

PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI 2020

Norme di attuazione

Fase adozione



INDICE

Titolo I Disposizioni generali	4
Articolo 1. Funzioni della Regione	4
Articolo 2. Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2020: natura e valenza	4
Articolo 3. Finalità e obiettivi strategici del PRIT 2020	5
Articolo 4. Elaborati del Piano	5
Articolo 5. Linee guida.....	6
Articolo 6. Monitoraggio.....	6
Articolo 7. Norme di attuazione	6
 Titolo II Disposizioni di settore	7
 <i>Capo I Pianificazione della mobilità</i>	7
Articolo 8. Pianificazione integrata - Indirizzi alla pianificazione e alla progettazione	7
Articolo 9. Governo della domanda e pianificazione provinciale di settore	8
Articolo 10. Pianificazione comunale di settore	10
Articolo 11. Governance e partecipazione	10
 <i>Capo II Viabilità</i>	11
Articolo 12. La rete viaria di Interesse regionale	11
Articolo 13. Grande Rete	12
Articolo 14. Caselli autostradali.....	12
Articolo 15. Rete di Base	12
Articolo 16. Fasce di rispetto stradali.....	13
Articolo 17. Pedaggiamenti.....	13
Articolo 18. Sicurezza stradale.....	14
 <i>Capo III Ferrovie</i>	14
Art. 19 Consistenza della Rete ferroviaria	14
Art. 20 Stazioni e fermate	15
Articolo 21. Potenziamento della rete ferroviaria e intensificazione dei servizi	16
Articolo 22. Miglioramento dell'accessibilità e fruibilità delle stazioni/fermate	17
Articolo 23. Gestione di spazi pubblici nelle stazioni/fermate	18
Articolo 24. Standard di sicurezza del servizio.....	18
Articolo 25. Fasce di rispetto ferroviarie	19
Articolo 26. Misure incentivanti la mitigazione dell'inquinamento acustico	20
Articolo 27. Eliminazione di passaggi ferroviari a livello	20
 <i>Capo IV Logistica e Trasporto delle merci</i>	20
Articolo 28. Piattaforma logistica regionale integrata	20
Articolo 29. Indirizzi per la pianificazione - Nodi ferroviari e centri per l'autotrasporto ..	22
Articolo 30. Porto di Ravenna.....	22

<i>Capo V Sistema idroviario</i>	23
Articolo 31. Il sistema idroviario padano veneto	23
 <i>Capo VI Sistema portuale di interesse regionale</i>	23
Articolo 32. Sistema portuale di interesse regionale.....	23
Articolo 33. Valutazione degli interventi relativi alle infrastrutture portuali	24
Articolo 34. Requisiti per la costruzione e/o ampliamento dei porti e degli approdi	24
Articolo 35. Portualità turistica	24
Articolo 36. Monitoraggio della portualità turistica.....	24
Articolo 37. Indirizzi alla pianificazione e linee di azione	25
 <i>Capo VII Sistema aeroportuale</i>	25
Articolo 38. Sistema aeroportuale regionale	25
 <i>Capo VIII Interferenze infrastrutture e territorio</i>	26
Articolo 39. Sistema Agroforestale	26
Articolo 40. Dissesto idrogeologico.....	26
Articolo 41. Aree naturali.....	27

Titolo I

Disposizioni generali

Articolo 1.

Funzioni della Regione

La Regione pianifica le reti di infrastrutture e programma i servizi relativi alla mobilità delle persone delle merci e il trasporto pubblico regionale e locale, nel rispetto del principio di sussidiarietà, garantendo la massima integrazione delle proprie scelte con quelle di competenza degli Enti locali del proprio territorio.

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti è lo strumento mediante il quale la Regione svolge le funzioni indicate al precedente comma e in particolare:

1. disciplina i propri interventi, sulla base degli obiettivi individuati nel Piano Territoriale Regionale (PTR) dandone specificazione;
2. indirizza e coordina gli interventi degli Enti locali e di altri soggetti pubblici e privati operanti nel sistema dei trasporti e della mobilità di interesse regionale e locale;
3. definisce, per quanto di competenza, il sistema delle comunicazioni ferroviarie, stradali, portuali, idrovie, marittime, aeree, interportuali e autofilotraviari;
4. definisce le principali proposte rispetto alla politica nazionale e comunitaria;
5. definisce prescrizioni, indirizzi e direttive per la pianificazione subordinata.

Articolo 2.

Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2020: natura e valenza

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2020 (di seguito Piano) costituisce il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione, secondo le finalità e i principi definiti dalle leggi regionali di settore e coerentemente con la normativa nazionale e comunitaria.

Il Piano è strumento settoriale elaborato nel rispetto degli obiettivi strategici e delle scelte del Piano Territoriale Regionale (PTR) e in modo coordinato con gli altri strumenti di programmazione/pianificazione regionale settoriale, recependo le indicazioni europee sulla co-pianificazione e la partecipazione per garantire la condivisione delle politiche e l'integrazione degli aspetti territoriali, sociali ed economici.

I contenuti del Piano costituiscono anche quadro di riferimento ai fini dell'espressione di pareri, della definizione di intese, del raggiungimento di accordi di programma o di altra natura e di altri atti comunque denominati previsti da leggi statali e/o regionali che comportino la partecipazione a scelte aventi implicazioni territoriali.

L'attuazione del Piano, che coinvolge soggetti proprietari o gestori di infrastrutture sovra regionali, avviene con appositi Accordi approvati dalla Giunta regionale.

Il Piano contiene prescrizioni, indirizzi e direttive come definite all'art. 11 della L.R. 20/2000 e s.m. per gli strumenti di pianificazione e programmazione di livello provinciale e comunale.

I PTCP indirizzano la pianificazione e programmazione sottordinata affinché sia garantita la coerenza complessiva del sistema infrastrutturale e più in generale la coerenza rispetto alle strategie e azioni del presente Piano.

In assenza di apposite disposizioni di recepimento nei PTCP, il Piano costituisce strumento di indirizzo e coordinamento per la pianificazione settore provinciale e per gli strumenti di pianificazione e programmazione comunale.

Articolo 3. Finalità e obiettivi strategici del PRIT 2020

Le finalità e gli obiettivi strategici del Piano sono i seguenti:

1. valorizzare le infrastrutture di trasporto regionali (reti e nodi) e riconoscerle quale elemento ordinatore dello sviluppo del sistema insediativo residenziale e produttivo;
2. indirizzare la pianificazione e la progettazione delle infrastrutture previste verso il loro migliore inserimento ambientale e territoriale al fine di minimizzarne gli impatti e ottimizzarne le mitigazioni e le compensazioni;
3. “governare la domanda e l’offerta di trasporto” per una migliore sostenibilità del sistema della mobilità, mediante una pianificazione integrata e coordinata e la razionalizzazione dei sistemi, rendendoli più efficaci ed efficienti;
4. armonizzare e ottimizzare la progettazione e la realizzazione di infrastrutture per la mobilità attraverso criteri ordinatori principali e approcci organici da definire anche attraverso linee guida;
5. assicurare i diritti di mobilità delle fasce più deboli e elevata affidabilità e sicurezza al sistema;
6. promuovere i possibili meccanismi partecipativi per le decisioni più rilevanti da assumere in tema di mobilità, trasporti e infrastrutture.

Articolo 4. Elaborati del Piano

Il Piano è costituito dai seguenti elaborati:

1. Relazione generale
2. Norme di attuazione
3. Cartografia:

Carta A - Assetto strategico del PRIT 2020

Carta B - Sistema stradale

Carta C - Sistema ferroviario

Carta D - Piattaforma Logistica integrata

Carta E - Sistema di pianificazione integrata: Area Vasta

4. Rapporto ambientale/ Valsat con Sintesi non tecnica della Valsat
5. Studio di Incidenza Ambientale
6. Integrazione Quadro Conoscitivo.

