

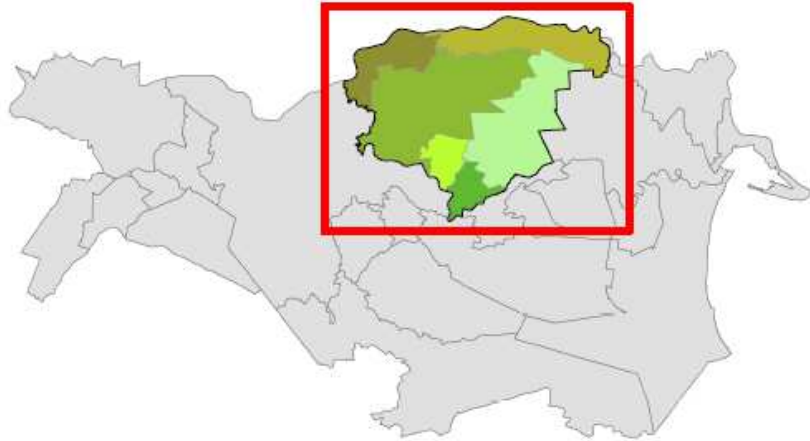


Unione dei Comuni Terre e Fiumi

Copparo - Berra - Tresigallo - Formignana - Ro

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

Unione dei Comuni Terre e Fiumi



RELAZIONE GENERALE

C - MATRICE TERRITORIALE

C2 - SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

Aggiornamento: 05/2018

Versione: Coordinata

Ruolo	Soggetto	Firma
Presidente:	Laura Perelli	_____
Segretario:	Luciana Romeo	_____
Dirigente Area Gestione del Territorio:	Stefano Farina	_____
Responsabile Ufficio di Piano:	Silvia Trevisani	_____

UFFICIO DI PIANO

Sede c/o Casa della Cultura

Via del Lavoro, 2 - 44039 Tresigallo (FE)

Tel. 0532/383111, int. 930 e 931

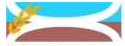
E-mail ufficiodipiano@unioneterrefiumi.fe.it

Protocollo

Via Mazzini, 47 - 44034 Copparo (FE)

Sito WEB www.unioneterrefiumi.fe.it

PEC unioneterrefiumi@pec.unioneterrefiumi.fe.it



ITER DI APPROVAZIONE

<i>Fase</i>	<i>Atto</i>
Adozione:	Delibera di C.U. n. 45 del 28/11/2013
Controdeduzione:	Delibera di C.U. n. 47 del 23/12/2014
Approvazione:	Delibera di C.U. n. 42 del 29/09/2015
Integrazione:	Delibera di C.U. n. 4 del 18/02/2016

ITER DI AGGIORNAMENTO

<i>Variante n. 1</i>	
Adozione:	Delibera di C.U. n. 24 del 26/06/2017
Controdeduzione:	Delibera di C.U. n. 4 del 13/02/2018
Approvazione:	Delibera di C.U. n. 23 del 06/06/2018

AMMINISTRATORI

<i>Ruolo</i>	<i>Soggetto</i>	<i>Ente</i>
Presidente:	Laura Perelli	Sindaco del Comune di Formignana
Giunta:	Eric Zaghini	Sindaco del Comune di Berra
	Nicola Rossi	Sindaco del Comune di Copparo
	Antonio Giannini	Sindaco del Comune di Ro
	Andrea Brancaleoni	Sindaco del Comune di Tresigallo

GRUPPO DI LAVORO

Attività/Ruolo	Soggetto	Area/Ufficio o Studio
Dirigente:	Stefano Farina	Area Gestione del Territorio
Responsabile del procedimento:	Silvia Trevisani	Ufficio di Piano
Collaboratore:	Roberto Bonora	
Cartografia		
Responsabile:	Anna Coraini	Area Gestione del Territorio/Ufficio SIT
Collaboratore:	Giorgio Chiodi	
Collaborazioni/Studi		
Rete Ecologica:	Prof. Carlo Blasi Dot. Riccardo Copiz Dot. Laura Zattero	Università "La Sapienza" di Roma
Studio Geologico:	Dot. Geol. Marco Condotta Dot. Geol. Roberta Luetti	G.T.E. Geologia Tecnica Estense Synthesis s.r.l.
Studio Archeologico:	Dot. Xabier Gonzàlez Muro Dot. Stefania Soriani Dot. Cecilia Vallini	Pegaso Archeologia Gruppo Archeologico Ferrarese
Economista:	Prof. Pasquale Persico	Università degli Studi di Salerno
VALSAT:	Arch. Pietro Pigozzi Dot. Rita Benetti Arch. Francesco Vazzano	U.TE.CO. Soc. Coop.
Censimento edifici di valore culturale:	Arch. Michele Ronconi	
Classificazione Acustica:	Dot. Geol. Loris Venturini	Geaprogetti s.a.s.

INDICE

<i>Paragrafo</i>	<i>Titolo</i>	<i>Pagina</i>
C.2.8.	Obiettivi generali in materia di mobilità	4
C.2.9.	Rete delle principali infrastrutture e servizi per la mobilità	16
C.2.9.1.	Il trasporto collettivo	16
C.2.9.2.	Il settore stradale	19
C.2.9.3.	Il settore idroviario e ferroviario	25
C.2.9.4.	La mobilità ciclo-pedonale e le ippovie	31
C.2.10.	Integrazione fra le diverse infrastrutture per la mobilità	35
C.2.11.	Infrastrutture che necessitano delle fasce di ambientazione	35

C.2.8. Obiettivi generali in materia di mobilità

Obiettivi nazionali.

L'approccio storico che dava attenzione alla realizzazione dei sistemi modali è stato superato una prima volta con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001, nel quale la domanda di trasporto e logistica assumeva un ruolo importante per la definizione delle priorità, interpretando i servizi di trasporto e di logistica e le infrastrutture su cui questi operano ed opereranno come derivati.

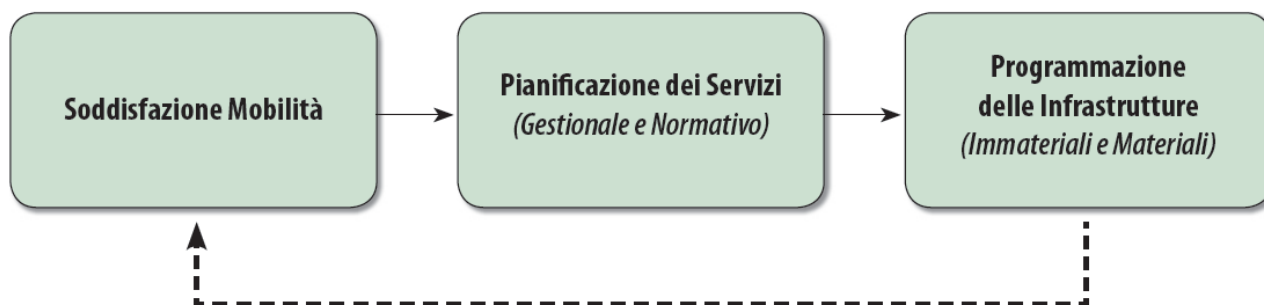
Successivamente, il Parlamento ha stabilito con la Legge Finanziaria 2007 la necessità di redigere il Piano Generale della Mobilità.

Nell'ottobre del 2007 sono state redatte le Linee Guida per il Piano Generale della Mobilità (PGM), ma poi, a seguito della modifica dello scenario politico, il processo non si è concretizzato nella redazione di un vero e proprio piano.

Nelle intenzioni iniziali il Piano doveva porre l'attenzione sulla mobilità, in coerente evoluzione rispetto al PGTL del 2001, assumendo come presupposto che solo dall'analisi della mobilità nelle sue componenti derivi il sistema di priorità per la realizzazione di servizi e infrastrutture.

L'assunzione di questo nuovo approccio comporta per definizione che solo dall'analisi della mobilità nelle sue componenti derivi il sistema di priorità per la realizzazione di servizi e infrastrutture, secondo la seguente sequenza logico-temporale:

Sequenza logico-temporale del P.G.M.

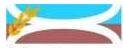


Gli obiettivi strategici del PGM sono sinteticamente espressi da: **efficienza**, **sicurezza** e **sostenibilità**.

L'efficienza si articola in obiettivi specifici: riduzione dei costi sopportati dagli utenti e dei costi della produzione dei servizi con incremento dell'efficienza della produzione e dell'efficacia del prodotto; innalzamento della qualità dei servizi (del trasporto e della logistica) e del lavoro (per i lavoratori dei differenti segmenti modali ed intermodali); processi di liberalizzazione e regolamentazione che ne possono costituire strumento.

L'obiettivo efficienza va letto in relazione al ruolo dei trasporti e della logistica nel definire la produttività ed il livello di competitività del sistema paese, nell'ambito degli indirizzi complessivi di controllo della spesa pubblica.

È pertanto necessario che liberalizzazione e regolamentazione procedano di pari passo negli ambiti principali riguardanti il settore ferroviario, quello marittimo ed il TPL, considerando per ognuno di questi l'autorità decisionale di riferimento.



In coerenza con le indicazioni dell'Unione Europea, occorre adottare misure per migliorare le prestazioni economiche e ambientali di tutti i modi di trasporto e misure per realizzare il passaggio dalla gomma alla ferrovia, alle vie navigabili e al trasporto pubblico di passeggeri, mediante una ridefinizione dei processi produttivi e logistici, una modifica delle abitudini associate ad un collegamento migliore tra i diversi modi di trasporto, un deciso miglioramento dell'efficienza energetica nel settore.

La sicurezza si articola in differenti obiettivi specifici connessi ai due grandi ambiti della safety e della security, con i problemi connessi alle varie aree del rischio.

La sicurezza deve essere intesa sia come prevenzione (riduzione) degli infortuni legati alla mobilità del cittadino e della merce (safety) con la conseguente riduzione dei relativi costi sociali, sia come protezione da atti criminali (security) e va considerata come prospettiva di crescita tecnologica, industriale ed economica e non solo come costo.

In coerenza con le indicazioni dell'Unione Europea un indicatore qualificato per la safety è il dimezzare entro il 2010 il numero di decessi dovuti ad incidenti stradali rispetto al 2000.

Ancora in conformità alle indicazioni UE è necessario istituire strutture per la regolazione tecnica della sicurezza nel sistema dei trasporti.

In via prioritaria occorre dare massima efficacia agli interventi per migliorare la sicurezza stradale, attraverso tre azioni prioritarie:

- sviluppo di una nuova cultura della sicurezza stradale nei cittadini, a partire dall'educazione scolastica;
- rafforzamento delle misure di prevenzione, controllo, dissuasione e repressione, anche attraverso l'uso di nuove tecnologie;
- rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale a livello nazionale, regionale, provinciale e comunale.

Nel trasporto ferroviario occorre garantire maggiore sicurezza soprattutto nelle reti secondaria e locale, intervenendo sulle condizioni dell'infrastruttura e del materiale rotabile, sull'organizzazione delle imprese di trasporto e sulla formazione degli operatori.

In termini generali è opportuno che la sicurezza sia valutata guardando ai cittadini sia come utenti dei servizi che come lavoratori che operano nei singoli settori verificando le connessioni tra sicurezza e condizioni di lavoro. Il PGM deve agevolare la individuazione di linee di sviluppo della sicurezza sia attraverso l'introduzione di nuove tecnologie, sia attraverso la verifica delle modalità di organizzazione del lavoro.

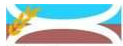
Per quanto riguarda la security, il PGM deve favorire la verifica delle strategie legate alla riduzione dell'esposizione di persone e beni coinvolti nel caso in cui un evento, criminale o sovversivo, si verifichi nel sistema. Le strategie per perseguire l'obiettivo si possono suddividere nelle categorie relative a: veicoli; nodi; archi; sistema complessivo, con particolare attenzione alla verifica/certificazione di sicurezza dei traffici internazionali.

La sostenibilità si articola in differenti obiettivi specifici relativi alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica e alla partecipazione.

L'obiettivo, in accordo alle indicazioni UE, è garantire che i nostri sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative.

In modo più specifico alcune tematiche riguardano:

- accessibilità e affidabilità dei servizi per tutti i cittadini e diritti dei passeggeri;



- incremento dell'efficienza energetica e propulsione ecocompatibile;
- riduzione dell'inquinamento ambientale prodotto dal sistema dei trasporti con particolare riferimento alla qualità dell'aria nelle aree metropolitane.

Indicatori qualificati di base, relativi al perseguimento degli obiettivi sono dati a scala territoriale del Protocollo di Kyoto e per i nuovi veicoli dagli indicatori UE sulle emissioni. Bisogna proporre modelli di sviluppo più sostenibili ed equi nel quadro della Conferenza di Bali.

Particolare importanza ha l'obiettivo della partecipazione che deve ottenersi riducendo sia processi di tipo NIMBY (Not In My Back Yard) sia di tipo silence of the users.

La partecipazione dei cittadini, la consultazione delle Autorità competenti esterne all'amministrazione che pianifica, la completezza dell'informazione e la trasparenza delle decisioni sono componenti del processo valutativo che legittimano a tutti i livelli l'azione unitaria di pianificazione e valutazione, garantendo la fluidità dei processi pianificatori in tempi adeguati.

