

SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - Servizio Assetto del Territorio

PTCP in adeguamento alla L.R.12/05

Sistema della mobilità e dei trasporti

Presentazione tavoli di lavoro Conferenza Comuni PTCP - 10/09/2008

DELIBERA DI GIUNTA N. 125 DEL 17/07/2008

-presa d'atto bozza di PTCP

28 luglio 2008

-Presentazione Ufficio Presidenza Conferenza Comuni

settembre 2008

- avvio del confronto su tavole (contenuti analitici e conoscitivi) e norme (proposte e scelte) del piano

Tavole di piano delle attenzioni e previsioni:

- Tavola 4 Carta del sistema della mobilità e dei trasporti

Indirizzi Normativi di piano

- parte 4 Sistema della mobilità e dei trasporti

LR 12/2005 (contenuti ed effetti del PTCP): distinzione tra parte di carattere **programmatorio** e previsioni con **efficacia prescrittiva e prevalente** sulla pianificazione comunale

Ai sensi dell'**art. 15** il PTCP è strumento di definizione degli obiettivi generali di assetto e tutela del territorio (sovracomunalità) e di attuazione della programmazione regionale; atto di indirizzo della programmazione socio-economica provinciale con efficacia paesaggistico-ambientale

Per la parte **programmatoria** relativa al sistema della mobilità il PTCP:

- . definisce **criteri per organizzazione, dimensionamento, realizzazione e inserimento ambientale e paesaggistico** delle infrastrutture ed il relativo coordinamento con le previsioni della pianificazione comunale;
- . stabilisce, in coerenza con la programmazione regionale e con i criteri precedenti, il **programma generale delle maggiori infrastrutture**;
- . definisce la **localizzazione sul territorio delle previsioni** avente valore indicativo o prescrittivo;
- . individua i **corridoi tecnologici** ove realizzare le infrastrutture di rete.

Ai sensi dell'art. 18

Hanno **efficacia prescrittiva e prevalente** sugli atti del PGT

le previsioni infrastrutturali del PTCP riguardanti il sistema della mobilità **qualora la loro localizzazione sia sufficientemente puntuale**, alla scala provinciale, in rapporto al livello di pianificazione/ programmazione regionale e/o di altri enti, allo stato di avanzamento delle procedure di approvazione e previa definizione di atti d'intesa, conferenze di servizi, programmazioni negoziate. In tal caso la previsione del piano costituisce disciplina del territorio immediatamente vigente quale **vincolo conformativo della proprietà**.

Tale efficacia ed il connesso vincolo **decadono** se entro 5 anni dall'approvazione del piano non si approvi il progetto preliminare dell'opera. In questo caso la previsione conserva **efficacia di orientamento ed indirizzo**.

D. CIPE 221/2001 approvazione Programma opere strategiche ai sensi della L.443/2001/ **D.G.R. 19/07/2002** in attuazione della L.R. 9/2001 e R.R. 4/02: infrastrutture autostradali nazionali e regionali

DPR 661/1977 progetti derivanti dalla conferenza Stato-Regioni

coerenza con la **LR n. 9/2001** art. 19 nella definizione di **procedure semplificate** per l'adeguamento del PTCP all'avanzamento dei progetti ed alle modifiche ai programmi sovraordinati e provinciali

VALUTAZIONI DI COMPATIBILITÀ CON IL PTCP art. 18 LR 12/05

La Provincia valuta la compatibilità con il PTCP

- . dei propri atti,
- . di quelli di altri enti (Parchi, Consorzi, ecc...),
- . di quelli degli enti locali (Comuni).

La valutazione concerne l'accertamento dell'idoneità dell'atto ad **assicurare il conseguimento degli obiettivi** fissati nel PTCP salvaguardandone i **limiti di sostenibilità** previsti.

Riferimenti generali da assumere:

- Quadro della programmazione regionale ed extra-provinciale,
- Sistema Informativo Statistico e Territoriale provinciale,
- Obiettivi strategici e generali del PTCP e in particolare:
qualificazione intermodale e compatibile della mobilità.

