



Provincia di Modena

Assessore a Infrastrutture e
Sviluppo delle città e del territorio

UFFICIO

Tel. 059 209658 fax 059 209662

Data: 16/12/2010

N. 6 pagine
compresa questa

Da: Segreteria
Assessore Egidio Pagani

Assessore Alfredo Peri
Fax n. 051 527 3834

Direttore Ing. Ferrecchi
Fax n. 051 527 3450

**Oggetto: Conferenza di Pianificazione PRIT 2010-2020 –
Osservazioni della Provincia di Modena sul documento preliminare.**

Cordiali saluti

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2010. 0313275

del 17/12/2010

MI PROVINCIA DI MODENA





Provincia di Modena

Assessore a Infrastrutture e
Sviluppo delle città e del territorio

Prot. 113221 / 11.3 ser. 2

Modena, 16 DIC. 2010

Spett.le
REGIONE EMILIA ROMAGNA
Assessorato Programmazione territoriale,
urbanistica. Reti di infrastrutture materiali
e immateriali, mobilità, logistica e trasporti.

Viale Aldo Moro 30
40127 BOLOGNA

**Oggetto: Conferenza di Pianificazione PRIT 2010-2020 – Osservazioni della
Provincia di Modena sul documento preliminare.**

Con il presente documento si intende fornire un contributo preliminare alla discussione che porterà all'approvazione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2010-2020, sulla scorta delle verifiche effettuate in data 26.11.2010 con gli organismi interni della Provincia, in data 29.11.2010 con i Comuni capi distretto e con l'Agenzia per la Mobilità e in data 13.12.2010 nel corso di specifica Conferenza delle Autonomie Locali appositamente indetta.

Si è avuto modo di apprezzare l'ampia ed approfondita analisi preliminare dei risultati raggiunti dall'approvazione del PRIT98 e se ne condivide l'impostazione, basata non tanto in termini di singole realizzazioni, quanto piuttosto in termini di raggiungimento degli obiettivi attesi. Se è vero che al livello attuale non risulta ancora sviluppata una revisione critica degli strumenti messi in campo dal PRIT98, cosa che si auspica nel successivo sviluppo dell'iter che porterà all'approvazione del documento di previsione 2010-2020, ciò nondimeno si ritiene più che ragionevole impostarne le scelte su binari di sostanziale continuità con quelle precedenti.

Nello specifico, in via preliminare si condivide dunque il disegno programmatico di massima tracciato nella Relazione generale presentata da Codesto Assessorato il 19.11.2010, che conferma il vigente PRIT puntando a completarne la realizzazione nel prossimo decennio. Ciò non significa che non si renda opportuno puntualizzare alcuni temi che si ritiene utile trovino adeguato spazio nel PRIT in formazione, sia per garantire l'effettiva continuità degli indirizzi già tracciati con il vigente Piano, sia per indicarne i futuri temi di sviluppo.

In campo stradale si concorda sull'importanza strategica che rivestono:

- l'Autostrada regionale Cispadana, la cui riproposizione deve essere intesa in logica di rete complessiva, quindi tale da comportare anche la previsione di tutte le opere ad essa complementari indicate nel documento che questa Amministrazione ha a suo tempo inoltrato a Codesto Assessorato al riguardo (nota Prot. 10519/07.06.03.02 del 30.01.2008);
- il collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo, nel cui ambito si ritiene imprescindibile sottolineare il carattere di priorità assoluta del lotto di collegamento



Provincia di Modena

Assessore a Infrastrutture e
Sviluppo delle città e del territorio

- con la tangenziale di Modena del nuovo scalo merci di Cittanova-Marzaglia, che all'inizio del 2012 sarà operativo. Al riguardo pare doveroso segnalare che la disponibilità ad adottare soluzioni provvisorie, pur certamente concreta, non può che essere subordinata alla certezza dell'appalto e del relativo avvio dei lavori da parte di ANAS;
- il completamento della Pedemontana, che nella tratta modenese vede ormai mancanti solamente il sub-lotto da via Gualinga alla SP17 ed il lotto da via Montanara a via Gualinga. Nell'ambito più generale della programmazione regionale, tale importante infrastruttura deve naturalmente vedere completato anche il tratto in provincia di Bologna, la cui entrata in esercizio avrà più che positive ripercussioni anche sulle relazioni con la Provincia di Modena.