Obiettivi regionali.

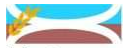
A livello regionale, nel 2008 si sono avviate le procedure per l'adozione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti dell'Emilia-Romagna (PRIT 2010-2020), come aggiornamento di quello approvato nel 1998 (Prit98), con l'approvazione del Documento Preliminare, a mezzo della deliberazione di Giunta Regionale 23/11/2009, n. 1877.

Allo stesso tempo, tuttavia, il PRIT 2010-2020 si propone con alcune sostanziali novità rispetto all'impostazione e ai contenuti del Prit98. In sede introduttiva è opportuno ricordarne due, una di metodo e l'altra di strategia, che aiutano fin da subito a collocare la specificità di questo Piano.

- *Rispetto al **metodo**, l'aggiornamento del PRIT, in maniera più marcata che nel Prit98, vuole sottolineare sia il rapporto e l'integrazione con gli altri strumenti di pianificazione, sia la delimitazione del proprio campo di azione e dei limiti di contributo del settore alla soluzione dei problemi di sostenibilità dello sviluppo regionale (si pensi all'impatto ambientale o al consumo del territorio per effetto dei processi di dispersione residenziale e produttiva). Il PRIT si muove in un ambito definito dalle competenze regionali nel settore dei trasporti e in un'ottica di forte integrazione sia di tipo verticale - ovvero in armonia con il quadro di indirizzi e regolatorio di livello superiore (Unione europea, Governo centrale) e di livello inferiore (Enti locali) - sia di tipo orizzontale, ovvero in armonia con gli obiettivi programmatici e le opzioni strategiche fondamentali espresse dai piani settoriali di stretta interazione con i trasporti (paesistici, ambientali, urbanistici, delle attività produttive e commerciali ecc.). In questa complessa articolazione degli strumenti di pianificazione, il Piano Territoriale Regionale (PTR) rappresenta la cornice di riferimento per orientare la visione di fondo e per specificare gli obiettivi della pianificazione ai diversi livelli settoriali e territoriali, e assume una specifica funzione baricentrica di indirizzo e di "riordino" strategico.*

Al PRIT spetta la traduzione e specificazione degli assetti infrastrutturali e di mobilità, in una visione di coerenza complessiva di sistema e settoriale. Il PRIT non si sottrae al compito di stimolare e, se di competenza, indirizzare gli altri livelli della pianificazione, territoriali e settoriali, usando gli strumenti a disposizione per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità attorno ai quali definisce la propria missione.

Emblematico in questo senso è il rapporto con le dimensioni della mobilità urbana sulle quali direttamente non è chiamato ad intervenire, ma rispetto alle quali può e deve esercitare una funzione di indirizzo, stimolo e promozione di pratiche virtuose, da integrare con le politiche



di competenza regionale che insistono sul territorio extraurbano. Ma allo stesso tempo il PRIT non è vocato a risolvere problemi fuori dal proprio spazio di azione, senza il concorso degli altri soggetti preposti; non ci si può attendere ad esempio – come in parte era stato fatto per il Prit98 – che il settore dei trasporti sostenga da solo gli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti, determinate in quota significativa anche dai consumi energetici delle famiglie e dei settori produttivi; o che possa produrre una rilevante diversione modale senza una strategia di continuità con le politiche di mobilità urbana (di competenza delle amministrazioni comunali); o ancora che possa affrontare efficacemente il problema degli attraversamenti dei mezzi pesanti sul territorio regionale, in grande crescita negli ultimi anni, senza una politica nazionale che affronti il problema di come redistribuire i costi esterni (inquinamento e congestione) generati dal trasporto privato.

- *L'altra grande, e più importante caratteristica dell'aggiornamento, riguarda l'**approccio strategico** adottato. La rivisitazione del Piano parte anche dalla consapevolezza che molte questioni cruciali nel sistema della mobilità regionale restano ad oggi irrisolte o addirittura peggiorate, a causa dei mutamenti di contesto economici e istituzionali "precipitati" negli ultimi dieci anni, e nonostante i contestuali significativi sforzi prodotti dalle politiche di settore ai diversi livelli territoriali. Si fa riferimento, per rimanere ai soli temi prioritari, all'accessibilità dei territori, alla qualità dei modelli di mobilità (nelle aree extraurbane come in quelle urbane), alla qualità e all'efficacia dei servizi di mobilità collettiva, alla questione di fondo della "sostenibilità" declinata nelle sue diverse componenti (l'ambiente, la sicurezza, i costi economici dei trasporti).*

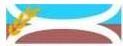
I nodi del sistema vanno affrontati con un paradigma strategico nuovo, maggiormente centrato sul contenuto immateriale dei processi, e che non si limiti a fornire risposte infrastrutturali alla crescita della domanda. Di qui la costruzione di una missione di fondo sostenuta da (nuovi) indirizzi forti, quali il governo della domanda, l'innovazione, l'integrazione di sistema e, trasversalmente su tutto, il diritto alla sicurezza. Quest'ultimo aspetto, in particolare, deve coinvolgere profondamente la governance dell'intero sistema. E' una sfida continua che richiede grande capacità di innovazione delle politiche e delle pratiche e che richiederà la definizione di strategie complesse capaci di coinvolgere tutti (pubbliche amministrazioni e società) perché, pur muovendosi all'interno di un piano di settore, non ha solo come riferimento un sistema infrastrutturale o una rete di servizi, ma un diritto fondamentale dei cittadini e delle cittadine.

Con decreto del Presidente della Regione n. 186 del 3/9/2010 è stata convocata la Conferenza di Pianificazione del nuovo PRIT 2010-2020, con l'obiettivo di realizzare, in questo ambito, la concertazione sui documenti preliminari del Piano insieme a Province, Comuni presenti nella Conferenza Autonomie locali, Regioni contermini, gestori delle infrastrutture della mobilità di rilievo almeno regionale, altre Amministrazioni interessate al Piano e associazioni economiche e sociali.

La Conferenza di Pianificazione si è svolta da settembre a dicembre 2010.

L'Amministrazione Provinciale di Ferrara ha presentato i propri contributi valutativi e conoscitivi di carattere generale al PRIT 2010-2020, con la delibera di Giunta n. 29 dell'8 febbraio 2011.

Il 20 febbraio 2012 la Giunta Regionale, con deliberazione n. 159, ha approvato la proposta all'Assemblea Legislativa di adozione del Prit 2020. Il prossimo passaggio sarà l'adozione del Piano da parte dell'Assemblea Legislativa.



Per quanto riguarda l'assetto del territorio, in relazione allo sviluppo sostenibile, la proposta di PTR, adottata dalla Giunta Regionale in data 9 novembre 2009, detta alla pianificazione locale e di settore due fondamentali indirizzi:

1. le trasformazioni urbane e gli insediamenti residenziali, produttivi, commerciali e direzionali devono essere ordinati a partire dalla rete infrastrutturale della mobilità, rovesciando l'approccio che ha prevalso nella pianificazione urbanistica dei decenni trascorsi;
2. le infrastrutture della mobilità devono essere realizzate prestando la massima attenzione al loro inserimento nel paesaggio urbano e naturale e devono anzi divenire una occasione per la sua riqualificazione.

Il Prit 2010-2020 riconosce la necessità di azioni e proposte integrate con altri piani di settore e soprattutto con gli **strumenti urbanistici di governo del territorio**, avanzando in questo senso diverse proposte.

Sono quindi previsti raccordi e sinergie in particolare con:

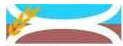
- il Piano Energetico Regionale, per un insieme di interventi in grado di diminuire l'intensità energetica del settore e la dipendenza quasi totale dalla fonte petrolifera;
- i Piani per la Qualità dell'Aria, in particolare per le limitazioni sul traffico, l'incentivazione alla diffusione di mezzi meno inquinanti, il supporto al TPL e alla logistica urbana;
- gli interventi per il controllo dell'inquinamento acustico, attraverso la pianificazione acustica, l'ingegneria dei sistemi di trasporto e per il traffico, linee guida e supporto agli interventi specifici di insonorizzazione e controllo delle emissioni;
- il Piano di Azione Ambientale per un futuro sostenibile;
- i piani per la Gestione Integrata delle Zone Costiere;
- Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali per lo stretto coordinamento tra "uso del suolo", pianificazione territoriale e pianificazione dei trasporti;
- Piani generali e di settore trasportistico di livello comunale.

Contemporaneamente alle fasi istituzionali del processo di approvazione del PRIT 2010-2020, la Regione, in attuazione dei principi fissati dalla LR 3/2010 per favorire la consultazione e la partecipazione dei cittadini nella formazione delle scelte di interesse pubblico, ha avviato un progetto definito "La Buona Mobilità"; nel quale vuole offrire alle cittadine e ai cittadini dell'Emilia-Romagna un momento di informazione, di ascolto e di discussione su temi che hanno un impatto diretto sulla vita di ognuno di noi.

Questa iniziativa ha un carattere sperimentale e innovativo, sia perché è il primo tentativo di applicazione della legge regionale sulla partecipazione, sia perché riguardando uno strumento di pianificazione di livello regionale questo progetto si pone l'obiettivo di coinvolgere cittadini provenienti dai vari territori dell'Emilia-Romagna.

Il prodotto di questo evento partecipativo sarà, nello spirito della legge regionale n. 3 del 2010, un "documento di proposta partecipata", che conterrà indicazioni e orientamenti dei cittadini utili per la redazione del nuovo Piano dei Trasporti 2010-2020.

A livello provinciali il riferimento normativo in questa materia è il Piano di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria approvato dalla Provincia di Ferrara approvato con deliberazione di C.P. n. 24/12391 del 27/02/2008, che si pone come obiettivo generale in materia di mobilità quello di



diminuire la produzione di inquinanti causata dall'utilizzo dei veicoli a motore attraverso, dunque, azioni specifiche che seguano i seguenti criteri:

- favorire la diversione dal mezzo privato verso altre forme di spostamento più sostenibili dal punto di vista ambientale (mobilità ciclabile, trasporto su rotaia, Trasporto Pubblico Locale TPL, ...);
- diminuire il chilometraggio percorso dai veicoli privati;
- favorire la fluidificazione del traffico;
- diminuire l'inquinamento prodotto da ciascun veicolo, tramite ammodernamento dei mezzi e il ricorso a carburanti meno inquinanti;
- ottimizzare gli interventi gestionali su infrastrutture e territorio;
- riorganizzare la distribuzione delle merci per diminuire l'impatto inquinante dei veicoli commerciali, specie nei centri urbani.

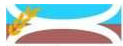
Obiettivi provinciali.

Tra le azioni specifiche individuate, il PTRQA prevede alcuni investimenti per infrastrutture e di potenziamento del sistema locale dei trasporti, sviluppo di tecnologie a servizio della mobilità sostenibile, attività di pianificazione e aspetti organizzativi che debbano essere attuati dai comuni, e precisamente:

- completamento e connessione dei **percorsi ciclabili** già realizzati; investimenti e risorse per estensione percorsi ciclabili e **ciclo-pedonali** protetti e non, con particolare riferimento ai percorsi di avvicinamento alle scuole (percorsi sicuri casa-scuola) e sugli itinerari a più elevata frequentazione - Predisposizione del Piano Provinciale delle Piste Ciclabili (finalizzato alla definizione di una **rete ciclabile extraurbana** riferita all'intera provincia con priorità ai collegamenti tra Ferrara e i Comuni adiacenti);
- realizzazione di **parcheggi attrezzati di attestamento (ed eventualmente interscambio)** nella corona semicentrale del Comune di Ferrara (almeno uno per ogni direttrice stradale primaria di accesso) e in ciascuno dei 7 comuni principali (Argenta, Bondeno, Cento, Codigoro, Comacchio, **Copparo**, Portomaggiore);
- adozione obbligatoria di **valutazioni di impatto ambientale** con specifico riferimento agli aspetti di mobilità per tutte le iniziative di nuovi insediamenti edilizi, nonché delle nuove infrastrutture viabilistiche comprensiva di specifiche analisi di traffico locali e degli effetti indotti, con l'obiettivo di impedire nuove espansioni dove non esistano infrastrutture di collegamento, e di limitare l'aumento del traffico veicolare privato e commerciale su gomma;
- progressivo sviluppo di interventi mirati alla **moderazione delle velocità** e al **miglioramento della fluidità della circolazione motorizzata** nei centri urbani dei Comuni anche con l'adozione di provvedimenti di modifica strutturale delle sedi stradali ed ottimizzazione semaforica.

