

Capitolo 7

Il settore stradale

7 Monitoraggio del settore

7.1 PREMESSA

Nei paragrafi successivi viene sviluppato nel dettaglio il quadro dell'assetto della rete, lo stato della conoscenza della stessa in termini di traffico, di caratteristiche funzionali, oltre che la situazione degli investimenti effettuati, sia con risorse regionali, sia con quelle messe a disposizione dallo Stato, fino al 2009, in attuazione dei D.P.C.M. di trasferimento delle competenze, sia, infine, con quelle derivanti dalle risorse FAS (Fondo aree sottoutilizzate) 200-2006 e FSC (Fondo per lo sviluppo e la coesione) 2007-2013 e 2014-2020.

Il monitoraggio effettuato dalla Regione relativamente agli investimenti attivati sulle strade d'interesse regionale dal 2001 evidenzia lo stato di avanzamento dei consistenti interventi realizzati.

Dopo il finanziamento e la realizzazione di un consistente volume di opere, per un ammontare superiore ai **735 milioni di euro**, ricadente sulla rete provinciale di interesse regionale attraverso i Programmi triennali di intervento dal 2001 al 2010, l'azzeramento dei trasferimenti finanziari provenienti dallo Stato, avvenuto con la Legge n. 122 del 30/7/2010 e con le varie manovre finanziarie statali successive, non ha consentito di prevedere nuovi stanziamenti di carattere continuativo per le esigenze infrastrutturali che ancora permangono sul territorio. La Regione ha quindi messo in campo iniziative di finanziamento straordinarie, quali ad esempio quelle attuate attraverso convenzioni con soggetti privati in grado di concorrere in parte al finanziamento delle opere.

Per quel che riguarda gli interventi finanziati con fondi statali destinati alle aree sottoutilizzate (FAS 2000-2006) e ricompresi in Accordi di Programma Quadro in materia di viabilità sottoscritti fra Regione e Governo, emerge che tali risorse sono state utilizzate prevalentemente per la riqualificazione e l'ammodernamento di tratti di strade in territorio montano e per la viabilità minore in territorio ferrarese e che gli interventi sono sostanzialmente ultimati.

Un paragrafo specifico è poi dedicato agli interventi – tutti ultimati - finanziati, con il concorso di risorse FSC (Fondo per lo sviluppo e la coesione) 2007-2013 e regionali, con lo strumento delle Intese provinciali attuative del Documento Unico di Programmazione (DUP), nonché con il fondo FSC per il settennio 2014-2020. Con riferimento a questi ultimi, nel corso del 2018 è stato approvato il II Addendum al Piano Operativo Infrastrutture nel quale sono stati inseriti anche interventi sulla rete stradale; nel corso dell'anno, inoltre, è stato ripartito, a favore delle unioni di comuni montani e di comuni montani derivanti da fusione, il finanziamento di 7 milioni previsto per la manutenzione straordinaria delle strade comunali di montagna.

Riguardo all'**autostrada regionale Cispadana** (fra la A22 a Reggio e la A13 a Ferrara Sud) la cui realizzazione è prevista a carico di ARC SpA, nel corso dell'anno, avendo escluso la possibilità di subentro dello Stato nella concessione e valutato più opportuno il mantenimento della stessa in capo alla Regione Emilia-Romagna, è proseguita l'attività di interrelazione con il Concessionario volta all'adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni discendenti dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale conclusasi con Decreto Ministeriale n. 190 del 25 luglio 2017. Al contempo si sono avviate interlocuzioni con il concessionario e i relativi soci di maggioranza per individuare le azioni da intraprendere al fine di assicurare l'equilibrio del Piano Economico Finanziario, date le criticità emerse a seguito del lungo tempo trascorso dall'avvio della concessione.

Nel testo viene posta anche particolare attenzione agli aspetti relativi alla conoscenza della rete stradale di interesse regionale. Per questo la Regione, nell'ambito delle proprie funzioni di coordinamento, a seguito del trasferimento delle strade dall'ANAS alle Province, ha ritenuto

necessario realizzare, anche prevedendo risorse dedicate, un Sistema informativo della viabilità (SIV), in grado di organizzare e gestire un'informazione strutturata e aggiornata sulle caratteristiche della rete stradale regionale, con particolare riferimento ai flussi di traffico, ai limiti lineari e puntuali, alla transitabilità, alle caratteristiche amministrative e tecniche delle strade e ai dati di incidentalità, con modalità tali da consentire, fra l'altro, l'integrazione delle informazioni georeferenziate per analisi ed elaborazioni geografiche e per l'erogazione di servizi online ad amministrazioni pubbliche e utenti privati.

All'interno del presente capitolo vengono riportate anche informazioni sugli interventi previsti nel Contratto di programma dell'ANAS sulle strade statali e su quelli a carico delle società concessionarie di autostrade nel territorio regionale, approfondimenti che consentono di avere un quadro aggiornato degli investimenti complessivi in atto sulla rete stradale emiliano-romagnola.

In particolare, in relazione al progetto di potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale del Nodo di Bologna, nel corso del 2018 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiesto alla concessionaria alcuni approfondimenti a seguito dei quali nei primi mesi del 2019 è stata condivisa con la Regione e gli Enti territoriali una configurazione progettuale sul quale proseguire l'iter approvativo.

Nel mese di novembre del 2018, a seguito del confronto con la Città Metropolitana, le Province, ANAS e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata sancita l'intesa in Conferenza Stato, Regioni e Autonomie locali sulla bozza di DPCM predisposta dal Ministero relativa alla riclassificazione a statali di alcune strade provinciali che quindi passeranno alla gestione di ANAS. Si è quindi avviato l'iter del DPCM, che prevede un parere del Consiglio Superiore Lavori Pubblici e l'approvazione delle competenti commissioni parlamentari, prima della definitiva approvazione.

7.2 INQUADRAMENTO GENERALE

7.2.1 Il Sistema informativo della viabilità

Il Sistema informativo della viabilità (SIV) è finalizzato alla gestione, all'aggiornamento e all'implementazione delle **informazioni riguardanti le caratteristiche amministrative e tecniche della rete stradale extraurbana** e i fenomeni di interesse trasportistico a essa connessi.

Il SIV fornisce una base conoscitiva a supporto della pianificazione e della programmazione di settore, del monitoraggio e dell'aggiornamento del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), e dell'erogazione di servizi a utenti pubblici e privati.

A questo fine è stata condotta una complessa e approfondita attività di raccolta, riordino e omogeneizzazione di una serie di informazioni riguardanti, principalmente, la rete stradale extraurbana e, in alcuni casi, l'intera viabilità dell'Emilia-Romagna.

Le informazioni sono inserite in un *datawarehouse* dedicato, strutturato in banche dati, le principali delle quali riguardano:

- **l'Archivio regionale delle strade (ARS);**
- **il Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (Sistema MTS);**
- **i limiti di transitabilità puntuali e lineari.**

Una parte significativa delle informazioni è associata geograficamente al reticolo della principale viabilità regionale (autostrade, statali, provinciali e alcune comunali) consentendo l'analisi e l'elaborazione integrata e geografica dei dati georeferenziati.

Le informazioni sono disponibili, oltre che sul portale regionale dedicato alla Mobilità, tramite app dedicate per supporti mobile e tablet.

In questo ambito si inserisce anche lo sviluppo del Centro di monitoraggio regionale per la sicurezza stradale (CMR), che si configura, d'intesa con il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti e l'Osservatorio regionale per l'educazione alla sicurezza stradale, come il nucleo funzionale del SIV.

Il SIV è costantemente implementato con ulteriori informazioni e data base dedicati, fra i quali quelli relativi agli incidenti stradali, in particolare quelli georeferenziati, e agli interventi sulla rete stradale finanziati e coordinati dalla Regione.

7.2.1.1 Archivio regionale delle strade (ARS)

L'ARS è costituito dall'elenco degli oltre **74.000 odonimi di tutte le strade dell'Emilia-Romagna**, associati a oltre 1.500.000 informazioni amministrative (come la classificazione e la lunghezza) e tecniche (come quelle riguardanti i limiti puntuali e lineari alla transitabilità dei veicoli e trasporti eccezionali e dei mezzi d'opera), aggiornate con le informazioni fornite dagli enti proprietari e gestori delle strade.

Approvato con determina n. 3537/2012, l'ARS ha la funzione di riferimento ufficiale della Regione nello svolgimento dei propri compiti istituzionali.

L'ARS è consultabile sul portale regionale della Mobilità (alla voce ARS online²⁸) e tramite le applicazioni ER_ARIS e Viabilità E-R.

Gli accessi alla pagina web di ARS online nel 2018 sono stati 4.897 (con 974 download di pdf statici).

Le mappe a seguito raffigurano, a titolo esemplificativo, la classificazione amministrativa della rete stradale provinciale, statale e autostradale, e le variazioni amministrative sulla principale rete regionale.

²⁸ <http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/ARS/>

Figura 157
 Mappa della classificazione della rete stradale principale

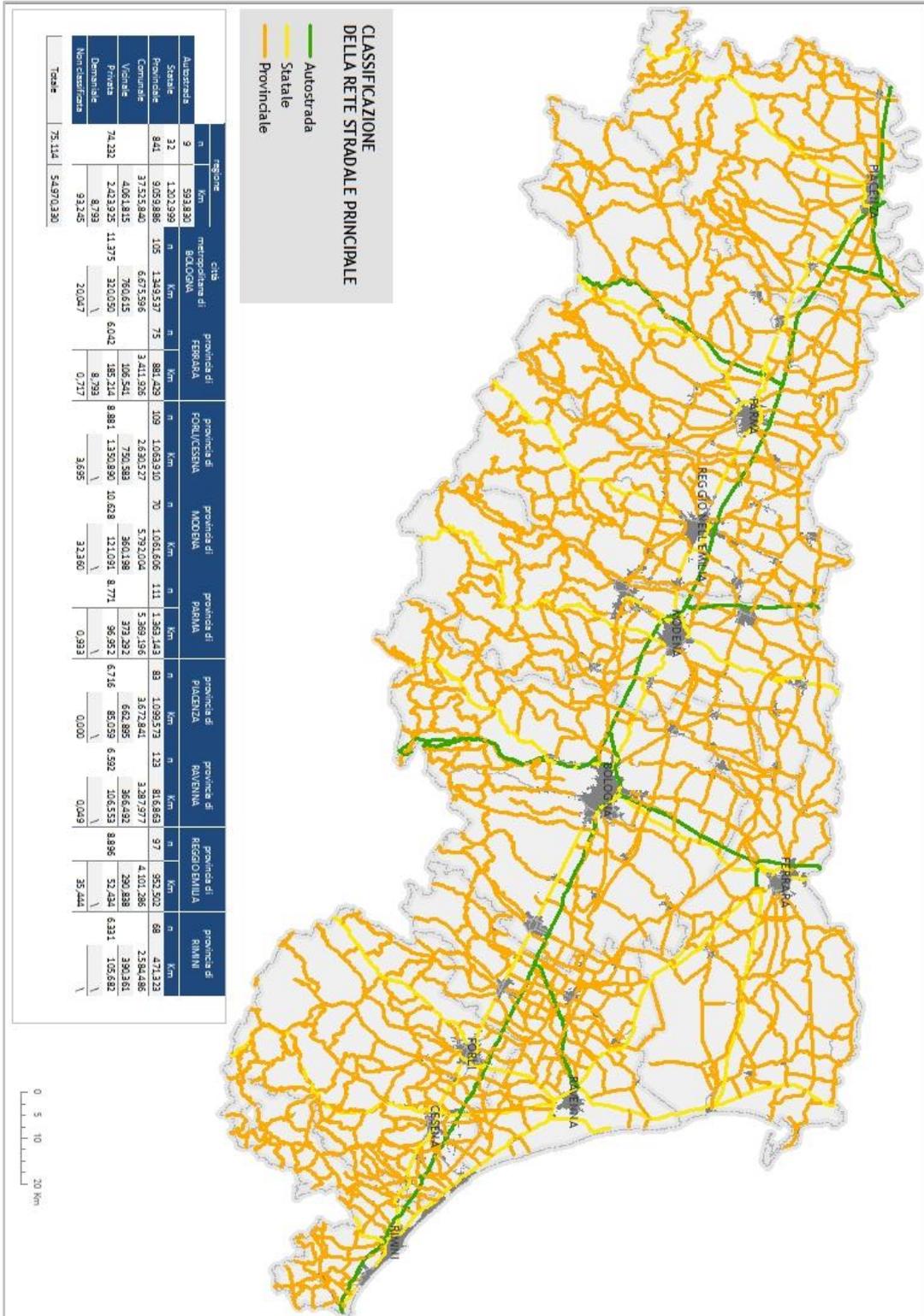
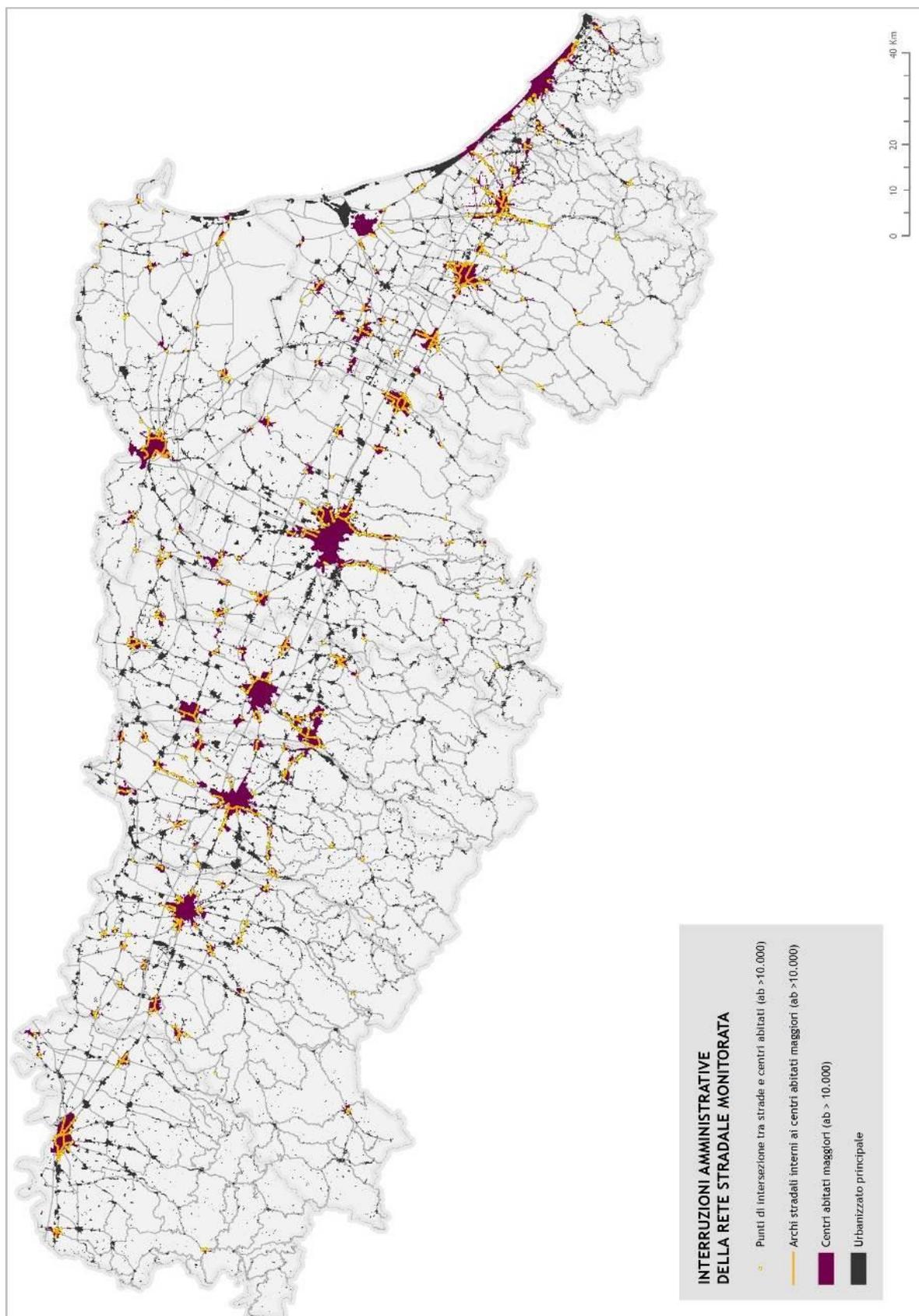


Figura 158
Mapa delle interruzioni amministrative della rete stradale principale
(punti di intersezione tra le strade e i centri abitati > 10.000)



7.2.1.2 Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (sistema MTS)

Il Sistema MTS è attualmente costituito da **285 postazioni** installate in ambito extraurbano e periurbano, al margine della carreggiata stradale e alimentate da pannelli fotovoltaici. La viabilità censita è la principale dei percorsi statali e provinciali. La densità e il numero delle postazioni per ambito provinciale varia in rapporto all'ampiezza e all'articolazione del reticolo stradale stesso.

Le strade censite sono sia bidirezionali (la maggioranza) che monodirezionali e dotate di due, tre e quattro corsie. 265 postazioni (*underground*) sono dotate di spire magnetiche inserite nella pavimentazione stradale. 16 postazioni (*aboveground*) sono dotate di sensori a microonde installate su portali o semiportali. Le prime 258 postazioni sono attive dall'ottobre 2008.

Le postazioni rilevano a fini statistici, per ogni veicolo, parametri di transito fra i quali: data-ora, corsia, direzione, progressivo veicolare e classificazione, velocità. Le postazioni classificano i veicoli nelle seguenti categorie: 1 Motoveicoli; 2 Auto e monovolume; 3 Auto e monovolume con rimorchio; 4 Furgoncini e Camioncini; 5 Camion medi (fino a 7,5 m); 6 Camion grandi; 7 Autotreni (autocarri con rimorchio); 8 Autoarticolati (trattori con semirimorchio); 9 Autobus; 10 Altri (mezzi speciali, trasporti eccezionali, mezzi agricoli, macchine operatrici ecc.).

Le postazioni *underground* sono principalmente costituite dal pannello fotovoltaico, dal relativo palo di sostegno e dal plinto di fondazione, dall'armadietto con porta allarmata, dalla batteria di alimentazione e dal relativo regolatore di tensione, dall'antenna e dal modem per la trasmissione dei dati, dall'unità di controllo, elaborazione e memorizzazione dei dati, dall'unità di codifica, conteggio e classificazione dei veicoli sulla base dei segnali censiti dalle spire inserite nella pavimentazione.

Nel caso in cui i sensori delle postazioni subiscano danni che ne compromettano parzialmente il funzionamento, il Sistema MTS è comunque in grado di conteggiare i veicoli in transito, ma non di classificarli (ovvero di attribuirli a una delle categorie suddette).

Le postazioni *aboveground* differiscono dalle precedenti, dato che l'unità di codifica è collocata su portali o semiportali.

Gli armadietti di tutte le postazioni sono identificati da uno specifico logo regionale e, in varie lingue, è indicata la funzione a fini statistici delle postazioni stesse.

Le postazioni censiscono e aggregano i singoli veicoli in transito, secondo intervalli di dati di 15 minuti. I dati censiti dalle postazioni a campo vengono successivamente trasmessi, tramite rete mobile, al servizio di prima acquisizione regionale che li raccoglie, ne certifica la congruenza e consistenza e ciclicamente li invia al servizio di conservazione dei dati.

I dati vengono definitivamente riversati nel *datawarehouse* del SIV per le validazioni, le elaborazioni e la loro diffusione pubblica (portale regionale/mobile) e a richiesta. La frequenza del ciclo di registrazione dei dati nel *datawarehouse* è più frequente nel caso dei dati destinati al servizio mobile (qualche ora) mentre avviene una volta a settimana nel caso di dati destinati alle elaborazioni e al portale regionale.

I dati sono validati positivamente su base giornaliera se si ricevono almeno l'85% dei dati aggregati al quarto d'ora inviati dalle postazioni a campo; se si registrano un massimo di 12 ore di transiti nulli e un minimo di 50 transiti; se il numero dei transiti dei veicoli conteggiati e non classificati non supera il 15% del numero dei transiti totali rilevati e se il numero dei transiti rilevati a campo e successivamente registrati nel database non si discosta di oltre il 10%.

I dati rilevati sono disponibili pubblicamente:

- tramite il portale regionale per dati aggregati su base mensile o giornaliera e tematizzati su mappa per soglie predefinite;

- tramite i servizi mobile, aggregati su base oraria o giornaliera e tematizzati su mappa per soglie predefinite.

Al competente Servizio della Regione (Viabilità, Logistica e Trasporto per via d'acqua) è inoltre possibile inoltrare richieste più specifiche.

Nelle tabelle successive sono riportati i dati di traffico annuali relativi al periodo 2008-2017.

Nel periodo di funzionamento del Sistema MTS sono stati rilevati, in media, circa **1.100.000.000 transiti annui**, tra veicoli leggeri e veicoli pesanti.

Gli accessi alla pagina web di Flussi online nel portale regionale nel 2018 sono stati 2.367 (con 680 download di pdf statici).

Si segnala infine che in data 14 dicembre 2018 è stato affidato un nuovo contratto per l'implementazione e la prosecuzione del Sistema MTS, con l'installazione sperimentale di alcuni sensori per il rilievo delle targhe delle merci pericolose, degli apparati bluetooth per rilevare le relazioni tra i poli logistici regionali attivi e del peso dei veicoli in transito.

7.2.1.3 Limiti di transitabilità puntuali e lineari

I limiti di transitabilità puntuali e lineari riguardano la principale viabilità extraurbana regionale e si riferiscono a oltre 5.000 punti singolari (ponti, gallerie, sovrappassi, strettoie, passaggi a livello ecc.) e alle **15 tipologie** suddivise per massa (33, 40, 56, 75 e 100 t.), per sagoma (6 e 7 m.) e per tipologia (pali, carri ferroviari, macchine agricole, coils, macchine operatrici trasportate, prefabbricati in tre differenti configurazioni), previste dal Codice della strada per i veicoli e trasporti eccezionali. Queste ultime informazioni sono associate a ognuna delle strade contenute nell'ARS.

I limiti di transitabilità puntuali e lineari sono consultabili, in formato alfanumerico, sul portale regionale della Mobilità (alla voce ARS online) e tramite l'app ER_ARS. Tramite l'altra app Viabilità E-R i limiti puntuali e lineari sono inoltre visualizzabili anche geograficamente.

Nelle mappe a seguito sono raffigurati i limiti puntuali e, a titolo esemplificativo, una delle 15 tipologie di limiti lineari di transitabilità sulla principale rete stradale.

Sono inoltre riportate due mappe relative ai manufatti, una indicante l'assetto proprietario delle opere lungo la rete stradale provinciale scavalcanti le infrastrutture di altri gestori e l'altra gli elementi di attenzione tecnica o amministrativa dei manufatti.

La rete di percorsi che ne deriva costituisce la viabilità "offerta" dagli enti proprietari al sistema dell'autotrasporto. Su queste reti infatti è possibile circolare, nel rispetto dei limiti previsti per ogni tipologia, senza la necessità di un provvedimento autorizzativo, come per i mezzi d'opera eccezionali, oppure con un provvedimento autorizzativo di tipo periodico. Un'offerta che contraddistingue, per estensione, articolazione e dettaglio, l'Emilia-Romagna rispetto allo standard nazionale.

Va segnalato, in particolare, come tutte le mappe realizzate nell'ambito del SIV, qui visualizzate in un formato ridotto, abbiano un livello di dettaglio particolarmente elevato. Le informazioni sono infatti associate a ognuno degli oltre 65.000 archi del reticolo di primo livello. Questo consente, quindi, di visualizzare i dati anche a scala molto ridotta.

Figura 159
Mappa dei limiti puntuali di transitabilità

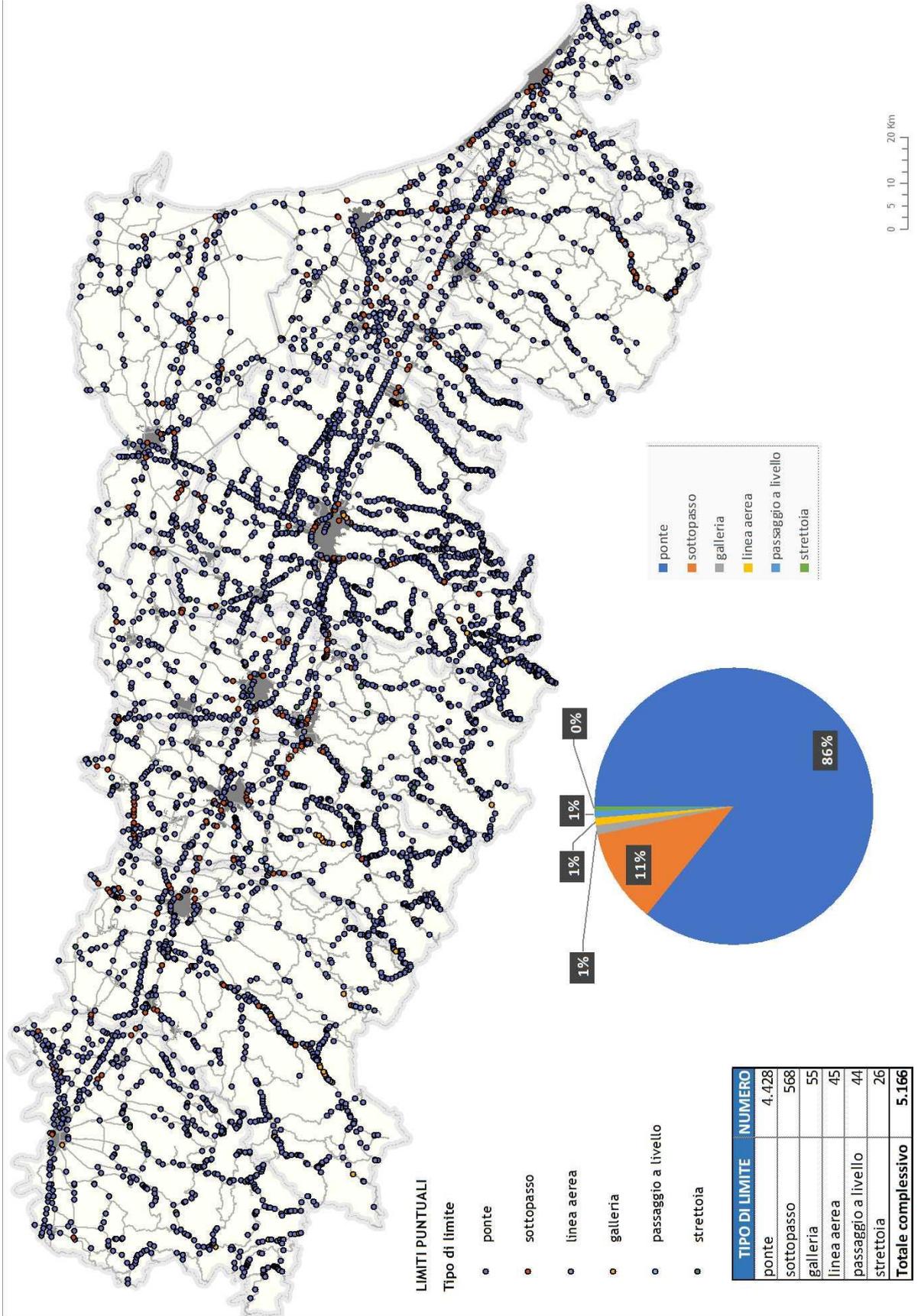


Figura 160
Mappa dei limiti lineari di transitabilità per portata 40 tonnellate

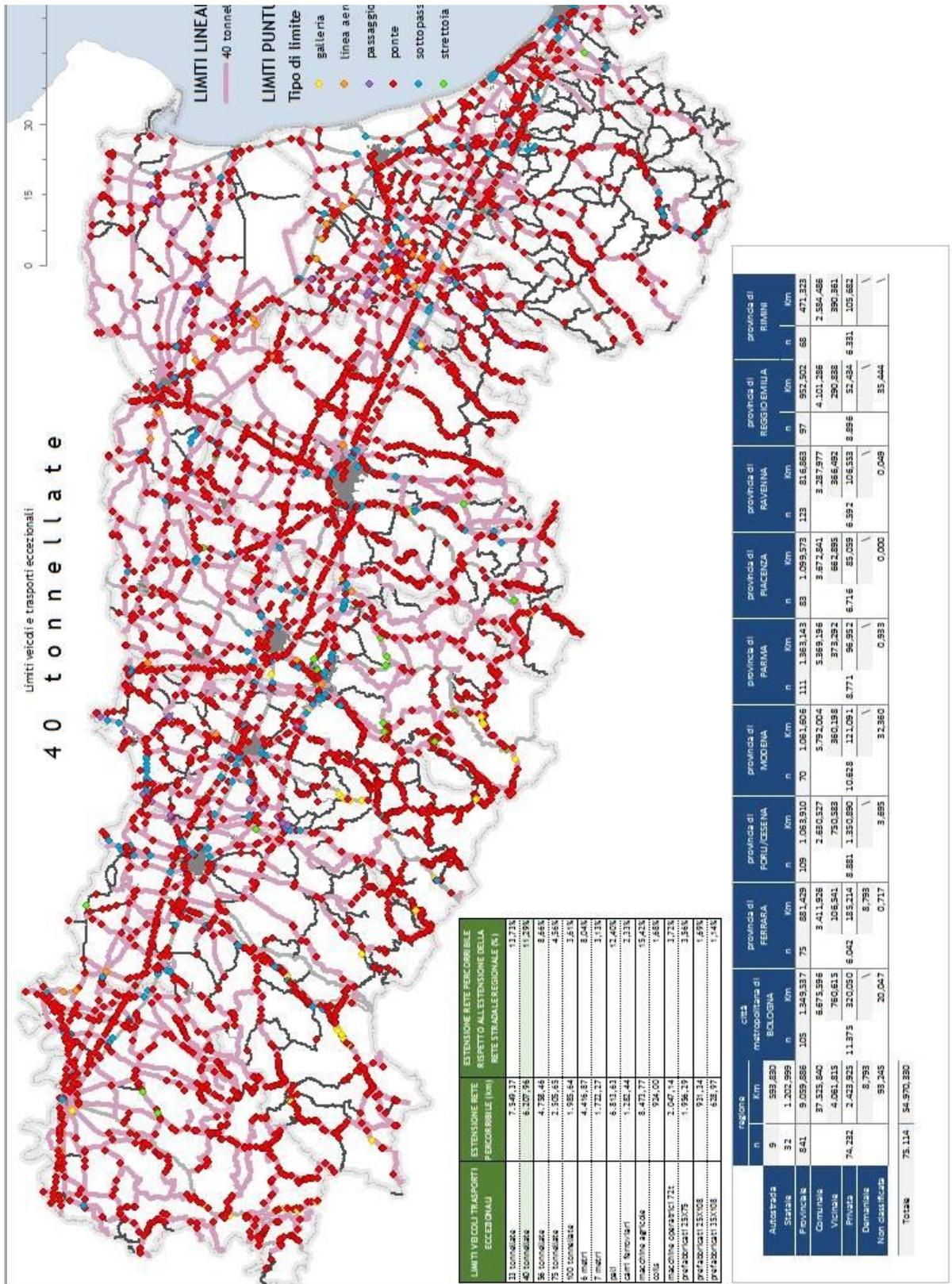


Tabella ingrandita della figura precedente

CITTÀ METROPOLITANA PROVINCE E COMUNI (portata ARS della strada in corrispondenza del ponte)				
A	B	C	D	E
sopra autostrade				
Città Metropolitana di Bologna				
213	SP 569 A1	179		92; tr.esc. 108
Provincia di Parma				
270	SP 308R A15	20		56
968	SP 120 A15	7bis		56; tr.con. 92; tr.esc. 108
sopra statali				
Città Metropolitana di Bologna				
2822	SP 311 SS 64			92; tr.esc. 108
Provincia di Ferrara				
2403	SP 68 FE-P. Gar.	9		56
2407	SP 29 FE-P. Gar.	4		(solo pali e agricole)
3492	SP 15 SS 309	1		56
3493	SP 37 FE-P. Gar.	6		44
3494	SP 22 FE-P. Gar.	2		44
Provincia di Modena				
2150	SP 33 SS 12			(solo agricole)
3490	Nuova Pedem. SS 12			75
3491	Nuova Pedem. SS 12			75
Provincia di Ravenna				
2622	SP 101 SS 3bis 71bis			33
Provincia di Reggio Emilia				
3483	SP 113 SS 722			92; tr.esc. 108
3484	SP 113 SS 722			92; tr.esc. 108
Comune di Forlì				
3501	SP 4 SS 727bis			da verificare
3502	SP 4 SS 727bis			da verificare
sopra ferrovie				
Città Metropolitana di Bologna				
135	SP 18 F BO-VR			92; tr.esc. 108
2293	SP 325 F PT-BO			92; tr.esc. 100
2373	SP 568 F cintura			92; tr.esc. 108
2817	SP 311 F BO-VR			92; tr.esc. 108

ENTI ANCORA DA INDIVIDUARE
(ponti esclusi da RFI con nota arrivo PG.2017.0660706 del 13/10/17)

ponti non di proprietà di RFI	
area provinciale di Parma	
1362	SP 12 F BO-MI
area provinciale di Piacenza	
991	SP 462R F BO-MI
3340	SP 53 F BO-MI

ponti per i quali RFI chiede approfondimenti con enti	
area Città Metrop. di Bologna	
3437	SP 325 F FI-BO
area provinciale di Forlì-Cesena	
3348	SP 27bis F BO-AN
3349	SP 5 F BO-AN
3350	SP 140 F BO-AN
3351	SP 70 F BO-AN
3352	SP 33 F BO-AN
area provinciale di Rimini	
3353	SP 13bis F BO-AN

**AUTOSTRADE
CENTRO PADANE**
(nota 9432 del 27/10/17)

area provinciale di Piacenza	
974	SP 462R A21 180
975	SP 20 A21dir 174
976	SP 587R A21dir 177

**RETE FERROVIARIA
ITALIANA**
(nota arrivo PG.2017.0660706 del 13/10/17)

Direzione Territoriale Produzione Bologna	
area provinciale di Modena	
3430	SP 6 AV MI-BO
area provinciale di Parma	
1349	SP 10 AV MI-BO
3444	SP 72 F raccordo
area provinciale di Reggio Emilia	
3341	SP 39 F BO-MI
3342	SP 111 F BO-MI
Direzione Territoriale Produzione Firenze	
area provinciale di Parma	
273	SP 308R F PR-SP
306	SP 357R F PR-SP
area provinciale di Ravenna	
2591	SP 302R F FI-Faenza
Direzione Territoriale Produzione Milano	
area provinciale di Piacenza	
984	SP 412R
1000	SP 10R F PC-CR
1089	SP 587R F PC-CR
1497	SP 462R F PC-CR
3418	SP 53 F PC-CR
3419	SP 20 F PC-CR

AUTOSTRADE PER L'ITALIA (nota ASPI/T3/2017/1954/EU del 2/5/17) e RETE FERROVIARIA ITALIANA (nota arrivo PG.2017.0660706 del 13/10/17)				
opera ASPI		portata ASPI		
ASPI Direzione 2° tronco - Milano				
RFI Direzione Territoriale Produzione Bologna				
area provinciale di Parma				
909	SP 588R A1 e AV MI-BO	88	56	72; tr.con. 92; tr.esc. 108
911	SP 63 A1 e AV MI-BO	96	56	68a gr72ve; tr.con.92; tr.esc.108
912	SP 11bis A1 e AV MI-BO	99	56	
913	SP 44 A1 e AV MI-BO	102	56	68a gr72ve; tr.con.92; tr.esc.108
915	SP 72 A1 e AV MI-BO	115	56	72; tr.con. 92; tr.esc. 108
916	SP 73 A1 e AV MI-BO	119	56	68a gr72ve; tr.con.92; tr.esc.108
area provinciale di Piacenza				
904	SP 53 A1 e AV MI-BO	64	33	68a gr72ve; tr.con.92; tr.esc.108
905	SP 30 A1 e AV MI-BO	69	56	72; tr.con. 92; tr.esc. 108
907	SP 46 A1 e AV MI-BO	80	33	
908	SP 54 A1 e AV MI-BO	84	33	68a gr72ve; tr.con.92; tr.esc.108
ASPI Direzione 3° tronco - Bologna				
RFI Direzione Territoriale Produzione Bologna				
area provinciale di Reggio Emilia				
917	SP 38 A1 e AV MI-BO	120	56	68a gr72ve; tr.con.92; tr.esc.108
918	SP 110 A1 e AV MI-BO	121	56	68a gr72ve; tr.con.92; tr.esc.108
919	SP 111 A1 e AV MI-BO	126	56	68a gr72ve; tr.con.92; tr.esc.108
920	SP 113 A1 e AV MI-BO	136	56	68a gr72ve; tr.con.92; tr.esc.108
921	SP 50 A1 e AV MI-BO	139	33	72; tr.con. 92; tr.esc. 108

