

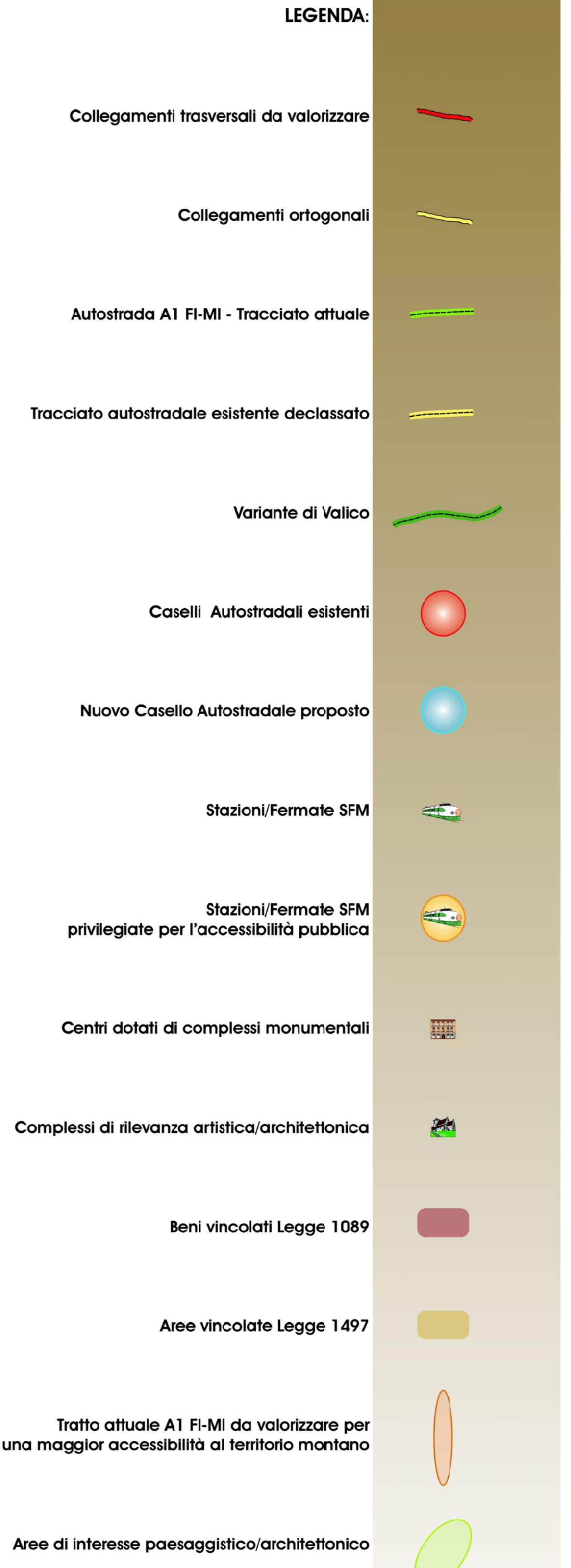
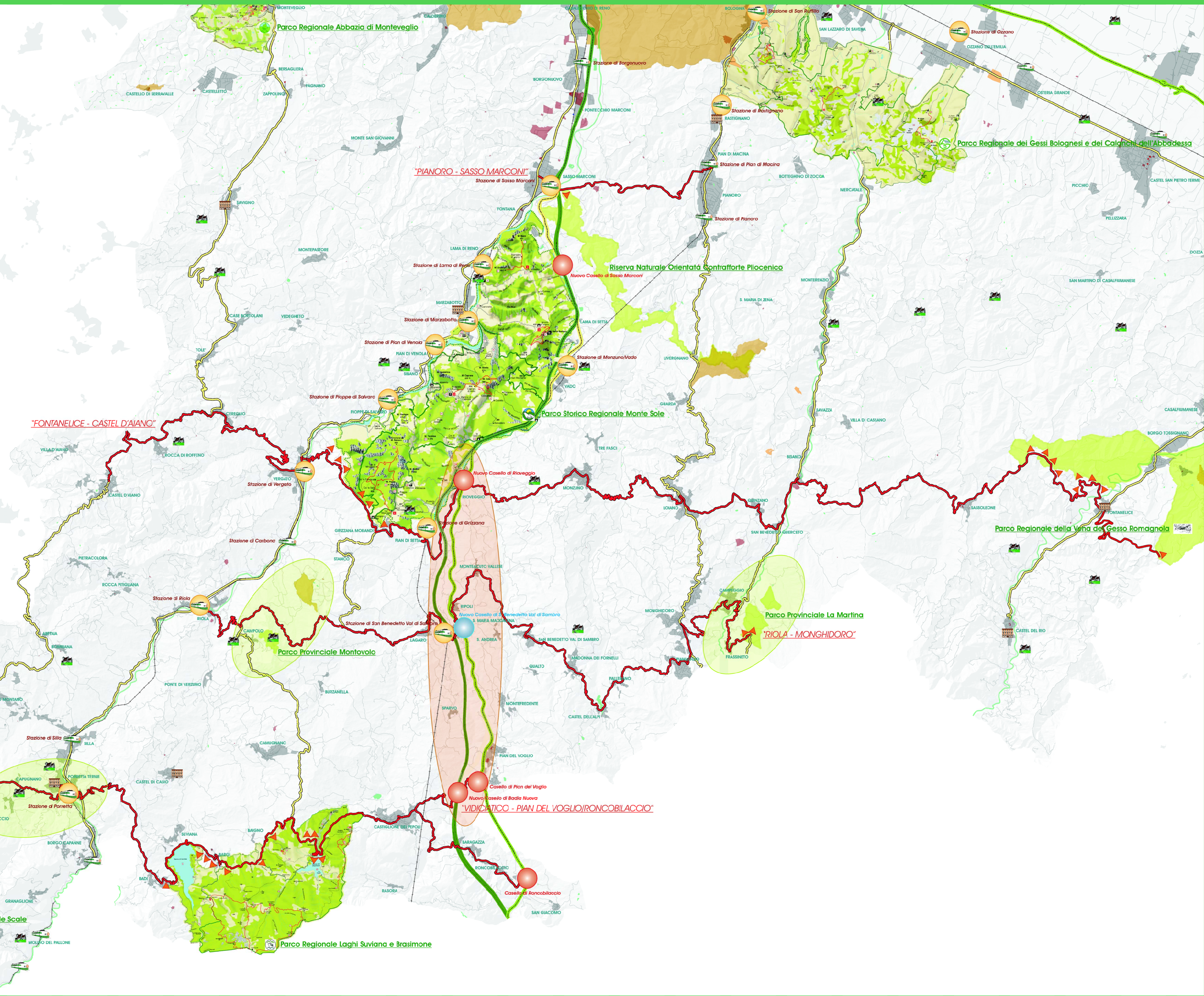
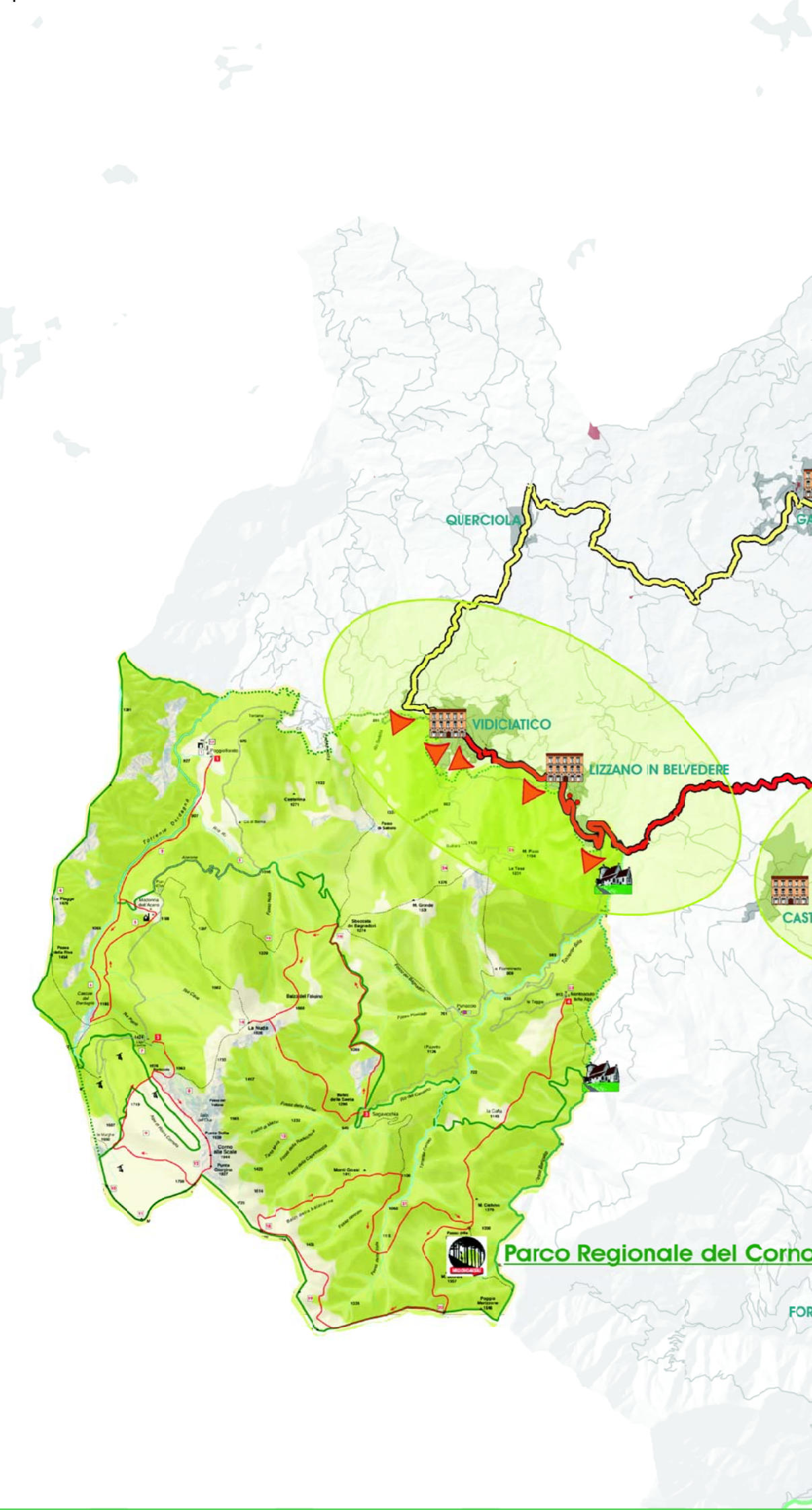
Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale indica per l'ambito montano una strategia di sviluppo sostenibile da sviluppare attraverso operazioni di promozione e valorizzazione ambientale e turistica.