Per quanto riguarda la riqualificazione e lo sviluppo del sistema del **Trasporto Collettivo**, il PTRQA prevede di:

- sviluppare coerenti azioni di marketing e dare forte impulso ad iniziative promozionali e in modo permanente e strutturato per sostenere l'uso dei mezzi collettivi;



- agevolare l'utenza attraverso l'introduzione di migliorie a carattere puntuale e nello stesso tempo diffuso, quali il potenziamento della rete di vendita (anche presso aziende e enti pubblici) e l'installazione di apparecchi di acquisto biglietti sui bus, nonché l'addestramento del personale nei ruoli di contatto con il cliente;
- riorganizzare l'attuale rete urbana ed extraurbana del trasporto pubblico locale (linee/orari) ottimizzando, riqualificando e migliorando l'esistente organizzazione del servizio attraverso la progressiva implementazione del Piano dei Servizi di trasporto collettivi (ivi compreso lo sviluppo di servizi a chiamata verso le fermate ferroviarie in aree a domanda medio/debole);
- realizzare interventi di carattere complementare, quali la messa in sicurezza fermate, nuove pensiline, pannelli informativi, sistemi di informazione all'utenza in tempo reale e di comunicazione alla clientela, ecc., per aumentare l'accessibilità al trasporto pubblico;
- implementare tecnologie e misure di vario genere per aumentare la velocità commerciale dei servizi bus (intersezioni semaforizzate con priorità ai mezzi pubblici);
- procedere ad una integrazione con i servizi di taxi per svilupparne il ruolo complementare al TPL nelle aree a domanda debole e nelle fasce temporali (periodo estivo, orari serali e mattinali);
- attivare agevolazioni ed incentivi economici specifici per acquisire nuovi segmenti di utenza.
- istituzione di ulteriori servizi in occasione di particolari eventi e aumento degli scuolabus.

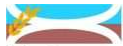
Accanto alle azioni menzionate devono evidentemente continuare quelle dedicate al ringiovanimento dell'età media delle flotte con il contestuale impegno all'acquisto di veicoli con alimentazione a metano e – dove dovesse permanere l'uso di gasolio – l'obbligo all'uso di combustibile con tenore di zolfo < 10 ppm, biodiesel e filtri antiparticolato.

Ai sensi dell'art. A-5 dell'Allegato della LR n. 20/2000, gli strumenti generali di pianificazione territoriale e urbanistica concorrono alla predisposizione e attuazione del sistema delle infrastrutture per la mobilità, raccordandosi con la pianificazione di settore prevista dalla legislazione nazionale e regionale in materia. Essi provvedono in particolare:

- a) a definire la dotazione ed i requisiti delle infrastrutture della mobilità necessarie per realizzare gli standard di qualità urbana ed ecologico ambientale;
- b) ad individuare gli ambiti più idonei per la localizzazione di tali opere, per assicurarne la sostenibilità ambientale e paesaggistica e la funzionalità rispetto al sistema insediativo.

Il PSC recepisce le previsioni della pianificazione e programmazione sovraordinata e provvede alla definizione:

- a) della **rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità di maggiore rilevanza**, avendo riguardo anche ai servizi di trasporto in sede propria, al sistema dei parcheggi di scambio e di interconnessione ed agli spazi per l'interscambio tra le diverse modalità di trasporto urbano o extraurbano;
- b) del **sistema della mobilità ciclabile e pedonale**;
- c) delle **prestazioni che le infrastrutture devono possedere**, in termini di sicurezza, di geometria e sezione dei tracciati, di capacità di carico, per garantire i livelli di funzionalità, accessibilità e fruibilità del sistema insediativo che costituiscono gli obiettivi di qualità urbana ed ecologico ambientale, definiti ai sensi dell'art. A-6 dell'Allegato della LR n. 20/2000.



Il PSC provvede inoltre alla definizione delle **fasce di rispetto delle infrastrutture della mobilità**, nell'osservanza della disciplina vigente. Le fasce di rispetto stradale sono individuate al fine di salvaguardare gli spazi da destinare alla realizzazione di nuove strade o corsie di servizio, ampliamenti di carreggiate, aree di sosta funzionali alla sicurezza ed alla funzionalità delle infrastrutture, percorsi pedonali e ciclabili. Ai fini dell'applicazione dei rispetti stradali, il perimetro del centro abitato è definito in sede di formazione del PSC, come perimetro continuo del territorio urbanizzato che comprende tutte le aree effettivamente edificate o in costruzione e i lotti interclusi. Il PSC può inoltre indicare le infrastrutture che necessitano della realizzazione di **fasce di ambientazione**, costituite dalle aree di pertinenza, destinate alla realizzazione di attrezzature o manufatti ovvero di interventi di piantumazione o rinaturazione, al fine della mitigazione o compensazione degli impatti delle infrastrutture sul territorio circostante e sull'ambiente.

Nelle Tav. 1 e 2 del presente piano sono individuate le varie infrastrutture per la mobilità esistenti e previste nel territorio dell'Unione dei Comuni.

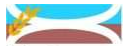
L'altro strumento che definisce quale sia il sistema infrastrutturale di valenza provinciale è il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), che la Provincia di Ferrara ha approvato con propria delibera di Giunta n. 20 del 20/01/1997 successivamente modificato e integrato.

Il medesimo Piano precisa che:

“Le relazioni di corridoio che tendono ad attribuire a Ferrara una posizione di nodo scambiatore nel sistema dell'area padana orientale vanno consolidate sia in senso est-ovest che nord-sud attraverso alcuni ulteriori interventi sulla rete stradale di livello interprovinciale. Un efficiente sistema di mobilità potrà permettere al territorio ferrarese di far ulteriormente crescere il ruolo che esso ha già, nella pianura padana centro-orientale, come centro erogatore di servizi di livello superiore per un bacino d'utenza che va oltre i confini provinciali. Così pure, solo una serie di migliorati collegamenti consentirà al territorio ferrarese di fruire delle strutture di commercializzazione, sviluppo tecnologico ed innovazione d'impresa presenti nei centri principali dell'area padana.”

Di particolare importanza appare la necessità di instaurare sempre più strette relazioni con il rodigino, l'oltrePo mantovano e la Bassa Modenese le cui affinità strutturali con l'area ferrarese sono notevoli, sia per quanto riguarda il settore della piccola e media industria che nella complementarità tra produzioni agricole e dell'allevamento. Questi territori si trovano, peraltro come Ferrara, in una collocazione baricentrica tra le aree forti venete, lombarde ed emiliane, nelle condizioni di poter recepire potenzialmente, più alternative di sviluppo. Sono pertanto possibili due direttrici di intervento programmatico non alternative ma complementari, anche con una corretta scelta infrastrutturale: da una parte iniziative per agganciare la propria economia ai ritmi di sviluppo degli ambiti regionali forti, dall'altra iniziative comuni per inserire unitariamente questi territori nel quadro dello sviluppo di un'area più ampia.”

Con propria delibera di Consiglio n. 32 del 29/05/2014, la Provincia di Ferrara ha adottato la variante specifica al PTCP in adeguamento agli artt. A-2, A-4, A-5, A-13 e A-15 (parte) della LR



20/2000 per la selezione degli ambiti produttivi di rilievo provinciale e l'aggiornamento del sistema infrastrutturale provinciale.

Relativamente alle reti infrastrutturali la Variante al PTCP riscontra quanto già previsto nel PRIT 2010-2020, che per il territorio Ferrarese (ovvero il quadrante nord-orientale della Regione) viene ribadita la strategicità e priorità degli interventi che riguardano:

Per la rete stradale

- l'autostrada E55-E45;
- la variante SS 16 Adriatica;
- la Cispadana autostradale tra A13 e A22;
- la rifunzionalizzazione come autostrada della Ferrara-mare;
- le nuove terze corsie autostradali sulla A13 Bologna-Padova.

Per la rete ferroviaria

- il potenziamento delle relazioni tra Ferrara e Ravenna, per rafforzare i collegamenti del porto di Ravenna con il centro Europa.

Per il trasporto su acqua

- lo sviluppo del Sistema Idroviario Padano-Veneto, anche con azioni per favorire la gestione integrata della navigazione sul Po e quella sulle acque interne.

Partendo da tale quadro di riferimento, la Variante al PTCP vuole iniziare un percorso di definizione di un Quadro Strategico Territoriale Provinciale (**QSTP**), come cornice di coerenza alle politiche di sviluppo di sostenibilità per le trasformazioni del proprio territorio. Inoltre, assumendo gli obiettivi individuati in sede di Conferenza Unificata Stato-Regioni Autonomie locali quali elementi fondanti della "strategia della politica di coesione" da realizzarsi con risorse comunitarie e nazionali, la Provincia si assume l'incarico di concentrare adeguatamente gli interventi, sia per temi che per territori, al fine di raggiungere la massa critica indispensabile alla riuscita delle politiche di competitività e coesione.

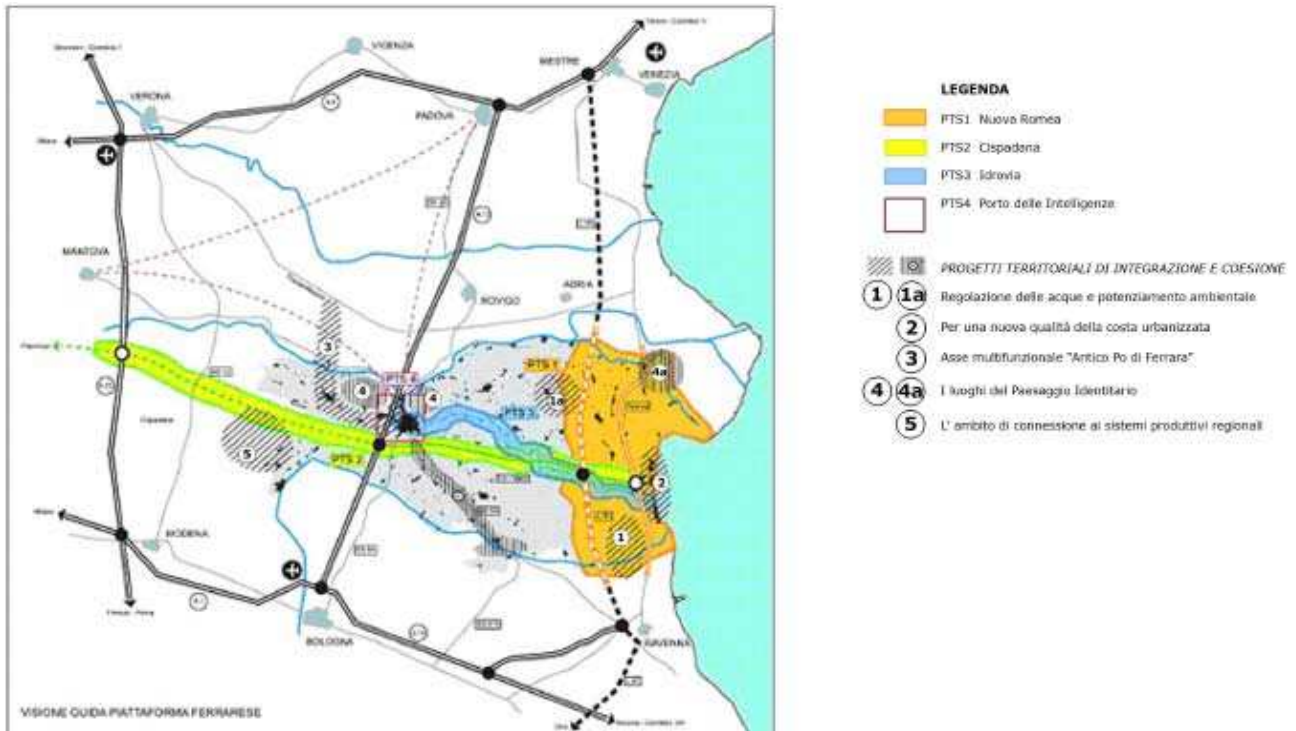
Il QSTP si propone di utilizzare il territorio e le sue risorse come "leva per lo sviluppo", favorendo la concentrazione degli investimenti e la loro finalizzazione all'innalzamento dei potenziali competitivi per l'economia e di coesione per la società ferrarese.

Nella fase preliminare di costituzione di un Quadro Strategico Nazionale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ipotizzato di considerare prioritario lo sviluppo di alcune "piattaforme territoriali strategiche" che hanno un ruolo determinante nell'integrazione del territorio nazionale nello spazio europeo.

