

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 S.p.a., 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 ed 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, a seguito degli approfondimenti svolti tra il MIT ed ASPI in relazione a diverse alternative progettuali è stata confermata la necessità di un potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale, individuando una nuova soluzione, che prevede la realizzazione della corsia di emergenza in A14 e la realizzazione della terza corsia con banchina laterale in complanare. Per la realizzazione di tale soluzione, il c.d. "Passante Evoluto", è stato necessario addivenire alla sottoscrizione di un Atto Aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016 formalizzato dal MIT il 06/11/2019, che recepisce le modifiche al progetto definendone anche il relativo iter approvativo.

A fine dicembre 2019, ASPI ha presentato il Progetto Definitivo aggiornato della soluzione del "Passante Evoluto". Il MIT ha riattivato l'iter del procedimento del DPR n. 383/1994 e ha convocato la Conferenza di Servizi per l'11/03/2020.

Con la firma dell'Atto Aggiuntivo di novembre 2019 sono stati ridefiniti anche gli impegni di ASPI per gli interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana-metropolitana necessari a garantire una migliore accessibilità al sistema autostradale e tangenziale, ridefinendone i contenuti di dettaglio coerentemente con le richieste emerse dal territorio nel corso del Confronto pubblico.

Dell'esito della conferenza dei servizi sarà dato conto nel prossimo Rapporto annuale di Monitoraggio.

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.

Il 21 novembre 2019 è stato approvato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, recante "Revisione della rete stradale di interesse nazionale relativo alle Regioni Emilia-Romagna, Liguria, Toscana e Veneto" con registrazione della Corte dei Conti avvenuta il 5/12/2019.

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 l'applicazione Viabilità E-R.

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

La consistenza stradale registrata in ARS al 31 dicembre 2019 è la seguente:

- nella regione

	N	Km
autostrade	9	593,830
statali	35	1.212,871
provinciali	846	9.060,618
comunali	74.350	37.629,509
vicinali		4.086,082
private		2.404,960
demaniali		8,793
non classificate		107,395

- nella città metropolitana e nelle singole province

	BOLOGNA		FERRARA		FORLI/ CESENA		MODENA		PARMA		PIACENZA		RAVENNA		REGGIO EMILIA		RIMINI	
	n	Km	n	Km	n	Km	n	Km	n	Km	n	Km	n	Km	n	Km	n	Km
provinciali	109	1.363,059	74	878,569	109	1.063,910	71	1.050,956	111	363,143	83	099,573	123	816,863	98	953,222	68	71,323
comunali		6.684,586		3.413,410		2.630,527		5.793,961		392,126		672,841		3.292,440		1.145,997		603,621
vicinali		757,286		106,541		50,583		368,717		73,292		62,895		367,890		290,838		08,040
private	1.394	321,581	6.042	185,214	8.878	1.350,890	10.639	121,091	8.794	96,952	6.716	85,059	5.609	106,553	8.923	52,434	6.355	85,186
demaniali		\		8,793		\		\		\		\		\		\		\
non classific		20,047		0,717		17,315		32,890		0,933		0,000		0,049		35,444		\

Le mappe a seguito raffigurano, a titolo esemplificativo, la classificazione amministrativa della rete stradale provinciale, statale e autostradale, e i maggiori tratti urbani e di ingresso alle località sulla principale rete regionale.

Figura 146
Mappa della classificazione della rete stradale principale

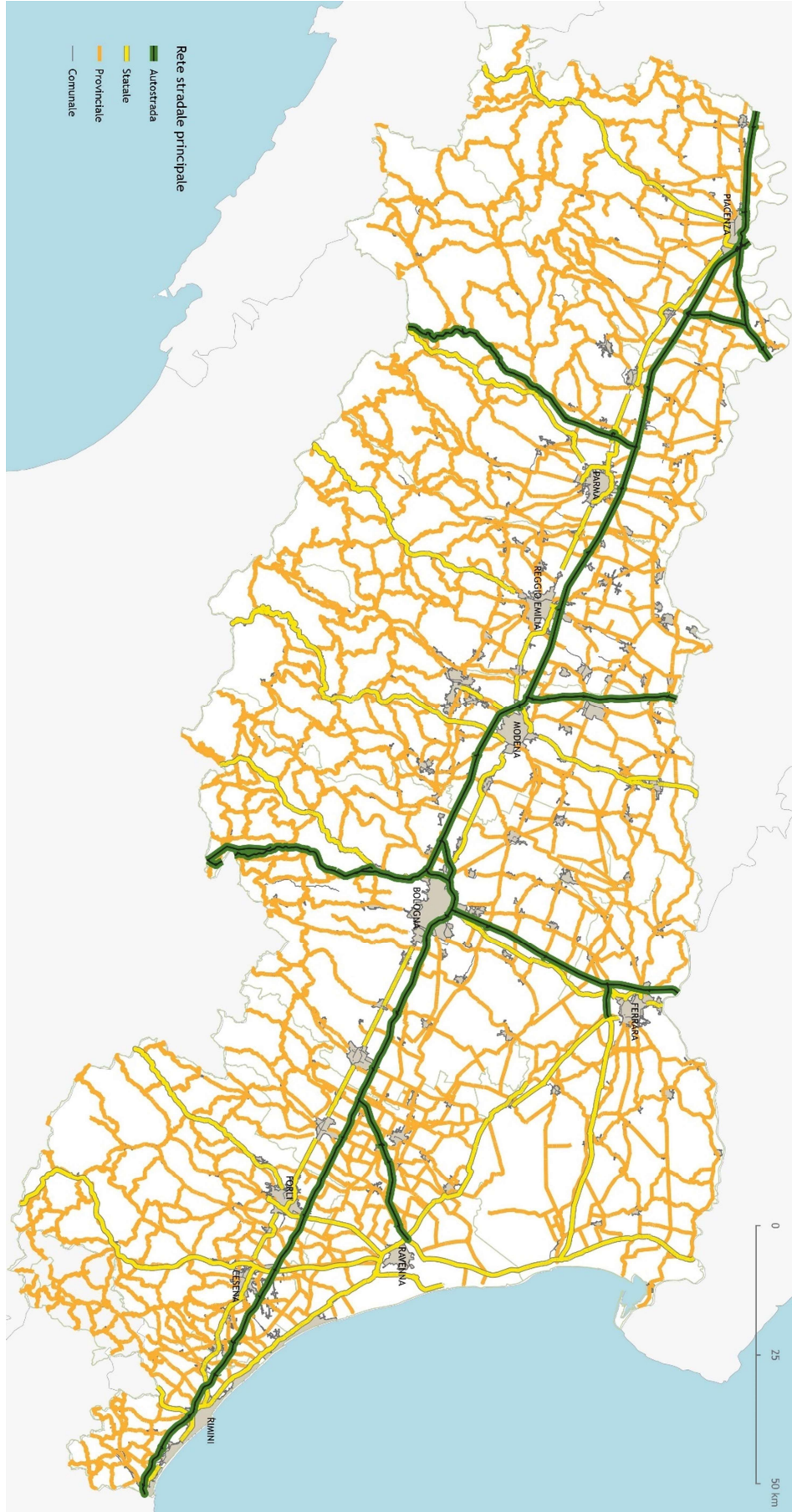
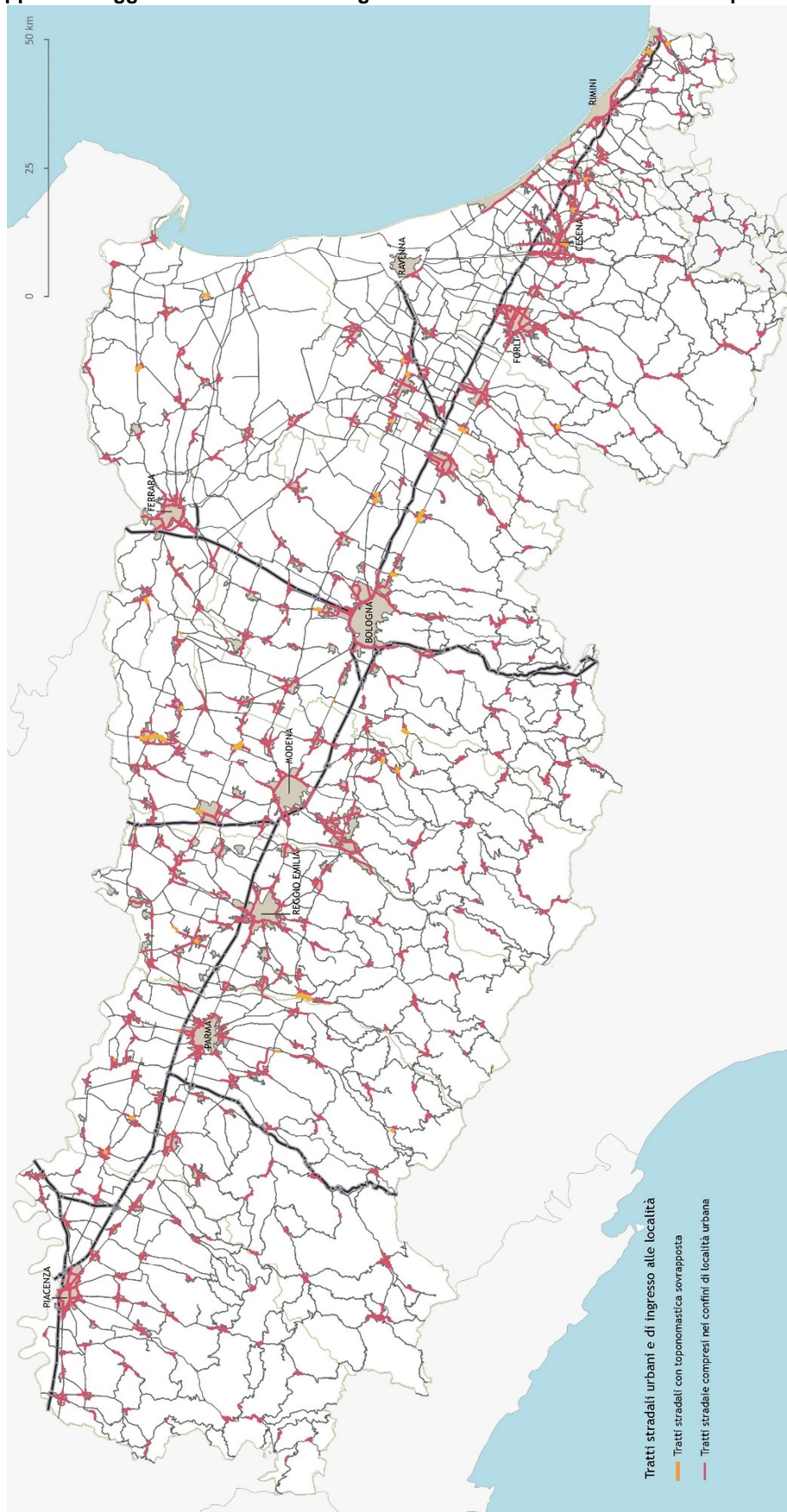


Figura 147
Mappa dei maggiori tratti urbani e di ingresso alle località nella rete stradale principale



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.

