

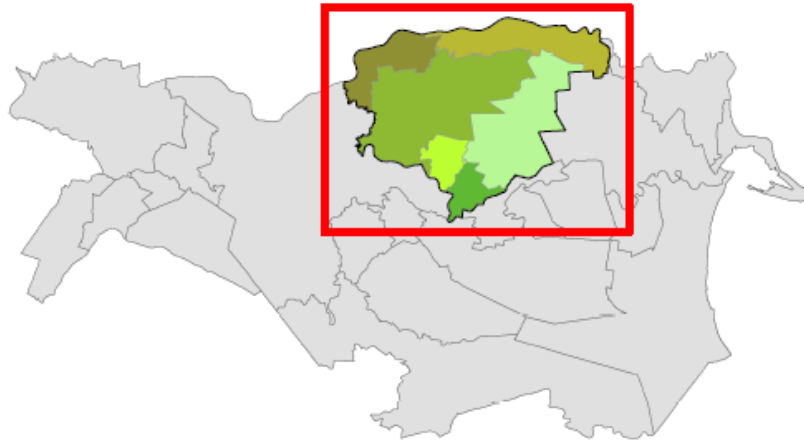


# Unione dei Comuni Terre e Fiumi

Copparo - Berra - Jolanda di Savoia - Tresigallo - Formignana - Ro

## PIANO STRUTTURALE COMUNALE

Unione dei Comuni Terre e Fiumi



### QUADRO CONOSCITIVO

#### C - MATRICE TERRITORIALE

#### C2 - SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

**Aggiornamento:** 10/2013

**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

Ruolo	Soggetto	Firma
<b>Presidente:</b>	Nicola Rossi	_____
<b>Segretario:</b>	Rossella Bartolini	_____
<b>Responsabile Area Gestione Territorio:</b>	Silvia Trevisani	_____
<b>Consulente responsabile tecnico:</b>	Arch. Pietro Pigozzi U.TE.CO. Soc. Coop.	_____

### 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](mailto:ufficiodipiano@unioneterrefiumi.fe.it)

#### Protocollo

Via Mazzini, 47 - 44034 Copparo (FE)

Sito WEB [www.unioneterrefiumi.fe.it](http://www.unioneterrefiumi.fe.it)

PEC [unioneterrefiumi@pec.unioneterrefiumi.fe.it](mailto:unioneterrefiumi@pec.unioneterrefiumi.fe.it)



## AMMINISTRATORI

<i>Ruolo</i>	<i>Soggetto</i>	<i>Ente</i>
<b>Presidente:</b>	<b>Nicola Rossi</b>	Sindaco del Comune di Copparo
<b>Giunta:</b>	<b>Dario Barbieri</b>	Sindaco del Comune di Tresigallo
	<b>Marco Ferrari</b>	Sindaco del Comune di Formignana
	<b>Antonio Giannini</b>	Sindaco del Comune di Ro
	<b>Elisa Trombin</b>	Sindaco del Comune di Jolanda di Savoia
	<b>Eric Zaghini</b>	Sindaco del Comune di Berra

## GRUPPO DI LAVORO

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

## INDICE

<i>Paragrafo</i>	<i>Titolo</i>	<i>Pagina</i>
<b>C.2.1.</b>	<b>Il sistema della mobilità</b>	<b>4</b>
<b>C.2.2.</b>	<b>La viabilità stradale</b>	<b>10</b>
<b>C.2.3.</b>	<b>Incidenti sulla rete viaria dell'Unione</b>	<b>12</b>
<b>C.2.4.</b>	<b>Progetto dell'Idrovia Ferrarese</b>	<b>39</b>
<b>C.2.5.</b>	<b>Nuovo tracciato ferroviario Copparo-Ferrara</b>	<b>40</b>
<b>C.2.6.</b>	<b>Percorsi ciclabili e piste ciclopedonali</b>	<b>40</b>
<b>C.2.7.</b>	<b>Rete delle ippovie</b>	<b>42</b>

### C.2.1. Il sistema della mobilità

*I dati relativi a fermate AMI-ACFT (ultimo aggiornamento 29/10/2010) e Taxibus (ultimo aggiornamento 29/10/2010) sono stati ricavati dal sito cartografico della Provincia e forniti dai gestori del servizio.*

Nell'ambito del territorio dell'Unione dei Comuni il sistema della mobilità usufruisce esclusivamente delle infrastrutture della viabilità stradale.

La realizzazione delle opere per lo sfruttamento delle vie d'acqua è ancora in fase embrionale (Idrovia Ferrarese – sistema dei porti commerciali sul Po), mentre per quanto riguarda il sistema ferroviario, esiste solo una previsione nel PRG vigente del Comune di Copparo di un tracciato di collegamento fra Copparo capoluogo e il Comune di Ferrara (attraversamento sul Po di Volano fra le frazioni di Fossalta e Sabbioncello San Pietro).

La conoscenza dei meccanismi legati alla mobilità, i flussi in termini di quantità e di direzione, l'offerta di un servizio che sia al tempo stesso efficiente per le necessità dell'utenza ed efficace in termini di tutela della qualità dell'aria (Piano Provinciale di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria approvato con deliberazione di G.P. n. 24/12391 del 27/02/2008), attraverso la sostituzione del parco mezzi con quelli a minor impatto sull'ambiente, sono indicatori indispensabili per la formulazione di proposte fattibili anche in sede di progetto del PSC Associato.

Per quanto riguarda il **trasporto pubblico**, il servizio copre l'intero territorio ma risulta inadeguato rispetto alle esigenze dell'utenza.

Gli incontri bilaterali con i funzionari che gestiscono il servizio (ATC-AMI) hanno messo in evidenza una sofferenza del settore per mancanza o insufficiente utenza, in rapporto alla capienza dei mezzi di trasporto utilizzati, proprio sulle tratte a copertura dei sei comuni dell'Unione.

Le segnalazioni riguardano la necessità di ridurre i percorsi e il numero delle corse, eliminando alcune fermate attualmente presenti in borghi o località di piccole dimensioni e in zone prettamente agricole.

Il mezzo pubblico risulta appetibile solo se consente il raggiungimento dei luoghi di lavoro o d'interesse in un tempo accettabile (il paragone è il tempo di percorrenza di uguale tratto con il mezzo personale, auto – moto).

Diventa necessaria la concertazione con i gestori dei servizi per una programmazione più attenta di orari – percorsi – coincidenze con altri mezzi pubblici di trasporto (treni – pullman di linea a lunga percorrenza ecc.).

Il costo dei carburanti in continuo aumento, l'inquinamento, il costo sociale derivante dagli incidenti stradali e la necessità di migliorare il sistema viario per lo spostamento non solo delle persone ma anche delle merci (piano per i trasporti eccezionali) sono gli indicatori che c'impongono di mantenere alta l'attenzione sulla programmazione in materia di mobilità.

L'attività progettuale e di concertazione della Regione E.R. – della Provincia e del Comune di Ferrara, ha contribuito alla stesura di Piani mirati per lo spostamento casa lavoro, per la stesura della Carta della Mobilità, per l'insediamento di Comitati Consultivi degli utenti del trasporto pubblico.

Questi Comitati rappresentano le associazioni dei consumatori, associazioni sindacali, ambientaliste e di promozione sociale, degli invalidi e agiscono in materia di miglioramento dei:

- 1) servizi di trasporto e integrazione con la mobilità privata;
- 2) esprimono pareri sui principali progetti di riorganizzazione dei servizi urbani ed extraurbani;
- 3) esprimono pareri sulla Carta della Mobilità.

Per quanto riguarda il **trasporto delle merci** e sul piano dei **trasporti eccezionali**, il presupposto per il miglioramento dei collegamenti passa necessariamente attraverso il miglioramento della rete stradale locale e l'interconnessione con la rete principale (Autostrade – Superstrade – Statali – Provinciali – Stazioni Ferroviarie – aeroporti e Porti).

L'elenco delle strade percorribili dai veicoli e trasporti eccezionali è in fase di rielaborazione da parte della Regione E.R. – è stato chiesto a tutti i Comuni della Regione di effettuare la ricognizione e trasmettere all'ufficio competente della Provincia di Ferrara le eventuali variazioni, che saranno pubblicate in concomitanza con la pubblicazione dell'Archivio Regionale delle Strade (ARS).

L'attuale elenco, analizzato per la parte riguardante i Comuni dell'Unione, evidenzia una notevole disomogeneità nell'individuazione delle strade Comunali assoggettabili alla percorribilità di mezzi eccezionali anche a fronte di una viabilità abbastanza omogenea per geometria e larghezza del nastro stradale:

**Copparo** ha inserito 2 strade Comunali Via D. Bottoni (Copparo –P.S.Pietro) e Via F. Ossi (collegamento fra Formignana e la Copparo-Codigoro).

**Berra** ha inserito Via Don Zama /Via Zamboni (Cologna) Via Il Giugno – Togliatti-Nenni e artigianato (Berra) Via Moro – Berlinguer (Serravalle).

**Formignana** ha inserito 19 aree di circolazione prettamente urbane.

**Jolanda di Savoia** ha inserito 21 aree di circolazione molte di centro abitato.

**Ro** ha inserito 31 aree di circolazione

**Tresigallo** ha escluso tutta la viabilità Comunale dall'attraversamento di mezzi eccezionali.

Le strade provinciali che attraversano i comuni sono tutte inserite nell'elenco.

Nelle seguenti tabelle sono riporti i dati sui **flussi di traffico** delle principali strade provinciali che attraversano il territorio dell'Unione dei Comuni (SP2 "Ferrara – Copparo", SP15 "Via del mare" ed SP16 "Copparo – Codigoro"), forniti dalla Provincia di Ferrara.

Rilevamento del traffico veicolare sulla SP 2 "Ferrara - Copparo" dal 1992 al 2006							
ANNO_RIL IE	mese_rilie vo	giorno_rilie vo	giorno_settima na	n_giorno_sett imana	data	KM_IN_LOC O	TGM_TOT_C A
1992	3	1	domenica	7	01/03/1992	24	2.909
1992	5	1	venerdi	5	01/05/1992	5,5	8.014
1992	6	1	lunedì	1	01/06/1992	5,5	10.873
1992	7	1	mercoledì	3	01/07/1992	5,5	10.769
1992	10	1	giovedì	4	01/10/1992	5,5	11.714
1992	11	1	domenica	7	01/11/1992	5,5	11.892

## Piano Strutturale Comunale

### Quadro Conoscitivo

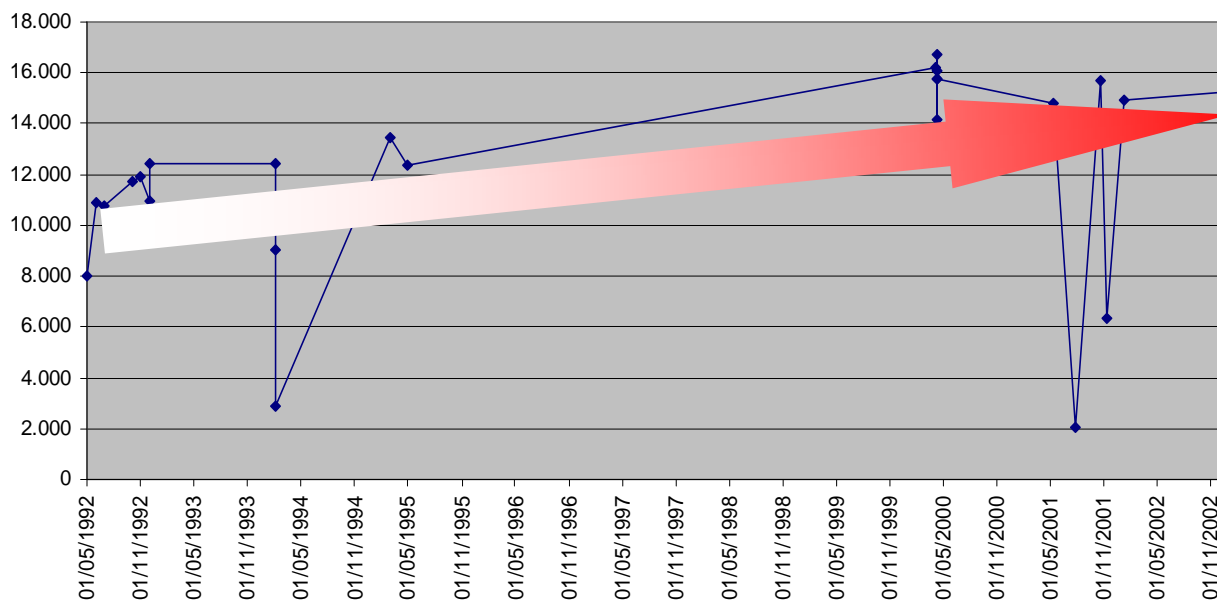
#### C – Matrice Territoriale

#### C2 – Sistema delle Infrastrutture per la Mobilità

1992	12	1	martedì	2	01/12/1992	5,5	10.954
1992	12	1	martedì	2	01/12/1992	5,5	12.409
1994	2	1	martedì	2	01/02/1994	2,5	12.459
1994	2	1	martedì	2	01/02/1994	8,9	11.062
1994	2	1	martedì	2	01/02/1994	10,9	9.036
1994	2	1	martedì	2	01/02/1994	24	2.909
1995	3	1	mercoledì	3	01/03/1995	4,5	13.432
1995	5	1	lunedì	1	01/05/1995	4,5	12.390
2000	4	8	sabato	6	08/04/2000	2,5	16.742
2000	4	6	giovedì	4	06/04/2000	2,5	16.182
2000	4	7	venerdì	5	07/04/2000	2,5	16.065
2000	4	10	lunedì	1	10/04/2000	2,5	15.753
2000	4	11	martedì	2	11/04/2000	2,5	15.740
2000	4	9	domenica	7	09/04/2000	2,5	14.140
2001	5	11	venerdì	5	11/05/2001	2,5	14.818
2001	7	27	venerdì	5	27/07/2001	16	2.064
2001	10	19	venerdì	5	19/10/2001	2,5	15.690
2001	11	12	lunedì	1	12/11/2001		6.335
2002	1	9	mercoledì	3	09/01/2002	2,5	14.902
2002	12	20	venerdì	5	20/12/2002	2,5	15.242
2002	12	21	sabato	6	21/12/2002	16	5.707
2002	12	27	venerdì	5	27/12/2002	2,5	12.620
2002	12	28	sabato	6	28/12/2002	16	4.901
2006	3	8	mercoledì	3	08/03/2006	18	4.819