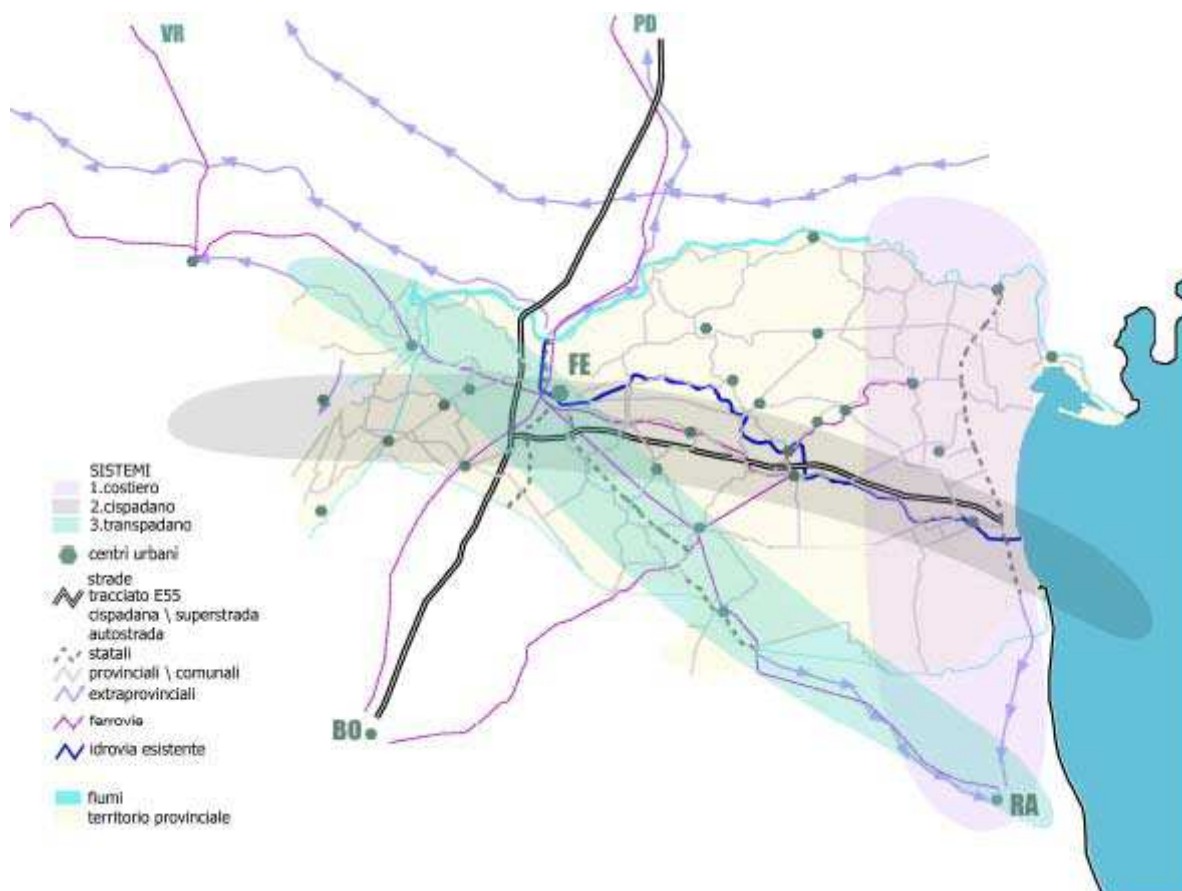
Fra queste è prevista la "Piattaforma romagnola", che riguarda un'ampia area del Delta Padano e si estende fino alla Marche settentrionali. In particolare per Ferrara e il delta del Po si prevede un ruolo di "porta di accesso per l'intera piattaforma del corridoio idroviario padano", che viene definito *un'infrastruttura di straordinario interesse per lo sviluppo di modalità di trasporto a basso impatto ambientale, che coinvolge tre delle regioni italiane a più alta densità abitativa e produttiva.*

Nel Documento Preliminare della Variante al PTCP vigente emerge dunque una configurazione della **piattaforma ferrarese** di natura tendenzialmente reticolare, con maglie multilivello proiettate verso le connessioni sia al corridoio 1 sia al corridoio 5. Le maglie della grande mobilità sono arricchite da funzioni insediative e produttive assai differenziate, dando luogo ad un sistema

economico-sociale-territoriale provinciale multiforme e in prospettiva fortemente intrecciato con il sistema infrastrutturale emergente.



Calando tale piattaforma a livello locale, il Documento Preliminare identifica tre possibili sistemi territoriali locali (costiero, cispadano e transpadano) in grado di supportare la massima utilizzazione delle reti infrastrutturali per la mobilità e di organizzare al meglio le piattaforme produttive strutturali, rispetto ai bacini di produzione ed ai luoghi di decisione della logistica (porti ed interporti).

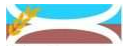


Il quadro infrastrutturale che si va a delineare può produrre una pluralità di mutamenti con effetti positivi sul territorio provinciale, come:

- un nuovo sistema viario integrato (strade, autostrade, ferrovia, idrovia, porti) a vantaggio sia dei cittadini che delle imprese locali;
- la sostanziale riduzione del divario infrastrutturale tra Ferrara e le altre province dell'Emilia-Romagna;
- l'inserimento della provincia di Ferrara in un contesto trasportistico a valenza europea;
- il decongestionamento delle attuali direttrici di traffico, offrendo alternative sostenibili e a minor costo, soprattutto per il trasporto merci;
- il recupero urbanistico e territoriale di aree marginali, potendo rilanciare anche i piccoli centri;
- una aumentata attrattività del territorio verso nuove imprese;
- una più ampia possibilità, per tutti i sistemi territoriali locali, di specializzarsi in nuovi settori economici;
- l'apertura di nuovi spazi di investimento per i privati.

Nel Quadro Conoscitivo e nella Relazione Generale della Variante al PTCP della Provincia di Ferrara adottata con DCP n. 32 del 29/05/2014 (vedi Par. D.1.4 del Quadro Conoscitivo del presente Piano) sono inserite alcune progettualità che possono avere delle ricadute dirette sulla pianificazione del territorio dell'Unione dei Comuni Terre e Fiumi, e precisamente:

1. nel Quadro Conoscitivo si dà atto che nel PTCP della Provincia di Rovigo, di recente approvazione, è previsto un **nuovo ponte sul Po**, tra le località di Villanova Marchesana e



Berra (in realtà nel PTCP di Rovigo il ponte è localizzato tra Crespino e Cologna), in sostituzione del traghetto. Tale collegamento sarebbe strettamente legato alla nuova direttrice nord-sud sul medio Polesine in connessione alla Nogara – Mare;

2. tra le azioni di progetto della Relazione Generale, per il settore idroviario, viene previsto il potenziamento degli attracchi attrezzati per il commercio sul Po con la realizzazione, tra l'altro, di un **attracco in corrispondenza delle aree produttive di Cologna**, Comune di Berra;
3. sempre nella Relazione Generale, in merito alle proposte per il sistema delle aree produttive, e precisamente dell' ambito comunale di "riorganizzazione" di Copparo (Berco + aree NW), si prevede, tra gli aspetti a cui porre particolare attenzione da parte della pianificazione (inter)comunale, *l'individuazione delle aree e delle opere complementari alla realizzazione del collegamento ferroviario regionale Ferrara (Cona) – Copparo, secondo le indicazioni dello studio di fattibilità redatto con Provincia e FER*.
4. La pianificazione locale rileva e condivide le potenzialità di tali progettualità e le inserisce nel PSC, vedi tavola (Tav. 2 "Sistema delle infrastrutture territoriali per la mobilità e il trasporto"), quali azioni strategiche che non hanno un valore immediatamente cogente, dando atto che ne potrà essere data attuazione, attraverso il POC, solamente se le stesse previsioni saranno recepite dagli strumenti sovraordinati di pianificazione territoriale e settoriale (PRIT e PTCP).

Data l'importanza strategica anche a livello sovra locale, le Amministrazioni Locali auspicano nel supporto dell'Amministrazione Provinciale per un impegno attivo nel promuovere, in stretto coordinamento con la Regione, il loro inserimento negli strumenti di pianificazione territoriale e settoriale sovraordinati.

C.2.9. Rete delle principali infrastrutture e servizi per la mobilità

Di seguito si definisce la rete delle principali infrastrutture e servizi per la mobilità così suddivisa:

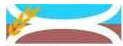
- il trasporto collettivo
- il settore stradale
- il settore idroviario
- il settore ferroviario
- la mobilità ciclo-pedonale e le ippovie

C.2.9.1. Il trasporto collettivo

Il tema della **mobilità collettiva** è disciplinato dalla LR n. 30/1998 “Disciplina del trasporto pubblico regionale e locale”, con la LR n. 10/2008 e con la successiva Intesa generale Quadro tra Regione Emilia-Romagna, Province e Comuni capoluogo del dicembre 2008, nella quale è stato ridefinito il ruolo delle Agenzie locali per la mobilità, allo scopo di perfezionare la distinzione tra le funzioni di amministrazione e di gestione del trasporto pubblico locale.

In tema di trasporto pubblico locale (TPL) *il PRIT 2020, in coerenza con la Comunicazione COM (2009) 490 sui “Piani d’azione sulla mobilità urbana”, incentiva la redazione dei Piani Urbani del Traffico e dei Piani Urbani della Mobilità di Area Vasta e, più in generale, il governo delle regole e delle modalità di accesso alle città, al fine di garantire i massimi livelli di accessibilità alle persone e alle merci con particolare riguardo alle diverse esigenze della cittadinanza compreso il diritto alla mobilità degli utenti deboli. Gli obiettivi che il PRIT 2020 assume, delineano politiche di riferimento per le azioni da svolgersi nei prossimi anni, non solo nel breve-medio periodo, ma soprattutto destinate – proprio a causa della loro strategicità – a dispiegarsi in un orizzonte decennale. Fra di esse emergono soprattutto:*

- *la conferma del ruolo del trasporto pubblico e la sua promozione, anche a fronte delle tematiche della qualità dell’aria, della congestione e della sicurezza nella mobilità locale e regionale;*
- *la promozione di una nuova cultura della “buona mobilità” che superi l’abuso del mezzo privato negli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola e che persegua ogni altra forma di mobilità sostenibile per la salute dei cittadini e la salvaguardia del patrimonio territoriale, ambientale, culturale e la coesione sociale;*
- *l’adozione di una “carta unica della mobilità - Mi Muovo” che, oltre a facilitare l’accessibilità al TPL, ai servizi ferroviari, al bike sharing e al car sharing, alla sosta, ecc., consenta l’accesso del cittadino ai servizi anche attraverso l’utilizzo di piattaforme multicanale (telefonia mobile, web, circuito bancario, grande distribuzione, ecc.) oltre che a prevedere accessi multi servizi;*
- *la promozione dell’infrastrutturazione elettrica delle città anche attraverso progetti basati sullo sviluppo di tecnologie innovative per la ricarica delle auto elettriche e dei veicoli per il trasporto di persone e merci, con particolare attenzione anche alla mobilità turistica e alla logistica urbana;*



- *lo sviluppo dell'implementazione di servizi per l'infomobilità regionale attraverso l'integrazione pubblico-privato, il potenziamento e lo sviluppo del travel planner e la tariffazione integrata;*
- *la promozione di strategie di riequilibrio modale che affrontino i temi della mobilità ciclopedonale, dei percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro, del mobility management, della moderazione e fluidificazione del traffico;*
- *l'assicurazione di pari opportunità di accesso per tutti, anche attraverso politiche di genere e garantendo in particolare i diritti di mobilità delle fasce più deboli.*

Il processo di partecipazione e condivisione del PSC dell'Unione dei Comuni, che ha coinvolto i rappresentanti della società civile locale, gli amministratori e i gestori dei servizi di trasporto collettivo (AMI, ATC e FER), ha portato alla definizione delle **Linee Guida**, delle azioni strutturali e strategiche da mettere in campo in questa materia, e precisamente:

MOBILITÀ

LINEE GUIDA

1. Recuperare le originarie funzioni del trasporto pubblico locale su chiamata (Taxibus).
2. Attuare forme di concertazione con i gestori del servizio di trasporto pubblico per migliorarne qualità ed efficienza.
3. Messa in sicurezza delle piazzole di sosta / fermata.
4. Raggiungimento di livelli di maggior efficacia ed efficienza del servizio attraverso la correlazione fra la rete dei trasporti pubblici di lunga percorrenza (territorio-città) e quelli locali.
5. Pensare al territorio dei sei Comuni come un'unica città, che necessita quindi di forme di mobilità in rete a supporto della nuova struttura "urbana" che si viene a definire.

MOBILITÀ

AZIONI STRUTTURALI

1. Integrazione efficiente fra sistema insediativi e sistema della mobilità.

AZIONI STRATEGICHE

1. Maggior concertazione con i gestori dei servizi per il raggiungimento di sistemi efficaci ed efficienti di copertura totale del territorio-città, a vantaggio dell'uso del trasporto pubblico.
2. Coordinamento per la gestione del servizio di scuolabus a livello sovracomunale.
3. Fattibilità di un sistema di traghetto fluviale sul Po.

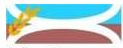
L'**azione strutturale** individuata, che cioè ha una ricaduta diretta sul PSC, è quella di integrare in modo efficiente il sistema insediativo (Capitolo C1 del Presente Documento Unico) con il sistema della mobilità.

Le altre azioni previste in questo campo potranno trovare una più giusta collocazione in ambito di piani generali e di settore trasportistico di livello comunale, che le amministrazioni potranno decidere di redigere anche in forma associata, in coordinamento con gli enti pubblici di livello sovraordinato (Provincia) e con i gestori dei servizi di trasporto collettivo; in quanto la programmazione della mobilità delle persone e delle merci si articola per bacini provinciali e per ambiti di mobilità di area vasta, intesi come unità territoriali entro le quali possa essere programmato un sistema di trasporto pubblico integrato, fortemente orientato all'organizzazione intermodale dei servizi e coordinato in rapporto ai modi e ai fabbisogni di mobilità.

Su tali ambiti agiscono gli strumenti delle programmazioni provinciali, sia generali sia settoriali che riguardino i trasporti, i Piani del traffico della viabilità extraurbana e i piani urbani della mobilità di area vasta. Le Province esercitano le funzioni previste dalla L.R. n. 30 del 2/10/1998 in materia di trasporto pubblico locale.

