



COMUNE DI FERRARA

Città Patrimonio dell'Umanità

Settore OO.PP. e Mobilità

Servizio Infrastrutture e Mobilità

U.O. Mobilità



Prot. Gen.:

MZ

Ferrara, 02 Marzo 2017

Regione Emilia - Romagna
Direzione Generale Cura del Territorio e
Ambiente,
viale Aldo Moro, 30
40127 Bologna
mail: segreteriaiprit@regione.emilia-romagna.it

Oggetto: Contributi valutativi e conoscitivi di carattere generale del Comune di Ferrara relativi al PRIT 2025.

Vista la documentazione tecnica messa a disposizione dalla Regione Emilia Romagna relativa al Nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025 e partecipato, con un suo delegato, alle Conferenze di Pianificazione, il Comune di Ferrara formula i seguenti contributi valutativi e conoscitivi:

SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI

L'assetto presente e futuro delle infrastrutture nel territorio ferrarese evidenzia sempre più il ruolo strategico del nodo di Ferrara Sud. Ci si riferisce in particolare alla trasformazione della CISPADANA in Autostrada Regionale, alla trasformazione della Ferrara-Mare in autostrada, al potenziamento della già esistente autostrada A13 Bologna-Padova, con la realizzazione della terza corsia. Le tre arterie sopracitate, che costituiscono la Grande Rete di attraversamento del territorio ferrarese, vanno tutte a convergere nell'attuale casello di Ferrara sud.



COMUNE DI FERRARA

Città Patrimonio dell'Umanità

Settore OO.PP. e Mobilità

Servizio Infrastrutture e Mobilità

U.O. Mobilità



Tali infrastrutture sono parte anche di due dei tre corridoi europei individuati: il corridoio Baltico-Adriatico (che collega il mar Baltico e il Mare Adriatico) e il corridoio Mediterraneo (che collega la Penisola iberica con il confine ungro-ucraino).

L'importanza di avere una "Grande Rete" così articolata è senza dubbio un'opportunità di sviluppo e di crescita per il territorio assai rilevante, d'altra parte pone in evidenza alcune problematiche che devono essere adeguatamente valutate e risolte riguardo alle sollecitazioni che inevitabilmente graveranno sulla rete stradale di accessibilità al territorio comunale.

In particolare per migliorare l'inserimento dell'autostrada Cispadana nel territorio e per meglio raccorderla al sistema viabile esistente, con l'obiettivo di creare il minor impatto da traffico sui centri abitati, il Comune di Ferrara rimane fermamente convinto di creare un collegamento privilegiato e diretto tra lo svincolo autostradale di Ferrara Sud e la circonvallazione ovest per disincentivare l'utilizzo della via Bologna (il prolungamento della SS 64 Porrettana entrando in città) come porta di accesso/uscita alla città. Ciò evitando la costruzione di un anello stradale (autostrada/tangenziale) che accerchia il centro abitato dell'Uccellino e al contempo limitando il consumo di suolo destinato alle coltivazioni agricole ed evitando il cinturamento dei borghi abitati.

Altra indispensabile infrastruttura per il territorio comunale è la complanare (da inserire nella Rete di Base) dell'autostrada Ferrara-Mare fino almeno alla località di Cona, che dovrà sostituire l'attuale raccordo autostradale Casello di Ferrara Sud - S.S. 16 quando questa verrà trasformata in Autostrada. La complanare risulta di fondamentale importanza anche nel collegamento tra la città e il nuovo Polo Ospedaliero di Cona in quanto dalle simulazioni sui flussi di traffico effettuate in occasione della stesura del Piano Particolareggiato per l'intera area F2 attorno al Polo Ospedaliero è risultato come l'attuale Ferrara-Mare assorba un notevole numero di mezzi/ora da e per l'Ospedale. Nel futuro la trasformazione di questa infrastruttura in autostrada farà sì che gli accessi all'ospedale saranno garantiti solo dalla viabilità cittadina che andrà inevitabilmente in crisi, da qui



COMUNE DI FERRARA

Città Patrimonio dell'Umanità

Settore OO.PP. e Mobilità

Servizio Infrastrutture e Mobilità

U.O. Mobilità



l'assoluta esigenza della realizzazione di una nuova infrastruttura che assolva le stesse funzioni della Ferrara-Mare allo stato attuale.

Altra priorità rimane quella della realizzazione del collegamento tra la S.P. 69 Virgiliana e la S.P. 66 per Cento in proseguimento della già realizzata bretella tra la Virgiliana e la via Finati in località Porotto.

SISTEMA IDROVIARIO

Forte preoccupazione si esprime per quanto riguarda il capitolo riferito all'Idrovia. La necessità di dover reperire ancora risorse per oltre 100 milioni di euro e le "limitazioni" rispetto ai tre ordini di container non consentono di poter enfatizzare il disegno di riqualificazione dell'intera Idrovia a fini trasportistici, tanto che nel PRIT2025 questa viene chiaramente definita "un'idrovia con una forte connotazione e vocazione turistica".