AUTOSTRADE PER L'ITALIA (nota ASPI/T3/2017/1954/EU del 2/5/17)				
Direzione 2° tronco - Milano				
area provinciale di Parma				
286	SP 343R A1	112	44	
910	SP 12 A1	91	44	
914	SP 10R A1	107	48	a.gru 56 veic.; tr.con. 80
area provinciale di Piacenza				
903	SP 10R A1	59	52	a.gru 56 veic.; tr.con. 80
906	SP 462R A1	75	52	a.gru 56 veic.; tr.con. 76
989	SP 462R svincolo A1			
990	SP 462R casello A1			
Direzione 3° tronco - Bologna				
area Città Metropolitana di Bologna				
924	SP 27 A1	166	52	a.gru 56 veic.; tr.con. 76
925	SP 26 A1	176	44	
927	SP 46 A13	4	44	
928	SP 311 A13	7	44a	gr52ve; tr.con.64a gr72ve
929	SP 44 A13	14	44	
930	SP 20 A13	21	44	
934	SP 28 A14 e compl.	18	60	tr.con. 84
935	SP 48 A14 e compl.	22	60	tr.con. 84
936	SP 19 A14	32	60	tr.con. 84
937	SP 54 A14	48	56	tr.con. 76
area provinciale di Ferrara				
931	SP 25 A13	27	44	
932	SP 8 A13	31	44	a.gru 56 veic.; tr.con. 80
933	SP 19 A13	40	44	
area provinciale di Forlì-Cesena				
944	SP 71 A14	67	60	tr.con. 84
945	SP 60bis A14	72	60	tr.con. 84
946	SP 106 A14	75	60	tr.con. 84
947	SP 46 A14	80	60	tr.con. 84
Direzione 4° tronco - Firenze				
area Città Metropolitana di Bologna				
926	SP 325 A1	194	72	tr.con. 92; tr.esc. 108

legenda colonne

A	identificativo del ponte
B	strada provinciale sovrappassante
C	infrastruttura scavalcata
D	numero del ponte lungo l'infrastruttura scavalcata
E	portata del ponte in tonnellate (il valore unico o quello a sinistra nella casella esprime il limite di massa complessiva a pieno carico entro il quale il mezzo eccezionale può transitare sull'opera senza limitazioni né prescrizioni specifiche)

legenda caselle

a.gru	autogru
F	ferrovia
lim.	limite / limiti / limitazione
MdO	mezzi d'opera
mez.pes	mezzi pesanti
tr.con.	transito condizionato
tr.esc.	transito esclusivo
veic.	veicolo / veicoli

ANAS

area provinciale di Ferrara	
2399	SP 37 SS 16 9
3495	SP 22 SS 16 6
3496	SP 3 SS 16 10
area provinciale di Forlì-Cesena	
2725	SP 138 SS 3bis 59
2760	SP 137 SS 3bis 47
3497	SP 98 SS 16 17
3499	SP 12 SS 3bis 53
3500	SP 2 SS 727bis
3503	SP 90 SS 726
area provinciale di Modena	
2015	SP 5bis SS 12var/A
area provinciale di Parma	
3481	SP 12 SS 9
3488	SP 49 SS 62
area provinciale di Piacenza	
3476	SP 4 SS 9
3487	SP 6 SS 725 1
area provinciale di Ravenna	
2623	SP 101 SS 3bis 71
2651	SP 33 SS 3bis 67
area provinciale di Reggio Emilia	
3489	SP 98 SS 63
area provinciale di Rimini	
3498	SP 17 SS 16 28

S.A.T.A.P.
(nota A21-1447U del 1/3/17)

area provinciale di Piacenza	
971	SP 412R A21 132 108
972	SP 13 A21 141 56
973	SP 13 A21 144 56

S.A.L.T.
(ex AUTOCAMIONALE DELLA CISA)
(note 2545 del 4/10/17 e 2777 del 24/10/17)

area provinciale di Parma	
305	SP 357R A15 14 56
967	SP 11 A15 3 56
969	SP 308R A15 19 56

**AUTOSTRADA
DEL BRENNERO**
(nota DTG/4088 del 9/2/17)

area provinciale di Modena	
84	SP 13 A22 140 18; mez.pes(lim)44; MdO(lim)56
979	SP 1 A22 131 44; MdO 56
980	SP 468 A22 136 44; MdO 56
981	SP 13 A22 142 44; MdO (lim.) 56
area provinciale di Reggio Emilia	
977	SP 44 A22 126 18; mez.pes(lim)44; MdO(lim)56
978	SP 4 A22 127 18; mez.pes(lim)44; MdO(lim)56

Tabella ingrandita della figura precedente

PROPRIETA' NON PROVINCIALE (portata in ripristino)					PROPRIETA' PROVINCIALE MISTA EXTRARER (chiuso per lavori)					PROPRIETA' PROVINCIALE MISTA EXTRARER (portata limitata in ARS)				
a	b	c	d	e	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
ANAS					Province di Parma e Cremona					Province di Parma e Cremona				
area provinciale di Ferrara					37 SP 343R fiume Po					241 SP 10(1) fiume Po				
700 SS 16 fiume Po										2				

PROPRIETA' PROVINCIALE (portata limitata in ARS)				
a	b	c	d	e
2				
Provincia di Ferrara				
228	SP 69	canale Napoleonico		56
2393	SP 69	fiume Panaro		56
3				
Città Metropolitana di Bologna				
2816	SP 3/2	torrente Galana		15
2827	SP 6	torrente Idice		108
Provincia di Ferrara				
883	SP 18	canale Derivatore dal Po		44
Provincia di Modena				
1970	SP 413	canale Collettore Acque Basse Modenesi		44
2004	SP 568	fiume Panaro		44
2072	SP 16	torrente Tiepido		44
Provincia di Piacenza				
342	SP 10R	fiume Po		20
Provincia di Ravenna				
874	SP 7	torrente Senio	100 (lim. t. 12 per asse)	
Provincia di Rimini				
4043	SP 258R	torrente Mazocco		40
2				
3				

PROPRIETA' PROVINCIALE MISTA RER (portata limitata in ARS)				
a	b	c	d	e
Città Metr. Bologna e Comune Cento				
2856	SP 42	fiume Reno		15

PROPRIETA' PROVINCIALE MISTA RER (segnalato)				
a	b	c	d	e
Province di Parma e Piacenza				
1087	SP 588R	torrente Ongina	agricole	
Province di Parma e Reggio Emilia				
41	SP 62R	torrente Enza		40
250	SP 18	torrente Enza		56
323	SP 513R	torrente Enza		75
1589	SP 34	torrente Enza		3,5

PROPRIETA' DA DEFINIRE (portata espressa in ARS)				
a	b	c	d	e
area provinciale di Modena				
4041	lv. del Canaletto (com Fiorano)	SP 467	100 e carri	verifica Prov.MO
area provinciale di Reggio Emilia				
3455	SP 52	F RE-Sassuolo e st.		33
verifica Prov.RE				
6				

PROPRIETA' PROVINCIALE (segnalato)				
a	b	c	d	e
4				
Provincia di Modena				
235	SP 467	fossa di Spazzano		56
Provincia di Piacenza				
987	SP 10R	torrente Chivavena		108
Provincia di Ravenna				
2458	SP 253R	scolo Fosso Vecchio		108
2463	SP 253R	fiume Senio		108
Provincia di Reggio Emilia				
3449	SP 62R var	ferrovvia Reggio Emilia-Guastalla		108
4042	SP 62R var	strada SP 63R		108
5				
Città Metropolitana di Bologna				
2821	SP 3/2	torrente Quaderna	pali e agricole	
Provincia di Modena				
1971	SP 8	canale Collettore Acque Basse Modenesi		56
1973	SP 8	cavo Lama		56
1974	SP 8	fiume Secchia		56
1996	SP 468	canale Diversivo di Burana		56
2022	SP 468	cavo Lama		56
2024	SP 1	cavo Rio (Balduina)		56
2026	SP 468	cavo Tresinaro		56
2040	SP 2	canale Naviglio		56
2041	SP 2	cavo Minutara		56
2075	SP 569	torrente Tiepido		56
Provincia di Parma				
244	SP 12	torrente Strone		40
267	SP 308R	torrente Vizzana	agricole	
283	SP 308R	torrente Mozzola		56
1325	SP 46	torrente Ongina		56
Provincia di Ravenna				
2492	SP 5	fiume Montone		100
2500	SP 302R	fiume Lamone (Ponte della Castellina)		108
2632	SP 254R	fiume Savio	agricole	
2664	SP 3	fiume Ronco		100
Provincia di Reggio Emilia				
1760	SP 30	canale Naviglio di Correggio (Ponte Vettigano)		108
1789	SP 42	cavo Bondeno		108
1816	SP 51	rio Riazzola Brugnola		100
4				
5				

PROPRIETA' DA DEFINIRE (portata non espressa in ARS)				
a	b	c	d	e
area Città Metropolitana di Bologna				
3437	SP 325	F FI-BO		verifica RFI
area provinciale di Forlì-Cesena				
3348	SP 27bis	F BO-AN		verifica RFI
3349	SP 5	F BO-AN		verifica RFI
3350	SP 140	F BO-AN		verifica RFI
3351	SP 70	F BO-AN		verifica RFI
3352	SP 33	F BO-AN		verifica RFI
area provinciale di Parma				
1362	SP 12	F BO-MI		no RFI
area provinciale di Piacenza				
991	SP 462R	F BO-MI		no RFI
area provinciale di Rimini				
3353	SP 13bis	F BO-AN		verifica RFI
7				

PROPRIETA' NON PROVINCIALE (portata non espressa in ARS)					PROPRIETA' PROVINCIALE EXTRARER (portata non espressa in ARS)																			
a	b	c	d	e	a	b	c	d	e															
ANAS					AUTOSTRADE PER L'ITALIA					AUTOVIA PADANA					RETE FERROVIARIA ITALIANA					Provincia di Pavia				
area provinciale di Ferrara					area provinciale di Parma					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza				
2399	SP 37	SS 16	9		912	SP 11bis	A1	99		974	SP 462R	A21	180		Direz. Territ. Produz. Firenze	1093 SP 412R fiume Po								
3495	SP 22	SS 16	6		area provinciale di Piacenza					975	SP 20	A21dir	174		area provinciale di Parma									
3496	SP 3	SS 16	10		907	SP 46	A1	80		976	SP 587R	A21dir	177		273	SP 308R	F PR-SP							
area provinciale di Forlì-Cesena					area provinciale di Rimini					area provinciale di Ravenna					area provinciale di Piacenza									
2726	SP 136	SS 3bis	59		990	SP 462R	A1			2591 SP 302R F FI-Faenza					Direz. Territ. Produz. Milano									
2760	SP 137	SS 3bis	47		area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza									
3497	SP 98	SS 16	17		954	SP 136	A14	97		984 SP 412R F AL-PC					1000 SP 10R F PC-CR									
3499	SP 12	SS 3bis	53		955	SP 31	A14	104		1089 SP 587R F PC-CR					1497 SP 462R F PC-CR									
3500	SP 2	SS 727bis			area provinciale di Parma					3418 SP 53 F PC-CR					3419 SP 20 F PC-CR									
3503	SP 90	SS 726			area provinciale di Modena					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza									
area provinciale di Modena					area provinciale di Parma					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza									
2015	SP 5bis	SS 12var/A			3481	SP 12	SS 9			984 SP 412R F AL-PC					1000 SP 10R F PC-CR									
area provinciale di Parma					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza									
3481	SP 12	SS 9			3476	SP 4	SS 9			1089 SP 587R F PC-CR					1497 SP 462R F PC-CR									
3488	SP 49	SS 62			3487	SP 6	SS 725	1		3418 SP 53 F PC-CR					3419 SP 20 F PC-CR									
area provinciale di Ravenna					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza									
2623	SP 101	SS 3bis	71		area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza									
2651	SP 33	SS 3bis	67		area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza									
area provinciale di Reggio Emilia					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza									
3489	SP 98	SS 63			area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza									
area provinciale di Rimini					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza									
3498	SP 17	SS 16	28		area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza					area provinciale di Piacenza									

PROPRIETA' IN POSSIBILE TRASFERIMENTO (portata espressa in ARS)				
a	b	c	d	e
da Prov. Ferrara ad ANAS				
Provincia di Ferrara				
2403	SP 68	FE-P. Gar.	9	56
2407	SP 29	FE-P. Gar.	4	pali e agricole
3493	SP 37	FE-P. Gar.	6	44
3494	SP 22	FE-P. Gar.	2	44
da Comuni a Prov. Modena				
Comune di Castelfranco Emilia				
2063	SP 6	F BO-MI		56
da Comuni a Prov. Piacenza				
Comune di Castel San Giovanni				
983	SP 412R	F raccordo		
9				

PROPRIETA' PROVINCIALE (portata espressa in ARS)				
a	b	c	d	e
Provincia di Modena				
229	SP 1	fiume Panaro		56
Provincia di Ravenna				
2457	SP 253R	fiume Lamone		108
0				

legenda colonne	
A	identificativo del ponte
B	strada sovrappassante
C	attraversamento
D	eventuale numero del ponte lungo l'infrastruttura scavalcata
E	portata del ponte in tonnellate
F	note

avvertenza generale

Grande cura e massima attenzione sono state poste, nel redigere questa carta, per garantire l'attendibilità e l'accuratezza delle informazioni.

Non possiamo tuttavia assumerci la responsabilità di cambiamenti di condizioni di accessibilità o altro sopraggiunti, né per i danni o gli inconvenienti da chiunque subiti in conseguenza di informazioni contenute nella carta.

7.2.1.4 Reticolo della principale viabilità regionale

Il reticolo della principale viabilità regionale (costituito dalla rete stradale autostradale, statale, provinciale e da alcune strade comunali per un totale di circa 13.000 km) è la **struttura geografica alla quale sono associate le informazioni del SIV**. È costituito da due livelli sovrapposti: uno di dettaglio (composto da oltre 65.000 archi) e uno di sintesi (composto da oltre 7.000 archi), ai quali sono associate le informazioni contenute nell'ARS. Allineato ai contenuti del data base topografico regionale, il reticolo permette la progressiva restituzione di parte delle informazioni alfanumeriche su mappa.

7.2.1.5 Applicazioni per supporti mobile (ER-ARS e Viabilità E-R)

Nell'ambito del SIV sono state realizzate e aggiornate due app per supporti mobile dedicata alla viabilità della Regione.

“**Viabilità E-R**” è un'app contenitore, costantemente aggiornata e implementata, che raccoglie altre app, alcune con funzioni di mappa, dedicate a specifici argomenti.

Predisposta per sistemi operativi Android e scaricabile gratuitamente da Play Store, l'app contiene attualmente le app tematiche ARS (dedicata all'Archivio regionale delle strade e alla percorribilità per i veicoli e trasporti eccezionali), FLUSSI (dedicata al Sistema MTS), LIMITI (dedicata alla consultazione geografica delle limitazioni lineari e puntuali di percorribilità per l'autotrasporto), BOX (dedicata alla raccolta di materiali e informazioni tecniche e normative) e SEGNALETICA (dedicata alle Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale), un lettore QR (per la verifica delle autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali) e i collegamenti ai portali regionali MOBILITA', ARPA METEO e TE_ONLINE (il portale regionale dedicato alla gestione dei procedimenti per il rilascio delle autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali ed ottimizzato per i dispositivi mobile, oltre a nuove funzioni implementate), che consente, tra l'altro, all'utente di verificare in tempo reale lo stato della pratica autorizzatoria.

“**ER – ARS**”, predisposta per sistemi operativi iOS e scaricabile gratuitamente da Apple Store, è la prima app realizzata ed è dedicata all'ARS con la percorribilità per i veicoli e trasporti eccezionali.

Gli accessi all'applicazione Viabilità E-R dall'ottobre 2014 sono stati **10.980 da parte di 2.284 utenti**.

7.2.1.6 Trasporti eccezionali: TE_online

Tra i servizi erogati nell'ambito del SIV si segnala la piattaforma denominata TE_online, tramite la quale, dal 1° gennaio 2015, tutta la procedura autorizzativa (back office e front office) delle **autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali**, dei mezzi d'opera, delle macchine operatrici e dei veicoli a uso speciale su tutte le strade provinciali e comunali dell'Emilia-Romagna, si svolge, per la prima volta in Italia, **esclusivamente online**.

Realizzata unitariamente con la Città metropolitana di Bologna e tutte le Province dell'Emilia-Romagna, la nuova procedura coinvolge tutti i soggetti interessati ai transiti: le Amministrazioni provinciali e comunali, le Forze dell'Ordine, le associazioni, le agenzie e le imprese italiane e straniere circolanti in Emilia-Romagna, che interagiscono tra loro (dalla richiesta di autorizzazione alla fornitura degli allegati tecnici, dal rilascio del nulla osta ai pagamenti, dall'emanazione dell'autorizzazione ai controlli su strada) esclusivamente online.

La nuova procedura (anche in ottemperanza al D.P.R. 31/2013) ha consentito di qualificare e unificare su tutto il territorio regionale il servizio dell'Amministrazione pubblica a un importante

settore produttivo, come quello dell'autotrasporto, offrendo un servizio qualitativamente elevato per efficienza ed efficacia, in un'ottica di semplificazione amministrativa e dematerializzazione, avvalendosi di funzioni come lo stato della pratica, l'anagrafe unica, il registro delle imprese, la firma digitale, il bollo virtuale, i pagamenti online, il codice QR (per la lettura dei codici a barre tramite mobile) e di servizi come PayER (la piattaforma regionale per i pagamenti online) e Parix (la piattaforma di accesso ai dati del registro nazionale delle imprese).

A distanza di un quadriennio dalla sua realizzazione e con oltre 84.422 pratiche gestite, l'utilizzo di TE_online ha dato risultati molto soddisfacenti sia per le funzionalità di front-office nella presentazione delle istanze, che in quelle di back-office nell'istruttoria e nel rilascio dei provvedimenti autorizzatori, diminuendo i tempi di rilascio dei provvedimenti, garantendo la trasparenza di tutta la procedura, condividendo le banche dati, ottimizzando la strumentazione hardware e software, e riducendo sensibilmente i costi di gestione.

TE online è stato inoltre implementato integrandolo con il programma gestionale denominato Te crossing di Autostrade per l'Italia (ASPI), al fine di ottimizzare le procedure di nulla-osta relative ai transiti sulle opere d'arte stradali, riducendone i tempi di rilascio.

Anche sulla base dell'esperienza dell'Emilia-Romagna altre Amministrazioni regionali, provinciali e comunali hanno sviluppato e personalizzato o stanno acquisendo il programma denominato "Trasporti eccezionali", ottenuto a riuso dalla Provincia di Venezia, consentendo di incrementare la progressiva condivisione procedurale e strumentale tra Amministrazioni in un'ampia area interregionale, più funzionale ad un'utenza che effettua transiti in tutto il territorio nazionale.

7.2.1.7 Flussi di traffico

Tabella 22
Postazioni per ambito provinciale

Ambito	N.	%
Bologna	50	17,5
Ferrara	16	5.6
Forlì-Cesena	31	10.9
Modena	25	8.8
Parma	37	13.0
Piacenza	34	11.9
Ravenna	26	9.1
Reggio Emilia	45	15.8
Rimini	21	7.4
Totale	285	100

Tabella 23
Postazioni per tipo strada

Ente	N.	%
Strada Comunale	7	2
Strada Provinciale	204	72
Strada Statale	74	26
Totale	285	100

Figura 163
Mappa della distribuzione delle postazioni

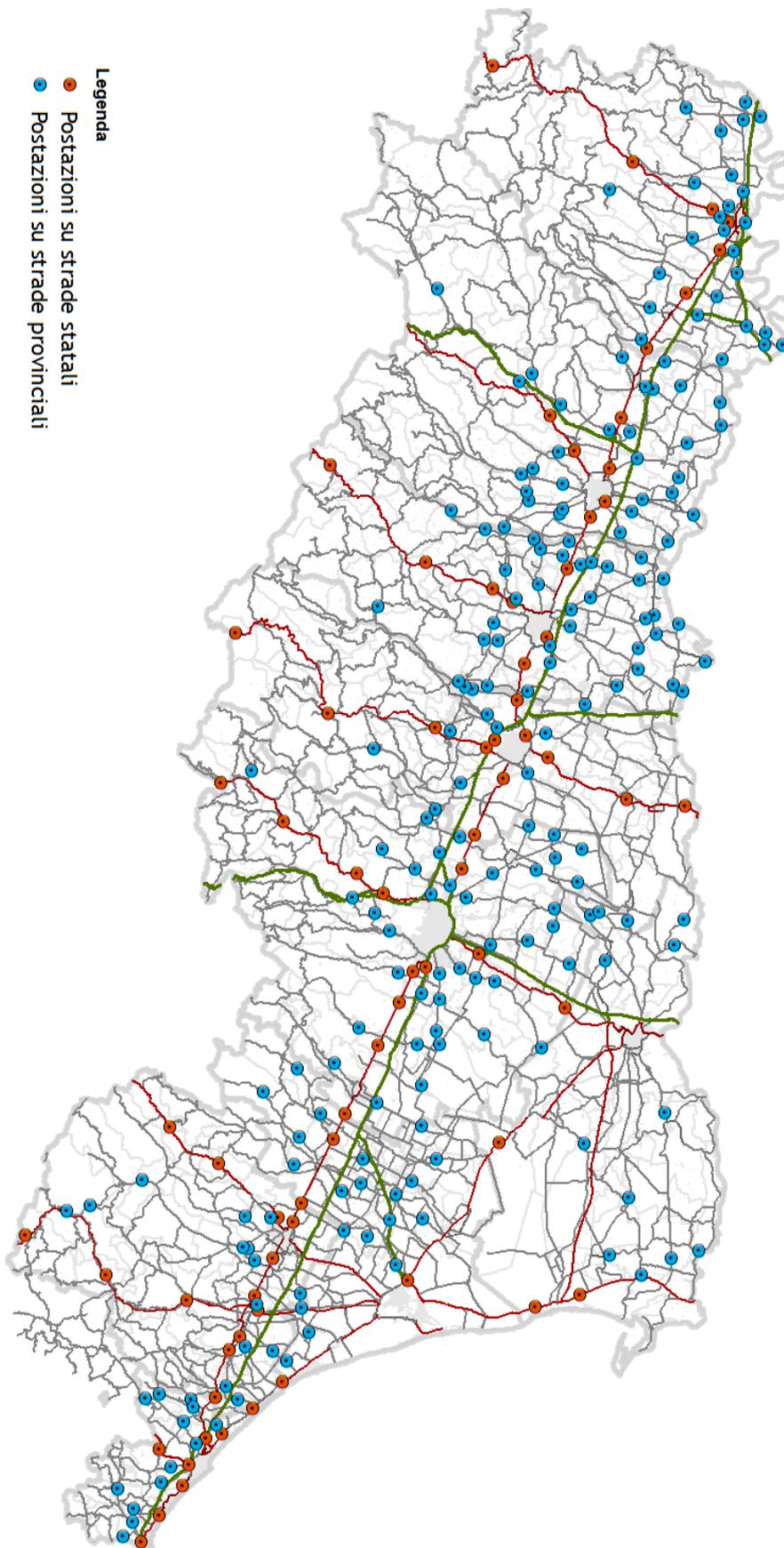
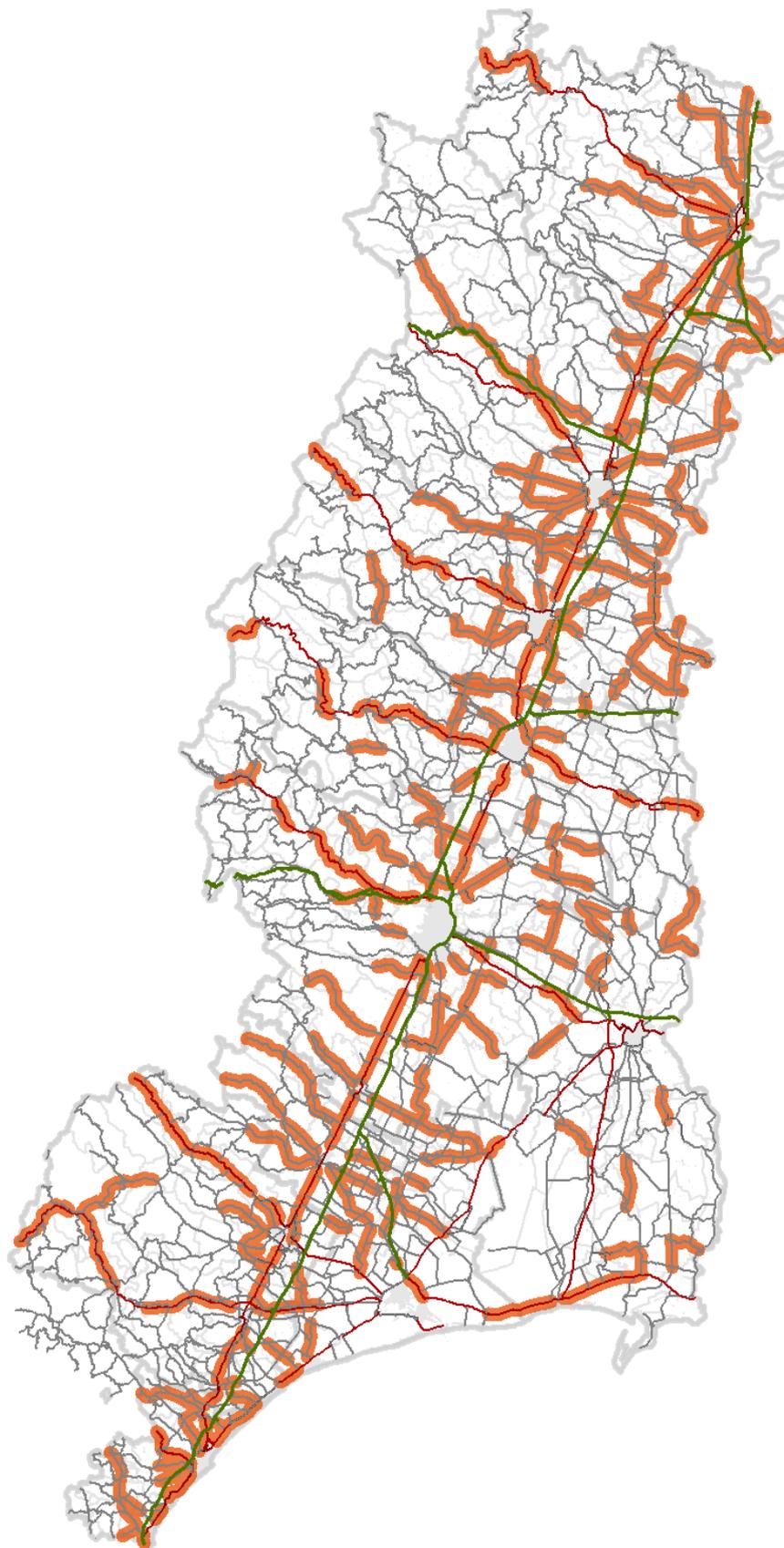


Figura 164
Mappa delle tratte omogenee di traffico



L'andamento dei transiti veicolari rilevati dalle postazioni del Sistema MTS è indicato nelle successive tabelle, che hanno come riferimento i valori assoluti dei transiti annuali e il loro andamento mediato.

Tabella 24
Transiti annuali 2009-2018 sulla base dei dati disponibili e delle postazioni attive

Anno	Tot. Transiti/anno	Tot Leg/Anno	% Leg	Tot Pes/anno	% Pes
2009	1.142.770.826	1.060.797.739	93	79.438.424	7
2010	1.152.647.768	1.061.675.882	92	78.191.627	7
2011	1.169.714.297	1.077.472.933	92	80.009.821	7
2012	1.133.350.850	1.037.368.890	92	74.134.297	7
2013	1.117.052.377	1.018.208.632	91	69.192.768	6
2014	1.134.647.557	1.044.142.993	92	69.804.361	6
2015	1.121.621.272	1.027.203.462	92	68.655.886	6
2016	1.153.777.026	1.069.809.841	93	72.040.517	6
2017	1.149.016.040	1.063.137.835	93	71.668.338	6
2018	1.042.231.449	948.399.281	91	62.376.163	6

*Nota1: le elaborazioni si basano sui dati disponibili (indice transiti pre-aggregati) e delle postazioni attive
Leg = transiti veicoli leggeri; Pes = transiti veicoli pesanti; Classe transiti non classificati non inserita; i valori sono di entità limitata.*

Nota2: Si segnala relativamente all'anno 2018, che la disponibilità dei dati è stata condizionata dalle procedure di attivazione di un nuovo contratto quadriennale di manutenzione.

Tabella 25
Indice transiti annuali leggeri 2009-2018

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
100	100,4	99,6	93,4	92,9	98,3	97,8	100,8	98,8	99,2

Vedi Nota2 Tabella 34

Tabella 26
Indice transiti annuali pesanti 2009-2018

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
100	96,1	99,9	90,2	85,2	89,7	89,9	92,8	91,4	90,9

Vedi Nota2 Tabella 34

Gli indici sono calcolati considerando complessivamente, per ogni postazione e anno, i transiti validi del Sistema MTS e i corrispettivi giorni validi.

Gli andamenti degli indici sono espressi ponendo a base 100 il primo anno considerato.

Per quanto riguarda l'indice relativo ai **transiti annuali leggeri**, si evidenzia, successivamente alla flessione del periodo intermedio, il suo riallineamento con quello del 2009.

Per quanto riguarda l'indice relativo ai **transiti annuali pesanti**, si evidenzia, successivamente alla marcata flessione del periodo intermedio, che è in corso il suo progressivo riallineamento con quello del 2009.

Tabella 27
Transiti mensili 2009-2018
 (milioni di veicoli)

Mese	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2009	2018/2017
1	87	84	88	89	87	90	90	90	90	86	-1,5	-4,8
2	88	82	87	75	80	87	83	90	88	78	-11,7	-11,7
3	99	93	98	100	94	101	98	100	102	90	-8,7	-11,4
4	98	94	99	98	91	96	95	98	98	90	-8,1	-8,1
5	96	98	104	102	97	99	94	101	101	92	-4,0	-8,8
6	95	101	100	99	95	93	93	95	96	91	-4,5	-5,4
7	102	106	105	100	100	97	95	99	99	89	-12,6	-10,0
8	86	90	90	85	85	84	84	86	84	74	-13,6	-11,6
9	102	105	103	98	99	98	99	99	101	84	-17,2	-16,4
10	106	107	104	102	101	102	100	104	105	97	-8,5	-7,6
11	94	99	97	96	93	95	95	98	95	87	-7,0	-8,0
12	90	94	95	88	94	93	96	94	89	83	-7,5	-6,5

Nota1: Il confronto % avviene sulla base dei dati disponibili (indice transiti pre-aggregati) e delle postazioni attive
 Vedi inoltre nota 2 tabella 24.

Tabella 28
Transiti giornalieri medi annui delle postazioni con i valori più alti di traffico (T.m. 2018>10.000)

Postazione	Tratto	Numero Corsie	Ambito	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var % 2018/09	Var % 2018/17
152	SP 569 tra Innesto tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	4	BO	59.304	58.526	58.531	58.379	57.663	59.292	58.948	60.454	60.414	59.249	0	-2
636	SS 9Var tra la tangenziale nord di Parma (intersezione SP 343R) e l'intersezione SP 62R	4	PR	49.898	51.366	50.115			48.925	48.811	50.293	50.888	51.474	3	1
453	Asse viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	4	MO	36.662	38.124		40.296	40.322	41.499	42.844	44.764	45.956	46.818	28	2
635	SS 725 (tg sud Piacenza) tra intersezione SS 45 e l'intersezione SP 6	4	PC	40.058	40.422		40.169	39.973				41.945	41.718	4	-1
383	SS 722 Tangenziale nord di Reggio Emilia	4	RE	25.565	25.840						27.854		29.532	16	
25	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	2	PR	28.682	28.856	28.864	28.682	29.345	29.414	29.295	29.638	29.166	29.063	1	0
244	SP 569 tra Pragatto e innesto variante Ponte Ronca	2	BO	27.011	27.174	27.352	26.675	27.040	27.225	27.513	27.921	27.830	26.894	0	-3
630	SS 726 (tg Cesena) tra intersezione ex SS 71BIS e l'intersezione SP 304R	4	FC		24.232	25.003						26.255	26.267		0
615	Piazzale Milano (ex SS 9) c/o ponte fiume Po	3	PC				23.263	23.874	24.860	25.202	25.626	25.808	25.925		0
188	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	4	RN	25.562	26.643	26.943	26.119	26.075	25.785	25.859	26.263	26.229	25.639	0	-2
122	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolò	2	PC	30.819	30.995	31.361	26.617	26.403	26.861	26.536	26.928	19.194	25.404	-18	32
261	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	2	FC	25.088		25.689	24.742	24.128	24.403	24.613	25.271	24.790	25.398	1	2
349	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	2	FC	22.755	25.671	24.879	23.324	23.380	23.606	23.616	23.831	23.126	24.821	9	7
140	SS 9 tra Masone e Rubiera	2	RE	24.167	24.009	24.262	23.851	24.188	24.526	24.470	24.908	24.690	24.708	2	0
239	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	2	RE	22.307	23.017	23.931	23.535	23.225	23.254	23.217	23.861	24.381	24.377	9	0
29	SS 9 tra Modena e Rubiera	2	MO	24.469	24.410	24.675	24.348	24.798	25.137	25.001	25.004	24.421	24.336	-1	0
333	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	2	RA	22.675	22.819	22.920	21.733	22.040	21.962	22.079	22.251	22.203	23.733	5	7

