

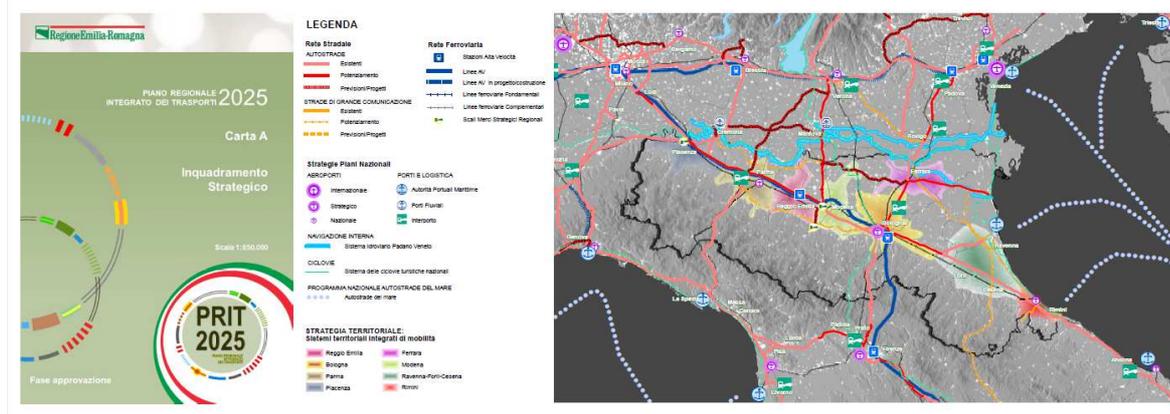
Allegato 3 al Documento di indirizzo: quadro infrastrutturale strategico del PTCP in adeguamento al PTR integrato a L.R. 31/14

Ricognizione dei progetti infrastrutturali contenuti nei programmi e piani extra-provinciali

Nell'ambito dell'aggiornamento del quadro progettuale strategico provinciale di Mantova è stata effettuata la ricognizione e l'attualizzazione del quadro strategico infrastrutturale extraprovinciale.

Le attività hanno riguardato la verifica e l'dei contenuti previsti nei programmi regionali sia di Regione Lombardia che delle Regioni Veneto ed Emilia Romagna e più in dettaglio negli strumenti di pianificazione delle Province lombarde contermini di Cremona e Brescia, delle province venete contermini di Verona e Rovigo e delle province emiliane contermini di Ferrara, Modena, Reggio Emilia, e Parma.

Tale attività ha consentito di valutare le direttrici principali e le eventuali scelte di potenziamento degli itinerari di collegamento tra i capoluoghi e di accesso alle principali infrastrutture di mobilità nonché di raccordare, ove possibile, le progettualità a livello sovraprovinciale.



Regione Lombardia

Il PRMT approvato da Regione Lombardia con D.C.R. n. 1245 il 20 settembre 2016, citato nell'Allegato 1, tenuto conto dell'aggiornamento del Piano Territoriale Regionale (PTR) anno 2019 di cui alla DCR XI/766 del 26 novembre 2019 *Risoluzione concernente il Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER) 2019*, individua le previsioni relative al territorio della Provincia di Brescia che hanno carattere interprovinciale di relazione con Mantova di seguito elencate.

F1. Linee AV/AC Milano Venezia

- tratta Treviglio-Brescia
- tratta Brescia-Verona

La tratta Treviglio-Brescia Ovest (circa 58 Km) e la tratta Brescia Ovest-Verona fanno parte del più complessivo intervento della linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona (lunghezza complessiva di circa 140 Km). Questo intervento consentirà di liberare capacità sulla linea storica che permetterà di sviluppare il servizio RE Milano-Brescia-Verona e contestualmente di ripristinare alcune fermate attualmente dismesse e di migliorare l'offerta Regio Express per le principali città del lago di Garda (in particolare Desenzano e Peschiera).

Inoltre dovrà essere prevista una stazione lungo la linea AV/AC Treviglio-Brescia-Verona nell'area turistica del Basso Garda, in prossimità del casello di Sirmione e della stazione di San Martino della Battaglia quale punto di connessione intermodale di grande rilievo tra l'alta velocità ferroviaria e la linea storica (collegate in un'unica stazione), l'autostrada, la ex SS 11 e la viabilità locale ed occasione di forte incremento dell'accessibilità turistica.