In caso di discordanza tra i contenuti cartografici e quelli della Relazione generale, quest'ultima è prevalente.

La cartografia contenente gli interventi infrastrutturali non costituisce precisa localizzazione degli stessi ma mera indicazione dei sistemi di relazioni.

Articolo 5. Linee guida

Le "Linee guida" citate nella Relazione generale e nelle presenti norme sono approvate con apposito atto dalla Giunta regionale e costituiscono indicazioni alle quali gli Enti locali dovranno attenersi nell'esercizio delle proprie funzioni.

La Giunta regionale, per assicurare un'efficace attuazione degli obiettivi di Piano, potrà approvare con apposito atto ulteriori "Linee guida" al fine di coordinare le funzioni pianificatorie tra Regione, Province e Comuni.

Articolo 6. Monitoraggio

Il Piano individua un sistema (Cruscotto) di monitoraggio, costituito da gruppi di indicatori generali distinti per macro-aree, finalizzato alla valutazione dell'efficacia delle azioni e politiche attuate per il raggiungimento degli obiettivi di Piano.

Tale sistema di monitoraggio costituisce riferimento per i sistemi di monitoraggi dei piani sotto-ordinati, i cui indicatori dovranno tenere conto delle caratteristiche generali di quelli regionali, al fine di consentire l'interscambio delle informazioni e permettere il monitoraggio regionale.

Articolo 7. Norme di attuazione

Le presenti norme di attuazione del Piano integrano e specificano gli indirizzi e gli obiettivi contenuti nella Relazione generale, dettagliandone le modalità per il loro perseguimento.

I soggetti tenuti a vario titolo al rispetto delle previsioni del Piano applicano le presenti norme coordinandole ai contenuti della Relazione generale.

Titolo II Disposizioni di settore

Capo I Pianificazione della mobilità

Articolo 8.

Pianificazione integrata - Indirizzi alla pianificazione e alla progettazione

Il sistema della mobilità svolge funzione ordinatrice del sistema e delle trasformazioni territoriali.

Le politiche di sviluppo del sistema insediativo devono essere organizzate a partire dall'accessibilità dei luoghi e dei servizi come definita dalla rete individuata dal Piano e dalle sue potenzialità in essere.

Il Piano richiede l'introduzione di chiari criteri di efficienza trasportistica nella pianificazione, organizzazione e sviluppo del territorio. Pertanto richiede che la previsione di nuovi insediamenti tenga conto anche della mobilità indotta passeggeri e merci, delle caratteristiche dell'offerta di trasporto pubblico/collettivo attuale e programmata e della struttura del sistema logistico.

La pianificazione deve definire un assetto territoriale capace di integrare il sistema insediativo complessivo con quello delle reti di mobilità, minimizzando l'impatto ambientale e indirizzando la "domanda di sviluppo" verso un modello che tenda a non generare nuova mobilità, ma piuttosto a riorganizzarla.

In coerenza agli obiettivi strategici definiti dal PTR e per valutare la sostenibilità del sistema insediativo rispetto al sistema della mobilità, la pianificazione provinciale e comunale deve assumere e specificare i seguenti due fondamentali indirizzi:

- le trasformazioni urbane e gli insediamenti residenziali, produttivi, commerciali e direzionali devono essere ordinati a partire dai nodi di accessibilità alla rete infrastrutturale della mobilità, in particolare quella collettiva e ferroviaria;
- le infrastrutture della mobilità devono essere realizzate prestando la massima attenzione:
 - alla valorizzazione della loro prestazione e alle esigenze di mobilità da cui sono motivati;
 - al loro inserimento nel paesaggio urbano e naturale e devono costituirne un'occasione di riqualificazione.

I PTCP, nella definizione dell'assetto del territorio con riferimento al sistema insediativo, danno attuazione agli obiettivi e agli indirizzi del presente Piano, garantendo la coerenza con il sistema infrastrutturale e indirizzando la pianificazione e programmazione subordinata.

I Piani territoriali e urbanistici di livello provinciale e locale dovranno contenere, quale parte integrante, uno Studio della Mobilità che valuti l'efficienza e la sostenibilità dei piani

stessi con riferimento agli obiettivi definiti dal presente Piano o dai piani di livello provinciale, minimizzando i costi esterni dei trasporti e individuandone comunque i costi complessivi. Dovranno inoltre essere evidenziate le risorse pubbliche che saranno necessarie per il mantenimento degli attuali livelli di servizio o per il raggiungimento degli obiettivi fissati dai piani sovraordinati.

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.

Le Province, con particolare attenzione al livello di area vasta, dovranno valutare i costi esterni causati dai sistemi di mobilità e definire misure per l'internalizzazione, almeno parziale, di quelli generati dalla mobilità privata, in accordo con gli altri piani di settore. Coerentemente dovranno essere valutate le scelte localizzative di insediamenti a valenza sovracomunale, anche al fine di minimizzare gli spostamenti aggiuntivi che potranno essere generati

Per la valutazione dei costi esterni si potrà fare riferimento, in attesa di linee nazionali, alle indicazioni e agli studi forniti dalla UE, e a "Linee Guida per la valutazione dei costi esterni causati da sistemi di mobilità" che verranno redatte dalla Regione.

Articolo 9.

Governo della domanda e pianificazione provinciale di settore

Il Piano persegue l'obiettivo del "governo della domanda" promuovendo di azioni di mobilità organiche e coerenti con la pianificazione generale e settoriale regionale e locale e la verifica della loro efficacia.

Il Piano promuove il ruolo e le finalità dei seguenti strumenti di livello provinciale, previsti dall'art. 6 della L.R. 30/1998:

- Piani di Bacino (PdB), finalizzati sostanzialmente alla definizione della rete dei servizi e alla programmazione del Trasporto Pubblico Locale (TPL);
- Piani Urbani della Mobilità di Area Vasta (PUMAV), orientati prioritariamente alla promozione dell'intermodalità e all'integrazione tra i vari sistemi di trasporto per passeggeri e merci.

Questi piani, redatti/aggiornati in coerenza agli obiettivi, agli indirizzi e alle previsioni del presente Piano, devono assicurarne la specificazione territoriale, il conseguimento degli obiettivi definiti, e costituiscono il quadro di riferimento per le azioni provinciali e per i piani e le azioni comunali.

I Piani di Bacino, in applicazione della L.R. 30/1998, devono essere redatti per la definizione di un sistema di TPL integrato e coordinato in rapporto ai fabbisogni di mobilità dei territori provinciali da servire tenuto conto delle loro specificità. Devono consentire la definizione dei programmi di esercizio, l'ottimizzazione dell'offerta gomma in relazione a quella su ferro, l'efficienza dei servizi, anche con riferimento all'individuazione di assi portanti, la flessibilità e l'accessibilità al servizio e l'adozione di soluzioni innovative. In tali Piani, il cui ambito ottimale minimo è quello della provincia, dovranno inoltre essere

considerate le relazioni inter-bacinali e le interconnessioni con i Piani dei bacini confinanti, al fine di permettere la loro ottimizzazione e la definizione del livello di accessibilità potenziale dell'intero territorio regionale tramite TPL.

I Piani di Bacino dovranno costituire altresì lo strumento per la valutazione delle evoluzioni delle necessità di servizio scaturenti anche dalle nuove scelte insediative complessive definite dai piani territoriali e urbanistici e dei relativi costi aggiuntivi indotti al sistema della mobilità pubblica. L'imposizione degli obblighi di servizio aggiuntivo, e le corrispondenti compensazioni finanziarie derivanti da tali scelte insediative, dovranno trovare un riequilibrio nella rimodulazione dei servizi presenti nel bacino ovvero saranno a carico dei bilanci degli Enti locali.