215	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A 13	2	BO	20.941	21.190	21.443	20.328	21.213	21.734	21.390	22.378	22.992	23.669	13	3
127	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	2	PC	21.850	21.776	21.910	21.417	21.902	22.459	22.508	22.745	22.990	23.358	7	2
221	SS 9 tra Fidenza e A 15	2	PR	21.303	21.701	22.081	20.982				22.928	23.283	22.990	8	-1
143	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	2	RE	21.119	21.548	21.707	21.337	21.151	21.485	21.400	22.459	22.636	22.867	8	1
258	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	2	FC	23.452	23.605	23.638	22.255	22.396	22.581	22.460	22.850	22.991	22.655	-3	-1
323	SP 467 fra SP 3 e SS 12	2	MO	15.242	18.446	19.350	19.055		20.517	21.406	22.288	22.246	22.640	49	2
328	SP 486 tra Modena e Baggiovara	2	MO	22.692	23.147	23.530	23.090	23.283	22.723	22.537	22.561	22.026	22.106	-3	0
151	SP 413 tra Modena e Ganaceto	2	MO	19.867	20.015	20.372	19.847	20.020	20.542	20.928	21.607	21.680	22.058	11	2
150	SS 12 tra Modena e Bastiglia	2	MO	20.864	21.002	20.864	21.268	21.162	20.084	21.067	21.478	21.411	21.787	4	2
352	SP 136 tra Casello A 1 Rimini Nord e SS 16	2	RN	20.711	21.330	21.367	20.593	20.398	20.581	20.613	21.116	21.234	21.739	5	2
125	SP 654R tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Turro	2	PC	18.852	19.488	19.671	19.287	19.897	19.971	20.575	21.082	21.131	21.341	13	1
282	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	2	BO			20.186	19.673	19.655	19.948	20.414	20.763	20.985	21.203		1
130	SS 62 tra Parma e Collecchio	2	PR	19.805	20.098	20.288					21.254	20.490	20.635	4	1
344	SS 3Bis/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	4	FC	20.376	20.650	21.082	19.849	19.784	19.864	20.566	20.753	21.151	20.108	-1	-5
391	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e confine regionale (Lombardia)	2	PC	21.439	21.687	21.468	19.668		19.810	19.599	19.895	20.414	20.004	-7	-2
146	SS 12 tra Montale e Modena	2	MO	20.045	19.988	20.057	19.335	19.365	19.521	19.882	19.961	20.252	19.820	-1	-2
137	SP 28 tra Reggio Emilia (Tangenziale) e Cavriago	2	RE	20.607	20.246	20.082	19.039	18.855	18.890	18.843	19.027	19.054	19.654	-5	3
131	SP 665R tra Parma e Corcagnano	2	PR	19.108	19.447	19.366	18.845	18.791	19.130	19.196	19.322	19.577	19.623	3	0
280	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	2	BO	20.309	20.233	20.141	19.408	19.439	19.624	19.494	19.771	19.867	19.541	-4	-2
132	SP 513R tra Parma e Pilastrello	2	PR	18.810	19.224	20.028	19.046	18.370	18.377	18.661	18.945	19.551	19.378	3	-1
112	SP 111 tra Boretto e Viadana sul ponte Po	2	RE	13.550	14.914	14.313	13.555	13.524	13.499	13.521	13.724	15.778	19.228	42	22
255	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	2	BO	19.980	19.636	19.085	17.968	17.794	17.976	18.135	18.449	18.562	18.642	-7	0
638	SS 9 tra la tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	2	RE	20.164	20.064	19.774	18.965	18.835	18.751	18.531	18.764	18.557	18.400	-9	-1
133	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	2	PR	16.537	17.017	16.112	15.518	15.595	15.862	15.835	16.347	16.658	17.878	8	7
263	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	2	RN	18.879	19.358	20.610	19.776	19.283	19.276	18.845	18.433	18.168	17.843	-5	-2
269	SS 12 a Medolla	2	MO	14.970	15.172	15.104	16.032	17.003			16.885	17.446	17.561	17	1
147	SP 623 tra Modena Sud/casello A 1 e Spilamberto	2	MO	17.495	17.807	17.815	17.139	17.295	17.672	17.822	18.047	17.761	17.384	-1	-2
161	SP 568 da Tavernelle all'intersezione della SP3	2	BO	16.782	16.796	17.130	16.681	16.751	16.905	17.044	17.333	17.377	17.334	3	0
124	SS 45 tra Piacenza e Settima	2	PC	17.031	17.063		17.222	16.430	16.613	16.814	17.079	17.196	17.108	0	-1
622	SP 468R tra Correggio e il confine provinciale	2	RE	14.371	12.831	14.627	14.743	15.116	15.568	15.579	16.287	16.749	16.900	18	1
612	SP 665R dalla località Pilastro a Langhirano	2	PR	15.927	16.299	16.592	15.614	15.897	15.953	16.204	16.433	16.602	16.768	5	1
162	SS 9 località Cavazzona	2	MO	16.291	16.258	16.874	16.286	16.280	16.536	16.836	16.664	16.691	16.406	1	-2
342	SP 33 in località Gatteo	2	FC	13.760	13.807	13.843	13.379	15.259	15.556	15.825	16.312	16.365	16.335	19	0
651	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)	2	RA		16.983	16.864	16.060	16.303	16.258	16.159	16.320	16.358	16.311		0
128	SP 10R tra Piacenza (Casello A 1/A 21) e il bivio SP 10R e SP 587R	2	PC			16.204	16.499	16.519	16.116	15.933	16.125	16.443	15.915		-3
12	SS 16 al Confine regionale (Marche)	2	RN	13.599	12.767	14.302	11.935	12.714	13.031		14.272	14.698	15.900	17	8
139	SP 467R tra Fogliano e località Pratissolo (c/o Scandiano)	2	RE	15.401	15.282	15.348	15.099	15.273	15.266	15.054	15.366	15.729	15.782	2	0
254	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	2	BO	16.540	16.137	16.112	15.257	15.495	15.664	15.693	15.823	15.576	15.742	-5	1
292	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersezione SP 11 c/o San Pietro in Casale	2	BO	14.731	14.930	14.772	14.439	14.789	14.817	15.061	15.290	15.494	15.721	7	1
182	SP 258R tra Rimini e A 14	2	RN	19.560	19.485	19.112			16.004	16.073	16.485	16.222	15.710	-20	-3
134	SP 343R tra Parma e San Polo	2	PR	19.903	18.871	19.500	19.334	19.378	19.819	19.724		19.014	15.675	-21	-18
160	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno (c/o Variante SP18)	2	BO	13.543	14.136	14.201	14.026	14.145	14.505	14.823	15.236	15.588	15.647	16	0
219	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	2	PC	15.907	15.855	16.007	15.573	15.508	15.481	15.367	15.588	15.657	15.621	-2	0

334	SP 8 dal Casello A 1 (Faenza) a Cotignola	2	RA		13.792	14.466	13.562	13.485	13.628	13.902	14.353	14.326	15.612		9
242	SS 12 tra Maranello e Pavullo nel Frignano	2	MO	15.018	14.947	14.903	14.164				15.017	15.381	15.560	4	1
177	NSA 313 - Prosecuzione tangenziale di Bologna complanare sud alla A 14 nel tratto San Lazzaro/Idice	2	BO	12.461	12.827	13.273	12.469	11.352	11.773		14.755	15.061	15.246	22	1
126	SP 6 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e bivio SP 42/ponte fiume Nure in località San Giorgio Piacentino	2	PC	15.644	15.809	15.682	15.118	14.863	15.337	15.260	15.485	15.303	15.199	-3	-1
655	SP 253R dal bivio SP 302R allo svincolo A 14dir a Fornace Zarattini	2	RA		16.399	16.345	15.499	15.684	15.669	15.373	14.962	14.059	14.834		6
654	SP 7IBisR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS 16	2	RA		16.450	17.202	14.376	14.400	14.449	14.447	14.591	14.913	14.632		-2
629	SS 727 (tg Forlì) tra intersezione SS 9 e l'intersezione SS 67	4	FC	9.211	9.410	9.451	8.749				13.337	13.925	14.593	58	5
100	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex Confine regionale (località Dogana)	2	RN	14.350		14.449	13.795	13.855	13.842	14.117	14.316	14.491	14.487	1	0
426	SS 63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	2	RE	13.587	13.667	13.944	13.428	13.386	13.586	13.769	13.947	14.270	14.359	6	1
355	SP 17V tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna (variante)	2	RN			12.462	11.674	12.231	12.553	13.454	13.825	13.736	14.242		4
237	SP 23 tra Quattro Castella e la Variante di Montecavolo (c/o bivio SP 21)	2	RE	13.438	13.710	14.172	13.641	13.432	13.324	13.388	13.683	13.875	14.035	4	1
220	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al confine provinciale	2	PC	12.705	13.092	13.238	12.795	12.953	13.134	13.193	13.512	13.699	13.918	10	2
310	SP 358R fra Cadelbosco di Sopra e Castelnovo di Sotto	2	RE	12.944	13.186	13.437	12.935	12.795	12.902	13.120	13.468	13.885	13.794	7	-1
288	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	2	BO	15.326	15.332	15.541	15.097	14.977	15.184	15.552	15.868	16.067	13.722	-10	-15
155	Via Emilia tra San Lazzaro e Idice	2	BO	17.138	16.206	15.798	15.274	14.957	14.857		14.312	13.948	13.713	-20	-2
623	SP 30 tra Campagnola Emilia e il confine provinciale	2	RE	13.776	14.142	13.881	13.417	13.559	13.543	13.563	13.702	13.623	13.609	-1	0
637	SS 62 tra Fornovo di Taro e Collecchio	2	PR	13.699	13.571	13.725	13.320	13.038	13.286	13.389	13.533	13.612	13.433	-2	-1
246	SP 255 da Decima a San Giovanni in Persiceto	2	BO	12.275	12.422	12.593	11.983	12.092	12.274	12.487	12.985	12.955	13.152	7	2
289	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino	2	FE	12.656	12.772	12.980	12.846	12.530	12.578	12.777	12.841	12.872	13.060	3	1
251	SP 610 tra Imola e Casalfiumanese in località Ca' Miseria	2	BO	12.908	12.809	12.835	12.165	12.170	12.267	12.335	12.539	12.587	12.668	-2	1
312	SP 42 fra Novellara e San Giacomo (SP 62R)	2	RE	11.407	11.376	11.400		11.354	11.675	11.874	12.145	12.620	12.631	11	0
402	SP 18 da Pilastrello (bivio SP 513R) al bivio per la Pedemontana	2	PR	11.941	12.144	12.421	12.207	12.103	11.818	11.782	12.026	12.459	12.602	6	1
278	SP 6 tra Budrio e bivio SP 253	2	BO	12.576	12.723	12.743	12.296	12.292	12.444	12.597	12.606	12.425	12.286	-2	-1
652	SS 16 dal bivio SP 610R ad Argenta	2	FE		12.344	12.601	11.779	11.823	11.996	12.247	12.096	12.039	12.281		2
439	SP 49 da Santarcangelo di Romagna alla località Posta (bivio SP 258R)	2	RN	13.130	13.052	12.608	11.921	11.723	11.918	11.689	11.294		12.244	-7	
505	SP 610 tra casello A 1 (Imola) e bivio SP 51 per Castel Guelfo di Bologna	2	BO	10.476	11.102	11.095	10.180	10.392	10.738	11.208	11.569	11.627	12.141	16	4
138	SS 63 tra Reggio Emilia e Puianello	2	RE	12.159	11.948	11.708	11.403	11.616	11.646	11.643	11.987	12.197	12.119	0	-1
135	SP 10 tra Parma (Tangenziale) e Viarolo	2	PR	11.165	11.538	11.394	10.904	10.754	10.906	11.094	11.385		12.111	8	
502	SP 26 tra località Pioppa e viadotto A 1 (c/o Zola Predosa)	2	BO	11.677	11.729	11.606	11.291	11.079	10.831	11.115	11.482	11.536	12.088	4	5
608	SP 140 da Diegaro (SS 9) a Pievestina (E 45)	2	FC	12.063	11.565	11.706	11.357	11.415	11.442	11.533	12.082	12.134	12.069	0	-1
95	SP 10R tra Castel San Giovanni e Sarmato	2	PC	12.068	11.732	11.832	11.657	11.622	11.757	11.728	11.985	11.362	12.008	0	6
662	SP 2 tra intersezione SP 14 e Copparo	2	FE			12.277	11.694	11.730	11.813	11.620	11.684	12.125	11.890		-2
354	SP 31 tra Viadotto A 14 e Coriano	2	RN	12.767	12.683	12.782	12.003	11.671	11.711	11.644	11.918	11.951	11.806	-8	-1
108	SP 412R tra Castel San Giovanni (Casello A 21) e ponte fiume Po	2	PC	13.600	13.658	13.496	12.786	12.610	13.152	13.448	13.693	12.211	11.783	-13	-4
53	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	2	FE	13.878		13.275	12.493				12.162	10.889	11.679	-16	7
385	SP 10R fra Castel San Giovanni e Confine regionale (Lombardia)	2	PC	10.876	10.933	11.009	10.770	10.647	10.825	11.014		11.389	11.595	7	2

451	SP 62RVar sulla variante di Luzzara (c/o Codisotto)	2	RE	8.580	9.206	9.470	9.413	9.552	9.908	10.029	10.335	10.718	11.129	30	4
154	Tra Rastignano e Pian di Macina (SP85 Fondo Valle Savena)	2	BO	9.576	9.394	9.408	8.948	9.075	9.552	10.120	10.561	10.907	11.088	16	2
260	SP 8 tra Cesena e A 14	2	FC	11.921	12.325	12.194	11.472	11.380	11.424	11.444	11.288	11.397	11.001	-8	-3
452	SP 3 sulla variante tra Bagnolo in Piano e il casello A 1 di Reggio Emilia	2	RE	8.595	9.066	9.101	9.067					10.554	10.990	28	4
158	SS 64 tra Bologna e Lovoletto	2	BO	10.559	10.668	10.770	10.287	10.510	10.318	10.259	10.479	10.606	10.930	4	3
226	SP 32 dal bivio SP 16 (per Langhirano) al bivio SP 665R	2	PR	10.368	10.617	10.909	10.620	10.463	10.512	10.492	10.603	10.821	10.906	5	1
624	SP 23 tra Rivalta e la variante di Montecavolo	2	RE	10.505	10.870	11.002	10.648	10.637		10.647	10.691	10.886	10.863	3	0
153	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Pontecchio Marconi	2	BO	19.347	16.015	15.684	14.069	13.817	13.665	13.468	13.448	11.866	10.850	-44	-9
309	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e Monticelli d'Ongina	2	PC	10.690	10.978	11.077	10.506	10.373	10.323	10.161		10.665	10.715	0	0
228	SP 62R tra Brescello (bivio SP 41) e Sorbolo (bivio SP 20)	2	RE	9.879	9.920	9.813	9.303	9.060	8.958	8.805	9.058	9.404	10.701	8	14
276	SP 3_2 tra intersezione SP 5 e ponte torrente Idice	2	BO		7.729	7.795	7.393	7.391	7.524	7.348	7.594	8.986	10.698		19
625	SP 14 da Poggio Berni (bivio SP 73) a Sant'Arcangelo di Romagna	2	RN	11.105	11.156	10.980	10.169	10.174	10.388	10.443	10.588	10.506	10.657	-4	1
337	SP 14 fra Lugo (bivio SPPP 41/46) e Fusignano	2	RA	11.691	11.907	11.858	11.853		11.130	10.457	10.598	10.586	10.648	-9	1
449	SP 111 fra via Emilia e la variante Asse Val d'Enza	2	RE	10.425	10.161	10.229	9.842	9.727	9.730	9.996	10.383	10.476	10.469	0	0
504	SP 7 dalla località Ca de' Mandorli al bivio per Castel de Britti	2	BO	10.816	10.601	10.636	10.064	10.077	10.189	10.223	10.352	10.431	10.454	-3	0
230	SP 62RVar Cispadana da Boretto (bivio Variante SP 358R) a Gualtieri (bivio SP 63R)	2	RE	8.996	9.448	9.650		9.388		9.479	9.711		10.426	16	
393	SP 10R fra Caorso e Roncaglia	2	PC	10.440	10.059	10.063		9.967	10.028	9.970	10.300	9.440	10.388	-1	10
311	SP 62RVar tra la località San Giacomo (bivio SP 42) ed SP 2 (c/o Tagliata)	2	RE	9.101	9.418	9.620	9.200	9.185	9.264	9.374	9.469	9.918	10.362	14	4
238	SP 37 fra Albinea e Scandiano (bivio SP 7)	2	RE	9.279	9.384	9.745	9.507	9.451	9.597	9.704	10.028	10.335	10.256	11	-1
318	SP 51 fra Sassuolo (bivio SP 467R) e Rubiera	2	RE	8.708	8.906	9.013				9.969	10.186	10.284	10.221	17	-1
336	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	2	RA	10.933	11.021	11.257	11.099	11.006	10.873	10.771	10.319	9.822	10.063	-8	2

Nota: il confronto % è sulla base dei dati (indice transiti aggregati) disponibili.

Validazione serie dati su base annuale e disponibilità di almeno 6 mesi.

Nel complesso, si evidenzia nell'ultimo biennio la sostanziale stabilità dei valori registrati.

Figura 165
Mappa distribuzione transito giornaliero medio annuo (2018) delle postazioni

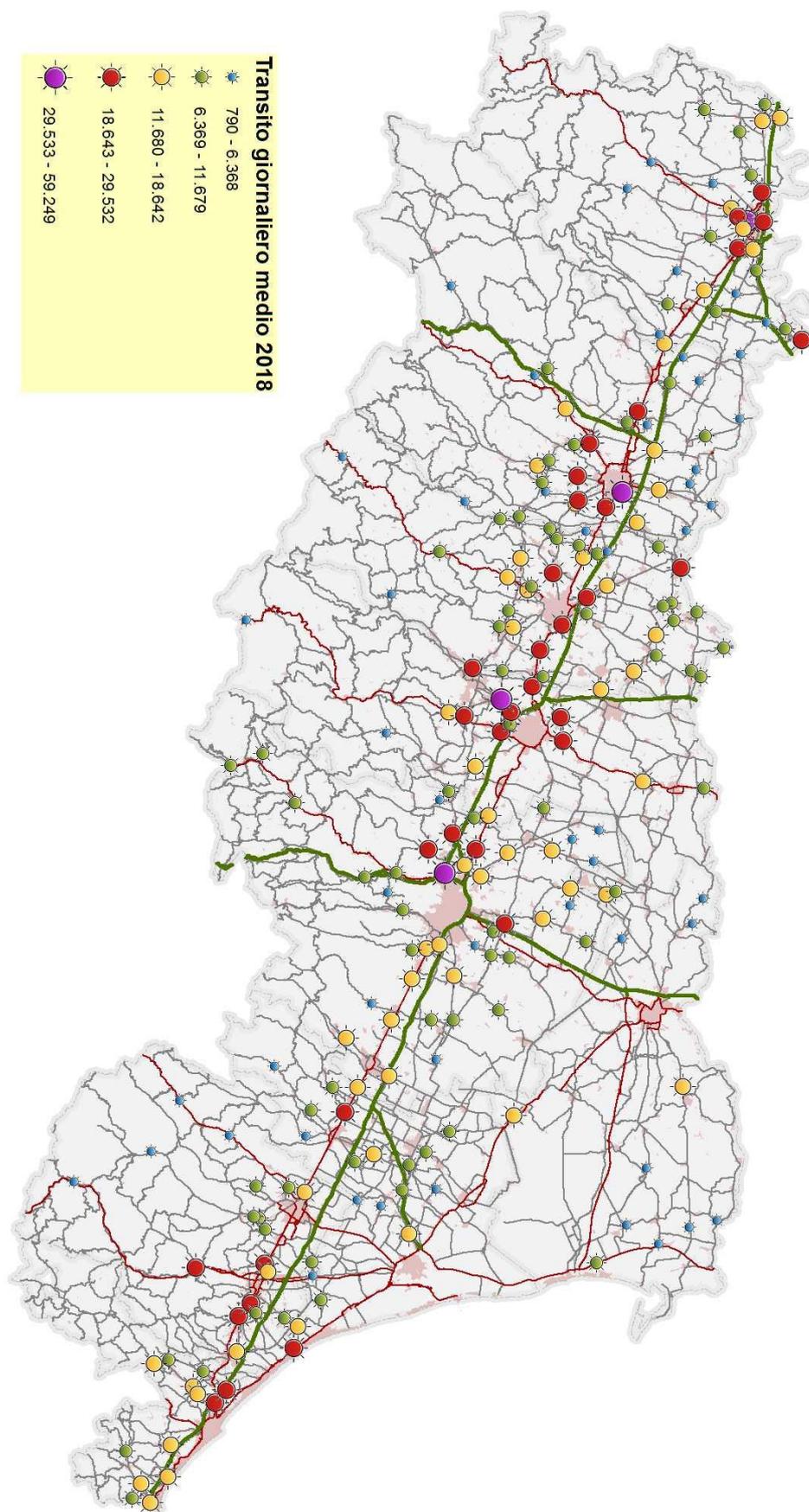


Tabella 29
Provincia di Bologna - Transiti giornalieri medi 2018 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	152	BO	SP 569 tra Innesso tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	59.249	2.052	3,5
2	244	BO	SP 569 tra Pragatto e innesto variante Ponte Ronca	26.894	1.326	4,9
3	215	BO	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A 13	23.669	4.696	19,8
4	282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	21.203	1.663	7,8
5	280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	19.541	364	1,9
6	255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	18.642	588	3,2
7	161	BO	SP 568 da Tavernelle all'intersezione della SP3	17.334	770	4,4
8	254	BO	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	15.742	513	3,3
9	292	BO	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersezione SP 11 c/o San Pietro in Casale	15.721	498	3,2
10	160	BO	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno (c/o Variante SP18)	15.647	1.208	7,7

Nota: validazione serie dati su base annuale e disponibilità di almeno 6 mesi.

Figura 166

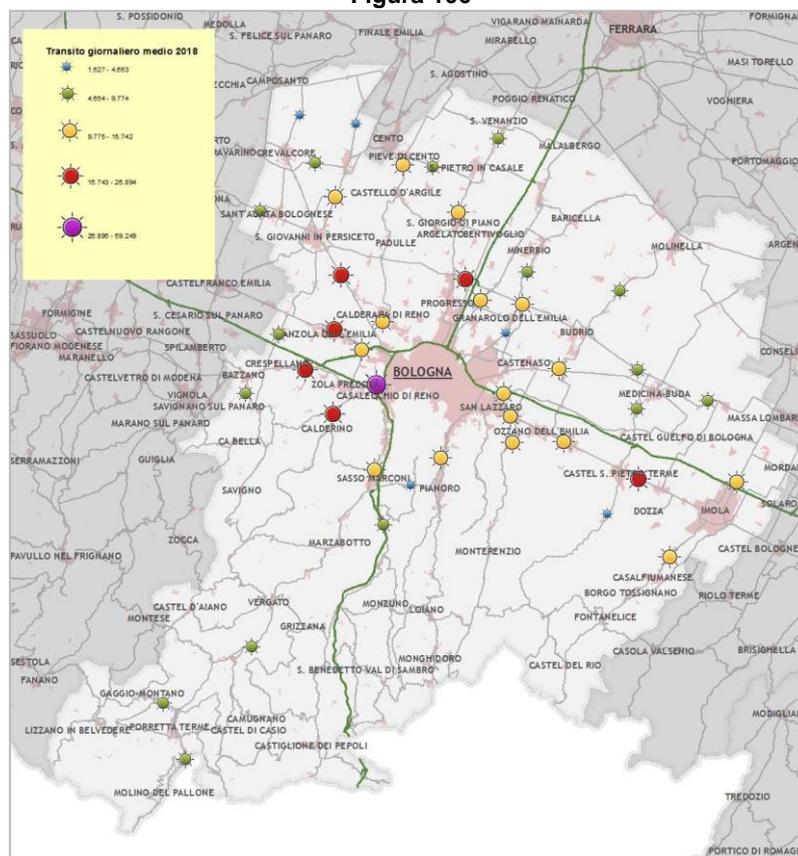


Tabella 30
Provincia di Ferrara - Transiti giornalieri medi 2018 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	289	FE	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino	13.060	572	4,4
2	652	FE	SS 16 dal bivio SP 610R ad Argenta	12.281	1.112	9,1
3	662	FE	SP 2 tra intersezione SP 14 e Copparo	11.890	394	3,3
4	53	FE	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	11.679	2.865	24,5
5	287	FE	SP 6 fra Cento e Pilastrello	7.412	343	4,6
6	606	FE	SP 70 Cispadana in località Sant'Agostino/San Carlo	5.836	404	6,9
7	377	FE	SP 18 tra Bondeno e il confine regionale (Lombardia)	4.947	338	6,8
8	411	FE	SP 53 fra Codigoro e Marozzo	4.772	87	1,8
9	410	FE	SP 54 fra Pomposa e Codigoro	4.638	211	4,5
10	661	FE	SP 15 tra Tresigallo e Massa Fiscaglia	3.662	95	2,6

Nota: validazione serie dati su base annuale e disponibilità di almeno 6 mesi.

Figura 167

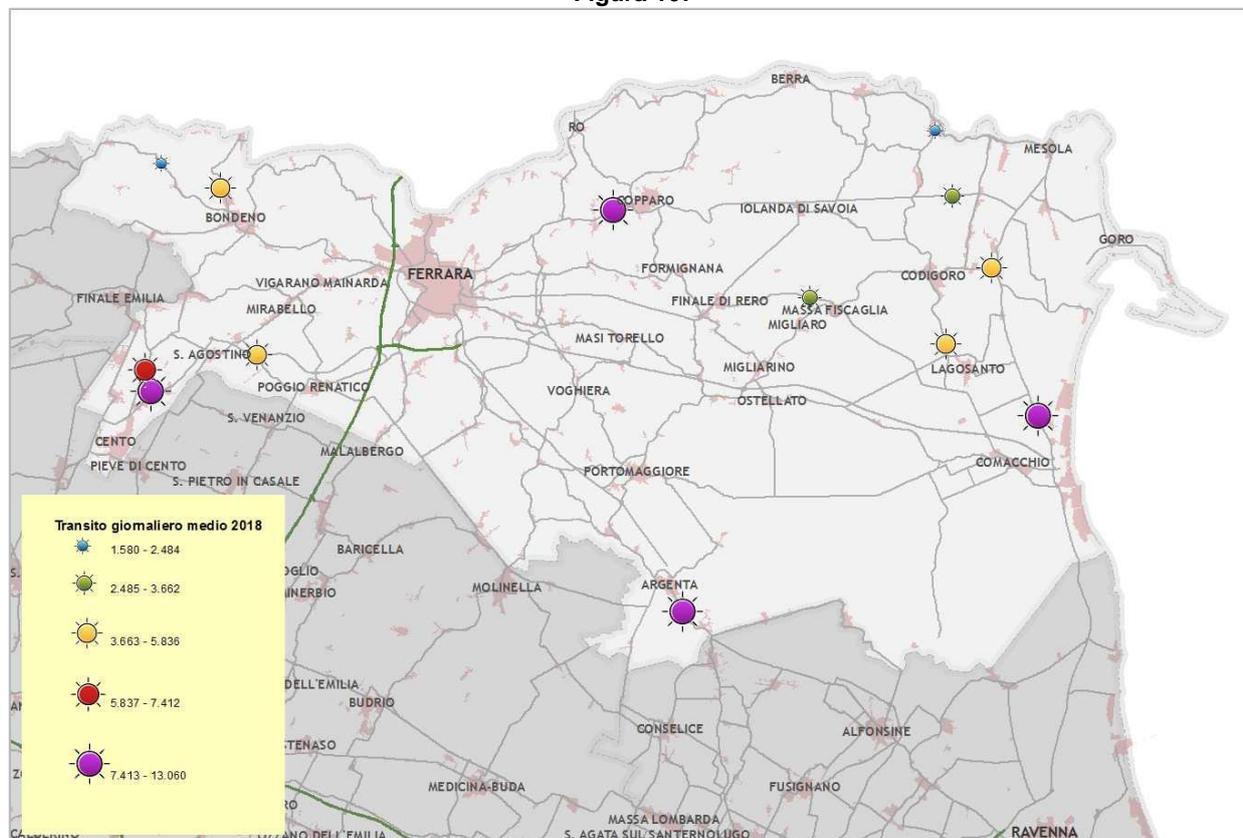


Tabella 31
Provincia di Forlì-Cesena - Transiti giornalieri medi 2018 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	630	FC	SS 726 (tg Cesena) tra intersezione ex SS 71BIS e l'intersezione SP 304R	26.267	2.083	7,9
2	261	FC	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	25.398	1.852	7,3
3	349	FC	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	24.821	1.598	6,4
4	258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	22.655	1.642	7,2
5	344	FC	SS 3Bis/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	20.108	3.052	15,2
6	342	FC	SP 33 in località Gatteo	16.335	1.157	7,1
7	629	FC	SS 727 (tg Forlì) tra intersezione SS 9 e l'intersezione SS 67	14.593	853	5,8
8	608	FC	SP 140 da Diegaro (SS 9) a Pievesestina (E 45)	12.069	1.059	8,8
9	260	FC	SP 8 tra Cesena e A 14	11.001	251	2,3
10	176	FC	SP 2 in località La Caserma al Confine Provinciale	9.966	321	3,2

Nota: validazione serie dati su base annuale e disponibilità di almeno 6 mesi.

Figura 168

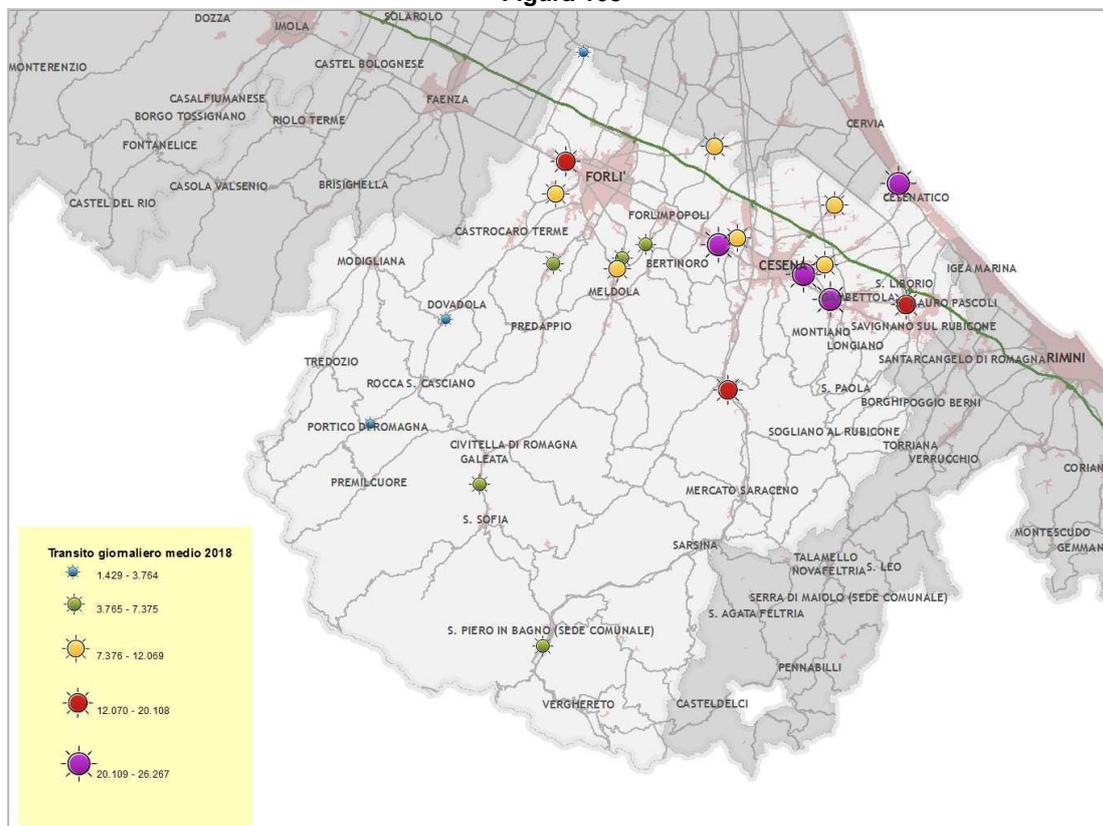


Tabella 32
Provincia di Modena - Transiti giornalieri medi 2018 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	453	MO	Asse viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	46.818	4.101	8,8
2	29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera	24.336	1.794	7,4
3	323	MO	SP 467 fra SP 3 e SS 12	22.640	2.682	11,8
4	328	MO	SP 486 tra Modena e Baggiovara	22.106	460	2,1
5	151	MO	SP 413 tra Modena e Ganaceto	22.058	1.108	5,0
6	150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	21.787	1.450	6,7
7	146	MO	SS 12 tra Montale e Modena	19.820	983	5,0
8	269	MO	SS 12 a Medolla	17.561	1.435	8,2
9	147	MO	SP 623 tra Modena Sud/casello A 1 e Spilamberto	17.384	2.317	13,3
10	162	MO	SS 9 località Cavazzona	16.406	1.259	7,7

Nota: validazione serie dati su base annuale e disponibilità di almeno 6 mesi.

Figura 169

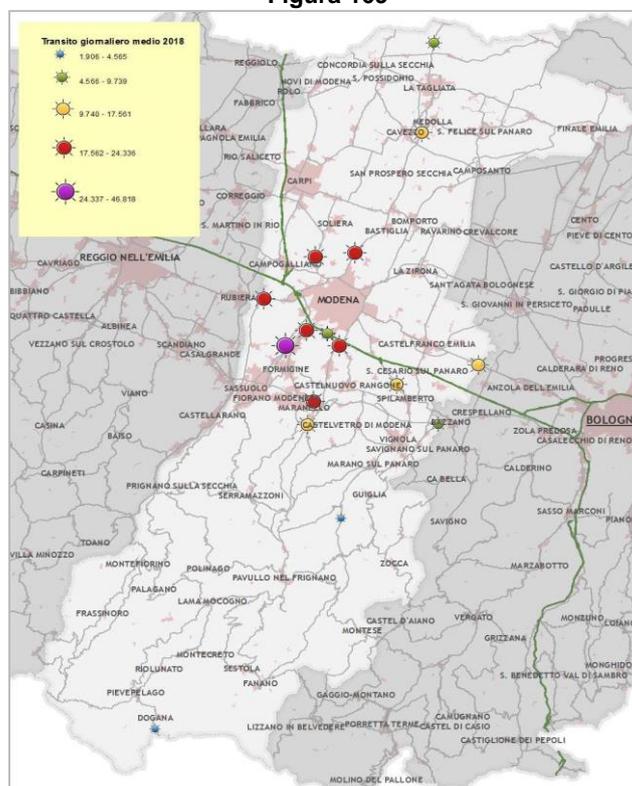


Tabella 33
Provincia di Parma - Transiti giornalieri medi 2018 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	636	PR	SS 9Var tra la tangenziale nord di Parma (intersezione SP 343R) e l'intersezione SP 62R	51.474	2.698	5,2
2	25	PR	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	29.063	1.662	5,7
3	221	PR	SS 9 tra Fidenza e A 15	22.990	2.242	9,8
4	130	PR	SS 62 tra Parma e Collecchio	20.635	946	4,6
5	131	PR	SP 665R tra Parma e Corcagnano	19.623	848	4,3
6	132	PR	SP 513R tra Parma e Pilastrello	19.378	776	4,0
7	133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	17.878	1.624	9,1
8	612	PR	SP 665R dalla località Pilastro a Langhirano	16.768	803	4,8
9	134	PR	SP 343R tra Parma e San Polo	15.675	1.604	10,2
10	637	PR	SS 62 tra Fornovo di Taro e Collecchio	13.433	671	5,0

Nota: validazione serie dati su base annuale e disponibilità di almeno 6 mesi.

Figura 170

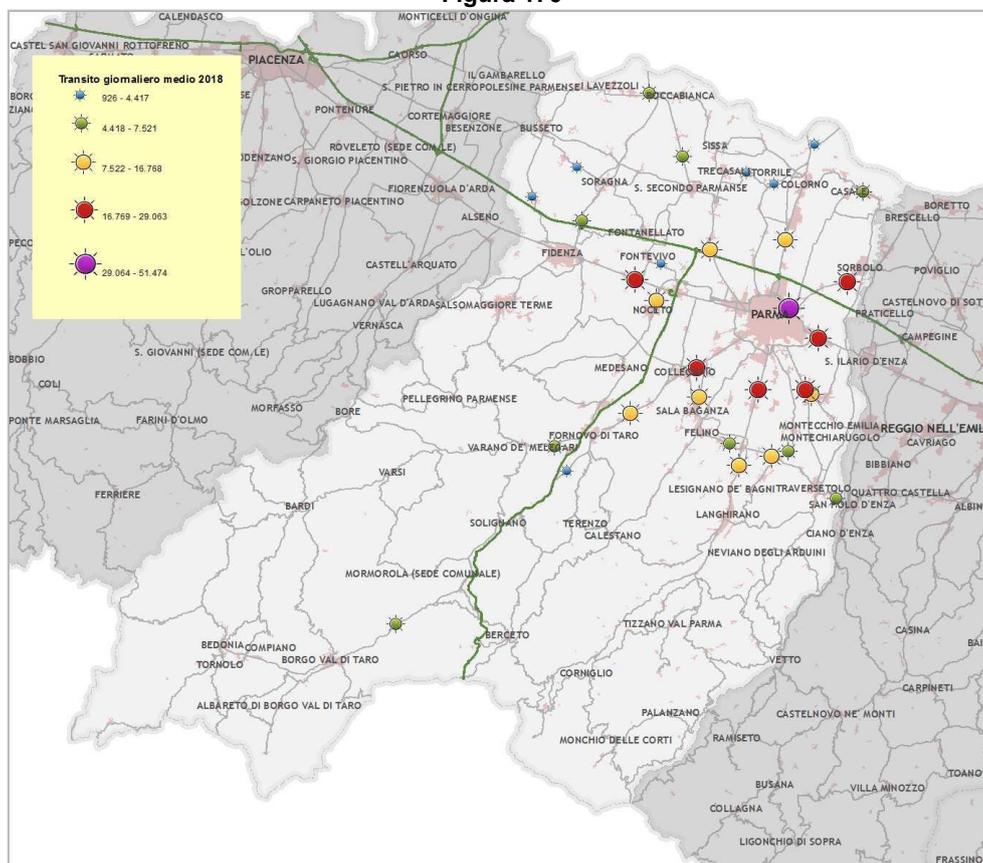


Tabella 34
Provincia di Piacenza - Transiti giornalieri medi 2018 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	635	PC	SS 725 (tg sud Piacenza) tra intersezione SS 45 e l'intersezione SP 6	41.718	2.511	6,0
2	615	PC	Piazzale Milano (ex SS 9) c/o ponte fiume Po	25.925	443	1,7
3	122	PC	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'	25.404	852	3,4
4	127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	23.358	1.384	5,9
5	125	PC	SP 654R tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Turro	21.341	861	4,0
6	391	PC	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e confine regionale (Lombardia)	20.004	463	2,3
7	124	PC	SS 45 tra Piacenza e Settima	17.108	624	3,6
8	128	PC	SP 10R tra Piacenza (Casello A 1/A 21) e il bivio SP 10R e SP 587R	15.915	1.484	9,3
9	219	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	15.621	1.106	7,1
10	126	PC	SP 6 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e bivio SP 42/ponte fiume Nure in località San Giorgio Piacentino	15.199	507	3,3

Nota: validazione serie dati su base annuale e disponibilità di almeno 6 mesi.