Il Piano formula obiettivi e indirizzi di pianificazione incentrati prevalentemente su azioni per la promozione di interventi di conservazione, recupero e valorizzazione del patrimonio storico insediativo, ambientale e paesaggistico e della relativa infrastrutturazione, promuovendo l'offerta territoriale delle zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale con funzione ricreativa e culturale attivando processi di sviluppo socio-economico sostenibile.

L'intesa istituzionale di Programma sottoscritta da Regione ER, Provincia di Bologna, Comunità Montane ed Enti Locali in attuazione della L.R. 2/2004 "Legge per la montagna" individua come obiettivi la costituzione di un Distretto della Qualità della Montagna che consenta la valorizzazione delle produzioni tipiche e delle risorse ambientali e culturali anche attraverso la realizzazione di un Sistema Turistico Locale. In questo contesto di sviluppo il sistema della mobilità viene descritto da un lato come potenziale elemento di forza per l'esistenza di infrastrutture (viarie e ferroviarie) di valore strategico nazionale e dall'altro come fattore di debolezza a causa della percezione dell'indaguatezza delle vie di comunicazione che penalizzano sia la mobilità pubblica che privata. Si auspica quindi la "progettazione di interventi mirati di riconversione e qualificazione delle linee ferroviarie secondarie e della rete stradale minore" che nel rispetto dell'ambiente consentano sia il miglioramento della mobilità dei residenti che dell'accessibilità dei potenziali fruitori.

In questa ottica "il sistema ferroviario metropolitano può costituire una grande opportunità sia lungo la fascia pedemontana che lungo le principali vallate, servite da linee che accanto al servizio per la mobilità dei residenti possono essere trasformate in una rete di trasporto intermodale e di promozione delle risorse del territorio, in termini di comunicazione e di servizi per il turismo, per l'escursionismo e, direttamente, alle persone residenti e alle unità produttive". Obiettivo prioritario individuato nell'intesa istituzionale è pertanto: "Assicurare il potenziamento del SFM e il superamento delle strozzature che ancora persistono su alcune importanti arterie statali e provinciali per giungere alla definizione di un esteso e razionale servizio pubblico intervallivo per il collegamento con le frazioni di crinale e con i centri abitati minori, anche con servizio di pronto-bus o taxi-bus a tariffa conveniente".