Nel corso dell'anno 2019 il Sistema MTS è stato implementato a livello sperimentale; sono state realizzate 4 nuove postazioni di rilievo del traffico stradale, dotate anche di sensori Bluetooth e Kemler-Onu (targhe merci pericolose). Ulteriori 11 postazioni esistenti del Sistema MTS sono state anch'esse implementate con sensori Bluetooth. Infine, un'ulteriore postazione esistente del Sistema MTS è stata dotata di sensori per il rilievo dinamico del peso.

I sensori Bluetooth sono destinati a considerare le relazioni tra alcuni dei principali nodi logistici e fra di essi e il porto di Ravenna. I sensori Kemler-Onu sono destinati a valutare le caratteristiche delle merci pericolose trasportate dell'area periurbana di Ravenna e le relative direzioni. Il sensore per il rilievo dinamico del peso è destinato a rappresentare, lungo l'Asse Val d'Enza (provincia RE), il peso dei veicoli in transito e le relative direzioni.

Le strade censite sono sia bidirezionali (la maggioranza) che monodirezionali e dotate di due, tre e quattro corsie. 269 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 stradale annuali relativi al periodo 2008-2019.

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.

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). Tramite il portale regionale della Mobilità (alla voce Limiti online) e l'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.

È inoltre riportata una mappa relativa ai manufatti, indicante l'assetto proprietario delle opere lungo la rete stradale provinciale scavalcanti le infrastrutture di altri gestori.

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 che consente una pluralità di transiti. 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 148
Mappa dei limiti puntuali di transitabilità