I Piani Urbani della Mobilità di Area Vasta, PUMAV, rappresentano lo strumento, previsto nella L.R. 30/1998, che integra e attua le indicazioni previste dalla strategia europea con riferimento ai Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.

La L.R. 30/1998 individua come ambito di applicazione del PUMAV, l'Area Vasta, da intendersi come ambito territoriale urbanizzato, caratterizzato da un sistema di mobilità polarizzato o fortemente connesso e su cui è possibile coordinare i vari modi di trasporto. Tali ambiti sono individuati in relazione ai "fabbisogni" di mobilità indotti da esigenze di studio e di lavoro e di accesso ai servizi del territorio.

Il Piano nella cartografia, carta E "Sistema di pianificazione integrata di Area Vasta", propone una prima individuazione delle Aree Vaste che, tenuto conto della definizione sopra riportata, potranno essere ridefinite o modificate in sede di elaborazione dei PUMAV in applicazione dell'art. 6 della L.R. 30/1998.

Il PUMAV, in ragione delle sue finalità, è un Piano di medio-lungo periodo, riferito all'orizzonte temporale del PTCP.

I PUMAV devono essere redatti o aggiornati entro 2 anni dall'approvazione del presente Piano e costituiscono riferimento a cui dovranno conformarsi i piani della mobilità comunale e in particolare i PUT.

Ferma restando l'obbligatorietà dei PUT per i Comuni con più di 30.000 abitanti, l'elenco degli ulteriori Comuni tenuti alla predisposizione di tali strumenti in applicazione dell'art. 36 del D.Lgs. 285/1992 sarà predisposto dalla Regione con apposito atto, anche sulla base delle proposte contenute nei PUMAV, in funzione di criteri legati a livelli di mobilità che necessitano di piani locali specifici.

I Comuni non individuati dalla Regione possono adottare volontariamente il PUT.

Il Piano di Bacino e il Piano della Mobilità di Area Vasta sono elaborati in coerenza con le previsioni del presente Piano e del PTCP e approvati secondo quanto previsto dall'art. 6 commi 2 e 3 della citata L.R. 30/1998 e s.m.i.

Articolo 10.

Pianificazione comunale di settore

Il Piano Urbano del Traffico, PUT, è uno strumento di breve periodo che può fornire effetti virtuosi in termini di politiche di mobility management, di razionalizzazione dei percorsi, creazione e protezione di corsie riservate al TPL, controllo della sosta e degli accessi alle ZTL, attivazione di parcheggi di interscambio, ricerca di mezzi alternativi all'auto privata o al mezzo pubblico tradizionale, laddove esso non risulti economicamente sostenibile (bus a chiamata, ricorso a taxi o noleggio, car e bike sharing, ecc.), informazione e formazione ai cittadini, ecc.

L'approvazione dei PUT, ove obbligatoria, è presupposto per l'ammissione agli incentivi per i servizi minimi di TPL e/o per interventi sulla mobilità locale, da parte della Regione Emilia-Romagna secondo le modalità previste dagli artt. 7 comma 2 e 32 comma 6 della L.R. 30/1998.

L'approvazione di tali piani è disciplinata dall'art. 7 della L.R. 30/1998. Nell'ambito di tale procedimento, le Province formulano le loro riserve anche con riferimento ai contenuti e agli obiettivi fissati dal PdB e dai PUMAV o con quanto previsto da specifiche indicazioni dei PTCP relativi al sistema della mobilità.

Articolo 11.

Governance e partecipazione

Il Piano, recependo la normativa regionale in tema di partecipazione dei cittadini all'elaborazione delle politiche locali e gli indirizzi europei in merito ai Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile, evidenzia la necessità che i Comuni verifichino e attivino procedure di partecipazione dei cittadini sulle principali iniziative di regolazione o pianificazione della mobilità.

In particolare ravvisa la necessità che i Comuni tenuti all'adozione del PUT verifichino le condizioni di fattibilità e attivino procedure per la costituzione di Tavoli Locali della Mobilità, al fine di favorire un'organica e definita modalità di partecipazione dei cittadini al governo della mobilità.

Tali "Tavoli", di natura consultiva e propositiva, avranno modalità di funzionamento e partecipazione autonomamente definite a livello locale, prevedendo la presenza delle principali organizzazioni cittadine che si occupano di mobilità e singoli cittadini, e dovranno concorrere ad affrontare i seguenti temi prioritari:

- sicurezza in ambito urbano;
- pedonalità, ciclo mobilità e zone a traffico limitato;
- Trasporto Pubblico Locale.

Capo II Viabilità

Articolo 12.

La rete viaria di Interesse regionale

La rete viaria di interesse regionale è formata da una maglia stradale distinta gerarchicamente sui seguenti due livelli, integrati tra loro, in relazione alle caratteristiche funzionali:

- Grande Rete, che assolve a funzioni di servizio dei percorsi di attraversamento e della mobilità regionale di ampio raggio;
- Rete di Base, che assolve a funzioni di accessibilità capillare al territorio e di servizio dei percorsi di medio – breve raggio.

Costituiscono la rete viaria di interesse regionale:

- strade e superstrade di competenza diretta dello Stato;
- autostrade statali;
- l'autostrada regionale Cispadana e i relativi interventi previsti, di connessione della viabilità locale all'asse autostradale;
- alcune strade provinciali, in gran parte derivanti dal trasferimento dallo Stato operato nel 2001.

Gli assi stradali costituenti la rete viaria di interesse regionale sono dettagliatamente riportati al paragrafo 3.1 della Relazione generale.

Modifiche o integrazioni non sostanziali alla rete viaria di interesse regionale così definita possono essere apportate dall'Assemblea legislativa su proposta della Giunta regionale.

Su tale rete il Piano indica gli interventi e le relative priorità di realizzazione al fine di completare i grandi assi non ancora realizzati e garantire un adeguato e omogeneo livello di funzionalità che assicurino, all'orizzonte temporale del Piano, l'assolvimento del ruolo attribuito ai due livelli gerarchici. Ciò ovviamente in modo differenziato in relazione alle diverse competenze che la Regione ha sui vari tronchi costituenti la rete e in relazione alle diverse modalità di gestione degli stessi.

Il Piano definisce inoltre la tipologia degli interventi e le relative caratteristiche funzionali.

Sulla rete viaria di interesse regionale, la Regione realizza il monitoraggio dei flussi di traffico.

Al fine di garantirne l'efficacia, in tutti i casi di realizzazione di varianti o più in generale di nuovi tronchi di rete, deve essere valutata l'opportunità, con riferimento alla rilevanza trasportistica del tratto stradale da realizzare, di installare nuove postazioni che vadano a integrare il sistema automatizzato per il monitoraggio dei flussi di traffico realizzato e condiviso da Regione, Province e ANAS.

Articolo 13. Grande Rete

Le previsioni sulla “Grande Rete” contenute nella Relazione generale del Piano, le azioni e gli interventi sulla stessa e le relative modalità di realizzazione, costituiscono proposte rispetto alla politica nazionale e comunitaria.

Le stesse previsioni integrano gli indirizzi contenuti nel PTR e costituiscono altresì indirizzo per la pianificazione sottordinata, nonché, per quanto di competenza, per i soggetti privati gestori di infrastrutture viarie.

Articolo 14. Caselli autostradali

Nel Piano sono riportati i caselli autostradali esistenti e quelli in fase di approvazione e prossima realizzazione.