Traffico veicolare sulla SP 2 "Ferrara - Copparo" dal 1992 al 2002

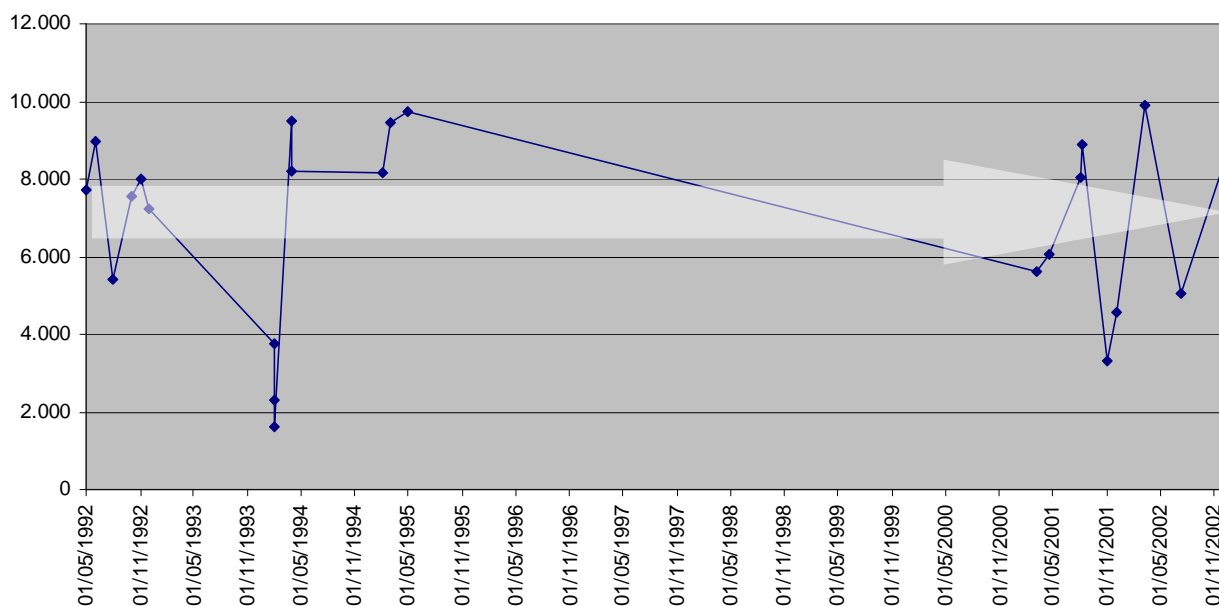


Rilevamento del traffico veicolare sulla SP 15 "Via del Mare" dal 1992 al 2006

ANNO_RIL IE	mese_rilie vo	giorno_rilie vo	giorno_settima na	n_giorno_sett imana	data	KM_IN_LOC O	TGM_TOT_C A
1992	5	1	venerdi	5	01/05/1992	8,25	7.725
1992	6	1	lunedì	1	01/06/1992	8,25	8.969
1992	8	1	sabato	6	01/08/1992	8,25	5.425
1992	10	1	giovedì	4	01/10/1992	8,25	7.539
1992	11	1	domenica	7	01/11/1992	8,25	8.001
1992	12	1	martedì	2	01/12/1992	8,25	7.240
1994	2	1	martedì	2	01/02/1994	29,85	3.769
1994	2	1	martedì	2	01/02/1994	36	2.311
1994	2	1	martedì	2	01/02/1994	40,2	1.636
1994	4	1	venerdì	5	01/04/1994	3,8	9.493
1994	4	1	venerdì	5	01/04/1994	19,86	8.197
1995	2	1	mercoledì	3	01/02/1995	3,8	8.172
1995	3	1	mercoledì	3	01/03/1995	3,8	9.463

1995	5	1	lunedì	1	01/05/1995	3,8	9.732
2001	4	20	venerdì	5	20/04/2001	51,8	6.054
2001	8	10	venerdì	5	10/08/2001	51,8	8.906
2001	8	3	venerdì	5	03/08/2001	51,8	8.025
2001	3	8	giovedì	4	08/03/2001	51,8	5.600
2001	10	31	mercoledì	3	31/10/2001	51,8	3.298
2001	12	3	lunedì	1	03/12/2001	51,8	4.570
2002	3	9	sabato	6	09/03/2002	3	9.894
2002	7	8	lunedì	1	08/07/2002	32,7	5.061
2002	12	11	mercoledì	3	11/12/2002	3	8.612

**Traffico veicolare sulla SP 15 "Via del Mare" dal 1992 al 2002**



**Rilevamento del traffico veicolare sulla SP 16 "Copparo - Codigoro" dal 1994 al 2007**

ANNO_RILIE	mese_rilievo	giorno_rilievo	giorno_settimana	n_giorno_settimana	data	KM_IN_LOCO	TGM_TOT_CA
1994	1	1	sabato	6	01/01/1994	5,9	2.717
2001	10	5	venerdì	5	05/10/2001	6,5	3.981

2001	6	27	mercoledì	3	27/06/2001	6,5	3.859
2002	2	15	venerdì	5	15/02/2002	6,5	3.273
2003	1	10	venerdì	5	10/01/2003	6,5	3.446
2007	4	11	mercoledì	3	11/04/2007	1	7.068

Dalla lettura delle tabelle si evidenzia l'elevato flusso di traffico nel tratto Ferrara-Copparo (dal Km 0.00 al Km 12.00) – 12465 rilevazioni medie giornaliere.

In prossimità dell'incrocio della circonvallazione (Via Primicello-Della Canapa-Da Vinci) il traffico si dirama verso Rovigo – Centro di Copparo \_ verso la Romea.

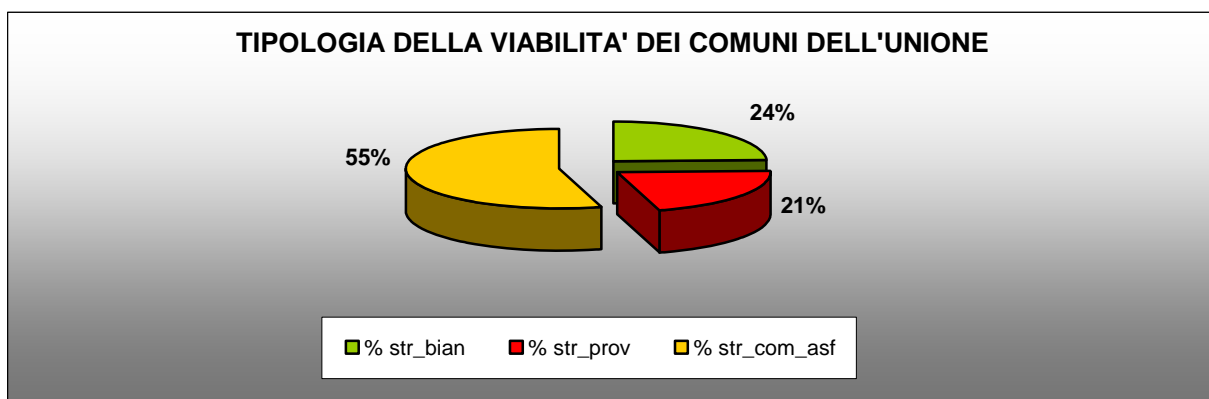
Uguale ragionamento per la S.P. 15 (via del Mare) entro il km 20.00 (Ferrara-Tresigallo) il flusso si attesta attorno a 8300 rilevazioni medie giornaliere.

## C.2.2. La viabilità stradale

Il lavoro di analisi della viabilità dei territori Comunali di Berra – Copparo – Formignana – Jolanda di Savoia – Ro e Tresigallo è iniziato con lo studio della gerarchia delle strade e il tipo di manto.

Su un territorio complessivo di 420 kmq è presente uno sviluppo lineare di 656 km suddivisi in 138 Km di strade Provinciali (i comuni dell'Unione non sono attraversati da strade statali o di categoria superiore), da 358 km di strade comunali/vicinali U.P. asfaltate e da 160 Km di strade comunali/vicinali U.P. non asfaltate.

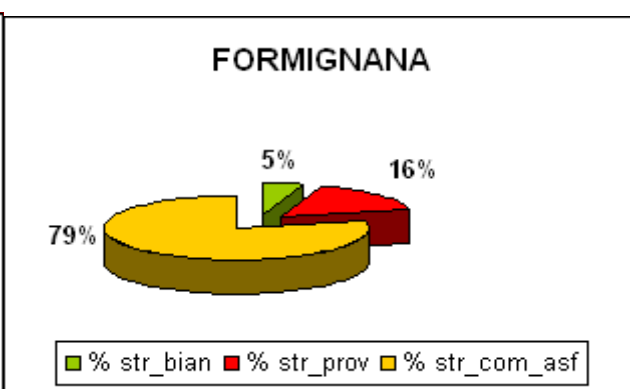
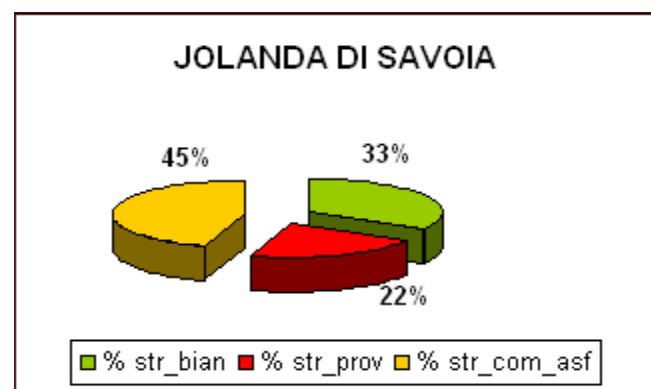
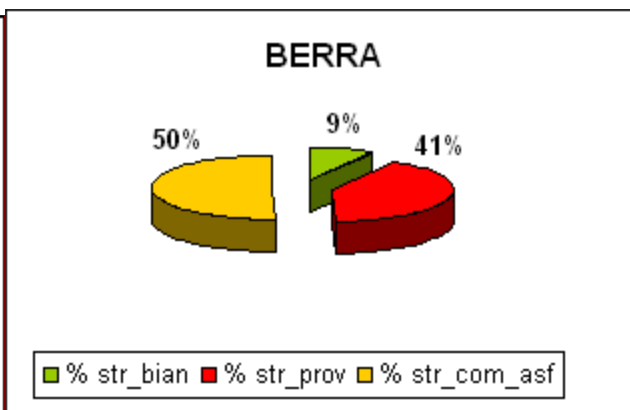
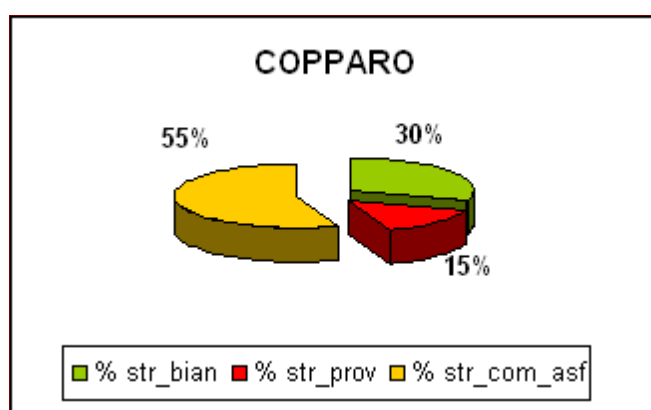
Analizzando il dato complessivo si evidenzia una ripartizione percentuale delle singole tipologie (21% strade Provinciali – 24% strade Comunali/Vicinali bianche e 55% strade Comunali/Vicinali asfaltate) che confrontate con i dati riguardanti i singoli comuni evidenziano delle notevoli diversità territoriali atte a consolidare la tendenza alla riqualificazione con diversa destinazione delle strade di almeno tre comuni sui sei del presente Piano.

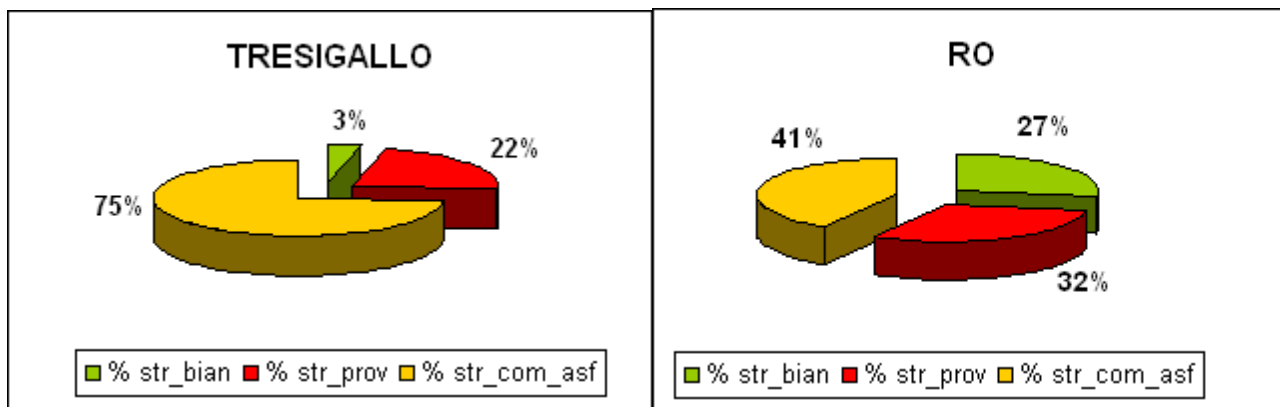


VIABILITA' DEI COMUNI DELL'UNIONE						
strade	KM	ml.	% str_bian	% str_prov	% str_com_asf	totale
Provinciali Berra	26,750	26750				
Comunali Berra asf	33,190	33190				
Comunali Berra bianche	5,600	5600				
<b>Totali</b>	<b>65,540</b>	<b>65540</b>	8,54	40,81	50,64	100,00
Provinciali Copparo	43,600	43600				
Comunali Copparo asf	165,061	165061				
Comunali Copparo bianche	89,065	89065				
<b>Totali</b>	<b>297,726</b>	<b>297726</b>	29,92	14,64	55,44	100,00
Provinciali Formignana	7,367	7367				
Comunali Formignana asf	35,991	35991				
Comunali Formignana bianche	2,252	2252				
<b>Totali</b>	<b>45,610</b>	<b>45610</b>	4,94	16,15	78,91	100,00
Provinciali Jolanda	28,152	28152				
Comunali Jolanda asf	58,541	58541				
Comunali Jolanda bianche	43,569	43569				

<b>Totali</b>	<b>130,262</b>	<b>130262</b>	33,45	21,61	44,94	100,00
Provinciali Ro	21,200	21200				
Comunali Ro asf	27,720	27720				
Comunali Ro bianche	18,060	18060				
<b>Totali</b>	<b>66,980</b>	<b>66980</b>	26,96	31,65	41,39	100,00
Provinciali Tresigallo	11,089	11089				
Comunali Tresigallo asf	36,879	36891				
Comunali Tresigallo bianche	1,740	1740				
<b>Totali</b>	<b>49,708</b>	<b>49708</b>	3,50	22,31	74,22	100,02
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>655,826</b>	<b>655826</b>				

strade	KM	ml.	% str_bian	% str_prov	% str_com_asf	totale
Provinciali	138,158	138158				
Comunali asfaltate	357,382	357382				
Comunali bianche	160,286	160286				
<b>Totale complessivo</b>	<b>655,826</b>	<b>655826</b>	<b>24,44</b>	<b>21,07</b>	<b>54,49</b>	<b>100,00</b>





Infatti, nei territori comunali di Copparo, Jolanda di Savoia e Ro abbiamo un'incidenza delle strade non asfaltate che si attesta attorno al 30% mentre, per quanto riguarda le strade provinciali, il territorio di Copparo è coperto per il 15% (a seguito della realizzazione delle circonvallazioni dei centri abitati di Copparo e Coccanile, la Provincia ha ridisegnato la rete stradale di sua competenza provvedendo al declassamento dell'intero tratto ex Strada Smaina di collegamento fra Copparo e Berra che attraversava i territori di Ambrogio e Sant'Apollinare).

Nei Comuni di Jolanda di Savoia e Ro la rete provinciale e la rete comunale si equilibrano.

Diverso è il risultato ottenuto dall'analisi della viabilità dei comuni di Berra, Formignana e Tresigallo.

Come si può ben vedere dai grafici a supporto del commento, questi comuni hanno una percentuale sicuramente bassa di strade bianche a fronte di una percentuale elevata di strade provinciali per il Comune di Berra e di strade comunali/vicinali asfaltate per i comuni di Formignana e Tresigallo che mettono in evidenza l'omogeneità territoriale di questi due comuni.

