard inferiori a quelli sopra

indicati, purché si rispettino le direttive di cui al succ. art. 12.16.

Per tutti i tronchi stradali della grande rete esistenti da consolidare o potenziare in sede, e per quelli da realizzare in nuova sede per i quali sia stato approvato il progetto almeno preliminare, i Comuni interessati dovranno prevedere nei propri strumenti urbanistici generali nei tratti esterni ai centri abitati, fasce di rispetto stradale ai sensi del D.Lgs. 285/1992, pari a m. 60.

Per i tratti di grande rete per i quali, ai sensi del PMP sia da prevedersi la realizzazione in nuova sede ma non sia stato ancora approvato un progetto preliminare, i Comuni interessati dovranno prevedere nei propri strumenti urbanistici un corridoio infrastrutturale di larghezza da definirsi in relazione ai vincoli fisici e ambientali e agli insediamenti preesistenti, comunque non inferiore a m. 150.

Il potenziamento del collegamento Bologna-Imola, potrà avvenire attraverso la realizzazione della 4° corsia dell'autostrada A14 o della complanare. Nell'ipotesi della realizzazione del tracciato in complanare all'attuale A14, il PMP introduce le seguenti direttive per le successive fasi di progettazione:

- l'infrastruttura dovrà essere soggetta a pedaggio per tutte le componenti di traffico secondo lo schema di road-pricing ipotizzato per il nodo di Bologna a seguito della realizzazione del Passante Nord;
- gli introiti derivanti da tale pedaggiamento, al netto degli oneri di gestione-manutenzione dell'infrastruttura, dovranno cofinanziare il potenziamento complessivo della rete del TPL ed in particolare del SFM;
- il progetto preliminare dovrà necessariamente approfondire il tema della connessione tra Autostrada A14, Tangenziale e Complanare in corrispondenza della nuova barriera autostradale di Bologna Est (Ponte Rizzoli) a seguito della realizzazione del Passante Nord.

Nell'ipotesi di realizzazione di IV corsia si dovrà valutare la fattibilità di prevedere ulteriori caselli autostradali e la necessità di varianti locali per l'attraversamento dei centri abitati lungo la via Emilia.

3.(D) Direttive per la rete regionale di base.

Per tutti i tronchi stradali della rete regionale di base da realizzare ex-novo e per il potenziamento di quelli esistenti lo standard minimo di riferimento da assumere nella progettazione degli interventi è quello corrispondente

alla categoria C1 (ex IV CNR); è ammissibile l'assunzione di standard inferiori in territorio collinare e montano in relazione ai vincoli fisici e ambientali o in tratti limitati condizionati da insediamenti preesistenti; standard superiori potranno essere definiti in sede di progettazione in relazione al traffico di previsione. Per quanto riguarda i nodi su tale rete dovranno essere privilegiate, per quanto possibile, le soluzioni a rotatoria a raso e con ridotto consumo di territorio, previa verifica della loro compatibilità, ai fini della sicurezza, con la tipologia e l'intensità del traffico. Sono ammissibili in via transitoria realizzazioni di stralci funzionali con standard inferiori a quelli sopra indicati, purché si rispettino le direttive di cui al succ. art. 12.16. Per ciò che riguarda la via Emilia, lungo l'itinerario storico dalla tangenziale di Bologna a Imola sono previsti interventi di riqualificazione della sede viaria esistente, miglioramento dell'accessibilità e razionalizzazione delle intersezioni.

Per tutti i tronchi stradali della rete regionale di base esistenti da consolidare o potenziare in sede, e per quelli da realizzare in nuova sede per i quali sia stato approvato il progetto almeno preliminare, i Comuni interessati dovranno prevedere nei propri strumenti urbanistici generali nei tratti esterni ai centri abitati, fasce di rispetto stradale ai sensi del D.Lgs. 285/1992, pari a m. 50.

Per i tratti di rete regionale di base per i quali, ai sensi del PMP, sia da prevedersi la realizzazione in nuova sede, ma non sia stato ancora approvato un progetto, i Comuni interessati dovranno prevedere nei propri strumenti urbanistici un corridoio di salvaguardia infrastrutturale di larghezza da definirsi in relazione ai vincoli fisici e ambientali e agli insediamenti preesistenti, comunque non inferiore a m. 120.

4.(D) Direttive per la viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e interprovinciale.

