



## LINEE GUIDA DI CUI ALL'ARTICOLO 40 DELLE NORME TECNICHE DEL PTRC PER LE AREE AFFERENTI AI CASELLI AUTOSTRADALI, AGLI ACCESSI ALLE SUPERSTRADE A PEDAGGIO E ALLE STAZIONI DELLA RETE FERROVIARIA REGIONALE.

### PREMESSA

Le presenti Linee guida sono indirizzate alle Province, alla Città Metropolitana di Venezia e ai Comuni della Regione del Veneto.

### 1. RICOGNIZIONE E CLASSIFICAZIONE

Le presenti Linee guida si applicano a tutte le **aree strategiche per la mobilità** di rilevante interesse pubblico coincidenti con le aree ricadenti in uno o più comuni, afferenti:

- i caselli autostradali e gli accessi delle superstrade a pedaggio, esistenti, in fase di realizzazione, in fase di pianificazione o progettazione a partire dal momento in cui è stato apposto il vincolo espropriativo, per un raggio di 2000 metri dal baricentro geometrico;
- le stazioni della rete ferroviaria regionale coincidenti con i nodi ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITA' esistenti, in fase di realizzazione, in fase di pianificazione o progettazione a partire dal momento in cui è stato apposto il vincolo espropriativo, per un raggio di 1000 metri dal baricentro geometrico;
- le stazioni della rete ferroviaria regionale, esistenti in fase di realizzazione, in fase di pianificazione o progettazione a partire dal momento in cui è stato apposto il vincolo espropriativo, per un raggio di 500 metri dal baricentro geometrico.

La ricognizione puntuale dei caselli autostradali e degli accessi alle superstrade a pedaggio esistenti è contenuta nell'Allegato A1 al presente documento denominato "*Articolo 40 delle Norme tecniche del PTRC. Aree afferenti ai caselli autostradali e agli accessi alle superstrade a pedaggio*". Ai fini della ricognizione sono stati considerati i caselli relativi alla rete autostradale (A4, A4 tratto Passante di Mestre, A13, A22, A27, A28, A31, A57) e alla Superstrada Pedemontana Veneta – SPV, di cui sono stati valutati anche i caselli in corso di realizzazione.

La ricognizione delle stazioni della rete ferroviaria regionale coincidenti con i nodi ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITA', relative al progetto dell'alta velocità ferroviaria Milano-Venezia, è contenuto nell'Allegato A2 al presente documento denominato "*Articolo 40 delle Norme tecniche del PTRC. Aree afferenti alle stazioni e fermate della rete ferroviaria regionale*".

La ricognizione delle stazioni ivi comprese le fermate della rete ferroviaria regionale esistenti è contenuta nel medesimo Allegato A2.

I livelli informativi, denominati rispettivamente c1103015061\_CaselliAutostradali.shp e c1103015067\_StazioniFerroviarie.shp sono riportati all'interno del Quadro Conoscitivo del PTRC in formato shapefile e sono consultabili e scaricabili dal Geoportale della Regione del Veneto all'indirizzo <https://idt2.regione.veneto.it>.

Tali livelli informativi costituiscono la base per l'individuazione delle aree di cui sopra, riconosciute come nodi di interscambio modale, nei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP), nel Piano Territoriale Generale Metropolitan (PTGM), nei Piani Regolatori Comunali (PRC), nei Piani Urbani della Mobilità (PUM), nei Piani Urbani del Traffico (PUT o PGTU), nei Piani del Traffico (PT), nei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), nei Piani urbani della mobilità ciclabile (BICIPLAN) e nelle relative varianti.



Ai fini della classificazione con riferimento al grado di interesse pubblico per la mobilità regionale, si definiscono **aree prioritarie** quelle aree strategiche per la mobilità afferenti:

- a) i caselli autostradali e gli accessi delle superstrade a pedaggio, in quanto elementi rilevanti nel quadro del processo di riorganizzazione spaziale e costituenti veri e propri connettori ed attrattori di servizi ed attività produttive;
- b) le stazioni/fermate della rete ferroviaria ALTA VELOCITA'/ALTA CAPACITA', nonché le stazioni/fermate dei comuni capoluogo.