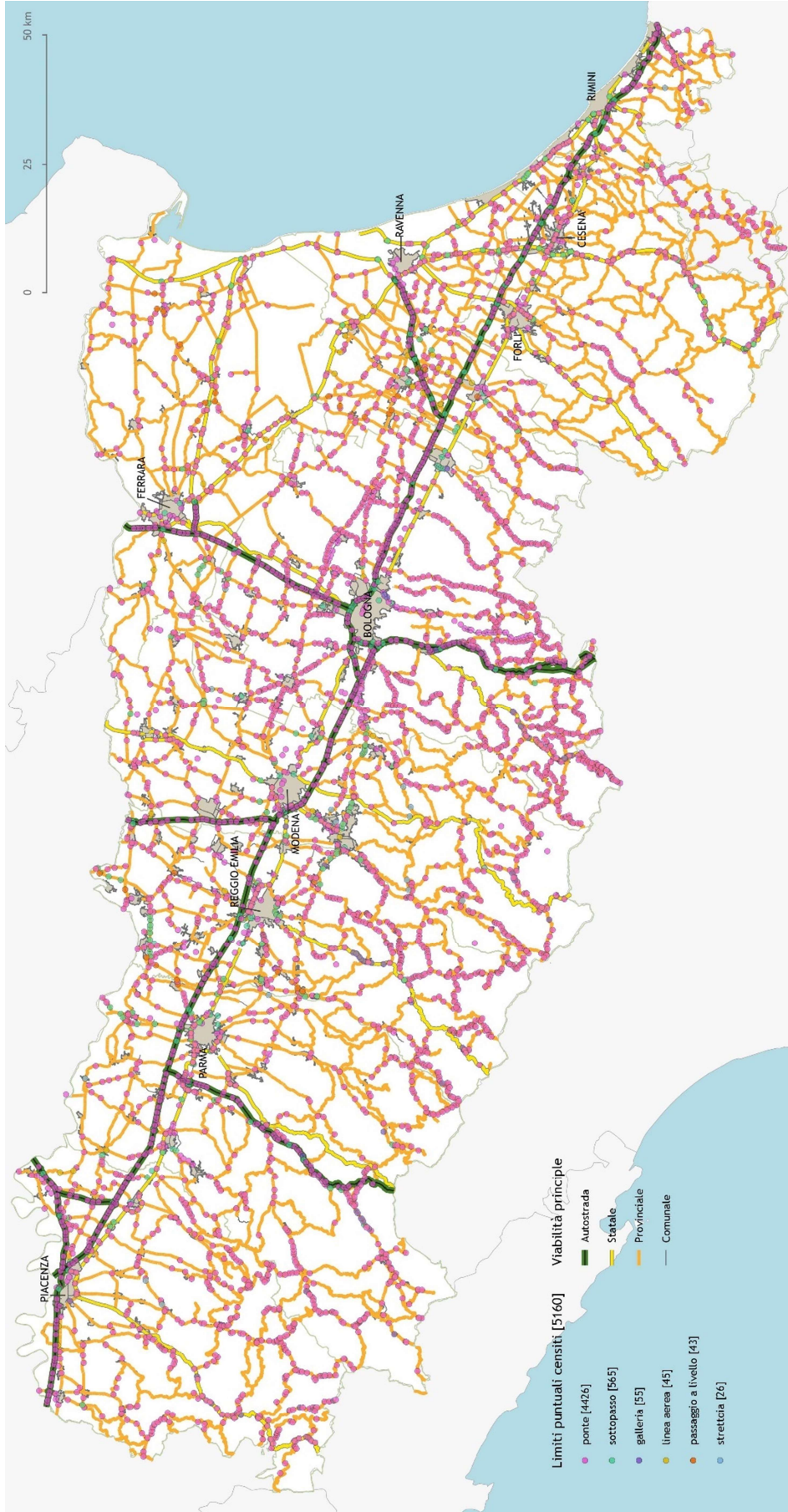


Figura 149
Mappa dei limiti lineari di transitabilità per portata 40 tonnellate

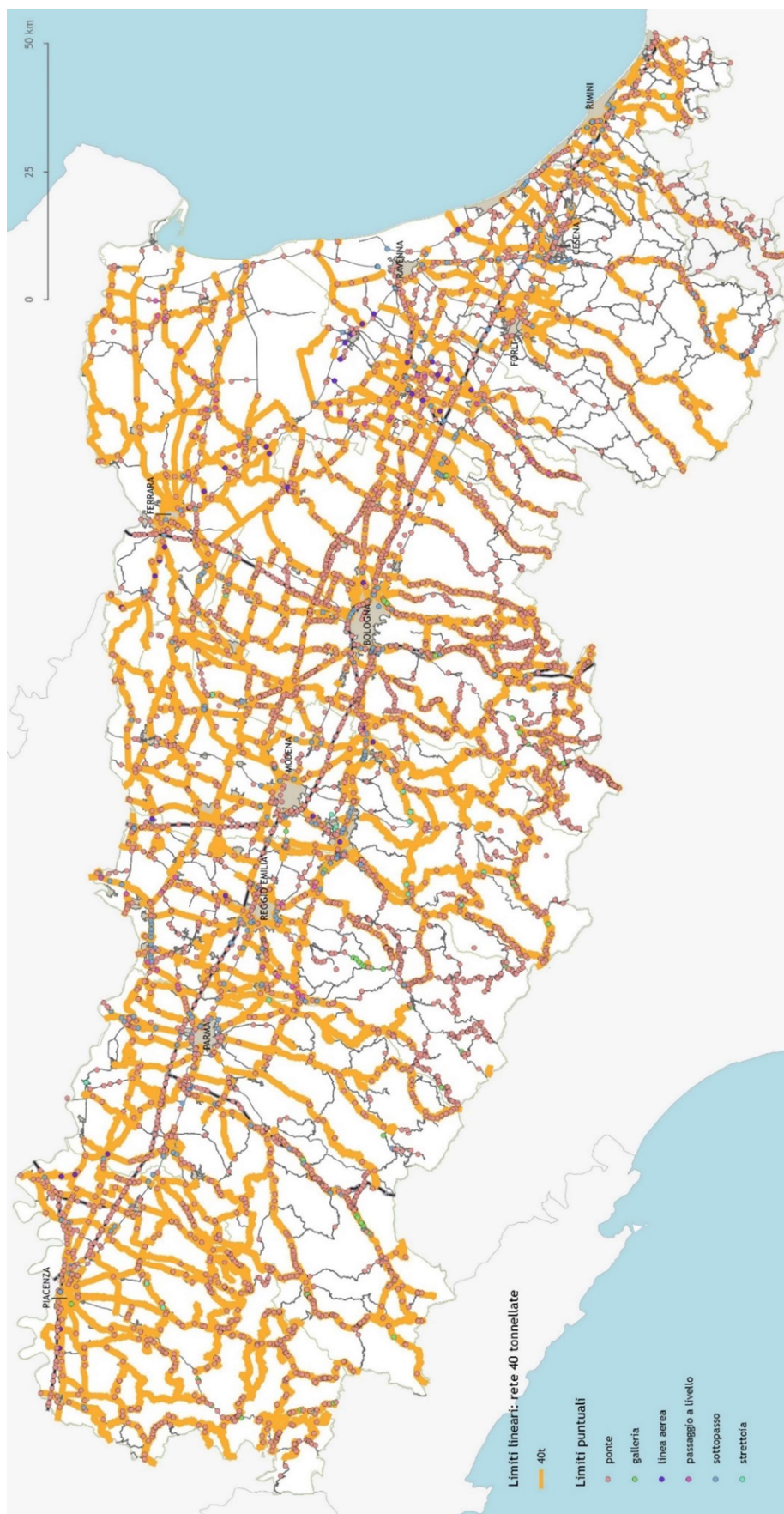
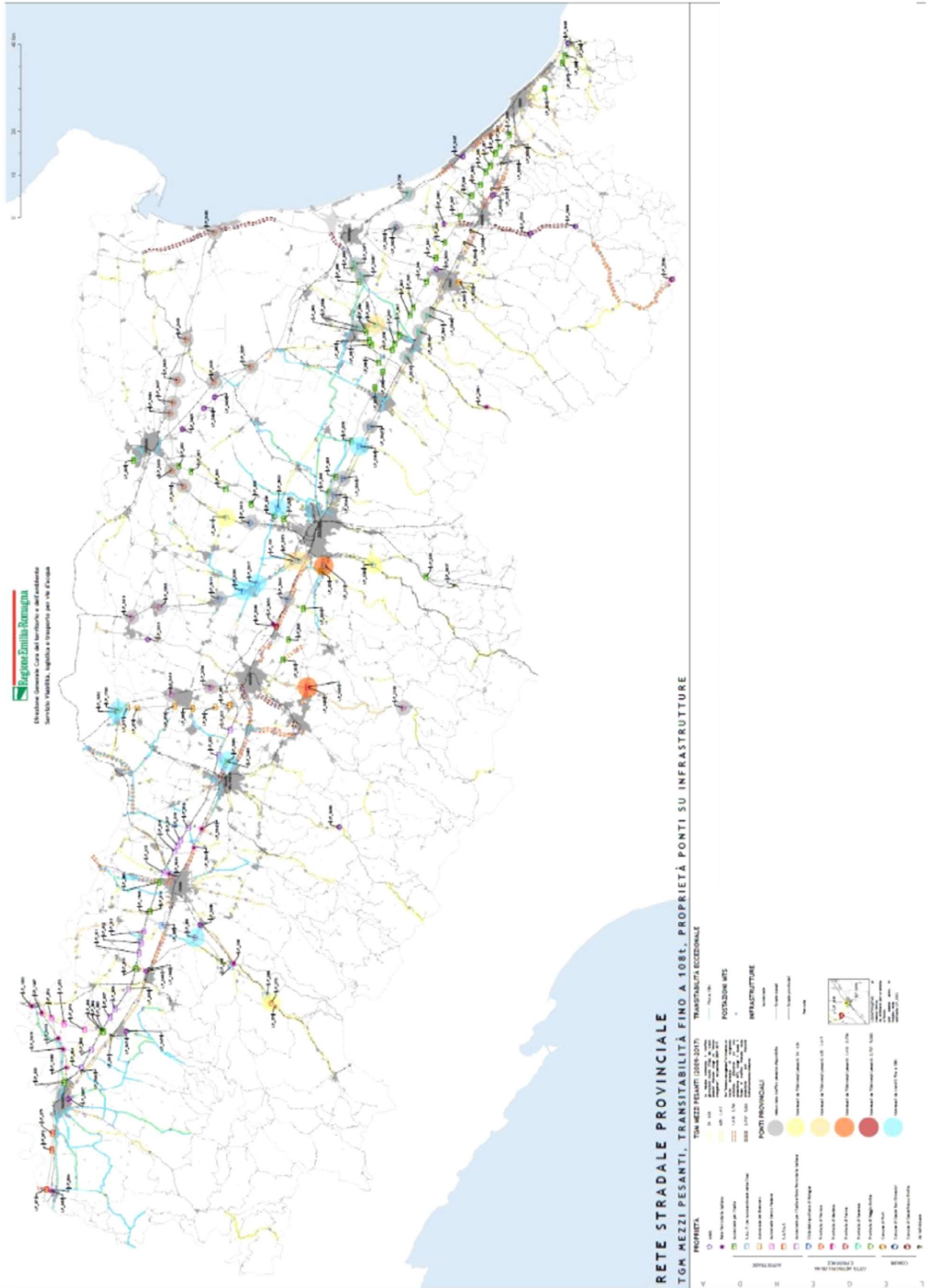


Figura 150
Mappa della proprietà dei ponti su infrastrutture lungo la rete stradale provinciale



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 (Viabilità E-R)

“**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) 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.

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).

L'utilizzo di TE_online con ormai oltre 100.000 pratiche gestite, 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
Ferrara	16	6
Forlì-Cesena	31	11
Modena	25	9
Parma	37	13
Piacenza	34	12
Ravenna	26	9
Reggio Emilia	45	16
Rimini	21	7
Totale	285	100

Tabella 23
Postazioni per tipo strada

Ente	N.	%
Strada Comunale	8	3
Strada Provinciale	203	71
Strada Statale	74	26
Totale	285	100

Figura 151
Mappa della distribuzione delle postazioni

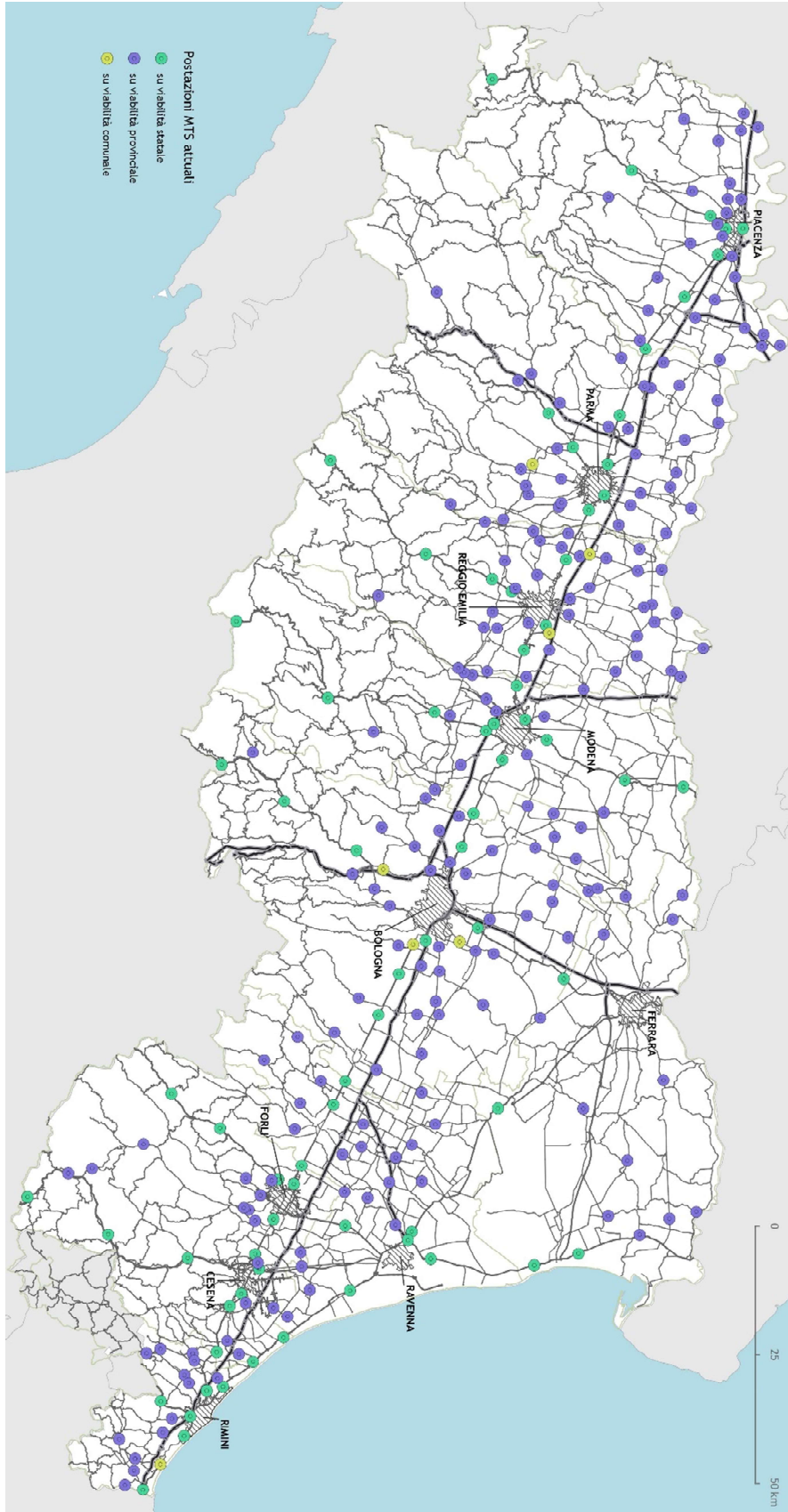
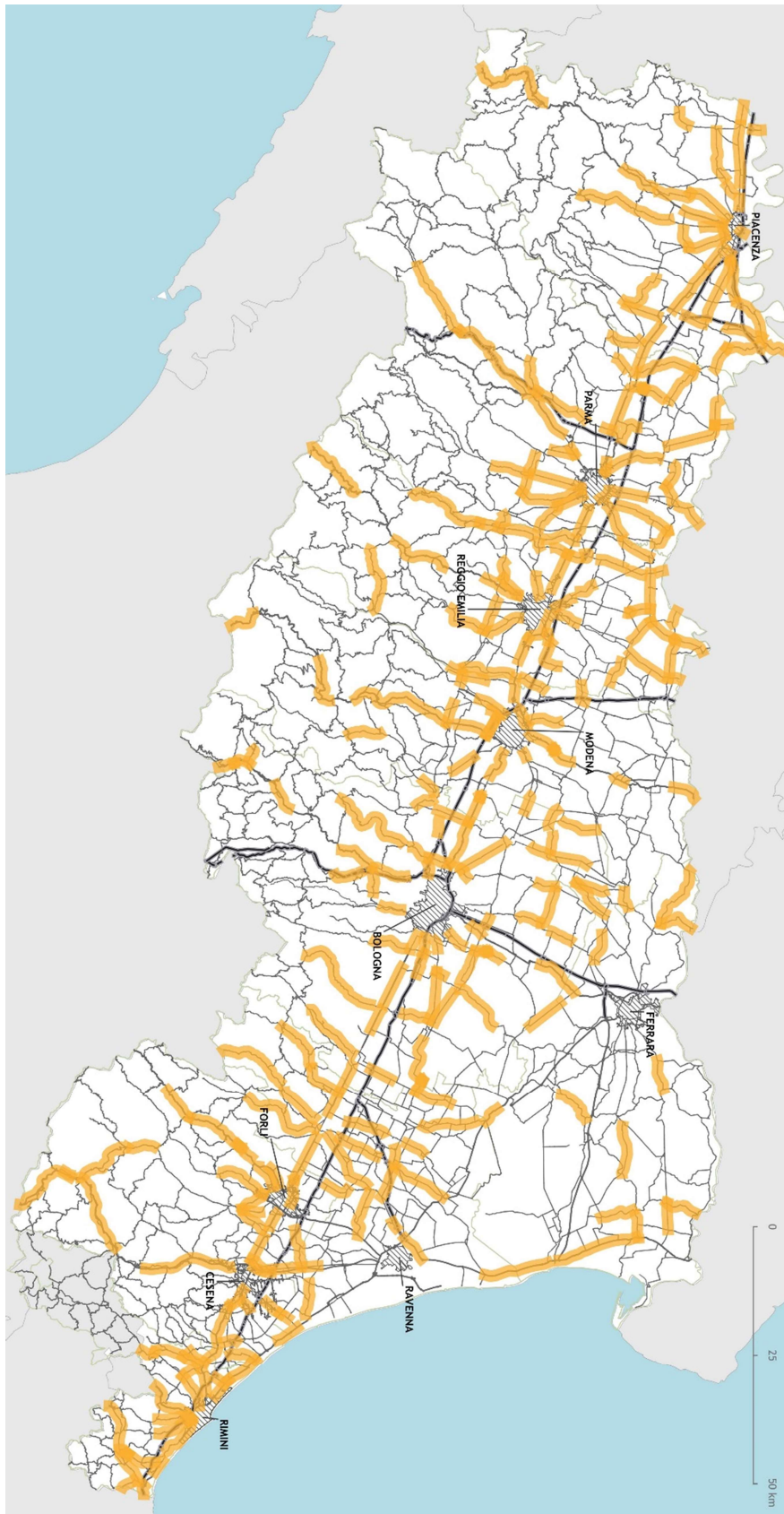