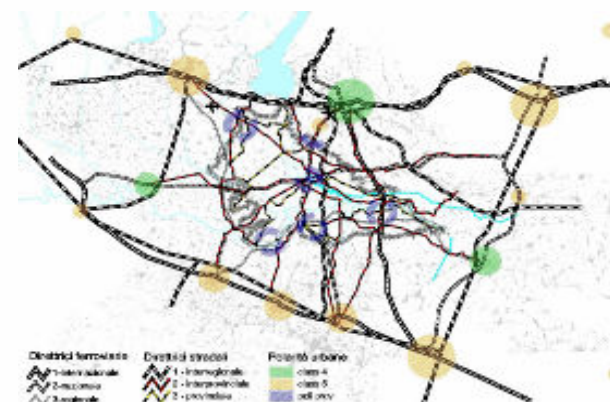
Il comune assume e approfondisce le indicazioni del PTCP relativamente alle **salvaguardie delle infrastrutture esistenti e previste**

CONTENUTI

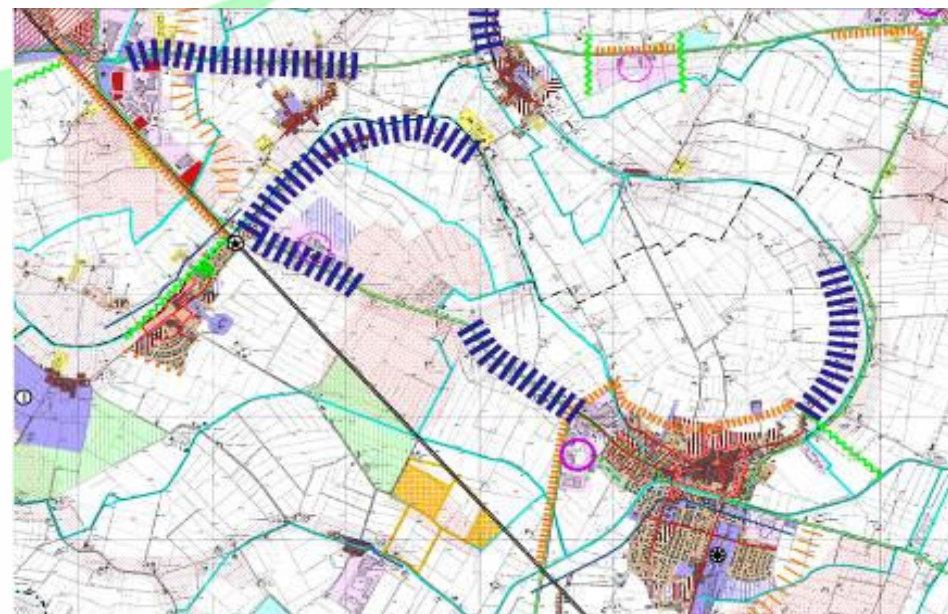
- **la rete viabilistica** di livello interregionale, interprovinciale, provinciale e sovracomunale ed i **nodi viabilistici** ad alta accessibilità;
- **la rete ferroviaria** di livello internazionale, nazionale e regionale per il trasporto di persone e tutti i **raccordi ferroviari** per il trasporto di merci;
- **la rete** ed il sistema dei servizi **del trasporto pubblico locale** extraurbano;
- **la rete navigabile** commerciale;
- **la rete degli itinerari e percorsi ciclopeditoni** di livello extraprovinciale, provinciale e intercomunale;
- **i corridoi tecnologici**;
- **i principali nodi di scambio intermodale** fra le reti e i servizi di cui sopra:
 - le stazioni ferroviarie;
 - gli scali merci pubblici e privati;
 - le fermate del trasporto pubblico locale di 1° livello;
 - i porti commerciali pubblici e privati.

Per ciascun contenuto è individuato l'**Ufficio competente** per le attività progettuali

- Relativa marginalità rispetto alle principali infrastrutture nazionali
- Prevalenza di modalità di trasporto su gomma
- Attraversamenti urbani e nodi ad alto traffico



- **conurbazioni arteriali e nuovi accessi**
(compromissione della funzionalità dell'infrastruttura)