A tali interventi, già esplicitati nel documento preliminare presentato da Codesto Assessorato, si ritiene utile associare ulteriori interventi funzionali sia a completare il reticolo primario delle relazioni Est-Ovest e Nord-Sud che attraversano il territorio provinciale di Modena, sia a migliorarne la rete secondaria di adduzione e che nel seguito vengono brevemente illustrati.

Collegamenti Nord-Sud:

Il collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo non può che essere inteso in una logica più generale di potenziamento del collegamento primario fornito dall'Autostrada del Brennero che, pertanto, deve vedere riconfermati nel documento di pianificazione 2010-2020 il suo potenziamento a tre corsie nel tratto Modena – Verona Nord e la ristrutturazione del suo nodo di interconnessione con l'Autostrada A1.

Sulla viabilità di rango ordinario, la gronda centrale costituita dalla S.S. 12 "Abetone – Brennero" deve necessariamente vedere riconfermato l'obiettivo del suo potenziamento generale già delineato con la precedente pianificazione e ad oggi avviato solamente in minima parte. Devono dunque trovare conferma il completamento della variante di Mirandola (il cui primo lotto è tutt'ora in corso di esecuzione ad oltre dieci anni dall'avvio dei lavori), le varianti di Montale, Pavullo e Lama Mocogno, oltre alle ulteriori varianti di Bastiglia, Sorbara e S. Prospero. Si tratta di opere in gran parte presenti nelle varie programmazioni dell'ANAS già da due decenni, ma mai avviate neppure a livello progettuale significativo, la cui riproposizione all'interno del PRIT non può che essere di sollecitazione verso il rispetto da parte dell'ANAS degli impegni da tempo assunti.

Sul versante Ovest i collegamenti primari Nord-Sud sono costituiti:

- dalla SP413 verso Nord, che deve essere potenziata a livello generale, oltre che ristrutturata a 4 corsie nel tratto di collegamento fra la SP13 di Campogalliano e il sistema tangenziale di Modena;
- dalla SP486 di Montefiorino (Fondovalle Secchia) verso Sud, che deve essere integralmente riubicata nel tratto Cerredolo – Ponte Dolo – Montefiorino);

Sul versante Est i collegamenti primari Nord-Sud sono invece costituiti:

- dalla SP4 Fondovalle Panaro verso Nord, che necessita di interventi diffusi di adeguamento e potenziamento, ivi compreso il completamento della variante di Marano;



Provincia di Modena

Assessore a Infrastrutture e
Sviluppo delle città e del territorio

- dalla SP2 Panaria Bassa verso Nord, per la quale il completamento della tangenziale di Camposanto gioca un ruolo fondamentale per l'effettiva funzionalità della complessiva infrastruttura, specie in vista della realizzazione dell'Autostrada Cispadana (nel cui ambito è stata infatti segnalata fra le opere complementari).

Parallelo a questo asse primario, si ritiene utile individuare un nuovo asse Nord-Sud che si rende necessario per equilibrare i volumi di traffico che nel quadrante di confine con il bolognese verranno indotti dall'apertura del casello autostradale A1 in loc. Muffa e dal completamento della Pedemontana a Sud, dal potenziamento della SP1 (di cui si parlerà fra breve) a Nord, come pure, più indirettamente, dall'Autostrada Cispadana. L'attuale viabilità provinciale costituita dalla SP14 di Castelfranco Emilia può assumere questo ruolo, previa una sua globale ristrutturazione che, pertanto, occorre sia prevista nel nuovo Piano.

Collegamenti Est-Ovest:

Il futuro assetto della viabilità primaria Provinciale sulla direttrice Est-Ovest vedrà due assi autostradali: alla A1 si andrà infatti ad aggiungere l'Autostrada Regionale Cispadana. Ciò comporta la necessità di adeguare di conseguenza anche gli assi di rango extraurbano complementari a tali autostrade.