Nuovi caselli, al fine di aumentare la permeabilità della rete autostradale e sulla base di appositi studi che prendano in considerazione gli impatti ambientali, trasportistici e territoriali, potranno essere individuati mediante appositi Accordi di programma, ai sensi dell’art. 40 della L.R. 20/2000, ovvero nei PTCP. La previsione di nuovi caselli deve essere accompagnata da una valutazione dell’adeguatezza della viabilità di adduzione agli stessi, che dovrà rientrare nella rete di base principale. A tali fini l’integrazione della rete è considerata variante non sostanziale alla rete viaria di interesse regionale e pertanto sarà unicamente oggetto di approvazione da parte dell’Assemblea legislativa secondo quanto previsto dall’art. 163 comma 3 della L.R. 3/1999.

Articolo 15. Rete di Base

Gli interventi previsti dal Piano sulle infrastrutture della “Rete di Base” sono finalizzati prioritariamente al mantenimento delle caratteristiche funzionali delle stesse, privilegiando quelli finalizzati alla manutenzione straordinaria, alla messa in sicurezza delle arterie, al miglioramento della qualità del deflusso, alla realizzazione di modeste varianti indotte da problematiche di natura geologica e idrogeologica e al miglioramento dell’accessibilità urbana.

Su tale rete sono altresì previsti alcuni tronchi di nuova realizzazione, che servono a completare le connessioni alla rete di collegamento e che risultano prioritari nello scenario temporale di validità del Piano.

Le nuove arterie saranno realizzate a una corsia per senso di marcia, salvo i casi in cui appositi studi di traffico evidenzino la necessità di caratteristiche geometrico-funzionali diverse.

Le intersezioni su tale rete dovranno essere di norma realizzate con soluzioni a rotatoria, previa verifica della loro compatibilità ai fini della sicurezza con la tipologia dei traffici, nonché con i vincoli insediativi o morfologici.

Gli interventi di riqualificazione e potenziamento della Rete di Base hanno a riferimento i seguenti obiettivi:

- garantire la funzionalità dell'asse, con riferimento a tutte le componenti di traffico ammesse (mobilità motorizzata individuale, trasporto pubblico, mobilità non motorizzata);
- innalzare i livelli di sicurezza stradale, in particolare attraverso una consistente riduzione dei tassi di mortalità e di incidentalità grave;
- migliorare la compatibilità urbanistica degli assi esistenti e garantire quella degli assi di nuova costruzione;
- minimizzare l'impatto ambientale, consentendo un corretto inserimento paesaggistico dei singoli assi.

Tenendo conto degli obiettivi sopra indicati saranno elaborate delle "Linee guida per la riqualificazione della rete di base", contenenti la definizione di specifici criteri di analisi e progettazione. Tali linee guida costituiranno riferimento anche per la rete extra-urbana provinciale non rientrante nella Rete di Base.

Articolo 16.

Fasce di rispetto stradali

Per tutti i tronchi stradali di nuova realizzazione della "Grande Rete" e della "Rete di Base" all'esterno dei centri abitati, le Province e conseguentemente i Comuni interessati, adegueranno i propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica al fine di prevedere, ove possibile in relazione ai vincoli fisici o agli insediamenti preesistenti alla costruzione della strada, fasce di rispetto più ampie di quelle previste dal D.Lgs. 285/1992 e relativo regolamento di attuazione, onde consentire la realizzazione di piste ciclabili e fasce di ambientazione con funzione di mitigazione dell'impatto delle infrastrutture e/o il successivo potenziamento delle sedi stradali. Tale ampliamento dovrà essere, in aggiunta alle distanze minime fissate dalla normativa sopracitata, di almeno 20 metri complessivi per la Grande Rete e 10 metri complessivi per la Rete di Base.

Articolo 17.

Pedaggiamenti

Le infrastrutture viarie di nuova realizzazione o per le quali è previsto un potenziamento, potranno essere assoggettate a pedaggiamento sia al fine di recuperare i costi di costruzione che al fine di garantire un migliore riequilibrio modale anche attraverso la monetizzazione delle esternalità sociali e ambientali.

La Regione promuove l'istituzione di pedaggi e diritti di utenza in applicazione della direttiva comunitaria 2011/76/UE, nel rispetto dell'assetto delle competenze istituzionali.

Articolo 18. **Sicurezza stradale**

Il Sistema Informativo della Viabilità (SIV) e il Centro di Monitoraggio Regionale (CMR) sono strumenti della Regione per la raccolta e diffusione delle principali informazioni relative alla viabilità, come i flussi di traffico, la localizzazione e le caratteristiche degli incidenti, le principali caratteristiche geometriche, tecniche e funzionali delle strade, l'analisi dei livelli di servizio e dei fattori di rischio.

Le informazioni e i dati raccolti ed elaborati dal CMR costituiscono elementi per la definizione dei criteri regionali di finanziamento delle opere sulla rete stradale di interesse regionale.

Gli Enti locali, nell'attività di progettazione di propria competenza, dovranno sviluppare modalità progettuali e apposite analisi relative all'incidentalità con i contenuti che saranno indicati nelle Linee guida da approvare ai sensi dell'art.5.

Nel rispetto dei principi contenuti nel D.Lgs. 35/2011, di recepimento della Direttiva UE 96/2008, in tema di sicurezza delle infrastrutture stradali, e delle fasi di attuazione ivi previste, la Regione provvederà a disciplinare la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza delle Regioni e degli Enti locali.

Capo III Ferrovie

Art. 19 **Consistenza della Rete ferroviaria**

La rete ferroviaria nel territorio della regione Emilia-Romagna è costituita:

a) per la Rete Nazionale, gestita da RFI:

- dalla Direttrice Alta Velocità Milano-Bologna-Firenze
- e da:
 - un asse che attraversa il territorio regionale da nord-ovest a sud-est, collegando i maggiori centri urbani da Piacenza a Rimini con prosecuzione a nord verso Milano e a sud verso Ancona;
 - un asse perpendicolare all'asse sopra indicato, sulla direttrice Venezia-Bologna-Firenze;
 - le seguenti linee:
 - Bologna – Verona;
 - Bologna – Porretta;
 - Modena – Mantova – Verona;
 - Castelbolognese – Lugo – Ravenna;

- Ferrara – Ravenna – Rimini;
- Faenza – Borgo San Lorenzo – Firenze;
- Faenza – Granarolo – Ravenna/ Lavezzola;
- Parma/Fidenza –Fornovo – La Spezia;
- Parma – Brescia;
- Fidenza – Salsomaggiore;
- Piacenza/ Fidenza - Castelvetro – Cremona;
- Piacenza – Castel S. Giovanni – Voghera;

b) per la Rete Regionale gestita dalla società concessionaria regionale (F.E.R. Srl) da:

- linea ferroviaria Parma-Suzzara (per il tratto ricadente nella regione Emilia-Romagna);
- linea ferroviaria Suzzara-Ferrara (per il tratto ricadente nella regione Emilia-Romagna);
- linea ferroviaria Ferrara-Codigoro;
- linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla;
- linea ferroviaria Reggio Emilia-Ciano d’Enza;
- linea ferroviaria Sassuolo-Reggio Emilia;
- linea ferroviaria Modena-Sassuolo;
- linea ferroviaria Casalecchio di Reno-Vignola;
- linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore;
- linea ferroviaria Portomaggiore-Dogato di Ostellato (non ancora in esercizio alla data di approvazione del presente Piano).

Nell’ambito della rete ferroviaria nazionale e regionale i PTCP dovranno indicare le stazioni/fermate ferroviarie principali e le eventuali nuove stazioni/fermate in applicazione di quanto disposto al successivo art. 20.