In particolare spettano alle Province le funzioni relative alla programmazione di bacino e tutte le funzioni relative ai trasporti (Trasporto autofilotranviario, mobilità urbana e intermodalità) classificati di bacino, interbacino, urbani intercomunali e transfrontalieri, ivi comprese:

- a) l'istituzione e l'affidamento della gestione dei servizi e della costruzione delle opere pubbliche necessarie;



- b) la verifica e il controllo qualitativo e quantitativo sullo svolgimento dei servizi (funzione affidata all'Agenzia Mobilità e Impianti di Ferrara dal 01/01/2004);
- c) il coordinamento dei servizi operanti sul territorio;
- d) la zonizzazione del territorio ai fini tariffari;
- e) le funzioni trasferite ai sensi dell'art. 85 del DPR 24 luglio 1977, n. 616, riguardanti l'approvazione dei regolamenti relativi ai servizi di noleggio con conducente, con qualsiasi mezzo esercitati, e di taxi.

All'interno della normativa del PSC sono inserite apposite disposizioni in merito alla realizzazione di nuove aree di sosta a servizio del trasporto pubblico locale in corrispondenza della realizzazione di nuovi interventi di urbanizzazione, o di grandi interventi di recupero, che possono comportare l'afflusso di molti utenti da altre parti del territorio, qualora non siano facilmente raggiungibili dalle aree di sosta esistenti.

Tali aree dovranno essere progettate in sicurezza e preferibilmente al di fuori delle normali aree di circolazione del flusso veicolare, nelle relative fasce di rispetto, in modo da non causare lo sviluppo di situazioni di disagio o di potenziale pericolo per gli utenti.

Le problematiche del servizio sollevate nel quadro conoscitivo rendono necessarie forme di concertazione con i gestori del servizio di trasporto pubblico per migliorarne qualità ed efficienza, per una programmazione più attenta di orari – percorsi – coincidenze con altri mezzi pubblici di trasporto (treni – pullman di linea a lunga percorrenza ecc.), valutando anche la possibilità di recuperare l'originario sistema di servizio a chiamata.

Il sistema del trasporto pubblico locale dovrà, inoltre, essere rivisto anche alla luce della nuova identità unitaria dei sei comuni, che vogliono sviluppare sempre di più le interconnessioni tra le varie parti del territorio al fine di incentivarne le peculiarità.

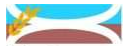
In questo senso le amministrazioni potranno valutare la fattibilità di una gestione a livello unitario anche del servizio di scuolabus, al fine di migliorare l'efficienza del servizio ed evitare le sovrapposizioni e gli sprechi.

Infine, dovranno essere valutate le potenzialità che possono avere nei confronti del trasporto collettivo i sistemi alternativi di viabilità che sono previsti nel presente PSC (sistemi idroviario e ferroviario, di cui al successivo paragrafo C.2.9.3.).

In particolare, il collegamento ferroviario Ferrara (Cona) – Copparo (indicato al precedente paragrafo C.2.8., quale previsione “non cogente” del PSC), assume una valenza strategica/strutturale anche in ambito socio-sanitario, in quanto rende possibile una connessione veloce e accessibile alle utenze deboli tra il territorio dell'Unione dei Comuni Terre e Fiumi ed il Polo Ospedaliero di Cona (vedi Capitolo A3 – Sistema Sociale, Scolastico, Sanità – della presente Relazione Generale).

C.2.9.2. Il settore stradale

A livello **pianificatorio regionale**, il PRIT 2010-2020, in fase di adozione, recepisce la definizione della Grande Rete e della Rete di Base indicate nel PRIT 98, integrata dalle strade ex statali trasferite alle Provincie a seguito dell'attuazione della legge 59/1997 (cosiddetta “Bassanini”) e dalle strade statali con caratteristiche non autostradali. Tali infrastrutture definiscono l'ambito di interesse regionale e, pertanto, soggetto alle disposizioni del PRIT.



Per quanto riguarda il territorio dell'Unione dei Comuni Terre e Fiumi, rientrano nelle infrastrutture stradali oggetto del PRIT 98 e PRIT del 2010-2020:

Grande Rete

- tratto previsto della **E55** (Cesena – Mestre) rientrante nel territorio comunale di Berra.

Rete di Base

- tratto della **SP4** (itinerario Copparo – Ostellato) tra Copparo e il Confine con il territorio comunale di Ferrara, per il quale si prevedono interventi di adeguamento della piattaforma stradale allo standard IV CNR, con eventuali varianti e/o rettifiche plano-altimetriche del tracciato e razionalizzazione delle intersezioni;
- tratto della **Tangenziale Est di Ferrara** previsto tra il confine con il territorio comunale di Ferrara e l'immissione nella SP 14.

Per l'identificazione precisa, vedasi la Tav. 2 "Sistema delle infrastrutture territoriali per la mobilità e il trasporto".

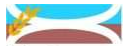
Nelle Linee Guida del PRIT 2010-2020 la *Rete di Base* assume la funzione di garantire l'accesso ai distretti industriali e alle aree urbane e, pertanto, si rende necessario che gli interventi di riqualificazione e potenziamento su tale rete rispettino gli indirizzi e gli obiettivi di base che il Piano si pone, e precisamente:

- *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.*

Tali obiettivi dovranno essere valutati con riferimento a:

- *l'inserimento della direttrice in esame all'interno della rete stradale complessiva (giacitura e configurazione delle interconnessioni, esistenza di itinerari paralleli o incidenti, eventuali punti di conflitto con reti di gerarchia superiore o inferiore);*
- *alla delimitazione dell'area di pertinenza stradale, intesa come l'insieme degli ambiti territoriali il cui accesso è garantito dalla direttrice stessa;*
- *alla giacitura della strada, in rapporto al contesto urbano o extraurbano attraversato.*

A partire dalle metodologie definite nelle Linee guida, in generale su tutte le infrastrutture della rete di base gli interventi previsti sono finalizzati prioritariamente al mantenimento delle caratteristiche funzionali delle stesse. Ove queste siano tali da non garantire lo svolgimento della funzione a esse attribuita dal Piano, sono consentiti interventi volti al loro adeguamento, attraverso la riqualificazione della piattaforma, il miglioramento delle caratteristiche di deflusso e delle condizioni di sicurezza, il recupero di manutenzione pregressa e straordinaria, nonché interventi puntuali in alcuni casi ove si rendono necessarie varianti esterne ai centri abitati, al fine di migliorarne l'accessibilità e fluidificare i traffici. In tali ultimi casi possono essere realizzate tangenziali ai centri urbani, anche attraverso l'adeguamento o piccole varianti a viabilità locali non espressamente



indicate fra gli assi costituenti la Rete di Base, purché le nuove infrastrutture entrino a far parte dell'itinerario costituente un tronco della stessa rete di base.

In forza dello "sprawl" edilizio che ha caratterizzato alcune aree del territorio regionale, il PRIT prevede che, a supporto della progettazione delle varianti ai centri abitati, si debba di norma prevedere un monitoraggio dei flussi interessanti le nuove arterie almeno nei tre anni successivi alla loro entrata in esercizio.

Per quanto riguarda 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 previsti sulla Rete di Base principale sono pertanto riconducibili a:

- *interventi finalizzati alla messa in sicurezza delle arterie, supportati da apposite analisi di incidentalità e analisi preventive di sicurezza e corredati da piani di monitoraggio almeno triennale successivo alla fine lavori (cfr. capitolo "Sicurezza");*
- *interventi per il miglioramento della qualità del deflusso sulla base di appositi studi di traffico (sistemazione degli accessi laterali, regolazione delle intersezioni, realizzazioni di corsie laterali per traffico locale o trasporto pubblico, varianti in corrispondenza di aree urbanizzate, rettifiche del tracciato, eliminazione di passaggi a livello, adeguamento delle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura in relazione alle sue caratteristiche funzionali, ecc.);*
- *modeste varianti indotte da problematiche di natura geologica e idrogeologica;*
- *interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità urbana, supportati da appositi studi di traffico che evidenzino le criticità, gli obiettivi da raggiungere e l'efficacia delle soluzioni progettuali adottate, e integrati da azioni correlate per il miglioramento e/o la riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico locale.*

Fermo restando il fatto che su tutta la Rete di Base deve essere adottata una logica di intervento minimale che deve privilegiare la manutenzione straordinaria, su tale rete sono previsti alcuni tronchi di nuova realizzazione, che servono a completare le sue connessioni alla rete di collegamento e che risultano prioritari nello scenario temporale di validità del Piano.

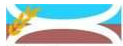
Sulla Rete di Base deve essere privilegiata di norma la realizzazione delle nuove arterie a una corsia per senso di marcia, salvo i casi in cui appositi studi di traffico evidenzino la necessità di caratteristiche geometrico-funzionali diverse.

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.

In tema di sicurezza stradale il PRIT 2010-2020 recepisce gli obiettivi a livello europeo, come il cosiddetto "Libro Bianco", nel quale si propone l'azzeramento delle vittime stradali entro il 2050, con una tappa intermedia nel 2020 di dimezzamento del numero di vittime attuali, o come la direttiva 96/2008 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

A tal fine il PRIT 2010-2020 individua azioni volte a:

- *alla modifica della ripartizione modale nell'uso dei mezzi di trasporto con riduzione della componente veicolare privata;*



- *alla modifica dei comportamenti attraverso la duplice azione educativa e informativa insieme all'attività di controllo e di repressione dei comportamenti pericolosi;*
- *al miglioramento delle infrastrutture;*
- *all'incentivazione all'utilizzo dei sistemi di sicurezza attiva e passiva dei veicoli.*

Per quanto riguarda al miglioramento delle infrastrutture, *le attività dovranno riguardare la rete infrastrutturale viaria o itinerari, anche composti da più strade consequenziali tra loro, le problematiche tipo diffuse su tutto il territorio regionale, con particolare attenzione all'utenza debole e alle aree urbane e urbanizzate, che riscontrano significative criticità, sviluppando la massima integrazione e sinergia con gli interventi di qualificazione urbana e di miglioramento del trasporto pubblico.*

Inoltre, la Regione provvederà all'emanazione di Linee guida per la riqualificazione della rete di base regionale, nelle quali verranno definiti alcuni requisiti minimi che dovranno avere gli interventi proposti per la finanziabilità degli stessi da parte della Regione medesima.

A livello **pianificatorio provinciale**, il PTCP vigente riconosce che il sistema di area vasta interessante il territorio ferrarese si basa, in senso est-ovest, sulla direttrice cis-transpadana da Ravenna a Milano, mentre il sistema delle relazioni nord-sud si basa sull'asse autostradale Bologna-Padova e sulla prosecuzione dell'itinerario internazionale E55 nel tratto Ravenna-Venezia. In merito a quest'ultima, si ipotizza l'individuazione di un nuovo tracciato su Comacchio-Codigoro-Ariano, riservando alla Romea funzioni prevalenti di traffico turistico e di "strada parco".

Il PTCP, partendo dalla gerarchizzazione della rete operata dal PRIT98 e rivista nella proposta di PRIT2020, individua a sua volta, a "cascata", gli assi di rilievo strategico.

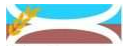
A tal fine, la Variante al PTCP individua i seguenti livelli gerarchici:

- 1) Grande Rete regionale;
- 2) Rete di Base regionale;
- 3) Rete provinciale Primaria;
- 4) Rete provinciale Secondaria.

Il PSC riconosce la viabilità provinciale come identificata nel PTCP, che viene riportata in cartografia (Tavole 1 e 2) genericamente come "Viabilità Provinciale", facendo riferimento per la classificazione di dettaglio al predetto PTCP quale strumento di pianificazione preposto per tali infrastrutture.

Il PTCP vigente, inoltre, definisce che:

"Per il Basso Ferrarese il rafforzamento delle relazioni nord-sud si basa su una direttrice biforcata a sud dal ponte sul Po a Ro sino ad Argenta attraverso Copparo, Formignana, Migliarino da un lato e Copparo, Cona, Superstrada dall'altro. Questa provinciale riprende in gran parte strade già esistenti, da migliorare negli standards tecnici, e costituisce un importante elemento di organizzazione della viabilità della parte orientale della provincia, assolvendo a funzioni analoghe a quelle della nord-sud dell'Alto Ferrarese, seppure con effetti di scala rapportati alle caratteristiche dell'area interessata.



La rete minore provinciale, infine, avrà il compito di collegare direttamente ed in rete i centri ordinatori del sistema insediativo provinciale, secondo le caratteristiche ed i ruoli che loro assegna questo Piano, riutilizzando in larga parte tracciati esistenti e razionalizzando le politiche di spesa settoriale con concentrazione di risorse su tale rete.

Di preferenza si opererà con il recupero dei tracciati esistenti, eliminando i punti di pericolosità e di rallentamento della velocità commerciale, favorendo il riordino della viabilità in corrispondenza delle località abitate con l'alleggerimento degli assi di penetrazione e la realizzazione, ove possibile, di soluzioni di aggiramento dei centri principali.”