Figura 171

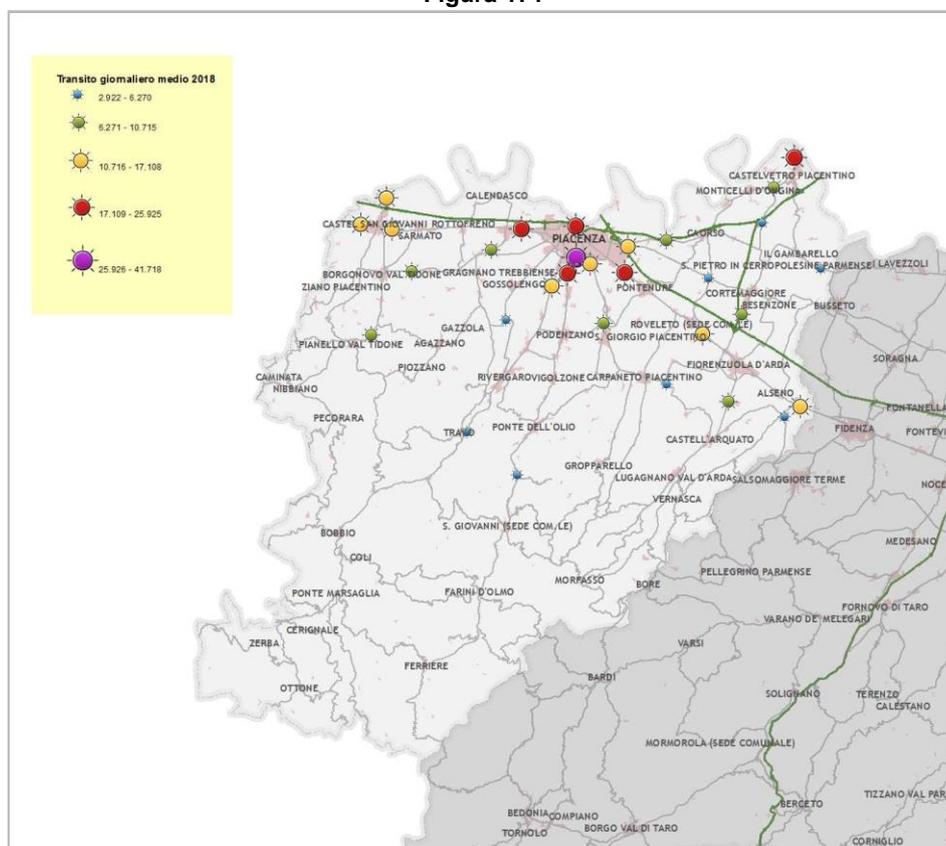


Tabella 35
Provincia di Ravenna - Transiti giornalieri medi 2018 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	23.733	810	3,4
2	651	RA	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)	16.311	627	3,8
3	334	RA	SP 8 dal Casello A 1 (Faenza) a Cotignola	15.612	813	5,2
4	655	RA	SP 253R dal bivio SP 302R allo svincolo A 14dir a Fornace Zarattini	14.834	545	3,7
5	654	RA	SP 7IBisR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS 16	14.632	388	2,6
6	337	RA	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusignano	10.648	449	4,2
7	336	RA	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	10.063	503	5,0
8	653	RA	SP 254R dal ponte sul fiume Savio alla SS 16	9.673	172	1,8
9	256	RA	SP 302R tra Faenza (bivio SP 66) e Brisighella	8.436	196	2,3
10	332	RA	SP 306R fra Castel Bolognese e Riolo Terme	8.378	402	4,8

Nota: validazione serie dati su base annuale e disponibilità di almeno 6 mesi.

Figura 172

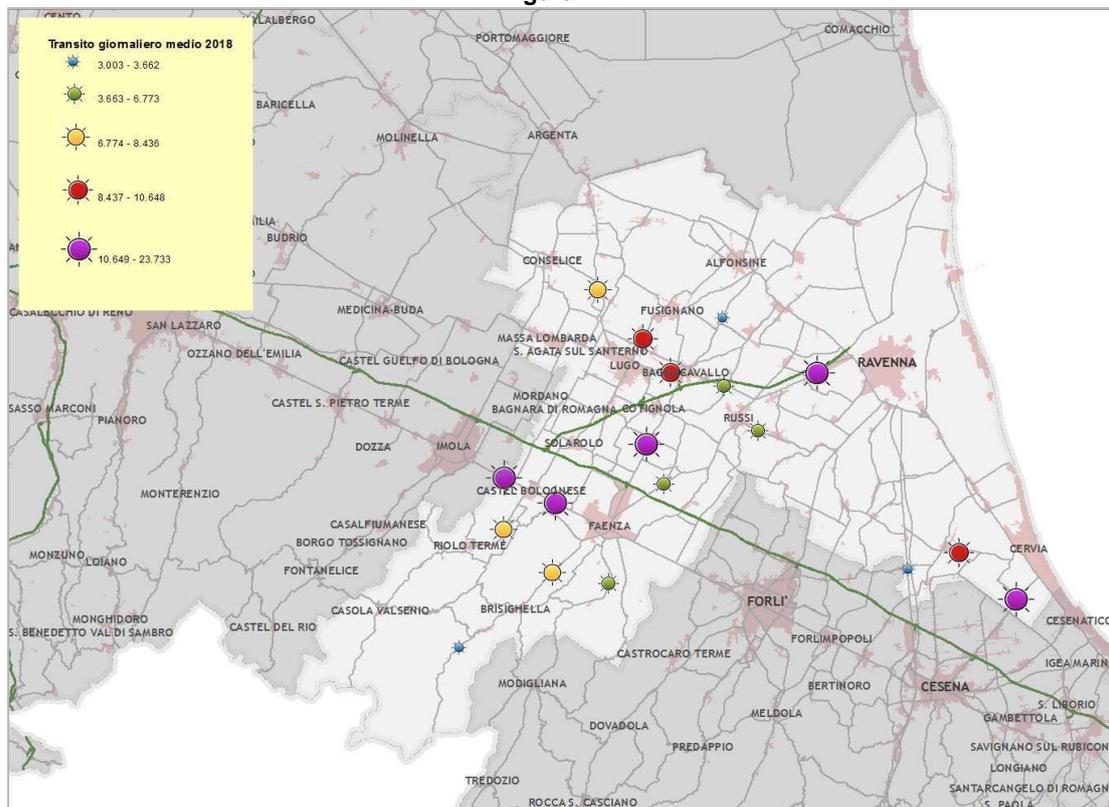


Tabella 36
Provincia di Reggio-Emilia - Transiti giornalieri medi 2018 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	383	RE	SS 722 Tangenziale nord di Reggio Emilia	29.532	2.948	10,0
2	140	RE	SS 9 tra Masone e Rubiera	24.708	2.091	8,5
3	239	RE	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	24.377	2.457	10,1
4	143	RE	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	22.867	1.031	4,5
5	137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia (Tangenziale) e Cavriago	19.654	448	2,3
6	112	RE	SP 111 tra Boretto e Viadana sul ponte Po	19.228	2.020	10,5
7	638	RE	SS 9 tra la tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	18.400	1.237	6,7
8	622	RE	SP 468R tra Correggio e il confine provinciale	16.900	1.119	6,6
9	139	RE	SP 467R tra Fogliano e località Pratissolo (c/o Scandiano)	15.782	526	3,3
10	426	RE	SS 63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	14.359	369	2,6

Nota: validazione serie dati su base annuale e disponibilità di almeno 6 mesi.

Figura 173

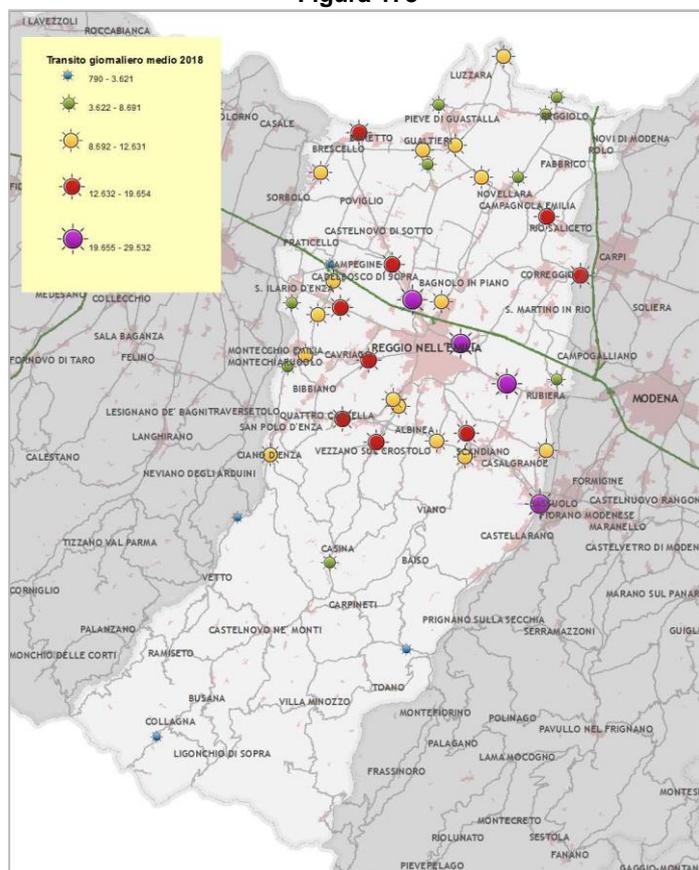
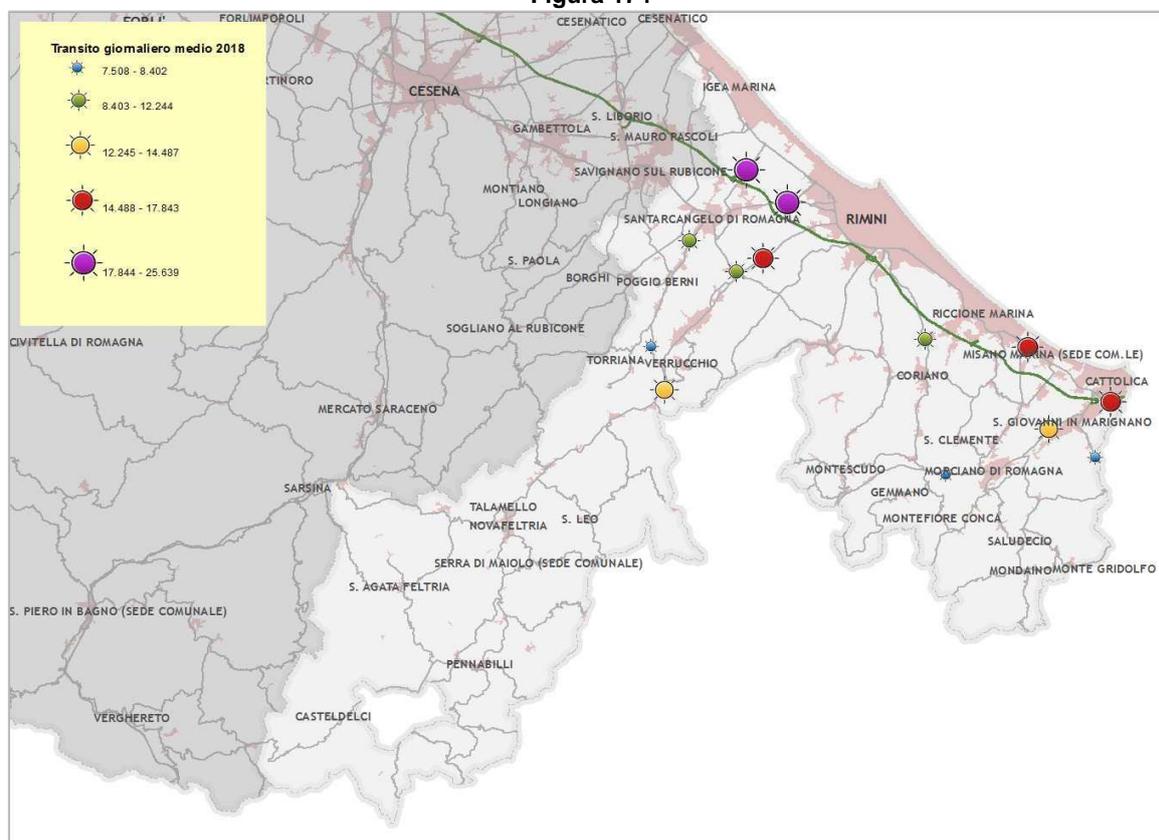


Tabella 37
Provincia di Rimini - Transiti giornalieri medi 2018 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	188	RN	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	25.639	892	3,5
2	352	RN	SP 136 tra Casello A 1 Rimini Nord e SS 16	21.739	1.729	8,0
3	263	RN	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	17.843	366	2,1
4	12	RN	SS 16 al Confine regionale (Marche)	15.900	517	3,3
5	182	RN	SP 258R tra Rimini e A 14	15.710	476	3,0
6	100	RN	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex Confine regionale (località Dogana)	14.487	862	6,0
7	355	RN	SP 17V tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna (variante)	14.242	514	3,6
8	439	RN	SP 49 da Santarcangelo di Romagna alla località Posta (bivio SP 258R)	12.244	623	5,1
9	354	RN	SP 31 tra Viadotto A 14 e Coriano	11.806	260	2,2
10	625	RN	SP 14 da Poggio Berni (bivio SP 73) a Sant'Arcangelo di Romagna	10.657	260	2,4

Nota: validazione serie dati su base annuale e disponibilità di almeno 6 mesi.

Figura 174



■ CONFRONTO DATI 2008-2017 PER DIRETTRICI

L'analisi dei dati provenienti dalle **postazioni del sistema MTS** è riepilogata, per alcune direttrici, nella seguente tabella riguardante i traffici stradali (totali e pesanti) negli anni 2008, 2017 e 2018. Con riferimento all'intero periodo, si evidenzia nel complesso un riallineamento ai dati storici dei traffici in particolare leggeri. Per quanto riguarda i dati dell'ultimo periodo relativi alla direttrice SP343R Asolana, si segnala che i traffici veicolari rilevati sono condizionati dalle limitazioni al transito ed ai relativi lavori al ponte sul Po.

Tabella 38
Confronto dati 2008-2018 TGM (traffico giornaliero medio mese ottobre)

Direttrice	Ambito	TGM Ottobre 2008			TGM Ottobre 2017			TGM Ottobre 2018			% Var. 2018/08		% Var. 2018/17	
		Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	Tot	Pes
Asse Cispadano	MO, RE, PR, PC	6.147	777	13	6.226	733	12	6.243	735	12	2	-5	0	0
Asse E45	FC - tratto appenninico	22.149	3.532	16	22.772	3.469	15	20.787	3.420	16	-6	-3	-9	-1
Asse Pedemontano	BO, MO, RE, PR	15.100	1.301	9	17.431	1.247	7	17.332	1.268	7	15	-3	-1	2
Asse Pedemontano (PC)	PC	11.933	573	5	11.526	404	4	11.576	431	4	-3	-25	0	6
Asse Val D'Enza	RE	10.303	1.260	12	12.561	1.383	11	12.456	1.428	11	21	13	-1	3
Sistema trasversale nord Bologna e Modena	MO, BO	17.952	2.332	13	19.828	2.445	12	19.701	2.385	12	10	2	-1	-2
SP004 Galliera	BO	12.908	553	4	13.246	470	4	13.733	488	4	6	-12	4	4
SP010 PR di Cremona	PR	6.405	759	12	7.050	819	12	6.935	782	11	8	3	-2	-5
SP010R PC Padana Inferiore	PC	14.300	1.051	7	14.679	850	6	14.017	839	6	-2	-20	-5	-1
SP62R/SS62 della Cisa	RE, PR	16.274	1.284	8	16.702	1.262	8	16.214	1.222	8	0	-5	-3	-3
SP071BIS Cervese***	FC, RA	10.712	415	4	10.140	339	3	9.783	364	4	-9	-12	-4	7
SP253R San Vitale	BO, RA	11.736	674	6	12.466	556	4	12.704	614	5	8	-9	2	11
SP254R di Cervia ***	FC, RA	8.428	282	3	8.020	217	3	8.281	248	3	-2	-12	3	14
SP255R di San Matteo Decima	BO, FE, MO	17.201	1.467	9	18.229	1.379	8	18.193	1.321	7	6	-10	0	-4
SP258R Marecchia	RN	17.839	1.071	6	15.902	714	4	16.324	814	5	-8	-24	3	14
SP302R Brisighellese Ravennate	RA - tratto appenninico	7.348	250	3	6.723	176	3	6.635	180	3	-10	-28	-1	2
SP306R Casolana Riocese	RA	7.529	499	7	6.883	376	5	6.868	376	5	-9	-25	0	0
SP343R Asolana	PR	17.610	2.671	15	8.717	967	11	8.580	913	11	-51	-66	-2	-6
SP610R Selice Montanara ***	BO, RA	12.000	1.126	9	12.165	1.117	9	13.540	1.254	9	13	11	11	12
SP665R Massese	PR	17.586	908	5	18.866	872	5	19.308	914	5	10	1	2	5
SS009 Emilia	Bologna - Cesena (FC)	21.810	1.101	5	19.708	831	4	20.439	884	4	-6	-20	4	6

SS009 Emilia	Piacenza - Bologna	22.691	2.154	9	22.543	1.672	7	22.500	1.731	8	-1	-20	0	4
SS009 Emilia SS016 Adriatica	Cesena - Cattolica (RN)	19.424	834	4	19.527	618	3	19.753	636	3	2	-24	1	3
SS012 dell'Abetone e del Brennero	MO - tratto Nord Modena	16.871	1529	9	17.571	1367	8	17.775	1389	8	5	-9	1	2
SS012 dell'Abetone e del Brennero	MO - tratto Sud Modena	12.980	817	6	13.056	731	6	13.016	770	6	0	-6	0	5
SS045 di Val Trebbia	PC	11.112	527	5	11.323	424	4	11.165	455	4	0	-14	-1	7
SS063 del Cerreto	RE	8.632	354	4	9.093	262	3	9.029	281	3	5	-21	-1	7
SS309 Romea	RA, FE	13.063	3804	29	10.760	3085	29	10.429	3105	30	-20	-18	-3	1

I dati sono elaborati sulla base dei dati mensili disponibili negli anni 2008-2018.

Nota*** I dati relativi alle direttrici indicate si riferiscono all'anno 2009 anziché 2008.

■ CONFRONTO DATI 2008 - 2017 PER DIRETTRICI AFFERENTI AI CENTRI ABITATI

L'analisi dei dati provenienti dalle **postazioni del sistema MTS** è riepilogata, per la viabilità afferente ad alcuni centri abitati, nella tabella seguente riguardante i traffici stradali (totali e pesanti) negli anni 2008, 2017 e 2018. Con riferimento all'intero periodo, si evidenzia nel complesso un riallineamento ai dati storici dei traffici in particolare leggeri; per quanto riguarda i dati dell'ultimo periodo, si conferma l'andamento positivo complessivo.

Tabella 39
Confronto dati 2008 - 2018 TGM (traffico giornaliero medio mese ottobre)

Centri abitati	Ambito	TGM Ottobre 2008			TGM Ottobre 2017			TGM Ottobre 2018			% Var. 2018/08		% Var. 2018/17	
		Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	Tot	Pes
Bagnacavallo ***	RA	7.082	329	5	6.942	338	5	7.199	431	6	2	31	4	28
Bologna	BO	22.275	1.324	6	22.227	1.061	5	22.312	1.061	5	0	-20	0	0
Castel Bolognese	RA	17.649	916	5	16.482	661	4	18.130	733	4	3	-20	10	11
Castel San Giovanni	PC	13.310	1.544	12	12.852	908	7	12.424	728	6	-7	-53	-3	-20
Castelvetro Piacentino	PC	17.306	980	6	17.334	582	3	16.208	481	3	-6	-51	-6	-17
Cento/Pieve di Cento	FE, BO	11.055	584	5	11.292	505	4	11.430	500	4	3	-14	1	-1
Cesena	FC	16.632	1.199	7	16.294	1.065	7	16.403	1.118	7	-1	-7	1	5
Crevalcore	BO	4.139	251	6	3.681	208	6	3.843	217	6	-7	-14	4	4
Faenza	RA	12.190	534	4	11.380	389	3	12.194	431	4	0	-19	7	11
Fidenza	PR	18.570	2.012	11	19.415	1.770	9	19.646	1.949	10	6	-3	1	10
Forlì	FC	9.318	456	5	8.612	307	4	8.521	324	4	-9	-29	-1	6
Forlimpopoli	FC	17.527	1.338	8	15.994	1.091	7	16.150	1.120	7	-8	-16	1	3
Fornovo	PR	9.140	526	6	8.926	390	4	8.327	362	4	-9	-31	-7	-7

di Tarò														
Imola ***	BO	13.572	1.129	8	14.728	1.228	8	15.331	1.289	8	13	14	4	5
Medicina	BO	6.165	581	9	7.411	604	8	7.651	622	8	24	7	3	3
Mirandola	MO	13.614	1.361	10	14.664	1.238	8	14.844	1.266	9	9	-7	1	2
Modena	MO	25.091	2.390	10	26.261	2.041	8	26.387	2.073	8	5	-13	0	2
Parma	PR	21.627	1.650	8	21.365	1.382	6	21.598	1.448	7	0	-12	1	5
Piacenza	PC	23.862	1.451	6	25.095	1.186	5	25.335	1.224	5	6	-16	1	3
Ravenna ***	RA	10.093	462	5	9.084	383	4	9.718	441	5	-4	-4	7	15
Reggio Emilia	RE	17.925	1.427	8	18.258	1.106	6	18.380	1.164	6	3	-18	1	5
Rimini	RN	21.368	1.347	6	20.038	901	4	20.884	945	5	-2	-30	4	5
Rubiera	RE	18.013	2.194	12	17.955	1.729	10	17.733	1.830	10	-2	-17	-1	6
Santarcangelo di Romagna	RN	16.609	1.397	8	16.584	990	6	16.827	1.081	6	1	-23	1	9
Sassuolo – Maranello	MO	22.948	2.493	11	27.982	2.376	8	28.488	2.502	9	24	0	2	5

I dati delle sono elaborati sulla base dei dati mensili disponibili negli anni 2008-2018.

Nota*** I dati relativi ai centri abitati indicati si riferiscono all'anno 2009 anziché 2008.

7.2.1.8 Esempi di riflessi sul traffico veicolare censito a seguito di modifiche alla rete viaria

■ NUOVA VIABILITÀ DOTATA DI POSTAZIONI DI RILIEVO DEL TRAFFICO

AMBITO DI FORLÌ-CESENA. Realizzazione Variante sud/est di Forlì (SP3 tra Via Monda e Via Caminate)

Postazione MTS n. 666 realizzata sulla variante

Postazione MTS n. 173 realizzata al contorno (SP4 tra Carpena e bivio SP72)

Postazione MTS n. 340 realizzata al contorno (SP72 tra S. Martino in Strada e bivio ex SS310R)

Postazione MTS n. 435 realizzata al contorno (SP37 tra Selbagnone e il bivio SP72)

Post	Transiti giornalieri medi annuali										Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018-09	%2018/09	2018-17	%2018/17
666					5.877	6.292	6.720	6.757		7.449				
173	9.552	9.900	9.212	7.700	7.762	7.198	7.070	7.269	7.194	7.218	-2.334	-24,4	24,0	0,3
340	7.463	7.076	7.575	8.124	8.117	8.476	8.922	8.911	9.149	9.330	1.867	25,0	181,0	2,0
435	8.982	8.607	8.348	7.548	4.722	6.579	7.015	7.152	7.166	7.153	-1.829	-20,4	-13,0	-0,2

Nota: testo sottolineato per l'anno in cui si sono verificate le modifiche alla viabilità.

Si rileva nell'ambito dei dati disponibili degli ultimi anni, la sostanziale conferma dei transiti giornalieri medi annuali complessivi nell'area censita dalle postazioni esistenti a fronte, nell'intero periodo, del progressivo maggiore impegno della SP72 (post. n. 340) e il contestuale minore impegno delle SSPP 4 e 37 (post. nn. 173 e 435) stabilizzatosi negli ultimi anni.

Si segnala che i traffici annuali 2013 della postazione n. 435 sono stati condizionati da specifici lavori stradali.

AMBITO DI PIACENZA. Realizzazione Tangenziale sud/ovest di Piacenza (SP1 tra intersezione SP7 e Piacenza)

Postazione MTS n. 665 realizzata sulla variante

Postazione MTS n. 122 realizzata al contorno (SP10R tra Piacenza - ponte fiume Trebbia - e San Nicolò)

Postazione MTS n. 303 realizzata al contorno (SP11 fra Borgonovo e Gragnano Trebbiense)

Postazione MTS n. 617 realizzata al contorno (SP7 dall'intersezione Tg sud/ovest di Piacenza a San Nicolò)

Post	Transiti giornalieri medi annuali										Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018-09	%2018/09	2018-17	%2018/17
665				7.685	8.272	8.904	9.391	9.942	16.263	10.801			-5462,0	-33,6
122	30.819	30.995	31.361	26.617	26.403	26.861	26.536	26.928	19.194	25.404	-5.415	-17,6	6210,0	32,4
303	8.516	8.543	8.486	8.486	8.394	8.533	8.617	8.748	9.113	9.021	505	5,9	-92,0	-1,0
617	11.499	11.620	11.694	7.850	7.474	7.448	7.347	7.295	11.758	7.374	-4.125	-35,9	-4384,0	-37,3

Nota: testo sottolineato per l'anno in cui si sono verificate le modifiche alla viabilità.

Si rileva la sostanziale conferma dei transiti giornalieri medi annuali complessivi nell'area censita dalle postazioni esistenti. Si rileva inoltre nell'anno 2017, la temporanea modifica della distribuzione dei traffici sulla rete stradale esistente in relazione ai lavori effettuati lungo la SP10R nel corso dello stesso anno 2017 (mesi estivi).

■ **POSTAZIONI REALIZZATE SU PERCORSI STORICI E MANTENUTE NELLA STESSA LOCALIZZAZIONE ANCHE A SEGUITO DELLA SUCCESSIVA REALIZZAZIONE DI VARIANTI STRADALI**

AMBITO DI BOLOGNA. REALIZZAZIONE VARIANTE ALLA SS64 TRA CASALECCHIO DI RENO E SASSO MARCONI

Postazione MTS n. 153 realizzata sul percorso storico della Via Porrettana (ex SS64, tra Bologna e Pontecchio Marconi)

Post	Transiti giornalieri medi annuali										Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018-09	%2018/09	2018-17	%2018/17
153	19.347	16.015	15.684	14.069	13.817	13.665	13.468	13.448	11.866	10.850	-8.497	-43,9	-1.016	-8,6

Nota: testo sottolineato per l'anno in cui si sono verificate le modifiche alla viabilità.

Si evidenzia nel punto di rilievo del traffico veicolare il progressivo disimpegno del percorso storico della SS64.

AMBITO DI MODENA. REALIZZAZIONE PEDEMONTANA - VARIANTE SP569R E NUOVO PONTE SUL FIUME Panaro a Vignola

Postazione MTS n. 245 realizzata al contorno (SP569R da intersezione Pedemontana a Savignano sul Panaro)

Postazione MTS n. 323 realizzata a Maranello (SP569R c/o intersezione Pedemontana ed SS12)

Post	Transiti giornalieri medi annuali										Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018-09	%2018/09	2018-17	%2018/17
245	8.976	8.320	8.143	7.531	7.309	7.267	7.299	7.000	7.359	7.281	-1.695	-18,9	-78	-1,1
323	15.242	18.446	19.350	19.055	19.262	20.517	21.406	22.288	22.246	22.640	7.398	48,5	394	1,8

Nota: testo sottolineato per l'anno in cui si sono verificate le modifiche alla viabilità.

Si conferma nel punto di rilievo del traffico veicolare il disimpegno del percorso storico della SP569R (post. n. 245) e il contestuale maggiore impegno della postazione n. 323, collocata sul percorso della Pedemontana a ovest della variante.

AMBITO DI PARMA. Realizzazione Pedemontana - Variante alla SP32 a Pilastro/Felino

Postazione MTS n. 404 realizzata sul percorso storico (dalla località Pilastro alla località San Michele Tiorre)

Post	Transiti giornalieri medi annuali										Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018-09	%2018/09	2018-17	%2018/17
404	10.377	10.668	11.008	10.655	10.506	8.865	6.759	6.930	6.697	6.809	-3.568	-34,4	112	1,7

Nota: testo sottolineato per l'anno in cui si sono verificate le modifiche alla viabilità.

Si evidenzia nel punto di rilievo del traffico veicolare il progressivo disimpegno del percorso storico della exSP32, stabilizzatosi negli ultimi anni.

■ POSTAZIONI REALIZZATE LUNGO VIABILITÀ OGGETTO DI SUCCESSIVA REALIZZAZIONE DI NUOVI CASELLI AUTOSTRADALI

AMBITO DI FORLÌ-CESENA. Realizzazione nuovo casello autostradale A14 Valle del Rubicone

Postazione MTS n. 342 realizzata al contorno (SP33 in località Gatteo)

Postazione MTS n. 348 realizzata al contorno (SP10 dal bivio intersezione SP89 (San Mauro Pascoli) c/o A14 al bivio SS16 (San Mauro Mare)

Post	Transiti giornalieri medi annuali										Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018-09	%2018/09	2018-17	%2018/17
342	13.760	13.807	13.843	13.379	15.259	15.556	15.825	16.312	16.365	16.335	2.575	18,7	-30	-0,2
348	9.111	9.069	8.837	8.507	8.414	8.423	8.490	8.892	8.907	8.299	-812	-8,9	-608	-6,8

Nota: testo sottolineato per l'anno in cui si sono verificate le modifiche alla viabilità.

Si conferma nell'ambito dei dati disponibili degli ultimi anni, il maggiore impegno della SP33 (post. n. 342), quale strada di principale accesso al nuovo casello e la sostanziale stabilità dei transiti giornalieri medi annuali per la Sp10 (post. n. 348).

7.2.2 Flussi autostradali

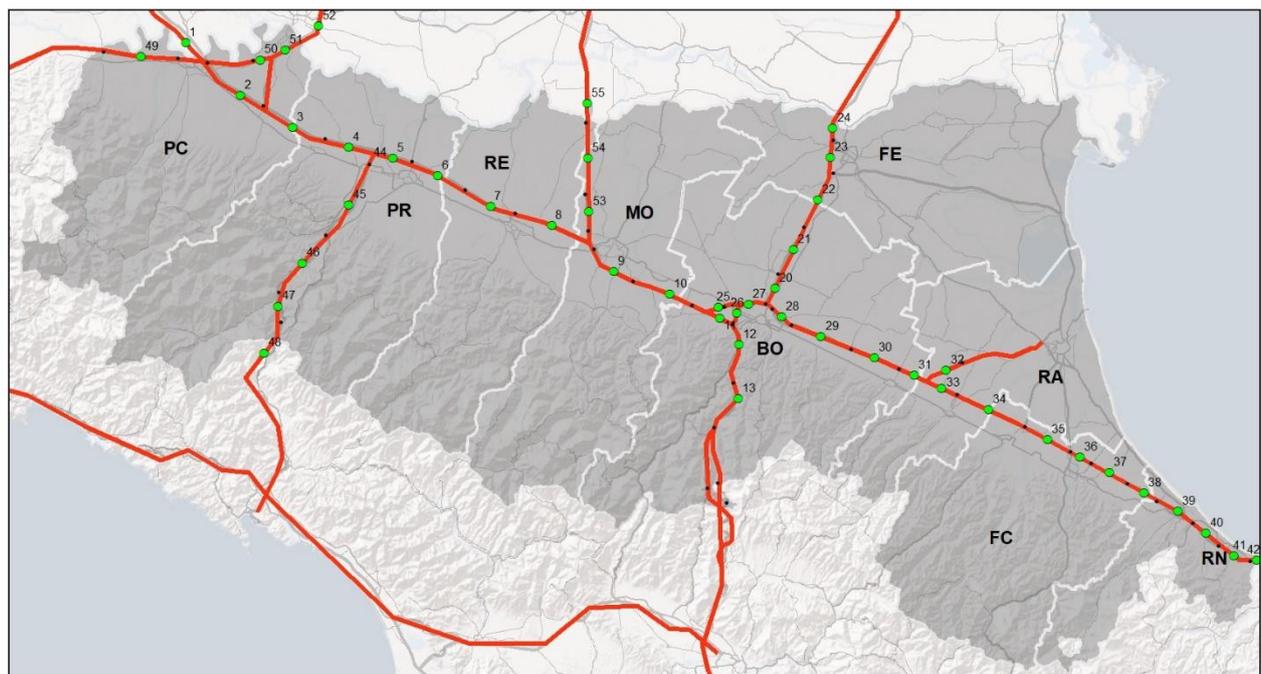
Nel presente paragrafo si riportano le informazioni sui **flussi veicolari autostradali**. I dati sono stati forniti dalle società che gestiscono i relativi tratti di competenza in territorio regionale e sono riferiti ai giorni feriali nel periodo autunnale 2018. In particolare per una migliore lettura dei dati si segnala che nel computo dei mezzi pesanti sono stati inserite le categorie di pedaggio (B, 3, 4, 5).

(*) La tratta di A1 tra il casello di Modena Sud e l'allacciamento A1/A14 è stato calcolato come la media tra le due tratte elementari prima e dopo il casello di Val Samoggia in modo da poterlo confrontare con il dato storico del 2008 nel quale il suddetto casello non era ancora stato realizzato.

(**) La tratta di A1 tra l'allacciamento A1 e il Raccordo Casalecchio è stato calcolato come la media tra le due tratte prima e dopo il casello Free-Flow di Sasso Marconi Nord in modo da poterlo confrontare con il dato storico del 2008 nel quale il suddetto casello non era ancora realizzato.

(***) Nel periodo di Ottobre 2018 il traffico nella tratta Ferrara Nord - Occhiobello ha avuto un sensibile incremento dovuto ad una convenzione atta a favorire l'uso della A13 in concomitanza della chiusura per manutenzione del ponte sul fiume Po della strada Statale 16.