Per tutti i tronchi della viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e interprovinciale da realizzare ex-novo e per il potenziamento di quelli esistenti lo standard minimo di riferimento da assumere nella progettazione degli interventi è quello corrispondente alla categoria C1 (ex IV CNR); in territorio collinare e montano è ammissibile l'assunzione di standard inferiori, ma comunque non minori alla categoria F (ex-VI CNR), in relazione ai vincoli fisici e ambientali o in tratti limitati condizionati da insediamenti preesistenti; standard superiori potranno essere definiti in sede di progettazione in relazione al traffico di previsione. Sono ammissibili in via transitoria realizzazioni di stralci funzionali con standard inferiori a

quelli sopra indicati, purché si rispettino le direttive di cui al succ. art. 12.16.

Per tutti i tronchi stradali della viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e interprovinciale esistenti da consolidare o potenziare in sede, e per quelli da realizzare in nuova sede per i quali sia stato approvato il progetto almeno preliminare, i Comuni interessati dovranno prevedere nei propri strumenti urbanistici generali nei tratti esterni ai centri abitati, fasce di rispetto stradale ai sensi del D.Lgs. 285/1992, pari a m. 40.

Per i tratti di viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e interprovinciale per i quali, ai sensi del PMP, sia da prevedersi la realizzazione in nuova sede, ma non sia stato ancora approvato un progetto, i Comuni interessati dovranno prevedere nei propri strumenti urbanistici un corridoio di salvaguardia infrastrutturale di larghezza da definirsi in relazione ai vincoli fisici e ambientali e agli insediamenti preesistenti, comunque non inferiore a m. 100.

- 5.(D) Direttive per la viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale.
Per tutti i tronchi stradali della viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale esistenti da consolidare o potenziare in sede, e per quelli da realizzare in nuova sede per i quali sia stato approvato il progetto almeno preliminare, i Comuni interessati dovranno prevedere nei propri strumenti urbanistici generali nei tratti esterni ai centri abitati, fasce di rispetto stradale ai sensi del D.Lgs. 285/1992, pari a m. 30.
- 6.(I) I corridoi di salvaguardia infrastrutturale di cui ai punti precedenti devono essere considerati nei PSC come porzioni di territorio rurale, e in via transitoria nei PRG come porzioni di zona E, non interessabili da previsioni di nuovi insediamenti urbani, nelle quali, in attesa della definizione progettuale del tracciato stradale previsto, pur senza configurare vincoli di inedificabilità assoluta possono essere prescritte particolari limitazioni o condizioni agli interventi edilizi ammissibili. In particolare, pur consentendo gli interventi di potenziamento dei centri aziendali agricoli preesistenti, deve essere evitata la formazione di nuovi centri aziendali. I nuovi edifici al servizio dell'agricoltura dovrebbero essere realizzati ad una distanza dall'asse del corridoio infrastrutturale non inferiore a quella degli edifici preesistenti della medesima azienda agricola.
- 7.(D) In riferimento al D.P.R. 753/1980, lungo i tracciati delle linee ferroviarie, anche in concessione, gli strumenti urbanistici comunali prevedono il

divieto di costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie entro una fascia di rispetto di m. 30. A questo riguardo, inoltre, sono da considerare come riferimento anche tutte le ulteriori prescrizioni previste dal D.P.R. 753/1980 e s.m.

- 8.(D) Qualora la realizzazione di un nuovo tracciato stradale sia finalizzata al miglioramento delle condizioni ambientali di un centro abitato attraverso lo spostamento del traffico di attraversamento sul nuovo percorso, il progetto, il finanziamento e la realizzazione del nuovo tracciato devono essere contestuali o comunque strettamente correlati nel tempo al progetto, al finanziamento e alla realizzazione degli interventi di riorganizzazione funzionale e fisica della sede stradale che viene declassata, tali da privilegiarne l'utilizzo per la mobilità locale, il trasporto pubblico locale su gomma, la circolazione pedonale e in bicicletta, la sosta, l'animazione urbana.