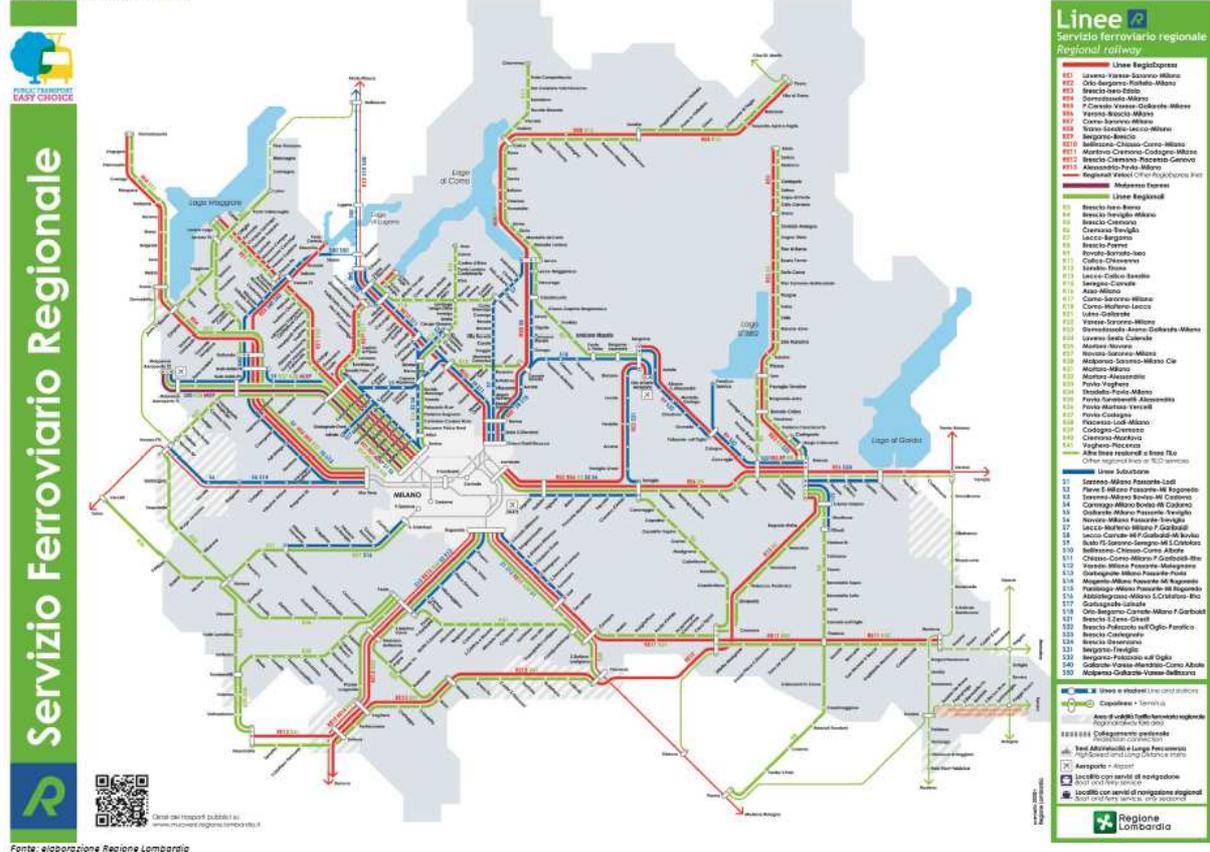
F19. Interventi tecnologici e infrastrutturali su altri nodi ferroviari del sistema

Potenziamento della linea ferroviaria Brescia-Parma e dei collegamenti con Montichiari e la Fiera (da valutare in relazione allo sviluppo dello scalo aeroportuale)

Potenziamento ferroviario Brescia-S. Zeno-Ghedi (Montichiari) - opera inserita nel Contratto di Programma tra MIT e RFI – parte investimenti 2017-2021 - aggiornamento 2018-2019

Approfondimento della possibilità di realizzare il percorso TIBRE ferroviario “Parma-Piadena-Mantova-Verona.

Figura 7.1 – Rete SFR Lombardia



V4. Tangenziale Sud di Brescia (Corda Molle-SP19)

Il progetto della cosiddetta “Corda Molle” riguarda la realizzazione del raccordo autostradale tra l’autostrada A4 (caselli di Ospitaletto e Brescia Est), l’autostrada A21 (nuovo casello di Poncarale) e la viabilità d’accesso all’aeroporto di Montichiari.

L’intervento si colloca nella più ampia prospettiva di interconnettere la rete autostradale esistente in modo da creare un itinerario veloce di tipo autostradale sulla direzione est-ovest della pianura padana e rappresenta il naturale completamento del raccordo tra l’autostrada A4 e la Val Trompia (avvio procedure di appalto e completamento espropri del 2° lotto della tangenziale sud esterna di Brescia 'Corda Molle', da A4 casello di Ospitaletto ad Azzano Mella, ampliamento a tre corsie per senso di marcia della bretella di collegamento della tangenziale sud esterna di Brescia con casello di Brescia est, ex SS11 e SS45bis, allargamento a tre corsie per senso di marcia della tangenziale sud da Brescia centro fino a svincolo di Brescia est). Con la realizzazione della tangenziale sud esterna di Brescia (SP

19) e del raccordo autostradale Brescia-Val Trompia si costituirà una sorta di anello stradale intorno alla città di Brescia con la funzione di redistribuire i flussi di traffico su un'infrastruttura efficiente e scorrevole nonché funzionale al collegamento con l'aeroporto di Montichiari.

Raccordo svincolo Brescia Est (A4) - Corda Molle (SP 19)

Raccordo autostradale tra casello A4 di Ospitaletto e aeroporto di Montichiari; raccordo Brescia Est (A4) – SP 19

V25. Altri interventi stradali

Allargamento a tre corsie per senso di marcia della tangenziale sud di Brescia da Brescia centro compreso lo svincolo di Brescia est, nonché, in prospettiva, il raddoppio della ex SS 236 da Montichiari a Goito in alternativa al raddoppio della ex SS 11 da Brescia est a Peschiera (BS),

L6. Terminal intermodale di Brescia

PTRA Montichiari

Il medesimo PRMT individua le seguenti previsioni relative al territorio della Provincia di Cremona che hanno carattere interprovinciale di relazione con Mantova:

F15. Riqualficazione linea ferroviaria Milano-Codogno-Cremona-Mantova

Potenziamento della linea Cremona – Mantova: raddoppio della linea Codogno-Mantova - opera inserita nel Contratto di Programma tra MIT e RFI – parte investimenti 2017-2021 - aggiornamento 2018-2019

V2. Collegamento autostradale Brennero-La Spezia (Ti.Bre.)

