



PROVINCIA DI FERRARA

Settore Tecnico, Infrastrutture, Edilizia, Protezione Civile, Appalti, Gare e Patrimonio

Prot.

Ferrara, 17 dicembre 2010

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2010. 0315528

del 20/12/2010

MIL PROVINCIA DI FERRARA

Alla Conferenza di Pianificazione del PRIT 2010-2020
Regione Emilia Romagna

Assessorato Programmazione Territoriale, Urbanistica,
Reti di infrastrutture materiali e immateriali.
Mobilità, Logistica e Trasporti



Oggetto: **Contributi valutativi e conoscitivi di carattere generale al PRIT 2010-2020**

I presenti contributi valutativi e conoscitivi al PRIT2010-2020 tengono conto degli apporti del Settore Tecnico e del Settore Pianificazione Territoriale, Mobilità ed Energia, facendo riferimento alle specifiche competenze in relazione ai vari temi trattati. Tali temi sono trattati secondo la distinzione che la Regione ha operato nella predisposizione del Quadro Conoscitivo e del Documento Preliminare e a quello si fa riferimento per semplificare la lettura.

I contenuti sostanziali sono inoltre stati discussi e condivisi con il Comune di Ferrara che presenterà anch'esso propri contributi alla Conferenza di Pianificazione.

Sistema Stradale (Settore Tecnico, Infrastrutture, Edilizia, Protezione Civile, Appalti e Gare e Patrimonio)

Il quadro di riferimento infrastrutturale riguardante la Provincia di Ferrara è particolarmente complesso e in continua evoluzione, anche in conseguenza delle iniziative che la stessa R.E.R. e ANAS hanno intrapreso negli ultimi anni.

Il contesto infrastrutturale preso come riferimento dal PRIT 98 si è modificato e l'attuale aggiornamento in corso di redazione ne tiene conto solo parzialmente.

L'aggiornamento del Quadro Conoscitivo del PRIT 2010-2020, non può prescindere dall'analisi delle conseguenze che subirà il Sistema Infrastrutturale Ferrarese per effetto della realizzazione di alcune importanti e determinanti opere in corso di predisposizione.

Ci si riferisce in particolare alla **trasformazione della CISPADANA in Autostrada Regionale**, alla trasformazione del Raccordo autostradale Ferrara Mare in autostrada ed alla realizzazione dell'autostrada E55. Relativamente al raccordo autostradale FE-mare si ribadisce la contrarietà di questa Provincia alle ipotesi avanzate da ANAS di introduzione di un sistema di pedaggiamento.

Le tre arterie sopraccitate, insieme alla già esistente autostrada A13 Bologna-Padova, della quale è certamente necessario il potenziamento con la **realizzazione della terza corsia già previsto lungo l'intero tratta Bologna - Padova**, costituiscono la cosiddetta "Grande Rete" di attraversamento del nostro Territorio.

L'importanza di avere una "Grande Rete" così articolata è senza dubbio un'opportunità di sviluppo e di crescita per il territorio assai rilevante.

Non possiamo tuttavia non segnalare che tale sistema a bassa permeabilità, ovvero, con scarsa possibilità di accesso che è strutturalmente ed indiscutibilmente limitato (da parte dei flussi di carattere locale ed interno), ha come prima conseguenza la necessità di analizzare con una diversa prospettiva la cosiddetta Rete di Base di interesse regionale.

L'elenco riportato nel Quadro conoscitivo del PRIT 2010-2020 delle strade statali, ex statali e provinciali di interesse locale che svolgono la funzione di collegamento tra i principali centri abitati ed i capoluoghi limitrofi è a nostro avviso ad oggi carente di alcune determinanti arterie di collegamento.

E' pertanto auspicabile che oltre alla già citata rete autostradale vi sia un sistema di base che possa

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299486 - fax 0532-299485 - e-mail: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it
<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386



Ferrara città del Rinascimento
e il Suo Delta del Po



REG. N. 2198-A
REG. N. 2198-B
REG. N. 2198-C
REG. N. 2198-D
REG. N. 2198-E
REG. N. 2198-F

SINGERT



EMAS
EUROPEAN
ECONOMIC
MONITORING
AND
CERTIFICATION
SYSTEM

Ferrara
terra e acqua

garantire una adeguata permeabilità al traffico interno e di collegamento con le province limitrofe.