Art. 12.14 Disposizioni per l'inserimento e la valutazione delle opere strategiche nella programmazione degli interventi sulla rete stradale

- 1.(D) Fra tutti gli interventi sulla rete stradale di interesse regionale, provinciale e intercomunale previsti dal PMP, la Provincia individua le proprie priorità temporali di investimento, fatte salve le opere di manutenzione, tenendo conto di una graduatoria di opere prioritarie.
- 2.(D) In particolare tale graduatoria di priorità sarà ottenuta confrontando le performance di ciascuna opera prevista, rispetto ad un set di parametri significativi sia, da un punto di vista trasportistico che territoriale, all'interno di un assetto infrastrutturale denominato "configurazione" rappresentativo di un ambito territoriale omogeneo.
- 3.(D) Per configurazione infrastrutturale si intende un elenco di opere infrastrutturali che per funzionalità trasportistica definiscono un ambito omogeneo territoriale. Il PMP riconosce una valenza di ambito infrastrutturale omogeneo alle seguenti 11 configurazioni infrastrutturali individuate nell'Allegato B "La definizione delle opere infrastrutturali strategiche" Bazzanese, Emilia Ponente, Persicetana, Intermedia di Pianura, Trasversale di Pianura, Nuova Galliera, Ferrarese, Savena, Zenzalino, Area Imolese, Bassa Bolognese. Le valutazioni sulle infrastrutture stradali dovranno essere effettuate all'interno delle suddette

configurazioni o eventualmente individuarne altre se il territorio su cui insiste l'opera non ricade all'interno delle citate configurazioni.

4.(D) Le valutazioni sulle infrastrutture stradali dovranno essere effettuate rispetto ad un set di parametri significativi sia da un punto di vista trasportistico che territoriale:

- il livello di integrazione con il SFM, con il quale si misura l'efficacia dell'intervento nel migliorare l'accessibilità alle stazioni,
- il livello di competizione con il sistema autostradale, calcolato rispetto al verificarsi di eventuali diversioni di itinerario da una viabilità di tipo autostradale ad una di tipo ordinaria;
- il rapporto fra i costi annui (C), calcolati tenendo conto dei costi di investimento stimati in via parametrica e di quelli relativi alla manutenzione, ed il beneficio annuo (B) (calcolato come differenza tra il costo generalizzato di trasporto dello scenario contenente il sistema infrastrutturale da valutare ed uno scenario di riferimento);
- il miglioramento del livello di accessibilità ai poli funzionali individuati nel PTCP, calcolato come riduzione dei tempi di accesso eventualmente pesati rispetto alla domanda di trasporto;
- il miglioramento del livello di sicurezza calcolato rispetto al costo sociale al Km dell'infrastruttura;
- il livello di incidenza dell'infrastruttura sul sistema agricolo intercettato definito sulla base dei valori correlati alle produzioni di qualità e allo stato di appoderamento delle aziende attraversate dalla infrastruttura.

In sede di aggiornamento dell'elenco delle opere prioritarie, per tener conto di affinamenti metodologici, tali parametri potranno subire modifiche.

5 (I) Dal punto di vista operativo i passi della procedura di calcolo al fine della stesura di una graduatoria di opere prioritarie sono i seguenti:

- Definizione di uno Scenario di Riferimento relativamente alle opere infrastrutturali esistenti e/o finanziate ed una domanda di mobilità relativa all'orizzonte temporale del PMP al 2016;
- Individuazione delle opere infrastrutturali da sottoporre a valutazione;
- Identificazione delle Configurazione infrastrutturali a cui le opere appartengono e/o definizione di nuove Configurazioni;
- Valutazione del funzioanmento di ogni Configurazione Infrastrutturale attraverso il calcolo dei parametri definniti al punto 4, rispetto allo Scenario di Riferimento, al fine di stilare l'elenco delle opere prioritarie.

- 6.(D) La Provincia applica tale procedura quale strumento di supporto alla decisione per le attività di programmazione e monitoraggio degli interventi infrastrutturali sulla rete stradale in sede di definizione e di aggiornamento dei piani di competenza provinciale di cui all'art. 12.5. Inoltre, in sede di formazione del piano poliennale degli investimenti, la Provincia formula una graduatoria di priorità tenendo conto dei risultati e del punteggio ottenuto da ciascuna opera sulla base della metodologia sopra descritta.
- 7.(D) La Provincia può deliberare investimenti in opere stradali che si discostino dalla graduatoria di priorità come sopra costruita, sulla base di specifici studi di fattibilità e motivazioni specifiche ed esplicitate che giustifichino lo scostamento dalla graduatoria stessa.