## 2. OBIETTIVI

Nella redazione dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP), del Piano Territoriale Generale Metropolitano (PTGM), dei Piani Regolatori comunali (PRC), dei Piani Urbani della Mobilità (PUM), dei Piani Urbani del Traffico (PUT o PGTU), dei Piani del Traffico (PT), dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), dei Piani urbani della mobilità ciclabile (BICIPLAN) e delle relative varianti, gli Enti indicati in premessa, per tutte le **aree strategiche per la mobilità**, salvaguardano le infrastrutture ed il ruolo funzionale dei nodi di interscambio modale perseguendo gli obiettivi generali di seguito riportati, per quanto di competenza di ciascun piano sopra richiamato.

### 2.1 Obiettivi generali

#### 2.1.1 Aree afferenti ai caselli autostradali e agli accessi alle superstrade a pedaggio

- a) salvaguardia del nodo infrastrutturale mediante una adeguata area di attenzione per un futuro ampliamento;
- b) integrazione tra modalità diverse di mobilità pubblica e privata;
- c) dotazione di adeguati spazi per la sosta (parcheggi permeabili compresa la previsione di punti di ricarica elettrica e dei relativi servizi per l'utenza);
- d) riordino delle aree limitrofe per la localizzazione di funzioni legate all'erogazione di servizi di scala regionale e di funzioni ad alta intensità d'uso rispetto alla mobilità;
- e) integrazione con il piano di trasporto pubblico locale (TPL);

#### 2.1.2 Aree afferenti alle stazioni/fermate

- a) salvaguardia del nodo ferroviario mediante una adeguata area di attenzione per un suo futuro ampliamento;
- b) integrazione del trasporto ferroviario con il trasporto pubblico urbano ed extraurbano su gomma attraverso la riorganizzazione di quest'ultimo e l'attestamento delle linee sulle stazioni e fermate ferroviarie;
- c) dotazione di adeguati spazi per la sosta e l'interscambio modale (parcheggi alberati e permeabili per autoveicoli, taxi, valutazione del fabbisogno di parcheggi compresa la previsione di punti di ricarica elettrica e dei relativi servizi per l'utenza);
- d) ottimizzazione dei sistemi di informazione all'utenza per l'utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto;
- e) miglioramento dell'accessibilità (veicolare, ciclopedonale, pedonale, abbattimento delle barriere architettoniche);
- f) realizzazione di adeguati percorsi di collegamento con i poli di attrazione urbani (distretti sanitari, poliambulatori, scuole, uffici pubblici, sportelli per il pubblico, ecc.) o, nel caso di stazione/fermata semicentrale o periferica, con il centro;
- g) creazione di nuovi spazi e centralità urbane (riconoscibili, identitarie, sociali) negli ambiti edificati;



## 2.2 Obiettivi strategici

Oltre agli obiettivi generali sopra specificati, le proposte di Piano nonché le relative varianti nelle **aree strategiche prioritarie per la mobilità** dovranno perseguire i seguenti obiettivi strategici:

- a) riqualificazione urbana dell'area edificata esistente afferente al nodo in relazione al ruolo trasportistico dello stesso (turistico, logistico produttivo, urbano, ecc.) ed ai servizi per l'utenza dell'infrastruttura;
- b) ottimizzazione dell'organizzazione dei flussi di traffico attraverso una valutazione di tipo trasportistico interessante l'area in oggetto;
- c) funzionalità dei collegamenti/servizi di TPL fra il nodo stradale/ferroviario e le principali aerostazioni prossime al nodo stesso.

## 3 VALUTAZIONE DELLA COERENZA AGLI OBIETTIVI

La valutazione della coerenza agli obiettivi che le presenti Linee guida definiscono per le aree di cui al punto 1, viene effettuata all'interno della procedura di verifica di sostenibilità ambientale di cui alla Parte Seconda, Titolo II, del D.Lgs.152/2006, relativamente alle proposte di Piano e alle relative varianti.