Come descritto nella Parte I – Quadro Conoscitivo del presente PSC, la parte preponderante, se non quasi esclusiva, della rete infrastrutturale per il trasporto è costituita dalla viabilità stradale. Su questo tema le Linee Guida, le Azioni Strutturali e Strategiche definite nella fase preliminare di condivisione con le parti sociali sono:

VIABILITÀ

LINEE GUIDA

1. Miglioramento del sistema delle interconnessioni fra la rete stradale di 1° livello e di 2° livello e i nodi strategici della grande comunicazione (Autostrade – Strade Statali – Sistema della rete Ferroviaria – dei porti e degli aeroporti) anche attraverso interventi per la sicurezza stradale e il miglioramento del sistema dei trasporti pubblici atti a diminuire i flussi di traffico veicolare, con una riduzione dell'impatto sull'ambiente e dell'elevata incidentalità.
2. Alleggerimento del flusso viario sui tratti SP2 – SP5 – SP15.
3. Miglioramento della viabilità locale con correttivi sulla geometria delle strade.
4. Individuazione della gerarchia dei sistemi e definizione delle priorità di attuazione.
5. Trasferire al territorio i benefici delle grandi opere pubbliche a scala nazionale e provinciale.
6. Coordinamento sovra comunale per le attività di manutenzione programmata alla viabilità esistente.

VIABILITÀ

AZIONI STRUTTURALI

1. Realizzazione di collegamento fra la zona Est di Ferrara e Ro / Polesella attraverso tangenziale EST.
2. Rafforzare l'asse EST-OVEST (Gran Linea - Copparo - Ferrara).
3. Implementazione della rete stradale di 2° livello con quella di 1° livello sull'asse NORD-SUD (Transpolesana - A13) e asse EST-OVEST (E55 - A13).
4. Diversificazione attraverso il sistema di interscambio dei trasporti (strada- idrovia- ferrovia- attracco commerciale di Cologna).
5. Miglioramento dell'accessibilità ai centri e delle geometrie stradali.
6. Realizzare circonvallazione abitati di Jolanda di Savoia, Formignana, Gradizza di Copparo e Final di Rero.
7. Collegamento Tangenziale Est e SP5 in prossimità della Pieve di S. Venanzio - Copparo.
8. Adeguamento delle geometrie stradali.

AZIONI STRATEGICHE

1. Confermare l'indicazione politica di previsione casello E55 in corrispondenza della Gran Linea.
2. Incentivare la formazione di consorzi obbligatori o di altre modalità innovative per la manutenzione delle strade rurali.
3. Azioni atte al miglioramento della consapevolezza sulla sicurezza stradale, mediante adeguata formazione / informazione.
4. Coordinamento con il P.T.C.P. di Rovigo che prevede la realizzazione di un nuovo ponte sul Po, tra Papozze e Berra.

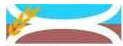
Rientra nel primo obiettivo di miglioramento del sistema delle interconnessioni fra la rete stradale dell'Unione e i nodi strategici della grande comunicazione (autostrade – strade statali – sistema della rete ferroviaria dei porti e degli aeroporti) la realizzazione del **collegamento tra la zona est di Ferrara ed il Veneto**, passando per i territori comunali di Copparo e Ro, con la cosiddetta “tangenziale est” attraverso il collegamento tra la SP2 “Ferrara – Copparo” e la SP5 “Dazio di Guarda”.

Legata a questa nuova viabilità si prevede la realizzazione di un collegamento tra la medesima tangenziale est e la SP5, in prossimità della Pieve di San Venanzio di Copparo, che consentirà un rapido raggiungimento del territorio di Berra, bypassando i centri abitati di Copparo, Coccanile e Cesta.

Si prevede inoltre il rafforzamento dell'asse **est-ovest**, sulla direttrice Ferrara – Copparo Jolanda di S. – futura E55, attuando anche una politica di concertazione che produca come obiettivo la realizzazione di un casello della E55 in corrispondenza dell'intersezione con la SP 60 “Gran Linea”, al fine di trasferire al territorio i benefici delle grandi opere pubbliche a scala nazionale e provinciale. Sempre per il miglioramento della direttrice est-ovest, si prevede il potenziamento della SP12 nel tratto compreso tra Berra e Ariano Ferrarese, per il facile raggiungimento della nuova E55.

Altra importante direttrice, quella **nord-sud**, è stata individuata nell'asse Ro-Copparo-Formignana-Tresigallo-Rovereto. Le migliorie al tracciato attuale potrebbero agevolare il collegamento tra il ponte sul Po, in prossimità del centro abitato di Ro, e la Superstrada Ferrara – Mare, a servizio del traffico veicolare indirizzato a Comacchio.

Sono inoltre previsti interventi di miglioria delle geometrie della rete stradale di secondo livello e la realizzazione o completamento delle “**circonvallazioni**” degli abitati di Jolanda di Savoia e Gradizza di Copparo, al fine di alleggerire il passaggio veicolare all'interno dei centri dei paesi



medesimi. Quest'ultima previsione, che ricade su una strada della Rete di Base di interesse regionale (SP4), trova corrispondenza con le disposizioni del PRIT 2010-2020.

La lunghezza complessiva dei nuovi tratti stradali è di 20,5 Km, mentre quella dei tratti per la quale si prevede un adeguamento è di 4 Km.

All'interno di questa individuazione tipologico-funzionale appare fondamentale focalizzare la giusta gerarchizzazione dei livelli e dei sistemi in analisi in coerenza con le definizioni sovraordinate in materia, in particolare del Codice della Strada e del PRIT.

In merito alle **strade rurali** ed alla loro manutenzione è prevedibile una strategia di incentivazione alla formazione di consorzi per la manutenzione delle stesse.

L'attenzione si è orientata anche alle criticità della rete stradale per geometria, sezione, tipologia del manto e di conseguenza sul problema della **sicurezza stradale**, che è un problema di grande rilevanza nel territorio provinciale di Ferrara, così come riportato nel precedente paragrafo C.2.3. della Parte I – Quadro Conoscitivo.

Come per il trasporto pubblico, sarebbe auspicabile un coordinamento a livello sovra comunale per la manutenzione della rete infrastrutturale delle singole municipalità, sempre più pressate dalle continue necessità di intervento e a fronte del calo delle risorse a disposizione.

La Provincia, attraverso il PTCP, definisce la dotazione di infrastrutture per la mobilità di carattere sovracomunale, ed individua i corridoi destinati al potenziamento e alla razionalizzazione dei sistemi per la mobilità esistenti e quelli da destinare alle nuove infrastrutture.

In questo ambito occorrerà anche un coordinamento con il PTCP della confinante Provincia di Rovigo in merito alla previsione di questo piano di realizzare un nuovo ponte stradale in prossimità delle località di Papozze e Berra.

Nella Cartografia del PSC sono riportati tali corridoi e sono inseriti quelli delle nuove infrastrutture viarie di carattere locale.

C.2.9.3. Il settore idroviario e ferroviario

Nel **settore idroviario** il PRIT 2010-2020 prevede che *gli interventi prioritari per lo sviluppo dei traffici commerciali per acque interne sono quelli necessari 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.*

Il vero salto qualitativo e quantitativo per il sistema idroviario è però determinato dall'integrazione tra navigazione marittima e navigazione fluviale: ciò riguarda tutte quelle componenti di traffico in cui il mezzo di trasporto può essere costituito dalla nave fluviomarittima, e cioè da un natante progettato specificamente per effettuare navigazione di cabotaggio in mare ed entrare direttamente nell'asta fluviale senza compiere trasbordi.

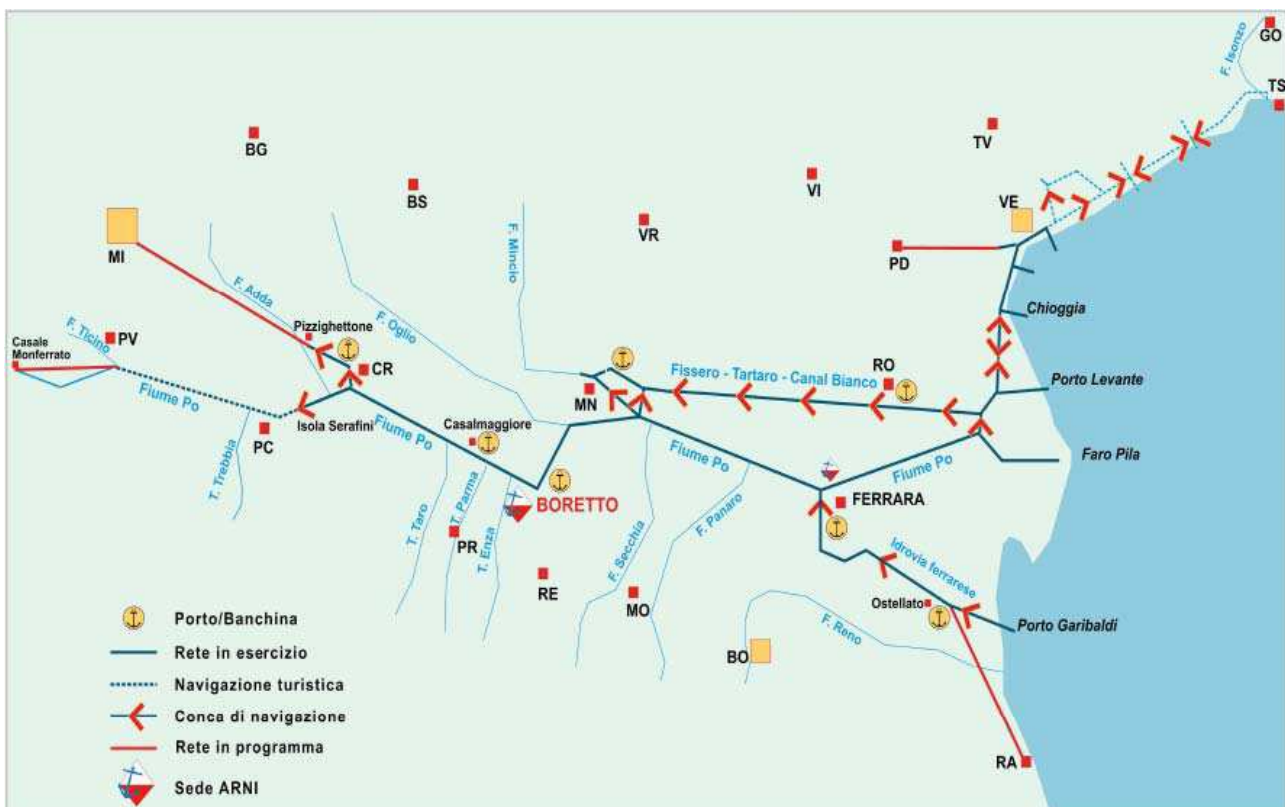
Questa opportunità è cruciale per fornire una possibilità di trasporto certamente più economica rispetto alla modalità terrestre (per i flussi tra la Pianura Padana e le regioni meridionali italiane) ma anche rispetto a un trasporto effettuato con nave tradizionale che approda a uno dei porti del

nord adriatico per poi proseguire via terra verso la Pianura Padana (e viceversa per i traffici in senso contrario).

Per attuare tali obiettivi risulta indispensabile attuare politiche condivise ed integrate, in particolare con le altre Regioni dell'Intesa Interregionale per la navigazione interna (Lombardia, Piemonte e Veneto), interessate dal Sistema Idroviario Padano-Veneto.

Tale Sistema Idroviario riguarda anche il territorio dell'Unione dei Comuni Terre e Fiumi, nei tratti del fiume Po e del Po di Volano, nel quale è previsto il progetto dell'**Idrovia Ferrarese**, che ne delimitano i confini a nord e a sud.

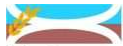
Sistema Idroviario Padano-Veneto



La legge regionale n. 11/1983 affida al PRIT compiti di intervento e regolazione del *sistema portuale di interesse regionale* (definito dalla legge regionale n. 84/1994).

Per la realizzazione di nuovi porti o approdi di *interesse regionale*, il PRIT 2010-2020 definisce i seguenti requisiti indispensabili:

- **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 ripascimento 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.



A livello pianificatorio provinciale, il Documento Preliminare della Variante al PCTP, approvato con delibera di Giunta n. 72/23882 del 27/03/2012, mantiene in merito al trasporto su acqua una prospettiva di possibile sviluppo, prevedendo:

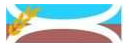
- 1) il completamento degli interventi per l'adeguamento del ramo ferrarese dell'Idrovia Padano Veneta alla classe V di trasporto, tramite l'eliminazione dei punti di strozzatura del traffico e la riorganizzazione delle tratte urbane del Po di Volano e dei canali Navigabile e Boicelli;
- 2) il potenziamento degli attracchi attrezzati per le merci sul Po grande, in corrispondenza della banchina regionale di Pontelagoscuro (Conca tra Boicelli e Po) e delle aree produttive di Cologna, in Comune di Berra.
- 3) la realizzazione dei progetti di supporto alla fruizione turistica "in presenza d'acqua" della fascia territoriale del Po Grande e dei rami storici del Po di Primaro e del Po di Volano.