Unitamente all'opera principale, il progetto prevede la realizzazione di alcune opere connesse in territorio cremonese: (riqualifica ex S.S. 343 Tratto Autostazione Casalasco Viadanese-S.P. 87; Variante di Casalmaggiore Viadana - Lotti Lc2, Lc3, Lc4, Lc5; raccordo 224 ex S.S. 10 – S.P. 65 – S.P. 64).

V16. Autostrada Regionale Cremona-Mantova

Unitamente all'opera principale, il progetto prevede la realizzazione di alcune opere connesse in territorio cremonese (riqualifica ex S.S. 343 Tratto Autostazione Casalasco Viadanese-S.P. 87; Variante di Casalmaggiore Viadana Lotti Lc2, Lc3, Lc4, Lc5.

In prospettiva, considerata anche l'ipotesi di realizzare il tratto autostradale Nogarole-Rocca-Soave, si potrebbe prevedere il raddoppio della SS 236 dalla "Fascia d'Oro" di Montichiari fino a Goito, in alternativa al raddoppio della ex SS 11 da Brescia Est a Peschiera.

L8. Porto di Cremona - nuovo terminal ferroviario

I progetti finanziati da Regione in ambito portuale con i fondi del programma UE POR FESR 2007/2013, in parte conclusi (potenziamento raccordo ferroviario) e in parte in via di conclusione (raddoppio Cremona Cavatigozzi e potenziamento scalo) hanno una forte valenza di sostegno al trasporto merci ferroviario.

Gli interventi prioritariamente faranno riferimento alla progettualità elaborata negli scorsi anni che prevede la realizzazione di un interporto intermodale per lo scambio delle merci nel sistema acqua-ferro-gomma. In questo contesto, sarà interessante valutare i profili di utilità pubblica, di fattibilità tecnica e finanziaria e di sostenibilità ambientale delle opere per la connessione intermodale del porto fluviale di Pizzighettone, così da verificare le possibili sinergie attivabili con il Porto di Cremona e i vantaggi correlati all'attivazione del trasporto merci via fiume per il costruendo polo industriale di Tencara.

progettazione, realizzazione e gestione. Il raccordo si sviluppa dall'intersezione tra la A22 e la A1 (riconfigurata) alla S.S. 467 Pedemontana (14 km), con due assi secondari, uno di collegamento con la tangenziale di Modena (3,6 km) e uno di collegamento con la tangenziale di Rubiera (1,4 km).

- **Autostrada regionale Cispadana**, relativamente al tracciato della parte autostradale della Cispadana, che percorrerà in modo trasversale, con direzione Ovest-Est, il quadrante nord-orientale della pianura emiliana attraversando le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara, il progetto è ora in corso di aggiornamento a seguito delle prescrizioni di VIA conclusasi nel 2017.

Interventi di potenziamento della rete autostradale esistente:

- **III corsia A22** fra interconnessione con A1 e il confine regionale.

Previsione di nuovi caselli autostradali:

- **nuovo casello autostradale lungo la A1**, fra il casello di Reggio Emilia e quello di Modena Nord, in località Ponte Gavassa.

Gli interventi previsti relativi al sistema non autostradale inerenti la viabilità di competenza provinciale riguardano la Cispadana; il PRIT 2025 conferma il completamento di tale infrastruttura con le seguenti caratteristiche:

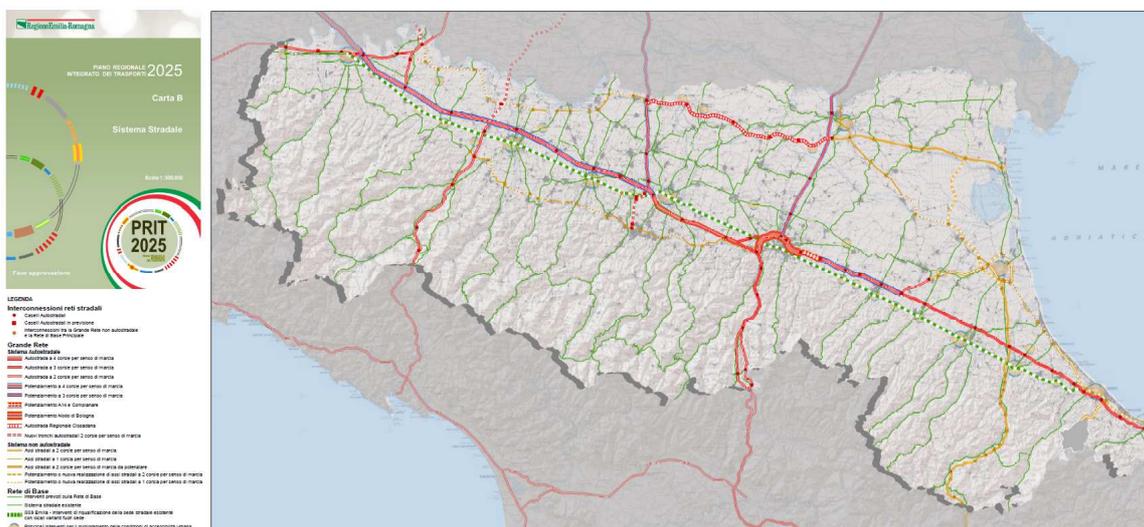
- un tratto con caratteristiche autostradali, fra Ferrara sud e Reggiolo-Rolo, comprensivo di 4 caselli (S. Possidonio-Concordia-Mirandola; S. Felice sul Panaro-Finale Emilia; Cento; Poggio Renatico) oggetto di concessione regionale. Sono previsti anche diversi interventi di collegamento al sistema autostradale, al fine di migliorare l'accesso e risolvere alcuni punti di criticità pregresse della viabilità esistente, nonché nuove arterie di adduzione al sistema autostradale, con funzione di raccordo diretto ai caselli e con il compito di drenare il traffico verso l'autostrada stessa, sistema che entra a far parte della Rete di Base Principale.