Figura 152
Mappa delle tratte omogenee di traffico



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 2009-2019 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
2019	1.053.194.919	961.111.515	91	60.856.039	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.*

Tabella 25
Indice transiti annuali leggeri 2009-2019

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
100	99,6	98,9	93,4	93,2	97,5	97,0	100,0	99,1	99,6	98,7

Tabella 26
Indice transiti annuali pesanti 2009-2019

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
100	98,2	101,3	92,2	88,3	89,6	89,9	89,6	91,1	92,6	90,9

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 sostanziale riallineamento con quello del 2009

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

Tabella 27
Transiti mensili 2009-2019
(Milioni di veicoli)

Mese	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/2009	2019/2018
1	87	84	88	89	87	90	90	90	90	86	82	-5,3	-4,1
2	88	82	87	75	80	87	83	90	88	78	82	-7,0	5,5
3	99	93	98	100	94	101	98	100	102	90	97	-2,7	7,0
4	98	94	99	98	91	96	95	98	98	90	88	-10,5	-2,5
5	96	98	104	102	97	99	94	101	101	92	91	-5,0	-1,0
6	95	101	100	99	95	93	93	95	96	91	90	-4,8	-0,5
7	102	106	105	100	100	97	95	99	99	89	89	-12,3	0,1
8	86	90	90	85	85	84	84	86	84	74	80	-7,4	7,3
9	102	105	103	98	99	98	99	99	101	84	91	-10,4	8,0
10	106	107	104	102	101	102	100	104	105	97	94	-10,8	-3,0
11	94	99	97	96	93	95	95	98	95	87	86	-9,0	-1,6
12	90	94	95	88	94	93	96	94	89	83	83	-7,9	-0,7

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

Tabella 28
Transiti giornalieri medi annui delle postazioni con i valori più alti di traffico (Tgm. 2019 >10.000)

Postazione	Tratto	Numero Corsie	Ambito	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Var % 2019/09	Var % 2019/18
152	SP 569 tra Innesso 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	60.512	2	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	50.748	2	-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	46.751	28	0
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	41.984	5	1
149	SP 255 tra Modena e Navicello	2	MO	30.855	31.155	31.409	30.669	30.882	31.307	31.558	31.834	32.041		32.190	4	
186	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	2	RN	28.829	28.894	29.429	28.769	29.275	28.016	28.635	29.081	29.280		29.234	1	
383	SS 722 Tangenziale nord di Reggio Emilia	4	RE	25.565	25.840						27.854		29.532	29.187	14	-1
25	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Illario d'Enza	2	PR	28.682	28.856	28.864	28.682	29.345	29.414	29.295	29.638	29.166	29.063	29.125	2	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	26.463		2
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	25.725	1	0
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	25.325	1	0
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	25.287	11	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	24.687	-20	-3
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	24.113	0	-2
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	23.274	-5	-4
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	23.126	10	1

239	SP 486R fra Sassuolo e Castellaranano	2	RE	22.307	23.017	23.931	23.535	23.225	23.254	23.217	23.861	24.381	24.377	22.993	3	-6
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	22.861	5	-2
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	22.798	-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	22.685	49	0
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	22.509	-1	2
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	22.309	7	-6
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	22.009	-3	-7
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	21.835	10	-1
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	21.743	15	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	21.652	4	-1
221	SS 9 tra Fidenza e A 15	2	PR	21.303	21.701	22.081	20.982				22.928	23.283	22.990	21.253	0	-8
130	SS 62 tra Parma e Collecchio	2	PR	19.805	20.098	20.288					21.254	20.490	20.635	20.637	4	0
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	20.306		-4
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	20.215	1	2
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	19.953	-7	0
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	19.840	4	1
132	SP 513R tra Parma e Pilastrillo	2	PR	18.810	19.224	20.028	19.046	18.370	18.377	18.661	18.945	19.551	19.378	19.530	4	1
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	19.439	-4	-1
137	SP 28 tra Reggio Emilia (Tangenziale) e Caviago	2	RE	20.607	20.246	20.082	19.039	18.855	18.890	18.843	19.027	19.054	19.654	18.858	-8	-4
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	18.532	-7	-1
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	18.383	-9	0
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	18.352	-10	-9
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	17.753	-11	13
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	17.503	-7	-2
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	17.108	3	-4
612	SP 665R dalla località Pilastrillo a Langhirano	2	PR	15.927	16.299	16.592	15.614	15.897	15.953	16.204	16.433	16.602	16.768	16.811	6	0
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	16.789	22	3
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	16.729	-2	-2
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	16.718	3	2
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	16.429	21	-15
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	16.348	7	19
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	16.219		-1
123	SP 28 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Gossolengo	2	PC	16.032	16.312	16.552	15.225	14.875	15.105	15.210	15.437	15.715		16.132	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	16.078	-18	2
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	15.950	4	1
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	15.900		0
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	15.792	7	0

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	15.629	4	0
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	15.597		5
222	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	2	PR	14.480	14.742	14.547	13.903	13.989	14.268	14.253	14.669	14.920		15.486	7	
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	15.457	24	1
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	15.438	14	-3
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	15.416	-7	-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	15.255	66	5
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	15.253	13	-3
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	15.224	-4	-3
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	15.140	-3	0
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	15.060	5	4
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	14.710		3
670	SP 114 dalla rotonda SP 114/viale Parisoli alla rotonda SP467	2	RE							13.357	13.927	14.587		14.700		
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	14.618	8	2
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	14.572		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	14.306		-8
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	14.170	5	1
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	14.055	-18	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	13.877	1	2
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	13.871	-21	-20
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	13.867	1	3
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	13.844	9	-1
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	13.278	-51	-51
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	13.044	6	-1
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	13.032	3	0
608	SP 140 da Diegaro (SS 9) a Pievesestina (E 45)	2	FC	12.063	11.565	11.706	11.357	11.415	11.442	11.533	12.082	12.134	12.069	12.999	8	8
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	12.858	8	2
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	12.789	12	1
279	SP 31 dal bivio SP 28 per Castenaso a Ponte Rizzoli	2	BO	10.727	11.000	11.052	10.743	11.167	11.380	11.868	12.358	12.430		12.661	18	
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	12.566	-3	-1
440	SP 35 tra bivio SP 50 (località Cella) e Sant'Andrea in Casale	2	RN	11.911	12.222	12.353	11.866	11.823	11.647	11.081	11.329	11.398		12.372	4	
505	SP 610 tra casello A 1 (Imola) e bivio SP 51 per Castel Gueffo di Bologna	2	BO	10.476	11.102	11.095	10.180	10.392	10.738	11.208	11.569	11.627	12.141	12.314	18	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	12.275	-2	0
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	12.211		-1
138	SS 63 tra Reggio Emilia e Piuanello	2	RE	12.159	11.948	11.708	11.403	11.616	11.646	11.643	11.987	12.197	12.119	12.175	0	0
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	11.935		0
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	11.864	-7	0
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	11.819	-13	0
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	11.800	-10	-4
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	11.698	8	1
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	11.613	21	5
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	11.484	-4	4
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	11.175	30	2
665	SP 1 tra intersezione SP7 a Piacenza	2	PC				7.685	8.272	8.904	9.391	9.942	16.263		11.088		
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	10.979		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	10.911	5	0
53	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	2	FE	13.878		13.275	12.493				12.162	10.889	11.679	10.873	-22	-7
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	10.861	-44	0
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	10.845	26	-3
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	10.809	3	0
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	10.805	1	1
157	Via San Donato (ex SP 5) tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore	2	BO	17.766	17.873	17.805	13.955	11.729	11.932	11.821	11.623	9.198		10.748	-40	
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	10.723	3	2
337	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusignano	2	RA	11.691	11.907	11.858	11.853		11.130	10.457	10.598	10.586	10.648	10.722	-8	1
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	10.612	-2	2
653	SP 254R dal ponte sul fiume Savio alla SS 16	2	RA		10.976	11.136	9.229	8.896	8.984	9.363	9.542	9.603	9.673	10.597		10
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	10.594	14	3
259	SP 7 in località Calabrina al Confine Provinciale	2	FC		12.467	11.728	9.959	9.720	9.567	9.498	9.541	9.970	9.868	10.591		7
158	SS 64 tra Bologna e Lovoleto	2	BO	10.559	10.668	10.770	10.287	10.510	10.318	10.259	10.479	10.606	10.930	10.569	0	-3
176	SP 2 in località La Caserma al Confine Provinciale	2	FC	10.094	10.322		10.591	9.170	6.428	9.201	9.494	8.486	9.966	10.454	4	5
427	SP 7 fra Viano e Scandiano (bivio SP 37)	2	RE	8.533	8.323	9.439	9.447	9.324		9.598	9.635	9.813	9.822	10.399	22	6
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	10.309	-6	2
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	10.250	-2	-1
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	10.154	12	-2
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	10.102	12	-3