Per quanto sopra esposto la Rete di Base, oltre alle previsioni già individuate nel nuovo PRIT, potrà avere la seguente configurazione, analizzando il territorio da ovest e proseguendo verso est:

1. ex S.S. 255 S. Matteo della Decima ora S.P. 66 Modena-Cento-Ferrara
2. ex SS. 496 Virgiliana ora S.P. 69 Mantova-Bondeno-Ferrara
3. S.S. 16 Tratto Rovigo-Ferrara
4. S.S. 16 Tratto Ferrara-Argenta-Ravenna
5. S.S. 64 Ferrara-Bologna
6. S.P. 29 Tangenziale Est. di Ferrara (collegamento via Copparo-Portomaggiore)
7. Tangenziale Ovest di Ferrara
8. S.P.1 Ferrara-Comacchio
9. Ex S.S. 495 Consandolo-Adria (Argenta-Portomaggiore-Ostellato-Migliarino-Migliaro-Massafiscaglia-Codigoro- Ariano)
10. S.P. 2 - S.P. 16 – S.P. 60 Copparo-Jolanda di Savoia- SS. Romea;
11. S.S. 309 Romea
12. S.P. 15 FE- Tresigallo
13. S.P. 54 Codigoro Romea
14. S.P. 67 Mirabello – Casumaro - Modena

Sentiti i comuni dell'intero territorio e condivise le principali strategie in merito allo sviluppo della rete stradale di base dell'intera Provincia, sono state raccolte le principali esigenze locali

Considerata quindi l'opportunità di valutare il quadro complessivo delle sollecitazioni che il sistema di base sopra illustrato subirà per effetto della realizzazione delle nuove reti autostradali, è già evidente la necessità di adeguare alcune importanti e delicate situazioni.

L'analisi dei flussi di traffico sui tracciati principali della rete di base esistente, pone in evidenza alcune problematiche che devono essere adeguatamente valutate e risolte.

I Comuni dell'Alto Ferrarese ed in particolare i territori che hanno avuto in passato maggiore sviluppo urbanistico (Cento e Bondeno) necessitano di nuove infrastrutture di collegamento all'asse Cispadano ed in particolare sono indispensabili i raccordi:

- 1) Nuova S.P. 6 Casello autostradale di Pilastrello - Cento
- 2) Nuova S.P. 6 Casello di Pilastrello- Finale Emilia
- 3) Nuova S.P. 13 / S.P. 9 Casello Pilastrello Casumaro- Bondeno comprensiva della circoscrizione di Bondeno
- 4) Variante ex SS255 Vigarano Poggio Renatico S.Carlo

La viabilità attorno all'abitato di Ferrara, se si considerano realizzate o di prossima realizzazione le due tangenziali laterali Est ed Ovest, sconta l'assenza della chiusura dell'anello a Nord della città e la necessità di prevedere una viabilità di raccordo a sud che dovrà sostituire l'attuale raccordo autostradale Casello di Ferrara Sud - S.S. 16 quando questa verrà trasformata in Autostrada.

La necessità di avere **una complanare dell'autostrada Ferrara-Mare** (da inserire nella Rete di Base) è esigenza tanto sentita quanto indispensabile per permettere, tra l'altro, il collegamento tra la città ed il nuovo Polo Ospedaliero di Cona.

Proseguendo verso est, rilevante importanza strategica assume il completamento della tangenziale Est di Ferrara verso nord in direzione Copparo – Ro – Polesella – Rovigo (già prevista nel PRIT vigente).

Come altresì determinante risulta il **completamento della S.S. 16 verso Sud nel tratto Argenta – Alfonsine - Ravenna.**

Nel basso ferrarese la **realizzazione dell'Autostrada E55** pone la necessità di valutare con attenzione la Rete di Base che dovrà convogliare il traffico locale e quello in transito per i territori contermini.

Le principali esigenze che si potranno manifestare riguardano l'adeguamento ed il potenziamento delle seguenti arterie stradali:

- 1) S.P. 16 – S.P. 60 collegamento (Gran Linea) – Copparo – Jolanda – SS.309;
- 2) S.P. 54 collegamento E55 (via Pomposa) - Codigoro-Romea;
- 3) S.P. 32 collegamento superstrada Ferrara Mare (Corte Centrale) – Ospedale Valle Oppio a Lagosanto;
- 4) S.P. 37 collegamento svincolo di Gualdo, sulla Fe-mare – tangenziale ovest, con svincolo su SS 16 di S. Nicolò/Montesanto e S.P. 7 (si tratta del prolungamento della tangenziale est fino alla SS 16, già previsto nella Rete di base);
- 5) Adeguamento e potenziamento della SP 12 nel tratto compreso tra Berra e Ariano Ferrarese;

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299486 - fax 0532-299485 - e-mail: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it
<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Ferrara
terra e acqua

- 6) Adeguamento e potenziamento della SP 11 nel tratto compreso tra Ariano Ferrarese e Mesola;
- 7) Adeguamento e potenziamento del tratto di SP 53 nel tratto tra Codigoro l'Ospedale di Valle Oppio.

A tali proposte devono poi aggiungersi altri interventi di carattere locale, alcune delle quali si inseriscono nella Rete di Base:

- 1) Circonvallazione di Codigoro
- 2) Circonvallazione di Massafiscaglia
- 3) Completamento Circonvallazione di Portomaggiore
- 4) Circonvallazione di Tresigallo.
- 5) Circonvallazione di Migliaro
- 6) Circonvallazione di Berra
- 7) Circonvallazione di Longastrino
- 8) Circonvallazione di Anita, ovvero il collegamento tra la SP Agosta verso sud con la SP 10 fino al ponte sul Reno.
- 9) Raccordo Dosso (Cento) via Nuova
- 10) Raccordo S. Agostino Buonacompra
- 11) Circonvallazione di Bondeno
- 12) Circonvallazione di Masi Torello.