- sul **restante tracciato della Cispadana** facente parte della Grande Rete la previsione di soluzioni **con caratteristiche di strada extraurbana secondaria** ad una corsia per senso di marcia (tipo C), sia tramite la realizzazione di tratti in nuova sede sia con adeguamenti alla viabilità esistente, privilegiando le soluzioni delle intersezioni con sistemi a rotatoria, piuttosto che svincoli a livello sfalsato.

Inoltre sono individuati come prioritari i seguenti tratti (a carico del Concessionario della prevista autostrada Cispadana):

Tratto dalla SP60 Sorbolo – Coenzo alla SP62R della Cisa a Brescello

Collegamento dall'abitato di Tagliata a Reggiolo.



Rete di base principale

Risulta costituita in prevalenza da strade (ex statali o provinciali) generalmente organizzate a singola carreggiata con intersezioni a raso e presenza di accessi laterali. Tali assi costituiscono in buona parte la nervatura storica del sistema viario regionale, spesso interessata da importanti fenomeni di urbanizzazione indotta, o comunque da articolate relazioni con il tessuto insediativo, sia urbano che rurale

Gli interventi previsti per la Rete di Base di competenza statale riguardano:

Sulla SS9 Via Emilia sono previsti interventi per il miglioramento delle condizioni di accessibilità urbana e il completamento delle tangenziali urbane. In particolare, sono prioritari i seguenti interventi:

- completamento tangenziali di Parma;
- completamento tangenziale di Reggio Emilia (1° e 2° lotto);
- tangenziale di Rubiera (opera connessa alla bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo);
- prolungamento complanare Sud di Modena dalla S. S. 12 al casello A1 di Modena Sud.

Gli interventi di completamento di itinerari previsti per la Rete di base di competenza provinciale riguardano:

- Asse Orientale (Rubiera – Casello di Reggiolo) - Completamento della variante di Correggio fra la S.P. 468R e la S.P. 30 RE in località Migliarina e nuovo tratto in complanare alla A1 fra la SP 113 RE e la SP85 RE;
- collegamento Cispadana – Bondeno: opera connessa all'autostrada Cispadana;
- collegamento Cento – Cispadana: opera connessa all'autostrada Cispadana;
- collegamento Finale Emilia – Cispadana: opera connessa all'autostrada Cispadana (Casello di Cento);
- collegamento Finale Emilia e San Felice sul Panaro – Cispadana: opera connessa all'autostrada Cispadana (Casello di San Felice/Finale);
- la variante di Sorbolo sulla SP 62R tra Parma e Reggio;
- SP 343R Asolana – Ponte sul Colorno – Casalmaggiore: avvio dell' iter per la progettazione ed il reperimento dei finanziamenti necessari alla costruzione di un nuovo ponte stradale che andrà a sostituire quello ora esistente in tale arteria.

Interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità urbana, da approfondire, a:

- Mirandola (opere connesse alla Cispadana)
- Concordia (opere connesse alla Cispadana)



Trasporto ferroviario regionale

Per le infrastrutture della Rete “Nazionale” ha avuto particolare importanza

- l’ultimazione del raddoppio della linea Bologna-Verona;

Per le linee della Rete Nazionale, utilizzate dai servizi di competenza regionale, si conferma:

- la realizzazione dell’itinerario “**Ti.Bre.**” **ferroviario**, con il completamento del raddoppio della linea Pontremolese per le tratte della rete nazionale gravitanti su Parma che ancora sono a unico binario, in continuità con il potenziamento della tratta Parma-Suzzara-Poggio Rusco, contestualmente all’ottimizzazione dei nodi di Parma e di Fornovo;

- Completamento del sistema di distanziamento della linea Bologna-Verona come previsto dal progetto originale di raddoppio.

Per la Rete Regionale si prevede:

- potenziare la relazione Parma-Suzzara-Poggio Rusco nell’ambito del citato corridoio TiBre.