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

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 153
Mappa distribuzione transito giornaliero medio annuo (2019) delle postazioni

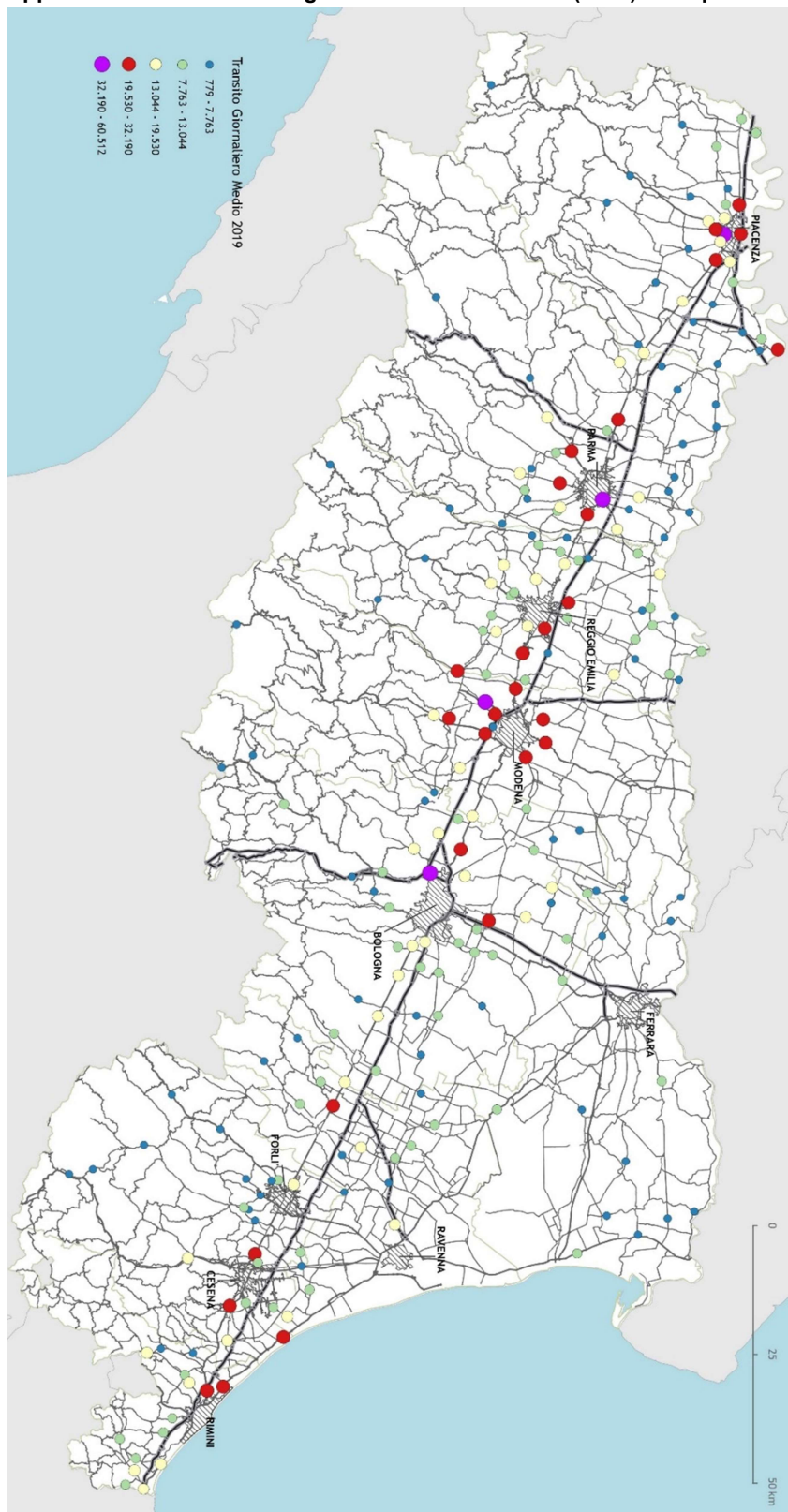


Tabella 29
Provincia di Bologna - Transiti giornalieri medi 2019 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	152	BO	SP 569 tra Innesto tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	60.512	2.109	3,5
2	215	BO	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A 13	22.309	4.578	20,5
3	282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	20.306	1.550	7,6
4	280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	19.439	362	1,9
5	255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	18.532	586	3,2
6	288	BO	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	16.348	618	3,8
7	292	BO	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersezione SP 11 c/o San Pietro in Casale	15.792	481	3,0
8	177	BO	NSA 313 - Prosecuzione tangenziale di Bologna complanare sud alla A 14 nel tratto San Lazzaro/Idice	15.457	589	3,8
9	254	BO	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	15.416	473	3,1
10	160	BO	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno (c/o Variante SP18)	15.253	1.115	7,3

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

Figura 154

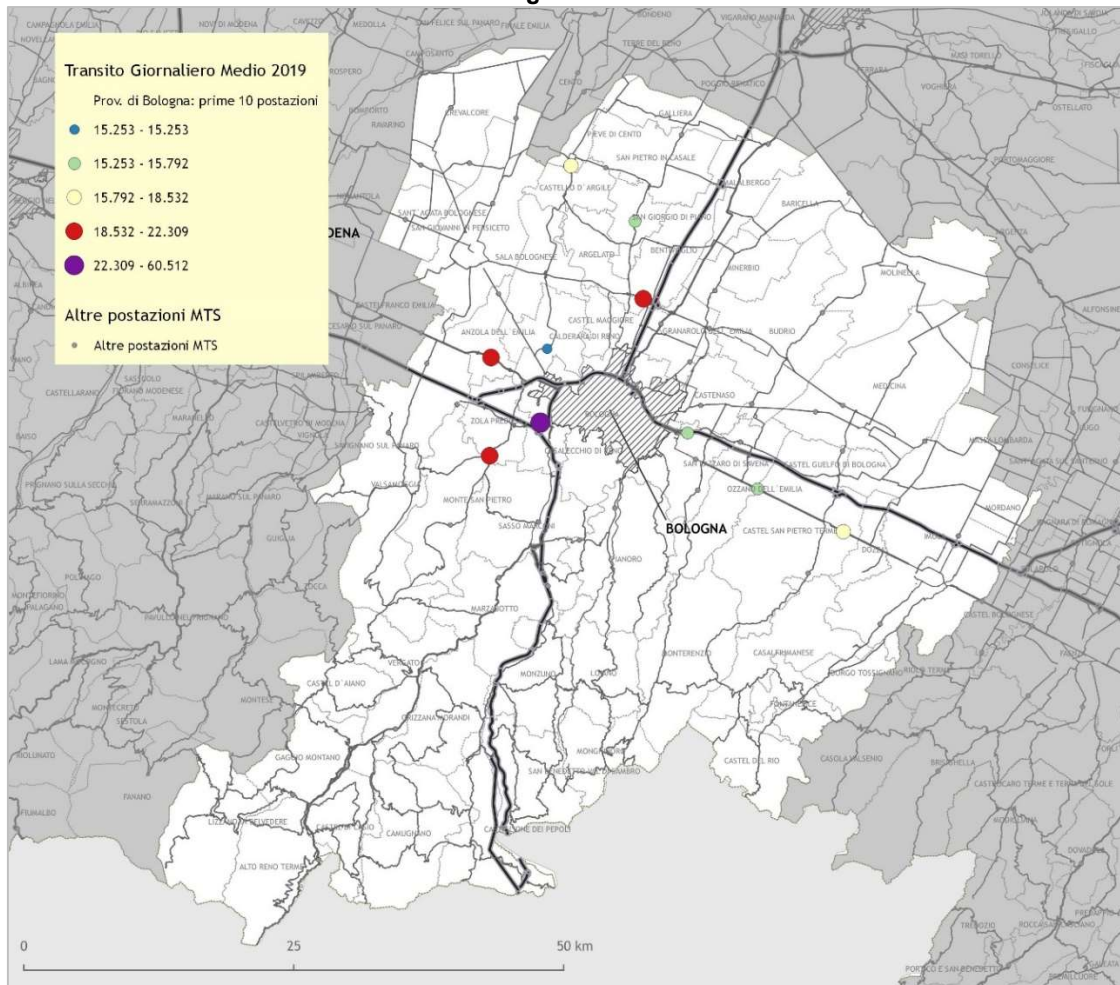


Tabella 30
Provincia di Ferrara - Transiti giornalieri medi 2019 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	289	FE	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino	13.032	548	4,2
2	652	FE	SS 16 dal bivio SP 610R ad Argenta	12.211	1.047	8,6
3	662	FE	SP 2 tra intersezione SP 14 e Copparo	11.935	414	3,5
4	53	FE	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	10.873	2.585	23,8
5	287	FE	SP 6 fra Cento e Pilastrello	7.503	334	4,4
6	606	FE	SP 70 Cispadana in località Sant'Agostino/San Carlo	5.572	358	6,4
7	411	FE	SP 53 fra Codigoro e Marozzo	4.893	85	1,7
8	377	FE	SP 18 tra Bondeno e il confine regionale (Lombardia)	4.762	310	6,5
9	410	FE	SP 54 fra Pomposa e Codigoro	4.027	185	4,6
10	663	FE	SP 60 tra intersezione SP 68 e SP62	3.582	383	10,7