Figura 175
Confronto Flussi Autostradali Tratte Elementari (2018-2008 e 2018-2017)



Localizzazione Tratte Elementari Flussi Autostradali

- Autostrade
- Flussi Autostradali 2018 - Tratte Elementari
- Svincoli e caselli autostradali

Tabella 40
Confronto Flussi Autostradali - Tratte Elementari - (2018 - 2008) e (2018 - 2017)

Autostrada	Postazione	Descrizione Tratta Elementare	Flussi 2018				Flussi 2017				Flussi 2008		Variazione % 2018 - 2008 Flussi totali	Variazione % 2018 - 2017 Flussi Totali
			Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli Pesanti		
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	75246	49296	25950	34%	73971	48878	25092	34%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A1	2	ALL.A1/A21 – FIORENZUOLA	89364	57255	32109	36%	88328	56938	31390	36%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	85611	55041	30569	36%	84993	55018	29975	35%	93702	36763	-9%	1%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	85544	55280	30265	35%	85423	55630	29793	35%	N.D.	N.D.	N.D.	0%
A1	5	ALL. A1/A15 – PARMA	79983	51128	28856	36%	80288	51962	28325	35%	N.D.	N.D.	N.D.	0%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	82387	52648	29739	36%	82323	53156	29167	35%	85138	32203	-3%	0%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	86114	56123	29991	35%	85287	56008	29279	34%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	86604	57011	29593	34%	85643	56695	28947	34%	87814	32492	-1%	1%
A1	9	MODENA NORD - MODENA SUD	103972	66279	37694	36%	102948	66200	36748	36%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A1	10	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N. (*)	114354	74991	39363	34%	113425	75214	38211	34%	119001	43369	-4%	1%
A1	11	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	39294	25699	13595	35%	38095	25025	13071	34%	N.D.	N.D.	N.D.	3%
A1	12	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI (**)	64611	40642	23969	37%	60574	38088	22486	37%	64248	25549	1%	7%
A1	13	SASSO MARCONI - ALL.A1/VDV NORD	56454	34035	22419	40%	55385	33759	21625	39%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A13	20	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTERPORTO	61275	41681	19593	32%	61384	42493	18891	31%	N.D.	N.D.	N.D.	0%
A13	21	BOLOGNA INTERPORTO – ALTEDO	56624	39072	17552	31%	56335	39489	16845	30%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A13	22	ALTEDO - FERRARA SUD	55398	37787	17611	32%	54314	37565	16749	31%	51322	17278	8%	2%
A13	23	FERRARA SUD - FERRARA NORD	46447	28658	17789	38%	45739	28690	17049	37%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A13	24	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO (***)	55131	36382	18749	34%	49140	31608	17532	36%	N.D.	N.D.	N.D.	12%
A14	25	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	76388	50722	25666	34%	75839	50745	25094	33%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	45033	32468	12565	28%	42056	30362	11694	28%	N.D.	N.D.	N.D.	7%
A14	27	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	92235	60158	32078	35%	90611	59455	31156	34%	92159	34406	0%	2%
A14	28	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	72799	48188	24611	34%	72567	48244	24322	34%	N.D.	N.D.	N.D.	0%

A14	29	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	89932	62670	27262	30%	89872	62915	26957	30%	98007	31888	-8%	0%
A14	30	CASTEL S.PIETRO – IMOLA	89627	62006	27621	31%	89406	62092	27315	31%	N.D.	N.D.	N.D.	0%
A14	31	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	84895	58400	26495	31%	84221	58254	25968	31%	88667	29493	-4%	1%
A14 dir	32	ALL. A14/DIR. RA - RAVENNA	16852	11330	5523	33%	16568	11224	5344	32%	18898	5974	-11%	2%
A14	33	ALL. A14/DIR. RA – FAENZA	71142	48986	22156	31%	70236	48687	21549	31%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A14	34	FAENZA - FORLI'	68103	46545	21558	32%	67821	46572	21249	31%	N.D.	N.D.	N.D.	0%
A14	35	FORLI' - CESENA NORD	68904	47920	20983	30%	68641	47970	20671	30%	N.D.	N.D.	N.D.	0%
A14	36	CESENA NORD – CESENA	63068	43658	19410	31%	62402	43406	18996	30%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A14	37	CESENA - VALLE RUBICONE	63227	43880	19347	31%	62568	43566	19003	30%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A14	38	VALLE RUBICONE - RIMINI NORD	60458	41776	18682	31%	59976	41619	18357	31%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A14	39	RIMINI NORD - RIMINI SUD	59245	40519	18727	32%	58605	40220	18385	31%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A14	40	RIMINI SUD – RICCIONE	61640	42665	18974	31%	60528	41961	18566	31%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	41	RICCIONE – CATTOLICA	56888	38773	18114	32%	56126	38295	17831	32%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A14	42	CATTOLICA - PESARO URBINO	47361	30681	16679	35%	46763	30338	16425	35%	51418	20663	-8%	1%
A15	43	PARMA OVEST - ALL. A1	22942	15038	7904	34%	21676	14105	7571	35%	24118	9717	-5%	6%
A15	44	FORNOVO - PARMA OVEST	21409	13902	7507	35%	20279	13084	7195	35%	21994	9215	-3%	6%
A15	45	BORGOTARO – FORNOVO	20955	13591	7365	35%	20023	12858	7165	36%	20922	8631	0%	5%
A15	46	BERCETO – BORGOTARO	19507	12417	7089	36%	18051	11229	6822	38%	19662	8318	-1%	8%
A15	47	PONTREMOLI – BERCETO	19297	12250	7047	37%	17757	10966	6791	38%	19427	8297	-1%	9%
A21	48	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	40220	20661	19559	49%	41149	21633	19516	47%	38803	10220	4%	-2%
A21	49	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIOREZZUOLA	27154	14565	12589	46%	25309	13392	11917	47%	24635	8622	10%	7%
A21	50	ALL. A21 DIR. FIOREZZUOLA - CASTELVETRO PIACENTINO	38078	20752	17326	46%	35738	19330	16408	46%	43851	14909	-13%	7%
A21	51	CASTELVETRO PIACENTINO – CREMONA	36115	18887	17228	48%	34377	18002	16375	48%	41714	15017	-13%	5%
A22	52	CAMPOGALLIANO – CARPI	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	45803	13390	N.D.	N.D.
A22	53	CARPI – REGGIOLO	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	41281	12599	N.D.	N.D.
A22	54	REGGIOLO – PEGOGNAGA	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	40951	12411	N.D.	N.D.

7.3 L'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

Nel 2006, in conformità a quanto stabilito dall'art. 164 ter della L.R. 3/99 e successive modifiche e integrazioni, la Regione ha realizzato uno studio di fattibilità, con il quale si è proceduto, nel giugno dello stesso anno, alla **programmazione dell'autostrada regionale Cispadana**, prevedendone la realizzazione mediante concessione di costruzione e gestione, con il **ricorso al capitale privato e con partecipazione finanziaria pubblica**.

Pertanto, a seguito della programmazione dell'opera, è stato pubblicato un avviso pubblico di intervento realizzabile con capitale privato, che ha comportato l'esame da parte delle strutture regionali di **6 proposte pervenute da altrettanti operatori**, singoli e associati, una delle quali, nel luglio del 2007 è stata dichiarata di pubblico interesse dalla Giunta regionale, ai sensi della disciplina in materia di **project financing**.

Successivamente è stata quindi espletata una lunga e articolata procedura di gara volta all'individuazione del concessionario, che ha portato nel gennaio del 2010 all'aggiudicazione della concessione all'A.T.I. Autostrada Del Brennero SpA (mandataria) - Coopsette soc. coop. - Pizzarotti & c. SpA - Cordioli & c. SpA - Edilizia Wipptel SpA - Oberosler cav. Pietro SpA - Collini Impresa Costruzioni - Consorzio stabile Co.Seam Srl - Consorzio ravennate, - Mazzi impresa generale di costruzioni (mandanti), con un'offerta che prevede una **partecipazione finanziaria pubblica pari a 179.700.000 euro e un tempo di esecuzione dei lavori pari a 44 mesi** dall'approvazione del progetto esecutivo. L'importo complessivo dell'investimento ammonta a circa 1.158.720.000 euro.

L'autostrada si sviluppa per una **lunghezza complessiva di circa 67 km**, con inizio nel comune di Reggio (dove si raccorda con l'autostrada A22) e termine nel comune di Ferrara (con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud della A13, in raccordo alla superstrada "Ferrara-Porto Garibaldi").

I comuni interessati sono complessivamente 13: Reggio, Rolo in provincia di Reggio Emilia; Novi, Concordia S. Possidonio, Mirandola, Medolla, S. Felice sul Panaro e Finale Emilia in provincia di Modena; Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico, Ferrara in provincia di Ferrara.

Il progetto prevede **4 autostazioni** (San Possidonio-Concordia-Mirandola, San Felice sul Panaro-Finale Emilia, Cento, Poggio Renatico) e **2 aree di servizio** (Mirandola e Poggio Renatico), oltre ai **2 svincoli di interconnessione** con le autostrade A22 e A13.

Il 23 marzo 2010 l'ATI Autostrada del Brennero (mandataria) ha costituito la società di progetto (di cui all'art. 156 del D.Lgs. 163/06 e s.m.i.) con denominazione Autostrada Regionale Cispadana SpA (ARC SpA). Il 25 novembre 2010 è stata sottoscritta la convenzione tra la Regione Emilia-Romagna e l'ARC, concessionaria dell'opera, che realizzerà e gestirà l'infrastruttura.

Il 28 gennaio 2011 si è aperta la **Conferenza dei servizi preliminare** sul progetto preliminare (conclusasi il 19 maggio 2011), da cui prende avvio tutto l'iter di approvazione dei vari livelli progettuali. Tale Conferenza ha consentito alla Regione di acquisire preventivamente - da parte di tutti gli enti che ai sensi della normativa vigente dovranno esprimersi sul progetto definitivo dell'opera - le condizioni per ottenere, sullo stesso progetto, **le intese, i pareri, i nulla-osta** previsti dalla legge. Ciò ha permesso, in sostanza, agli stessi enti di esprimersi fin da subito sulla possibilità di prestare l'assenso finale in sede di progetto definitivo dell'opera.

La Regione ha richiesto al Concessionario di procedere all'integrazione del progetto preliminare all'esame della Conferenza di servizi, conformandolo alle prescrizioni tecniche risultanti dal relativo verbale, ritenute non rinviabili al successivo livello di progettazione, e ciò nel rispetto della tripartizione progettuale. Le varianti plano-altimetriche richieste al Concessionario in questa fase ineriscono, in particolare, l'ambito del Nodo di Ferrara, del collegamento Bondeno-Cento, del Casello San Felice-Finale Emilia, dell'attraversamento in trincea in comune di Mirandola, della Tangenziale di Concordia in complanare all'Autostrada, dell'Interconnessione con la A22 e miglioramento

accessibilità area industriale Rame, della Partecipanza agraria di Cento con lo studio di una soluzione più a sud, dell'attraversamento in comune di Sant'Agostino.

La Giunta regionale **ha approvato**, in data 19 dicembre 2011, con deliberazione 1867/2011, **il progetto preliminare nella versione coordinata**, così come integrato dal Concessionario, per un costo ammontante, a seguito delle modifiche apportate, a 1.179.263.519 euro.

A seguito dell'approvazione del progetto preliminare, la Regione ha chiesto al Concessionario di procedere **all'elaborazione del progetto definitivo**, da sottoporre alla procedura di Valutazione di impatto ambientale (**VIA**) da parte del Ministero dell'Ambiente.

In data 3 ottobre 2012 è stata quindi presentata dal Concessionario istanza al Ministero dell'Ambiente di attivazione della procedura di **Valutazione di impatto ambientale (VIA)** e in data 10 ottobre 2012 è stato **pubblicato il relativo avviso** sui quotidiani per consentire la presentazione delle osservazioni.

Al fine della successiva approvazione del **progetto definitivo** dell'opera, con decreto del Presidente 240/2012, il 20 novembre 2012 è stata quindi indetta la **Conferenza di servizi** finalizzata all'Accordo di programma in variante alla pianificazione territoriale e urbanistica (ex art. 158 L.R. 3/99 e art. 40 L.R. 20/00), le cui **sedute** si sono svolte tra dicembre 2012 e febbraio 2013. Alle sedute della citata Conferenza di servizi sono stati invitati a partecipare, oltre agli enti territoriali che dovranno variare i rispettivi piani territoriali e urbanistici, anche i soggetti chiamati a esprimersi, mediante assensi/pareri/nulla osta, sul progetto definitivo dell'opera quali, ad esempio, gli enti interferiti.

La Procedura volta al citato Accordo di programma è stata sospesa dopo la seconda seduta, in attesa del provvedimento di VIA Ministeriale.

Il concessionario, a seguito della richiesta di integrazioni da parte della Commissione VIA, ha provveduto alla pubblicazione della documentazione integrativa, presentata nell'agosto 2013 conseguentemente all'espressa richiesta del Ministero.

La Regione Emilia-Romagna, con la sua deliberazione di Giunta n. 300 del 10 marzo 2014, ha quindi espresso "**Parere in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto autostrada regionale Cispadana che collegherà il casello Reggiolo Rolo (Mo) sulla A22 con la barriera di Ferrara sud sull'A13 (FE) (art. 25, comma 2, D.Lgs. 152/06)**", riassumendo l'istruttoria svolta dal Servizio "Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale" della Direzione Generale Ambiente, difesa del suolo e della costa, sulle osservazioni presentate in merito alla procedura di VIA dell'opera, in capo al Ministero dell'Ambiente e a tutt'oggi in corso. Tale parere regionale afferma la compatibilità ambientale dell'opera seppur ponendo alcune prescrizioni che recepiscono in parte le indicazioni degli Enti che hanno espresso le osservazioni.

Il Ministero dei Beni Culturali, in data 23 giugno 2014, ha espresso parere contrario alla realizzazione dell'opera progettata, ma aperto alla valutazione di diverse soluzioni progettuali; tale parere è endoprocedimentale, obbligatorio e concorrente, assieme al parere del Ministero dell'Ambiente, all'emissione del provvedimento di compatibilità ambientale dell'opera.

Al contrario il 16 gennaio 2015 la Commissione VIA ha espresso parere favorevole con prescrizioni. Nel frattempo, in seguito alla sottoscrizione nell'aprile 2013 della Nuova Intesa Generale Quadro fra la Regione e il Governo, l'autostrada regionale Cispadana è stata inserita nell'XI Allegato Infrastrutture Strategiche al DEF.

Con la Legge di conversione del DL 133/14 (Sblocca Italia) è stato introdotto l'art. 5 bis, che prevede la possibilità che lo Stato subentri alla Regione Emilia-Romagna nella concessione in forza dell'inserimento dell'opera, qualificata di rilevanza strategica nazionale, nel citato Allegato Infrastrutture.

A seguito di ciò, con L.R. 30/4/2015 n. 2, collegata alla Legge Finanziaria 2015 della Regione Emilia-Romagna, è stato previsto che la stessa possa adottare tutti i provvedimenti volti a permettere anche

l'eventuale trasferimento allo Stato della somma disponibile per la realizzazione dell'opera, pari a 179,7 M€.

Nel corso dell'anno 2015 sono state quindi avviate le procedure per il subentro dello Stato alla Regione nella concessione dell'autostrada Cispadana, che potranno essere completate solo a seguito dell'imminente conclusione della procedura di VIA, che è propedeutica alle attività da intraprendere per tale subentro, e in particolare alla definizione dei costi dell'opera necessari per l'elaborazione del Piano Economico Finanziario da sottoporre allo Stato.

In considerazione del contrasto tra i due Ministeri, si segnala che la valutazione sulla compatibilità o meno dell'opera è stata dapprima rimessa al Consiglio dei Ministri che, a norma dell'art. 5, comma 2 lett. C bis della L. 400/88, nella seduta del 10 febbraio 2016, ha condiviso la proposta del Ministero dell'Ambiente.

La Concessionaria ARC ha quindi provveduto a un primo deposito e alla pubblicazione della documentazione integrativa alla procedura di VIA relativa alle due varianti progettuali richieste con il provvedimento del Consiglio dei Ministri sopra citato. L'avviso di avvenuto deposito della documentazione integrativa ai fini delle osservazioni è stato pubblicato, in data 18 marzo 2016, sui quotidiani a diffusione nazionale.

In data 30 maggio 2016 con deliberazione n. 795 la Giunta regionale ha espresso il parere in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto integrativo relativo alle varianti richieste dalla citata delibera del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016.

Nel corso dello stesso anno la Presidenza del Consiglio dei Ministri, a seguito di richiesta di rivalutazione delle alternative di tracciato nel tratto relativo alle partecipanze agrarie di Cento, con delibera del 24 novembre 2016 ha modificato la precedente delibera del 10 febbraio 2016, riguardante la procedura di cui all'art. 5 comma 2 lett. c bis L. 400/88, comportando ciò l'obbligo di ripubblicazione in data 28 gennaio 2017 - nell'ambito della procedura di VIA - , delle variazioni al tracciato relativo a tali partecipanze agrarie. In data 25 luglio 2017 è stato emesso il decreto n. 190 di Via Ministeriale positivo con prescrizioni,

Nel corso dell'anno 2017 è proseguita anche l'attività di interrelazione con il Concessionario e con lo Stato volta a valutare la possibilità di subentro dello stesso nella concessione in essere, anche se alla luce di alcune criticità emerse discendenti dal passaggio della Concessione allo Stato, è stata rivalutata l'opportunità la Concessione venga mantenuta in capo alla Regione Emilia-Romagna.

Dopo l'emissione del decreto Via Ministeriale il Concessionario ha avviato l'attività di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni VIA.

Nel corso dell'anno 2018 è proseguita l'attività di verifica dell'adeguamento, da parte del Concessionario ARC SpA, del progetto definitivo alle prescrizioni VIA, anche attraverso la puntuale analisi delle singole prescrizioni del citato Decreto.

L'attività svolta è stata inoltre finalizzata a garantire la sostenibilità finanziaria del progetto e del piano economico-finanziario dell'opera, mediante una costante interrelazione con il concessionario stesso.

7.4 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE

7.4.1 Stato di attuazione delle opere finanziate con il Programma di intervento sulla rete delle strade di interesse regionale

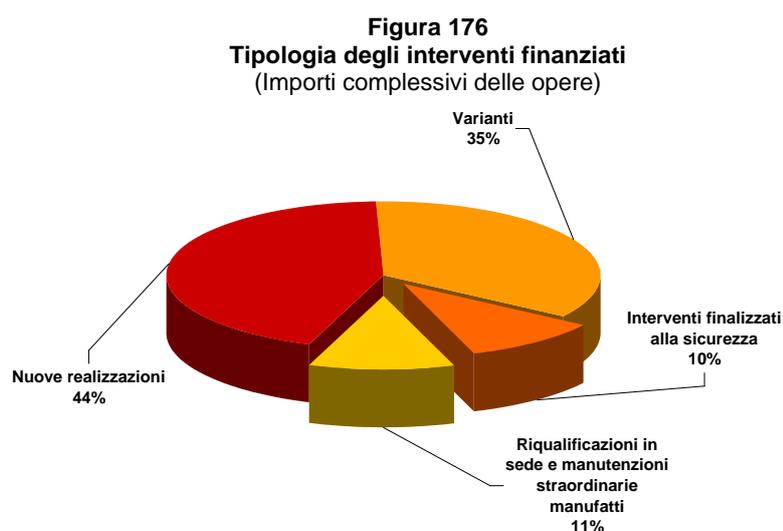
Per quanto riguarda il finanziamento di interventi sulla rete di interesse regionale, con i Programmi degli scorsi anni (2002-2010) sono state finanziate opere per un costo complessivo di **oltre 735 milioni di euro**.

Di seguito si riporta il dettaglio dei **finanziamenti assegnati** nell'arco temporale 2002-2010, **raggruppati per sistema nell'ambito del quale ricadono le opere**.

Tabella 41
Interventi finanziati nel periodo 2002-2010 per sistemi viari e ambiti di intervento
(Importi in euro)

Sistemi e ambiti di intervento	Importo totale	Fondo unico	Cofinanziamenti
Sistema cispadano	48.053.241,54	45.053.241,54	3.000.000,00
Sistema pedemontano	90.481.221,52	72.257.057,71	18.224.163,81
Sistema viario di adduzione a Bologna e San Vitale	95.562.544,82	70.297.896,59	25.264.648,23
Sistema delle tangenziali e accessibilità urbane	276.856.159,97	155.266.948,82	121.589.211,15
Interventi finalizzati alla sicurezza	100.617.524,92	81.171.417,55	19.446.107,37
Restante viabilità di interesse regionale	125.388.143,63	78.911.294,77	46.476.848,86
Totale	736.958.836,40	502.957.856,98	234.000.979,42

La figura riporta invece il **valore complessivo degli interventi, raggruppati per tipologia di opera**.



Risulta evidente come l'obiettivo perseguito dalla Regione, di concerto con le Province, sia stato quello di **potenziare la struttura complessiva della rete stradale regionale**, sia attraverso nuove realizzazioni o varianti ai centri abitati, sia orientando gli interventi verso una riqualificazione in sede delle strade, finalizzata oltre che alla fluidificazione dei traffici e alla manutenzione straordinaria dei manufatti anche alla messa in sicurezza delle arterie.

Alla **realizzazione di nuove infrastrutture** è stata destinata circa la metà dei finanziamenti totali: si tratta prevalentemente di **tronchi di Pedemontana e Cispadana**.

Lo stato di attuazione dei due corridoi ha subito limitati avanzamenti nel corso del 2018 (*).

Per quanto riguarda la **Pedemontana**, come schematicamente riportato nella figura successiva, è stato pressoché completato il nuovo tracciato nelle province di Bologna e Modena e sono in esercizio alcuni tratti in provincia di Reggio Emilia e Parma.

In particolare, in provincia di Bologna è stata completata la Nuova Bazzanese (i lavori erano iniziati nel luglio 2015) e aperto al traffico il 18 maggio 2019 il tratto est-ovest, mentre il 31 maggio 2019 il ramo di collegamento della stessa Nuova Bazzanese con la SS.9 via Emilia (il cosiddetto "Peduncolo Nord").

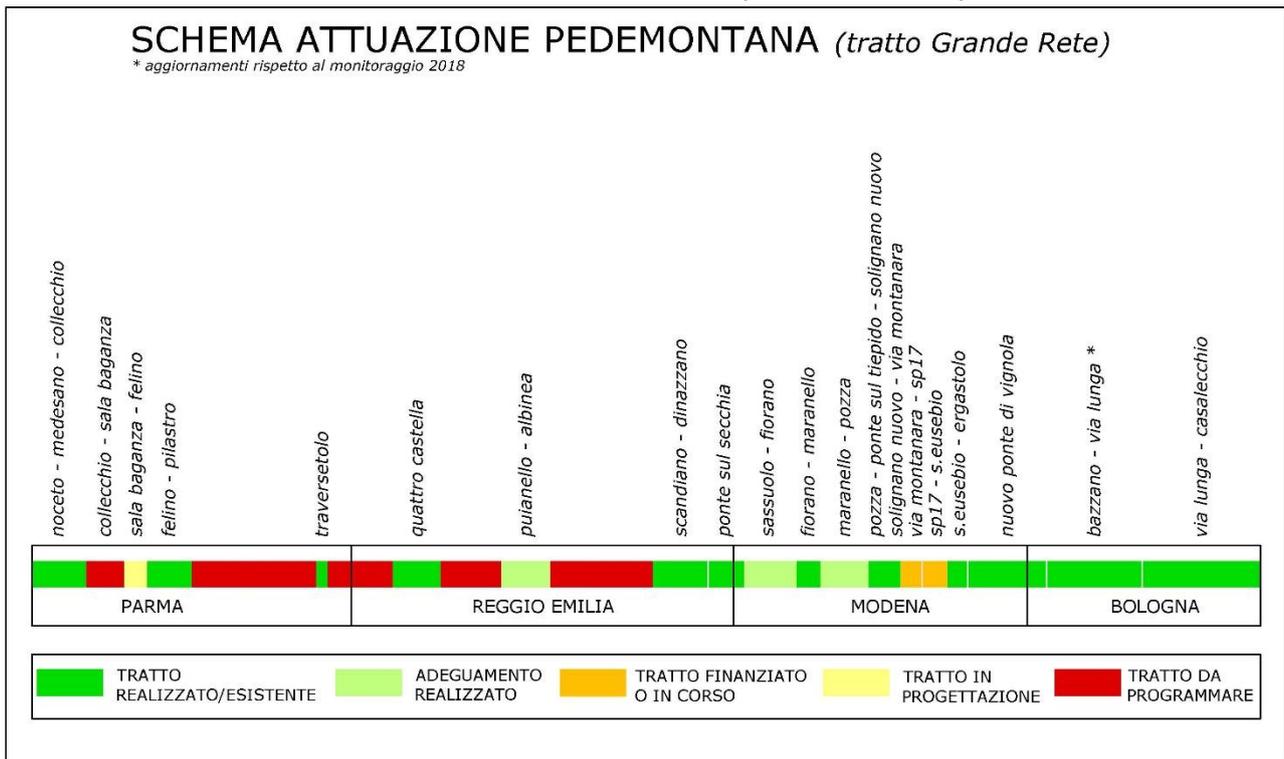
In provincia di Modena, per un lotto già finanziato è in corso l'aggiudicazione dei lavori; il tratto mancante fra via Montanara e la SP17 è in fase di progettazione dopo aver ottenuto il finanziamento a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020²⁹, nell'ambito del Piano operativo infrastrutture approvato dal CIPE il 1° dicembre 2016.

In provincia di Parma è stato avviato un approfondimento tecnico per armonizzare il progetto della realizzanda cassa di espansione del torrente Baganza con quello del tratto di Pedemontana in variante all'abitato di Sala Baganza, che si raccorderà con il tratto Collecchio-Noceto-Medesano, a ovest, e con la tangenziale di Felino, a est. Pertanto, la Regione e la Provincia (ai sensi dell'art.167, comma 2, lett. d), L.R. 21 aprile 1999, n.3) hanno attivato una collaborazione finalizzata a compartecipare alle spese di progettazione del tratto citato fra la SP121R e la SP15 e il 23/10/2017 è stata stipulata la convenzione avente ad oggetto la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, comportante un costo di € 100.000, finanziato per € 80.000 dalla Regione e per € 20.000 dalla provincia di Parma. La provincia di Parma, come previsto all'art. 6 della convenzione, ha provveduto a trasmettere una bozza dei principali elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica con l'indicazione del tracciato individuato. Il completamento e la consegna del progetto completo sono previsti entro dicembre 2019.

Nella figura riportata di seguito si evidenzia lo stato di attuazione complessivo della Pedemontana.

²⁹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.4.3 "Finanziamenti previsti dalle intese attuative del DUP e dal fondo FSC 2014-2020".

Figura 177
 Schema di attuazione Pedemontana (tratto Grande Rete)



Per quel che riguarda la **Cispadana**, come si evidenzia dallo schema riportato in figura 178, la Regione si è orientata verso il ricorso al finanziamento da parte dei privati, attraverso un *project financing* per la realizzazione di una infrastruttura autostradale nel tratto ricadente nelle province di Ferrara e di Modena³⁰.

Nei territori di Reggio Emilia, Parma e Piacenza, invece, si intende ricucire i tratti mancanti, tenuto conto che un'ampia parte del percorso è stata realizzata dall'ANAS o dalle Province. Si sottolinea che i tratti indicati con asterisco nero ■ nella figura 178 sono previsti a carico del concessionario dell'autostrada Cispadana come opere di adduzione, mentre quello indicato con asterisco rosso ■ era previsto quale opera connessa alla bretella autostradale Castelvetro Piacentino – Porto di Cremona, approvata dal Ministero delle Infrastrutture il 30/8/2011. L'opera non è stata ancora avviata in quanto nella nuova concessione per la tratta di A21 Piacenza – Brescia (aggiudicata alla Società Autovia Padana S.p.A., con convenzione efficace dal 15/2/2018) è previsto l'eventuale inserimento della bretella autostradale (e quindi della relativa opera connessa, Variante di San Giuliano) solo al termine del primo periodo regolatorio (2023) e a seguito della verifica della sostenibilità finanziaria dell'opera.

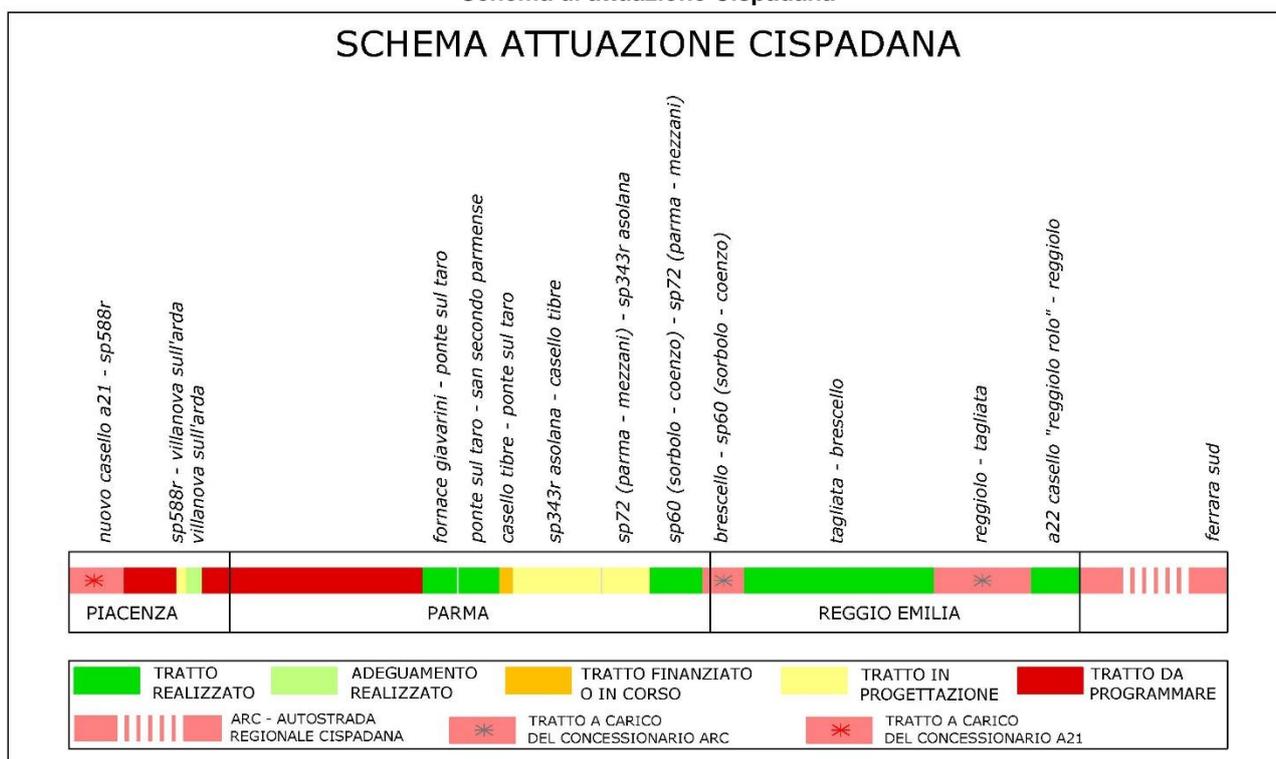
Inoltre, al fine di dare funzionalità al 1° lotto della bretella autostradale Tirreno - Brennero, opera in fase attuativa, che si sviluppa dall'interconnessione con la A15 e la A1 fino al nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa - Trecasali, con ricaduta sulla SP10 "Padana inferiore" a ovest dell'asse autostradale, la Regione Emilia-Romagna³¹ ha proposto di inserire nella nuova Programmazione delle Infrastrutture Strategiche l'intervento di completamento della Cispadana fino alla SP72 "Parma – Mezzani" (cfr. tratto giallo della figura 178). La Regione, inoltre, ha richiesto al Ministero delle

³⁰ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.3 "L'autostrada regionale Cispadana".

³¹ Con Delibera n. 1617 del 26/10/2015 di approvazione del Quadro complessivo delle opere infrastrutturali prioritarie per la Regione nell'ambito del Programma Infrastrutture Strategiche e coerenti con il PRIT 98-2010.

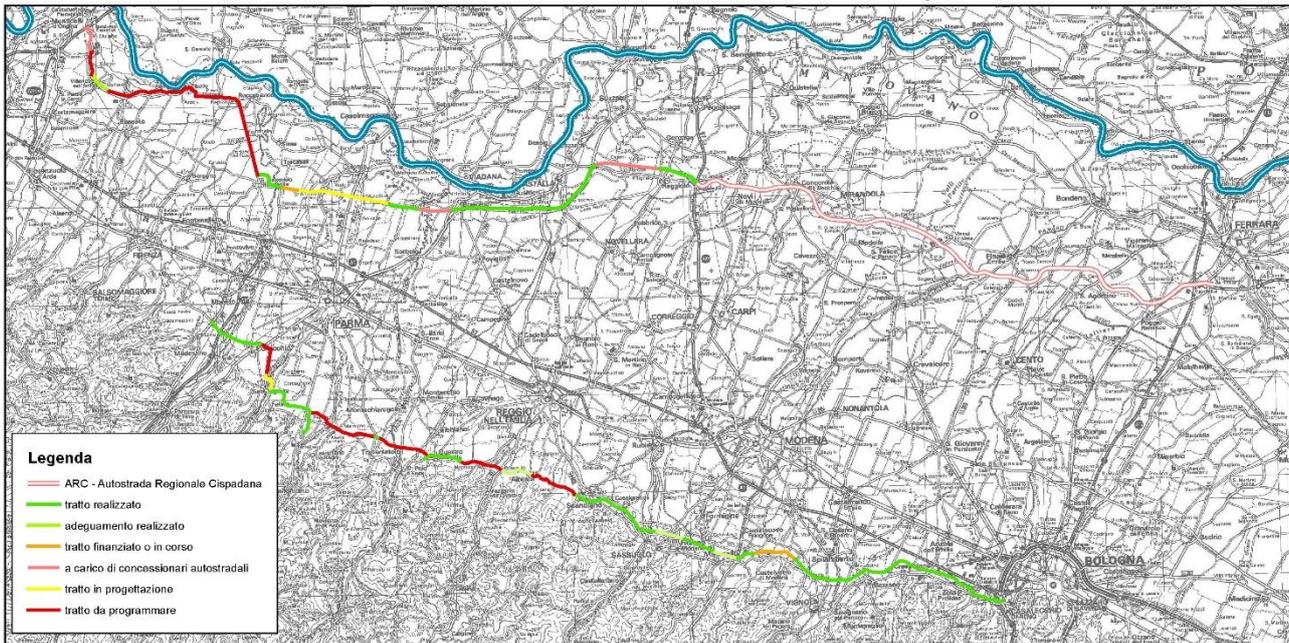
Infrastrutture e dei Trasporti di inserire tale tratto di Cispadana, fra il nuovo casello Terre Verdiane e la SP72 Parma-Mezzani, nell'ambito dell'approvazione del Piano Finanziario Regolatorio 2019-2023 relativo alla concessione alla Società SALT³², concessionaria dell'autostrada A15 e del 1° lotto del TIBRE. Ciò darebbe continuità all'intero itinerario realizzando una nuova infrastruttura con caratteristiche di extraurbana secondaria (tipo C1, 1 corsia/senso di marcia), alternativa all'asse centrale della via Emilia e della A1, a servizio dei territori della pianura parmense e reggiana, e di collegamento fra i due assi autostradali A15 e A22 e di qui, attraverso l'autostrada Cispadana, fino alla A13 e alla Ferrara - mare.

Figura 178
Schema di attuazione Cispadana



³² Si fa presente che in data 10 ottobre 2017 la società SALT (Società Autostrada Ligure Toscana p.a.) ha incorporato la società Autocamionale della Cisa S.p.A., subentrando in tutti gli obblighi e gli impegni, compresa la Convenzione Unica sottoscritta da Cisa con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Figura 179
Stato di attuazione dei corridoi viari Pedemontano e Cispadano



■ Monitoraggio semestrale al 31/12/2018

La Regione **monitora semestralmente l'andamento dei lavori degli interventi finanziati alle Province**. Tale monitoraggio (l'ultimo è quello al 31/12/2018, che costituisce la base del presente paragrafo), viene effettuato mediante il programma chiamato "Mercurio"; con tale sistema si aggiornano semestralmente i dati inviati dai soggetti attuatori che rilevano lo stato degli interventi in itinere necessari per varie elaborazioni e studi.

Gli interventi finanziati dal 2002 al 2010 sono 158. Di questi 151 sono conclusi, 3 in corso di realizzazione e 4 in fase di progettazione o ancora da avviare. A questi interventi delle annualità 2002/2010 vanno aggiunti **47 nuovi lavori**, di cui 41 conclusi e 6 in corso, finanziati con le economie degli interventi degli anni precedenti.

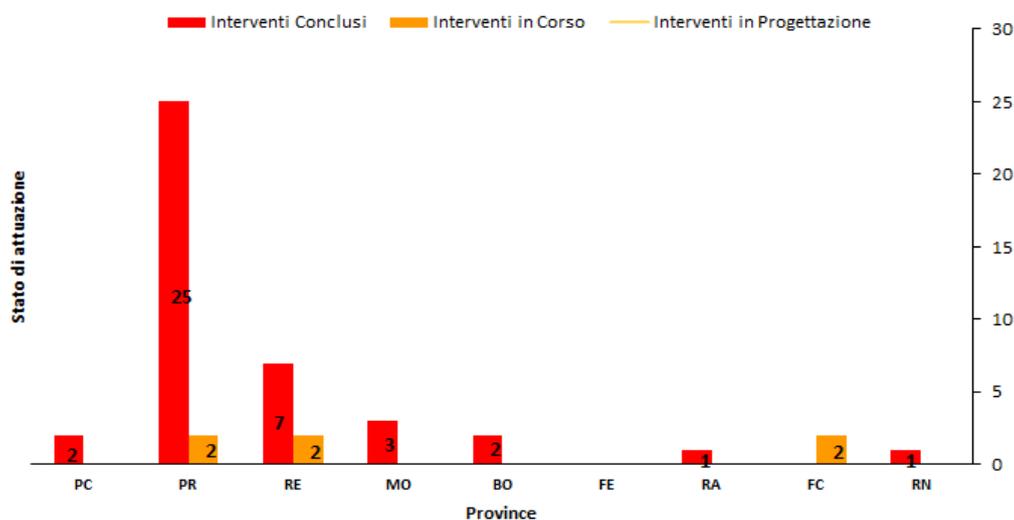
In particolare, nel 2018 è giunto a conclusione il seguente:

- S.P.4 Galliera: Variante generale 1° lotto 1° stralcio da Via Corticella in Comune di Castel Maggiore alla S.P.3 Trasversale di Pianura in Comune di Argelato.