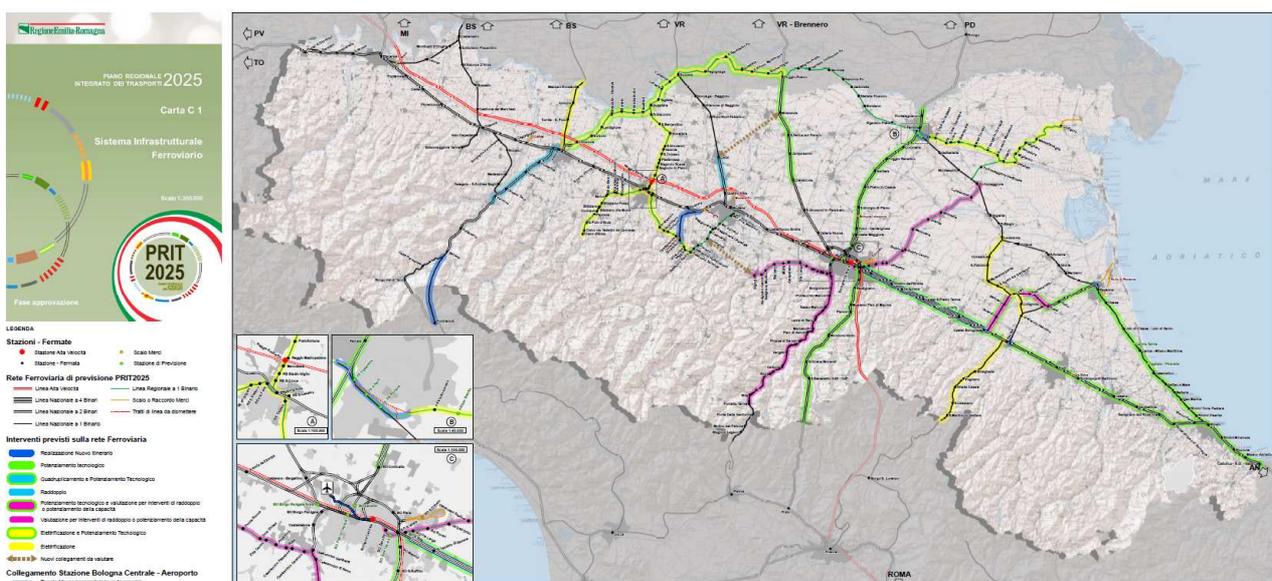
Tra gli interventi di potenziamento vanno segnalati in particolare quelli volti all’**elettrificazione delle tratte** strategiche della rete regionale destinate a integrarsi maggiormente con la Rete Nazionale, in particolare:

- **Parma-Suzzara-Poggio Rusco** (km 78,5); Intervento compreso nel più vasto potenziamento e ammodernamento del corridoio TiBre;

- Sassuolo-scalo di Dinazzano-Reggio Emilia (18 km); per offrire relazioni dirette, attraverso Reggio Emilia, tra lo scalo di Dinazzano e il resto della rete;

- **Reggio Emilia-Guastalla** (km 20,6); con la stessa motivazione di cui al punto precedente dando continuità inoltre alla tratta già elettrificata Reggio Emilia-Bagnolo.

Trasversale alle due reti (Nazionale e Regionale) è il collegamento ferroviario “dedicato ai traffici merci” tra il nuovo scalo di Marzaglia e quello di Dinazzano, che si ritiene essenziale per un’integrazione operativa e funzionale dei due scali e per liberare l’attuale linea Reggio Emilia-Sassuolo dal traffico merci a favore di quello passeggeri, scali che devono convivere, proponendosi al mercato con distinti livelli di specializzazione.



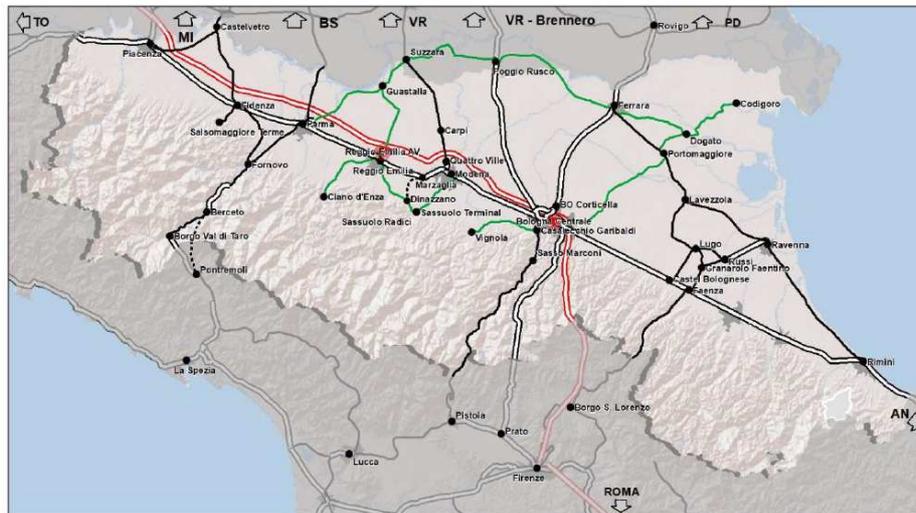
Logistica e trasporto merci

Il PRIT 2025 conferma il ruolo della regione Emilia-Romagna come piattaforma logistica integrata, costituita da diffuse reti di collegamenti, di impianti e nodi di interscambio e da un sistema logistico interconnesso, in via di ulteriore potenziamento e razionalizzazione.

La rete ferroviaria merci: linee e i nodi

Per quanto riguarda la rete ferroviaria regionale, oltre alla Reggio Emilia–Dinazzano, la principale direttrice è rappresentata dalla trasversale Ferrara–Poggio Rusco–Suzzara, attualmente elettrificata fino a Poggio Rusco.