E' infine determinante trovare una **soluzione alle problematiche del traffico turistico-commerciale che si sviluppa sulla S.S. Romea** con particolare riferimento al tratto Lido di Spina-S. Giuseppe di Comacchio e in generale, rispetto alla sicurezza, tenendo conto anche del traffico pesante che vi transita.

In tale contesto la soluzione del nodo del ponte e svincoli connessi sul Porto Canale, per il quale è stata progettata la realizzazione di un tunnel sottopassante il Canale stesso o che potrebbe esser risolto con altre soluzioni di potenziamento ed adeguamento delle strutture esistenti, potrebbe comportare importanti benefici sia in termini di scorrevolezza del traffico di attraversamento che in termini di ampliamento del comparto urbanistico del "Porto" e conseguentemente di valorizzazione dell'intero territorio costiero.

Infine è opportuno, su impulso della regione e con l'aiuto dei singoli Enti territoriali, che sia individuata nel tempo una rete chiara e continua di percorsi per i carichi veicolari più pesanti e ingombranti che potrebbe coincidere in generale con la Rete di Base.

Sistema ferroviario (Settore Pianificazione, Mobilità Energia)

Per quanto riguarda gli investimenti si prende atto che sforzi importanti in termini di azioni, investimenti e politiche, sono state attivati dalla Regione negli ultimi anni. Diversi interventi sono ancora in corso. La rete regionale nel territorio ferrarese comprende:

- la linea FER Ferrara- Codigoro (prolungamento fino a Pomposa ancora non attivo)
- la linea FER Portomaggiore -Dogato (ancora inattiva)
- la linea FER Ferrara- Poggiorusco

e inoltre le linee:

- linea RFI Ferrara – Ravenna
- linea RFI Bologna- Ferrara – Occhiobello.

Sulle linee FER sono in corso lavori di realizzazione di importanti interventi infrastrutturali quali:

- il passante di Ferrara, che consente un raccordo diretto con il raccordo ferroviario FER/RFI Poggio Rusco FE - RA;

- la variante della linea Ferrara – Cona - Codigoro (Suburbana per il nuovo Polo Ospedaliero di Cona).

Per tali interventi, che risultano nevralgici per la mobilità di merci (la Ferrara Poggiorusco è parte del corridoio europeo Trans- Cispadano e si collega al porto di Ravenna) e persone, sia per l'ambito extraurbano (vs. Ravenna e vs Codigoro) che per quello urbano (suburbana di accesso al nuovo Ospedale) occorre mantenere alta l'attenzione **per evitare che i tempi di realizzazione si dilatino oltre i tempi previsti;** soprattutto la realizzazione della linea suburbana è necessario tenga conto dei tempi previsti per l'apertura del Polo Ospedaliero di Cona, anche in considerazione dei costi che dovranno essere previsti per potenziare il TPL su gomma sostitutivo dal momento di apertura dell'ospedale al momento di entrata in funzione della linea suburbana.

Più in prospettiva occorre **programmare l'elettificazione di tale linea** sia per consentire una riduzione di



tempi di percorrenza (fondamentale per un servizio come questo ad alta frequenza) sia per diminuire le emissioni dei locomotori diesel in una tratta in che ha 4 fermate in ambito urbano. Oltre a tale linea è necessario prevedere anche **la completa attivazione della elettrificazione della linea Ferrara Poggiorusco** in considerazione della già citata strategicità di tale linea come corridoio Trans- Cispadano di collegamento al porto di Ravenna.

Per quanto riguarda la rete RFI il sottopasso di via Coronella, i cui lavori risultano sospesi da tempo, affinché siano conclusi al più presto.

Per quanto concerne la linea **FER Portomaggiore –Dogato, ancora inattiva** per la necessità di interventi nella **stazione di Portomaggiore** che devono essere eseguiti da RFI, si prende atto della recente disponibilità della regione a finanziare in parte i costi dell'intervento ribadendo la necessità di stimolare RFI affinché si pervenga al più presto al completamento del progetto dell'intervento e si possano successivamente realizzare i lavori.

Si evidenzia che la Provincia ha, nel tempo, elaborato studi, in merito all'eventuale sviluppo della rete, riguardanti i possibili collegamenti Copparo – Cona (polo Ospedaliero) – Ferrara, Codigoro – Adria e Ostellato- Comacchio, per valutarne anche l'efficacia in termini di sostenibilità. Tali studi sono a disposizione per eventuali approfondimenti. In particolare si segnala quest'ultimo studio, cofinanziato da FER, commissionato ad AMI ed elaborato dalla soc. T-Bridge, in quanto delinea sinteticamente la situazione della rete del ferro nella provincia nonché le possibili linee di un suo sviluppo, nel medio/lungo periodo, come delineato dai vari piani e programmi elaborati nel tempo ma soprattutto dai più recenti studi commissionati dalla Provincia quali il "Progetto Territorio" del 2009, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture, vengono sottolineate le potenzialità del territorio ferrarese come "territorio snodo" tra il Corridoio Adriatico e la direttrice Cis-Transpadana, ricalcando in larga misura gli interventi delineati dal PRIT 1998.