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

Figura 155

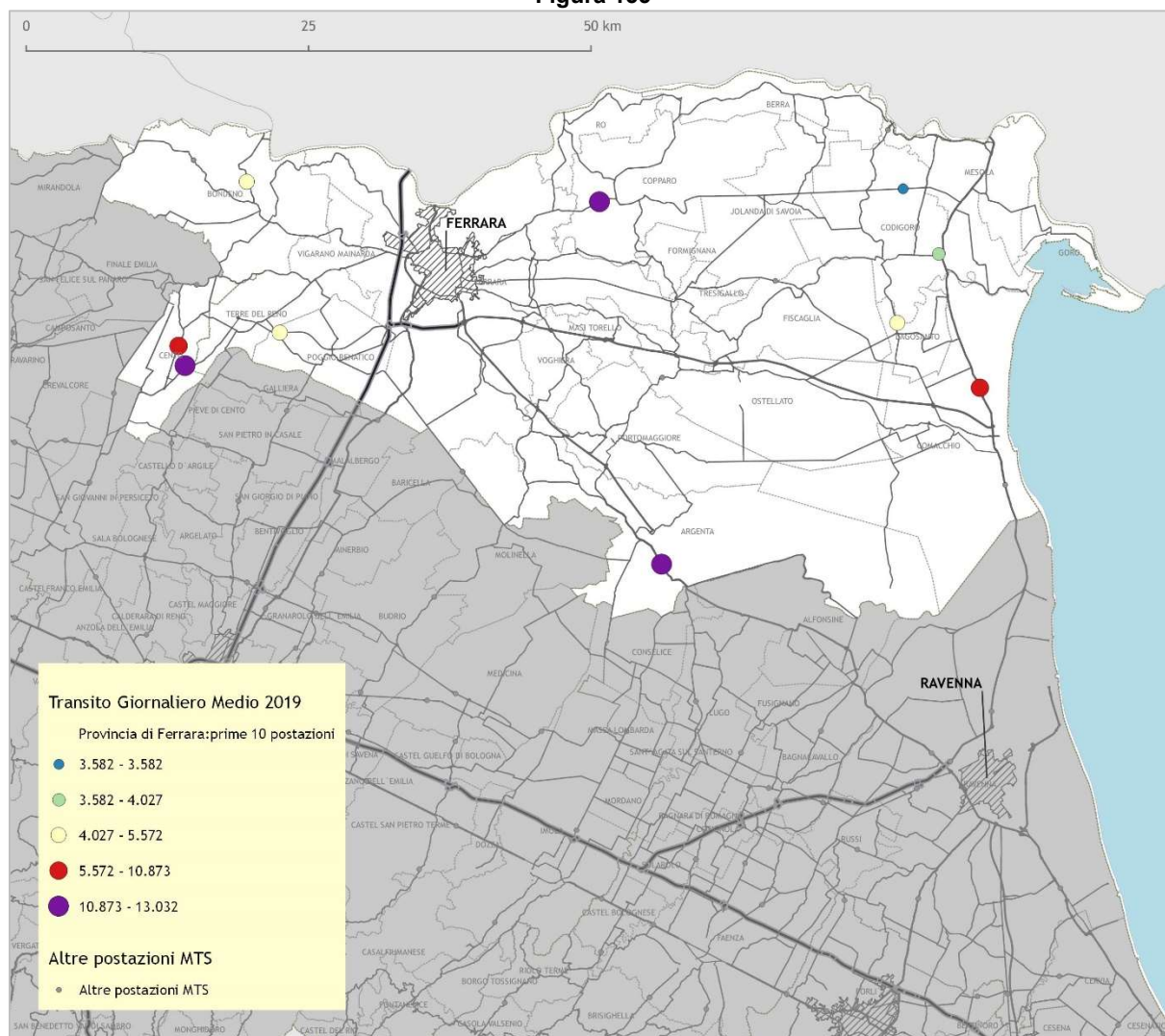


Tabella 31
Provincia di Forlì-Cesena - Transiti giornalieri medi 2019 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	261	FC	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	25.325	1.796	7,1
2	349	FC	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	25.287	1.672	6,6
3	258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	22.798	1.597	7,0
4	344	FC	SS 3Bis/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	18.352	1.576	8,6
5	342	FC	SP 33 in località Gatteo	16.789	1.306	7,8
6	629	FC	SS 727 (tg Forlì) tra intersezione SS 9 e l'intersezione SS 67	15.255	858	5,6
7	608	FC	SP 140 da Diegaro (SS 9) a Pievesestina (E 45)	12.999	1.207	9,3
8	260	FC	SP 8 tra Cesena e A 14	11.484	259	2,3
9	259	FC	SP 7 in località Calabrina al Confine Provinciale	10.591	355	3,4
10	176	FC	SP 2 in località La Caserma al Confine Provinciale	10.454	453	4,3

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

Figura 156

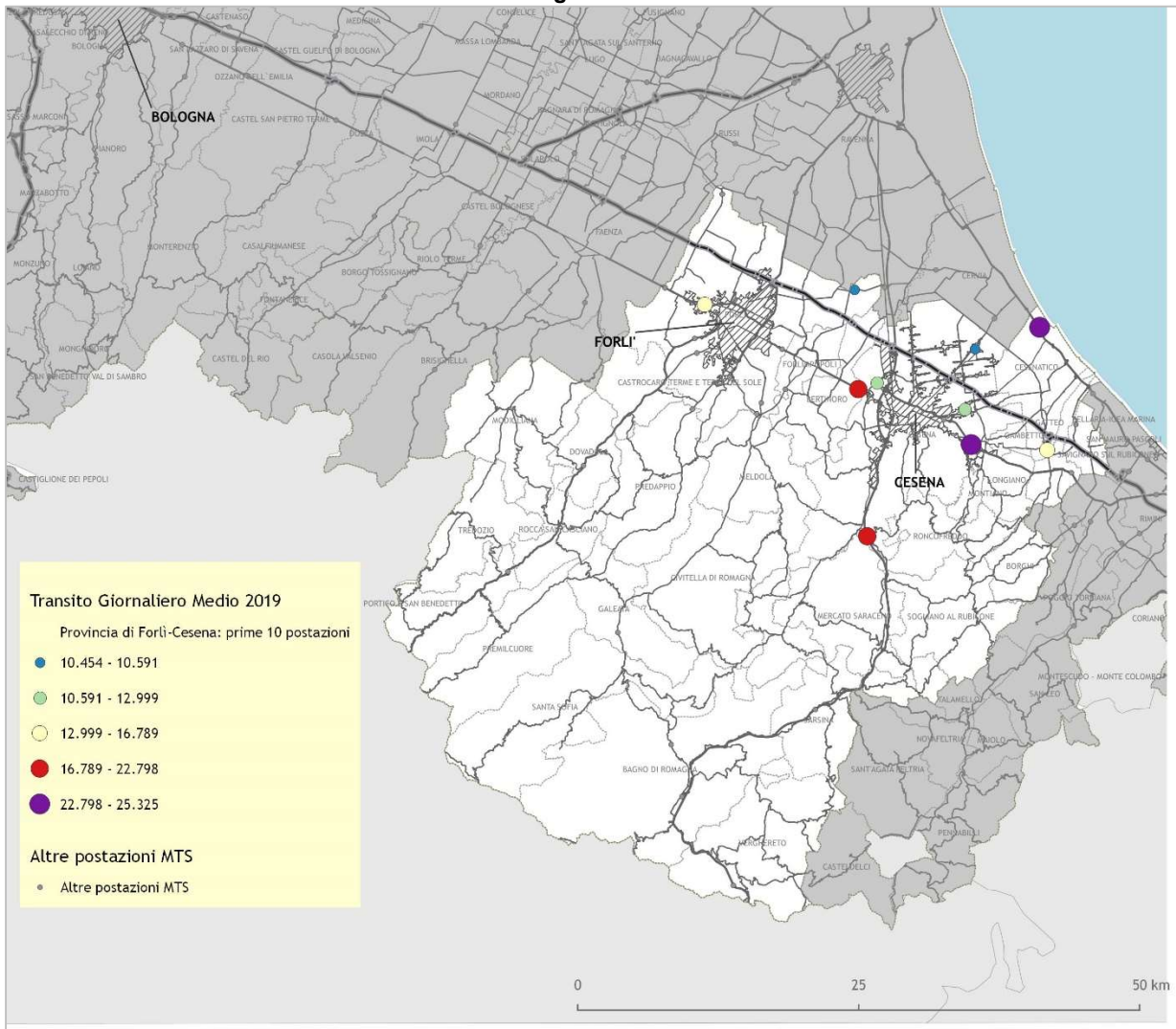


Tabella 32
Provincia di Modena - Transiti giornalieri medi 2019 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	453	MO	Asse viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	46.751	3.772	8,1
2	149	MO	SP 255 tra Modena e Navicello	32.190	2.260	7,0
3	29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera	23.274	1.687	7,2
4	323	MO	SP 467 fra SP 3 e SS 12	22.685	2.432	10,7
5	328	MO	SP 486 tra Modena e Baggiovara	22.509	432	1,9
6	151	MO	SP 413 tra Modena e Ganaceto	21.835	1.086	5,0
7	150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	21.652	1.412	6,5
8	146	MO	SS 12 tra Montale e Modena	20.215	1.082	5,4
9	162	MO	SS 9 località Cavazzona	16.718	1.261	7,5
10	242	MO	SS 12 tra Maranello e Pavullo nel Frignano	15.629	980	6,3