Art. 20

Stazioni e fermate

Le stazioni/fermate sono nodi essenziali dell’infrastruttura ferroviaria, sono punti di eccellenza dell’intermodalità e pertanto deve essere assicurato un contesto urbanistico adeguato a garantirne la valorizzazione e l’accrescimento della loro centralità.

Le stazioni e il proprio intorno urbano devono essere strutturalmente e funzionalmente organizzate per sfruttare appieno la potenzialità di aggregazione sia per il posizionamento di punti di interesse e l’erogazione di servizi a valenza plurima, sia per migliorare l’accessibilità,

favorire l'integrazione tra i vari sistemi di trasporto e l'interscambio per ridurre l'impatto determinato dalla "rottura di carico".

I PTCP individuano le stazioni/fermate principali che si qualificano come poli funzionali dell'area vasta cui si riferiscono. Associano a tale individuazione un adeguato contesto spaziale che consenta di concentrare su di esse le funzioni a più alta domanda di mobilità e la correlata convergenza delle diverse forme modali dell'accessibilità associata.

I PTCP individuano altresì le altre stazioni/fermate principali secondo i criteri: della frequentazione reale e acquisibile, della presenza di servizi nel territorio di interesse almeno provinciale per la mobilità di persone e merci; della loro localizzazione in ambiti che presentano una concentrazione di funzioni strategiche nonché un bacino di utenza di livello provinciale.

Negli ambiti di localizzazione delle stazioni/fermate principali gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e urbanistica dovranno:

- favorire l'addensamento delle previsioni residenziali e dei centri di erogazione di servizi, direzionali, di commercio e per le attività terziarie;
- favorire l'avvicinamento ciclopedonale;
- prevedere aree in favore dell'interscambio modale che siano prossime tra loro per l'integrazione ferro-bus;
- migliorare la qualificazione dei confort negli spazi di attesa e ristoro.

Sulla base di tali criteri la Regione esprimerà la propria intesa all'individuazione delle stazioni principali.

L'eventuale previsione di nuove stazioni/fermate, da parte dei PTCP, dovrà essere accompagnata da un'indagine della domanda generata dal territorio circostante in termini di "traffico potenziale" e di "utenza effettivamente acquisibile". Sulla base di tale indagine la Regione esprimerà la propria intesa alla realizzazione della nuova stazione/fermata proposta.

Le condizioni minime per il rilascio dell'intesa nel caso di cui al precedente comma dovranno garantire che la distanza reciproca fra stazioni/fermate:

- sia compatibile con le esigenze imposte dall'esercizio ferroviario;
- assicurino una distanza minima non inferiore a:
 - 2,0 km, nelle tratte in prossimità dei capoluoghi di provincia;
 - 5,0 km, nelle restanti tratte.

Articolo 21.

Potenziamento della rete ferroviaria e intensificazione dei servizi

Il Piano privilegia, nell'ambito del trasporto pubblico, il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria, sia Regionale che Nazionale, esistente e prevista all'orizzonte temporale di Piano; persegue altresì a tali fini funzionali la salvaguardia e la

valorizzazione della stessa Rete unitamente ai corridoi e agli ambiti in fregio, anche mantenendo adeguati franchi laterali, necessari per la sicurezza e ampliamento delle linee.

Ulteriori interventi di potenziamento della rete ferroviaria regionale rispetto a quelli indicati dal Piano sono subordinati a specifiche verifiche di convenienza e opportunità, oltrech  di bilanciamento dei costi, sia esecutivi che di gestione, nel rispetto comunque dei vincoli e delle limitazioni indicate dallo stesso Piano stesso.

L'intensificazione dei servizi e la realizzazione di interventi con contributo finanziario della Regione nelle stazioni/fermate ferroviarie, si attua prioritariamente secondo i seguenti criteri:

- utenza ferroviaria reale ed effettivamente acquisibile;
- integrazione modale;
- piani e progetti comunali che prevedano la valorizzazione e qualificazione della stazione e dell'area di influenza al fine di accrescerne l'integrazione con il contesto urbano e incrementarne l'attrattivit /la domanda potenziale;
- presenza o previsione di localizzazione di centri attrattori e generatori di traffico ai quali sia possibile accedere anche in modalit  pedonale e ciclabile;
- azioni attuate dagli Enti locali per incentivare l'utilizzo del servizio ferroviario;
- accordi per la gestione delle stazioni/fermate.

Articolo 22.

Miglioramento dell'accessibilit  e fruibilit  delle stazioni/fermate

I marciapiedi di stazione, ove consentito dalla configurazione del tracciato ferroviario e della stessa stazione, devono essere adeguati per garantire un'altezza di 0,55 m dal "piano del ferro", al fine di migliorare l'accessibilit  ai treni. Le banchine e i relativi piani dei binari di stazione devono essere ampliati, ove necessario, per garantire una lunghezza idonea a ospitare treni di composizione adeguata al numero di passeggeri da servire.

In particolare, per le banchine della rete regionale devono essere adottati i seguenti due standard dimensionali:

- non inferiore a 160 m, nelle linee regionali del bacino di Bologna (Bologna-Portomaggiore e Casalecchio-Vignola);
- non inferiore a 120 m sulle restanti linee della rete a minore frequentazione.

Quest'ultimo standard pu  essere maggiorato nei limiti dei 160 m, qualora l'incremento della domanda, il suo consolidamento unito al conseguente adeguamento della composizione del materiale rotabile, lo richiedano. Sono fatte salve quelle banchine, gi  realizzate, che hanno dimensioni maggiori.

Per le stazioni/fermate della Rete Regionale, ove non gi  presenti, occorre attuare interventi orientati alla:

- riduzione/esclusione di attraversamenti “a raso” tramite la realizzazione di sottopassaggi nei punti d’incrocio;
- costruzione di pensiline e strutture di copertura lungo le banchine e in corrispondenza delle scale o delle rampe d’accesso alle stesse banchine.

In tutte le stazioni/fermate della Rete Regionale e Rete Nazionale vanno attuati i seguenti interventi:

- posizionamento di sistemi di comunicazione visiva e sonora per il pubblico (monitor, pannelli elettronici e impianti di diffusione sonora) sull’andamento della circolazione dei treni, unitamente ad prospetti informativi aggiornati, posti in specifiche bacheche;
- miglioramento e/o adeguamento degli impianti di illuminazione.

Le stazioni/fermate devono inoltre disporre delle seguenti “dotazioni minime”:

- panchine o altre sedute;
- validatore e/o oblitteratrice;
- segnaletica identificativa della stazione/fermata e dei servizi ivi presenti;
- emettitrice titoli di viaggio e/o punti di vendita nelle immediate vicinanze.

La Regione, al fine di garantire un maggiore qualificazione delle stazioni/fermate nonché l’armonizzazione con quelle nazionali, emana apposite “Linee guida alla progettazione per la qualificazione delle stazioni/fermate”.

Articolo 23.

Gestione di spazi pubblici nelle stazioni/fermate

La Regione favorisce il coinvolgimento degli Enti locali, di privati e associazioni, da parte del gestore della rete ferroviaria, per la gestione di spazi pubblici nell’ambito di stazioni/fermate per incrementare l’utenza potenziale e aumentarne la percezione di sicurezza e di decoro.

Articolo 24.

Standard di sicurezza del servizio

Il Piano contiene indicazioni per gli interventi volti ad adeguare la rete infrastrutturale di propria competenza a standard funzionali e di sicurezza analoghi a quelli già implementati sulla Rete Nazionale con cui quella Regionale è in più punti interconnessa, mediante adeguati interventi e dispositivi tecnologici. L’innalzamento degli standard di sicurezza del servizio, ha come elemento rilevante la realizzazione dell’attrezzaggio di terra della Rete Regionale con sistemi tecnologicamente evoluti per il “controllo della marcia del treno”, che costituisce pertanto un obiettivo essenziale che il gestore dell’infrastruttura regionale deve perseguire.