E' inoltre a disposizione il progetto del Piano Territoriale di Bacino (PTB) della provincia, aggiornato al 2009. Relativamente ai lavori in corso nel nodo di Ferrara, in particolare nel tratto interrato nel quale la linea FER e la linea RA-FE transitano parallelamente ai lati della prevista fermata FE-Porta Reno, è prevista una sola interconnessione, il che di fatto impedisce l'utilizzo della infrastruttura da parte dei convogli di ambedue le linee in entrambi i binari. **La previsione di due ulteriori interconnessioni prima e dopo la stazione di FE-Porta Reno renderebbe completa la fruibilità dei binari.**

La provincia ha inoltre partecipato alla iniziativa regionale sulla intermodalità treno-bici con uno studio riguardante le stazioni di Argenta (sulla FE-RA), Poggiorenatico (sulla FE-BO), Portomaggiore, Bondeno, Codigoro. Si ritiene opportuno strutturare e diffondere in modo coordinato e condiviso l'attuazione del Protocollo d'Intesa per lo Sviluppo della mobilità ciclopedonale per migliorare la segnaletica di orientamento delle stazioni ferroviarie, attrezzare carrozze FER per il trasporto di biciclette, nonché migliorare i servizi per l'intermodalità ed in particolare i cicloparcheggi nelle stazioni.

A livello di pianificazione strutturale, nella predisposizione e valutazione dei PSC comunali fin qui elaborati, si è tenuto conto della necessità, per quanto possibile vista l'estensione del territorio provinciale e la dispersione dei centri abitati, di contrastare in generale lo "sprawl" e di indirizzare le espansioni previste, laddove possibile, prioritariamente verso localizzazioni prossime ai servizi su ferro. Tali indirizzi scontano però le problematiche discendenti dalla qualità dei servizi offerti in termini di corse e in termini di servizi a terra (stazioni). Se l'attrattività del trasporto su ferro non è concorrenziale con il mezzo privato (o pubblico su gomma), tali politiche non sono facilmente perseguibili ovvero non producono comunque gli effetti sperati in termini di diversione modale dalla gomma al ferro. Anche in questi casi, come per tanti altri quando si programma, l'effettiva fattibilità dei servizi (in termini di risorse per la realizzazione prima e per la gestione poi nel tempo) e i tempi necessari per conseguirla non vengono tenuti nel debito conto.

Il nuovo PRIT conferma quanto già perseguito dalla regione Emilia-Romagna negli anni precedenti e cioè la previsione del nuovo asse ferroviario "corridoio adriatico-baltico". In relazione ad esso il territorio ferrarese svolgerà un ruolo importante nella generazione e attrazione di flussi di merci e nella gestione logistica di alcuni di essi in particolare nel nodo di Ferrara che potrà veder nascere nuove attività a servizio del corridoio.

Come più volte sottolineato negli ultimi anni è ormai evidente, visto l'evolversi della domanda di passeggeri del servizio ferroviario regionale, la necessità del prolungamento del SFM fino a Ferrara (SFM4) (Bologna-Ferrara è la relazione regionale a più alta frequentazione) e fino a Portomaggiore (SFM2) (linea in fortissima espansione di passeggeri da e verso il ferrarese).

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299486 - fax 0532-299485 - e-mail: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it
<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



E' opportuno rivedere le previsioni di incremento per i servizi ferroviari (al 2020: +50% km/anno e +100% passeggeri) alla luce del ridimensionamento delle risorse disponibili a livello statale per non creare false illusioni ai territori serviti (già gli obiettivi di incremento dei servizi ferroviari previsti dal PRIT '98 non sono stati pienamente raggiunti).

Come già segnalato in varie occasioni l'incremento di qualità del servizio ferroviario passa anche da un impegno, ove possibile, ad un cadenzamento orario ferroviario di facile memorizzazione almeno per le tratte a maggiore frequentazione.

Trasporto Pubblico su gomma (Settore Pianificazione, Mobilità Energia)

Il nuovo PRIT evidenzia come il servizio bus extraurbano presenti un'offerta (posti-km) inferiore alla media del nord-est e nazionale, anche se in crescita di anno in anno. I servizi sono praticamente sufficienti appena a soddisfare la domanda scolastica. Un servizio di trasporto pubblico extraurbano che voglia essere competitivo con il trasporto privato necessita di livelli quantitativi (e qualitativi) sicuramente superiori all'offerta attuale per attrarre nuova domanda.

Anche per il trasporto ferroviario è opportuno rivedere le previsioni di incremento di veicoli-km offerti (al 2020: +10% servizi minimi) e nella percentuale di ripartizione modale (al 2020: +15%) alla luce della riduzione di risorse statali.