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

Figura 157

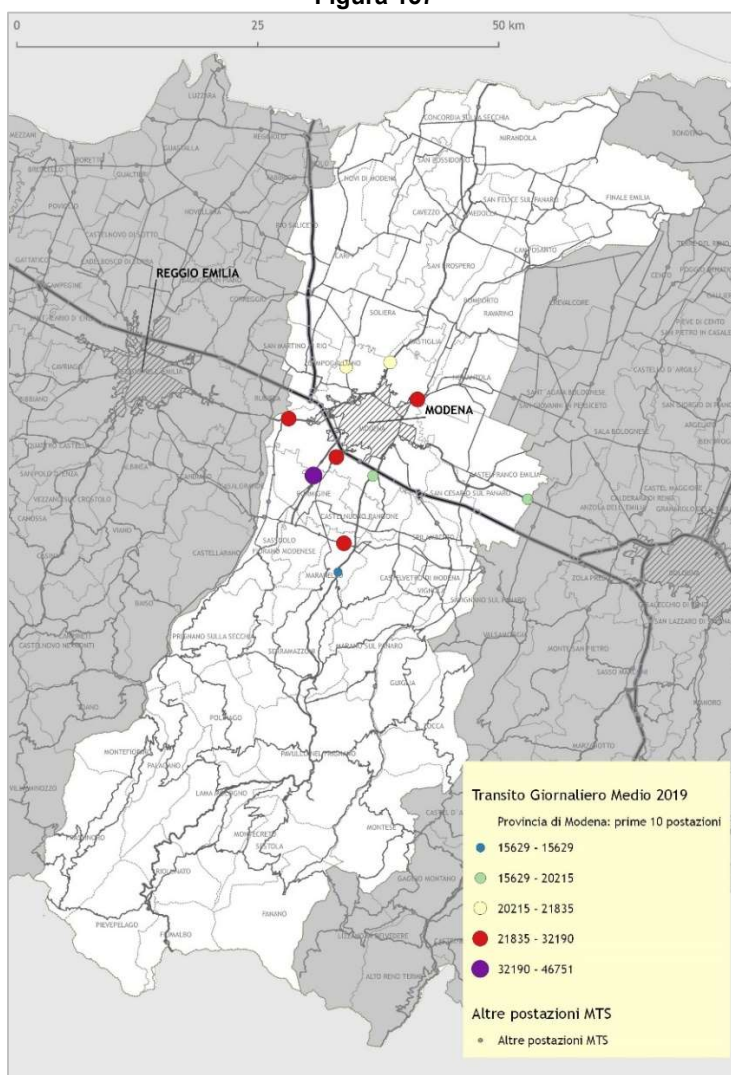


Tabella 33
Provincia di Parma - Transiti giornalieri medi 2019 delle prime 10 postazioni

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	50.748	2.560	5,0
2	25	PR	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Illario d'Enza	29.125	1.644	5,6
3	221	PR	SS 9 tra Fidenza e A 15	21.253	2.000	9,4
4	130	PR	SS 62 tra Parma e Collecchio	20.637	941	4,6
5	131	PR	SP 665R tra Parma e Corcagnano	19.840	854	4,3
6	132	PR	SP 513R tra Parma e Pilastrello	19.530	754	3,9
7	134	PR	SP 343R tra Parma e San Polo	17.753	1.944	10,9
8	133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	17.108	1.365	8,0
9	612	PR	SP 665R dalla località Pilastro a Langhirano	16.811	803	4,8
10	222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	15.486	350	2,3

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

Figura 158

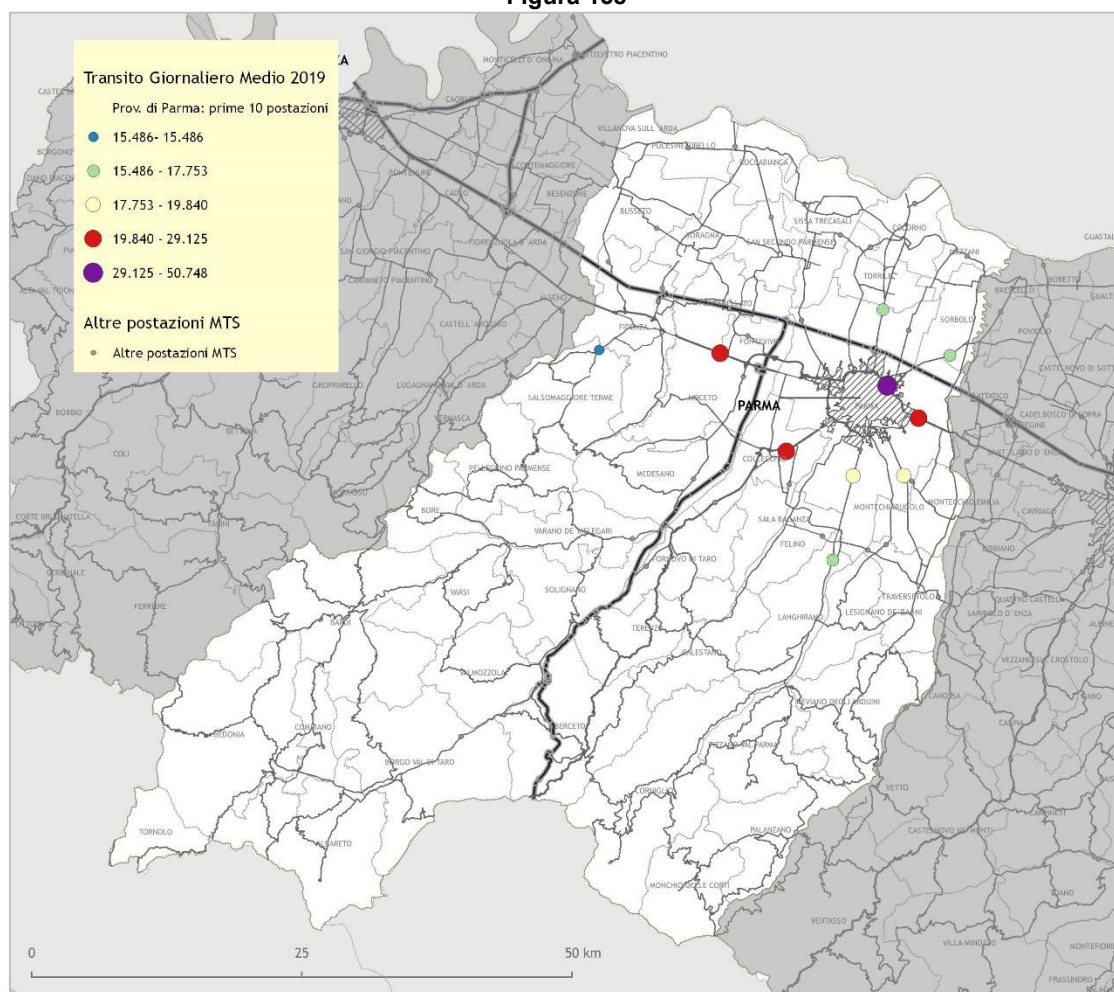


Tabella 34
Provincia di Piacenza - Transiti giornalieri medi 2019 delle prime 10 postazioni

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	41.984	2.529	6,0
2	615	PC	Piazzale Milano (ex SS 9) c/o ponte fiume Po	26.463	458	1,7
3	122	PC	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'	24.687	881	3,6
4	127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	22.861	1.484	6,5
5	125	PC	SP 654R tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Turro	21.743	859	4,0
6	391	PC	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e confine regionale (Lombardia)	19.953	421	2,1
7	124	PC	SS 45 tra Piacenza e Settima	16.729	626	3,7
8	123	PC	SP 28 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Gossolengo	16.132	358	2,2
9	128	PC	SP 10R tra Piacenza (Casello A 1/A 21) e il bivio SP 10R e SP 587R	15.900	1.488	9,4
10	219	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	15.224	1.082	7,1