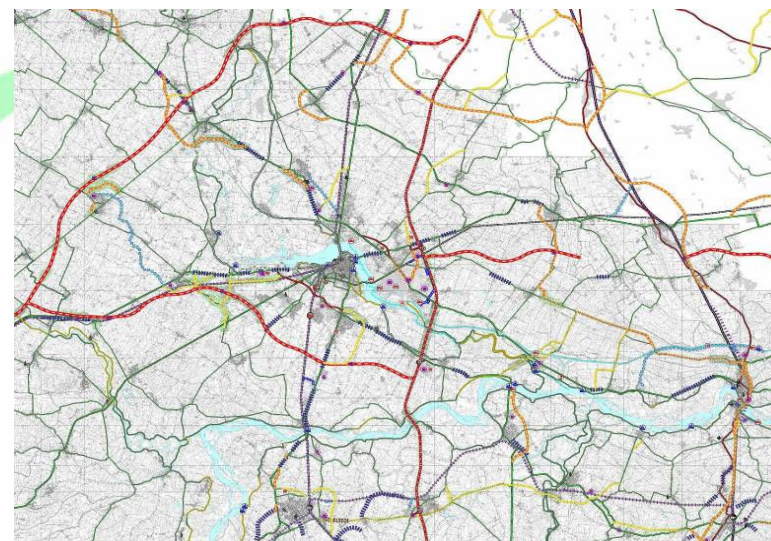


PRINCIPALI OPPORTUNITA'

- **Sistema portuale e di navigazione, nodi intermodali acqua - ferro - gomma e mobilità alternativa** (Trasporto intermodale: è effettuato con l'ausilio di una combinazione di mezzi diversi utile a far percorrere lunghe distanze alle varie merci)

- **Miglioramento dell'accessibilità ai territori con i nuovi assi autostradali e opere complementari**

- **Qualificazione degli interventi e incremento dei corridoi ecologici e delle aree verdi grazie alle mitigazioni e compensazioni ambientali**



- **Supporto al sistema economico-produttivo policentrico**

CRITICITA'



OPPORTUNITA'



OPPORTUNITA'



OPPORTUNITA'



infrastrutture e parco urbano



boschi e attraversamento ecologico



area di servizio e nuovi impianti forestali

Sistema della mobilità e dei trasporti: esempi

OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI

promuovere una mobilità efficiente e sostenibile e garantire un sistema infrastrutturale intermodale, sicuro ed adeguato:

- favorire l'accessibilità del mantovano alla rete regionale, nazionale ed europea
- migliorare l'accessibilità interna ai poli mantovani in termini di sicurezza ed efficienza attraverso interventi di riqualificazione interferenze con il sistema insediativo
- ridurre i carichi di traffico nelle aree e nei nodi congestionati.
- incrementare il trasporto merci via acqua e via ferro
- garantire un servizio di trasporto pubblico locale di qualità e sviluppare forme di mobilità sostenibile
- promuovere una progettazione delle infrastrutture che integri paesisticamente e ambientalmente gli interventi

rafforzare il sistema territoriale come sistema reticolare

- utilizzare le opportunità della maglia infrastrutturale per il rafforzamento del sistema policentrico.

NORME per la rete e i nodi viabilistici esistenti Ai sensi D.Lgs. 285/92 N.Cod.Str. e DPR 495/92 Reg.attuaz.

- **classificazione delle strade:** tipo A - A22 / tipo B - Asse interurbano - Tangenziale nord (parte) / tipo C - altre strade extraurbane (SP - ex SS)
- **fasce di rispetto stradale:** esterne ai centri abitati - anche in zone di trasformazione
- **individuazione dei centri abitati:** il comune provvede alla delimitazione del centro abitato
- **accessi alle strade extraurbane:** modalità da concordare preventivamente per i nuovi accessi
- **attraversamento dei centri abitati:** miglioramento delle condizioni ambientali attraverso limitazioni e/o alternative all'attraversamento di mezzi pesanti

di progetto

- **assetto strategico della rete viabilistica:** con valore vincolante per **classificazione**, **fasce di rispetto** e **rango funzionale** e valore indicativo per andamento planimetrico dei tracciati di progetto
- **assetto strategico dei nodi viabilistici:** (es caselli autostradali) con valore vincolante per **attenzioni per l'edificazione**, **integrazione col sistema della mobilità**, **soluzioni alle criticità**
- **standard di riferimento e fasce di rispetto stradale:** Rete viaria/ Fasce o Corridoi salvaguardia infrastrutturale/Conurbazioni arteriali/ Modalità semplificate per gli aggiornamenti localizzativi **recepimento salvaguardie per tracciati di interesse del PTCP DIRETTE/INDIRETTE**
- **inserimento ambientale e paesaggistico - mitigazione e compensazione degli interventi:** Fascia di ambientazione/ Criteri inserimento interferenze paesaggistiche/ Riferimenti