Il PRIT evidenzia l'avvenuto calo di passeggeri nel TPL su gomma urbano ma anche di posti-km offerti; ciò anche a causa di scarsità di risorse investite e inadeguate politiche urbane di disincentivo al veicolo privato e incentivo al trasporto pubblico.

Si ritiene vada maggiormente evidenziata la necessità di gerarchizzazione della rete e dei servizi di trasporto pubblico su gomma (urbani ed extraurbani) anche al fine di ridurre al minimo le sovrapposizioni (anche con il ferro).

Pare opportuno dare risalto alla possibilità di studiare nuovi servizi di trasporto pubblico dedicati per aree industriali e commerciali i quali garantiscono il massimo di soddisfazione e fidelizzazione degli utenti e di riempimento dei mezzi.

Uso del suolo

Si condividono gli indirizzi del PRIT chiedendo maggiore chiarezza nelle politiche di riuso del suolo volute dalla Regione tramite interventi di demolizione e ricostruzione totale in particolare in aree già servite dal trasporto pubblico a discapito delle nuove urbanizzazioni.

La Regione deve supportare le Province e i Comuni, tramite il PRIT, per dare forza alle scelte di espansione territoriale nell'ottica del servizio di trasporto.

Per le nuove urbanizzazioni pare opportuno sottolineare la necessità di vicinanza non solo alle stazioni ferroviarie ma anche ai grandi nodi del trasporto pubblico su gomma (autostazioni o fermate principali) o intermodali.

Serve maggiore risalto alla necessità più che di nuove infrastrutture (nuove strade = nuova domanda di mobilità indotta) di ottimizzare quelle esistenti per aumentare la sicurezza delle stesse, in particolare per la rete di base.

Un forte accento va inoltre posto, relativamente alla realizzazione di nuove infrastrutture, all'obbligo di seguire un ordine di preferenziazione ai pedoni e man mano a biciclette, bus, auto, veicoli merci, parcheggio, in modo da realizzare reti di trasporto più sostenibili e bilanciate nell'uso dai vari modi di trasporto (o componenti di traffico).

Importante porre attenzione alla creazione al 2020 di una Rete di trasporto continua che non presenti, o il meno possibile, dei rami (a fondo chiuso) slegati dal resto del sistema. In pratica una maglia sempre interconnessa a tutti i livelli ma anche rispetto al proprio livello gerarchico, evitando inoltre sovrapposizioni o ridondanze di itinerari dello stesso livello gerarchico.

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299486 - fax 0532-299485 - e-mail: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it
<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Si chiede di adottare sul territorio una nuova ottica infrastrutturale, in un periodo di scarsità di risorse, in cui l'obbligo di realizzazione di itinerari ciclo-pedonali in affiancamento a nuove infrastrutture o in caso di manutenzione straordinaria (previsto dal Codice della Strada ma scarsamente perseguito) venga ottemperato sfruttando tutte le occasioni nelle quali si interviene sulla città (marciapiedi, asfaltature, piazze, ecc.). Una migliore fruibilità ciclabile dei territori urbani ed extraurbani significa automaticamente anche migliore vivibilità del territorio per le categorie diversamente abili.

Governo della mobilità di persone

Dai territori emerge una richiesta di un più forte indirizzo da parte del PRIT e quindi della Regione sugli EE.LL. sulle azioni e scelte strategiche relativamente alla gestione della mobilità urbana in particolare. Le forti pressioni multidirezionali che subiscono i Comuni spesso li lasciano in un immobilismo decisionale che una politica comune confortata da livelli decisionali più vasti e forte condivisione delle scelte permetterebbe di superare.

E' il momento di aiutare gli EE.LL. a condividere delle scelte per esempio sull'applicazione del Road pricing su alcune arterie o aree che necessitano di essere preservate e decongestionate, mettendo a disposizione risorse che devono essere dirottate sull'aumento di quantità e qualità dei servizi di trasporto pubblico.

E' importante affermare in maniera inequivocabile che le singole leve della mobilità non possono più essere manovrate se non in un'ottica di alleggerimento delle città dal traffico veicolare privato. Ciò si estrinseca in politiche e azioni integrate e mirate sulla gestione degli accessi (allargamento delle aree pedonali e delle ztl ai "centri storici" con presenza di controllo tramite telecamere e tariffazione degli accessi molto più stringenti in funzione delle emissioni, dimensioni e pesi), sulla sosta (tariffazioni mai attrattive di traffico privato ma garanti di media (parcheggi in aree dedicate) o alta rotazione (parcheggi su strada), garantendo il massimo dei privilegi e della velocità commerciale (anche con interventi mirati di preferenziazione) al trasporto pubblico locale. Un legame molto forte va introdotto negli introiti che queste scelte comportano e il loro uso diretto a sopperire alla crescente necessità di offrire un sistema di trasporto pubblico sempre più presente ed efficiente in un sistema che lo rende però competitivo (ciò al fine di non vanificare le risorse investite con un basso ritorno in termini di uso) così come una rete ciclabile sempre più capillare, protetta e interconnessa.