### C.2.3. Incidenti sulla rete viaria dell'Unione

Chiusa questa prima fase di pura lettura dello stato di fatto, l'attenzione si è rivolta alle criticità della rete stradale per geometria, sezione, tipologia del manto e di conseguenza sul problema della sicurezza stradale.

Le pubbliche Amministrazioni (Regione – Provincia – Comuni) stanno ponendo grande attenzione a questo problema, con l'attivazione di sistemi di monitoraggio atti ad individuare i punti critici della viabilità e le condizioni meteo e del fondo stradale che possono essere causa di incidentalità.

La Regione E.R. ha attivato un Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza (L.R. 26 del 10/04/95).

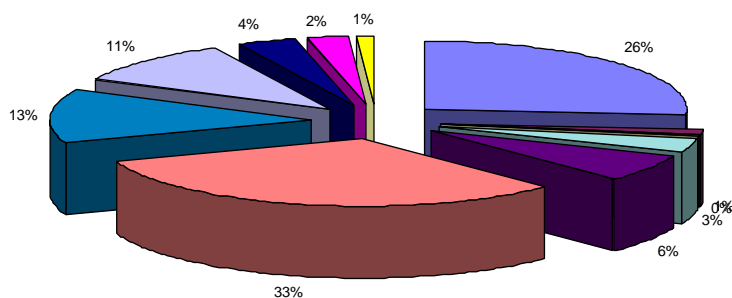
L'Osservatorio per l'educazione e la sicurezza stradale della Provincia di Ferrara ha iniziato la sua attività nel 2002 con la raccolta dei dati attraverso una rete di collaborazioni con le forze dell'ordine (V.V.UU. – Carabinieri – Polizia Stradale) e pone particolare attenzione agli "utenti deboli" (pedoni, ciclisti, ciclomotoristi e motociclisti).

L'Unità Operativa Traffico e Sicurezza stradale della Provincia di Ferrara ha messo a disposizione i dati, raccolti nell'arco temporale 2002/2010, riferiti agli incidenti su strade provinciali e comunali del territorio dell'Unione e la cartografia tematica con l'individuazione puntuale degli incidenti sulle strade provinciali.

I risultati ottenuti dall'analisi di questi dati ci hanno condotto verso considerazioni spesso inaspettate come si potrà verificare analizzando le tabelle di seguito riportate.

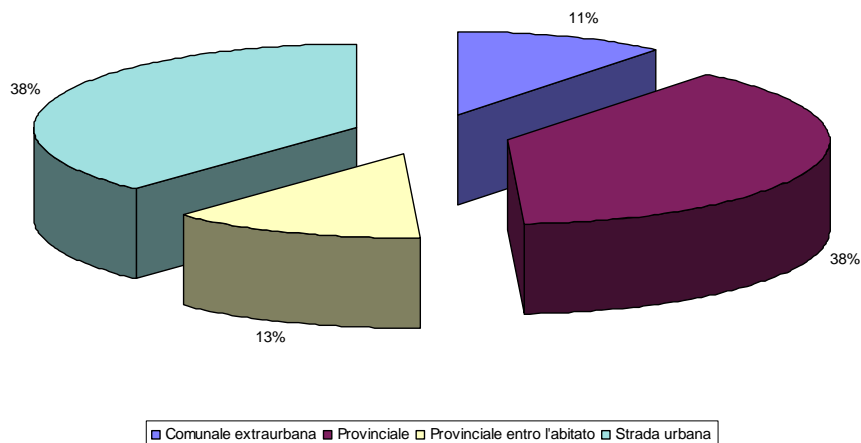
incidenti 2002-2010 per natura e tipo strada					
UNIONE DEI COMUNI TERRE E FIUMI	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
Fuoriuscita (sband...)	45	125	29	41	240
Infortunio per caduta di veicolo	3	2	2	4	11
Infortunio per fermata improvvisa				2	2
Investimento di pedoni	5	5	4	17	31
Scontro frontale	7	24	5	23	59
Scontro frontale-laterale	18	90	38	141	287
Scontro laterale	6	38	14	59	117
Tamponamento	7	45	16	29	97
Urto con ostacolo	2	11	7	12	32
Urto con veicolo in fermata o in arresto	1	10	3	8	22
Urto con veicolo in sosta	2			9	11
<b>Totale complessivo</b>	<b>96</b>	<b>350</b>	<b>118</b>	<b>345</b>	<b>909</b>

Incidenti 2002/2010 per natura - Unione dei Comuni



■ Fuoriuscita (sband...)	■ Infortunio per caduta di veicolo	□ Infortunio per fermata improvvisa	□ Investimento di pedoni
■ Scontro frontale	■ Scontro frontale-laterale	■ Scontro laterale	□ Tamponamento
■ Urto con ostacolo	■ Urto con veicolo in fermata o in arresto	■ Urto con veicolo in sosta	

Incidenti 2002/2010 per tipo strada - Unione dei Comuni



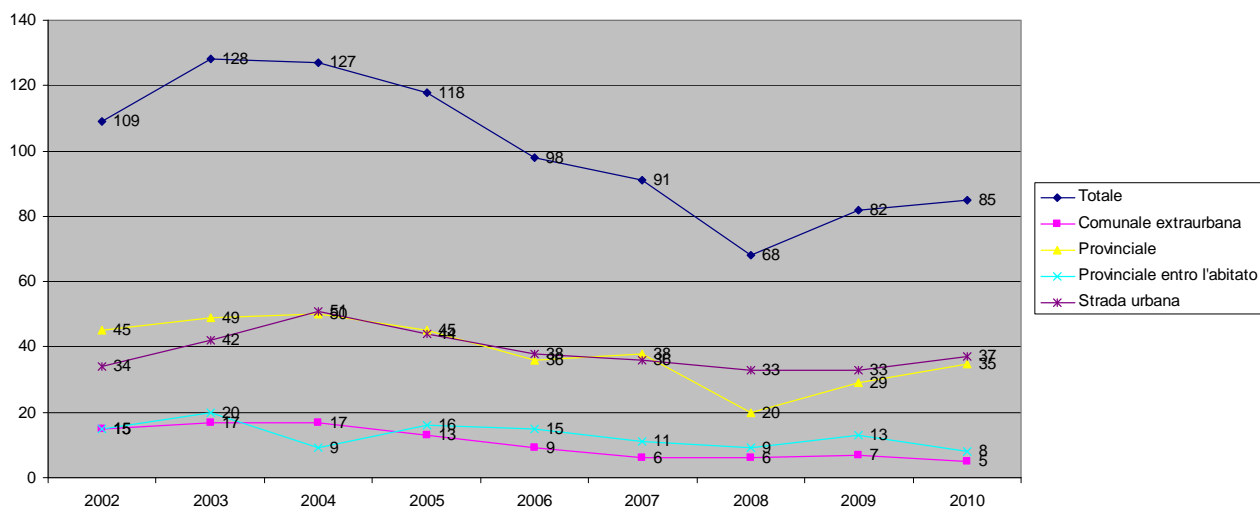
La lettura del dato complessivo sulla tipologia dell'incidente analizzato per classe di strada evidenzia quanto, lo scontro frontale-laterale (33%) e la sbandata (26%) rappresentino le tipologie di incidente più frequenti seguite dallo scontro laterale e dal tamponamento.

Gli incidenti avvengono con maggior frequenza sulle strade provinciali fuori del centro urbano (38%) mentre le strade comunali a maggior incidentalità risultano essere quelle urbane (38%).

Incidenti per anno e tipo di strada 2002/2010					
UNIONE DEI COMUNI	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	15	45	15	34	109
2003	17	49	20	42	128
2004	17	50	9	51	127
2005	13	45	16	44	118
2006	9	36	15	38	98
2007	6	38	11	36	91
2008	6	20	9	33	68
2009	7	29	13	33	82
2010	5	35	8	37	85
<b>TOTALI</b>	<b>95</b>	<b>347</b>	<b>116</b>	<b>348</b>	<b>906</b>



Incidenti per anno e tipo strada 2002/2010 - Unione dei Comuni



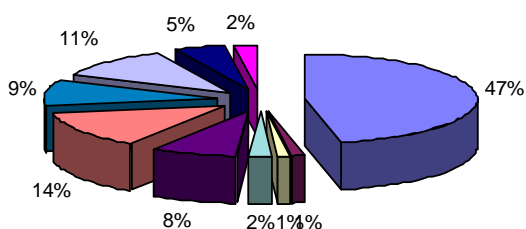
Analizzando i dati degli incidenti nell'arco temporale preso in considerazione dagli studi dell'Osservatorio (2002/2010), si riscontra che gli stessi sono costantemente calati dai 128 del 2003 ai 68 del 2008 (-60 unità, pari al -47%), per poi aumentare nel 2009 di 14 unità e nel 2010 di ulteriori 3 (+25% in due anni). Questo aumento è dato soprattutto dalla crescita degli incidenti sulle strade provinciali extra-urbane (+15 unità).

Di seguito si riportano i dati registrati dall'Osservatorio provinciale relativamente ad ogni singolo Comune dell'Unione Terre e Fiumi.

### COMUNE DI BERRA

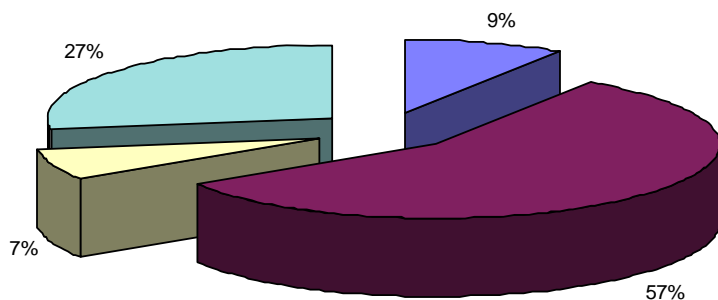
incidenti 2002-2010 per natura e tipo strada					
BERRA	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
Fuoriuscita (sband...)	5	30	3	3	41
Infortunio per caduta di veicolo	0	1	0	0	1
Infortunio per fermata improvvisa	0	0	0	1	1
Investimento di pedoni	0	0	0	2	2
Scontro frontale	1	5	0	1	7
Scontro frontale-laterale	2	3	0	7	12
Scontro laterale	0	2	1	5	8
Tamponamento	0	6	1	3	10
Urto con ostacolo	0	1	1	2	4
Urto con veicolo in fermata o in arresto	0	2	0	0	2
Totale complessivo	8	50	6	24	88

Incidenti 2002/2010 per natura - Comune di Berra



Fuoriuscita (sband...)	Infortunio per caduta di veicolo	Infortunio per fermata improvvisa
Investimento di pedoni	Scontro frontale	Scontro frontale-laterale
Scontro laterale	Tamponamento	Urto con ostacolo
Urto con veicolo in fermata o in arresto		

Incidenti 2002/2010 per tipo strada - Comune di Berra



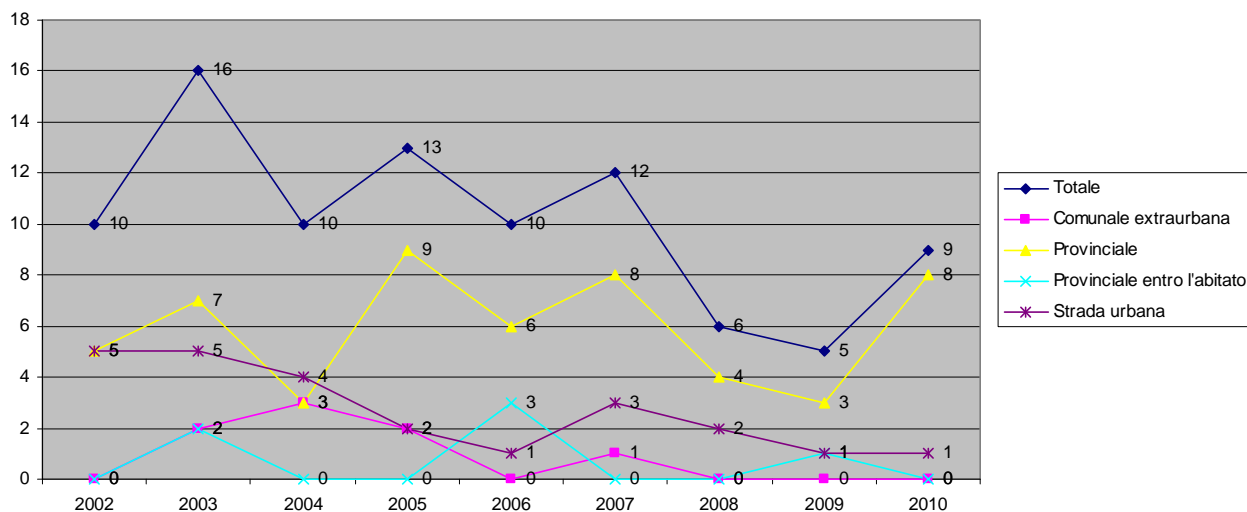
Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana
----------------------	-------------	-----------------------------	---------------

Nell'arco di tempo analizzato, l'incidente dettato da sbandata con fuoriuscita è il più frequente (47%) e si è verificato per il 57% dei casi su strade provinciali fuori del centro abitato.

Anche nel caso del territorio comunale di Berra, le strade comunali urbane risultano a maggior rischio delle extraurbane.

Incidenti per anno e tipo di strada 2002/2010					
BERRA	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	0	5	0	5	10
2003	2	7	2	5	16
2004	3	3	0	4	10
2005	2	9	0	2	13
2006	0	6	3	1	10
2007	1	8	0	3	12
2008	0	4	0	2	6
2009	0	3	1	1	5
2010	0	8	0	1	9
<b>TOTALI</b>	<b>8</b>	<b>53</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>91</b>

Incidenti per anno e tipo strada 2002/2010 - Comune di Berra

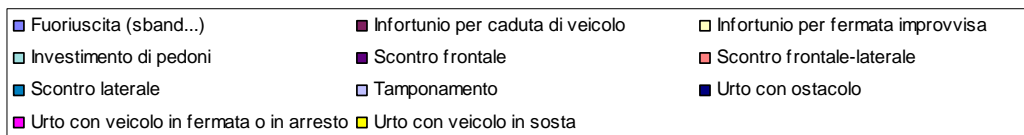
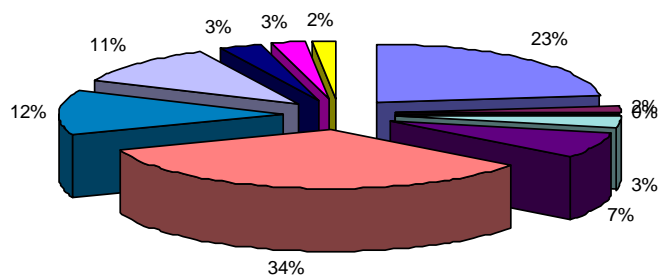


Analizzando i dati anno per anno, si riscontra un andamento altalenante tendenzialmente calante dal 2003 (16 incidenti) fino al 2009 (5 incidenti), per poi salire a 9 unità nel 2010, soprattutto a causa di quelli sulle strade provinciali extra-urbane (+6 incidenti rispetto al 2009).