Si ritiene dunque che il PRIT 2010-2020 debba riconfermare l'obiettivo di Adeguamento generale della SP1 "Sorbarese" nel tratto Ravarino - Carpi, già presente nei documenti di programmazione regionale (TRIRER).

Ad esso occorre altresì associare il completamento del sistema complanare all'Autostrada A1 in comune di Modena (tratto SS12 - Modena Sud) in piattaforma C1. Tale infrastruttura si ritiene della massima importanza sia prolungata, in direzione Nord, verso Castelfranco Emilia, costituendo così un collettore alternativo alla SS12 per i collegamenti diretti fra il casello A1 di Modena Sud e la SS9 Emilia.

La stessa SS9 necessita di adeguamenti: in relazione allo sviluppo del territorio, nel tratto Castelfranco Emilia - Modena se ne propone la ricollocazione su nuova sede parallela all'attuale tracciato, mentre si ritiene utile suggerire la previsione di un ulteriore tratto in variante nel tratto Cavazzona - Samoggia, dove l'assetto viario subirà radicali modifiche per effetto del nuovo casello A1 in loc. Muffa e della prossimità del passante autostradale bolognese;

Altri collettori:

In ambito più generale oltre a quanto già illustrato, si conferma l'assetto già delineato con il precedente PRIT che vede nelle strade ex ANAS trasferite gli assi primari del reticolo provinciale, al quale associare anche alcune direttrici del restante reticolo provinciale. Gli obiettivi generali del previgente PRIT circa il ruolo e circa l'opportunità di potenziamento di tutte le ex statali, nessuna esclusa, vengono dunque ribaditi, ponendo particolare attenzione, inoltre, al tema della ristrutturazione a 4 corsie della SP255 nella tratta Modena - SP2 e di adeguamento e miglioramento dei livelli di sicurezza della SP623 nella tratta Modena - Vignola.

—000—

Anche sul versante dei trasporti ferroviari, la linea di tendenza già tracciata con il PRIT vigente



Provincia di Modena

Assessore a Infrastrutture e
Sviluppo delle città e del territorio

si ritiene esprima adeguatamente anche le politiche trasportistiche per il prossimo decennio. Pur tuttavia appare necessario integrare alcuni obiettivi nell'ottica di porre un freno a quelle dinamiche che, come riconosciuto nel documento preliminare licenziato da Codesto Assessorato, hanno in gran parte limitato l'auspicata inversione di tendenza dell'aumento dello squilibrio della bilancia modale verso l'auto privata e, più in generale, verso il trasporto privato su gomma. Ciò nell'intento, già dichiarato con il vigente PRIT, di perseguire un riequilibrio modale verso il ferro, sia pure condividendo l'esigenza di completare e potenziare le infrastrutture stradali.

Il tema di garantire un'adeguata connessione stradale con lo scalo merci di Cittanova-Marzaglia, già affrontato in precedenza, trova analogo completamento nella previsione di una connessione ferroviaria diretta fra questo scalo e lo scalo merci di Dinazzano. Si tratta di una infrastruttura di complessa definizione e per la quale sono ancora tutte da definire le scelte urbanistiche che dovrebbero collocarla sul territorio. Una sua affermazione nel PRIT non può che favorire processi che portino ad operare scelte condivise ed effettivamente utili per la collettività.

Il PRIT 2010-2020 si ritiene debba assolutamente confermare l'obiettivo del potenziamento e dell'ammodernamento della ferrovia Modena-Sassuolo, ribadendo i contenuti dell'accordo tecnico ed economico sancito nel 2009 tra Regione, EE.LL. e FER per il cofinanziamento di interventi di sostituzione di passaggi a livello; ma non solo: in relazione al confluimento del raccordo autostradale Campogalliano-Sassuolo sulla SP467 (c.d. Pedemontana), non risulta più sostenibile l'interferenza a raso della linea ferroviaria con l'asse stradale, peraltro recentemente potenziato a 4 corsie. Nel quadro dell'ammodernamento generale della tratta deve pertanto essere previsto l'interramento della linea nel tratto da Fiorano a Sassuolo e la sua connessione con la linea Sassuolo - Reggio Emilia. Analogo provvedimento di interrimento deve essere programmato nel tratto all'interno della cerchia urbana di Modena, dove la presenza ravvicinata di numerose intersezioni penalizza pesantemente l'effettiva efficienza del collegamento ferroviario.