In sostanza non si tratta più di agevolare il più possibile le modalità di trasporto più sostenibili ma di effettivamente ed efficacemente renderle vantaggiose rispetto ad altre modalità di trasporto (Interventi sulla semaforica per maggiore fluidificazione, corsie preferenziali, accesso a ZTL "blindate", ecc.). E' importante infine premiare tramite accesso a contributi (creando nuove risorse con una più specifica applicazione della tassa automobilistica di competenza regionale che penalizzi i veicoli più inquinanti in termini di CO2 e volume e qualità di emissioni/km) su queste tipologie di interventi per gli EE.LL. che fanno scelte a volte delicate e contestate ma che guardano al futuro dei propri territori e cittadini.

Il tema del Telelavoro viene dal PRIT appena enunciato in un'epoca ormai matura per definire a livello regionale regole, vantaggi e agevolazioni per una delle risposte più efficaci alla domanda di mobilità.

Il tema dei veicoli elettrici è trattato e sostenuto nel PRIT ma esso va reso appetibile non solo con la creazione di infrastrutture di ricarica o agevolazioni fiscali (es. bollo auto), ma con la garanzia di massima accessibilità ai centri storici che di contro vanno sempre meno accessibili ai mezzi individuali alimentati a combustibili fossili.

E' appena accennata nel PRIT la necessità di una rete di mobility manager di aziende pubbliche e private; tale rete oggi non può più fare a meno di interloquire con corrispondenti figure da istituire nelle scuole poiché la mobilità casa-scuola da sempre influenza in maniera forte sia gli spostamenti casa-lavoro che il sistema generale della mobilità cittadina.

Mobilità ciclabile

Si condivide l'importanza attribuita dal PRIT alla rete ciclopedonale in ambito urbano dove il 46% degli spostamenti sono inferiori ai 5 km, per i quali le componenti pedoni e bicicletta possono essere altamente competitive e "ecologiche" a scapito dell'utilizzo di veicoli privati e pertanto direttamente correlate all'abbattimento degli inquinanti, miglioramento qualità di vita. Si concorda con l'importanza attribuita alla bicicletta come elemento essenziale per l'intermodalità connessa alle stazioni ferroviarie e dei bus, sia per il

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299486 - fax 0532-299485 - e-mail: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it
<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



collegamento casa-stazione di partenza che per stazione di arrivo-destinazione, introducendo sistemi di bike sharing, parcheggi sicuri e altri servizi di supporto. Inoltre è fondamentale incrementare le quote di spostamento in bicicletta entro le aree urbane ponendo l'obiettivo al 2020 di raggiungere almeno il 15% di modal split per le biciclette.

Il PRIT, per il raggiungimento della migliore distribuzione modale sostenibile in ambito urbano, delega ai Comuni la redazione di specifici strumenti di pianificazione della mobilità (PUT, PUM) coordinati a quelli di sviluppo del territorio (PSC e POC), ed integrati con la rete ciclopedonale.

Si condivide l'attività volta a migliorare la sicurezza stradale che dal 2000 al 2008 ha portato alla diminuzione di oltre 1/3 dei deceduti per incidenti stradali nelle 13 città, anche se tale diminuzione non ha riguardato le categorie deboli dei pedoni e dei ciclisti che sono rimasti pressoché costanti, le quali costituiscono quasi il 18% del totale dei decessi stradali nel nostro territorio.

Considerando la diminuzione avvenuta negli ultimi anni degli spostamenti in bici e a piedi, la potenzialità di incremento degli spostamenti sostenibili in ambito urbano e la non diminuzione degli indici di mortalità per ciclisti e pedoni, si ritiene di inserire tra le priorità del PRIT tutte le azioni necessarie a supporto della pianificazione locale e dello stanziamento sicuro e costante di somme per realizzare gli interventi. Si ritiene opportuno individuare un unico referente regionale per il finanziamento e per la gestione della rete ciclopedonale, es. Ufficio Biciclette, per superare l'attuale frammentazione delle competenze tra più settori/uffici. Questo ufficio potrebbe sensibilizzare i tecnici ad una cultura di progettazione integrata delle infrastrutture in particolare, ponti, sottopassi, attraversamenti, incroci, rotatorie, riservando adeguati spazi in sicurezza per gli utenti deboli.

Si ritiene utile la predisposizione di un piano settoriale "Rete ciclabile regionale", come già effettuato da altre regioni (es. Friuli Venezia Giulia). Questo piano, in accordo con province e comuni, dovrebbe recepire le esigenze di itinerari interprovinciali, come per es. la **ciclovía del Po** o della costa adriatica da Cattolica a Gorino, il recupero di tracciati di ex ferrovie dismesse e itinerari lungo i corsi d'acqua e dovrebbe essere integrato con manuali e linee guida per la redazione di Bici Plan urbani e delle relative piste ciclabili. Si ricorda che la Ciclovía del Po è uno dei progetti rientranti nelle azioni cardine del Piano Strategico Speciale della Valle del fiume Po quale elemento fondamentale per la valorizzazione e per il collegamento interregionale. Anche la ciclovía della costa potrebbe consentire il collegamento in sicurezza dei centri urbani da Cattolica a Gorino e per la fruizione sostenibile di aree di pregio.