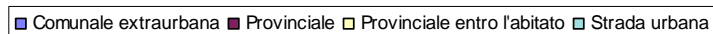
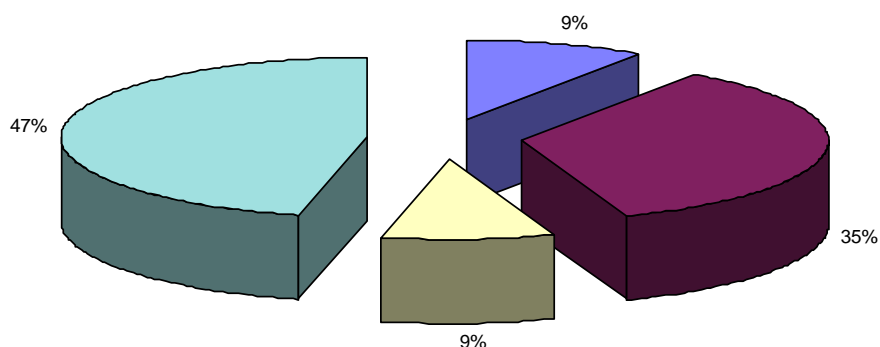
COMUNE DI COPPARO

incidenti 2002-2010 per natura e tipo strada					
COPPARO	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
Fuoriuscita (sband...)	25	55	11	28	119
Infortunio per caduta di veicolo	3	0	1	4	8
Infortunio per fermata improvvisa	0	0	0	1	1
Investimento di pedoni	0	3	0	13	16
Scontro frontale	4	14	3	16	37
Scontro frontale-laterale	10	59	12	96	177
Scontro laterale	1	18	5	40	64
Tamponamento	4	20	10	22	56
Urto con ostacolo	1	7	2	6	16
Urto con veicolo in fermata o in arresto	0	5	3	5	13
Urto con veicolo in sosta	0	0	0	8	8
Totale complessivo	48	181	47	239	515

Incidenti 2002/2010 per natura - Comune di Copparo



Incidenti 2002/2010 per tipo strada - Comune di Copparo



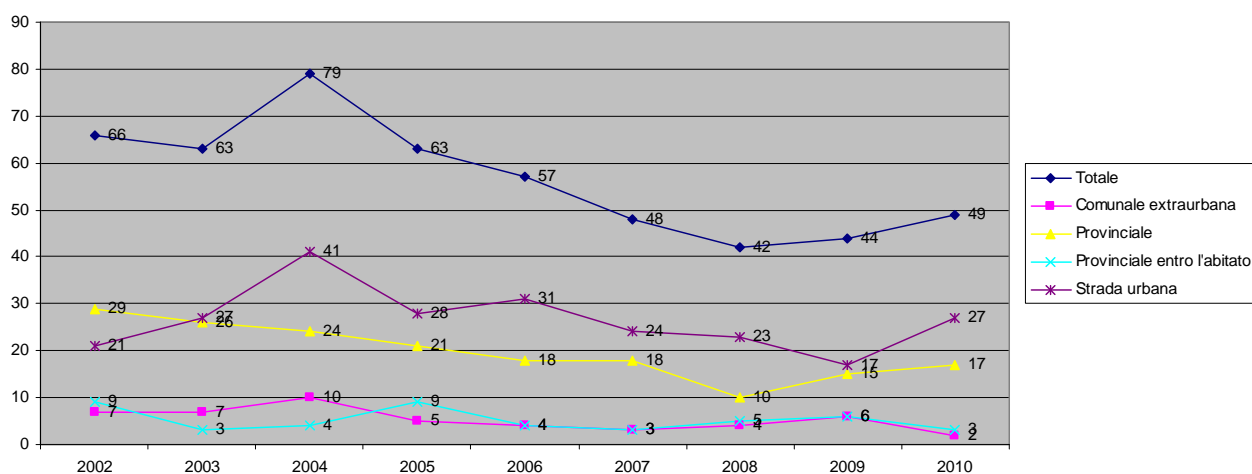
Per quanto riguarda Copparo, il triste primato degli incidenti riguarda le strade comunali urbane (47%), seguito dalle strade provinciali fuori del centro urbano (35%).

Dall'analisi della tabella si riscontra che la tipologia dello scontro frontale-laterale è la più frequente anche su strade comunali urbane.

Mentre la tipologia “fuoriuscita e sbandamento” si manifesta con maggior frequenza sulle strade provinciali fuori centro abitato.

Incidenti per anno e tipo di strada 2002/2010					
<b>COPPARO</b>	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	7	29	9	21	66
2003	7	26	3	27	63
2004	10	24	4	41	79
2005	5	21	9	28	63
2006	4	18	4	31	57
2007	3	18	3	24	48
2008	4	10	5	23	42
2009	6	15	6	17	44
2010	2	17	3	27	49
<b>TOTALI</b>	<b>48</b>	<b>178</b>	<b>46</b>	<b>239</b>	<b>511</b>

Incidenti per anno e tipo strada 2002/2010 - Comune di Copparo

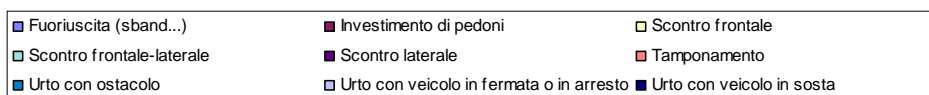
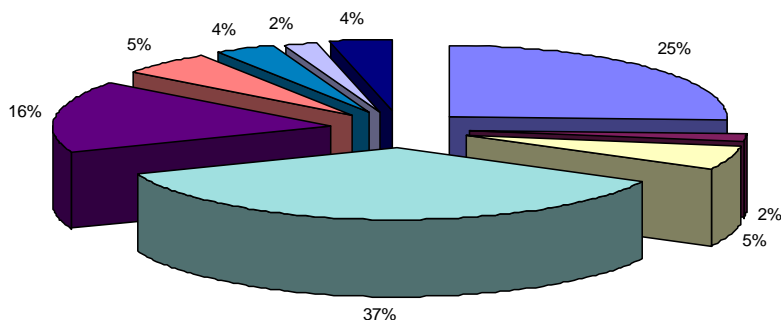


Analogamente all'andamento registrato complessivamente per il territorio dell'Unione, nel Comune di Copparo (che in proporzione raccoglie il 56% degli incidenti totali registrati dal 2002 al 2010) gli incidenti stradali calano costantemente dal 2004 fino al 2008 (-37 unità, pari al -47%) per poi aumentare di 2 unità nel 2009 e di ulteriori 5 nel 2010.

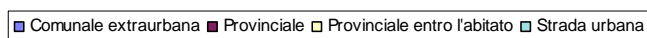
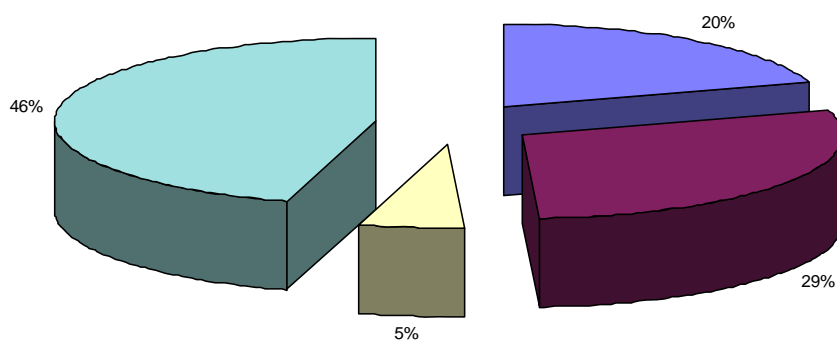
COMUNE DI FORMIGNANA

incidenti 2002-2010 per natura e tipo strada					
FORMIGNANA	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
Fuoriuscita (sband...)	3	8	1	2	14
Investimento di pedoni	1	0	0	0	1
Scontro frontale	0	1	0	2	3
Scontro frontale-laterale	0	3	2	15	20
Scontro laterale	2	3	0	4	9
Tamponamento	2	0	0	1	3
Urto con ostacolo	1	1	0	0	2
Urto con veicolo in fermata o in arresto	0	0	0	1	1
Urto con veicolo in sosta	2	0	0	0	2
<b>Totale complessivo</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>25</b>	<b>55</b>

Incidenti 2002/2010 per natura - Comune di Formignana



Incidenti 2002/2010 per tipo strada - Comune di Formignana

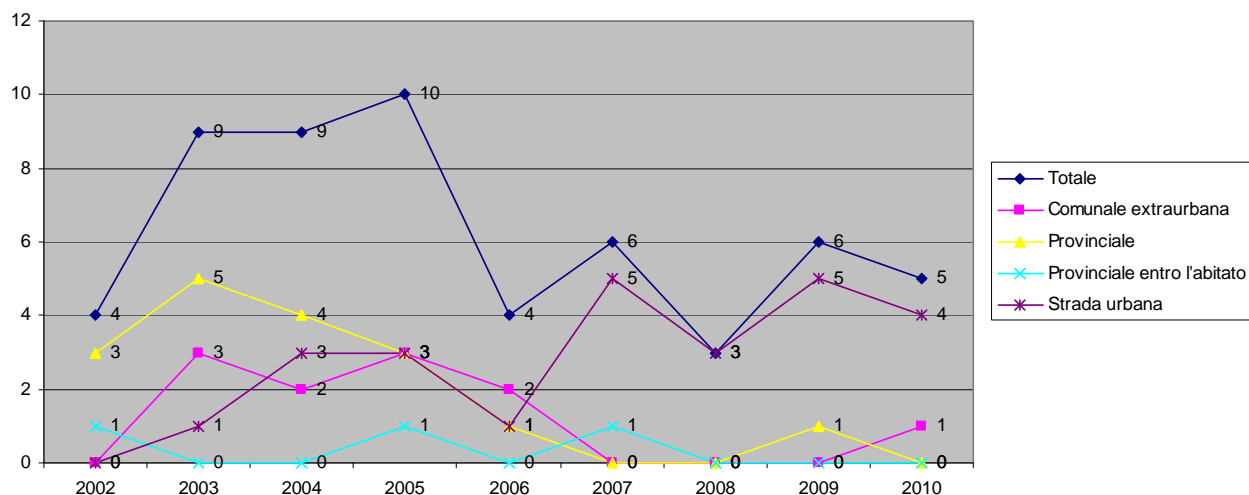


Per Formignana, analogamente a Copparo, le strade che hanno registrato più incidenti sono quelle comunali nel centro urbano col 46% del totale, seguite dalle provinciali extra-urbane col 29%.

La tipologia di incidente più frequente è lo scontro frontale-laterale (37%), seguito dalla sbandata (25%).

Incidenti per anno e tipo di strada 2002/2010					
FORMIGNANA	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	0	3	1	0	4
2003	3	5	0	1	9
2004	2	4	0	3	9
2005	3	3	1	3	10
2006	2	1	0	1	4
2007	0	0	1	5	6
2008	0	0	0	3	3
2009	0	1	0	5	6
2010	1	0	0	4	5
<b>TOTALI</b>	<b>11</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	<b>25</b>	<b>56</b>

Incidenti per anno e tipo strada 2002/2010 - Comune di Formignana

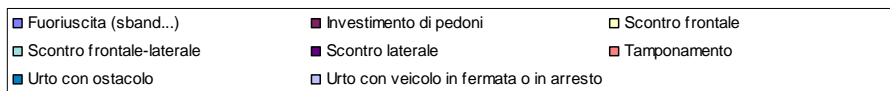
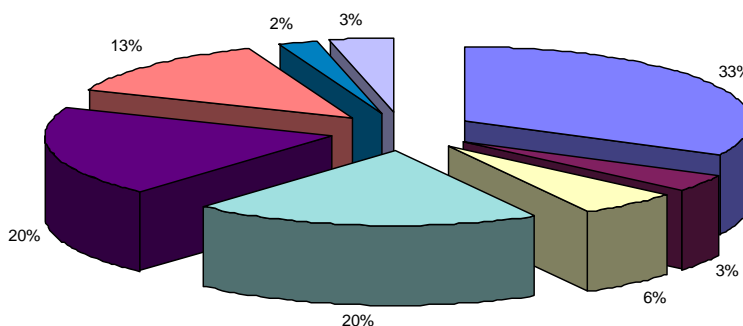


Nel Comune di Formignana gli incidenti stradali hanno registrato un picco nel 2005 (10 incidenti), per poi assestarsi tra le 4 e le 6 unità negli anni successivi, quasi totalmente ubicati su strade del centro urbano.

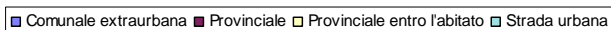
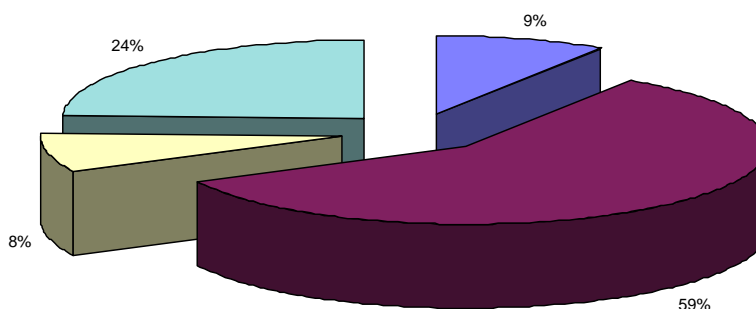
JOLANDA DI SAVOIA

JOLANDA DI SAVOIA	incidenti 2002-2010 per natura e tipo strada				Totale
	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	
Fuoriuscita (sband...)	4	20	2	2	28
Investimento di pedoni	1	0	1	1	3
Scontro frontale	0	2	0	3	5
Scontro frontale-laterale	1	9	2	5	17
Scontro laterale	1	9	1	6	17
Tamponamento	0	9	1	1	11
Urto con ostacolo	0	0	0	2	2
Urto con veicolo in fermata o in arresto	1	1	0	1	3
<b>Totale complessivo</b>	<b>8</b>	<b>50</b>	<b>7</b>	<b>21</b>	<b>86</b>

Incidenti 2002/2010 per natura - Comune di Jolanda di Savoia



Incidenti 2002/2010 per tipo strada - Comune di Jolanda di Savoia



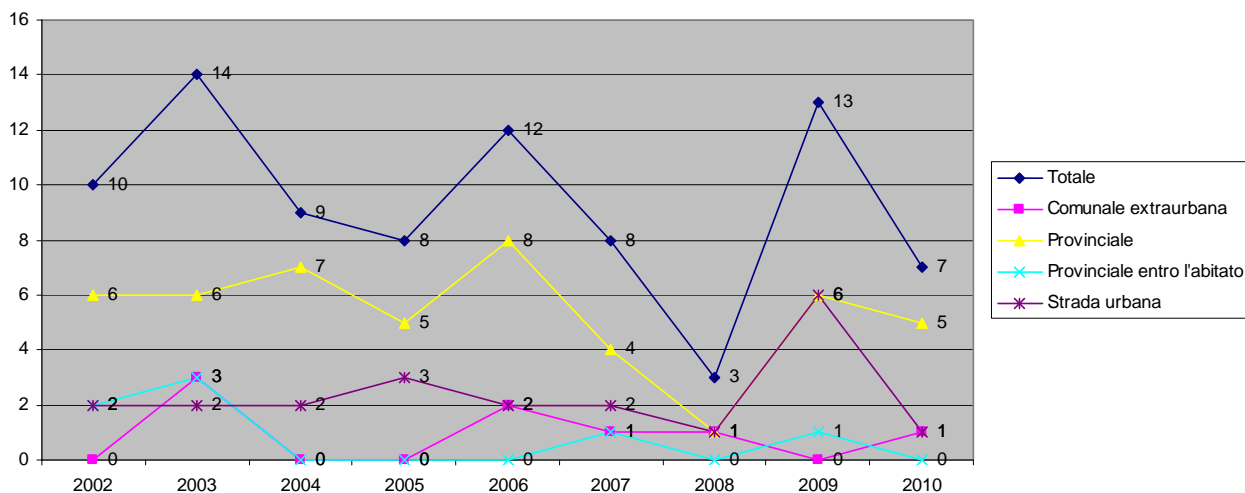
Il dato riferito a Jolanda di Savoia evidenzia in modo netto quanto la casistica della "sbandata" su strada provinciale sia frequente, su 86 incidenti avvenuti nell'arco di tempo analizzato, 20 si sono



verificati su strade provinciali con la dinamica della fuoriuscita e di seguito lo scontro frontale-laterale e lo scontro laterale.