Articolo 25.

Fasce di rispetto ferroviarie

Lungo i tracciati delle linee ferroviarie ricadenti nel territorio regionale, ai sensi dell'art. 49 del D.P.R. 753/1980, è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi natura, entro e fuori terra, non funzionali all'infrastruttura a una distanza inferiore ai 30 m dalla più vicina rotaia. Più in generale le attività svolte a confine con le linee ferroviarie devono rispettare i dettami e i vincoli del Titolo III del D.P.R. 753/1980. E' ammessa la deroga prevista dall'art. 60 del D.P.R. 753/1980 in riduzione alla fascia di rispetto, se le circostanze territoriali lo consentono, da autorizzare nei soli 10 m più lontani dalla rotaia, e successivi ai primi 20 per i quali è inderogabile il divieto di edificabilità previsto dall'art. 49 del D.P.R. 753/1980.

Resta salva la deroga ai sensi dell'art. 60 del D.P.R. 753/1980 per l'intera fascia, per gli interventi edilizi su manufatti già esistenti nel rispetto del soddisfacimento dei requisiti di sostenibilità ambientale e di sicurezza previsti dalla normativa vigente.

In caso di ristrutturazione di edifici esistenti in fascia di rispetto dovrà essere mantenuto sia lo sviluppo dimensionale del fronteggiamento preesistente che la distanza dalla più vicina rotaia, nel rispetto del soddisfacimento dei requisiti di sostenibilità ambientale e di sicurezza previsti dalla normativa vigente.

Gli strumenti di pianificazione urbanistica favoriscono il trasferimento della capacità edificatoria esistente in aree esterne alla suddetta fascia di rispetto anche attraverso meccanismi incentivanti in tal senso.

Le Amministrazioni locali adegueranno i propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica a tali indicazioni, rispettando altresì i vincoli già previsti dal D.P.R. 459/1998 e dalla L.R. 15/2001, riguardo alla classificazione ai fini acustici delle zone prospicienti le ferrovie.

Le autorizzazioni alla deroga della fascia di rispetto previste dal Titolo III del D.P.R. 753/1980, come sopra disciplinata, vengono rilasciate, nelle forme previste dallo stesso D.P.R., dalla Regione Emilia-Romagna per le linee della Rete Regionale e dal Gestore dell'Infrastruttura Nazionale per quanto riguarda le linee della Rete Nazionale, qualora lo consentano la sicurezza pubblica, la conservazione della ferrovia, la natura dei terreni e le particolari circostanze locali. In mancanza anche di una sola delle sopra citate condizioni rimane ferma la facoltà di negare la deroga nell'intera fascia dei 30 m dalla più vicina rotaia.

Le funzioni amministrative relative al rilascio di autorizzazione di cui al Titolo III del D.P.R. 753/1980 potranno essere oggetto di specifica regolamentazione regionale.

Le Amministrazioni locali non possono autorizzare nuove costruzioni, ampliamenti, modifiche in altezza e in pianta e ricostruzioni di manufatti all'interno della fascia di rispetto ferroviaria di cui all'art. 49 del D.P.R. 753/1980, in assenza dell'autorizzazione alla deroga di cui al comma 6.

Articolo 26.

Misure incentivanti la mitigazione dell'inquinamento acustico

Il Piano persegue il miglioramento delle prestazioni ambientali del trasporto ferroviario mediante l'incentivazione di interventi volti ad agire direttamente sulle "emissioni alla sorgente" del rumore applicando la scala di priorità prevista dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 29 novembre 2000. Il perseguimento di tale obiettivo richiede azioni delle imprese ferroviarie e dei gestori delle reti che attraversano il territorio regionale, ai quali, in attuazione dell'art. 18 del D.Lgs. n. 188 del 2003, per quanto riguarda la Rete Regionale, la Regione, attraverso specifici indirizzi, da recepire nel P.I.R./Prospetto Informativo della Rete, intende riconoscere differenziazioni del pedaggio finalizzate a promuovere l'utilizzo di materiale rotabile a minore emissioni sonore.

Articolo 27.

Eliminazione di passaggi ferroviari a livello

La Regione si propone l'eliminazione dei passaggi a livello nel proprio territorio, sia ricadenti sulla Rete Nazionale che su quella Regionale, con priorità per quelli ove insiste un maggiore traffico viario.

A tal fine la Regione promuove appositi accordi con i soggetti gestori competenti, gli Enti locali interessati e soggetti privati, nei quali definire la partecipazione finanziaria di ciascuno, in relazione al proprio interesse.

I gestori della rete ferroviaria, al fine di garantire un maggior livello di sicurezza e di qualità del servizio, dovranno provvedere all'eliminazione dei passaggi a livello a suo tempo realizzati per evitare l'interclusione di fondi o di aree altrimenti isolate qualora, a seguito di mutamenti territoriali, vi sia la possibilità di accedere al fondo tramite una viabilità pubblica alternativa.

Capo IV Logistica e Trasporto delle merci

Articolo 28.

Piattaforma logistica regionale integrata

Il sistema logistico integrato è la capacità di interconnettere nel modo più efficiente più modalità di trasporto delle merci: da quello su rotaia a quello su strada o marittimo, fino a quello aereo, razionalizzando la movimentazione delle merci mediante la riduzione dei percorsi a vuoto, dei flussi di circolazione stradale e dei tempi di attesa, contribuendo alla competitività e alla valorizzazione delle imprese e al contempo alla sostenibilità territoriale globale, in cui le componenti economiche, ambientali e socioculturali trovano piena integrazione.

Gli assi portanti della piattaforma logistica regionale integrata sono costituiti dai corridoi infrastrutturali delle varie modalità di trasporto: tutta la rete ferroviaria, la rete

autostradale e la grande rete stradale, il Po e l'idrovia, i corridoi marittimi. Sui corridoi infrastrutturali di trasporto si attestano i principali nodi logistici di interscambio.

I nodi lungo gli assi della piattaforma logistica sono il sistema di riferimento, su cui si dovranno preferibilmente collocare le strutture industriali e logistiche e il sistema insediativo-distributivo con ruolo di rilievo sovracomunale secondo i criteri definiti nel Piano.

Il Piano promuove e persegue la diversione modale dalla strada alla ferrovia e la comodalità in ogni altro caso.

Il Piano organizza e definisce le opere dell'offerta infrastrutturale (rete/assi e nodi) su cui costruisce le politiche e le azioni per orientare la domanda.

Sono individuati come nodi logistici principali:

- il porto di Ravenna;
- l'interporto di Bologna;
- l'interporto di Parma;
- il terminal intermodale di Piacenza;
- il centro servizi merci di Villa Selva;
- lo scalo intermodale di Dinazzano (in coordinamento logistico e funzionale con Marzaglia);
- il centro intermodale di Marzaglia (in coordinamento logistico e funzionale con Dinazzano).

Sono nodi logistici secondari:

- il terminal intermodale di Lugo;
- lo scalo merci di Faenza;
- lo scalo merci di Imola;
- il terminal di Bondeno.

Non sono previsti all'orizzonte temporale del Piano ulteriori scali merci ferroviari oltre quelli esistenti e indicati nel Piano. Le opere di potenziamento/completamento sono indicate nella Relazione generale del Piano.