Il Piano della Mobilità Provinciale riconoscendo le peculiarità locali e le nuove emergenze del territorio e quindi la necessità di garantire uno sviluppo equo ed equilibrato dei diversi ambiti individua per la montagna azioni mirate volte a fornire una risposta adeguata al contesto, per la mobilità sia privata che pubblica.



UNA SCELTA STRATEGICA - IL MIGLIORAMENTO DEI COLLEGAMENTI INTERVALLIVI
Tutte le valutazioni effettuate hanno evidenziato una netta preferenza per quegli itinerari, siano essi adeguamenti o nuovi tracciati, che oltre a migliorare l'accessibilità ai poli funzionali e produttivi rafforzano i collegamenti trasversali del territorio provinciale con la viabilità primaria e le stazioni del SFM. Tale scelta riguarda tutti gli ambiti del territorio provinciale: la Pianura, l'area metropolitana, la Montagna. In quest'ultimo caso si tratta di individuare dei collegamenti intervallivi le cui caratteristiche geometriche-funzionali dovranno tendere a coniugarsi con le esigenze dei contesti attraversati privilegiando l'inserimento ambientale.
Allo scopo di definire un'adeguata gerarchizzazione della rete viaria, si è proceduto da un lato all'analisi territoriale del patrimonio paesaggistico-naturalistico e storico-monumentale e dall'altro all'individuazione di punti strategici per l'accessibilità su pubblica, rafforzata dalla presenza di numerose stazioni SFM, che privata, grazie all'occasione offerta dalla riqualificazione dell'attuale tracciato A1.
A questo scopo va preliminarmente osservato che il PCTP individua nella Tavola 4 l'assetto strategico di lungo periodo della rete viaria secondo i livelli di rango funzionale. Nella porzione di territorio oggetto di approfondimento da parte del PMP si evidenzia che, ad eccezione dello SS 44 individuato come "Rete di base di interesse regionale", tutte le altre strade provinciali appartengono alla "Viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale" (Art. 12.8 Norme PCTP). Considerata l'importanza di un collegamento intervallivo, il PMP propone di innalzare a rango di "Viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale e interprovinciale" le seguenti strade:
- SP 37, SP 58 (collegamento "Pianoro - Sasso Marconi");
- SP 22, SP 24, SP 25, SP 33, SP 34, SP 35, SP 38, SP 59 (collegamento "Fontanelice - Castel d'Aiano");
- SP 60, SP 73, SP 81 (collegamento "Riola - Monghidoro");
- SP 40, SP 62 (collegamento "Vidicatico - Pian del Voglio/Roncobalaccio").
A seguito della ridefinizione del rango funzionale si propone che i collegamenti individuati acquistino un ordine di priorità maggiore nella programmazione degli investimenti sulla rete stradale provinciale da parte della Provincia.
In particolare negli interventi mirati alla manutenzione ed alla messa in sicurezza di questi itinerari si dovrà tener conto della salvaguardia delle visuali dalle infrastrutture per la mobilità verso il territorio circostante (vallate/colline/montano), e quindi necessario ed opportuno salvaguardare in tale contesto le visuali di particolare valenza paesaggistica, che dovranno essere oggetto di uno specifico studio di approfondimento.

LE STRADE NEL PAESAGGIO
CENSIMENTO PAESAGGISTICO DELLE STRADE PROVINCIALI
Nel settembre del 2003, la Provincia di Bologna (Assessorato alla Viabilità) ha realizzato uno studio su tutta la viabilità provinciale che ha prodotto come primo elaborato una carta rappresentativa del censimento paesaggistico delle strade provinciali. In questa occasione sono state percorse nella loro interezza e descritte tutte le strade, mettendo in evidenza nei diversi tratti gli elementi paesaggistici positivi da valorizzare e gli eventuali elementi di criticità da mitigare. Le strade provinciali sono state classificate secondo il loro valore paesaggistico ed ecologico in:
- strada ad elevato valore paesaggistico
- strada ad elevata fattibilità come elemento della rete ecologica
- strada ad elevata fattibilità come elemento della rete ecologica e ad elevato valore paesaggistico
- strada senza particolari valenze e a scarso valore paesaggistico.
Dalla lettura della stessa evidenza che i collegamenti "Pianoro - Sasso Marconi", "Fontanelice - Castel d'Aiano", "Riola - Monghidoro" e "Vidicatico - Pian del Voglio/Roncobalaccio" individuati dal PMP ricadono tra le strade ad elevato valore paesaggistico.
Di seguito si riportano alcune schede tipo esplicative della ricuzione dell'impatto paesaggistico in montagna.