Relativamente al **trasporto ferroviario**, il PRIT 2010-2020 si pone quali principali e attuali obiettivi da perseguire:

- *incrementare i servizi per dare coperture adeguate, soprattutto nelle principali fasce orarie, a tutto il territorio gravitante sulla rete ferroviaria, con "cadenzamenti" regolari ai 30 o ai 60 minuti, a seconda delle relazioni e aree interessate, e ai 15 minuti sulle tratte maggiormente trafficate soprattutto in avvicinamento all'area metropolitana bolognese; ciò nella consapevolezza che il tempo medio di attesa di un treno utile nelle fermate più frequentate condiziona pesantemente la scelta del mezzo più conveniente da utilizzare per lo spostamento;*
- *offrire servizi di qualità, sviluppati su una rete a più evoluto standard infrastrutturale e funzionale, con materiale rotabile a elevato comfort e adeguate capacità di carico;*
- *migliorare l'integrazione - anche di tipo tariffario - tra i diversi sistemi di trasporto per razionalizzare l'interscambio e per ridurre i tempi, i disagi e i costi delle rotture di carico;*
- *privilegiare il potenziamento e l'ammodernamento della rete esistente, salvaguardando i corridoi territoriali e gli ambiti occorrenti affinché ciò possa attuarsi;*
- *migliorare la qualità delle stazioni e delle fermate nel territorio regionale in modo che divengano punti di eccellenza sia sotto l'aspetto funzionale che di accessibilità e di*
- *integrazione;*
- *garantire una tempestiva, adeguata e integrata informazione all'utenza in tutte le stazioni e fermate attraverso l'ausilio di dispositivi evoluti di comunicazione, sia visivi che sonori.*

Come indicato nella Parte I – Quadro Conoscitivo, questi due settori sono attualmente assenti dal territorio dell'Unione dei Comuni. Tuttavia, per quanto riguarda il settore idroviario, si evidenzia la rilevanza strategica che riveste il progetto dell'**Idrovia Ferrarese**, descritto nel Quadro Conoscitivo del presente piano, già in fase di cantierizzazione e per il quale sono già state realizzate o sono in corso di realizzazione diverse opere in vari lotti tra quelli previsti.

Le Linee Guida, le Azioni Strutturali e Strategiche definite con i portatori di interessi e gli amministratori in questi settori sono:



IDROVIA - FERROVIA

LINEE GUIDA

1. Conferma del tracciato ferroviario di previsione nell'attuale pianificazione Cona-Copparo.
2. Sfruttare appieno l'opportunità data dal Progetto Provinciale Idrovia, per rafforzare il sistema della *Viabilità Locale* connessa alla realizzazione dei *Nuovi Ponti*.
3. Interconnettività tra gli interventi di valorizzazione ambientale dell'Idrovia e il sistema del "*turismo lento*" locale.
4. Il Progetto Idrovia deve essere utilizzato nel breve periodo più per ciò che concerne le opere di riqualificazione ambientale piuttosto che per quelle finalizzate alla navigazione commerciale.

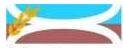
IDROVIA - FERROVIA

AZIONI STRUTTURALI

1. Collegamento del Nuovo Ponte Idrovia Comune di Formignana con la SP4.
2. Realizzazione attracco commerciale sul Po a Cologna.
3. Rafforzamento attracco turistico sul Po a Ro.
4. Prevedere il tracciato ferroviario Cona - Copparo.

AZIONI STRATEGICHE

1. Favorire la mobilità dei trasporti produttivi su rotaie e su acqua.
2. Interconnettere le azioni imprenditoriali e le ricadute economiche con le azioni strategiche degli organismi delle mobilità e con le Pubbliche Amministrazioni.
3. Fattibilità polo logistico di interscambio verso attracco commerciale di Cologna.
4. Abbreviare i tempi per la realizzazione delle opere.



Per un **territorio ricco d'acqua** come quello dell'Unione dei Comuni Terre e Fiumi, delimitato a nord e a sud da due rami del Po e attraversato da una grande quantità di canali, il progetto dell'Idrovia Ferrarese rappresenta una grossa opportunità di sviluppo a livello turistico e commerciale.

Le opportunità sono legate alle opere di adeguamento del progetto idrovia che ineriscono le intersezioni con la viabilità stradale (ponti), che possono comportare anche la risoluzione di problematiche di traffico veicolare stradale.

Nello specifico, gli interventi riguardano:

- la sostituzione del ponte stradale sulla SP 15 "Via del Mare" in corrispondenza dell'entrata nel centro abitato di Final di Rero;
- l'adeguamento della sede viaria di Via Passo di Viconovo con la costruzione di ponte di attraversamento del Po di Volando ad est del centro abitato di Fossalta;
- la realizzazione di ponte tra i centri abitati di Sabbioncello San Pietro e Sabbioncello San Vittore, in sostituzione dell'attuale ponte in centro a Sabbioncello San Vittore, che verrà trasformato in passerella ciclo/pedonale.

Nel primo intervento il progetto dell'Idrovia Ferrarese prevede la realizzazione di una deviazione ed allargamento del corso dell'alveo del Po di Volano, con la creazione di un'isola tra i due corsi, e il conseguente allungamento del ponte stradale esistente sino alla nuova sponda dell'alveo ad Ovest. Tale isola potrebbe essere una giusta collocazione di un attracco fluviale turistico.

Il progetto rappresenta soprattutto una grossa opportunità dal punto di vista turistico, in quanto consente l'accessibilità a luoghi tipici della nostra pianura bonificata con i mezzi del "turismo lento", attraverso la realizzazione e l'adeguamento di piste e passerelle ciclo-pedonali e di altre opere di completamento (quali aree verdi attrezzate, attività agrituristiche e di ristorazione, banchine di attracco, darsene e piazzole di approdo).

In particolare, verranno realizzati in Final di Rero un ponte in legno, in corrispondenza dell'abitato per collegare il paese stesso con l'isola che si viene a creare nel tratto di curva tra il tracciato attuale e quello di progetto, e uno scivolo per alaggio di natanti in argine sinistro in corrispondenza della medesima isola.

In Località Fossalta e Sabbioncello S. Vittore, verranno realizzate due passerelle in corrispondenza degli attuali ponti carrabili, che saranno di tipo esclusivamente ciclo-pedonale.

Al di fuori del progetto dell'Idrovia Ferrarese, ma sempre nel settore idroviario, rientra la previsione dell'attracco commerciale sul Po in località Cologna (Berra) e il potenziamento dell'area annessa all'attracco turistico sul Po in Comune di Ro.

Per quanto attiene l'attracco di Berra, l'infrastruttura costituisce il presupposto per la promozione dello sviluppo economico ed per la ricerca di nuove opportunità occupazionali per rendere il territorio competitivo nei confronti delle realtà limitrofe provinciali ed extraprovinciali. La localizzazione sarebbe prevista in località Cologna e prevede la realizzazione di una banchina attrezzata per scarico e deposito merci, che attraverso un sistema di viabilità adeguato a tal fine, consente di raggiungere l'ambito produttivo prioritario per la logistica di smistamento quale la Capa Cologna posta nelle vicinanze. Ma tale infrastruttura consente anche alle altre realtà produttive presenti sul territorio, di utilizzarla quale sistema di trasporto merci in alternativa alle infrastrutture di trasporto su gomma, così da consentire da una parte una riduzione degli effetti inquinanti e del traffico sulla viabilità ordinaria, e dall'altro una economicizzazione delle spese di trasporto e per la

logistica. L'intervento trova una sua fattibilità secondo le norme del PAI (art. 38), nonché sulla base della Delibera dell'Autorità di Bacino del Fiume Po n. 9/2010.

Dato che tale infrastruttura non è prevista né nel PRIT 98 (vigente) né nel PRIT 2010-2020 (adottato), ma solamente nella Variante al PTCP della Provincia di Ferrara adottata con delibera di Consiglio n. 32 del 29/05/2014, la realizzazione della stessa potrà essere effettuata esclusivamente nel caso in cui venga recepita dagli strumenti pianificatori di livello sovraordinato (vedasi precedente paragrafo C.2.8.).

Per quanto riguarda il **settore ferroviario**, la proposta che si avanza con il presente Piano, e che era già presente nel PRG del Comune di Copparo, è quella della realizzazione di un collegamento tra la linea ferroviaria Ferrara – Codigoro, in località Quartesana, e il centro abitato di Copparo, con un unico binario di circa 12,5 Km di lunghezza.

Questo intervento garantirebbe un facile raggiungimento della nuova struttura sanitaria in località Cona, toccata dalla linea ferroviaria Ferrara – Codigoro, da parte della comunità locale di Copparo e delle aree limitrofe. Inoltre comporterebbe la possibilità di utilizzare la rete ferroviaria per il trasporto delle merci in uscita e in entrata dal polo produttivo di Berco S.p.A., situato nelle vicinanze dell'area individuata per la realizzazione della stazione ferroviaria.

A tal proposito, seppure né il PRIT 98 (vigente) né il PRIT 2010-2020 (adottato) prevedano la realizzazione della suddetta infrastruttura ferroviaria, Variante al PTCP adottata dalla Provincia di Ferrara con delibera di Consiglio n. 32 del 29/05/2014, nell'ambito della valutazione delle proposte di definizione del sistema delle aree produttive, e in particolare della struttura produttiva locale, ritiene che le caratteristiche principali della specializzazione dell'ambito produttivo di Copparo (Berco + aree NW) risiedano nella necessità di energia e reti di trasporto in grado di sostenere una movimentazione di merci particolarmente pesanti e che, pertanto, la pianificazione (inter)comunale debba porre particolare attenzione anche alla individuazione delle aree e delle opere complementari necessarie alla realizzazione del collegamento ferroviario regionale Ferrara (Cona) – Copparo, secondo le indicazioni dello studio di fattibilità redatto con Provincia e FER.

Pertanto, la realizzazione di tale previsione potrà essere effettuata esclusivamente nel caso in cui venga recepita dagli strumenti pianificatori di livello sovraordinato (vedasi precedente paragrafo C.2.8.).

Lo stesso collegamento assume una valenza per il trasporto collettivo delle persone, così come indicato al precedente paragrafo C.2.9.1.

La realizzazione di questa nuova infrastruttura comporterà l'individuazione delle necessarie fasce di rispetto ed eventualmente delle fasce di ambientazione, qualora fossero necessarie. Inoltre, è prevista la realizzazione di una stazione in corrispondenza del centro abitato di Copparo, che dovrà essere provvista di tutte le dotazioni del caso, la rete elettrica per il funzionamento dei mezzi di locomozione e tutte le altre infrastrutture necessarie.

C.2.9.4. La mobilità ciclo-pedonale e le ippovie

In merito alla mobilità ciclopedonale, il PRIT 2010-2020 ne incentiva l'utilizzazione quale **modalità strategica** in grado di offrire un importante contributo al sistema della mobilità, prospettando un sistema di accessibilità e di itinerari che vada oltre la singola "pista" e che abbia caratteristiche di qualità, riconoscibilità e sicurezza, prevedendo processi di pianificazione e programmazione partecipati, con particolare attenzione ai temi ambientali e sociali di interazione con il contesto urbano e naturale.

"Il Piano pone l'obiettivo di incrementare la quota di ripartizione modale ciclabile dall'attuale 10% al 15% al 2020. A tal fine si intende:

- *promuovere un approccio integrato alla pianificazione e alla realizzazione della rete ciclabile, sia in termini di infrastruttura e di poli collegati, che di servizi, segnaletica e dotazioni, per un servizio all'utenza integrato;*
- *promuovere il riequilibrio modale e l'intermodalità nelle politiche e negli strumenti di pianificazione e di programmazione, non lasciando la modalità ciclopedonale come modalità "residuale", ma con un preciso ruolo autonomo, favorendone anche l'integrazione con il trasporto pubblico locale e il sistema ferroviario (accessibilità alle stazioni);*
- *promuovere e favorire azioni e politiche innovative per l'incremento della mobilità ciclopedonale e la "cultura ciclabile", anche attraverso la formazione, l'informazione e l'utilizzo di sistemi tecnologici intelligenti.*
- *garantire un'adeguata accessibilità, dotazione e sicurezza dei percorsi ciclopedonali, anche con riferimento ai contesti urbani in cui si inseriscono, per un miglioramento complessivo della vivibilità e con particolare attenzione alle fasce più deboli;*
- *consolidare e implementare sistemi a tariffazione integrata in sinergia con i servizi di bike sharing, in particolare nei luoghi di interscambio modale ferro gomma;*
- *favorire le politiche relative ai percorsi sicuri casa-scuola, casa-lavoro, del mobility management, del diritto alla mobilità delle categorie più deboli."*

In questo ambito il PRIT individua *alcuni corridoi principali su cui realizzare "ciclovie", ossia itinerari di lunga percorrenza, da considerarsi anche nell'ambito dei sistemi di valorizzazione turistica dei territori e che concorrono a integrare le tematiche di paesaggio, attraverso percorsi e connessioni con alcuni itinerari extraurbani, rurali e naturalistici e/o il recupero di infrastrutture dismesse.*

Tra questi corridoi, interessa il territorio dell'Unione dei Comuni Terre e Fiumi il n. 2 "Ciclovie del Po e delle Lagune", nel tratto della "Destra Po" ricadente nei territori comunali di Ro e Berra.