NORME per le reti e i nodi di mobilità alternativa alla gomma e sostenibile – classificazione esistenti e programmazione nuovi interventi integrati con le altre modalità di trasporto:

- . **per la rete per il trasporto pubblico locale:** Sistema di trasporto pubblico locale su ferro e su gomma: Servizio Ferroviario Regionale/ Metropolitano, TPL/ Corridoi di salvaguardia ferroviaria
- . **per la rete per il trasporto delle merci:** Sistema di trasporto merci su ferro e su acqua: Servizio Ferroviario Regionale/ raccordi Merci/ Servizio Navigazione Commerciale/ Corridoi di salvaguardia
- . **per agevolare la mobilità non motorizzata:** Il PTCP assume il Piano dei percorsi e delle piste ciclopedonali e della mobilità sostenibile/ Corridoi di salvaguardia
- . **per i nodi di scambio intermodale:** Nodi di scambio intermodale per il trasporto di persone e merci - (funzione, rango, localizzazione) / Areali di salvaguardia
- . **per il recepimento delle salvaguardie sui nodi intermodali:** TUTELE (per garantire e valorizzare il livello di accessibilità) /ATTENZIONI (per verificare le condizioni e trasformazioni urbanistiche al contorno e promuovere le localizzazioni di funzioni di eccellenza)

Elementi di discussione

✓ **Ambiti urbani con attraversamento di viabilità sovralocale:**

verifica di compatibilità rispetto all'idoneità della strada a supportare gli insediamenti, alle modalità di accesso, all'evitare le conurbazioni arteriali (disincentivare nuove edificazioni a margine dei tratti interessati da tali conurbazioni per salvaguardare il livello di adeguatezza infrastrutturale), a valutare che l'incremento dei traffici non comprometta la funzionalità dell'infrastruttura.

✓ **Nodi ad alta accessibilità ed intermodali:**

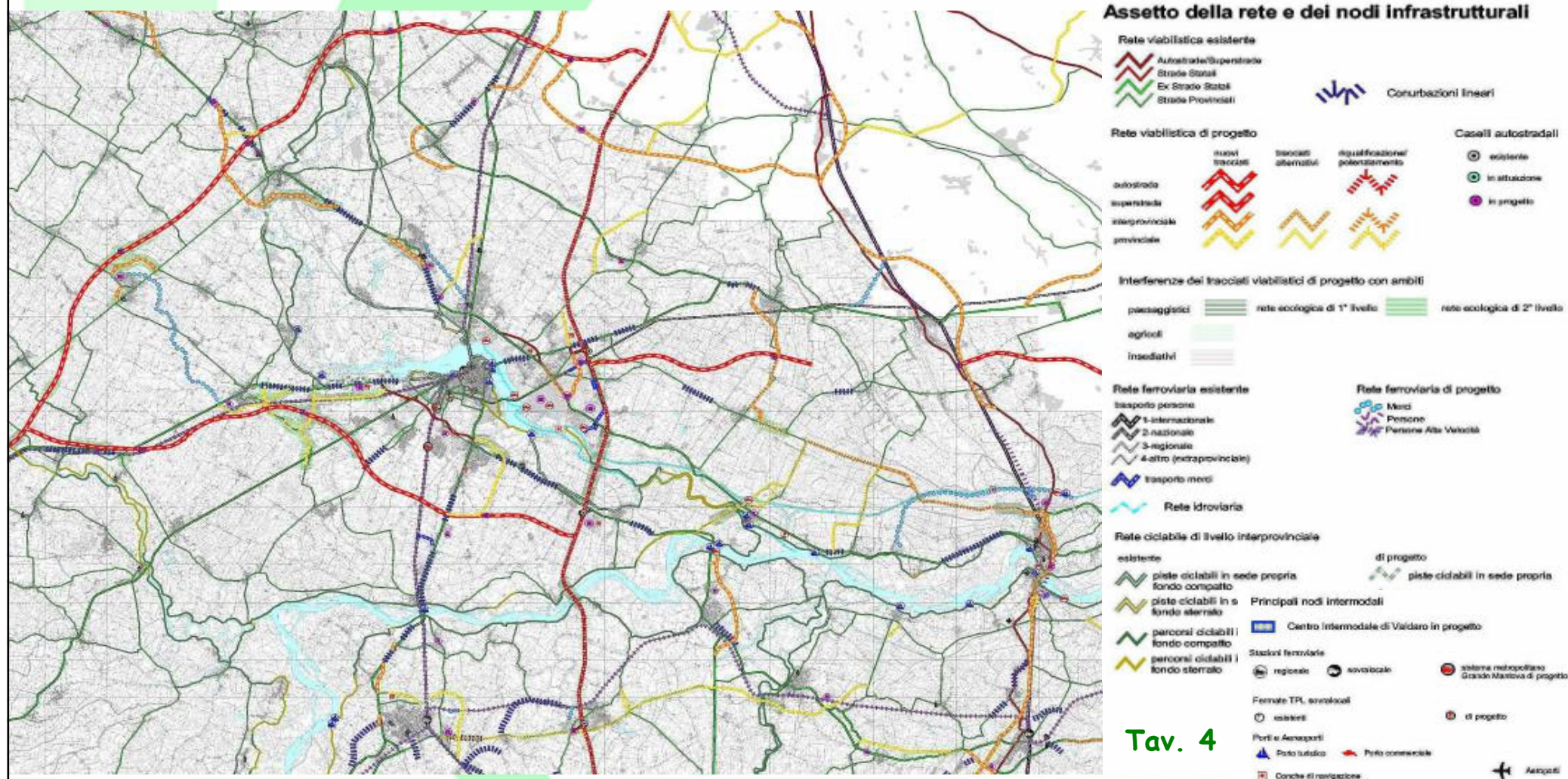
verifica di compatibilità rispetto ai nuovi insediamenti per non compromettere la funzionalità dei nodi (accessibilità/carichi di traffico);