Le pianificazioni e programmazioni di livello provinciale e comunale dovranno confermare e rafforzare la strategia regionale garantendo l'accessibilità e la connessione degli scali ferroviari e dei nodi logistici individuati nel Piano per migliorarne la competitività e adeguando le previsioni di sviluppo nelle aree limitrofe.

Le previsioni contenute nella Relazione generale del Piano relativamente alla piattaforma logistica regionale, le azioni e gli interventi sulla stessa, costituiscono proposte rispetto alla politica nazionale e comunitaria.

La regione Emilia-Romagna, oltre al ruolo di piattaforma logistica integrata, conferma il ruolo di cerniera tra corridoi europei. La Regione promuove l'operatività della rete TEN T mediante la prioritaria realizzazione delle infrastrutture ricadenti sulla rete stessa.

I contenuti del Piano costituiscono anche quadro di riferimento ai fini dell'espressione di pareri, della definizione di Intese, del raggiungimento di accordi di programma o di altra natura e di altri atti comunque denominati previsti da leggi statali e/o regionali che comportino la partecipazione a scelte aventi implicazioni territoriali.

Articolo 29.

Indirizzi per la pianificazione - Nodi ferroviari e centri per l'autotrasporto

Al fine di garantire che la localizzazione delle imprese di produzione sia coordinata alle piattaforme logistiche, i PTCP, e conseguentemente gli strumenti di pianificazione comunale, dovranno garantire la coerenza delle loro previsioni al presente Piano, subordinando l'individuazione degli ambiti specializzati per attività produttive con terminalizzazioni ferroviarie ad appositi studi che dimostrino la concreta esistenza di adeguati volumi di traffico.

Gli stessi strumenti di pianificazione dovranno verificare gli effetti sul territorio dei nuovi insediamenti assicurando l'ottimizzazione trasportistica oltre che la valorizzazione economica e non devono compromettere l'attuale e futura accessibilità ai nodi e alle infrastrutture esistenti.

La localizzazione delle piattaforme distributive gomma-gomma dovrà avvenire a ridosso della rete autostradale o della grande rete stradale, cioè in aree accessibili che non interferiscano con le aree urbane e la viabilità. L'ubicazione di eventuali nuove aree per l'autotrasporto sarà individuata dai PTCP secondo i criteri sopra descritti e solo previa verifica e studio di impatto sulla viabilità e l'ambiente.

Coerentemente con le disposizioni previste dai PUMAV, i Comuni devono definire, regole, modalità e spazi per la regolamentazione della sosta per carico e scarico e della distribuzione delle merci nel rispetto delle intese e degli indirizzi regionali.

Articolo 30.

Porto di Ravenna

Il Porto di Ravenna è il principale porto e nodo logistico della regione Emilia-Romagna con ruolo determinante nell'ambito:

- della mobilità merci regionale, nazionale e internazionale;
- della mobilità marittima del sistema adriatico, con riferimento al Corridoio Adriatico all'interno della rete trans-europea dei trasporti;
- della mobilità passeggeri da crociera e da traghetto, in particolare per le destinazioni del Mediterraneo centro-orientale (Grecia, Croazia, Turchia ed Albania).

La pianificazione locale deve consentire lo sviluppo del porto e delle attività connesse con le necessità del porto stesso, in particolare nelle scelte ricadenti in area portuale e peri-portuale. La Regione e gli Enti locali, per l'efficienza e la capacità competitiva del porto, devono favorire inoltre il miglioramento dell'accessibilità retro portuale, delle sue capacità infrastrutturali, in particolare, perché possa disporre di interconnessioni trasportistiche

adeguate e per lo snellimento dei flussi, risolvendo le interferenze tra la strada e la ferrovia nella zona urbana.

Le azioni del Piano indicate al paragrafo 8.3 costituiscono indirizzo e proposte rispetto alla politica nazionale e comunitaria.

Capo V Sistema idroviario

Articolo 31.

Il sistema idroviario padano veneto

Il sistema idroviario padano veneto, istituito con Legge 380/1990 e successivamente puntualmente individuato dal Decreto Ministeriale del 25/6/1992, è costituito dalla rete di canali e fiumi navigabili del nord Italia.

L'Intesa interregionale per la navigazione interna, fra le Regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte, svolge il ruolo di coordinamento per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di navigazione interna sul sistema idroviario padano veneto.

Il Piano conferma l'interesse e l'impegno per lo sviluppo del sistema idroviario padano veneto e della navigazione interna, da perseguire mediante azioni di infrastrutturazione, gestionali e normative.

Costituiscono interventi prioritari per lo sviluppo dei traffici commerciali per acque interne quelli volti alla rimozione delle strozzature e a dare continuità allo standard di navigazione (classe V) lungo le aste principali della rete attuale. Nel novero delle opere essenziali devono comunque essere comprese quelle che riguardano l'accesso al mare, il collegamento con i principali poli di traffico e la portualità interna.

Capo VI Sistema portuale di interesse regionale

Articolo 32.

Sistema portuale di interesse regionale

Il Sistema portuale di interesse regionale è definito con Legge Regionale 11/1983.

Il Piano costituisce il principale strumento di pianificazione della rete infrastrutturale marittima e fluviale e ne definisce le linee di sviluppo dell'iniziativa pubblica e privata.

La Regione promuove l'elaborazione di Piani Regolatori Portuali nell'ambito dei quali perseguire una regolamentazione complessiva e integrata delle funzioni portuali.

Articolo 33.

Valutazione degli interventi relativi alle infrastrutture portuali

Gli interventi relativi alle infrastrutture portuali devono essere valutati attraverso criteri di sostenibilità complessiva, che tengano conto di adeguati standard funzionali, delle relazioni con il tessuto urbano, dell'impatto paesaggistico e degli effetti sulla dinamica costiera.

Articolo 34.

Requisiti per la costruzione e/o ampliamento dei porti e degli approdi

La costruzione e/o l'ampliamento di porti e approdi, valutati sulla base dei criteri di cui al precedente articolo 33, devono rispondere ai seguenti requisiti:

- riutilizzo del materiale dragato ai fini del ripascimento o altri utilizzi: ogni progetto deve essere sempre accompagnato da una valutazione circa il riutilizzo del materiale dragato o scavato principalmente ai fini del rinascimento o in alternativa, se le caratteristiche del materiale non lo permettono, per usi comunque diversi dal conferimento in discarica;
- sostenibilità economica: ogni progetto di nuova infrastruttura deve essere corredato da una verifica di fattibilità economica, evidenziandone la parte pubblica anche relativamente alla gestione dello stesso.

Articolo 35.

Portualità turistica

Per la portualità turistica il Piano integra la previsione del precedente PRIT, pari a 8.820 posti barca, con una "quota di flessibilità" di ulteriori 1.180 posti, per un totale complessivo di Piano (esistenti + previsioni) pari a 10.000 posti barca, ripartiti come da tabella riportata al paragrafo 10.3 della Relazione generale.

La localizzazione e la distribuzione di tali posti aggiuntivi (maggiorazione per flessibilità), per essere operativa, dovrà essere definita nei PTCP, nel rispetto di quanto previsto nei precedenti articoli 33 e 34. In particolare dovranno essere valutate le effettive esigenze territoriali, la possibilità di accorpamenti in strutture esistenti e la presenza di beni naturalistici o zone a elevato pregio.

Articolo 36.

Monitoraggio della portualità turistica

Al fine di monitorare lo stato di attuazione delle previsioni di cui al precedente articolo 35, i Comuni o i soggetti gestori dei porti e degli approdi devono trasmettere alla Regione un report biennale sul numero di posti barca complessivo esistente, il tasso di occupazione medio estivo/invernale, gli interventi infrastrutturali realizzati e quelli relativi al miglioramento delle prestazioni ambientali dell'infrastruttura.