In questa difficile fase economica ed occupazionale Ferrara rimane fortemente convinta che il trasporto fluvio-marittimo possa essere una grande opportunità per fare impresa e generare lavoro ed occupazione e quindi non si può lasciare al suo "destino" l'eventuale possibilità di sviluppo del trasporto merci e della logistica nella navigazione interna.

La messa a sistema dell'Idrovia ed il suo adeguamento navigabile a standard più elevati è una necessità ed una esigenza sentita dalle istituzioni e dal sistema economico locale, manifestata già nel 2009 quando è stata approvata la Valutazione di Impatto Ambientale di tale opera.

Nei PORTI ed APPRODI della navigazione interna inoltre si chiede di inserire nella relazione generale la previsione della DARSENA di Ferrara al fine di poter rendere attuabile un disegno che era nelle intenzioni della città dalla fine degli anni ottanta ed ora potrà diventare una realtà con la realizzazione dell'Idrovia ferrarese e con il Progetto approvato delle aree ex Mof-Darsena realizzati dalla STU Ferrara immobiliare.



COMUNE DI FERRARA

Città Patrimonio dell'Umanità

Settore OO.PP. e Mobilità

Servizio Infrastrutture e Mobilità

U.O. Mobilità



SISTEMA FERROVIARIO

I tempi di completamento dei lavori sulla linea Ferrara-Codigoro si sono dilatati, ma soprattutto mancano le risorse finanziarie per il completamento delle opere di interscambio modale (auto/bus/bici/treno) e per un progetto dell'utilizzo dell'estradosso del tunnel "scatolare" nelle aree del sedime ferroviario liberato dopo l'interramento.

Inoltre, perché il servizio diventi realmente un'alternativa al TPL su gomma per raggiungere l'Ospedale cittadino (oggi la linea di bus che raggiunge Cona è la seconda linea del TPL urbano per numero di passeggeri), è necessario aumentare la capacità della tratta Ferrara-Cona Ospedale e cadenzare in modo regolare gli orari dei treni, due condizioni necessarie affinché il treno possa diventare un'alternativa reale ad altri mezzi di trasporto. Potenziare il servizio su ferro, e quindi intercettare quei passeggeri che oggi salgono sul bus alla stazione ferroviaria per raggiungere l'Ospedale Cona, potrebbe anche liberare risorse che oggi vengono impiegate per la linea 6 per favorire altre zone della città cresciute negli ultimi anni dal punto di vista urbanistico e in cui da tempo i cittadini chiedono di essere serviti dal TPL.

È inoltre assolutamente necessaria e non più procrastinabile l'elettificazione di questa linea sia per consentire un aumento di frequenza e quindi di capacità, sia per ragioni puramente di impatto ambientale legate, in particolare, alle emissioni in atmosfera considerando che la linea passa attraverso zone densamente abitate e soprattutto presenta un tratto, di circa 800 m, in tunnel dove è anche prevista una fermata.

Tale necessità è riportata anche nel parere favorevole espresso nell'atto del Presidente della Provincia di Ferrara n. 127 del 04/06/2015 relativamente alla procedura di verifica di assoggettabilità a cui l'intero progetto è stato sottoposto. Al punto 11 delle prescrizioni inerenti la matrice atmosfera, si prescrive che: "Dovrà essere presentato, entro 3 mesi dal rilascio del presente atto, uno studio di fattibilità tecnico economica che preveda la sostituzione dei locomotori attualmente utilizzati nella linea Ferrara – Codigoro con locomotori maggiormente performanti in termini di emissioni in atmosfera.



COMUNE DI FERRARA

Città Patrimonio dell'Umanità

Settore OO.PP. e Mobilità

Servizio Infrastrutture e Mobilità

U.O. Mobilità



Rispetto alla tratta FERRARA-POGGIO RUSCO-SUZZARA, oggi elettrificata fino a Poggio Rusco, il suo completamento permetterà di incentivare il traffico del corridoio adriatico da Ravenna fino all'asse del Brennero con indubbi vantaggi rispetto al nodo di Bologna. una volta completata la bretella passante per Ferrara.

Si auspica inoltre per una veloce messa a regime del sistema di tariffazione integrata "MI Nuovo", che favorirà maggiormente i movimenti pendolari sul Trasporto Pubblico.

MOBILITÀ SOSTENIBILE.

Si ritiene necessario, per incentivare maggiormente la mobilità dolce, andare verso una maggior integrazione tra Trasporto Pubblico (ferro e gomma) e bici, in particolare adattando i mezzi al trasporto delle bici e creando tariffe appetibili per il trasporto delle bici da parte dei pendolari.

Rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti, cogliamo l'occasione per inviare cordiali saluti.

il Capo Settore Opere Pubbliche e
Mobilità, Area del Territorio e dello
Sviluppo economico
Ing. Luca Capozzi