Lo **stato di attuazione delle opere finanziate con economie delle annualità del periodo 2002-2010 nei vari territori provinciali (tot. 47)** è il seguente:

Figura 180

Stato di attuazione interventi finanziati con economie da TRIRER per provincia



Si riportano quattro criticità tra gli interventi originariamente finanziati, che risultano non ancora avviati:

- SP 569R Nuova Pedemontana - 4° stralcio Via Montanara - S. Eusebio - 2° e 3° lotto: collegamento Via Belvedere - Via Gualinga Tratto A: Via Belvedere – SP17: l'attuazione dell'opera è in forte ritardo a seguito di una serie di concause. Infatti, dopo l'accorpamento in un unico intervento risultante dalla fusione di due stralci consecutivi, è stato approvato il progetto definitivo il 26/4/2012; dopodiché, a seguito di un ricorso giunto fino al Consiglio di Stato, il progetto definitivo è stato rielaborato, ma nel corso della procedura di esproprio non vi è stato l'accordo di alcune ditte interessate dalle nuove opere e si è dovuto riprogettare un'intersezione che ha comportato l'indizione di una nuova conferenza di servizi. A fine 2018 è stato approvato il progetto esecutivo e successivamente bandita la gara per individuare la ditta esecutrice dei lavori; l'inizio dei lavori è previsto nei primi mesi del 2019;
- Sistema Cispadano - Riqualfica SP588R e collegamento con la nuova Cispadana - lotto 1 (costituente un tratto della tangenziale di Busseto): dopo una revisione della soluzione progettuale, il progetto definitivo/esecutivo è stato riapprovato con valutazione di impatto ambientale regionale e suddiviso in tre lotti (opere stradali - barriere - segnaletica); l'aggiudicazione dei lavori del lotto 1 (opere stradali) è avvenuta ad agosto 2017, la consegna definitiva è avvenuta a luglio 2018 e la conclusione è prevista a giugno 2019; i lotti 2 (barriere) e 3 (segnaletica) sono stati affidati a maggio 2019 e si prevede la loro ultimazione entro giugno 2019;
- razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS 302 Brisighellese (2° Lotto): si è in attesa dell'autorizzazione sismica utile a procedere alla validazione del progetto esecutivo, alla sua successiva approvazione ed all'avvio delle procedure concorsuali di appalto;
- SP 4 "Nuova Galliera" Lungo Reno - opere di collegamento ricadenti in comune di Bologna tra la Nuova Galliera e la via Cristoforo Colombo - Stralcio 2: il progetto richiede il completamento del procedimento approvativo, che ha subito forti ritardi a causa della particolare complessità del procedimento di acquisizione delle aree. Per acquisire le autorizzazioni necessarie si dovrà

partire da un aggiornamento della precedente soluzione progettuale che sarà affidato dalla Città Metropolitana a progettisti esterni nella seconda metà del 2019.

Si riporta inoltre di seguito l'elenco degli interventi che risultano in esecuzione:

Tabella 42
Elenco lavori TRIRER in corso di esecuzione programmazione 2002-2010

Anno di assegnazione	Beneficiario (Provincia)	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali	Stato di avanzamento lavori
2007	Bologna	Interventi di riqualificazione della SS64 ai fini della sicurezza: miglioramento del livello di servizio di via Porrettana nel tratto compreso tra la rotatoria Biagi e il confine sud del territorio comunale	3.100.800,00	2.200.000,00	900.800,00	60,00%
2007	Ravenna	razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione dei punti critici lungo la ex SS 306 Casolana 1°lotto II° stralcio	3.500.000,00	3.500.000,00	0,00	0%
2008	Ravenna	Ex SS253 S. Vitale - Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS253 "San Vitale" tratto Russi - Lugo 1° lotto"	1.930.000,00	1.700.000,00	230.000,00	54,26

L'intervento di riqualificazione della SS64 Porrettana nel tratto compreso tra la rotatoria Biagi e il confine sud del territorio comunale prevede la costruzione di cinque nuove rotatorie e risulta iniziato da molto tempo. Infatti, la necessità di realizzare le rotatorie una dopo l'altra (per non impattare troppo sul livello di congestione dell'asta già molto alto) implica un cronoprogramma molto dilazionato. Attualmente risultano completate tre rotatorie su cinque. Il Comune ha recentemente ottenuto la liquidità necessaria per iniziare i lavori della quarta.

In riferimento all'intervento di razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione dei punti critici lungo la ex SS 306 Casolana 1°lotto II° stralcio, vi è stata la consegna lavori in giugno 2018. È prevista una durata dei lavori pari a sedici mesi.

Infine, per l'intervento di razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS253 "San Vitale" nel tratto Russi - Lugo (1° lotto), i lavori risultano in corso. Nello specifico sono state ultimate le opere di adeguamento statico e sismico del Ponte dell'Albergone, che è aperto al traffico, mentre i lavori già appaltati presso il Ponte della Chiusa dovrebbero iniziare entro la fine del 2019.

7.4.2 Stato di attuazione delle opere finanziate con gli Accordi di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie

Il 22 marzo 2000 la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto con il Presidente del Consiglio dei Ministri l'Intesa Istituzionale di Programma, prevista dalla L. 662/96, uno **strumento di programmazione negoziata per lo sviluppo economico e occupazionale di una determinata area**.

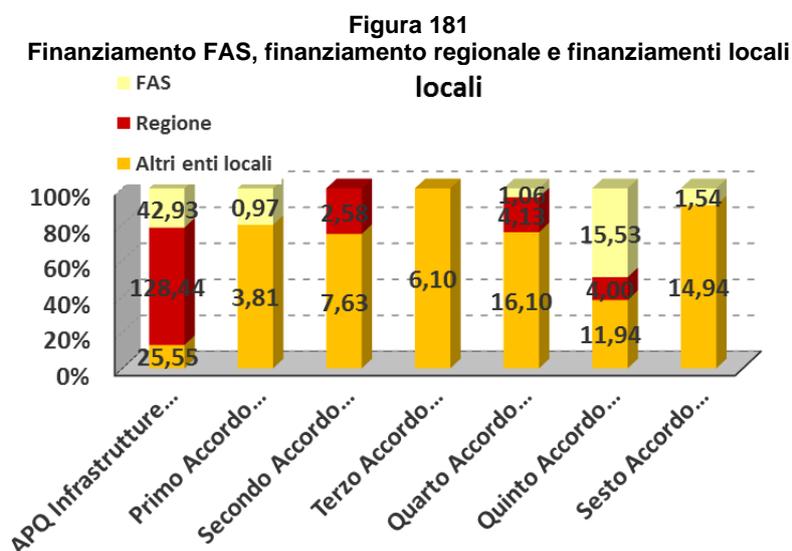
Modalità attuativa dell'Intesa è l'**Accordo di Programma Quadro**, che è uno strumento di programmazione operativa per ogni settore di intervento, cui l'Intesa rimanda, per la definizione puntuale delle opere da realizzare, dei soggetti responsabili, dei finanziamenti e delle procedure per il monitoraggio dell'attuazione degli investimenti e la verifica dei risultati.

L'**Accordo di Programma Quadro (APQ) in materia di infrastrutture viarie** e i suoi integrativi, sottoscritti dalla Regione, dal Ministero dello Sviluppo economico, dalle Amministrazioni centrali settorialmente competenti e da altri soggetti, pubblici e privati (quali ANAS SPA e Autostrade per l'Italia SPA), hanno la finalità di **assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale**, individuando programmi di intervento coerenti con il PRIT e con il PGTL (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica), per la cui attuazione Governo e Regione Emilia-Romagna hanno espresso il proprio impegno comune.

Tali Accordi, oltre a individuare azioni condivise per la realizzazione di alcuni **interventi sul sistema autostradale e su alcune strade statali**, effettuano anche la ripartizione delle **risorse erogate dal CIPE nel periodo 2000-2006** e destinate alla realizzazione di infrastrutture viarie nelle aree sotto utilizzate (FAS).

La Regione Emilia-Romagna, al fine di raggiungere gli obiettivi sopra citati, ha utilizzato lo strumento dell'APQ non solo per la programmazione di risorse FAS, ma prevedendo la coesistenza di una molteplicità di fonti di finanziamento.

Di seguito si riporta la suddivisione delle fonti di finanziamento iniziali per ogni Accordo di Programma Quadro, evidenziando solamente le **risorse derivanti dal FAS (86,07 mln €), dagli Enti locali (62,03 mln €) e dalla Regione (139,15 mln €) per un totale di circa 287 mln €**, relative pertanto ai **solli interventi ricadenti sulla rete di interesse regionale e/o su quella locale** e non su quella autostradale e statale.



La figura precedente evidenzia un **consistente apporto di fonti di finanziamento regionali** nell'Accordo di Programma Quadro generale del 2001, poiché all'atto della stipula la Regione si era impegnata a inserire nell'Accordo gli interventi compresi nell'attuazione per l'anno 2002 del Programma triennale regionale 2002-2004 sulla rete viaria di interesse regionale. I successivi aggiornamenti di tale Programma invece non sono rientrati negli Accordi integrativi. Per un approfondimento sui finanziamenti assegnati mediante il programma triennale sulla rete viarie di interesse regionale si rimanda al paragrafo 7.4.

Inoltre, nel tempo, l'ammontare complessivo dei finanziamenti previsti dagli Accordi sulla rete di interesse regionale e/o locale è aumentato per effetto dell'apporto di ulteriori fonti finanziarie da parte sia della Regione che degli Enti locali, a compensazione degli aumenti di costo di alcune opere nei successivi approfondimenti progettuali, portando quindi il totale complessivo a **circa 300 mln di €**.

Gli interventi inseriti negli Accordi finanziati in tutto o in parte dal FAS sono **localizzati nelle aree obiettivo 2** o in aree direttamente funzionali ad esse, con conseguente ricaduta diretta di benefici sulle aree sottoutilizzate. In particolare, individuando interventi ricadenti in zone industriali con tasso di disoccupazione superiore alla media comunitaria, si è cercato di favorire la riconversione economica e sociale di questi territori, dando quindi rilevanza allo sviluppo territoriale socio-economico.

Gli interventi contenuti negli APQ sono soggetti a un monitoraggio dell'avanzamento della spesa. In particolare, il Dipartimento per le politiche di sviluppo e coesione (DPS) del Ministero dello Sviluppo economico, ha adottato il Manuale operativo sulle procedure di monitoraggio delle risorse FAS con riferimento sia al periodo di programmazione 2000-2006, che al periodo 2007-2013 per il quale lo strumento di riferimento sono le Intese attuative del DUP per cui si rimanda al paragrafo 7.4.3. L'esigenza di unificazione delle procedure è dettata sostanzialmente dalla necessità di assicurare modalità omogenee di raccolta e gestione del dato. In tale ottica è stato realizzato il Sistema Gestione Progetti (SGP) in grado di monitorare bimestralmente i dati per entrambi i periodi di programmazione. Si evidenzia, tuttavia, che alcuni soggetti attuatori, quali Autostrade per l'Italia, ANAS, Comunità dell'Appennino Forlivese e Provincia di Reggio Emilia, per diverse sessioni di monitoraggio, non hanno trasmesso i dati relativi agli interventi di propria competenza.

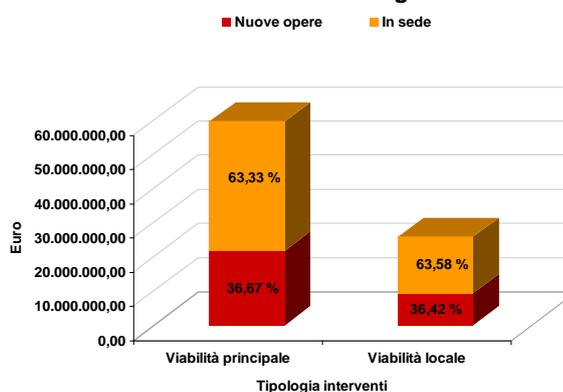
Il sistema di monitoraggio SGP consente di rilevare le eventuali criticità che si manifestano nel corso di attuazione degli interventi. Ad esempio, in alcuni appalti sono state riscontrate problematiche di liquidità legate ai vincoli dei patti di stabilità che immobilizzano gli enti nella ultimazione di opere o nell'appalto di nuovi interventi.

Di fianco si riporta la **distribuzione delle fonti di finanziamento**

FAS (circa 86 mln €) tra strade provinciali di interesse regionale e viabilità locale.

Si ricorda che, ai sensi della L.R. 3/1999 e s.m.i., la rete di interesse regionale è costituita dalle strade trasferite dallo Stato alle Province a seguito dei Decreti "Bassanini" nonché dalle restanti strade ricadenti sulla Grande Rete e nella Rete di Base principale come definite dal vigente PRIT 1998/2010.

Figura 182
Distribuzione fonti di finanziamento FAS tra viabilità di interesse regionale e locale



Inoltre, per ciascuna tipologia di viabilità viene evidenziata la percentuale di realizzazione di nuove opere rispetto a quella degli interventi in sede (messa in sicurezza, ammodernamento, ecc.).

Analizzando le fasi procedurali di tutti gli interventi inseriti negli Accordi (tot. 296,54 M€), si evidenzia che il valore degli interventi aperti al traffico rappresenta circa il 94,84% del totale (per un importo pari 281,23 M€), gli interventi che risultano dal data base in fase di collaudo sono il 4,54% del totale (per un importo complessivo pari a 13,46 M€) e quelli per i quali i lavori sono tuttora in corso sono lo 0,60% circa del totale (per un importo complessivo pari a 1,8 M€). L'unico intervento sulla rete di interesse regionale, rientrato negli Accordi di programma quadro ma finanziato nell'ambito del programma triennale di intervento, che risulta tuttora in progettazione è l'ammodernamento della ex SS 302 Brisighellese – 2° lotto (costo 2,07 M€ pari allo 0,70% dell'importo complessivo) per il quale sono stati affidati i lavori per la risoluzione dell'interferenza.

Nel corso del 2015, nell'ambito del tavolo dei sottoscrittori dell'Accordo, la cui convocazione è stata richiesta dalla Regione, è stata ottenuta l'autorizzazione a riprogrammare le economie resesi disponibili al 31/12/2011, come previsto dalla delibera CIPE n.41/2012, individuando i seguenti tre interventi a cui destinarle:

- provincia di Ravenna: SP 65 Toranello KM 4+50 - consolidamento e messa in sicurezza delle scarpate stradali in frana mediante formazione di gabbionature: costo complessivo € 215.000,00;
- provincia di Reggio Emilia: SP 513 di Val d'Enza Km 52+ 470- Comune di Vetto – Ripristino e realizzazione del muro di sostegno a seguito del cedimento della scarpata di valle con interessamento della carreggiata stradale: costo complessivo € 110.000,00;
- provincia di Rimini: interventi di risanamento e manutenzione straordinaria delle SSPP nei comuni ricadenti in Aree Obiettivo 2: costo complessivo € 100.000,00.

Fra questi, quello in provincia di Ravenna è stato avviato con procedure d'urgenza e concluso, quello in provincia di Rimini è concluso e a breve sarà saldato contabilmente; per l'intervento in provincia di Reggio Emilia è stato deliberato il finanziamento ad agosto 2018 ed è in fase di progettazione.

7.4.3 Finanziamenti previsti dalle Intese attuative del DUP e dal Fondo FSC 2014-2020

■ Intese attuative del DUP (FSC 2007-2013)

Il Documento Unico di Programmazione (DUP), approvato dalla Regione nel giugno del 2008, esplicita la strategia regionale per l'attuazione della Politica Regionale Unitaria (PRU), costruita prendendo come riferimento gli indirizzi del Piano Territoriale Regionale, e sulla base della condivisione con i sistemi territoriali di alcuni punti chiave di analisi e di approccio, in modo da interpretare al meglio le grandi trasformazioni che hanno coinvolto l'Emilia-Romagna in questi ultimi anni e migliorare, quindi, gli strumenti di governo del territorio. L'attuazione del DUP è fondata sul metodo della **programmazione negoziata** e prevede la predisposizione di Intese per l'integrazione delle politiche territoriali.

Le Intese, che sono un atto di programmazione strategica, si compongono di un Documento Programmatico - condiviso dal sistema delle Autonomie locali, le forze economiche e sociali e la Regione - e di un'Intesa, sottoscritta da tutti gli Enti pubblici coinvolti. Il processo, iniziato all'inizio del 2009, ha consentito di definire tutte le Intese su base provinciale,

che nell'arco del 2013 sono state pressoché tutte riviste, al fine di definire le opere prioritarie su cui concentrare i finanziamenti derivanti dal FSC (Programmazione europea 2007-2013) e quelli aggiuntivi regionali.

Il DUP si pone in particolare alcuni obiettivi (9 e 10) la cui attuazione compete alla Direzione generale Cura del territorio e dell'ambiente della Regione.

Con l'**Obiettivo 9** si prevede di **valorizzare i potenziali territoriali e consolidare le aree ex Obiettivo 2**. I territori dell'Emilia-Romagna, nelle loro diversità e specificità, sono infatti tutti collegati in un'unica trama e costituiscono insieme il vantaggio competitivo dell'intero territorio regionale. La sfida è quella di valorizzare queste differenze e queste specificità, ricomponendole strategicamente come un vero sistema territoriale integrato.

Con l'**Obiettivo 10** si prevede di **promuovere la competitività, la qualità e l'attrattività delle città**. Le città sono infatti riconosciute in Europa quale uno dei principali motori dello sviluppo e dell'innovazione e snodo fondamentale delle politiche economiche e sociali. Il ruolo propulsivo delle città risulta ancora più marcato nel caso della regione Emilia-Romagna, dove la crescita si è storicamente intrecciata con l'evoluzione dei sistemi urbani e la capacità di governo e di organizzazione delle risorse e dei servizi da parte delle istituzioni locali.

Negli anni dal 2010 al 2016 si è data attuazione alle Intese sottoscritte e, relativamente al settore stradale, sono stati realizzati interventi per un importo totale di € 30.801.451,29 con un contributo regionale di € 14.525.288,57. Gli interventi sono tutti ultimati.

■ **Fondo FSC 2014-2020**

Il 1° dicembre 2016 il CIPE, con Delibera n. 54, ha approvato il Piano Operativo Infrastrutture, **a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020**, articolato in Assi tematici e in Linee di azione che si sviluppano attraverso singoli interventi.

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del 16/4/2017 della Delibera CIPE n. 54/2016, i soggetti attuatori degli interventi finanziati a valere sul FSC (Province e Comuni) hanno potuto dare avvio alle attività di progettazione degli stessi, al fine di assicurare il rispetto del termine assegnato per il perfezionamento dell'obbligazione giuridicamente vincolante (aggiudicazione dei lavori) entro il 31/12/2021 (termine così modificato con Delibera CIPE n. 26/2018).

Su proposta della Regione, con Delibera CIPE n. 12 del 28 febbraio 2018, è stato approvato un Addendum al Piano Operativo Infrastrutture che ha previsto il finanziamento di alcuni ulteriori interventi ricadenti sia negli Assi: Asse A "Settore stradale", B "Settore ferroviario", D "Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente" ed E "Altri interventi".

Successivamente, la Regione ha proposto una rimodulazione di tale Addendum che, secondo le procedure stabilite dalla Delibera CIPE 25/2016, è stata approvata dalla Cabina di Regia del Fondo.

Gli **interventi stradali (Assi A, D ed E)** compresi nel Piano Operativo e nell'Addendum sono pertanto i seguenti:

Tabella 43
Interventi stradali (Assi A, D ed E) compresi nel Piano Operativo e nell'Addendum

Interventi	Soggetto Attuatore	Costo Mln Euro	Risorse FSC Mln Euro
ASSE TEMATICO A: SETTORE STRADALE			
Completamento di itinerari già programmati			
Nuova rotonda su SS. 16 in Comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	Comune di San Giovanni in M.	0,620	0,620
Completamento viabilità di via Brenta in Comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	Comune San Giovanni in M.	0,880	0,880
1° e 2° lotto della Nuova Via Emilia tra Forlì tangenziale e Cesena secante con attraversamento dei Comuni di Forlimpopoli e Bertinoro	Comune di Forlì	7,000	7,000
SS12 Variante di Mirandola: 2° lotto - 1° stralcio ⁽¹⁾	ANAS	10,000	4,000
TOTALE		18,500	12,500
Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale			
Interventi in Comune di Rimini finalizzati al miglioramento dei flussi di transito su infrastrutture statali e provinciali	Comune di Rimini	11,880	11,880
Manutenzione straordinaria strade comunali di montagna	Unioni montane	7,000	7,000
Messa in sicurezza SP 35 all'interno del centro abitato di Sant'Andrea in Casale – fraz. del Comune di San Clemente (RN) -1°stralcio	Comune di San Clemente	0,230	0,230
SS 45 Ammodernamento del tratto Rio Cenusca – Rivergaro ⁽²⁾	ANAS	41,600	15,000
Ripristino viabilità comunale in Comune di Gemmano (RN)	Comune di Gemmano	0,150	0,150
Restauro Piazza Boccioni e nuova pavimentazione in Comune di Morciano di Romagna (RN)	Comune di Morciano di R.	0,570	0,570
SS 9 – Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini e rotonda via Italia ⁽³⁾	ANAS	11,800	11,800
SS 67 adeguamento da Classe al Porto di Ravenna ⁽⁴⁾	ANAS	20,000	20,000
Collegamento SS9 località S. Giovanni in Compito - casello A14 Valle del Rubicone	Provincia di Forlì-Cesena	9,000	7,000
TOTALE		102,230	73,630
Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio			
Nuova rotonda tra la S.P. 13 di Campogalliano e S.C. Fornace in Comune di Campogalliano (MO)	Provincia di Modena	0,855	0,330
Tangenziale di Fogliano fraz. del Comune di Reggio Emilia – SP467R	Provincia di Reggio Emilia	10,000	5,000
Riqualificazione di via Gardizza (SP 59) Conselice (RA)	Provincia di Ravenna	3,000	3,000
Tangenziale sud di Formigine (MO)	Comune di Formigine	5,415	5,415
SP467R (MO) Pedemontana- 4° stralcio 3° lotto - tratto B: SP17- via Gualinga	Provincia di Modena	4,000	4,000

SP467R (MO) Pedemontana- 4° stralcio 4° lotto: via Gualinga – via Montanara	Provincia di Modena	7,850	7,850
IV stralcio nuova viabilità Sud di Fidenza (PR) per il collegamento casello A1 - SS9 Via Emilia - ospedale di Vaio – Salsomaggiore	Comune di Fidenza	2,000	1,000
Nuovo collegamento SP 5 - zuccherificio Co.Pro.B. in comune di Minerbio (BO) e rotoie su via Ronchi	Comune di Minerbio	2,000	2,000
Riqualificazione ponte sul fiume Taro nei comuni di Parma, Noceto e Fontevivo	Comune di Parma	2,000	1,500
TOTALE		37,120	30,095
ASSE TEMATICO D: MESSA IN SICUREZZA DEL PATRIMONIO INFRASTRUTTURALE ESISTENTE			
Interventi di adeguamento e manutenzione straordinaria della rete stradale riguardanti itinerari e strade particolarmente pericolose in quanto affette da rilevante incidentalità, interventi di messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali			
SP72 PR Parma-Mezzani "Via Burla" - interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	Provincia di Parma	3,000	3,000
Ripristino ponte sul Po Giuseppe Verdi	Provincia di Parma	1,000	1,000
SS 16 messa in sicurezza nell'abitato di Rimini	Comune di Rimini	7,875	7,875
Interventi funzionali all'accesso nord all'Interporto di Bologna ⁽¹⁾	Città metropolitana di Bologna	1,000	1,000
TOTALE		12,875	12,875
ASSE TEMATICO E: ALTRI INTERVENTI			
Miglioramento sicurezza infrastrutture			
Messa in sicurezza S.P.18 Padullese con realizzazione di sottopasso ciclopeditone ⁽¹⁾	Comune di Calderara di R. (BO)	0,600	0,400
TOTALE		0,600	0,400
TOTALE INTERVENTI STRADALI		171,325	129,500

⁽¹⁾ Interventi approvati con il II Addendum al P.O. (Delibera CIPE 12/2018) e successiva rimodulazione approvata dalla cabina di regia.

⁽²⁾ Intervento previsto nel Contratto di Programma ANAS 2016-2020 approvato dal CIPE con Delibera n.65 del 7/8/2017: il fabbisogno ulteriore di 39 mln, rispetto alle risorse FSC (15 mln), è assegnato nell'ambito dei finanziamenti annuali di tale contratto di programma.

⁽³⁾ Intervento previsto nel Contratto di Programma ANAS 2016-2020 approvato dal CIPE con Delibera n. 65 del 7/8/2017, con finanziamento interamente a valere sul fondo FSC.

⁽⁴⁾ Intervento previsto nel Contratto di Programma ANAS 2016-2020 approvato dal CIPE con Delibera n. 65 del 7/8/2017, con finanziamento interamente a valere sul fondo FSC.

È ora in corso di esame una ulteriore rimodulazione di alcuni interventi di cui alla tabella precedente, che dovrà essere approvata dalla Cabina di Regia.

Con riferimento all'intervento denominato "Manutenzione straordinaria delle strade comunali di montagna", l'8 aprile 2018 la Regione ha sottoscritto con il MIT una convenzione con la quale la Regione Emilia-Romagna è stata individuata quale soggetto beneficiario dei finanziamenti statali con il compito di effettuare un riparto della somma complessivamente prevista, pari a 7 milioni di euro, a favore delle Unioni dei Comuni montani e dei Comuni montani derivanti da fusione e non aderenti ad una Unione, individuati quali soggetti attuatori delle opere.

Lo stato di avanzamento di questi interventi, a seguito del riparto e dell'assegnazione dei finanziamenti ai soggetti attuatori, è il seguente:

Tabella 44
Manutenzione straordinaria delle strade comunali di montagna

Unione di Comuni montani o Comune Fuso non aderente ad un'Unione	RIPARTO FINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
Alta Val Tidone	€69.279,16	Aggiudicazione lavori: 08/11/18 Consegna lavori: 10/12/18 Ultimazione prevista: 14/03/19
Valli Trebbia e Luretta	€524.059,57	Aggiudicazione lavori: 20/12/18 Consegna lavori prevista: 20/02/19 Ultimazione prevista: maggio 2019
Alta Val Nure	€301.012,21	Aggiudicazione lavori: 04/12/18 Consegna lavori: 04/12/18 Ultimazione prevista: febbraio 2021
Valnure Valchero	€41.650,97	Aggiudicazione lavori: novembre 2018 Consegna lavori: 07/12/18 Ultimazione prevista: aprile 2019
Alta Val d'Arda	€96.478,67	Aggiudicazione lavori: 26/10/18 Consegna lavori: 12/11/18 Ultimazione prevista: marzo 2019
Valli Taro Ceno	€640.535,01	Aggiudicazione lavori: 03/09/18 Consegna lavori: 27/09/18 Ultimazione prevista: marzo 2019
Appennino Parma Est	€375.171,62	Aggiudicazione lavori prevista: 14/02/19 Consegna lavori prevista: luglio 2019 Ultimazione prevista: dicembre 2019
Val d'Enza	€40.389,27	Aggiudicazione lavori: 02/10/2018 Consegna lavori: 15/10/2018 Ultimazione prevista: 05/11/2018
Appennino Reggiano	€668.392,29	Aggiudicazione lavori: 20/09/2018 Consegna lavori: 01/10/2018 Ultimazione prevista: luglio 2019
Tresinaro Secchia	€112.616,79	Aggiudicazione lavori prevista: giugno 2019 Consegna lavori prevista: giugno 2019 Ultimazione prevista: luglio 2019

Distretto Ceramico	€305.765,76	Concessa a dicembre 2018 proroga per l'ultimazione della progettazione esecutiva; consegna del progetto esecutivo prevista per fine marzo 2019
Frignano	€634.261,86	Aggiudicazione lavori: 24/09/2018 Consegna lavori: 05/11/2018
Terre di Castelli	€176.267,59	Ultimazione progettazione esecutiva:13/12/2018
Reno Lavino Samoggia	€292.821,10	Lavori ultimati in data 22/11/18. In attesa della documentazione necessaria per il saldo della liquidazione del contributo RER
Appennino Bolognese	€768.951,32	Gara per l'affidamento di lavori in corso. Consegna lavori prevista per Settembre 2019.
Alto Reno Terme	€64.650,22	Lavori ultimati in data 21/2/2019. In attesa della documentazione necessaria per il saldo della liquidazione del contributo RER
Valli Savena Idice	€314.187,75	Consegna lavori: 8/4/2019. Ultimazione prevista: 2/2/2020
Nuovo Circondario Imolese	€161.594,55	Gara per l'affidamento di lavori in corso. Consegna lavori prevista per Settembre 2019. Previsioni di fine lavori entro la fine del 2019
Romagna Faentina	€220.666,68	Aggiudicazione lavori: 15/10/2018 Consegna lavori: giugno 2019 Ultimazione prevista: dicembre 2019
Romagna Forlivese	€440.585,79	Aggiudicazione lavori: 15/05/2019 Consegna lavori: giugno 2019 Ultimazione prevista: luglio 2019
Valle del Savio	€285.324,82	Aggiudicazione lavori: luglio 2019 Consegna lavori: ottobre 2019 Ultimazione prevista: dicembre 2019
Rubicone e Mare	€111.441,72	Aggiudicazione lavori: 30/09/2018 Consegna lavori: 30/11/2018 Ultimazione prevista: giugno 2019
Valmarecchia	€353.895,28	Aggiudicazione lavori: 26/11/2018 Consegna lavori: marzo 2019 Ultimazione prevista: giugno 2019
TOTALE	€7.000.000,00	

7.4.4 Finanziamenti assegnati mediante convenzione

La L.R. 3/99, prevede la possibilità di finanziare interventi di costruzione e manutenzione delle infrastrutture ricadenti sulla rete viaria di interesse regionale oggetto di cofinanziamento da parte di organismi di diritto pubblico o soggetti privati, da disciplinare mediante convenzione. Sempre con

convenzione è stato possibile concedere finanziamenti regionali per assicurare il completamento di alcune opere in corso di costruzione a cura di ANAS al momento del trasferimento delle strade statali (2001) e successivamente prese in carico dalle Province competenti.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei finanziamenti assegnati a favore di interventi su strade di interesse regionale, i cui lavori sono in corso di progettazione o esecuzione o sono stati ultimati nel 2018 per un importo complessivo di **€ 19.605.293,81 a carico della Regione**, a fronte di un costo complessivo delle opere di **€ 78.088.497,18**.

Tabella 45
Stato di attuazione degli interventi finanziati dalla Regione mediante convenzione
(in corso di progettazione/esecuzione o ultimati nel 2018)
(Importi in euro)

rov	Descrizione interventi	Importo finanziato	Costo totale	Anno del finanziamento	Stato di attuazione
Piacenza	Lavori di consolidamento statico e manutenzione straordinaria del ponte sul fiume Trebbia al km 184+000 della ex SS 10 "Padana Inferiore"	1.844.793,81	3.500.000,00	2010	Lavori iniziati a maggio 2017. Ultimati a settembre 2018. Collaudo previsto entro novembre 2019
Reggio Emilia	Realizzazione della variante alla SS 63 in corrispondenza dell'abitato di Ponterosso in Comune di Castelnovo ne' Monti	1.000.000,00	3.452.420,00	2016	Inaugurata marzo 2019
Bologna	Nuova Bazzanese: collegamento nuovo casello autostradale Valsamoggia con la nuova Bazzanese	10.000.000,00	51.684.051,29	2002 (integrazione 2008)	Lavori in corso. Termine previsto nella seconda parte del 2019
	Asse Lungo Savena – Lotto II bis	2.650.000,00	11.831.025,89	2009	Progetto esecutivo in corso di approvazione. Da avviare gara d'appalto
Ravenna	Realizzazione rotatoria tra la SS16 e la SP254	910.500,00	1.821.000,00	2016	Apertura al traffico giugno 2018
	Realizzazione interconnessione della A14dir con la S.P. 253R San Vitale nel comune di Bagnacavallo in località Borgo Stecchi.	3.200.000,00	5.800.000,00	2017	Progetto definitivo e esecutivo in fase di elaborazione
Totale		19.605.293,81	78.088.497,18		

Relativamente ai "Lavori di consolidamento statico e manutenzione straordinaria del **ponte sul fiume Trebbia** al km 184+000 della ex SS 10 Padana Inferiore", la **Provincia di Piacenza**, nel corso del 2017, ha approvato la progettazione definitiva-esecutiva, adeguandola sia agli aggiornamenti resisi necessari in seguito alla sopravvenuta entrata in vigore del Nuovo Codice dei Contratti pubblici (D.Lgs. 18 aprile 2016 n.50), sia alle prescrizioni impartite dalla Soprintendenza per i beni architettonici e alle molteplici e diversificate esigenze evidenziate dalle Società di gestione delle reti

di sottoservizi tecnologici ubicati lungo l'infrastruttura. I lavori, aggiudicati ad aprile 2017 e consegnati a maggio 2017, sono stati ultimati a settembre 2018. La fase di collaudo ha subito dei rallentamenti a causa di alcune riserve iscritte sul registro di contabilità. Si prevede, pertanto, la conclusione del collaudo entro novembre 2019.

Nel corso del 2016 la Regione, la **Provincia di Reggio Emilia** e il Comune di Castelnovo né Monti hanno concordando sulla necessità di intervenire completando la realizzazione della **Variante di Ponterosso** mediante la realizzazione del 2° lotto, che assicura il collegamento fra la S.S. 63 e la S.P. 513R, con l'interconnessione della strada provinciale alla rete nazionale, ed al contempo garantisce il completamento del tratto terminale verso sud dell'Asse Val d'Enza, approntando una convenzione per la realizzazione del 2° lotto, il costo complessivo del progetto ammonta a complessivi € 3.452.420,00 di cui 1.000.000,00 finanziati dalla Regione Emilia-Romagna, 2.432.420,00 con fondi della Provincia di Reggio Emilia e 20.000,00 con il concorso finanziario di privati. I lavori sono stati completati e l'inaugurazione della variante di Ponterosso è avvenuta a marzo 2019.

La Regione, l'Anas, la Provincia di Ravenna e il **Comune di Cervia**, concordando sulla necessità di intervenire, mediante la realizzazione di una nuova **intersezione a rotatoria**, tra la **SS16**, la **SP254R** e **Via Martiri Fantini**, dove allo stato attuale esiste un'intersezione a raso regolata da impianto semaforico, hanno firmato una convenzione il 23/11/2016 per la progettazione, la realizzazione e la futura gestione della rotatoria. Scopo dei lavori di ammodernamento è quello d'incrementare quanto più possibile il livello di servizio e sicurezza del nodo, di decongestionare gli elevati flussi di traffico esistenti, riducendo in tal modo gli inquinamenti acustici e gassosi presenti. Alla realizzazione delle opere descritte dell'importo complessivo di € 1.821.000 concorre ANAS, per l'importo di € 910.500, e la Regione, per l'importo di € 910.500. Il Comune di Cervia ha approvato il progetto esecutivo il 13/12/2016 con una previsione di realizzazione di lavori in 17 mesi. I lavori sono stati consegnati il 4/9/2017 e risultano effettivamente iniziati il 26/9/2017. L'apertura al traffico è avvenuta in giugno 2018 e successivamente sono state completati alcuni lavori di finitura.

Per quel che riguarda il **Lotto II bis dell'asse Lungo Savena**, che costituisce una diramazione del collegamento fra la Trasversale di Pianura e la Tangenziale di Bologna e realizza la connessione fra la SP253R e la rotonda di via dell'Industria, bypassando l'abitato di Villanova di Castenaso, negli ultimi anni il Comune di Castenaso ha avviato una fase di ripensamento complessivo dell'opera, di cui sono stati informati gli Enti sottoscrittori della convenzione in occasione di numerosi incontri, fase che da ultimo si è conclusa con una revisione del progetto esecutivo, al fine di adattarlo alle mutate condizioni economiche. Alla fine del 2018 il progetto esecutivo risulta ancora in corso di validazione (passaggio propedeutico all'approvazione da parte della Città Metropolitana che ne curerà anche la realizzazione) e successivamente (si può sperare già entro la fine del 2019) l'avvio della gara d'appalto per l'affidamento dei lavori.

Nel 2018 è stato portato avanti l'iter per la sottoscrizione di una convenzione per la **progettazione di una variante alla SP. 3 "Trasversale di Pianura" fra Budrio e Villa Fontana**. Tale convenzione è stata materialmente sottoscritta nei primi mesi del 2019 e prevede la predisposizione del progetto di fattibilità tecnico-economica e dello studio ambientale preliminare entro il 31 Ottobre 2019. Tali elaborazioni progettuali verranno svolte su finanziamento della Regione per € 150.000,00 e saranno coordinate dalla Città Metropolitana di Bologna che si avvarrà di professionisti esterni e contribuirà con l'attività di personale interno per una quota di valore di € 10.000,00.

Di seguito si riporta lo **stato di avanzamento di alcune opere, che, anche se non prevedono un finanziamento della Regione, sono strategiche per la viabilità provinciale di interesse regionale** e sulle quali viene svolto un costante monitoraggio.