Art. 12.15 Le opere strategiche prioritarie della viabilità provinciale

- 1 (D) Sulla base della procedura di cui all'art.12.14 il PMP ha individuato le seguenti opere strategiche prioritarie :
- Asse Intermedia di Pianura;
 - Asse Pedemontana "Nuova Bazzanese";
 - Asse Fondovalle Savena "Variante di Rastignano";
 - Asse Nuova Galliera da via Corticella alla SP3;
 - Asse trasversale di Pianura "Variante di Sala Bolognese";
 - Asse trasversale di Pianura "variante da Budrio cimitero a Villa Fontana";
 - Asse trasversale di Pianura " Variante di Funo";
 - Complanare da Ponte Rizzoli a SP28;
 - Asse S. Giovanni-via Emilia "Variante delle Budrie";
 - Asse Lungosavena "dalla rotonda Bentivogli a via dell'Industria" (III° lotto);
 - Asse Nuova Galliera "Variante del centro abitato di San Giorgio di Piano";
 - Asse via Emilia "Circonvallazione est di Imola Nuovo ponte sul Santerno";
 - Asse via Emilia "Circonvallazione ovest di Imola";
 - Asse Centese Variante alla SP42 "Circonvallazione di Pieve di Cento";
 - Asse Centese Variante alla SP42 "Circonvallazione di Castello D'Argile (via Oriente)";
 - Asse Centese Variante alla SP42 "Circonvallazione di Argelato da via Ronchi a via Canaletta-Osteriola;

- Asse Bassa Bolognese Variante a sud dell' attuale SP44;
- Asse Bassa Bolognese Circonvallazione di Bentivoglio;
- Asse Bassa Bolognese "Nuovo casello autostradale di Bentivoglio";
- Asse Bassa Bolognese potenziamento in sede da "via Saletto alla SS64 Ferrarese";
- Asse Bassa Bolognese potenziamento in sede e nuova realizzazione dalla "SS64 Ferrarese alla SP5 San Donato";
- Asse Ferrarese (SS64) "Variante est di Altedo" e collegamento con Baricella;
- Asse Zenzalino (SP6) "Variante di Molinella".

2(l) La Provincia promuove azioni finalizzate alla fattibilità economica finanziaria degli interventi per la realizzazione delle opere individuate strategiche-prioritarie da PMP. Tali azioni sono riconducibili al "contributo alla sostenibilità" definito nel Piano del Commercio ed alla "perequazione territoriale" così come indicato nell'art.15.6 del PTCP.

Art. 12.16 Disposizioni per l'inserimento ambientale e la mitigazione degli impatti delle strade extraurbane(ex art. 12.11)

- 1.(D) Oltre alle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. 5/11/2001, e successive modificazioni e integrazioni, e alle norme dettate dal PRIT, i progetti di infrastrutture viarie extraurbane in nuova sede devono rispettare le direttive e gli indirizzi del presente articolo. Le medesime direttive costituiscono inoltre norme di indirizzo da applicarsi, in via preferenziale e nei limiti del possibile, anche negli interventi di adeguamento di sedi stradali preesistenti. Si richiamano inoltre le disposizioni di cui al successivo art. 13.5 in materia di protezione dall'impatto acustico.
- 2.(D) La progettazione di una infrastruttura viaria riguarda l'insieme costituito dalla sede stradale, ossia dalla carreggiata e dalle relative pertinenze, nonché da tutte le opere e porzioni di territorio necessarie per la realizzazione delle mitigazioni e/o compensazioni correlate alla realizzazione e all'esercizio dell'opera, aventi valore di dotazioni ecologiche ed ambientali ai sensi dell'art. 13.1.