Tutte queste azioni dovrebbero essere coordinate e supportate dalla promozione di una cultura della mobilità sostenibile con progetti specifici che inizino dalle scuole e dalla realizzazione di percorsi sicuri casa-scuola e che alla fine coinvolgano le associazioni, gli extracomunitari, gli anziani e la cittadinanza.

Sistema Logistico (Servizio Piani provinciali, Mobilità ed Energia)

Visti i materiali che compongono il Documento Preliminare del Nuovo PRIT, si ritiene opportuno rilevare che la Provincia di Ferrara è sostanzialmente assente dal quadro programmatico delineato per il trasporto delle merci e, in particolare, per la organizzazione della rete logistica a servizio di esso.

Certo, la nostra Provincia non ha dimensioni di produzione manifatturiera paragonabili a quelle della via Emilia e conseguentemente presenta una domanda di trasporto sia delle materie prime che dei prodotti finiti sicuramente di livello medio basso.

Va però ricordato che essa è uno dei principali produttori agricoli nazionali, in particolare per produzioni di granaglie e di altre coltivazioni il cui utilizzo a fini energetici (o comunque non-food) è oggi in forte aumento, e che si colloca in un settore territoriale (la pianura padana orientale) con le medesime caratteristiche, di sicura rilevanza internazionale.

Nel nostro territorio la rete infrastrutturale si sta decisamente modificando e potenziando, come lo stesso PRIT registra, con la realizzazione in forma autostradale dell'itinerario Cispadano (Cispadana + Ferraramare) e con l'ulteriore razionalizzazione dell'itinerario ferroviario Ravenna-Ferrara-Poggiorusco (Brennero) oltre che con la auspicata (ma decisamente di lungo periodo) realizzazione dell'asse stradale adriatico (E45-E55) nella sua interezza.

Si ritiene perciò opportuno che il nuovo PRIT, oltre a "censire" l'assetto delle polarità esistente, operi per "coprire il buco" dell'area nord orientale della regione. Buco che balza agli occhi proprio in considerazione del nuovo ruolo strategico che tale "angolo" della Regione può assumere nel sistema di relazioni con l'asse centrale e con quello orientale dell'Europa, oggi luogo della maggior crescita di domanda di trasporto merci anche in conseguenza della diversa (ri)localizzazione di grandi imprese europee.

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299486 - fax 0532-299485 - e-mail: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it
<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po



Si condivide appieno la affermazione del documento preliminare (pag.68) là dove dichiara che: *E' anche importante legare la dinamica localizzativa delle imprese alle piattaforme logistiche disposte sul territorio: bisogna infatti che i nodi si leghino a flussi stabili e che si connettano tra di loro, facendo in modo che i rapporti tra le imprese e questi ancoraggi territoriali siano fluidi, collaudati ed efficienti. Per attenuare la proliferazione di aree industriali dedicate alla logistica collocate lontano dalle arterie stradali principali o dagli scali merci, sulla spinta esclusivamente del costo delle aree e degli interessi delle Immobiliari Logistiche, la Regione, con la nuova LR 6/2009 ha approvato una modifica ali standard urbanistici che consente ai Comuni di ridurre la richiesta di standard per le aree limitrofe a scali o interporti in cui si insedino imprese che utilizzano in via prevalente il trasporto ferroviario delle merci.*

Proprio seguendo questa linea di pensiero volta alla razionalizzazione degli ambiti produttivi ed alla massima integrazione intermodale degli stessi, la pianificazione associata dei Comuni del Ferrarese ha individuato sia a sud-est (Argenta) che a nord-ovest (Bondeno), lungo l'asse stradale-ferroviario Ravenna-Ferrara-Poggiorusco (Brennero) due ambiti produttivi in larga parte già realizzati ed attivi che possono contare sulla presenza di scali merci e sulla ottima accessibilità ai corridoi stradali ad alta efficienza della Adriatica-E55 (Argenta) e della Cispadana-Transpolesana (Bondeno), potendo quindi divenire ottimi punti di organizzazione ed estensione della principale piattaforma logistica regionale costituita dal Porto di Ravenna, oltre che poli (ri)organizzativi del loro sistema territoriale locale, in entrambi i casi interprovinciale e nel caso di Bondeno anche interregionale (Alto Polesine, Destra Secchia mantovano).

Il PRIT pare invece voler perpetuare uno "strabismo" programmatico del ruolo del porto di Ravenna, rivolto solo al sud ed alla Romagna (vedi la densità di polarità logistica su tutta la rete ferroviaria "minore" faentina-cesenate-forlivese) e poco presente sulle relazioni territoriali verso il centro ed il nord-est dell'Europa che poggiano sul corridoio centrale (Brennero-Sicilia) a cui è comunque collegato da infrastrutture con ancora ampia disponibilità di assumere traffico.