Figura 3 – Schema Rete Infrastrutturale ferroviaria PRIT 2025



Al momento, solo il traffico gestito da FER percorre le linee regionali, mentre i convogli per i quali la trazione è effettuata da Trenitalia percorrono l'itinerario via Bologna, contribuendo tra l'altro ad appesantire ulteriormente il nodo. Tuttavia, l'utilizzo dell'itinerario Ferrara-Poggio Rusco presenta indubbi vantaggi quale alternativa all'attraversamento del nodo di Bologna anche per i flussi di traffico che dal Porto di Ravenna sono diretti all'area lombarda, i quali, oltre Nogara, possono utilizzare i due distinti itinerari via Verona o via Mantova, Cremona e Codogno. Considerate tali caratteristiche appare plausibile un potenziale interessamento di operatori ferroviari privati che potrebbero effettuare servizi lungo la tratta.

Considerando 5 macro-bacini di domanda di servizi ferroviari (Piacenza, Parma, Modena/Reggio Emilia, Bologna/Ferrara e Romagna), la maggior consistenza di flussi di merci potenzialmente intercettabili dalla ferrovia attualmente è localizzata nelle aree di Modena/Reggio Emilia e in Romagna, ovvero nelle aree nelle quali sono in attivazione o in potenziamento i 2 scali di più recente realizzazione (Marzaglia e Villaselve), entrambi servite dalla rete di RFI. Lo scalo di Dinazzano rappresenta invece il bacino di merci "ferroviabili" più consistente nell'area attraversata dalla rete FER.

Dall'analisi dei quantitativi movimentati dai singoli nodi intermodali si evidenziano alcune specificità:

- la forte relazione del porto di Ravenna con il sistema lombardo, certamente da collegarsi ai traffici fra gli stabilimenti del gruppo Marcegaglia di Ravenna e Gazoldo degli Ippoliti (traffici terminalizzati a Piadena e inoltrati via strada a Gazoldo);
- la significativa funzione dei porti liguri nell'export dei traffici del comprensorio delle ceramiche dell'area Reggio-Emilia Modena;
- il ruolo dell'Interporto di Bologna di collegamento sia con i porti liguri sia con il territorio lombardo.

Il quadro degli impianti merci in regione è stato definito in accordo con RFI con l'obiettivo di garantire la presenza sul territorio di un numero adeguato di scali compatibile col sistema industriale diffuso della regione, ma in grado di aumentare la massa critica delle merci destinate al trasporto ferroviario e di potenziare i servizi offerti dagli scali (Accordo di programma tra Gruppo FS e Regione Emilia-Romagna del 28/7/2009). Gli impianti su rete RFI, oltre allo scalo di Bologna S. Donato, utilizzato solo per lo smistamento carri, sono 8:

Province di Parma, Reggio Emilia, Modena e Ferrara

L'approfondimento della progettualità infrastrutturale a livello provinciale è stato effettuato consultando:

- il PTCP di Parma, approvato con delibera C.P. n. 34 del 21/12/2007, in particolare le tavole *C 10.1 Infrastrutture per la mobilità* e *C 11.1 Gerarchia funzionale della rete stradale*
- il PTCP di Reggio Emilia, approvato dal Consiglio Provinciale con atto n. 124 del 17/06/2010, in particolare le tavole *15 Sistema della mobilità – Infrastrutture esistenti* e *P3B Sistema della mobilità*
- il PTCP di Modena, approvato con D.C.P. n.46 del 18/03/2009, in particolare le tavole *5.1 Rete della viabilità di rango provinciale e sue relazioni con le altre infrastrutture della mobilità viaria e ferroviaria* e *5.2 Rete del trasporto pubblico*
- il PTCP di Ferrara, approvato con delibera C. P. n. 34 del 26/09/2018, in particolare la tavola *2.1 Infrastrutture per la mobilità*

Regione Veneto

Il nuovo Piano Regionale dei Trasporti "P.R.T. Veneto 2030 - Mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo", adottato con deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 1376 del 23 settembre 2019 con parere espresso dalla Commissione Regionale per la VAS n. 90 del 7 maggio 2019 sul rapporto ambientale preliminare e comprensivo dell'analisi e del recepimento dei contributi di VAS pervenuti al 1 settembre 2019.

Il PRT 2030 individua le seguenti previsioni relative al territorio delle Province di Verona e Rovigo che hanno carattere interprovinciale di relazione con Mantova:

A1.1 Completamento linea TAV (Treno ad Alta Velocità) "Milano-Venezia" - le linee TAV.

- completamento del progetto TAV tra Venezia e Milano mettendo in relazione l'infrastruttura TAV, ad oggi realizzata fino a Brescia, con il quadruplicamento ferroviario già realizzato tra Venezia e Padova - linea di nuova costruzione che consente velocità commerciali superiori ai 150 Km/h, l'inserimento di treni europei merci (TEM), elevate prestazioni ed un frequente cadenzamento degli orari / adeguamento di capacità dei principali nodi ferroviari