- 3.(D) **Fascia di ambientazione.** Per fascia di ambientazione si intende un insieme di aree, adiacenti alla carreggiata, interne e/o esterne alla sede stradale, adibite ed organizzate per le seguenti funzioni:
- per l'inserimento di tutte le opere e misure necessarie alla mitigazione e/o compensazione degli impatti derivati dalla presenza del tracciato e dal suo esercizio in relazione alle componenti rumore, atmosfera, suolo e sottosuolo, acque superficiali e sotterranee, vegetazione, paesaggio, socio-economica;
 - in particolare per l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura, intendendo per paesaggio l'insieme di tutte le componenti ambientali di carattere antropico e naturale che lo costituiscono. Per inserimento paesaggistico non si intende quindi solo la mitigazione della percezione della nuova infrastruttura da punti di vista esterni ad essa mediante fasce boscate, ma anche le soluzioni morfologiche per ricostruire e riprogettare le relazioni fra l'infrastruttura e l'organizzazione spaziale storicizzata del territorio attraversato, anche al fine di valorizzare la percezione di tale organizzazione spaziale da parte di chi percorre l'infrastruttura;
 - per l'incremento delle dotazioni ecologiche del territorio, in particolare per la realizzazione di corridoi ecologici di livello provinciale e locale; con ciò si intende la realizzazione non solo di appropriati impianti arborei e arbustivi, ma anche di dispositivi di sicurezza per la fauna selvatica nei confronti della viabilità, e di dispositivi di collegamento di eventuali corridoi ecologici preesistenti attraversati dall'infrastruttura;
 - in particolare, nel caso delle strade extraurbane secondarie, per la realizzazione di siepi miste autoctone anche in funzione dell'incremento della sicurezza stradale in caso di uscita di strada.
- 4.(D) La progettazione di una strada nelle sue varie fasi (preliminare, definitiva ed esecutiva) deve comprendere, insieme con la progettazione della carreggiata e delle sue pertinenze funzionali, anche l'individuazione e la progettazione delle fasce di ambientazione, dimensionate in modo tale da essere sufficienti per l'insieme di finalità di cui al punto 3, compatibilmente con le preesistenze del territorio attraversato.

Parimenti il finanziamento e gli appalti per la realizzazione della strada devono riguardare contestualmente il finanziamento e la realizzazione della fascia di ambientazione e delle opere di mitigazione progettate.

Nel caso in cui l'opera preveda la procedura di VIA ai sensi della L.R. 9/1999 e successive modifiche, il progetto preliminare delle fasce/ambiti di ambientazione, nel caso di screening, e quello definitivo, nel caso di VIA, dovranno essere parte integrante degli elaborati da presentare.

- 5.(I) **Larghezza delle fasce di ambientazione.** Si indicano le seguenti larghezze medie per le fasce di ambientazione, in base alla funzionalità delle strade, ai sensi Codice della strada e del PMP:
- per le autostrade: m. 50 per lato;
 - per le strade extra-urbane principali, ovvero le strade facenti parte della "grande rete" e della rete di base di interesse regionale ai sensi dell'art. 12.12: m. 30 per lato;
 - per le strade extra-urbane secondarie di rilievo provinciale: m. 20 per lato.

Per quanto riguarda la Tangenziale di Bologna, nella tav. 3 sono individuate le aree libere prospicienti da destinarsi prevalentemente alla realizzazione della fascia di ambientazione, nell'ambito degli interventi di riqualificazione ambientale dell'infrastruttura.

- 6.(D) Le misure di cui al punto 5 devono essere considerate valori medi, da rispettare nell'insieme dell'arteria, ma da incrementare o diminuire nei diversi tratti in sede di progetto in funzione dei risultati mitigativi, compensativi e percettivi che si vogliono raggiungere. In particolare tali misure potranno non essere rispettate laddove le aree latitanti l'infrastruttura sono condizionate da insediamenti preesistenti.

- 7.(D) Le fasce di ambientazione possono essere in tutto o in parte espropriate dall'Ente proprietario o concessionario dell'infrastruttura. In questo caso esse vanno a fare parte della sede stradale (v.), e la loro manutenzione è a carico dell'Ente stesso.

Le fasce di ambientazione possono viceversa essere in tutto o in parte attuate attraverso la formazione di servitù sulle proprietà private coinvolte; in questo caso queste porzioni non fanno parte della sede stradale, e la manutenzione del loro assetto, ai fini del mantenimento nel tempo delle funzioni loro attribuite, è regolata da appositi accordi con le proprietà stesse, anche attraverso l'utilizzo di finanziamenti, comunitari, regionali e provinciali, in correlazione con il Piano Regionale di Sviluppo Rurale.

- 8.(P) Nella progettazione delle fasce di ambientazione, in riferimento all'impianto di specie vegetali, dovranno essere rispettate le disposizioni dettate dal D.Lgs. 285/1992 "Nuovo Codice della strada" e successive modifiche, e dal suo Regolamento di applicazione.
- 9.(I) Per quanto riguarda le specie vegetali da utilizzare, che dovranno sempre rapportarsi al contesto ambientale e paesaggistico attraversato; si rimanda all'Allegato A della Relazione del PTCP: "Indirizzi e linee guida per la redazione dei progetti di rete ecologica a livello comunale" e in particolare all'elenco di specie vegetali idonee ivi contenuto.