Incidenti per anno e tipo di strada 2002/2010					
JOLANDA DI SAVOIA	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	0	6	2	2	10
2003	3	6	3	2	14
2004	0	7	0	2	9
2005	0	5	0	3	8
2006	2	8	0	2	12
2007	1	4	1	2	8
2008	1	1	0	1	3
2009	0	6	1	6	13
2010	1	5	0	1	7
<b>TOTALI</b>	<b>8</b>	<b>48</b>	<b>7</b>	<b>21</b>	<b>84</b>

Incidenti per anno e tipo strada 2002/2010 - Comune di Jolanda di Savoia

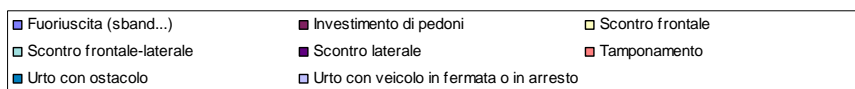
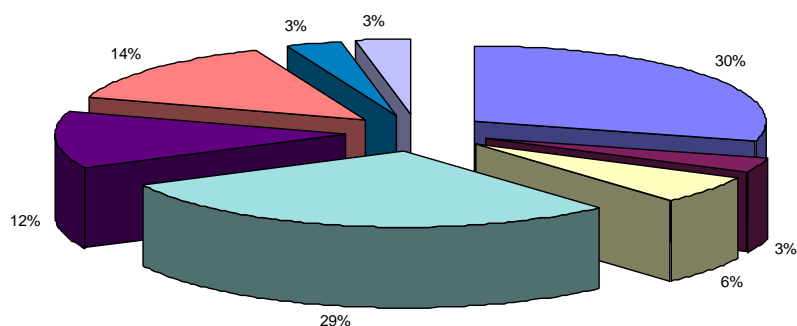


L'andamento degli incidenti stradali nel territorio comunale di Jolanda di Savoia è altalenante, con punte massime nel 2003 (14), nel 2006 (12) e nel 2009 (13) e minime nel 2008 (3) e nel 2010 (7).

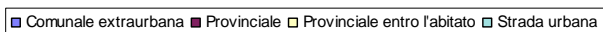
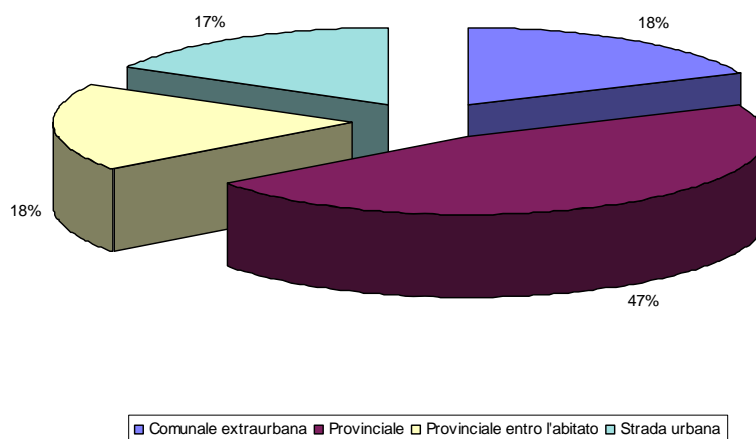
COMUNE DI RO

incidenti 2002-2010 per natura e tipo strada					
RO	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
Fuoriuscita (sband...)	6	6	3	4	19
Investimento di pedoni	2	0	0	0	2
Scontro frontale	1	2	1	0	4
Scontro frontale-laterale	2	7	5	5	19
Scontro laterale	1	4	1	2	8
Tamponamento	0	8	1	0	9
Urto con ostacolo	0	1	1	0	2
Urto con veicolo in fermata o in arresto	0	2	0	0	2
Totale complessivo	12	30	12	11	65

Incidenti 2002/2010 per natura - Comune di Ro



Incidenti 2002/2010 per tipo strada - Comune di Ro

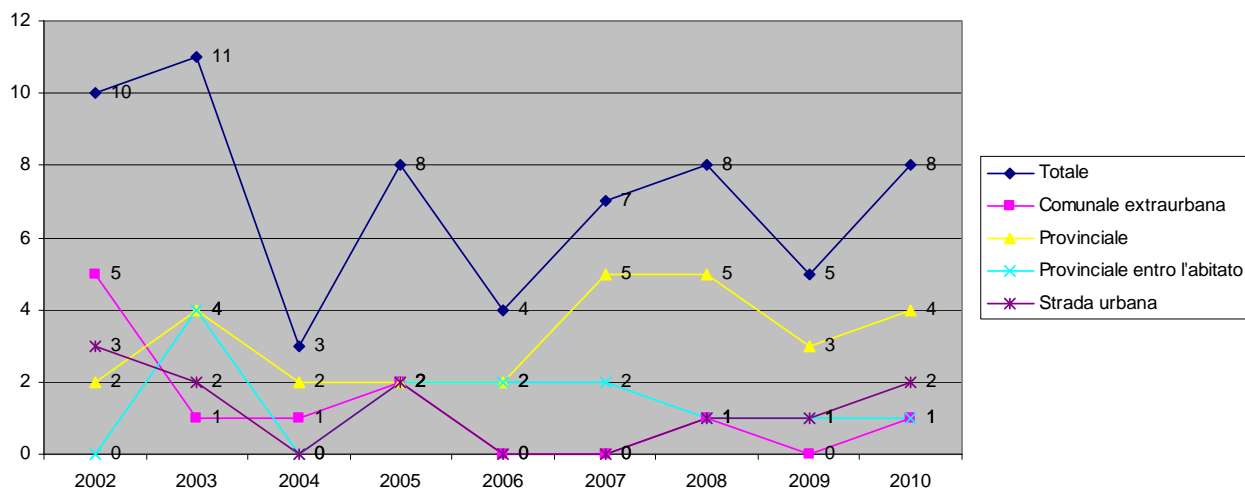


Anche nel Comune di Ro la tipologia di strada più interessata da incidenti è quella provinciale extra-urbana (46%), però con le dinamiche del tamponamento. Le altre tipologie di strada, invece,

si assestano tra il 17 e il 18% del totale degli incidenti avvenuti nell'arco temporale preso in considerazione.

Incidenti per anno e tipo di strada 2002/2010					
RO	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	5	2	0	3	10
2003	1	4	4	2	11
2004	1	2	0	0	3
2005	2	2	2	2	8
2006	0	2	2	0	4
2007	0	5	2	0	7
2008	1	5	1	1	8
2009	0	3	1	1	5
2010	1	4	1	2	8
<b>TOTALI</b>	<b>11</b>	<b>29</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>64</b>

Incidenti per anno e tipo strada 2002/2010 - Comune di Ro

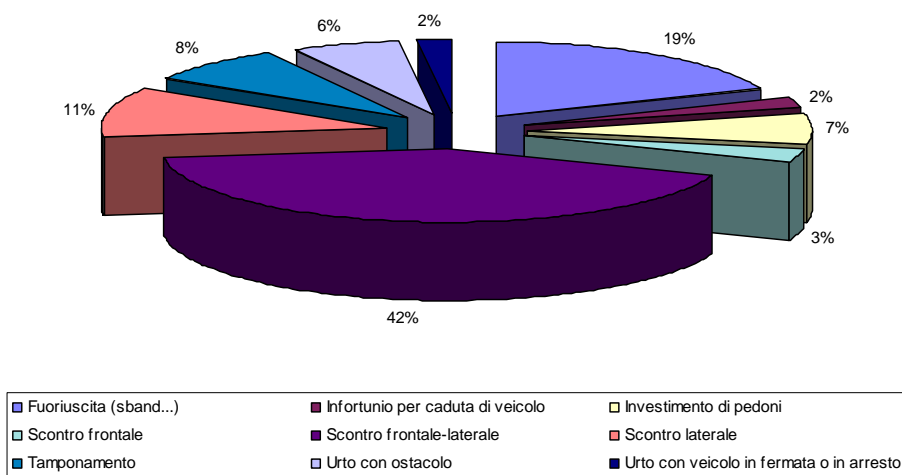


Analogamente a Jolanda di Savoia, anche nel territorio di Ro gli incidenti stradali hanno un andamento altalenante dal 2002 al 2010, con picchi massimi nel 2003 (11), nel 2005 (8), nel 2008 (8) e nel 2010 (8) e minimi nel 2004 (3), 2006 (4) e nel 2009 (5).

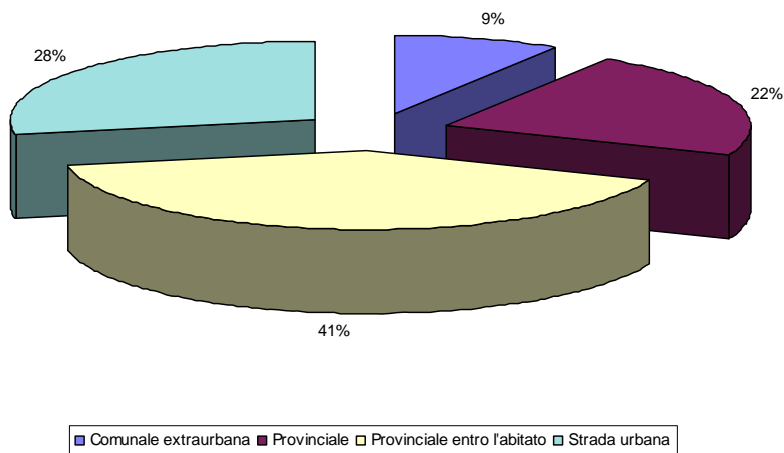
COMUNE DI TRESIGALLO

incidenti 2002-2010 per natura e tipo strada					
TRESIGALLO	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
Fuoriuscita (sband...)	2	5	9	3	19
Infortunio per caduta di veicolo	0	1	1	0	2
Investimento di pedoni	1	2	3	1	7
Scontro frontale	1	0	1	1	3
Scontro frontale-laterale	3	9	17	13	42
Scontro laterale	1	2	4	4	11
Tamponamento	1	2	3	2	8
Urto con ostacolo	0	1	3	2	6
Urto con veicolo in fermata o in arresto	0	0	0	2	2
<b>Totale complessivo</b>	<b>9</b>	<b>22</b>	<b>41</b>	<b>28</b>	<b>100</b>

Incidenti 2002/2010 per natura - Comune di Tresigallo



Incidenti 2002/2010 per tipo strada - Comune di Tresigallo

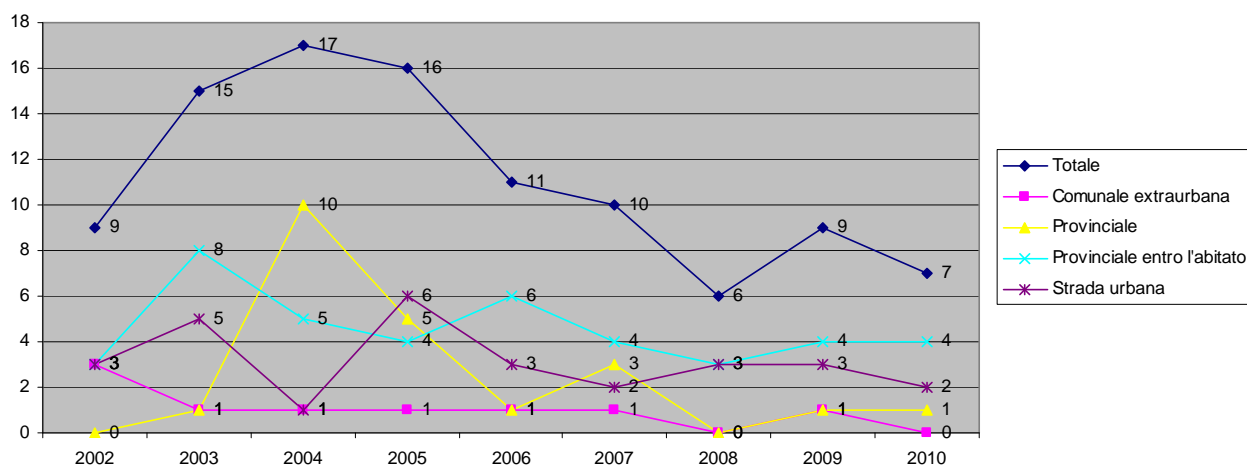


La rete delle provinciali copre il 63% della rete stradale totale di questo territorio.

Da questa considerazione ne consegue anche che le strade provinciali si rivelano quelle a maggiore rischio di incidente e nel caso specifico, la rete provinciale dentro il centro abitato richiede particolare attenzione (41 incidenti su un totale di 100 negli anni 2002-2010).

Incidenti per anno e tipo di strada 2002/2010					
TRESIGALLO	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	3	0	3	3	9
2003	1	1	8	5	15
2004	1	10	5	1	17
2005	1	5	4	6	16
2006	1	1	6	3	11
2007	1	3	4	2	10
2008	0	0	3	3	6
2009	1	1	4	3	9
2010	0	1	4	2	7
<b>TOTALI</b>	<b>9</b>	<b>22</b>	<b>41</b>	<b>28</b>	<b>100</b>

Incidenti per anno e tipo strada 2002/2010 - Comune di Tresigallo



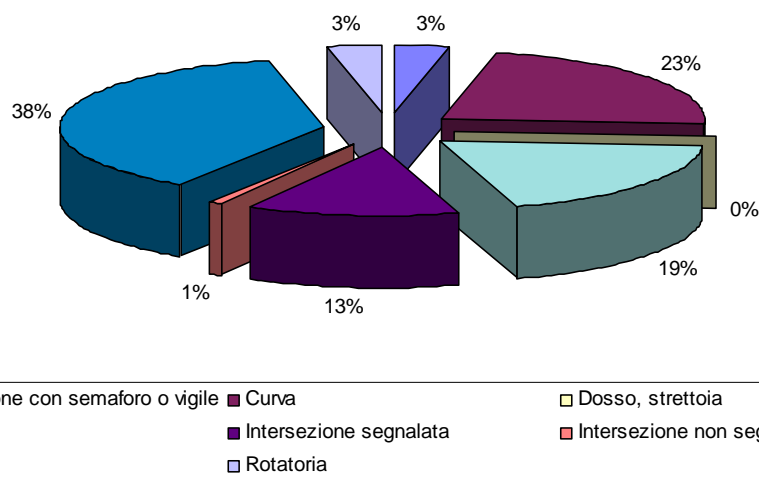
Nel Comune di Tresigallo gli incidenti sono costantemente calati dai 17 del 2004 ai 6 del 2008 (-11 unità, pari al -65%), per poi risalire nel 2009 a 9 unità e calare nel 2010 a 7 unità.