La previsione per il prossimo decennio non può prescindere dall'inserimento della linea Modena - Sassuolo e della linea Casalecchio - Vignola (per la quale appare utile incrementare l'offerta aumentando le corse e migliorando le stazioni intermedie) in un quadro unitario complessivo che necessariamente le veda interconnesse. Al riguardo assume importanza strategica la realizzazione di un collegamento via Formigine-Maranello fra queste due linee, il cui studio di fattibilità, finanziato dalla Regione, è in corso di affidamento da parte di questa Amministrazione.

Riprendendo un tema già oggetto di previsione nel vigente PRIT, si ritiene poi fondamentale prevedere l'effettivo raddoppio di binario nell'intera linea Modena - Soliera - Carpi, per il quale l'attuale indicazione in relazione generale pare in qualche modo non del tutto esaustiva. Tale previsione occorre sia inoltre ispirata anche all'esigenza di valorizzare il ruolo di questa linea nell'ambito del traffico passeggeri - che attualmente pare penalizzato rispetto al traffico merci - incrementando i collegamenti e migliorando le stazioni intermedie. Tale potenziamento dovrebbe inserirsi in una previsione più ampia di potenziamento dei collegamenti fra Carpi e Modena e, di qui, delle direttrici verso Rubiera e Reggio Emilia, da una parte, e verso Castelfranco Emilia e Bologna dall'altra, comprensivi del miglioramento



Provincia di Modena

Assessore a Infrastrutture e
Sviluppo delle città e del territorio

delle infrastrutture a supporto dell'esercizio ferroviario, con particolare riferimento alle stazioni di Modena e di Castelfranco, senza dimenticare in ogni caso l'esigenza di riqualificazione anche delle stazioni intermedie. In un siffatto inquadramento, l'area della stazione ferroviaria di Modena deve essere confermata quale più importante polo intermodale passeggeri della Provincia di Modena, cogliendo l'occasione della prossima dismissione dello scalo merci di Modena per la riqualificazione dell'intera area ed il potenziamento delle infrastrutture. In particolare gioca un ruolo fondamentale il trasferimento dei terminal del trasporto pubblico urbano ed extraurbano in questa area, oltre al potenziamento dei parcheggi ed alla realizzazione di altre infrastrutture.

Il nuovo PRIT è inoltre la sede utile per riaffermare il ruolo che potrà giocare la tratta Bologna - Camposanto - San Felice - Verona che, dopo il raddoppio dei binari, può raggiungere la sua piena funzionalità solo prevedendo un adeguato numero di fermate nelle stazioni modenesi.

Non da ultimo, si ritiene utile riaffermare nel PRIT 2010-2020 il tema della modalità di trasporto pubblico "Modena metropolitana", che nei prossimi anni deve vedere compiutamente definite le scelte operative e tracciato il quadro delle azioni, come pure il sistema di trasporto in sede riservata "MetroBus Carpi - Correggio - Reggio Emilia".

---000---

Al termine di questa rapida disamina, siamo certi che il contributo fornito dalle presenti note non ha alcuna pretesa di completezza, né esaustività nella trattazione di problematiche indubbiamente complesse e sulle quali ulteriori riflessioni non potranno che portare benefici alla definizione delle scelte generali da operare. Certi di ciò, si resta fin da ora a disposizione per qualsiasi ulteriore approfondimento si ritenesse di dovere effettuare e, nel contempo, è gradita l'occasione per porgere distinti saluti.

L'ASSESSORE
EGIDIO PAGANI