Articolo 37.

Indirizzi alla pianificazione e linee di azione

Nell'elaborazione dei Piani Regolatori Portuali dovranno, in particolare, essere tenuti presenti gli aspetti urbanistici connessi soprattutto con l'accessibilità alle zone del porto, favorendo forme di accessibilità pubbliche e ciclo-pedonali, anche attraverso un corretto sistema di regolamentazione dei parcheggi per la componente privata, e azioni e regolamentazioni per le parti connesse con le merci e la logistica.

Dovranno inoltre essere previste e intraprese azioni per favorire sistemazioni del porto a basso impatto ambientale, anche con l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili per l'approvvigionamento energetico, e per favorire l'innovazione tecnologica della flotta e dei natanti.

Capo VII Sistema aeroportuale

Articolo 38.

Sistema aeroportuale regionale

Il Piano promuove un sistema aeroportuale regionale coordinato che, pur nel rispetto delle singole autonomie, amplifichi l'offerta e le opportunità per il territorio.

Gli aeroporti di Bologna, Forlì, Rimini e Parma costituiscono un sistema esaustivo delle necessità del territorio regionale. Non sono previsti all'orizzonte di Piano ulteriori scali.

Il sostegno pubblico allo sviluppo del sistema aeroportuale è subordinato a una puntuale verifica della sostenibilità economica e territoriale, oltre che di quella trasportistica, comprensiva del livello di integrazione con gli altri sistemi di trasporto, e ambientale.

Gli strumenti di pianificazione sottordinati al Piano devono garantire, e se possibile migliorare, l'accessibilità "lato terra" dei nodi aeroportuali, nonché la possibilità di espansione "lato aria".

A tal fine, anche in funzione di possibili potenziamenti, dovranno essere previste, dagli strumenti di pianificazione provinciale e comunali, adeguate aree di espansione del sedime ed evitate previsioni e realizzazioni insediative che possano compromettere un eventuale sviluppo del nodo aeroportuale.

Capo VIII

Interferenze infrastrutture e territorio

Articolo 39.

Sistema Agroforestale

Il Piano, con riferimento al sistema della mobilità, propone la riduzione del consumo del suolo e la salvaguardia dei suoli di elevata qualità. Allo scopo di minimizzare gli effetti negativi e la compromissione del sistema agro-forestale regionale, gli Enti locali, nella redazione di piani, programmi e progetti relativi alle infrastrutture per il trasporto e la logistica, con riferimento sia ai suoli interessati dall'opera e dai relativi servizi connessi che ai suoli delle aree a cui l'opera conferisce nuova o maggiore accessibilità, devono applicare criteri di utilizzo sostenibile delle risorse territoriali, tenendo conto delle produzioni agricole di qualità (DOP, IGP, DOCG).

A riferimento potrà essere utilizzata la "Carta di capacità d'uso dei suoli ai fini agricoli e forestali" della Regione Emilia-Romagna.

Articolo 40.

Dissesto idrogeologico

In coerenza con le politiche regionali per la messa in sicurezza del territorio dal punto di vista idrogeologico, il Piano, per quanto riguarda il sistema della mobilità, definisce i seguenti obiettivi:

- garantire la sicurezza delle infrastrutture esistenti qualora ricadenti in aree di dissesto idrogeologico;
- ridurre la pressione antropica in aree a rischio idrogeologico;
- favorire l'integrazione delle politiche settoriali esistenti che hanno un impatto sul territorio.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta nelle fasi di progettazione alle perimetrazioni e alla disciplina che regola l'assetto dei versanti e l'assetto idraulico del territorio.

Per la rete stradale presente nelle zone montane e parzialmente montane, al fine garantire la sicurezza delle infrastrutture, gli Enti locali definiscono:

- misure di prevenzione del rischio per le nuove infrastrutture da realizzare;
- criteri di priorità di intervento per misure di manutenzione e il monitoraggio per le infrastrutture esistenti.

Articolo 41. **Aree naturali**

Il Piano, per il sistema della mobilità, assume gli obiettivi di tutela della biodiversità, di garanzia della funzionalità ecologica del territorio e di preservare l'integrità territoriale ed ecologico-funzionale del sistema naturale e paraturale, in relazione al Sistema Regionale delle Aree naturali protette e dei siti Rete Natura 2000 regolamentato dalla L.R. 6/2005.

Il Piano assume il principio della necessità della compensazione ecologica e della mitigazione degli impatti prodotti dal sistema delle infrastrutture trasportistiche sugli ecosistemi e sulla loro funzionalità.

In fase di puntuale localizzazione, pianificatoria e progettuale, degli interventi infrastrutturali per il trasporto e la logistica e dei servizi connessi, occorre minimizzare gli effetti negativi di compromissione degli ecosistemi naturali e paraturali regionali, della loro connettività e funzionalità ecologica, evitando il più possibile di interferire con tali sistemi. Qualora non sia possibile evitare le interferenze occorrerà concretamente individuare il sistema di compensazioni e mitigazioni secondo gli indirizzi seguenti.

Le "compensazioni" sono le azioni da intraprendere per ovviare alle principali esternalità specifiche di progetto il cui effetto negativo non può essere minimizzato attraverso le azioni di mitigazione di cui al seguente comma e devono avere prioritariamente carattere ambientale e territoriale e non meramente patrimoniale secondo i seguenti criteri:

- l'individuazione dei tracciati stradali deve considerare il sistema delle Aree naturali protette e le reti di siti Natura 2000, evitandone l'attraversamento;
- fatto salvo quanto previsto dagli strumenti di pianificazione e gestione esistenti, nel caso in cui non sussistano alternative progettuali per evitare l'attraversamento di questi territori, si rende obbligatorio prevedere interventi compensativi che:
 - devono essere di natura ambientale (creazione di aree naturali: zone umide, prati, aree forestali, allargamento di corsi d'acqua, ecc.);
 - devono essere congrui e proporzionali al valore naturalistico/ecologico delle aree attraversate, nel senso che le aree di maggior pregio naturalistico richiedono un livello compensativo maggiore;
 - devono essere comunque di dimensioni adeguate a garantire che l'intervento compensativo sia in grado di auto sostenersi (auto poiesi);
 - devono tenere conto sia della larghezza che della lunghezza dell'infrastruttura, in quanto più elevati sono questi parametri, maggiore è l'impatto ambientale arrecato agli ecosistemi naturali e seminaturali attraversati dalle infrastrutture (frammentazione, sottrazione di ambienti naturali, disturbo, inquinamento, ecc.);
 - devono essere concentrati nei nodi della rete ecologica, nei siti Natura 2000 e nelle aree protette di cui alla L.R. 6/2005, soprattutto nelle aree di pianura maggiormente frammentate e urbanizzate, e devono essere di dimensioni congrue per poterne aumentare l'efficacia naturalistica/ecologica, e la salvaguardia della loro funzione di generazione dei servizi ecosistemici anche al di fuori del loro perimetro;

- devono essere realizzati contestualmente alla realizzazione delle infrastrutture e non solo al termine dei lavori, per permettere agli ecosistemi di non perdere totalmente la loro funzionalità e la loro resilienza.

Le “mitigazioni” sono le azioni da intraprendere per ridurre le principali esternalità sistematiche di progetto (quali rumore e vibrazioni che impattano sulla comunità faunistica, l’incidentalità stradale che coinvolge la fauna selvatica di grandi e piccole dimensioni a causa dell’interruzione del collegamento tra le aree di rifugio/di alimentazione/di abbeveraggio, le emissioni in atmosfera, la produzione di polveri che danneggiano gli habitat, ecc.).