Ad eccezione che nel 2004 e nel 2005, gli incidenti sono avvenuti nella maggioranza dei casi sulla strada provinciale (SP15 "Via del Mare") che attraversa i centri urbani di Final di Rero e Tresigallo, portando in evidenza la particolare situazione del traffico su questa arteria.

### Incidenti per condizioni meteo e geometria

Incidenti per condizioni meteo e geometria 2002/2010							
UNIONE DEI COMUNI	Altro	Nebbia	Neve	Pioggia	Sereno	Vento forte	Totale
Intersezione con semaforo o vigile	3	0	0	5	22	0	30
Curva	42	7	2	40	115	1	207
Dosso, strettoia	0	0	0	1	0	0	1
Incrocio	18	7	0	21	128	0	174
Intersezione segnalata	13	0	0	10	96	0	119
Intersezione non segnalata	0	0	0	0	8	0	8
<b>Rettilineo</b>	<b>42</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>28</b>	<b>253</b>	<b>0</b>	<b>339</b>
Rotatoria	7	1	0	3	20	0	31
<b>Totale</b>	<b>125</b>	<b>28</b>	<b>5</b>	<b>108</b>	<b>642</b>	<b>1</b>	<b>909</b>

### Rapporto incidenti/geometria delle strade



La tabella che riporta i dati degli incidenti confrontati con la situazione meteo legata all'evento e la geometria della strada su cui l'evento si è manifestato ci porta a considerazioni opposte alle previsioni iniziali.

Si parla di 909 incidenti (2002-2010) di cui 642 avvenuti con condizioni meteo di "SERENO" di cui 253 su tratti di strada "RETTILINEI".

La geometria della strada, quindi non è la principale causa dell'incidente, ma piuttosto la velocità, appare quindi indispensabile mettere in atto tutto il possibile per un'adeguata educazione stradale.

**Incidenti mortali**

<b>Morti per condizioni meteo e tipo di strada 2002/2010</b>					
<b>UNIONE DEI COMUNI</b>	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
Altro	0	2	0	1	3
Nebbia	0	1	1	0	2
Pioggia	2	0	1	2	5
Sereno	5	19	6	3	33
<b>Totale</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>43</b>

<b>Morti per geometria e tipo di strada 2002/2010</b>					
<b>UNIONE DEI COMUNI</b>	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
<b>Curva</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>11</b>
Incrocio	1	3	2	1	7
Intersezione segnalata	1	2	1	0	4
Intrsez. non segnalata	0	1	0	0	1
<b>Rettilineo</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>20</b>
<b>Totale</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>43</b>

<b>Morti per natura di incidente e tipo di strada 2002/2010</b>					
<b>UNIONE DEI COMUNI</b>	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
Fuoriuscita (sband...)	5	6	3	2	16
Investimento di pedoni	0	1	1	1	3
Scontro frontale	0	7	0	1	8
Scontro frontale-laterale	1	3	2	0	6
Scontro laterale	1	1	0	0	2
Tamponamento	0	3	1	0	4
Urto con ostacolo	0	0	1	2	3
Urto con veicolo in fermat	0	1	0	0	1
<b>Totale</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>43</b>

I dati sulla mortalità rispecchiano fedelmente il prospetto generale sugli incidenti.

L'incidenza della mortalità è maggiore sulle strade provinciali, in condizioni di tempo SERENO, sui RETTILINEI con scontri frontali-laterali.

Morti sulle strade Provinciali 2002/2010			
<b>UNIONE DEI COMUNI</b>	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Totale
<b>SP2</b>	5	4	<b>9</b>
SP4	2	0	<b>2</b>
SP5	1	0	<b>1</b>
SP12	1	0	<b>1</b>
SP14	0	1	<b>1</b>
<b>SP15</b>	4	0	<b>4</b>
<b>SP16</b>	6	0	<b>6</b>
SP17	0	0	<b>0</b>
SP20	0	1	<b>1</b>
SP21	0	0	<b>0</b>
SP24	0	0	<b>0</b>
SP28	1	1	<b>2</b>
SP32	0	0	<b>0</b>
SP56	0	0	<b>0</b>
<b>SP60</b>	2	1	<b>3</b>
SP68	0	0	<b>0</b>
<b>Totale SP</b>	<b>22</b>	<b>8</b>	<b>30</b>

Le strade provinciali che attraversano il territorio dei Comuni dell'Unione, che detengono questo triste primato sono:

SP2 con n. 9 morti anni 2002-2010;

SP16 con n. 6 morti anni 2003-2006; dal 2007 non si rilevano incidenti mortali

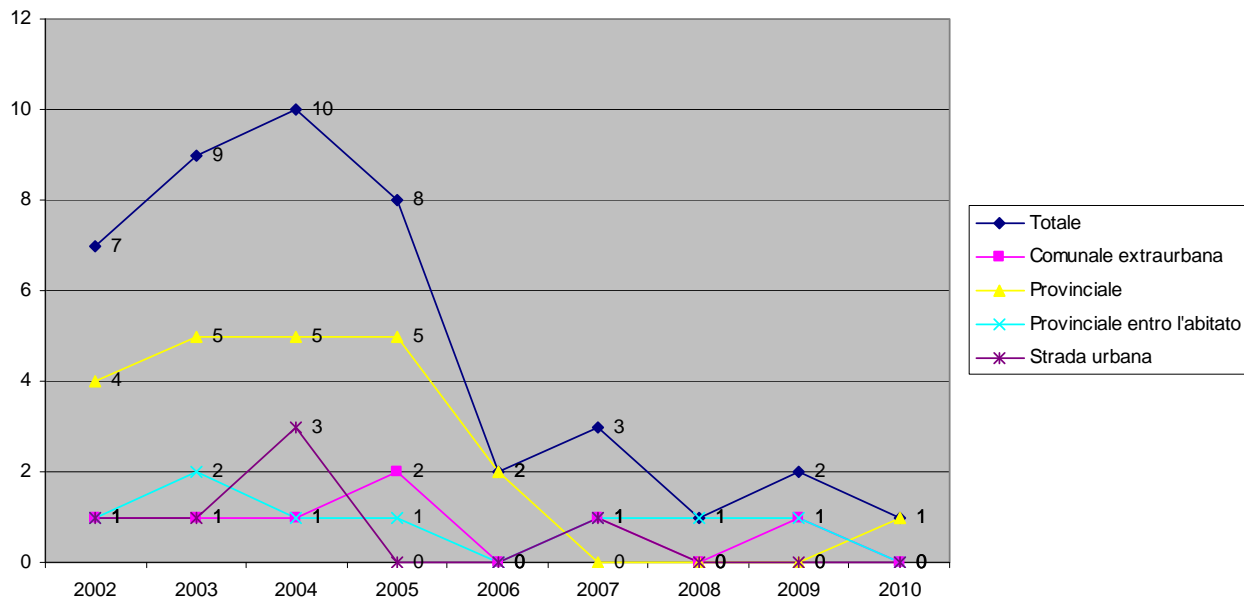
SP15 con n. 4 morti anni 2003-2005; dal 2006 non si rilevano incidenti mortali

Dal dato complessivo di 43 incidenti mortali verificatisi negli anni 2002-2010 sull'intero territorio dell'Unione dei Comuni si ricava che 30 sono avvenuti su strade provinciali e 13 su strade comunali, mentre gli incidenti con feriti riferiti sempre all'arco temporale 2002-2010 sono stati 906 di cui 463 su strade provinciali e 443 su strade comunali con un dato piuttosto preoccupante per il Comune di Copparo con 511 incidenti la cui percentuale più elevata è stata riscontrata su strade urbane.

Morti per anno e tipo di strada 2002/2010					
<b>UNIONE DEI COMUNI</b>	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	1	4	1	1	<b>7</b>
2003	1	5	2	1	<b>9</b>
2004	1	5	1	3	<b>10</b>
2005	2	5	1	0	<b>8</b>
2006	0	2	0	0	<b>2</b>
2007	1	0	1	1	<b>3</b>
2008	0	0	1	0	<b>1</b>
2009	1	0	1	0	<b>2</b>
2010	0	1	0	0	<b>1</b>
<b>Totale</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>43</b>



Morti per anno e tipo strada 2002/2010 - Unione dei Comuni



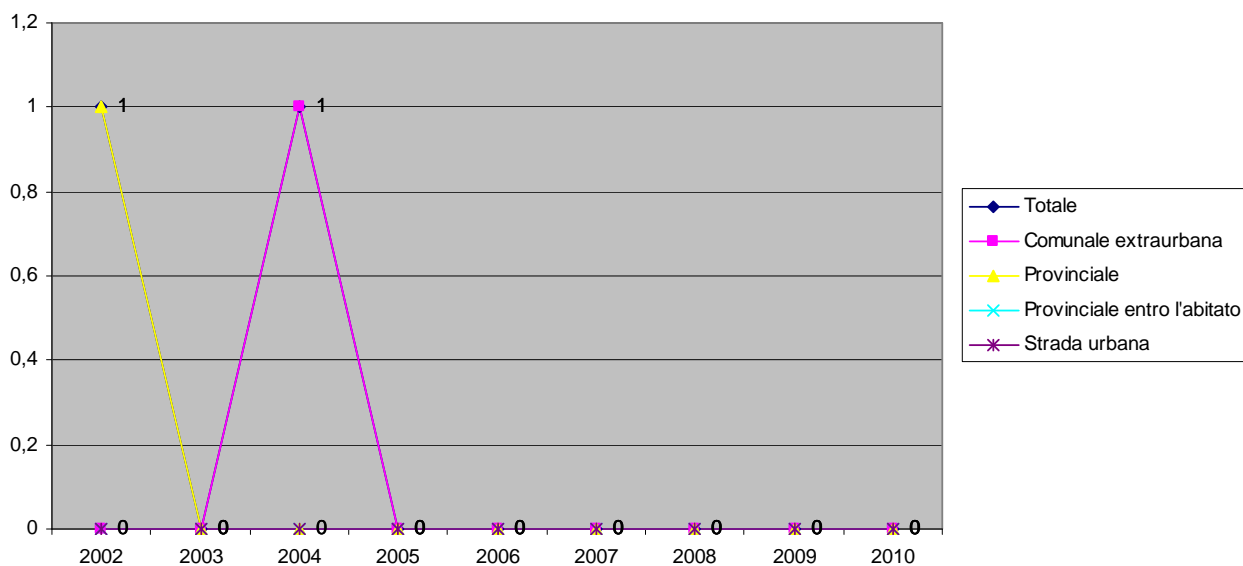
Analizzando i dati degli incidenti mortali dal 2002 al 2010, si riscontra che dal brutto dato registrato nel 2004 di 10 unità, questi calano a poche unità (da 1 a 3) dal 2006 in poi. Questo soprattutto grazie al calo sulle strade provinciali, dove non si sono stati morti dal 2007 al 2009.

Questi dati confrontati con quelli degli incidenti totali avvenuti sulle strade del territorio, evidenziano che, nonostante il leggero aumento di questi ultimi nel 2009 e nel 2010, i decessi non sono aumentati. Questo può essere un segnale degli effetti positivi degli interventi in materia di sicurezza stradale messi in atto negli ultimi anni dalle Amministrazioni locali e provinciale, come l'eliminazione delle condizioni di potenziale pericolosità di alcuni intersezioni stradali, sostituite con rotonde, o l'installazione di sistemi di controllo della velocità (auto-velox e tabelloni luminosi) in tratti particolarmente pericolosi.

Di seguito si riportano i dati degli incidenti mortali registrati dall'Osservatorio Provinciale nei singoli territori dei Comuni facenti parte dell'Unione Terre e Fiumi dal 2002 al 2010.

<b>Morti per anno e tipo di strada 2002/2010</b>					
<b>BERRA</b>	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	0	1	0	0	1
2003	0	0	0	0	0
2004	1	0	0	0	1
2005	0	0	0	0	0
2006	0	0	0	0	0
2007	0	0	0	0	0
2008	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

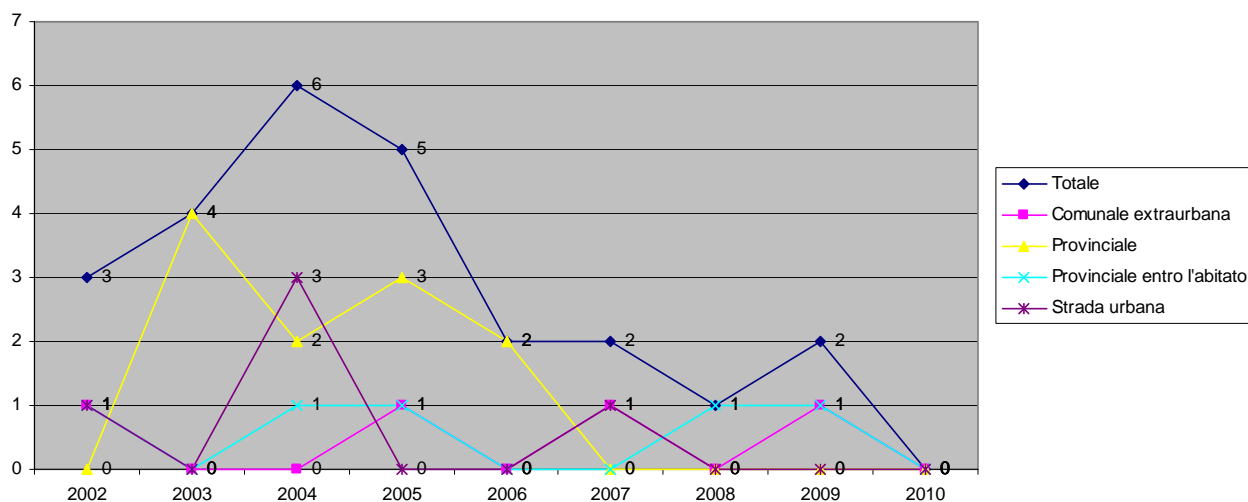
Morti per anno e tipo strada 2002/2010 - Comune di Berra



Nel territorio comunale di Berra si registrano solo 2 incidenti mortali, uno su strada provinciale nel 2002 e uno su strada comunale extra-urbana nel 2003.

Morti per anno e tipo di strada 2002/2010					
<b>COPPARO</b>	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	1	0	1	1	3
2003	0	4	0	0	4
2004	0	2	1	3	6
2005	1	3	1	0	5
2006	0	2	0	0	2
2007	1	0	0	1	2
2008	0	0	1	0	1
2009	1	0	1	0	2
2010	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>25</b>

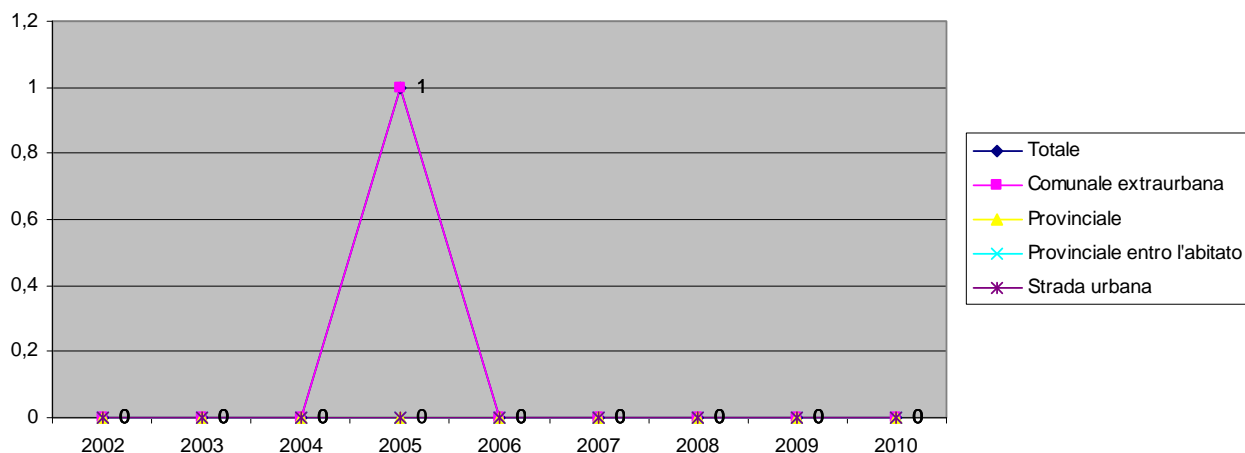
Morti per anno e tipo strada 2002/2010 - Comune di Copparo



Nel territorio comunale di Copparo si sono registrati 25 casi (oltre il 58% del totale dell'Unione). Però, dopo il pessimo dato del 2004 (6 decessi), gli incidenti mortali sono costantemente calati fino ad azzerarsi nel 2010.