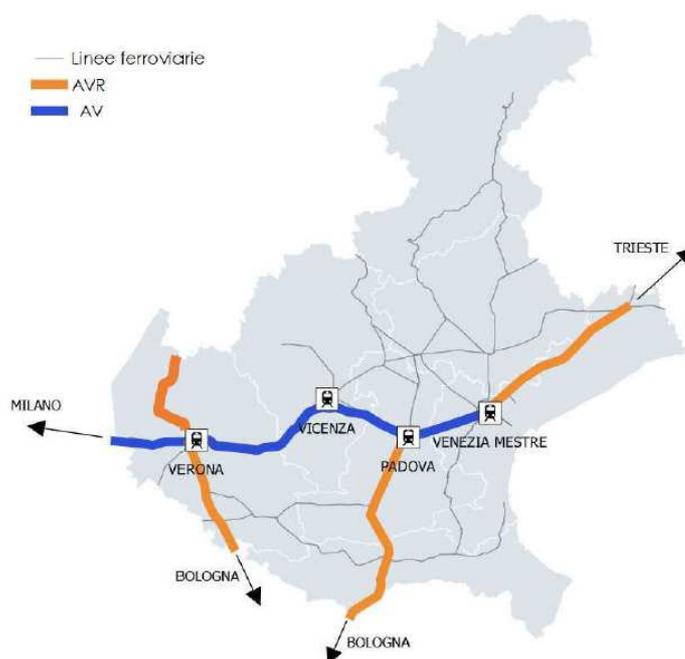


Figura 89- Rete AC/AV in Veneto

A2.1 Completamento dell'asse ferroviario del Brennero con priorità ai nodi di Verona, Padova e Venezia / comodità e attenzione ai nodi di interscambio

- potenziamento della tratta ferroviaria di adduzione e del nodo logistico di Verona

A2.2 Adeguamento delle linee ferroviarie per i servizi merci a standard TEM (Treno Merci Europeo) e miglioramento dei raccordi di ultimo miglio ferroviario nei nodi logistici - potenziamento prestazionale rispetto a: limite di sagoma della linea; modulo di linea

- adeguamento modulo di linea. che porta la massima lunghezza del treno che può circolare a 750 m, nelle tratte: Brennero – Bologna; Mantova – Verona;

- adeguamento di sagoma - garantendo il profilo PC80 - nelle tratte: ... Mantova – Verona.

A2.3 Piano di sviluppo degli interporti e delle piattaforme logistiche affinché svolgano efficientemente il loro ruolo di punti focali di una rete a servizio del territorio:

- analisi dell'impatto generato dalla realizzazione di un nuovo Interporto a Isola della Scala (Vr) sui nodi core di Verona e di Padova.

A3.1 Completare il disegno della rete infrastrutturale della metropolitana veneta per estendere e migliorare l'offerta di trasporto su ferro

- analisi degli interventi per il potenziamento della rete ferroviaria regionale - Elettificazioni: ... Linea Isola della Scala – Cerea

A4.1 Completare il disegno della rete infrastrutturale stradale sulla base dell'analisi della domanda di trasporto e degli impatti delle nuove infrastrutture sul sistema socioeconomico regionale

Realizzazione delle opere prioritarie di viabilità autostradale e ordinarie

- Nuova SR 10 Tratta Carceri (Pd) – Legnago (Vr)

- SR 62 Variante di Villafranca di Verona, Il stralcio

- Ampliamento a 3 corsie Autostrada A22 del Brennero - Tratta Verona - Confine Regionale sud

- Potenziamento Autostrada A22 del Brennero – Tratta Verona – Confine Regionale nord, realizzazione terza corsia dinamica

- Variante SS 12 "dell'Abetone e del Brennero" da Isola della Scala a Verona sud

Completamento del quadro infrastrutturale In relazione ai risultati della project review

- Collegamento A22-E55: Autostrada Regionale Medio Padana Veneta Nogara – Mare

Ulteriori interventi di viabilità autostradale e ordinaria

- Aumento capacità autostrada A4 – tratte: ... Vicenza-Verona; Verona – confine regionale

- Collegamento autostradale tra l'Autostrada A22 e la A1 (TiBre)

A4.3 Implementare e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale e le sue relazioni con la rete stradale regionale

- A4 Realizzazione del nuovo svincolo Castelnuovo del Garda

- A4 Opere di razionalizzazione dello svincolo di Verona sud

A5.1 Interventi sulla viabilità di accesso ai comprensori turistici

- Interventi di adeguamento e messa in sicurezza della viabilità di accesso all'area SR 249 gardesana

A5.2 Miglioramento del collegamento tra gli aeroporti e la rete regionale del trasporto ferroviario