Art. 12.17 Disposizioni per l'attuazione di politiche di internalizzazione dei costi del trasporto privato (Road Pricing)

- 1.(D) La Provincia in linea con le indicazioni legislative e le tendenze a livello europeo, introduce il ricorso a forme di Road Pricing sulla rete stradale primaria, quale strumento di regolamentazione e orientamento della domanda di mobilità. A tal fine prevede che, all'entrata in esercizio del Passante Autostradale Nord venga introdotto un pedaggio solo per la componente di traffico di tipo autostradale e non locale, per l'uso della tangenziale banalizzata sulle barriere di Bologna Casalecchio, Bologna Borgo Panigale, Bologna Ponte Rizzoli, Bologna Interporto.
- 2.(D) La Provincia, così come definito dall'"Accordo procedimentale per la riorganizzazione del sistema tangenziale-autostradale bolognese e per la realizzazione del Passante Autostradale Nord" del luglio 2005 stabilisce che, gli introiti derivanti dall'istituzione di un pedaggio aggiuntivo siano destinati al cofinanziamento della Rete Portante del Trasporto Collettivo ed in particolare del SFM, finanziare le opere di mitigazione e di rinaturalizzazione nonché la manutenzione ordinaria del nuovo sistema tangenziale.
- 3.(I) Le politiche di Road Pricing in una logica di "corridoi multimodali" coincidenti con le linee del SFM, potranno essere estese a quegli assi che funzionalmente rappresenteranno la prosecuzione del sistema tangenziale liberalizzato a seguito della realizzazione del Passante Nord e l'entrata in esercizio del SFM. Tali corridoi comprendono le seguenti viabilità: complanare alla A14 fino a Ponte Rizzoli ed eventuale sua estensione, Nuova Bazzanese e Nuova Porrettana. Per quanto riguarda l'attuazione di

tale ipotesi essa è subordinata ad uno studio di fattibilità tecno-gestionale che affronti anche la necessità di applicazione del road-pricing non solo alle componenti di traffico di tipo autostradale ma anche di tipo locale. Tale approfondimento dovrà interessare anche il sistema tangenziale liberalizzato di Bologna.

Art. 12.18 Contenuti necessari degli atti di pianificazione urbanistica comunale in materia di mobilità (ex art. 12.12)

1.(D) In sede di formazione del PSC ovvero in sede di elaborazione di atti in variante agli strumenti urbanistici generali vigenti, che prevedano non irrilevanti incrementi delle potenzialità edificatorie o comunque che possano comportare non irrilevanti conseguenze sull'entità o le forme della domanda di mobilità, i Comuni devono esprimere valutazioni sulla sostenibilità delle previsioni rispetto alla capacità delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità.

A fronte di situazioni preesistenti del sistema insediativo e della mobilità lontane da prestazioni soddisfacenti, devono essere valutati gli effetti delle scelte urbanistiche in termini comparati, prima e dopo l'attuazione di tali scelte, e deve essere perseguito il miglioramento della situazione in essere o quanto meno il non peggioramento nei termini di cui alla lettera d) del seguente punto 2.

Qualora la sostenibilità e la funzionalità di determinate previsioni urbanistiche sia condizionata alla preventiva realizzazione o potenziamento di determinate infrastrutture per la mobilità, tali condizioni di subordinazione devono essere espressamente formulate negli strumenti urbanistici generali comunali, e richiamate e rispettate in quelli operativi ed attuativi. Le condizioni di subordinazione possono comportare sia vincoli di precedenza o contestualità temporale, sia la definizione di forme di contributo da parte dei soggetti attuatori degli insediamenti alla realizzazione o potenziamento delle infrastrutture stesse.

2.(D) In particolare, ai Comuni di cui al punto 4 dell'articolo 12.4, nei quali il tema della mobilità assume una riconosciuta rilevanza e che sono comunque tenuti a dotarsi di un quadro conoscitivo adeguato, si richiedono, in sede di formazione del PSC, i seguenti elementi conoscitivi e di valutazione:

a) **Quadro conoscitivo dello stato di fatto:**

- Caratteristiche geometriche e funzionali delle strade urbane, salvo eventualmente le strade urbane locali: larghezza, numero

di corsie, presenza di marciapiedi, alberi o piste ciclabili, regolamentazione della sosta, intersezioni e loro organizzazione;