Morti per anno e tipo di strada 2002/2010					
<b>FORMIGNANA</b>	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	0	0	0	0	0
2003	0	0	0	0	0
2004	0	0	0	0	0
2005	1	0	0	0	1
2006	0	0	0	0	0
2007	0	0	0	0	0
2008	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

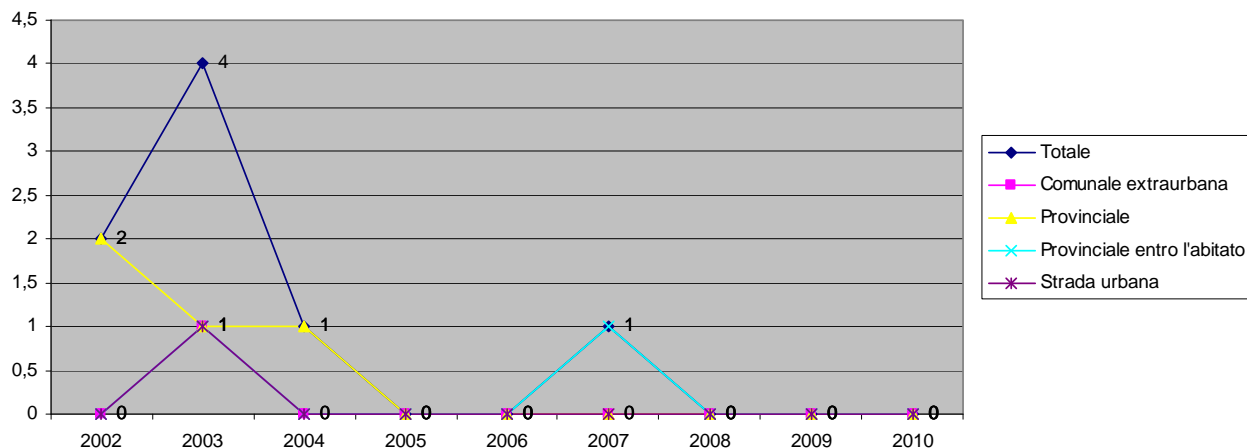
Morti per anno e tipo strada 2002/2010 - Comune di Formignana



Il Comune di Formignana è quello che registra il minor numero di incidenti mortali del territorio dell'Unione. Infatti è avvenuto un unico caso su strada comunale extra-urbana nel 2005.

Morti per anno e tipo di strada 2002/2010					
JOLANDA DI SAVOIA	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	0	2	0	0	2
2003	1	1	1	1	4
2004	0	1	0	0	1
2005	0	0	0	0	0
2006	0	0	0	0	0
2007	0	0	1	0	1
2008	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>8</b>

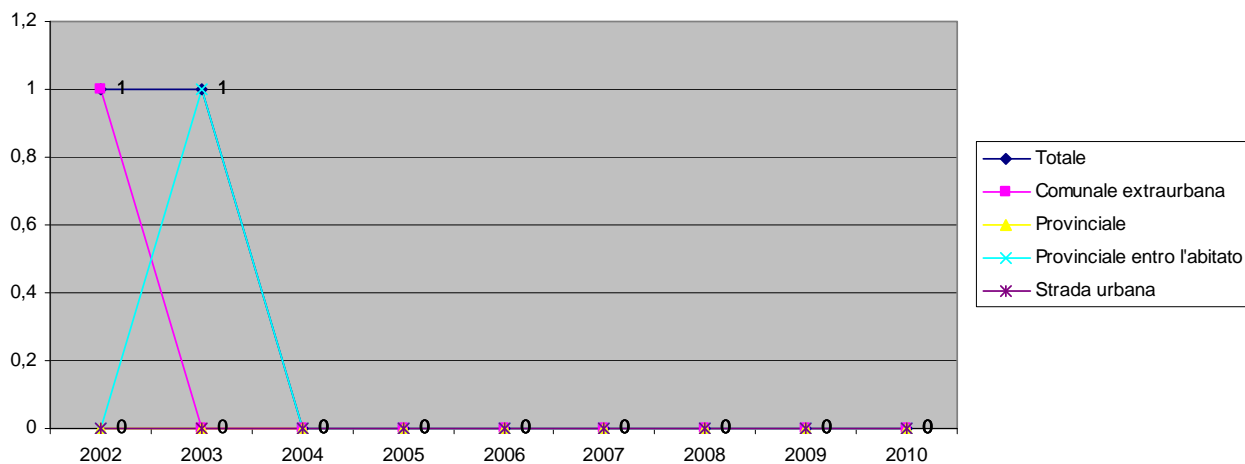
Morti per anno e tipo strada 2002/2010 - Comune di Jolanda di Savoia



Nel Comune di Jolanda di Savoia si registra il brutto dato del 2004, con 4 incidenti mortali (uno per ogni tipologia di strada), dopo di che non si registrano più decessi, ad eccezione di un caso nel 2007 sulla Strada Provinciale SP 28 Jolanda – Tresigallo, nel tratto in centro urbano.

Morti per anno e tipo di strada 2002/2010					
RO	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	1	0	0	0	1
2003	0	0	1	0	1
2004	0	0	0	0	0
2005	0	0	0	0	0
2006	0	0	0	0	0
2007	0	0	0	0	0
2008	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0
2010	0	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

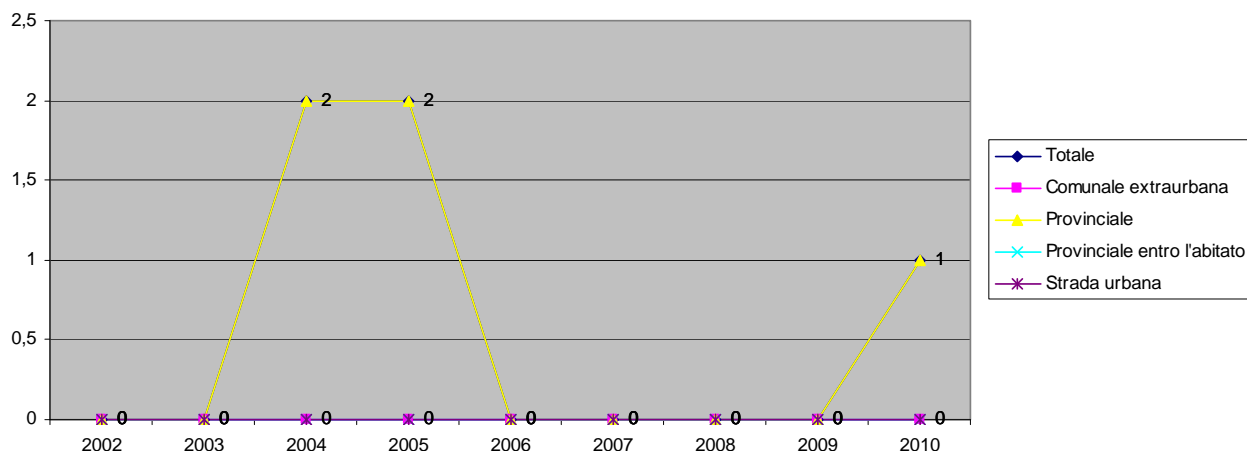
Morti per anno e tipo strada 2002/2010 - Comune di Ro



Nel territorio comunale di Ro si registrano 2 casi di incidenti mortali; uno su strada comunale extraurbana nel 2002 e uno su strada provinciale in centro urbano nel 2003.

Morti per anno e tipo di strada 2002/2010					
TRESIGALLO	Comunale extraurbana	Provinciale	Provinciale entro l'abitato	Strada urbana	Totale
2002	0	0	0	0	0
2003	0	0	0	0	0
2004	0	2	0	0	2
2005	0	2	0	0	2
2006	0	0	0	0	0
2007	0	0	0	0	0
2008	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0
2010	0	1	0	0	1
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>

Morti per anno e tipo strada 2002/2010 - Comune di Tresigallo



Nel territorio comunale di Tresigallo si rilevano 5 incidenti mortali tutti su strada provinciale; 2 sia nel 2004 che nel 2005 e 1 nel 2010.

#### DATI PROVINCIALI RIFERITI AL 2010

Confrontando i dati locali con quelli pubblicati il 30/06/2011 dall'Osservatorio nel rapporto annuale provinciale, si conferma, purtroppo, nell'ultimo anno di rilevazione (2010) l'aumento del numero degli incidenti, che passano da 1.384 a 1.400 (+1,16%).

Anche gli incidenti mortali sono aumentati, passando dai 39 del 2009 ai 44 del 2010 (+12,82%).

Nel 2010 Ferrara, tra le altre province della Regione, è nella prima posizione sia per numero di morti per 100 mila abitanti (cause di morte), che per numero di morti ogni 100 incidenti (indice di mortalità). Anche Modena e Reggio Emilia hanno peggiorato questi parametri, mentre negli altri territori sono diminuiti tutti rapporti di mortalità rispetto al 2009.

Analizzando i dati rilevati nel decennio 2001-2010, si registrano oltre 15.400 incidenti, oltre 20.800 feriti e 667 morti. Fortunatamente dal 2001 al 2010 sono in calo tutti questi dati: gli incidenti passano da 1.672 a 1.400 (-16%), i morti da 82 a 44 (-46%), i feriti da 2.308 a 1.879 (-19%).

Incidenti nella Provincia di Ferrara dal 2001 al 2010						
Anno	Incidenti	Morti	Feriti	Mortalità (%)	Lesività (%)	Gravità (%)
2001	1.672	82	2.308	4,9	138	3,4
2002	1.605	94	2.133	5,9	132,3	4,2
2003	1.629	77	2.170	4,7	133,3	3,4
2004	1.682	86	2.292	5,1	136,3	3,6
2005	1.547	72	2.148	4,6	138,8	3,2
2006	1.484	64	1.988	4,3	133,8	3,1
2007	1.544	49	2.066	3,2	133,7	2,3
2008	1.480	60	1.991	4,1	134,5	2,9
2009	1.384	39	1.827	2,8	132	2,1
2010*	1.400	44	1.879	3,1	134,2	2,3
<b>Totale</b>	<b>15.427</b>	<b>667</b>	<b>20.802</b>	<b>4,3</b>	<b>134,8</b>	<b>3,2</b>

\* Dati provvisori in attesa di conferma Istat

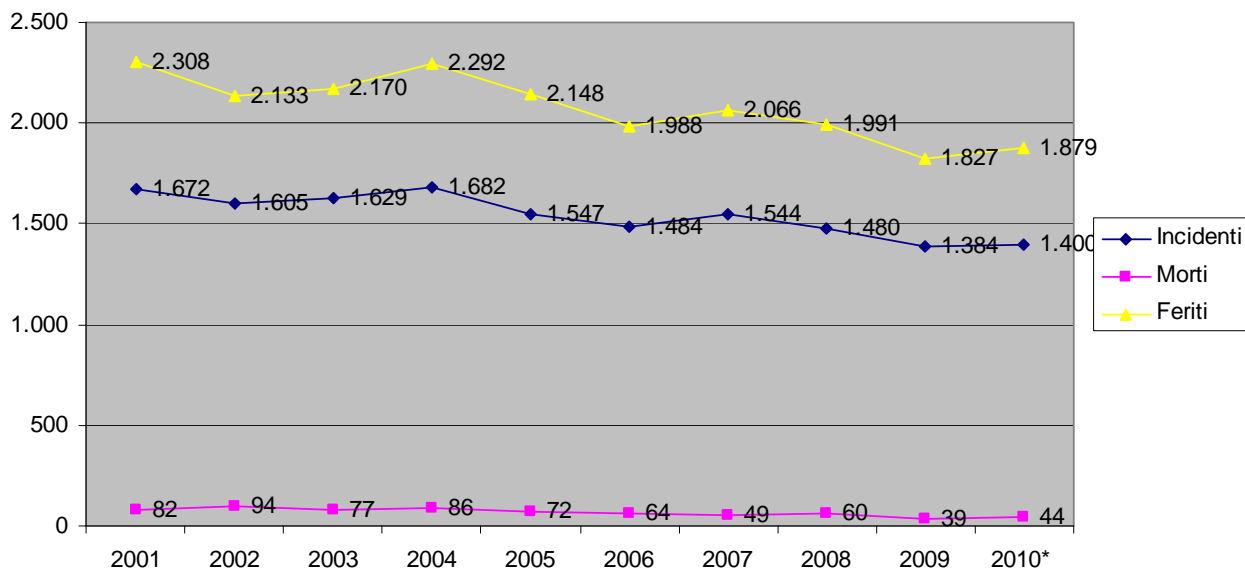
Mortalità: rapporto fra morti e incidenti

Lesività: rapporto fra feriti e incidenti

Gravità: rapporto fra morti e totale infortunati

Fonte: Osservatorio provinciale della sicurezza stradale

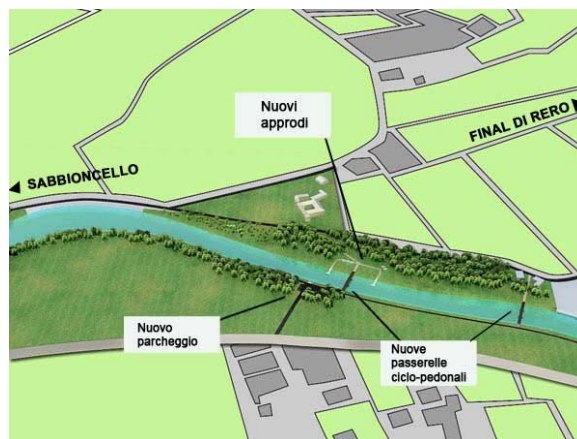
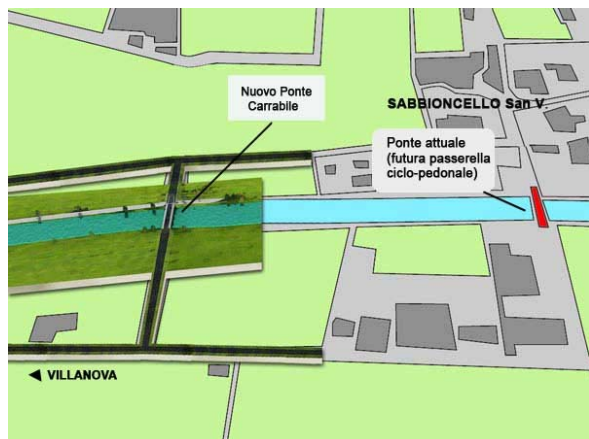
**Incidenti nella Provincia di Ferrara dal 2001 al 2010**



A conclusione della lettura dei dati appare evidente che l'alleggerimento del flusso viario su alcune provinciali e il miglioramento della viabilità locale non rientra solo nei meccanismi puramente economici legati al movimento di persone e merci e se vogliamo, anche per l'abbattimento del costo sociale (parametro definito a livello nazionale) che l'incidentalità delle strade produce, ma anche e soprattutto per la salvaguardia della vita umana.