Per quanto riguarda la "mobilità lenta", cioè quella mobilità a bassissimo impatto ambientale che permette alle persone di avere un contatto più ravvicinato con il territorio, durante la fase di partecipazione e condivisione si sono definite le seguenti Linee Guida, Azioni Strutturali e Strategiche:

PERCORSI CICLO - PEDONALI E IPPOVIA

LINEE GUIDA

1. Completamento della rete dei percorsi ciclabili con la chiusura degli anelli previsti nel Master Plan Provinciale.
2. Valorizzazione dei percorsi, con dotazione di punti di sosta ristoro, noleggio e assistenza.
3. Completamento dell'ippovia con l'inserimento di percorsi adeguati di collegamento fra i Comuni di Copparo e Jolanda di Savoia e la rete esistente di Ro, Berra, Formignana e Tresigallo.
4. Estendimento della rete delle ippovie alle strade bianche e alle arginature dei canali. Destinazione ad ippovia dell'intero percorso del Canal Bianco (dal Confine con il Comune di Ferrara al Confine con il Comune di Mesola).
5. Individuazione degli imprenditori agricoli interessati ad adeguare la propria attività verso forme diverse di fruizione del territorio.

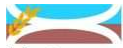
PERCORSI CICLO - PEDONALI E IPPOVIA

AZIONI STRUTTURALI

1. Dettare norme per la conservazione della viabilità rurale con mantenimento dell'impianto a strade bianche.
2. Individuazione di una rete locale destinata ai nuovi percorsi ciclabili nelle zone rurali.
3. Costruzione di una rete di collegamento all'ippovia esistente con l'individuazione di punti di sosta e/o di tappa.
4. Utilizzo delle strade bianche dei sei territori ad uso turistico ed ecologico, con il rafforzamento della rete delle piste ciclabili, delle ippovie e l'incentivazione del sistema agricolo del territorio.
5. Maggiore diffusione delle piste ciclabili in sede propria per i collegamenti tra i centri e le frazioni.
6. Agevolare la riqualificazione urbana e la vivacità del centro anche attraverso il sistema delle piste ciclabili urbane.
7. Allargare la dotazione di infrastrutture leggere con lo sviluppo di "Sentieri di pianura".

AZIONI STRATEGICHE

1. Politiche di concertazione con i proprietari terrieri per agevolare la fruizione del territorio a fini turistici.
2. Coinvolgimento dell'Azienda Zenzalino nell'azione di marketing e valorizzazione territoriale per finalità turistiche e culturali legate al cavallo.
3. Promuovere attività d'interscambio culturale con realtà attive da anni in questo settore.
4. La maggior disponibilità di percorsi ciclabili può favorire il miglioramento dello stile di vita delle persone.



Come indicato nella Parte I – Quadro Conoscitivo del presente Documento Unico, il sistema delle **piste ciclabili e ciclopedonali** nato sulla traccia delineata dal Master Plan Provinciale non si è concluso, probabilmente per problemi di “fruibilità” di alcuni percorsi.

In questa sede, pertanto, si propone di individuare percorsi alternativi a completamento degli anelli di:

- 1) Ro – Berra - Copparo
- 2) Copparo - Formignana
- 3) Formignana – Tresigallo - Jolanda di Savoia
- 4) Jolanda di Savoia – Berra - Ro

Il completamento di questi anelli garantirebbe la realizzazione di percorsi ciclabili di media lunghezza e difficoltà, che possono essere collegati tra loro, formando percorsi più articolati per le persone più esperte; dovranno essere dotati delle idonee strutture e attrezzature (quali aree di sosta, cartellonistica, ecc.) e dovranno anche essere progettati in sicurezza, dato che è impossibile garantire la realizzazione di percorsi ciclabili in sede propria per tutti i tragitti.

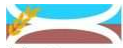
In particolare dovranno essere favorite, anche mediante l'utilizzo delle metodologie della perequazione urbanistica da attuarsi nel POC:

- a) il completamento, connessione e messa in sicurezza dei percorsi ciclabili e ciclopedonali già realizzati;
- b) l'estensione dei percorsi ciclabili e ciclo-pedonali di avvicinamento alle scuole (percorsi sicuri casa-scuola) e sugli itinerari a più elevata frequentazione;
- c) la creazione di nuovi parcheggi coperti per le biciclette e la razionalizzazione e copertura di quelli esistenti, specie nei punti di interscambio modale e nelle zone di maggiore aggregazione di utenza;
- d) il potenziamento ed estensione del servizio di noleggio giornaliero biciclette (anche a pedalata assistita) in particolare presso i parcheggi di attestamento/interscambio già esistenti o previsti.

L'individuazione dei percorsi come sopra descritti e indicati nella Tav. 3 “Sistema della mobilità lenta”, integrata dalle disposizioni inserite nelle norme di attuazione del PSC in merito a quanto indicato nel precedente periodo, adempiono a quanto previsto dall'articolo 19 “promozione della mobilità ciclabile” delle norme tecniche di attuazione del PTRQA vigente della Provincia di Ferrara. La realizzazione dei percorsi su sede propria dovrà essere preferita per i collegamenti all'interno dei centri abitati e tra un centro abitato e l'altro, qualora si sia in presenza di strade ad alta incidentalità ovvero ad alto traffico.

Nel POC sono inserite apposite norme tecniche ed i requisiti prestazionali per la migliore esecuzione delle ciclabili, atte a garantire il massimo della sicurezza agli utenti deboli. In particolare sono individuate la tipologia, le dimensioni, il tipo di finitura superficiale, la segnaletica, la continuità del percorso, i riferimenti per risolvere in sicurezza il problema degli attraversamenti in particolare con le rotatorie, i sottopassi, ecc. e la previsione, nei casi indicati alla lettera c) dell'art. 19 delle norme tecniche d'attuazione del PTRQA vigente, di spazi di parcheggio coperto.

In particolare riferimento alla segnaletica dei percorsi ciclabili provinciali, le disposizioni del POC prevedono la conformità alle direttive approvate dall'Amministrazione Provinciale.



Oltre alla sicurezza, dovrà essere tenuta in considerazione nella progettazione, la valorizzazione dei percorsi attraverso la piantumazione di essenze arboree che possano anche essere utilizzate quali punti di ristoro, soprattutto nelle giornate molto calde.

Sarebbe opportuna anche la realizzazione di un sistema di gestione unitaria delle piste, che permetta di fornire servizi di informazione e promozione anche verso l'esterno del territorio.

Oltre ai percorsi previsti a livello provinciale, si propone l'individuazione di percorsi di carattere locale nelle zone rurali, che potrebbero utilizzare la viabilità rurale pubblica e privata, previo opportuni accordi.

L'individuazione dei percorsi ciclabili e ciclo-pedonali disposta nel PSC deve comunque considerarsi quale programmazione generale di massima, alla quale dovrà essere data attuazione mediante i successivi POC e PUA del caso, nei quali si dovrà porre particolare attenzione alle seguenti tematiche:

- all'intermodalità bici, auto, bus e barca con parcheggi dotati di adeguati servizi;
- al collegamento con le emergenze culturali, ambientali, architettoniche e paesaggistiche;
- alla sicurezza stradale dei ciclisti in particolare agli attraversamenti con strade ordinarie, ferrovie, sottopassi e soprattutto rotatorie;
- moderazione del traffico con interventi di qualificazione urbana;
- continuità dei percorsi.

L'obiettivo per quanto riguarda le **ippovie** è quello di rendere fruibili i percorsi individuati da parte degli utilizzatori, soprattutto appassionati del settore, ma anche utenti di agriturismi e altre forme di turismo rurale.

Questo può avvenire attraverso l'individuazione di percorsi alternativi e punti di sosta e di tappa.

Grande attenzione riveste il percorso del Canal Bianco che consentirebbe il collegamento fra la rete dell'ippovia di Ferrara con quella di Mesola - Codigoro per il raggiungimento della costa Adriatica.

Indispensabile è il coinvolgimento delle aziende che operano nel settore per l'individuazione di azioni strategiche di marketing e valorizzazione territoriale attraverso l'utilizzo del cavallo, anche a mezzo dell'interscambio culturale con le realtà che da anni si sono attivate in questo settore (associazioni di riabilitazione equestre e federazioni sport turismo ed equitazione di campagna, attive sul territorio emiliano-romagnolo).

Il PSC assume i percorsi individuati dal progetto delle ippovie approvato nell'ambito della Misura 3.p del P.R.S.R. (Piano Regionale di Sviluppo Rurale) 2005/2006 nei Comuni di Migliarino, Berra, Codigoro, Comacchio, Formignana, Massa Fiscaglia, Mesola, Migliaro, Ostellato, Ro, Tresigallo, e integra la progettazione in estensione, anche per i restanti Comuni dell'Unione. Questa tipologia di infrastruttura, intende costituire elemento di congiunzione fra una forma di sviluppo del turismo ambientale e paesaggistico, e gli interventi e azioni per la valorizzazione paesaggistica del territorio, contribuendo a limitare lo spontaneismo, e con l'obiettivo di garantire la sicurezza per particolari tratti viari, assicurando prescrizioni nell'utilizzo dei materiali per l'inserimento nel contesto paesaggistico - ambientale.

La tipologia della mobilità lenta va comunque integrata dalla possibilità di utilizzo di diverse tipologie di trasporto, che garantiscano la compatibilità con le azioni di valorizzazione paesaggistico ambientale e di accessibilità e fruibilità dei contesti naturali della RETL, fra i quali mezzi di trasporto a domanda collettiva, alimentati da fonti sostenibili e non inquinanti, trenini verdi,

carrozze trainate, velotassi, ma anche passeggiate a piedi, una sorta di nuova Greenway cioè percorsi immersi nella natura e con lo scopo di raggiungere e visitare luoghi, altrimenti non valorizzabili.

Per l'eventuale utilizzazione dei percorsi individuati sulle arginature del Po di Volano è necessario ottenere preventivamente apposita autorizzazione da parte del Servizio Tecnico di Bacino della Regione Emilia-Romagna, ai sensi del R.D. n. 523/1904.

C.2.10. Integrazione fra le diverse infrastrutture per la mobilità

L'integrazione dei diversi sistemi per la mobilità ha come obiettivo primario al fine di promuovere l'utilizzo dei mezzi di trasporto collettivo e disincentivare quello del mezzo proprio, che causa l'aumento dei problemi di circolazione stradale, e conseguentemente di incidentalità, e di inquinamento atmosferico e sonoro.

Tale integrazione può avvenire solamente attraverso una correlazione tra i gestori dei vari servizi di trasporto e le amministrazioni detentrici della gestione delle infrastrutture, in modo tale che gli utenti possano usufruire di un servizio efficiente che permetta loro di spostarsi da un mezzo di trasporto ad un altro senza dover attendere troppo tempo nei cambi o trovare delle difficoltà nel raggiungerli.

Per questo la progettazione delle varie reti di mobilità deve essere affrontata in sinergia e prevedere punti di contatto e interscambio, dotati delle necessarie infrastrutture (piazzole di sosta e punti informativi) che garantiscano una fruibilità dei servizi in sicurezza e comfort.

La nuova infrastruttura ferroviaria (Ferrara – Quartesana – Copparo), pertanto, dovrà essere progettata in modo da consentire agli utenti il suo raggiungimento, oltre che con il mezzo proprio (auto, moto, bicicletta) anche con i mezzi di trasporto collettivo (bus, taxibus), attraverso idonei collegamenti e la realizzazione di adeguati parcheggi di interscambio, in conformità a quanto previsto dal PTRQA (vedi paragrafo C.2.8.).

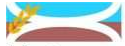
La realizzazione di integrazioni tra i vari sistemi di mobilità potrà, inoltre, portare ad uno sviluppo di nuove forme di turismo, come, ad esempio il collegamento tra il sistema della idrovia fluviale e la rete delle piste ciclabili.

Questo collegamento potrà comportare che gli utenti possano percorrere le vie d'acqua con i mezzi a loro disposizione e attraccare in apposite aree attrezzate collegate alla rete delle piste ciclabili extra-urbane, e così visitare il territorio senza dovere utilizzare l'auto.

C.2.11. Infrastrutture che necessitano delle fasce di ambientazione

Ai sensi di quanto previsto dalla LR n. 20/2000, le fasce di ambientazione sono costituite dalle aree di pertinenza, destinate alla realizzazione di attrezzature o manufatti ovvero di interventi di piantumazione o rinaturazione, al fine della mitigazione o compensazione degli impatti delle infrastrutture sul territorio circostante e sull'ambiente.

Tali fasce dovranno essere previste in corrispondenza di situazioni di potenziale conflitto tra le infrastrutture per la mobilità e gli ambiti destinati alla residenza o a servizi di carattere sanitario e scolastico, ovvero con le aree del sistema primario della Rete Ecologica Locale, e dovranno



essere progettate in modo tale da costituire una barriera di mitigazione alle azioni di disturbo derivanti dall'infrastruttura viaria (inquinamento atmosferico e rumoroso).

Qualora tali aree siano destinate ad interventi di piantumazione o rinaturazione, potranno essere considerate dotazioni ecologiche, ai sensi dell'art. A-25 della LR n. 20/2000.