Si cita, in **provincia di Parma, la tangenziale di Noceto**. Nell'ambito degli investimenti di Autocamionale della Cisa (oggi SALT), società che gestisce in concessione la A15, è stata stipulata una convenzione con gli Enti locali, che prevede la realizzazione di tale opera, ai fini del miglioramento della viabilità di adduzione al casello autostradale di Parma ovest. Si tratta di una strada parallela all'autostrada A15 per il collegamento veloce dei caselli di Fornovo e Pontetaro e riguarda la realizzazione di un sistema di viabilità in aggiramento del nodo urbanizzato di Noceto, costituendo una connessione in variante alla SP357R, funzionale al miglioramento dell'accessibilità dell'Autostrada A15, tramite il casello di Parma Ovest situato a Pontetaro. L'opera, di sviluppo complessivo pari a circa 6,4 km, ricade per la quasi totalità in comune di Noceto, ad esclusione dell'ultimo tratto di circa 400 m che si raccorda con la rotatoria delle Ghiaie esistente, nel comune di Medesano. Il costo di tale variante è di circa 23 M€. Per tale opera, la Provincia di Parma ha comunicato (nel novembre 2014) al MIT la conclusione della fase di verifica di ottemperanza del progetto definitivo rispetto a quanto emerso in sede di verifica di assoggettabilità a VIA. È stato inoltre decretato il perfezionamento dell'Intesa Stato - Regione Emilia-Romagna sul procedimento di localizzazione dell'opera (7/9/2015). Il Progetto definitivo, opportunamente aggiornato e adeguato agli esiti di tale provvedimento, è stato approvato dal Concedente MIT nel dicembre 2017 con contestuale Dichiarazione di Pubblica utilità ai fini espropriativi. SALT ha avviato la progettazione esecutiva dell'opera – oggi in fase di completamento – nonché le attività relative agli espropri oltre agli approfondimenti necessari alla caratterizzazione dei terreni (eseguiti in collaborazione con ARPAE). Per quanto riguarda la copertura economica complessiva, il medesimo provvedimento dispone che le risorse necessarie alla realizzazione dell'intervento potranno essere previste nel prossimo Piano Finanziario Regolatorio per il periodo 2019-2023, Piano che dovrebbe essere perfezionato nella seconda parte del 2019.

Inoltre, la **Provincia di Parma**, il 25/11/2016, ha siglato con Autocamionale della Cisa³³ un Protocollo d'Intesa, approvato il 19/1/2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che prevede una serie di interventi di **adeguamento della viabilità locale** nell'ambito della realizzazione del Corridoio Plurimodale Tirreno – Brennero, raccordo Autostradale tra l'A15 a Fontevivo (PR) e l'A22 a Nogarole Rocca (VR) – I lotto. Gli interventi previsti dal Protocollo hanno un importo complessivo di circa 26 M€, a carico di AutoCisa, e sono i seguenti:

- Raccordo S.P.10 autostazione Parma Nord (Comune di Trecasali). Importo € 3.517.829,44;
- Riqualficazione S.P. 8 di Sissa (Comune di Trecasali) - tratto raccordo Ponte San Secondo autostazione Parma Nord nuova viabilità Eridania. Importo € 1.190.000,00;
- Variante S.P. 8 di Sissa (Comune di Trecasali). Importo € 4.150.000,00;
- Collegamento S.P. 43 Trecasali-Torrile e S.P. 33 Padana Occidentale (Comuni di Sissa e Trecasali). Importo € 4.710.000,00;
- Variante S.P. 33 Padana Occidentale (Comune di Sissa) Località San Nazzaro. Importo € 1.070.000,00;
- Rotatoria SP8 Sissa - SP33 Padana Occidentale (Comune di Sissa). Importo € 550.000,00;
- Collegamento S.P. 33 Padana Occidentale - Strada Nuova dei Prati (Comune di Sissa). Importo € 1.845.000,00;
- Raccordo Cispadana S.P. 11 di Busseto (Comuni di Fontevivo e Fontanellato). Importo € 7.422.000,00;
- Rotatoria incrocio S.P. 11 di Busseto - Strada Comunale Farnese (Comune di Fontevivo). Importo € 457.000,00;

³³ Si fa presente che in data 10 ottobre 2017 la società SALT (Società Autostrada Ligure Toscana p.a.) ha incorporato la società Autocamionale della Cisa S.p.A., subentrando in tutti gli obblighi e gli impegni, compresa la Convenzione Unica sottoscritta da Cisa con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

- Opere necessarie per la tutela della buona conservazione dello stato della viabilità esistente. Importo € 870.000,00.

La Provincia di Parma, come previsto dal suddetto Protocollo, ha predisposto la progettazione definitiva delle opere che il Ministero ha provveduto ad approvare.

Infine, grande importanza riveste il **Nodo di Rastignano**. Per questa importante opera di variante alla SP65 della "Futa" in provincia di Bologna, che sarà destinata a risolvere uno storico problema di congestione sulla direttrice che assicura il collegamento fra la città di Bologna e la valle del Savena, la Regione non stanziava fondi ma ha svolto in questi anni un importantissimo lavoro di coordinamento fra le Istituzioni che hanno un ruolo nella sua realizzazione. A causa di un'iniziale mancanza di copertura finanziaria per garantire la realizzazione dell'intera opera con un unico appalto, è stato deciso di procedere inizialmente con un primo stralcio, noto come "Stralcio funzionale Futa", che è stato appaltato nel 2014. Tale stralcio raggiunge l'abitato di Rastignano provenendo da Bologna e trova la sua funzionalità mediante innesto nella rete stradale urbana esistente. L'opera è stata aggiudicata mediante appalto integrato (bandito da Italferr, in virtù dell'accordo sottoscritto) e attualmente l'impresa appaltatrice sta svolgendo i lavori regolarmente, nonostante alcuni ritardi che hanno fatto allungare le previsioni iniziali del cronoprogramma. L'entrata in esercizio è prevista per la fine del 2019, ma un primo tratto funzionale (che va dalla rotatoria Mafalda di Savoia alla bretella del Dazio con innesto sulla SP65 storica in località S. Rufillo) potrebbe essere inaugurata già alla fine dell'estate dello stesso anno.

Quanto al finanziamento del secondo stralcio, questo è stato inserito nel Piano Operativo Infrastrutture della Città Metropolitana di Bologna finanziato con risorse FSC 2014-2020 con Delibera n. 75 del 7/8/2017 ed è ora possibile procedere con il completamento delle procedure approvative e con la gara per l'affidamento dei lavori. In particolare, negli ultimi giorni del 2018 è stato completato e depositato il progetto definitivo ed è stata avviata la Conferenza dei Servizi, tuttora in corso, che consentirà di ottenere la conformità urbanistica. Terminata la Conferenza dei servizi la Città Metropolitana dovrà sviluppare il progetto esecutivo (non si tratta infatti di appalto integrato) e avviare infine le procedure di gara. Con la realizzazione del secondo stralcio sarà possibile dare piena funzionalità alla variante, completando l'attraversamento verso i comuni della valle del Savena.

7.5 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE

7.5.1 Stato di avanzamento interventi ANAS

L'ANAS ha predisposto un aggiornamento del **contratto di programma 2016-2020**, approvato dal CIPE nell'agosto 2017, prevedendo per quanto concerne la Regione Emilia-Romagna, i seguenti interventi per un importo complessivo di circa 974 M€, elencati nella seguente tabella.

Tabella 46
Interventi previsti nel Contratto di Programma 2016-2020

Strada	Intervento	Importo (M€)
SS62	SS62 Ammodernamento dell'asse stradale nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio	13,2
SS9	Prolungamento della SS9 - Tangenziale nord di Reggio Emilia nel tratto da S.Prospero Strinati a Corte Tegge (1° stralcio e 2° stralcio)	190,8
NODO BOLOGNA	Nodo ferro-stradale Casalecchio di Reno: stralcio stradale SUD	54,4
NODO BOLOGNA	Nodo Ferro-Stradale di Casalecchio di Reno: stralcio stradale NORD	155,6
SS16	Variante nel tratto Bellaria - Rimini nord - Misano Adriatico – 1° stralcio	173,2
SS16	Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la SS495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238 - 1° stralcio: dallo svincolo di Argenta al km 120+238	106,8
SS9	Variante di Castel Bolognese	61,9
SS727 bis	Sistema Tangenziale di Forlì. Collegamento viario Tangenziale Est - 3° lotto	102,6
SS67	Adeguamento della SS67 da Classe al Porto di Ravenna	20
SS9	Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini e rotatoria via Italia	11,2
SS45	Ammodernamento nel tratto Cernusca-Rivergaro (stralcio)	60
SS72	SS72 di San Marino – Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	14
SS12	Variante di Mirandola dal km 217+000 al km 220+175 – Lotto II Stralcio I	10

Tale aggiornamento ha comportato un aumento di costo complessivo derivante sia da alcuni approfondimenti progettuali, geologici e geotecnici e alla necessità di attuare campagne di indagini archeologiche (come nei casi della tangenziale di Reggio Emilia, della SS45, della tangenziale di Forlì e della variante di Castel Bolognese) sia dall'inserimento di due ulteriori opere (SS72 e variante di Mirandola).

L'aggiornamento è stato presentato al MIT e ne è prevista l'approvazione da parte del CIPE nel mese di giugno 2019

Per l'intervento di **ammodernamento in sede dell'asse stradale SS62 nel tratto compreso tra Parma e Collecchio**, è stata redatta una convenzione tra ANAS e la provincia di Parma, che prevede la redazione del progetto definitivo ed esecutivo da parte di quest'ultima. In data 3/11/2017 è stata sottoscritta una nuova convenzione tra ANAS, Provincia di Parma, Comune di Parma, Comune di Collecchio che prevede l'aggiornamento del progetto definitivo e la redazione del progetto esecutivo a cura della Provincia di Parma, attività finanziate da ANAS per un importo di euro 160.000. La Provincia sta svolgendo gli approfondimenti progettuali necessari ai fini dell'aggiornamento del progetto definitivo.

La **“Tangenziale di Reggio Emilia da S. Prospero Strinati a Corte Tegge”** (1° e 2° stralcio), che consentirà il completamento del sistema delle tangenziali intorno alla città di Reggio Emilia e costituirà un tratto importante della Via Emilia bis, ha concluso positivamente la VIA con prescrizioni, è stato approvato il progetto definitivo e si è conclusa la procedura per la localizzazione urbanistica e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, mediante Intesa Stato – Regione con la chiusura della Conferenza dei Servizi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 13/7/2016. Con

successivo Decreto del 3/8/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata perfezionata l'Intesa Stato-Regione e disposto il vincolo preordinato all'esproprio. In data 21/9/2017 è stato avviato il procedimento per l'approvazione del progetto e la dichiarazione di pubblica utilità, relativo alle aree interessate dai lavori di cui in oggetto, mediante comunicazioni ad personam e avviso al pubblico. Con delibera n.113 del 20/11/2017 il CdA dell'ANAS ha approvato il progetto definitivo e dichiarato la pubblica utilità. Successivamente, è stato approvato da ANAS il progetto esecutivo e si è in attesa dell'approvazione da parte del MIT.

L'intervento noto come "**Nodo di Casalecchio di Reno**", lungo la SS64 Porrettana, in provincia di Bologna, su cui la Regione ha svolto un ruolo di coordinamento e costante presidio nei confronti di ANAS e Autostrade per l'Italia, soggetto finanziatore dell'opera, consiste in una variante alla Statale che consentirà di prolungare il nuovo tratto realizzato fra Sasso Marconi e Borgonuovo in complanare alla A1 (in occasione dei lavori del lotto 1 della Variante di Valico) fino a interconnetterlo alla Tangenziale di Bologna attraversando in nuova sede il centro di Casalecchio di Reno, all'interno del quale è prevista anche una galleria artificiale.

Per un problema di mancanza dell'intera copertura finanziaria il progetto è stato suddiviso in due stralci. Il primo, **lo stralcio Nord**, collegherà la Tangenziale di Bologna a Casalecchio e troverà la funzionalità mediante ricaduta sulla rete stradale esistente in corrispondenza dello svincolo del Faianello.

A seguito di problemi di natura procedurale che non hanno consentito di perfezionare l'approvazione del 2016 da parte del CIPE del progetto definitivo dello stralcio Nord, lo stesso è stato successivamente approvato dal Comitato con Delibera n. 4 del 28/2/2018.

ANAS ha pertanto affidato l'incarico per la progettazione esecutiva, che si è conclusa nei primi mesi del 2019. A seguito della validazione del progetto sarà quindi pubblicata la gara d'appalto nella seconda metà del 2019.

Nel corso del 2018 è stata avviata una collaborazione fra ANAS e RFI per rendere compatibile il progetto stradale con il progetto ferroviario, da poco reinserito nella programmazione RFI. Quest'ultimo prevede l'eliminazione del PL di Casalecchio mediante l'interramento di una porzione della linea ferroviaria e lo spostamento della fermata, che si cercherà di contenere il più possibile. In fase transitoria sarà assicurata la continuità del servizio ferroviario, in quanto la linea potrà essere provvisoriamente deviata sulla soletta della galleria stradale, prevista nel progetto dello stralcio stradale nord e adeguatamente dimensionata.

Per quanto riguarda lo **Stralcio Stradale Sud**, come evidenziato nella tabella precedente, è stato previsto nell'aggiornamento del Contratto di programma ANAS 2016-2020 con un costo di 54,4 M€ con appaltabilità nel 2021, anche se ad oggi non risulta finanziato. Il progetto definitivo è in corso di aggiornamento.

Fra gli interventi che facevano parte anche del vecchio Piano quinquennale 2007-2011, si evidenzia la "**Variante alla SS16 tra Bellaria e Misano**": inizialmente nel Piano quinquennale ANAS tale variante era prevista in un'unica tratta. ANAS ha successivamente deciso di provvedere all'aggiornamento del progetto di tutta l'opera, prevedendo l'intera tratta a 2 corsie/senso di marcia e la suddivisione in 4 stralci, di cui solo un primo stralcio è stato inserito nel Contratto di Programma 2016-2020.

Il progetto definitivo, redatto da SPEA nel 2010, era stato sottoposto a VIA. In data 26/3/2013 il Ministero dell'Ambiente ha emesso il decreto di compatibilità ambientale con prescrizioni. Nel 2018 ANAS ha chiesto al Ministero dell'Ambiente la proroga di validità del decreto VIA. Sono state

consegnate a SPEA le attività di aggiornamento del PD con ultimazione prevista a giugno 2019, per il successivo invio al CSLLPP e avvio della Conferenza dei Servizi.

Nel frattempo, la Regione, a seguito della richiesta da parte degli Enti locali di completare alcuni tratti di viabilità dismessi a seguito dei lavori autostradali di potenziamento della A14, si è fatta promotrice di svariati incontri alla presenza della Struttura di vigilanza delle concessioni autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di ASPI, di ANAS e dei rappresentanti degli Enti locali, finalizzati all'attuazione da parte di ASPI del progetto di completamento e riqualificazione di tali tratti dismessi di A14 nel territorio della Provincia di Rimini.

Con la formalizzazione degli accordi su evidenziati, mediante un'apposita convenzione, si ottimizza la sinergia, instaurata sin dalla fase progettuale, fra le opere di potenziamento della A14 e la variante alla SS16, dando allo stesso tempo risposta a una situazione di elevatissima criticità per il territorio determinata dal consistente traffico di attraversamento dei centri urbani, che oggi grava sulla Statale Adriatica. In particolare, è prevista la realizzazione di:

- Percorso ciclopedonale zona Covignano;
- Attraversamento ciclopedonale della SS.16 – Via Covignano;
- Attraversamento ciclopedonale della SS.16 – Via Pomposa;
- Attraversamento ciclopedonale della SS.16 – Via Coriano;
- Rotatoria intersezione SS16 – SS72/Via Udine;
- Rotatoria Intersezione SS16 – SP 41 “Montescudo”/Coriano;
- Viabilità di collegamento Via Venezia – Via Udine;
- Viabilità di collegamento Via Berlinguer – Via Tavoletto;
- Percorso ciclopedonale zona Scacciano;
- Completamento viabilità di servizio via dell'Autodromo.

In data 10/3/2016 è stata avviata la procedura di verifica di conformità urbanistica sul progetto definitivo, predisposto da ASPI, che si è conclusa con l'Intesa Stato – Regione. ASPI ha quindi predisposto ed inviato agli Enti interessati il progetto esecutivo a dicembre 2017, aggiornandolo con le osservazioni ricevute.

La Convenzione che disciplina l'esecuzione degli interventi è stata sottoscritta a novembre 2018 da tutti gli enti territoriali interessati e da Anas.

A breve verrà pubblicato il bando per la realizzazione delle opere. L'importo delle opere da convenzione è pari a 24,8 M€ + IVA.

Il 2 agosto 2016 è stata stipulata una convenzione tra la Regione Emilia-Romagna, l'ANAS SpA e i Comuni di Argenta e di Castel Bolognese, al fine di disciplinare la compartecipazione alle spese di progettazione per alcuni interventi previsti nel contratto di programma ANAS 2016-2020. Si tratta della **Variante di Argenta – 1° Lotto**, la **Variante di Castel Bolognese** e la **Tangenziale Est di Forlì – 3° Lotto**.

L'impegno della Regione alla spesa per le attività di progettazione definitiva, per le tre opere, ammonta ad un totale di euro 670.000 a fronte di un valore complessivo di euro 950.000.

In dettaglio:

- Variante di Argenta – 1° lotto: € 620.000;
- Variante di Castel Bolognese: € 250.000;

- Tangenziale Est di Forlì: € 80.000 (per l'adeguamento del progetto definitivo già disponibile).
Come previsto dalla convenzione, a giugno 2018, sono stati consegnati alla Regione i progetti definitivi delle suddette opere. Una volta ottenuto il parere del CSLLPP, verrà avviata la Conferenza dei Servizi ai fini della localizzazione urbanistica.

L'adeguamento della SS67 da Classe al Porto di Ravenna prevede l'ampliamento della sezione stradale (oggi a due corsie per senso di marcia) per conformarla al tipo B del DM 5/11/2001. Rientra tra gli interventi di miglioramento del sistema tangenziale di Ravenna, su cui confluiscono numerose autostrade e strade principali che collegano il porto con importanti nodi interni ed esterni alla Regione: A14, SS16, SS67, SS3bis, SS309dir, SS309. Sono state avviate le attività di rilievo e le indagini geognostiche ai fini della predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica.

Per la **variante alla SS9 all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini e rotatoria via Italia** il Comune di Rimini ha redatto il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento e lo ha trasmesso ad ANAS tra febbraio e luglio 2018, prevedendo il collegamento alla statale, sia a monte che a valle di Santa Giustina, tramite strade provinciali e comunali già esistenti. Il costo ha subito una riduzione in quanto, d'intesa con il comune di Rimini, è stata stralciata dal progetto la rotatoria all'intersezione con via Italia, per cui si rendono necessari ulteriori approfondimenti progettuali.

Per quanto riguarda l'**ammodernamento della SS45 nel tratto Cernusca-Rivergaro**, il 24/10/2017 è stato avviato, con avviso pubblico, il procedimento ex art. 11 DPR 327/11 (espropri) e attualmente sono in corso alcuni approfondimenti sul progetto definitivo al fine di garantire la compatibilità dell'intervento con il contesto geomorfologico. Successivamente, il progetto definitivo sarà inviato al CSLLPP e verrà avviata la procedura ambientale (VIA) di competenza statale.

Si fa presente che per questi tre ultimi interventi, il relativo finanziamento è previsto a valere sul fondo FSC (Fondo Sviluppo e Coesione) 2014-2020, nell'ambito del Programma Operativo Infrastrutture approvato dal CIPE il 1° dicembre 2016, per cui si rimanda al paragrafo 7.4.4. In particolare, l'intervento lungo la SS45 è coperto per €15.000.000,00 a valere sul fondo FSC e per la restante quota dal finanziamento del contratto di programma ANAS. Per tali finanziamenti vi è l'obbligo di aggiudicazione entro il 31/12/2021.

Gli ulteriori due interventi che sono stati inseriti nell'ultimo aggiornamento del Contratto di Programma, grazie anche alle richieste della Regione, sono:

- l'intervento di **riqualificazione e messa in sicurezza previsto sulla SS72 Rimini - San Marino**, per una lunghezza complessiva di 10 km, che consiste in una serie di interventi quali la realizzazione di rotatorie in corrispondenza delle intersezioni semaforiche, la riduzione degli innesti provenienti dalle viabilità secondarie laterali, l'eliminazione di numerosi accessi privati attualmente presenti lungo l'arteria stradale, la realizzazione di attraversamenti pedonali protetti e l'estensione delle piste ciclabili. Sono state effettuate alcune attività relative alla progettazione preliminare e approfondimenti congiunti con gli Enti interessati nell'ambito di un tavolo tecnico istituito presso la Segreteria di Stato della Repubblica di San Marino. Il costo previsto per l'opera è di 14 milioni di euro;
- la **Variante di Mirandola della SS12 dal km 217+000 al km 220+175 – Lotto II Stralcio I** che si estende per circa 1,5 km in direzione nord-sud, con inizio in corrispondenza della rotatoria esistente terminando all'innesto con la viabilità comunale Via Bosco Monastico con la realizzazione di una nuova rotatoria. Il progetto definitivo è stato completato a dicembre 2018 e inviato al Provveditorato OOPP. Successivamente verrà avviata la Conferenza dei Servizi per localizzazione urbanistica presso il Provveditorato. Il costo previsto è di 10 milioni di euro, inizialmente ipotizzato in parte (4 milioni) a valere sul Fondo FSC 2014-2020 con l'inserimento dell'opera nel II Addendum al Piano Operativo Infrastrutture approvato dal CIPE con delibera n. 12/2018. È attualmente in corso una proposta di riprogrammazione di tale quota a favore di altri interventi sul territorio regionale, dal momento che ANAS, nell'ambito della rimodulazione del

Contratto di Programma 2016-2020 ne ha proposto al MIT il finanziamento interamente a valere sul Fondo Infrastrutture 2017.

Relativamente alle ulteriori opere di competenza statale contenute nelle vecchie programmazioni, si cita il **Prolungamento della complanare di Bologna - tratto Nord**, i cui aggiornamenti sono riportati al paragrafo 7.5.2.

Passando alle opere **in corso di realizzazione nel 2018** si riporta il seguente quadro.

I **“lavori di sistemazione delle curve dei Carrai e Acquabuona sulla SS 12** (fra le progressive km 139+344 e km 139+889 denominato "i carrai", e km 139+889 e km 140+155 denominato "curva Acquabuona" in comune di Pavullo nel Frignano)” riguardano l’ammodernamento di un tratto della SS12 di circa 800 m in prossimità dell’abitato di Pavullo nel Frignano mediante la rettifica plano-altimetrica e la realizzazione di una galleria artificiale lunga circa 85 m. Le attività di progettazione sono state oggetto di una Convenzione stipulata in data 11/03/2010 tra ANAS, Provincia di Modena, Comune di Pavullo nel Frignano. Il Comune ha finanziato il progetto esecutivo dell’opera e ha acquisito con accordi bonari le aree necessarie, poi cedute gratuitamente ad ANAS. Il Comune ha inoltre eseguito le indagini archeologiche preventive.

A seguito dell’approvazione del progetto da parte della Direzione Centrale il 22/12/2016, ANAS ha avviato un progetto sperimentale con il Politecnico di Torino, basato su standard di Building Information Modeling (BIM), e nel 2017 ha avviato la prima gara per i lavori di sistemazione delle curve “Carrai” e “Acquabuona” sul tratto emiliano della Statale 12 dell’Abetone e del Brennero.

La procedura di gara è stata avviata con la pubblicazione del bando il 26/4/2017. In data 5/12/2017 è stata disposta l’aggiudicazione dell’appalto e in data 3/5/2018 è stato stipulato il contratto per un **importo dei lavori pari a 3,76M€**.

I lavori sono stati consegnati il 14/9/2018 e avranno una durata contrattuale di 504 gg.

Nella tabella seguente, si elencano gli interventi di **manutenzione straordinaria** suddivisi per direttrici:

Tabella 47

Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza in corso di realizzazione o conclusi nel 2018

Direttrici	Manutenzione straordinaria
	Titolo
SS16/SS67	ACCORDO DI PROGRAMMA TRA ANAS E COMUNE DI RAVENNA PER LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DI UNA ROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'INTERSEZIONE A RASO TRA LA SS 16 "ADRIATICA", LA SS 67 "TOSCO ROMAGNOLA" E LA SC VIA RAVEGNANA ULTIMATI AD APRILE 2018
	S.S.16 ADRIATICA DAL 147,860 AL KM 155,000 LAVORI DI RISANAMENTO E RINFORZO DEL PIANO VIABILE E SEGNALETICA ORIZZONTALE - LOTTO 3 IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS16 ADRIATICA LAVORI DI ADEGUAMENTO DEL PONTE A PONTELAGOSCURO SUL PO ULTIMATI AD OTTOBRE 2018
SGC E/45	S.S. 3BIS "TIBERINA" DAL KM 164,000 AL KM 164,900 GALLERIA "MONTECORONARO" - INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STATICO DI IMPERMEABILIZZAZIONE E DI MESSA A NORMA DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI IN CORSO DI REALIZZAZIONE

	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" DAL KM 173,700 AL KM 175,500</p> <p>GALLERIA ROCCACCIA (KM 173+700) PROGETTO DEGLI INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STATICO DI IMPERMEABILIZZAZIONE E DI MESSA A NORMA DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" DAL KM 214,100 AL KM 220,700</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO DELLA STRADA, NEL TERRITORIO DI CESENA, TRA GLI SVINCOLI BORELLO NORD (KM 214,100) E CESENA SUD (KM 220,700)</p> <p>ULTIMATI A NOVEMBRE 2018</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" DAL KM 226+190 AL KM 228,400</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN ENTRAMBE LE CARREGGIATE</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" DAL KM 228+500 AL KM 250+565</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLE PAVIMENTAZIONI IN TRATTI SALTUARI</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" DAL KM 240+420 AL KM 242+700</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN ENTRAMBE LE CARREGGIATE</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" DAL KM 162,698 AL KM 218,280</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO. RINFORZO DEL PIANO VIABILE. RIPRISTINO DI BANCHINE LATERALI. SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA. SEGNALETICA ORIZZONTALE E SEGNALETICA VERTICALE. FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI TRA IL KM 218+280 E IL KM 215+350</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" Dal Km 162,800 al Km 162,900</p> <p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE OPERE D'ARTE DELLO SVINCOLO DI CANILI AL KM 162+800</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" DAL KM 218,280 AL KM 222,000</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO. RINFORZO DEL PIANO VIABILE. RIPRISTINO DI BANCHINE LATERALI. SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA. SEGNALETICA ORIZZONTALE (ACCORDO QUADRO 2 - TRATTO EMILIANO) - IN CARREGGIATA SUD DAL KM 226+190 AL KM 224+000 E DAL KM 222+000 AL KM 218+280</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" DAL KM 228,400 AL KM 231,800</p> <p>S.S. 3 BIS "TIBERINA" LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO. RINFORZO DEL PIANO VIABILE. RIPRISTINO BANCHINE LATERALI. SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA. SEGNALETICA ORIZZONTALE. SEGNALETICA VERTICALE. FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI. SOTTOPROGETTO A: RIQUALIFICAZIONE SVINCOLO CESENA NORD E CARREGGIATA NORD - TRATTA 1N</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
Ferrara - Porto Garibaldi	<p>RA08 - RACCORDO FERRARA PORTOGARIBALDI DAL KM 0,000 AL KM 50,000</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLE PAVIMENTAZIONI TRA IN TRATTI SALTUARI</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
Valichi	<p>SS45</p> <p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER LA MESSA IN SICUREZZA DAL KM 95+000 (BOBBIO) AL KM 135+000 (LA VERZA)</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>

	LAVORI DI ADEGUAMENTO DEL PONTE SUL RENO (SS64) (LAVORI ESEGUITI NELL'AMBITO DEL MEDESIMO APPALTO DEI LAVORI DI MANUTENZIONE DEL PONTE SUL PO SULLA SS16) ULTIMATI A GENNAIO 2019
SS309	E 55 - S.S.309 ROMEA - S.S.16 ADRIATICA LAVORI DI RISANAMENTO E RINFORZO DEL PIANO VIABILE E SEGNALETICA ORIZZONTALE - LOTTO 1 ULTIMATI A NOVEMBRE 18
	E 55 - S.S.309 ROMEA - S.S.16 ADRIATICA LAVORI DI RISANAMENTO E RINFORZO DEL PIANO VIABILE E SEGNALETICA ORIZZONTALE - LOTTO 2 ULTIMATI A LUGLIO 18

L'importo totale di tali interventi è di circa 49,50 M€.

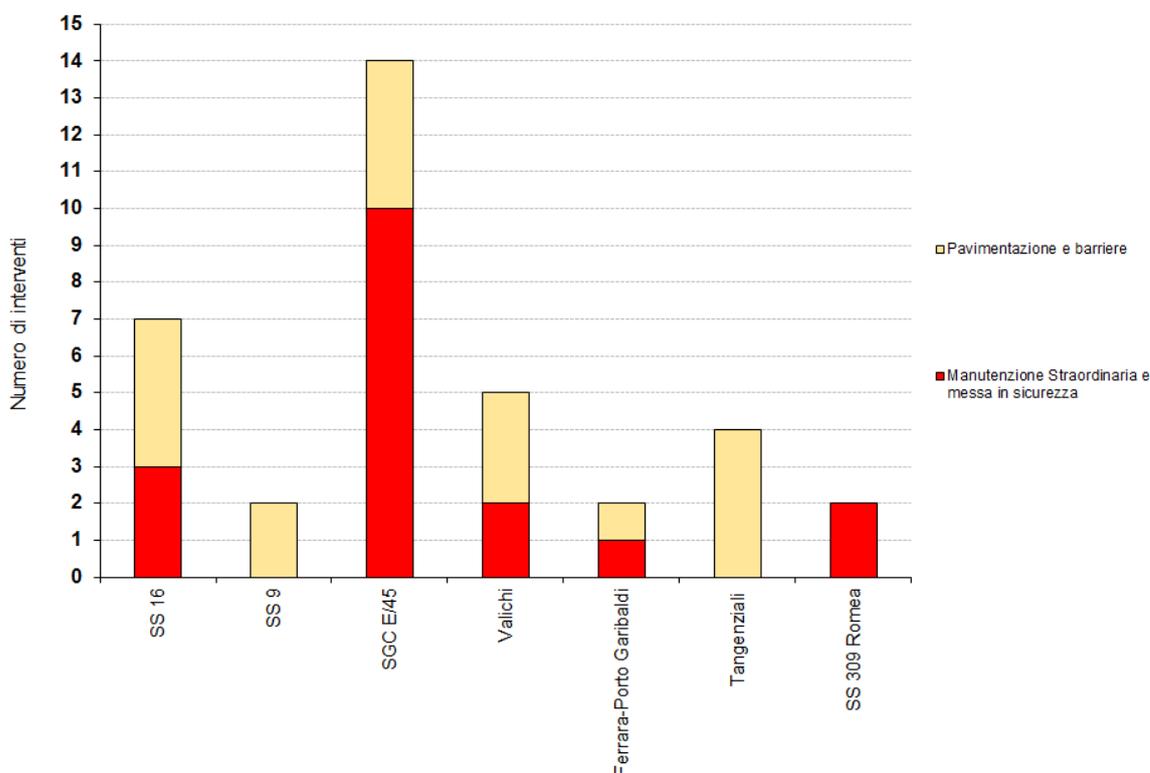
Infine, lungo le SS9, SS12, SS16, SS62, SS64, SS67, SS3bis, SS725 (tangenziale di Piacenza), SS726 (Secante di Cesena) nel 2018 sono stati avviati, e in alcuni casi conclusi, i seguenti interventi di **rifacimento della pavimentazione stradale** e di **adeguamento delle barriere stradali**, per i quali sono state attivate risorse per un totale di circa 19 M€:

- SS 62 ``della Cisa`` - SS 9/var ``tang. di Parma - lavori di ripristino delle pavimentazioni ammalorate lungo la SS 62 tra il km 111+533 al km 64+700 e lungo la tangenziale di Parma in tratti saltuari (*conclusi*);
- SS 9Var-9VarA-722-725 - Lavori di ripristino della pavimentazione lungo le tangenziali SS. 9Var-9VarA-722-725. in tratti saltuari del CMA (*conclusi*);
- SS 3 bis ``Tiberina`` - Dal Km 162,698 al Km 250,565 - Lavori di ripristino delle pavimentazioni in tratti saltuari lungo la S.S. 3 bis dal km 162+698 al km 250+565 (*conclusi*);
- SS 3bis ``tiberina`` - lavori di ripristino delle pavimentazioni con sistemazione delle banchine laterali tra il km 162+500 ed il km 228+500 in tratti saltuari (*conclusi*).
- S.S. 3bis ``Tiberina`` dal Km 209,000 al Km 250,565 - Centro di Manutenzione D - Lavori di ripristino superficiale delle pavimentazioni in tratti saltuari lungo la S.S. 3bis dal km 209+000 al km 250.565 (Centro D - Nucleo A) (*in corso di realizzazione*);
- SS 3bis ``Tiberina`` dal km 162+698 al km 250+565 - lavori di manutenzione straordinaria per la chiusura dei varchi in fascia spartitraffico e per l'adeguamento delle barriere in tratti saltuari (*in corso di realizzazione*);
- SS 16 ``Adriatica`` - Lavori di ripristino delle pavimentazioni lungo la S.S. 16 in tratti saltuari dal km 157+860 al km 223+410 del CM C (*conclusi*);
- S.S. 16``Adriatica`` - Lavori di ripristino della pavimentazione stradale dal km 69+514 al km 74+051. in tratti saltuari (Centro C - Nucleo A) (*conclusi*);
- SS 16 ``Adriatica`` - lavori di ripristino delle pavimentazioni lungo la SS 16 in tratti saltuari dal km 69+514 al km 147+860 (*in corso di realizzazione*);
- SS 16 ``Adriatica`` - lavori di ripristino delle pavimentazioni lungo la SS 16 in tratti saltuari dal km 69+514 al km 223+410 2^fase (*in corso di realizzazione*);
- SS 64 ``Porrettana`` - Lavori di ripristino delle pavimentazioni stradale tra il km 31+110 ed il km 75+500 nonché tra il km 100+103 ed il km 137+580. in tratti saltuari (Centro B - nucleo C) (*conclusi*);
- SS 9 ``Via Emilia`` - Lavori di ripristino della pavimentazione stradale dal km 0+000 al km 43+500 (Centro C - Nucleo C) (*conclusi*);
- SS 9 ``Via Emilia`` - lavoro di ripristino della pavimentazione stradale tra il km 120+560 ed il km 170+070. in tratti saltuari (centro b - nucleo b) (*conclusi*);

- SS 9 ``Via Emilia`` - Lavori di risanamento del Sistema Tangenziale di Modena, dal Km 1+000 al Km 9+000 in tratti saltuari (*conclusi*);
- SS12 - lavori di ripristino della pavimentazione stradale su alcuni tratti della SS 12 'dell'Abetone e del Brennero', in tratti saltuari tra il km 99+000 e il km 160+000 e tra il km 195+000 ed il km 213+000 (*conclusi*);
- SS 67 ``Tosco Romagnola`` - Lavori di ripristino della pavimentazione stradale tra il km 195+700 e il km 213+511 in tratti saltuari (Centro B - Nucleo D) (*in corso di realizzazione*);
- S.S. 726 ``Secante di Cesena`` - Lavori di ripristino della pavimentazione stradale dal km 22+361 al km 31+980. in tratti saltuari (Centro C - nucleo C) (*conclusi*);
- R.A. 08 ``raccordo Ferrara - P.to Garibaldi`` - Lavori di ripristino della pavimentazione stradale dal km 0+000 al 10+000 direzione P.rto Garibaldi in tratti saltuari (Centro C - Nucleo A) (*in corso di realizzazione*).

Di seguito si riportano in sintesi le **ripartizioni degli interventi** sopra elencati, **suddivisi per direttrici e per tipologia di opere**.

Figura 183
Ripartizione interventi suddivisi per tipologia di opere e direttrici



Fonte: elaborazione dati RER da fonte ANAS SpA.

7.5.2 Revisione della rete stradale di interesse nazionale

Lo Stato, attraverso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha avviato un confronto con tutte le Regioni volto a una revisione della rete stradale di interesse nazionale. Il **piano “Rientro Strade”**, avviato dall’ANAS di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la **riorganizzazione** e **ottimizzazione** della gestione della rete viaria, ha l’obiettivo di ritrasferire nelle competenze ANAS alcune strade provinciali, alcune delle quali oggetto del passato trasferimento dallo Stato alle Regioni o direttamente alle Province, come nel caso della Regione Emilia-Romagna.

Lo scopo principale di questo passaggio è quello di garantire **la continuità territoriale degli itinerari di valenza nazionale** che attraversano le varie regioni, evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade e dei trasporti.

L’iter di revisione della rete stradale di interesse nazionale ricadente nel territorio della regione Emilia-Romagna è iniziato nel 2017. Sono stati effettuati numerosi incontri con le Province e la Città Metropolitana di Bologna allo scopo di effettuare una ricognizione e, accogliendo le relative posizioni, condividere una possibile proposta di revisione della rete.

Con **DGR 1733/2018** la Regione ha assentito alla revisione della rete così come condivisa con gli enti interessati.

Nel novembre 2018 è stata sancita l’intesa in Conferenza Unificata sul DPCM recante: “Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto”.