## C.2.4. Progetto dell'Idrovia Ferrarese



Il progetto Idrovia Ferrarese, la cui Valutazione di Impatto Ambientale positiva è stata deliberata con atto della Giunta Regionale n. 2008/2131 del 09/12/2008, che consiste nell'adeguamento delle vie d'acqua alla navigazione di natanti di classe V europea (che cioè possono trasportare merci fino a tre ordini di container), costituisce una grande opportunità per il trasporto delle merci e per lo sviluppo del turismo fluviale.

Partendo dalla Conca di Pontelagoscuro per arrivare sino al mare, interesserà, nel suo percorso il Po di Volano nei territori Comunali di Copparo – Formignana e Tresigallo. Il percorso è stato suddiviso in 5 lotti, che identificano, ognuno, l'area di interventi puntuali.

L'adeguamento alla normativa europea dell'asta navigabile Ferrara - Porto Garibaldi risponde all'esigenza di sviluppare la mobilità commerciale sulle vie d'acqua ma anche alle necessità di incrementare l'offerta turistica valorizzando un contesto paesaggistico di pregio.

Nel progetto sono previste le dotazioni di nuove piste ciclabili e pedonali, di aree verdi attrezzate, di attività agrituristiche e di ristorazione, di banchine di attracco, darsene e piazzole di approdo.

I territori dell'Unione percorsi dal progetto idrovia, saranno interessati anche dalla costruzione di nuovi ponti carrabili di attraversamento del Volano, del necessario adeguamento della viabilità per creare i collegamenti con la rete Provinciale (ponte di Formignana/Tresigallo) e della trasformazione di ponti esistenti in passerelle ciclopedonali.

Nell'ambito della realizzazione delle opere grande importanza assumeranno gli ambiti di Valpagliaro e di Villa Mensa.

Nell'ambito del Lotto 2 sono previsti gli interventi nel tratto dalla Conca di Valpagliaro a valle della stessa fino alla progressiva 2750 – Final di Rero (11 Km.), che ricadono nel tratto del Po di Volano interessante il territorio dell'Unione dei Comuni Terre e Fiumi, il cui bando di gara è stato pubblicato sul Supplemento della Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. 2011/S244 del 20/12/2011, per un importo progettuale di 21.000.000 € e a base di gara di 13.190.795,29 €, compresi oneri per la sicurezza ed esclusa IVA.

### C.2.5. Nuovo tracciato ferroviario Copparo-Ferrara

L'obiettivo di favorire la mobilità non solo su gomma ma anche su acqua e su rotaia, si esplica attraverso la realizzazione del tracciato ferroviario di collegamento fra Copparo Capoluogo (a sud del Centro abitato e in prossimità dell'insediamento Berco / zona sportiva) e Quartesana (Ferrara) come diramazione della esistente ferrovia Ferrara – Codigoro, in prossimità della località di ubicazione del nuovo polo ospedaliero di Ferrara.

Si è giunti al tracciato di cui sopra, come da approvazione di Variante specifica al PRG di Copparo con deliberazione di G.P. 321/2007, dopo diversi interventi progettuali di modifica atti ad individuare il percorso migliore con il minor impatto sull'ambiente e sui corsi d'acqua e tempi di percorrenza.

### C.2.6. Percorsi ciclabili e piste ciclopedonali

Il sistema delle piste ciclabili e ciclopedonali nato sulla traccia delineata dal Master Plan Provinciale non si è concluso.

L'intento originario era quello di costruire un sistema di percorsi ad anelli che consentisse la fruizione dell'intero territorio dell'associazione.

Ad oggi, escludendo le ciclabili cittadine prevalentemente affiancate a viali, il tratto che consente un percorso continuo e protetto ha un andamento ovest-est (la destra Po) e Nord-Sud (dalla destra Po attraverso il territorio di Ro – Copparo – Formignana -Tresigallo).

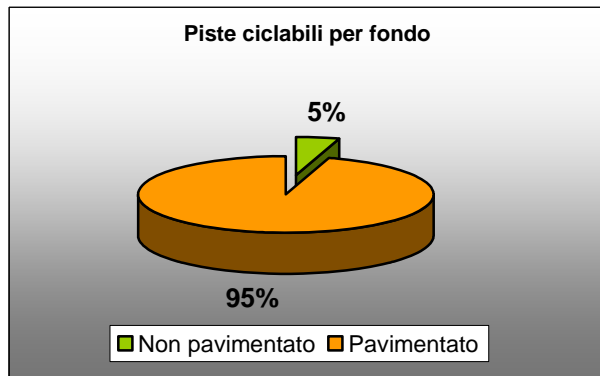
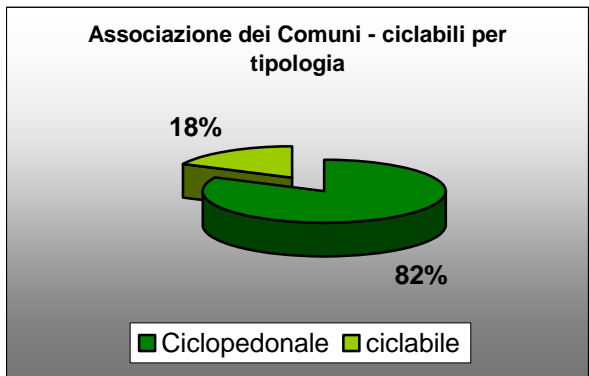
La costruzione delle piste e dei percorsi ciclabili ha riscontrato da subito il gradimento dei cittadini che, notoriamente amanti della bicicletta, ne hanno preso possesso con grande naturalezza.

Si riportano di seguito i dati suddivisi per lunghezza – tipologia – fondo stradale delle ciclabili/ciclopedonali esistenti sul territorio dell'Unione dei Comuni.

<b>UNIONE DEI COMUNI</b>	
<b>Piste ciclabili divise per posizione rispetto alla viabilità ordinaria</b>	
<b>TIPOLOGIA</b>	<b>LUNGHEZZA</b>
Ciclopedonale separata da segnaletica orizzontale	25630
percorso ciclabile separato da segnaletica orizzontale	11276
Ciclopedonale su sede stradale	35823
Ciclabile su sede propria	3869
Ciclopedonale su sede propria	8423
<b>TOTALE</b>	<b>85021</b>

<b>UNIONE DEI COMUNI</b>	
<b>Piste ciclabili divise per fondo</b>	
<b>FONDO</b>	<b>LUNGHEZZA</b>
Non pavimentato	3990
Pavimentato	81031

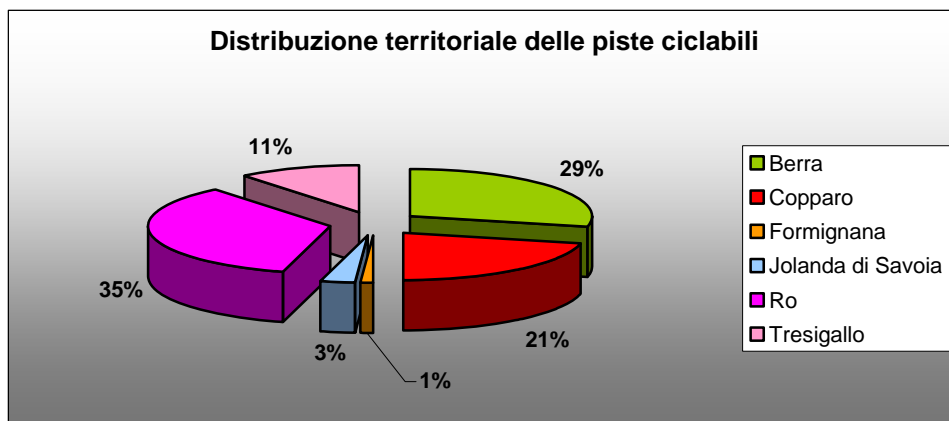
<b>TOTALE</b>	<b>85021</b>
---------------	--------------



UNIONE DEI COMUNI		
Piste ciclabili divise per tipologia		
	TIPOLOGIA	LUNGHEZZA
	Ciclopedonale	69876
	ciclabile	15145
	<b>TOTALE</b>	<b>85021</b>

UNIONE DEI COMUNI		
Piste ciclabili divise per posizione		
	POSIZIONE	LUNGHEZZA
	Su sede riservata	43560
	Su sede stradale	41461
	<b>TOTALE</b>	<b>85021</b>

UNIONE DEI COMUNI		
Piste ciclabili divise per Comune		
	COMUNE	LUNGHEZZA ml.
	Berra	24351
	Copparo	18207
	Formignana	938
	Jolanda di Savoia	2655
	Ro	29696
	Tresigallo	9174
	<b>TOTALE</b>	<b>85021</b>



### C.2.7. Rete delle ippovie

Per le ippovie non si hanno ancora gli strumenti conoscitivi atti a definirne il gradimento da parte degli utenti., in quanto è un progetto giovane per i nostri territori (non così per molti territori rivieraschi dell'adriatico).

Tale progetto, approvato dal Comune di Migliarino, in aggregazione con i Comuni di Berra, Codigoro, Comacchio, Formignana, Massa Fiscaglia, Mesola, Migliaro, Ostellato, Ro, Tresigallo, nell'ambito della Misura 3.p del P.R.S.R. (Piano Regionale di Sviluppo Rurale), nella quale l'azione 1 prevede il finanziamento di interventi proposti anche da Comuni ed enti pubblici per la creazione di circuiti agrituristici, enogastronomici e didattici attraverso iniziative di allestimento degli itinerari: la realizzazione della cartellonistica con illustrazione dei circuiti, di aree verdi attrezzate per la sosta, dei punti di informazione.

Obiettivo della realizzazione di un ippovia nel ferrarese è quello di creare le condizioni territoriali e strutturali affinché le aziende agricole ed agrituristiche del territorio possano sviluppare delle attività integrate alla produzione alimentare e ad essa collegate e di conseguenza incrementare il reddito e contrastare l'abbandono dell'attività agricola.

L'importante tradizione sportiva e la vasta gamma di iniziative ancora oggi legate all'uso del cavallo in tutto il territorio ferrarese, ha rafforzato l'idea di costruire un progetto che possa contribuire allo sviluppo economico e rurale di questo territorio. Il turismo equestre infatti conta su un parco di oltre 300.000 cavalli (fonte FISE) e circa un milione di cavalieri abituali, con oltre 2000 centri riconosciuti ed alcune migliaia di centri non associati che affittano regolarmente cavalli, con forte prevalenza nel Nord Italia, favorito da pianure e paesaggi collinari. Il 20% delle aziende agrituristiche sulle oltre 11.000 stimate a livello nazionale sono caratterizzate dall'uso dei cavalli, in quanto l'equiturismo si svolge essenzialmente in passeggiate e trekking di uno o più giorni, secondo percorsi che privilegiano il contatto con la natura ed il paesaggio rurale. Il territorio del basso ferrarese risulta particolarmente vocato per l'equiturismo, in quanto è caratterizzato da emergenze di carattere naturalistico e storico-architettoniche di particolare pregio, da una rete viaria adatta e facilmente fruibile per le escursioni a cavallo, da un sistema di servizi adeguato per passeggiate di circa 40 km al giorno. Offrire equitazione rurale significa anche dare alloggio ai cavalieri e cavalli, avere a disposizione punti di ristoro, fornire servizi e guide per cavalli e carrozze, attivare iniziative di artigianato storico. Infatti il principale problema che si riscontra in territori non adeguatamente attrezzati per l'ippoturismo è la mancanza di punti sosta per i cavalli

durante un tragitto che superi una distanza massima percorribile senza fermate. Al fine di rendere maggiormente fruibile e visibile i percorsi ippoturistici nel Basso ferrarese occorre pertanto strutturare percorsi con aree di sosta o aree tappa attrezzate, con segnaletica direzionale e cartellonistica informativa. Ed è proprio in tale direzione che il progetto dell'ippovia è stato strutturato prevedendo la seguente tipologia di interventi:

- aree tappa attrezzate
- punti sosta attrezzati
- segnaletica direzionale ai sensi del codice della strada
- cartellonistica informativa da collocare in punti strategici del percorso.

Le aziende agrituristiche ed altri operatori interessati potranno successivamente arricchire il percorso con interventi mirati che potranno eventualmente candidare su future opportunità di finanziamento. Il progetto, che al momento interessa 11 Comuni della Provincia di Ferrara, potrà essere considerato un progetto pilota dimostrativo e prevedere l'adesione futura di altri Comuni al fine di completare la rete ippoturistica a livello provinciale ed inoltre a livello interprovinciale collegarsi con l'area ravennate e sul fronte interregionale con il versante veneto, creando percorsi "d'area vasta".

Gli obiettivi del progetto sono:

- Creare le condizioni strutturali e territoriali per diversificare le opportunità di fruizione del territorio rurale a scopo escursionistico e turistico-naturalistico offrendo alle aziende agricole, agrituristiche e ad altri operatori interessati nuove occasioni per diversificare le attività agricole attraverso lo sviluppo di servizi ed attività integrative che possano incrementare il reddito degli agricoltori e contrastare fenomeni di abbandono soprattutto per le giovani generazioni.
- Recupero del valore delle opere dell'uomo (bonifica, idrovore), dell'importanza storico-culturale dei percorsi fluviali e della connessa evoluzione della civiltà greca, etrusca e romana, promuovendo e rafforzando l'indotto che gravita intorno all'allevamento del cavallo.
- Valorizzare il paesaggio rurale di pianura con antiche corti rurali, strade ed aree simili sulle quali sono visibili reperti archeologici, oasi protette, manufatti idraulici di particolare pregio storico.
- Suscitare interesse e mettere in relazione enti, istituzioni, associazioni locali, imprese agricole e di altri settori affinché si possa ottenere un effetto moltiplicatore della valorizzazione turistica integrata delle risorse del territorio.

Ad oggi sono stati definiti e segnalati i percorsi di Ro – Formignana e Tresigallo per un totale di km 30.

La presenza di 133 km di strade non asfaltate nei territori di Copparo (90 km pari al 30% della rete stradale) e Jolanda di Savoia (43 km pari al 33% della rete stradale) e l'attenzione da parte di alcuni imprenditori agricoli di confine fra Copparo – Berra – Jolanda di Savoia ci mette nelle condizioni migliori per completare la rete attraverso l'individuazione di percorsi alternativi e di punti di sosta e di tappa.

Per fare questo è indispensabile il coinvolgimento delle aziende che operano nel settore, sia a livello locale, che provinciale e regionale.

Sulla scorta di quanto enunciato, si è cercato, nelle realtà locali del nostro territorio, le giuste competenze fatte di conoscenza e passione per la natura e per il cavallo; scoprendo che è un'associazione con una fitta rete di affiliati su tutto il territorio nazionale e con una sede anche nella nostra Provincia e realtà legate a questo modo di vivere il territorio che da anni lo percorre, utilizza gli sterrati e le capezzagne anche con l'uso del calesse e con il consenso tacito delle proprietà.

Questi esperti del territorio sono gli stessi che chiedono di rivedere quanto fino ad oggi progettato perché lo ritengono poco fruibile e in qualche caso non adatto perché non consente la connessione con la rete delle ippovie sovra-provinciali.