verifica di compatibilità della localizzazione di ambiti produttivi o commerciali mirando a concentrare le potenzialità di offerta in collocazioni ottimali rispetto alle infrastrutture - cfr: poli insediativi logistici e intermodali.

provincia di mantova



PROGETTI: interventi e iniziative per il potenziamento della rete di navigazione, ferroviaria, viabilistica e ciclabile provinciale e per la valorizzazione dei nodi.



Tav. 4

Sistema della mobilità e dei trasporti: progetti

PROGETTI: mobilità alternativa e intermodalità

ciclabile Bagnolo S.
Vito - Mantova



idrovia Mantova - Adriatico
adeguamento V classe CEMT



banchina fluviale con
pipeline, comune di Viadana



banchina commerciale sull'idrovia
Fissero - Tartaro - Canalbianco,
comune di Roncoferraro



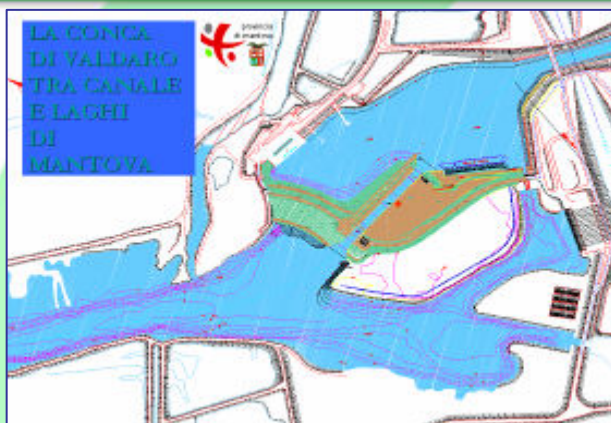
pontile turistico, comune
di Sustinente



provincia di mantova



conca Valdaro



porto di Mantova - Valdaro

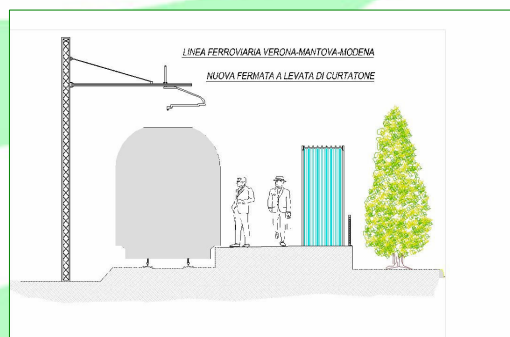


raccordi ferroviari merci:

Castellucchio - Rodigo -
Gazoldo d/Ippoliti



linea Parma - Brescia
e le aree industriali
di Casalmaggiore e di Viadana



fermata ferroviaria
Levata

stazione passante
di Borgochiesanuova



PROGETTAZIONE INTEGRATA DI INFRASTRUTTURE E PAESAGGI

Mitigazioni ambientali

Il complesso di azioni volte ad attenuare l'impatto di una determinante verso un bersaglio. Non si rigenera una componente ambientale né si elimina il danno ma solo lo si 'limita' (passaggio per la fauna/barriera contro il rumore)

Interventi di inserimento paesaggistico della strada

Opere direttamente connesse alla qualità del manufatto stradale, alle modalità di inserimento nel paesaggio, al trattamento delle interferenze con il sistema del suolo, delle acque, e reti ecologiche.

Compensazioni ambientali

Progetti e azioni di rigenerazione, attraverso sostituzione, dei valori ambientali, naturali, paesaggistici persi a causa della realizzazione di un'infrastruttura che vengono così restituiti all'ambiente dal quale sono stati tolti. Per questo si dice anche che il bilancio ambientale finale (tra pre e post opera) deve essere positivo.

Compensazioni forestali.

Opere di nuova forestazione a compensazione delle coperture eliminate. Rif. LR 27/04 e delibere attuative (reimpianto di bosco sottratto in quantità proporzionate al danno biologico arrecato e dunque aumentata)

I **progetti di compensazione ambientale** (combinazione di prati, siepi, filari, boschi, ciclopeditali) possono recepire iniziative locali anche già attivate e devono dialogare con la specificità dei territori attraversati. Es:

- parco urbano di ricomposizione di ambiti di frangia edificata;
 - agro-ambientale con spiccata funzione urbana e ricreativa;
 - forestale con funzione di uso collettivo;
 - agro-ambientale di riqualificazione del paesaggio agrario;
 - di connessione ecologica e di mobilità lenta;
 - forestale con spiccata funzione naturalistica;
 - di consolidamento della naturalità esistente.
- } contesti paesistico-insediativi più urbanizzati
- } contesti paesistico-insediativi con urbanizzazione diffusa
- } contesti ambientali presidiati dal sistema dei parchi

L'IDEA DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE

Principali effetti sull'ambiente conseguenti alla realizzazione di una nuova strada: **frammentazione del paesaggio e occupazione di suolo** (non evitabili e non del tutto riducibili né mitigabili).

Compito della compensazione ambientale: **ripristinare, altrove, i valori ambientali che l'opera danneggia o, addirittura, elimina**. La restituzione non può che essere omologa: a fronte di un valore ambientale eliminato, un altro valore, sempre ambientale, viene ricollocato nel territorio. Non sono pensabili compensazioni non omologhe (ovvero la realizzazione di un'opera anche sociale per compensare un danno ambientale).

Metodo: **individuazione dell'entità di suolo sottratto e definizione di scenari di compensazione** basati su:

- . ipotesi di aree minima e massima da compensare tenendo conto delle aree libere per la sicurezza stradale
- . localizzazione in aree nevralgiche/strategiche dove potrebbero essere realizzati nuove compensazioni conseguendo maggiori utilità ecologiche e paesistiche per il territorio.

Bilancio ambientale territoriale: si consuma suolo, ma si genera un valore ambientale maggiore del precedente su un suolo a contenuto ambientale basso. La definizione dell'ammontare delle opere di compensazione deriva da quattro conoscenze fondamentali:

1. la **quantità di suolo sottratto** dall'infrastruttura per comprendere la grandezza delle aree da compensare;
2. il **tipo di soprassuolo sottratto** dall'infrastruttura per capire quali contenuti ecologici ed ambientali dobbiamo comunque ripristinare e quale rarità avevano nel paesaggio in cui sono stati eliminati;
3. la **frammentazione, non solo ecologica, che l'infrastruttura genera** (il tipico impatto paesistico ambientale permanente prodotto da una strada) per generare altrove continuità ecologiche;
4. le **esigenze e le opportunità di miglioramento del paesaggio e dell'ambiente** nel contesto attraversato (ambiti ecologici da rafforzare/connettere, aree protette da congiungere, modi di gestione ambientale).

Azioni di compensazione preventiva: interventi cantierabili anche prima dell'inizio dei lavori dell'infrastruttura (accordo di programma), **anticipando le compensazioni rispetto agli impatti ambientali**.