Il trasporto ferroviario continua e continuerà a soffrire la prevalenza d'uso dei mezzi su gomma (anche con grandi sforzi già messi in atto di agevolazione tariffaria) finchè questi ultimi verranno così fortemente agevolati (nell'accesso ai rami della rete, ai centri storici, nella riduzione fiscale). Serve una politica (a partire dal livello statale) di riequilibrio del trasporto merci basata su tutte le leve che oggi avvantaggiano fortemente il trasporto merci su gomma ridando al ferro il ruolo di mezzo a servizio degli itinerari medio-lunghi.

Portualità : porti regionali di Goro e Portogaribaldi; porto comunale di Gorino (Settore Pianificazione Mobilità Energia)

Il porto di Portogaribaldi è considerato dal PRIT un nodo della piattaforma logistica regionale di sbocco del sistema idroviario. Necessita maggiore chiarezza sul ruolo che questo porto rivestirà nei prossimi anni per il trasporto merci regionale.

Poco spazio in realtà però al tema dei porti regionali e al loro collegamento con il sistema dei trasporti e alla rete in generale viene dato nel PRIT sia dal punto di vista turistico che logistico, in un momento in cui è necessario avere garanzie sulla "tenuta" delle strutture portuali regionali dal punto di vista dell'esercizio.

Nessuno spazio è dato alle vie navigabili interne al fine di creare una rete completa e funzionale almeno per il trasporto turistico.

Per quanto riguarda la situazione specifica di ogni porto si segnalano le persistenti necessità di interventi strutturali nel porto di Goro , urgenti per il ripetersi di allagamenti delle banchine est nonché il problema dell'accessibilità carrabile al porto da ovest, per evitare che il traffico anche pesante attraversi il centro abitato e per servire in modo almeno sufficiente il nuovo porto turistico recentemente realizzato; si segnalano inoltre le necessità di dragaggio nel canale atterraggio; anche nel porto di Gorino sono necessari interventi strutturali per garantire un livello di fruibilità sufficiente alle banchine sia alla percorribilità della conca, che necessità di interventi importanti di adeguamento. Anche nel porto di Gorino si segnalano problematiche dovute al mancato dragaggio dei fondali.

Il Porto regionale di Portogaribaldi sarà a breve soggetto ad importanti lavori previsti nel progetto Idrovia ferrarese; le considerazioni al riguardo sono riportate nel capitolo dedicato al sistema idroviario.



Sistema idroviario padano veneto

Rispetto al progetto dell'idrovia ferrarese si segnala che sono ormai completate le procedure di affidamento di due importanti interventi: l'allargamento del portocanale di Portogaribaldi e la realizzazione del ponte sul canale navigabile a Valle Lepri.

Considerato che l'idrovia ferrarese e la rete delle acque interne rivestono particolare rilevanza anche per la fruizione turistica si evidenzia la necessità di un maggior coordinamento tra i vari soggetti che a diverso titolo intervengono nella gestione delle vie d'acqua. Si fa riferimento, in particolare, al ramo del Po di Goro dall'incile di Serravalle alla foce ed al Po di Volano da Migliarino alla foce, agli interventi necessari per renderli navigabili ai fini turistici. Rispetto al Po di Volano questa provincia ha commissionato recentemente uno studio per verificarne la navigabilità in relazione ai necessari interventi strutturali sugli sbarramenti (chiuse e ponti) e alle possibili successive forme di gestione coordinata delle aperture.

Sicurezza Stradale

E' opportuno avere indirizzi specifici regionali sulle tipologie di interventi infrastrutturali da privilegiare (in funzione della gerarchia della rete) e soprattutto sulle modalità di controllo dei comportamenti scorretti dai quali possono derivare nuove risorse economiche per garantire gli interventi manutentivi e di messa in sicurezza della rete. Il proliferare a macchia di leopardo di strumenti di controllo fissi della velocità è opportuno sia ricondotto ad una politica consapevole delle finalità di questi sistemi e nuove tecnologie sono ormai mature per potere ottenere maggiore efficacia, con minore effetto sanzionatorio e quindi punitivo, ma più preventivo (l'esperienza per esempio del Tutor anche su strade diverse dalle autostrade ha dato ottimi risultati).

Coordinamento regionale

E' sempre più necessario uniformare i comportamenti degli EE.LL. nelle loro azioni di governo della mobilità con specifici ulteriori accordi da recepire negli strumenti pianificatori locali e cogenti.

Il PRIT prevede un elenco numeroso di possibili attività che gli EE.LL. possono intraprendere ma è importante, oltre ad elencare, anche gerarchizzare le stesse per avere maggiore uniformità e certezza di risultato su quelle fondamentali.

Confidando che le presenti note possano contribuire al fattivo proseguimento dell'attività della Conferenza di Pianificazione si porgono distinti saluti.

La Presidente
Marcella Zappaterra

<Corso Isonzo 34> - <44100 Ferrara> - tel. 0532-299486 - fax 0532-299485 - e-mail: provincia.ferrara@cert.provincia.fe.it
<http://www.provincia.fe.it/> - Codice Fiscale e Partita IVA 00334500386



Ferrara città del Rinascimento
e Il Suo Delta del Po