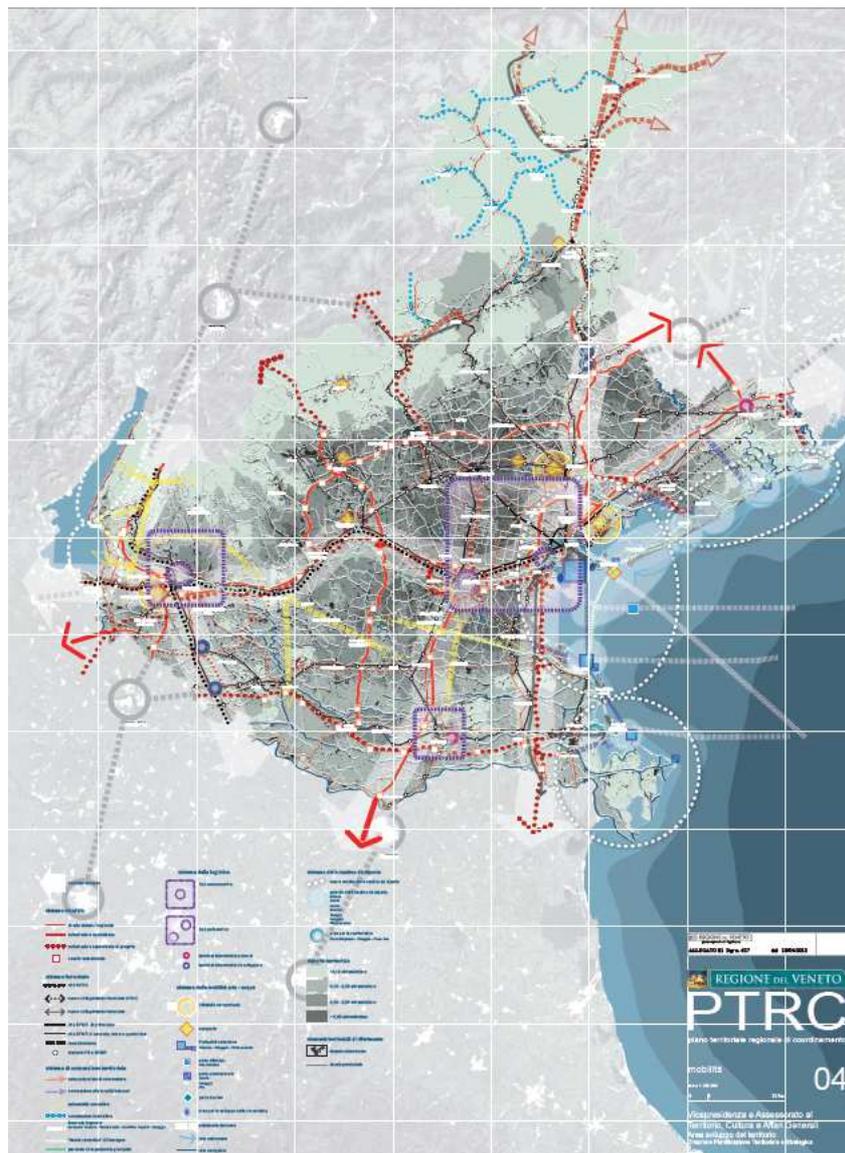
- Collegamento dell'aeroporto di Verona "V. Catullo" alla stazione ferroviaria di Porta Nuova

A5.6 Rilanciare il settore della navigazione interna

- Realizzazione di interventi puntuali di risoluzione di colli di bottiglia al fine di adeguare il sistema idroviario padano veneto alla V classe CEMT

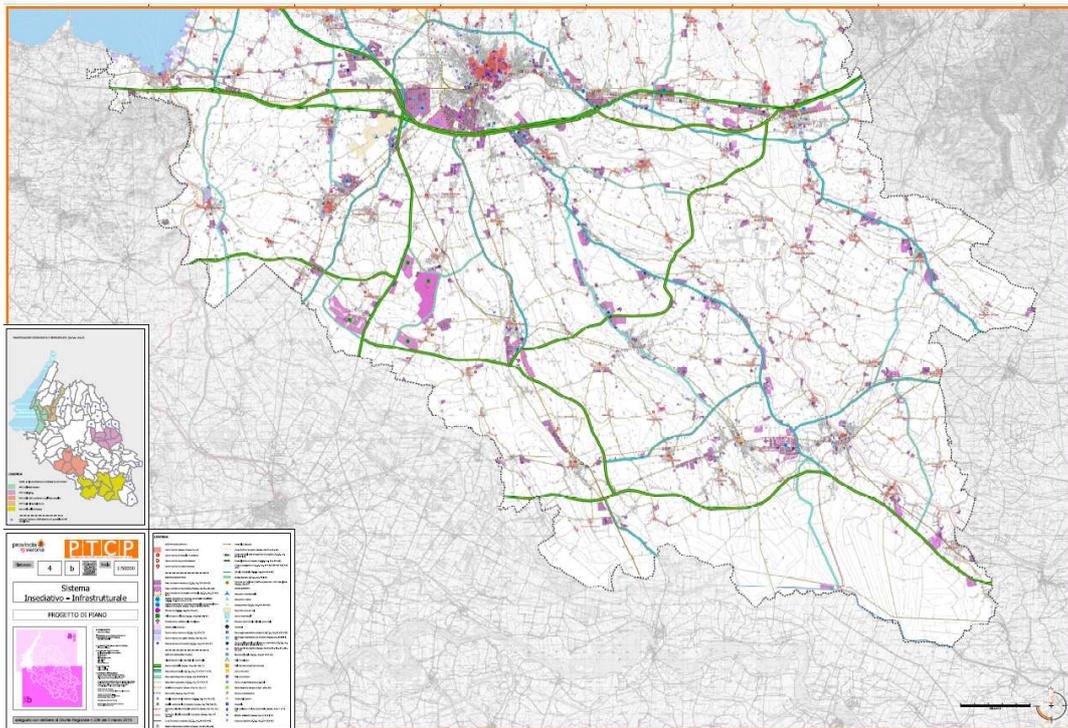


Figura 93- Ciclovie nel Veneto



Il PTCP della **Provincia di Verona** è stato approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 236 del 3 marzo 2015

Tav. 4a) - 4b) "Sistema Insediativo-Infrastrutturale"



Il PTCP della **Provincia di Rovigo** è stato approvato con deliberazione di Giunta Regionale n°683 del 17 Aprile 2012

Tavole 4.1, 4.2 e 4.3 Sistema insediativo – infrastrutturale

Tavola di inquadramento dei progetti infrastrutturali provinciali ed extraprovinciali - bozza