Successivamente è previsto il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e il passaggio alle competenti commissioni parlamentari prima dell’approvazione definitiva del DPCM, prevedibile per l’autunno del 2019.

Per quanto riguarda l’Emilia-Romagna è prevista la classificazione a statale delle seguenti strade nei territori di Piacenza, Parma, Reggio E., Modena, Ferrara, Bologna, Forlì-Cesena e Rimini, riportate nella tabella successiva.

Tabella 48
Strade da riclassificare

S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
S.P. 3/1	Trasversale di Pianura - primo tronco	0,000	22,140	22,140	Innesto con la ex S.P. n. 568 - Svincolo con la S.P. n. 5 e S.P. n. 86
S.P. 3/2	Trasversale di Pianura - secondo tronco	0,000	20,921	20,921	Svincolo con la S.P. n. 5 e S.P. n. 86 - Innesto con la S.P. n. 253
10	Padana Inferiore	164,878	217,258	52,380	Da confine con la Regione Lombardia (PV) a confine con la Regione Lombardia (CR)
SP13ter	diramazione S. Croce	0,000	1,614	1,614	da SP413 a SP468
S.P. 60	Gran Linea (Rossonia)	9,580	18,818	9,238	Innesto con la ex S.S. n. 495 - Innesto con la S.S. n. 309

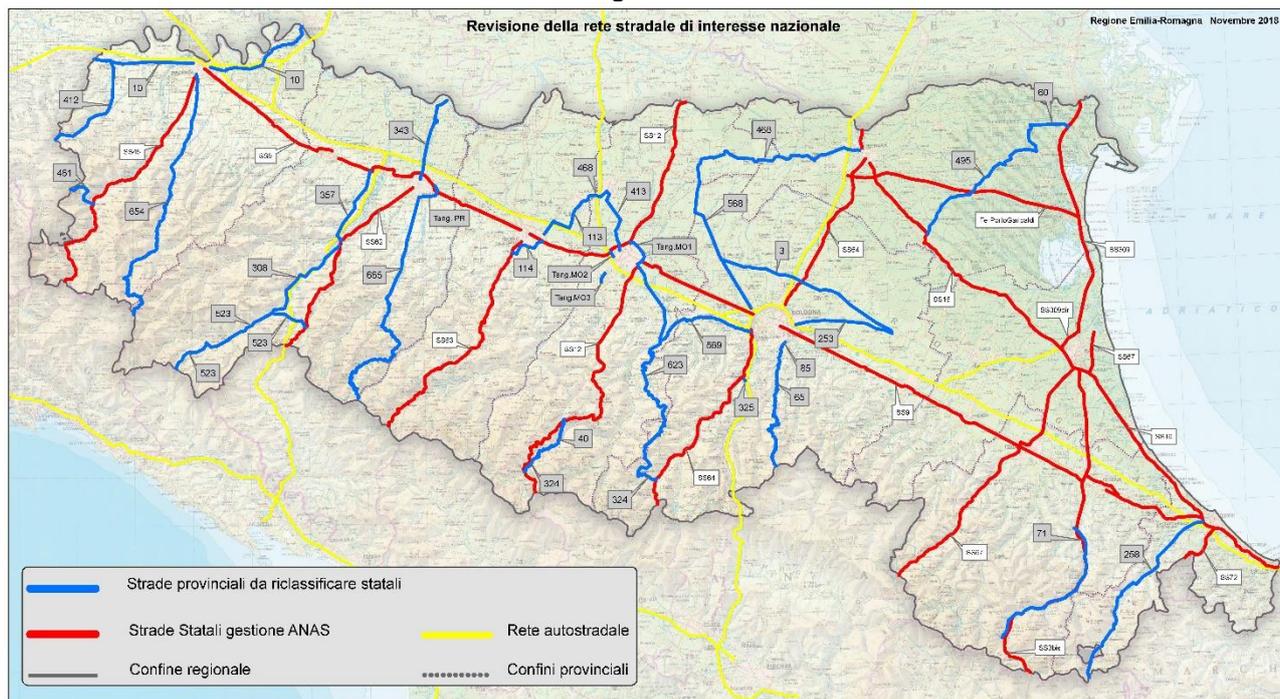
65	della Futa	61,695	71,150	9,455	Da confine con la Regione Toscana a Loiano
65	della Futa	71,150	72,430	1,280	Variante al tratto di ex SS 65 nel centro abitato di Loiano (Via G. Marconi e Via G. Garibaldi)
65	della Futa	72,430	90,040	17,610	Da Loiano a Pianoro Vecchio
65	della Futa	90,040	90,700	0,660	Da ex S.S. n. 65 a innesto con la S.P. n. 85 ("Fondovalle Savena" di nuova costruzione)
71 (ora SP137)	Umbro Casentinese Romagnola	0,000	45,660	45,660	ponte sul fiume Savio località Bora Bassa presso Borello - Svincolo con la S.S. n. 3 Bis presso Bagno di Romagna (**)
S.P. 113		0,000	17,680	17,680	Innesto con la S.S. n. 9 (Tangenziale RE) - Innesso con la ex S.S. n. 468
S.P. 114		0,000	9,250	9,250	Innesto con la S.S. n. 9 presso Reggio Emilia - Innesso con la S.P. n. 25 presso Reggio Emilia
253	San Vitale	5,777	23,000	17,223	Fine centro abitato di Bologna - Medicina
253	San Vitale	24,550	27,000	2,450	Medicina - Innesso con la S.P. 3/2 "Trasversale di Pianura secondo tronco"
255	di S. Matteo Decima	57,070	64,663	7,593	Da innesto con la S.S. n. 468 a Mirabello a innesto con la S.S. n. 496 a bivio Cassana
258	Marecchia	38,820	86,600	47,780	Confine con la Regione Toscana - Innesso con la S.S. n. 16 a Rimini
308	Di Fondo Valle Taro	0,000	24,850	24,850	Innesso con la S.S. n. 62 presso Fornovo ad innesto con la ex S.S. n. 523 presso Groppo San Giovanni
324	del Passo delle Radici	0,000	4,000	4,000	Innesso con la ex S.S. n. 64 presso Silla innesto con la S.S. n. 623 presso Crociale
324	del Passo delle Radici	53,430	61,730	8,300	Da innesto con la S.P. n. 40 a innesto con la S.S. n. 12 presso Pievepelago
325	Di Val di Setta e Val di Bisenzio	0,000	0,340	0,340	Da rotatoria innesto con la ex S.S. n. 64 a rotatoria a Innesso con la S.P. n. 37
343	Asolana	0,000	22,256	22,256	Da innesto con la S.S. n. 9 a Parma a confine con la Regione Lombardia

357	Di Fornovo	0,000	19,762	19,762	Innesto con la S.S. n. 9 presso Castelguelfo - Innesto con la S.S. n. 69 presso Fornovo di Taro
412	Val Tidone	45,765	74,226	28,461	Da Castel San Giovanni (interconnessione SP10R) al confine sud Lombardia (PV)
413	Romana	51,642	64,642	13,000	Innesto con la ex S.S. n. 468 presso Carpi - innesto con la S.S. n. 9 a Modena
461	del passo del Penice	42,524	57,083	14,559	Confine con la Regione Lombardia - Innesto con la S.S. n. 45 a Bobbio
468	di Correggio	19,820	20,952	1,132	da innesto SP113 a confine modenese
		20,952	22,900	1,948	da confine reggiano a innesto con SP13ter
		54,194	71,800	17,606	Innesto con la ex S.S. n. 568 - Confine con la Provincia di Ferrara
		71,800	85,610	13,810	Confine con la Provincia di Modena - Innesto con la ex S.S. n. 255 a Mirabello
495	di Codigoro	0,000	49,410	49,410	Innesto con la S.S. n. 16 a Consandolo - Innesto la S.P. n. 60 presso Mezzogoro
496	Virgiliana	62,130	66,280	4,150	Dalla S.S. n. 255 a Ferrara alla S.S. n. 16 a Ferrara
523	del Colle di Cento Croci	0,000	49,820	49,820	Innesto con la S.S. n. 62 a Berceto - Confine con la Regione Liguria
568	Di Crevalcore	0,000	11,298	11,298	Innesto con la ex S.S. n.468 a S. Felice sul Panaro – Crevalcore
		16,220	22,185	5,965	Innesto con la S.P. n. 84 - Innesto con la S.P. n. 83
		26,191	37,245	11,054	Da rotatoria innesto con la S.P. n. 83 - Inizio centro abitato di Bologna
569	di Vignola	18,000	24,124	6,124	Innesto con la S.S. n. 623 - confine con la città metropolitana di Bologna
		24,124	42,750	18,626	Da confine con la provincia di Modena a Svincolo con Raccordo di Casalecchio di Reno
623	Del Passo Brasa	0,000	53,926	53,926	Innesto con la S.S. n. 12 presso Modena - Innesto con la ex S.S. n. 324 presso Crociale
		53,926	64,740	10,814	
		64,740	68,420	3,680	
		68,420	80,230	11,810	
654	Di Val Nure	0,965	69,635	68,670	Dalla fine del centro abitato di Piacenza al confine con la Regione Liguria

		70,310	74,310	4,000	
665	Variante di Pilastro	0,000	3,103	3,103	Innesto con la S.S. n. 513 a Parma - Confine con la Regione Toscana (esclusi tratti ceduti ai comuni di Parma, Langhirano, Palanzano)
	Massese	5,853	13,200	7,347	
		15,893	20,500	4,607	
		21,050	28,200	7,150	
		28,200	36,200	8,000	
		36,600	47,400	10,800	
	49,810	74,400	24,590		
Variante di Groppo	0,000	0,336	0,336		
Variante di Ranzano	0,000	1,845	1,845		
S.C.	Tangenziale di Parma	0,000	5,000	5,000	Da S.S. n. 9 a S.S. n. 9 Var/a
S.C.	Tangenziale di Modena 1° tratto	0,000	6,500	6,500	Dalla S.S. n. 12 a Modena alla S.S. n. 724 a Modena
S.C.	Tangenziale di Modena 2° tratto	6,560	7,650	1,090	Dalla S.S. n. 724 a Modena a S.S. n. 724 a Modena
S.P. 3bis	Tangenziale di Modena 3° tratto	12,070	14,650	2,580	Dalla S.S. n. 724 a Modena a S.S. n. 724 a Modena
S.P. 40	di Vaglio	0,000	9,535	9,535	Dalla S.S. n. 12 presso Lama Mocogno a innesto con la S.S. n. 324 presso Magrignana
S.P. 83	Tangenziale di S. Giovanni in Persiceto	4,400	10,460	6,060	Innesto con la S.P. n. 568 (km 22+185) - innesto con la S.P. n. 568 (km 26+191)
S.P. 84	Circonvallazione di Crevalcore	0,000	3,600	3,600	Innesto con la S.P. n. 568 (km 11+430) - Innesto con la S.P. n. 568 (km 16+220) (tratto di nuova costruzione)
S.P. 85	Fondovalle Savena	0,000	8,307	8,307	Da innesto con la S.P. n. 85 a Ponte delle Oche (tratto di nuova costruzione)

(**) La Provincia di Forlì-Cesena ha rivisto i capisaldi della exSS71 ora SP137 prevedendo il caposaldo iniziale (km 0,00) in corrispondenza del ponte sul fiume Savio in località Bora Bassa presso Borello (confine centro abitato di Cesena) e il caposaldo finale (km 45,660) in corrispondenza dello svincolo con la S.S. n. 3 Bis presso Bagno di Romagna

Figura 184



7.5.3 Interventi sulla rete autostradale nazionale

La rete autostradale nazionale italiana è giuridicamente di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), anche se la gestione e l'esercizio delle varie infrastrutture è affidata a diverse società concessionarie autostradali.

Il Ministero esercita la propria funzione di concedente controllando l'operato delle società concessionarie, la gestione della rete autostradale e la realizzazione degli interventi di ampliamento: tale compito è demandato alla Direzione Vigilanza sulle Concessioni Autostradali del MIT.

La Regione contribuisce alla pianificazione degli interventi di modernizzazione (che consistono sia in interventi di riqualificazione/ampliamento che nella realizzazione di nuove opere) della rete autostradale nazionale presente sul territorio di propria competenza, attraverso un meccanismo di concertazione e di condivisione, con gli Enti locali, con il MIT e con le società concessionarie, sulle priorità di realizzazione e sulle modalità d'integrazione delle nuove opere con il territorio.

Attualmente **lo sviluppo chilometrico complessivo** sul territorio regionale della rete autostradale nazionale (comprensivo delle tre superstrade fruibili gratuitamente: il Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi, la Tangenziale di Bologna, la SS3bis - E45/E55 - da Ravenna al confine con la Regione Toscana), nonché della Variante di valico (A1) recentemente aperta al traffico, **ammonta a circa 752 km**, su cui sono previsti **interventi di riqualificazione/ampliamento**. Gli **interventi di riqualificazione/ampliamento** riguardano l'**11% della rete esistente** (81 km su 752).

Sono inoltre previste alcune **nuove opere che consentiranno un incremento pari a circa il 13% dell'estesa chilometrica attuale** (che passerà da 752 a circa 849 km). Tra le nuove opere è stata considerata anche l'Autostrada regionale Cispadana per cui si rimanda al paragrafo 7.3.

Gli interventi complessivamente programmati e con finanziamento certo (ampliamento e nuove opere) implicano un **investimento ingente da parte delle concessionarie autostradali**: le opere in fase di approvazione e/o esecuzione ammontano a un **importo totale di quasi 2,5 miliardi di**

euro. Nell'importo dell'investimento complessivo non è stato conteggiato il costo dell'autostrada Cispadana, per cui si rimanda al paragrafo 7.3, né delle opere per cui non è al momento confermato il finanziamento.

Al fine di agevolare la realizzazione di un investimento di queste proporzioni, con tutti i benefici che ne derivano per il territorio in termini di riqualificazione della propria dotazione infrastrutturale, la Regione Emilia-Romagna svolge da tempo un'azione di coordinamento e di mediazione fra le esigenze talvolta contrastanti dei diversi soggetti che sono interessati a queste opere, a partire dalla fase progettuale, passando per quella approvativa, per finire a quella realizzativa.

Nell'ambito di questo ruolo anche il 2018 è stato caratterizzato da un'attività di grande rilievo sul tema del **Nodo di Bologna**. Il sistema autostradale-tangenziale di Bologna rappresenta un'infrastruttura chiave sia nell'ottica della mobilità di lunga percorrenza nei collegamenti nord-sud del Paese, sia per quanto riguarda la medio-breve percorrenza in relazione alla mobilità dell'area metropolitana di Bologna.

A fine 2015, gli Enti territoriali hanno accantonato la realizzazione del Passante Nord di Bologna e la prevista trasformazione dell'infrastruttura interna tangenziale-autostradale con una serie di bypass; gli stessi Enti interessati, esaminate le soluzioni presentate nel progetto preliminare, hanno convenuto all'unanimità che permanevano criticità sulla soluzione complessiva del Passante sotto i profili territoriale, ambientale, paesaggistico ed economico.

Pertanto, è stato dato mandato ad ASPI di sviluppare un nuovo progetto preliminare che prevedesse l'ampliamento in sede sia della A14 che della Tangenziale nel tratto compreso tra Bologna Borgo Panigale e Bologna San Lazzaro.

A tal fine ad aprile 2016 è stato sottoscritto l'Accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale del Nodo di Bologna tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, il comune di Bologna e la Società Autostrade per l'Italia.

L'Accordo è stato stipulato con la finalità di risolvere una "criticità trasportistica di livello nazionale" e al fine di migliorare l'accessibilità all'area metropolitana di Bologna. Obiettivo dell'accordo è stato pertanto quello di stabilire le condizioni e gli impegni delle Parti interessate al fine di realizzare una serie di interventi e opere così sintetizzabili:

- la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza dell'A14;
- la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie più emergenza per senso di marcia sul tratto delle complanari che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13 e a quattro corsie più emergenza sul tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8;
- una nuova geometria degli svincoli delle complanari;
- l'individuazione delle opere finalizzate al miglioramento dell'adduzione al sistema autostradale/tangenziale;
- soluzioni avanzate di mitigazione ambientale e di inserimento territoriale/paesaggistico.

Il Confronto pubblico, previsto nell'Accordo e svoltosi sul progetto preliminare elaborato da ASPI, si è concluso con un verbale del comitato di monitoraggio del 15 dicembre 2016. Il metodo adottato è stato quello del dibattito pubblico con la finalità di perseguire due obiettivi principali: informare il pubblico, rappresentando le soluzioni progettuali adottate, e raccogliere le proposte al fine di poter

migliorare il progetto proprio per quei temi sottoposti ad attenzione; il confronto con gli stakeholders si è concluso con un verbale finale, a cura del Comitato di monitoraggio del progetto.

Il progetto definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale sono stati completati entro la fine del 2016 e ASPI ha attivato, ad inizio 2017, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. La VIA si è conclusa con esito positivo il 30/3/2018 con l'emanazione del decreto ministeriale.

Il MIT dopo aver dapprima convocato per il 13/9/2018 la Conferenza dei Servizi per la conformità urbanistica delle opere in progetto, con successiva nota del 17/8/2018 ha rinviato la seduta della Conferenza in attesa dell'esito di approfondimenti tecnici richiesti ad ASPI per verificare possibili ottimizzazioni al progetto presentato per la VIA.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pur avendo la Concessionaria confermato integralmente le soluzioni progettuali già sottoposte al procedimento per la compatibilità ambientale, ha deciso, di propria iniziativa, di individuare soluzioni alternative rispetto a quella già prescelta. Dopo un serrato confronto con il MIT, gli Enti territoriali coinvolti hanno individuato la proposta progettuale ritenuta più efficace per la viabilità bolognese, ivi comprese le opere complementari e le mitigazioni ambientali.

Si è in attesa delle determinazioni del MIT sulle proposte avanzate dagli EE.LL. e della sottoscrizione di un Accordo modificativo di quello del 2016; la Conferenza dei servizi sarà riavviata dopo aver definito le modifiche progettuali, da cui scaturirà un quadro economico aggiornato.

In relazione al nodo di Bologna è prevista, come detto, la realizzazione di altre infrastrutture stradali necessarie a garantire una migliore accessibilità al sistema autostradale e tangenziale; tali opere, previste nell'Accordo del 2016, sono state meglio definite in seguito agli sviluppi del progetto e alle indicazioni emerse nel corso del Confronto pubblico. In particolare, gli interventi a scala urbana-metropolitana previsti sono:

- il potenziamento e completamento dell'Intermedia di Pianura fino alla SP45 Saliceto (così come emerso nel corso del procedimento di approvazione del progetto);
- la realizzazione del Lotto 3 dell'asse Lungo Savena;
- opere del c.d. "Nodo di Funo": miglioramento dell'accessibilità all'Interporto e al Centergross compresa la nuova rotatoria sulla SP 3 di accesso al casello dell'A13 ed il potenziamento a quattro corsie della SP 3 (così come emerso nel corso del procedimento di approvazione del progetto).

Per il Lotto 3 dell'asse Lungo Savena è stata avviata a gennaio 2017 la procedura autorizzativa regionale integrata ex L.R. 9/1999. Il procedimento si è concluso con la DGR n. 1074 del 9/7/2018. Essendo l'opera connessa al potenziamento in sede del sistema tangenziale-autostradale di Bologna, è determinante che quest'ultimo sia confermato dal MIT per poter concludere le successive fasi progettuali e avviare l'appalto dei lavori.

La procedura autorizzativa adottata per il Lotto 3 dell'asse Lungo Savena è stata avviata, tra gennaio e marzo 2017, anche per l'Intermedia di Pianura ed il Nodo di Funo. Le due procedure, tuttavia, sono state archiviate su richiesta di ASPI in quanto, a seguito delle numerose richieste di integrazioni, si è convenuto con il Territorio una rivisitazione complessiva degli interventi previsti; è in corso di formalizzazione la più precisa definizione delle opere da realizzarsi e pertanto, dopo la condivisione con il MIT e la predisposizione da parte di ASPI del relativo progetto definitivo, sarà avviata una nuova procedura autorizzativa regionale integrata.

Negli anni scorsi era stata avviata anche la progettazione preliminare, da parte di Autostrade per l'Italia, di due interventi di ampliamento, rispettivamente della A1 fra Modena Nord e Piacenza Sud e della A13 fra Bologna Arcoveggio e Ferrara Sud.

Mentre per l'ampliamento della A1 fra Modena Nord e Piacenza Sud è stata sospesa la concertazione con il territorio, poiché Autostrade per l'Italia (ASPI), in considerazione del significativo calo di traffico registrato nel periodo della crisi economica, ha ritenuto opportuno rinviarne l'attuazione, per l'**ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A13** Bologna-Padova, nel tratto iniziale tra Bologna Arcoveggio e Ferrara Sud, ASPI ha ultimato nel 2016 la redazione del progetto definitivo. Il progetto è stato sottoposto alla procedura di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) che si è conclusa il 27/11/2018 con il rilascio da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del Decreto VIA n. 333/2018. Il progetto quindi, adeguato alle prescrizioni derivanti dal procedimento di VIA, sarà sottoposto a Conferenza di Servizi per la localizzazione urbanistica, che si prevede possa essere attivata nella seconda metà del 2019.

L'intervento sulla A13 prevede l'ampliamento alla terza corsia in sede del tratto da Bologna Arcoveggio, in corrispondenza dei due rami di diversione ed immissione da e per la tangenziale di Bologna, fino allo svincolo esistente di Ferrara Sud per una lunghezza complessiva di circa 33 km.

Sulla rete autostradale, inoltre, allo scopo di migliorarne l'accessibilità e al contempo ridurre i flussi di traffico sulla viabilità locale, è stata prevista l'apertura di nuovi svincoli, molti dei quali già da tempo realizzati.

Nel corso del 2018, in particolare, sono stati ultimati i lavori della nuova configurazione della viabilità di accesso al **casello di Modena Nord**; l'intervento infrastrutturale ha consentito l'eliminazione delle lunghe code di veicoli che si creavano, nelle ore di punta, lungo il ramo di collegamento tra il casello dell'A1 e la tangenziale di Modena.

Inoltre, tra le opere connesse alla 4ª corsia della A1, tra Bologna e Modena, è previsto il **prolungamento della corsia sud della Tangenziale sud di Modena**, nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S.12 e il casello autostradale di Modena Sud. Il progetto definitivo dell'infrastruttura è stato elaborato da Autostrade per l'Italia (ASPI) a seguito di una lunga fase di concertazione con gli Enti locali. Nel 2016 è stata convocata la Conferenza dei Servizi per l'accertamento della conformità urbanistica da parte del MIT; in un primo momento sul progetto presentato è stato espresso parere negativo da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MIBACT) e il MIT ha attivato la procedura di remissione al Consiglio dei ministri per il superamento del dissenso, che si è conclusa con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del 24/2/2018 del Decreto del Presidente della Repubblica, che ha sancito il via libera definitivo alla realizzazione dell'opera.

ASPI ha in corso la progettazione esecutiva dell'infrastruttura e secondo le previsioni della Società tale attività sarà conclusa entro la primavera 2019.

Per la **bretella Campogalliano-Sassuolo**, la Convenzione di concessione, sottoscritta il 4 dicembre 2014 da MIT e Concessionario (AutoCS), non è stata da subito efficace, in quanto il MEF aveva rilevato che la somma dell'importo previsto in defiscalizzazione e del contributo pubblico, superando il 50% del valore dell'investimento, non rientrava nel limite massimo normativamente consentito. AutoCS ha pertanto avanzato una proposta di rimodulazione dei ratei del contributo pubblico che è stata sottoposta al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE).

Il CIPE nella seduta del 1° maggio 2016 ha determinato le misure di defiscalizzazione, con prescrizioni, per l'affidamento in concessione del collegamento; il 23 novembre 2016 la Corte dei

Conti ha ratificato la delibera con gli elementi forniti dal DIPE e trasmesso il suo provvedimento alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

L'8 febbraio 2018 è stato sottoscritto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'Atto Aggiuntivo per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo.

Il 23 febbraio 2018 è stato approvato con decreto interministeriale, l'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione che regola la progettazione, costruzione e gestione del collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo.

La Convenzione di Concessione, sottoscritta nel dicembre 2014, e il 1° Atto Aggiuntivo, sono diventati efficaci ad aprile 2018; il Concessionario ha proceduto con la progettazione esecutiva della bretella e con quella definitiva della tangenziale di Rubiera.

Il 12 novembre 2018 la Società concessionaria ha consegnato al MIT il Progetto Esecutivo per la relativa approvazione.

Il Ministero ha bloccato i tempi procedendo a un'analisi costi e benefici del progetto e il **21 marzo 2019** gli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT hanno completato le valutazioni sulla bretella Campogalliano-Sassuolo, producendo l'Analisi costi-benefici, che ha dato esito positivo.

All'apertura al traffico della **Variante di Valico**, avvenuta a fine 2015, non erano state ancora completate numerose opere complementari a favore del territorio previste dal **PREVAM** (Progetto di Restauro e Valorizzazione Ambientale). La Regione, in collaborazione con i diversi Comuni interessati dalle opere della variante, sta svolgendo un monitoraggio attento sulle attività di ASPI al fine di garantire che l'obiettivo del loro completamento venga raggiunto in tempi stretti.

Nel 2018 è stato completato un lungo cammino per la sottoscrizione di una convenzione che prevede l'erogazione da parte di ASPI delle risorse necessarie alla realizzazione delle opere residue relative ai lotti 1 e 4. Ora la convenzione è efficace e tali lavori di sistemazione verranno eseguiti dagli Enti locali beneficiari dei finanziamenti.

Per quanto riguarda il progetto delle opere collegate ai lotti 6 e 7, la cui Conferenza dei Servizi era stata chiusa nel 2017, nel 2018 è stato adeguato il progetto definitivo alle prescrizioni, è stato sviluppato il progetto esecutivo (anche se non ancora approvato dal MIT) e sono state completate le indagini archeologiche preventive.

Per quanto riguarda **l'ampliamento alla quarta corsia dell'A14 Bologna-Taranto** nel tratto compreso tra Bologna San Lazzaro e la diramazione per Ravenna, a seguito della conclusione positiva della Conferenza dei Servizi per la localizzazione urbanistica avvenuta a luglio 2016, il MIT ha emanato il provvedimento finale nel 2017. Nel corso del 2017 Autostrade per l'Italia ha elaborato il progetto esecutivo dell'ampliamento autostradale che è stato inviato al MIT per la validazione tecnica.

Nell'ambito dell'impegno finanziario di ASPI sono inoltre previste opere a favore del territorio, di adduzione all'opera principale, del costo complessivo di 29,5 M€ che avranno un proprio procedimento approvativo e saranno realizzate dagli Enti locali.

Per quanto riguarda il **completamento della Complanare di Bologna - tratto Nord (fra Ponte Rizzoli in comune di Ozzano dell'Emilia e San Lazzaro di Savena)** previsto in affiancamento alla A14, in forza di una convenzione sottoscritta nel 2009 fra Regione, Provincia di Bologna, comuni di Ozzano dell'Emilia e San Lazzaro di Savena, ANAS e Autostrade per l'Italia, quest'ultima ha redatto il progetto preliminare del tratto compreso tra San Lazzaro di Savena e la località Ponte Rizzoli in comune di Ozzano dell'Emilia, del suo collegamento con il tratto di Complanare Sud già realizzato

e dell'interconnessione con la viabilità esistente. Per questo intervento la procedura di screening ambientale ministeriale si è conclusa nel 2011 con l'esclusione dalla Valutazione di Impatto Ambientale, a cui ha fatto seguito, l'anno successivo, la stipula di un Protocollo di intesa fra tutti gli Enti interessati dai lavori di ampliamento alla IV corsia della A14 fra Bologna S. Lazzaro e la diramazione fra la A14 e la A14-dir; la nuova infrastruttura è strategica in quanto assolve funzioni di adduzione al sistema autostradale potenziando al contempo il corridoio infrastrutturale "centrale".

Per il finanziamento della Complanare Nord, era stato preliminarmente ipotizzato l'inserimento dell'opera nel contratto di programma ANAS, ma successivamente è stato concordato, anche grazie alle forti pressioni esercitate dalla Regione in questo senso, di porre il finanziamento a carico di Autostrade per l'Italia nell'ambito dei sopra citati lavori di potenziamento dell'A14.

Nella versione progettuale più aggiornata dell'infrastruttura sono stati inseriti due caselli "satellite", in prossimità della frazione di Ponte Rizzoli in comune di Ozzano dell'Emilia; in particolare, in corrispondenza della carreggiata sud della Complanare è prevista la realizzazione di un casello di sola entrata per i flussi di traffico dalla Complanare stessa in A14, mentre in corrispondenza della carreggiata nord dell'autostrada sarà realizzato un casello di sola uscita, con immissione diretta sulla Complanare.

La soluzione individuata consentirà di utilizzare la Complanare come una sorta di "prolungamento" della Tangenziale di Bologna anche da parte degli utenti che provengono dalla A14 o che devono entrare in autostrada nel prosieguo del proprio viaggio, alleggerendo quindi il carico in entrambe le direzioni sul tratto di A14 compreso fra San Lazzaro e Ponte Rizzoli, a parziale compensazione del fatto che non è possibile, in questo tratto, realizzare l'allargamento a quattro corsie a causa della presenza della stessa Complanare.

Nel corso del 2018 Autostrade per l'Italia ha trasmesso il progetto definitivo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e la validazione tecnica ministeriale; a valle del nulla osta sul progetto potrà essere avviato il procedimento per la conformità urbanistica.

Per quanto concerne il **TIBRE**, la bretella di collegamento autostradale fra le autostrade A15 e A1, da un lato, e la A22, dall'altro, di lunghezza complessiva di circa 85 km, con inizio nel Comune di Fontevivo (PR), e termine nel Comune di Nogarole Rocca (VR), l'opera è prevista nell'ambito della concessione della Società Autocamionale della Cisa.

Dopo un lungo e complesso iter procedurale, il costo dell'opera risultava lievitato a oltre 2,7 miliardi di euro e, pertanto, si è deciso di procedere in prima fase con un **1° lotto, dall'interconnessione della A15 con la A1 allo svincolo di Trecasali**, lotto del costo di circa 514 M€ da realizzare a carico di Auto Cisa in totale autofinanziamento tramite il meccanismo dell'aumento tariffario e senza necessità di contributo pubblico.

Tale lotto include anche alcune opere a favore del territorio finalizzate a migliorare l'accessibilità all'infrastruttura autostradale da realizzare.

Il 1° Lotto del Raccordo autostradale A15-A22, tra l'Autostrada A1 ed il casello di Trecasali – Terre Verdiane, ha una lunghezza complessiva di circa 10 km, di cui poco più di 2 km circa consistenti nel rizeionamento dell'A15 esistente a sud dell'interconnessione con l'Autostrada del Sole A1.

I lavori del 1° Lotto sono stati aggiudicati nel 2013 per un importo di circa 322 M€, con il meccanismo dell'appalto integrato, all'impresa Pizzarotti & C. di Parma che ha redatto il progetto esecutivo.

Nel 2016, dopo la conclusione dell'iter autorizzativo delle opere, sono iniziati i lavori nel tratto compreso tra l'inizio del lotto e l'interferenza con la S.P. 10 di Cremona; il 15 marzo 2017 sono stati consegnati i lavori in via definitiva e attualmente sono in corso di esecuzione.

Nello specifico, lo stato di avanzamento dei lavori è superiore al 50% e si prevede la loro conclusione entro il mese di marzo 2021.

Il 10 ottobre 2017 la società SALT (Società Autostrada Ligure Toscana SpA) ha incorporato la società Autocamionale della Cisa SpA, subentrando in tutti gli obblighi e gli impegni, compresa la Convenzione Unica sottoscritta da Cisa con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il 2° stralcio (Terre Verdiane – Nogarole Rocca) del TIBRE, ad oggi, non ha copertura finanziaria nell'ambito della concessione vigente di SALT.

La tabella seguente riporta una breve sintesi sullo stato di avanzamento dei principali interventi previsti sulle infrastrutture autostradali nazionali che attraversano il territorio regionale; per le infrastrutture che attraversano diverse regioni i dati di costo e di lunghezza riportati sono calcolati parametricamente con riferimento al solo tratto presente in Emilia-Romagna, inoltre per le infrastrutture che hanno già superato la fase di gara è riportato il costo dopo il ribasso d'asta.

Si conferma purtroppo la tendenza a riscontrare tempi molto lunghi per l'espletamento delle pratiche autorizzative e per l'avvio dei lavori.

In molti casi questa inerzia non è dovuta solo a difficoltà legate alla complessità delle pratiche amministrative ma, cosa ancora più grave, ai dubbi sul fatto che le opere, magari già approvate in passato, siano ancora sostenibili dal punto di vista finanziario.

È il caso ad esempio della **superstrada Ferrara-Mare** (trasformazione della superstrada in autostrada) per la quale è stato individuato il concessionario, che dovrebbe realizzare l'opera in *project financing* e che ha redatto il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/06, norma ancora applicabile per la procedura in essere. Tuttavia, l'istruttoria del MIT su tale progetto ha fatto emergere l'esigenza di una *project review* per verificare il permanere delle condizioni di equilibrio economico-finanziario dell'opera; non è stato ancora reso noto l'esito di tale revisione. Il costo dell'opera posto a base di gara era di 580 milioni di euro.

Per quanto riguarda la **bretella autostradale della A21 da Castelvetro Piacentino al Porto di Cremona**, l'iter per la realizzazione dell'opera ha subito una grave battuta d'arresto a causa del problema del rinnovo della concessione per l'autostrada A21, essendo nel frattempo scaduta la concessione in capo alla società Autostrade Centropadane.

Il 12 maggio 2015 è stata definitivamente aggiudicata la nuova concessione dell'Autostrada A21 Piacenza-Cremona-Brescia al Raggruppamento Temporaneo di Imprese SATAP S.p.A. – ITINERA S.p.A. poi costituitosi nella Società Autovia Padana S.p.A. Dopo un lungo periodo occorso per la formalizzazione della concessione, tale Società, a partire dal 15 febbraio 2018, è subentrata al precedente gestore; la durata complessiva della nuova concessione della tratta Piacenza-Cremona-Brescia dell'Autostrada A21 è stabilita in 25 anni.

Nella convenzione di concessione non è al momento prevista la realizzazione della bretella dell'A21, che potrà essere presa in considerazione, al termine del primo periodo regolatorio (2023) sulla base della sostenibilità economico finanziaria dell'opera; il costo previsto nella vecchia concessione di Autostrade Centropadane, per la realizzazione dell'opera, ammontava a circa 250 milioni di euro.

In merito al programmato **allargamento a 3 corsie dell'autostrada A22, da Modena Nord al confine regionale**, si è conclusa la procedura di localizzazione urbanistica con Provvedimento Ministeriale d'Intesa dello Stato con le Regioni interessate il 22/4/2014.

Nel frattempo, è scaduta la concessione della A22 e, attualmente, la società concessionaria Autostrada del Brennero opera in regime di proroga in attesa che venga individuato il nuovo gestore dell'infrastruttura.

I costi di realizzazione della 3ª corsia, previsti in circa 350 M€, saranno inseriti nel nuovo Piano Economico Finanziario che regolerà i rapporti tra il MIT e il nuovo concessionario.

La Regione sta comunque lavorando con grande energia per dare il contributo di propria competenza alla risoluzione delle problematiche nell'intento di creare rapidamente le condizioni per l'avvio dei lavori.

Tabella 49
Stato di avanzamento dei principali interventi finanziati relativi alle infrastrutture autostradali nazionali che attraversano il territorio dell'Emilia-Romagna

Intervento	Società concessionaria	Fase di avanzamento	Costo in M€	km
A1, completamento PREVAM e opere accessorie della Variante di Valico	Autostrade per l'Italia	In corso	100	
Potenziamento del sistema autostradale/tangenziale di Bologna	Autostrade per l'Italia	Conclusa con esito positivo la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (Decreto ministeriale n. 133 del 30/03/2018).	690	13
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	AutoCS	È divenuta efficace la Convenzione di concessione.	514	20
Corridoio autostradale Tirreno–Brennero (TIBRE) da Parma a Nogarole Rocca – 1° stralcio (Parma – Terre Verdiane)	Autocamionale della Cisa	Lavori in corso di esecuzione (consegna definitiva dei lavori avvenuta il 15/03/2017)	322	10
A14, 4° corsia da Bologna San Lazzaro a diramazione A14-dir	Autostrade per l'Italia	In corso la validazione tecnica del progetto esecutivo.	365(*)	35
A13, ampliamento a tre corsie per senso di marcia da Bologna Arcoveggio a Ferrara Sud	Autostrade per l'Italia	Conclusa con esito positivo la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (Decreto ministeriale n. 333 del 27/11/2018), incorso adeguamento del progetto alle prescrizioni.	492	33

(*) costo comprensivo della complanare nord Ponte Rizzoli-San Lazzaro di Savena e dei relativi caselli.