- Caratteristiche geometriche e funzionali delle strade extraurbane primarie e secondarie;
- Offerta attuale di parcheggi in sede propria e stima dell'offerta di sosta complessiva su spazi pubblici (possibilmente per zone);
- Dati di censimento sui pendolarismi per motivi di studio e lavoro;
- Dati della popolazione e degli addetti per zone omogenee ottenute per aggregazione delle sezioni di censimento;
- Dati disponibili da censimenti sulla circolazione effettuati dall'ANAS o da Enti Locali;
- Dati sul traffico o sulla sosta eventualmente ricavati da apposite indagini locali;
- Offerta attuale di trasporto pubblico;
- Sintesi critica.

b) ***Elementi di piano desumibili dalla pianificazione sovraordinata:***

- Gerarchia assegnata alle strade;
- Previsioni o progetti infrastrutturali;
- Previsioni o progetti relativi ai servizi di trasporto pubblico.

c) ***Elementi di progetto:***

- Determinazioni riguardo al trasporto pubblico;
- Nodi di interscambio della mobilità;
- Assetto stradale di previsione e gerarchia assegnata;
- Localizzazione dei principali parcheggi;
- Rete dei principali percorsi pedonali, e almeno in pianura e nei fondovalle, rete dei percorsi ciclabili extraurbani e urbani, di accesso ai servizi e ai principali attrattori;
- Individuazione delle aree da proteggere dal traffico: aree pedonali urbane, altre aree di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di protezione dal traffico (aree ospedaliere, scolastiche, aree esclusivamente residenziali, ecc.).

Qualora sia già stato approvato il PGTU, gli elementi di cui sopra possono essere surrogati dal riferimento al PGTU stesso.

- d) **Elementi di valutazione della sostenibilità** del carico urbanistico sulla rete stradale, in particolare in termini di raffronto fra la capacità della rete stradale esistente e di progetto e i flussi di traffico esistenti, incrementati dalla stima di quelli derivanti dagli interventi previsti, tenendo conto dell'offerta (esistente e prevista) di trasporto pubblico, nonché in termini di sicurezza stradale.
- 3.(D) Ai comuni non obbligati a dotarsi di PGTU si richiede, in sede di formazione del PSC, l'esplicitazione degli elementi di progetto di cui alla lettera c) del precedente punto, sulla base degli elementi di pianificazione sovraordinata di cui alla lettera b) e di un più sintetico quadro dello stato di fatto di cui alla lettera a), basato sugli elementi disponibili.
- 4.(D) Per tutti i Comuni, in sede di elaborazione di atti in variante agli strumenti urbanistici generali vigenti che prevedano non irrilevanti incrementi delle potenzialità edificatorie o comunque che possano comportare non irrilevanti conseguenze sull'entità o le forme della domanda di mobilità, si richiedono gli elementi di cui al secondo punto limitatamente alle aree, ai centri abitati e alle infrastrutture interessate o influenzate dalle previsioni della variante.
- 5.(D) Le valutazioni di cui ai punti precedenti, nel caso di formazione dei PSC sono contenute nella VALSAT e, in termini preliminari, nella VALSAT preliminare da discutere in sede di conferenza di pianificazione; nel caso di procedure di Accordo di programma in variante sono contenute nello studio degli effetti sul sistema ambientale e territoriale di cui all'art. 40 comma 2 della L.R. 20/2000; nel caso di varianti ai PRG sono contenute nella relazione illustrativa.
- 6.(D) Concertazione delle nuove previsioni viarie significative.
Modifiche di tracciato significative di un tratto di viabilità definita 'di interesse regionale' o 'secondaria' di rilievo provinciale o intercomunale nella tav. 4A del PMP, possono essere proposte dai Comuni, sulla base di studi di fattibilità tecnico-finanziari. Tali studi dovranno verificare oltre alla fattibilità tecnico-progettuale del tracciato anche la funzionalità trasportistica rispetto all'assetto strategico della rete stradale, nonché un'attenta valutazione delle fonti di finanziamento necessarie per la sua realizzazione. A valle di tali verifiche sarà possibile introdurre tale opera

all'interno del PTCP in sede di formazione del PSC o con la procedura di un Accordo di Programma, coinvolgendo oltre la Provincia, anche gli altri Comuni che possano risultare eventualmente influenzati dalla proposta. Inoltre sarà possibile introdurre tale opera all'interno del PTCP e quindi da sottoporre ad eventuale valutazione sulle priorità a seguito di successivi aggiornamenti. Proposte di modifiche di tracciato adottate con procedure diverse sono considerate non conformi al PTCP e non inseribili fra le opere strategiche prioritarie.