IL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO ANCHE COME PROMOZIONE DELLO SVILUPPO TURISTICO DELLA MONTAGNA
La presenza delle linee ferroviarie per Pistoia e Firenze e l'elevato numero di stazioni/fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano in prossimità delle vie di accesso ai parchi, e quindi degli itinerari escursionistici, crea l'opportunità di ripensare le stazioni ferroviarie non soltanto come nodo di accessibilità al territorio da parte della mobilità legata agli spostamenti dei residenti, ma come punto di partenza per le escursioni finalizzate alla scoperta dell'Appennino bolognese, utilizzando il trasporto pubblico.
La progettazione della rete di percorsi ciclabili in questa parte di territorio non può quindi prescindere dai principi di garantire un adeguato collegamento tra il mezzo pubblico e gli itinerari di pregio naturalistico/architettonico.

RIFUNZIONALIZZAZIONE DEL TRATTO ESISTENTE DELLA A1 DA SASSO MARCONI A RONCOBALACCIO
Il PMP ha assunto già nello scenario di riferimento la realizzazione della variante di valico alla A1, con potenziamento a tre corsie della sede autostradale e rettifiche del tracciato da Sasso Marconi a La Quercia, raddoppio fuori sede del tracciato da La Quercia a Badi Nuova, realizzazione della Galleria di base da Badi Nuova a Poggolino. La realizzazione della Variante di Valico alla A1 non implicherà, secondo l'ultima versione del progetto di Autostrade S.p.A. una specializzazione dei due tronchi nel tratto da Sasso Marconi a Roncobalaccio, ma la creazione di due itinerari autostradali alternativi tra loro, anche se di fatto le migliori prestazioni del nuovo tracciato determineranno in condizioni ordinarie un travaso dei flussi passanti sulla nuova infrastruttura.
Il PMP propone di esaltare la funzione di permeabilità locale del tracciato esistente, coniugandola con la strategia di valorizzazione del territorio della montagna attraverso il miglioramento dell'accessibilità trasversale e intervalliva.
Le azioni specifiche proposte sono:
- realizzazione di un nuovo casello sul vecchio tracciato della A1 da localizzare tra i caselli di Riveggio e Pian del Voglio in prossimità della stazione ferroviaria di San Benedetto Val di Sambro e in connessione con la SP 40;
- predisposizione di un sistema di "controllo dinamico" del corridoio autostradale tramite sistemi di informazione all'utenza (pannelli a messaggio variabile) che segnalino l'itinerario migliore o seconda dei livelli di congestione o nel caso di situazioni di emergenza su uno dei due tronchi.
Il PMP raccomanda inoltre che in sede di PIV si provveda a definire criteri e priorità di intervento per la realizzazione di un sistema di segnaletica stradale di indicazione che tenga in debito conto la fruizione turistica, incoraggiata anche dai recenti accordi stipulati a livello provinciale e comunale per la valorizzazione dell'Appennino tosco-emiliano. In estrema sintesi le linee di intervento devono riguardare:
- primo livello: segnaletica di indicazione per l'accesso a itinerari o siti di particolare rilevanza sulla viabilità primaria;
- secondo livello: segnaletica di itinerario e prossimità per il raggiungimento di siti di particolare rilevanza sulla viabilità ordinaria;
- terzo livello: rete di pannelli informativi integrativi (sentinelistica, informazioni generali e specifiche, etc).
Come modello di riferimento si rimanda all'esperienza della Comunità montana dell'Appennino Catenate, attraversata longitudinalmente dalla superstrada E45 che collega Ravenna ad Orte, denominata "La strada delle meraviglie".