- 7.(D) La Provincia promuove la realizzazione di studi di fattibilità tecnico-finanziari, quale strumento operativo per la risoluzione puntuale di problematiche riferite a nodi infrastrutturali semplici (incroci, intersezioni ecc..) o complessi (sistemazioni infrastrutturali di aree) già presenti negli strumenti di pianificazione sia provinciale che comunale. Tali studi dovranno contenere oltre alla funzionalità trasportistica anche la stima sommaria dei costi nonché l'individuazione delle possibili fonti di finanziamento.

Art. 12.19 Elementi di Coordinamento tra il PMP e il PTCP

- 1.(D) Gli elaborati costitutivi del PMP, come descritti nell'Art. 12.2, sostituiscono integralmente le parti relative alla mobilità contenute nel PTCP, in particolare:

La "Relazione illustrativa" ed i relativi Allegati Tecnici, sostituiscono la Sezione C – "Politiche riferite agli obiettivi di accessibilità del Territorio-della Relazione del PTCP;

Le "Norme di Attuazione" sostituiscono il titolo 12 – "Direttive e indirizzi per l'accessibilità del territorio" delle Norme del PTCP secondo il seguente schema:

Art PTCP		Art PMP	
		12.1	Natura e finalità della variante al PTCP (PMP)
		12.2	Elaborati costitutivi del PMP
12.1	Obiettivi del PTCP riguardo al sistema della mobilità e direttive alla pianificazione di settore	12.3	Obiettivi del PMP riguardo al sistema della mobilità e direttive alla pianificazione di settore
12.2	Componenti del sistema della mobilità	12.4	Componenti del sistema della mobilità
12.3	Piani di settore e strumenti urbanistici comunali	12.5	Pianificazione della mobilità e strumenti urbanistici comunali
12.4	Trasporto collettivo locale	12.6	Direttive per il Trasporto collettivo locale e i nodi di interscambio modale
		12.7	Politiche per il Servizio Ferroviario Metropolitano
		12.8	Politiche per il Trasporto Pubblico Locale su gomma extraurbano
12.5	Direttive e indirizzi riguardo ai nodi di scambio intermodale	12.6	Direttive per il Trasporto collettivo locale e i nodi di interscambio modale
12.6	Disposizioni per agevolare la mobilità non motorizzata	12.9	Disposizioni per agevolare la mobilità non motorizzata
12.7	Ulteriori disposizioni e indirizzi per il soddisfacimento dell'obiettivo di sostenibilità del sistema della mobilità	12.10	Ulteriori disposizioni e indirizzi per il soddisfacimento dell'obiettivo di sostenibilità del sistema della mobilità
		12.11	Indirizzi per la logistica
12.8	Gerarchia della rete viaria	12.12	Gerarchia della rete viaria
12.9	Disposizioni in materia di standard di riferimento e di fasce di rispetto stradale	12.13	Disposizioni in materia di standard di riferimento e di fasce di rispetto stradale
12.10	Criteri nella programmazione degli interventi sulla rete stradale		
		12.14	Disposizioni per l'inserimento e la valutazione delle opere strategiche nella programmazione degli interventi sulla rete stradale
		12.15	Le opere strategiche prioritarie della viabilità provinciale
12.11	Disposizioni per l'inserimento ambientale e la mitigazione degli impatti delle strade extraurbane	12.16	Disposizioni per l'inserimento ambientale e la mitigazione degli impatti delle strade extraurbane
		12.17	Disposizioni per l'attuazione di politiche di internalizzazione dei costi del trasporto privato (Road Pricing)
12.12	Contenuti necessari degli atti di pianificazione urbanistica comunale in materia di mobilità	12.18	Contenuti necessari degli atti di pianificazione urbanistica comunale in materia di mobilità
		12.19	Elementi di Coordinamento tra il PMP e il PTCP

La Tavola n.4A “Assetto strategico delle infrastrutture per la mobilità.” sostituisce integralmente la Tav 4 “Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità” del PTCP ed i contenuti relativi alla mobilità della Tav 3 “Assetto evolutivo degli insediamenti, delle reti ambientali e delle reti per la mobilità”

La Tavola n.4B “Assetto strategico delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità collettiva” integra i contenuti della Tav 4 con specifico riferimento alla mobilità pubblica.