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

Figura 159

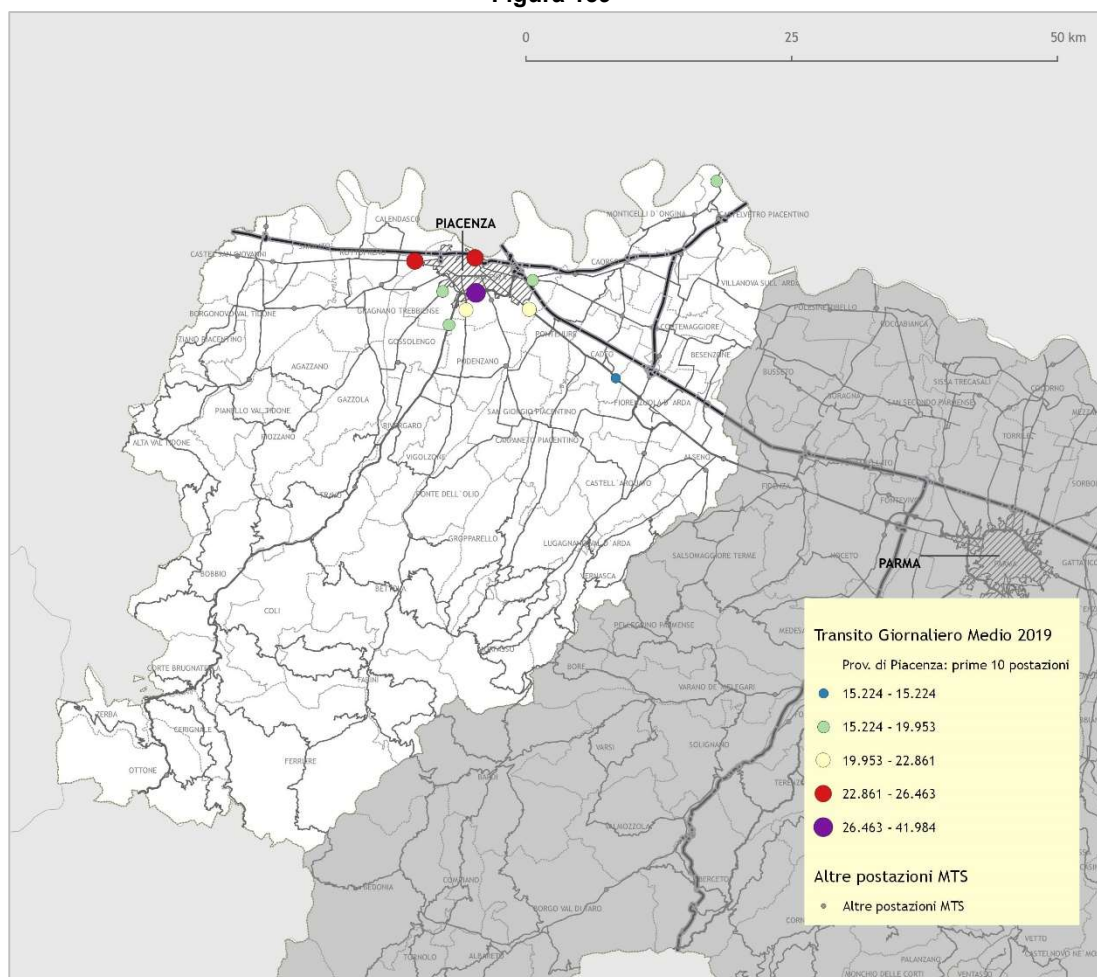


Tabella 35
Provincia di Ravenna - Transiti giornalieri medi 2019 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	651	RA	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)	16.219	594	3,7
2	655	RA	SP 253R dal bivio SP 302R allo svincolo A 14dir a Fornace Zarattini	15.597	568	3,6
3	654	RA	SP 71BisR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS 16	14.572	377	2,6
4	334	RA	SP 8 dal Casello A 1 (Faenza) a Cotignola	14.306	730	5,1
5	337	RA	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusignano	10.722	447	4,2
6	653	RA	SP 254R dal ponte sul fiume Savio alla SS 16	10.597	183	1,7
7	336	RA	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	10.309	507	4,9
8	256	RA	SP 302R tra Faenza (bivio SP 66) e Brisighella	8.508	209	2,5
9	332	RA	SP 306R fra Castel Bolognese e Riolo Terme	8.431	388	4,6
10	446	RA	SP 13 in località Santa Maria di Fabriago	8.105	512	6,3

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

Figura 160

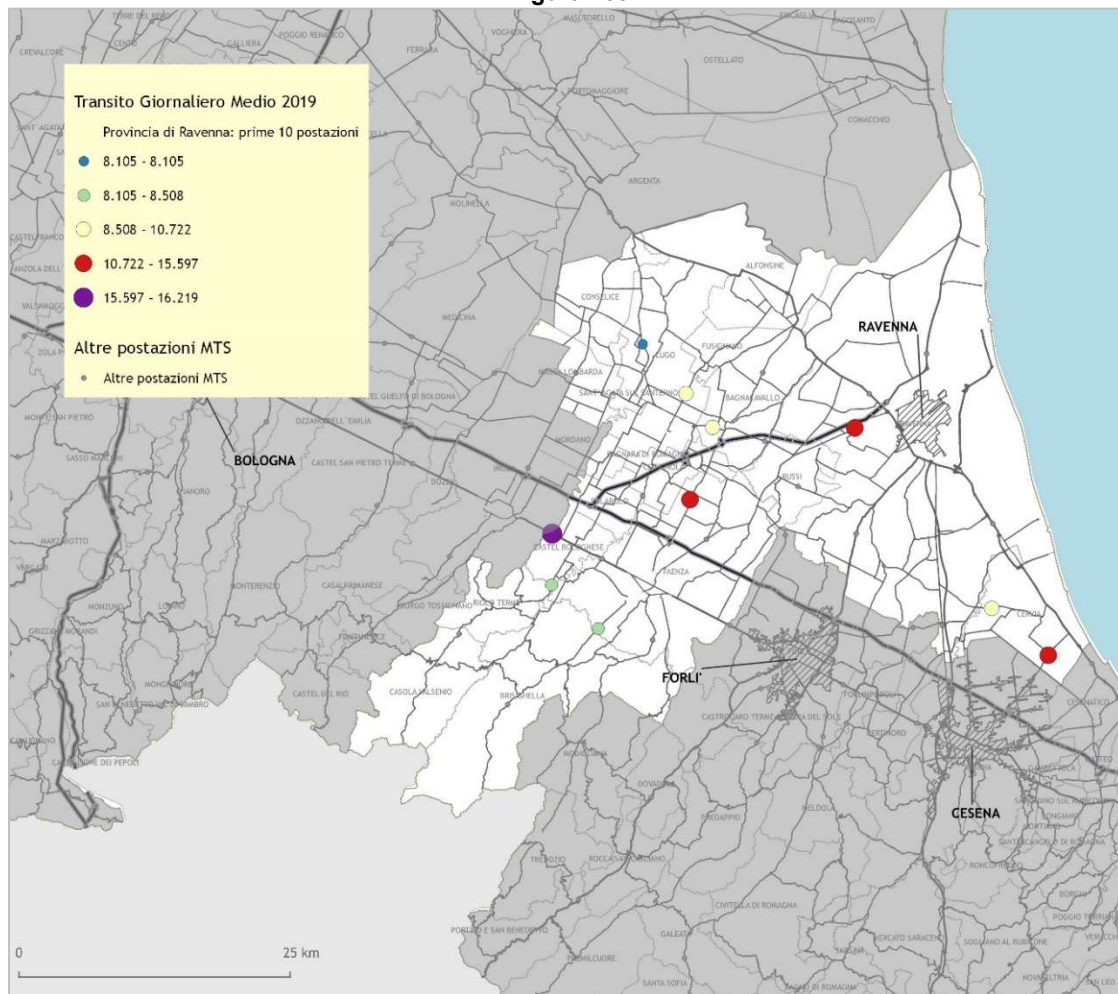


Tabella 36
Provincia di Reggio-Emilia - Transiti giornalieri medi 2019 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	383	RE	SS 722 Tangenziale nord di Reggio Emilia	29.187	2.840	9,7
2	140	RE	SS 9 tra Masone e Rubiera	24.113	2.001	8,3
3	143	RE	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	23.126	1.011	4,4
4	239	RE	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	22.993	2.240	9,7
5	137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia (Tangenziale) e Cavriago	18.858	428	2,3
6	638	RE	SS 9 tra la tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	18.383	1.233	6,7
7	112	RE	SP 111 tra Boretto e Viadana sul ponte Po	16.429	1.674	10,2
8	139	RE	SP 467R tra Fogliano e località Pratisollo (c/o Scandiano)	15.950	519	3,3
9	670	RE	SP 114 dalla rotatoria SP 114/viale Parisoli alla rotatoria SP467	14.700	588	4,0
10	426	RE	SS 63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	14.618	380	2,6

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

Figura 161

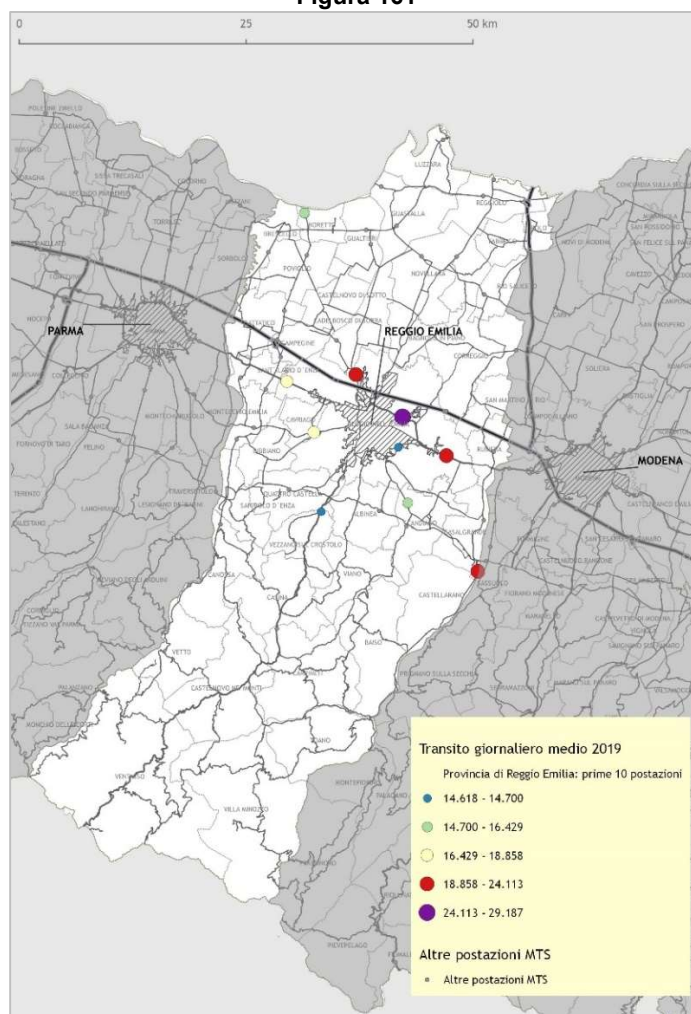
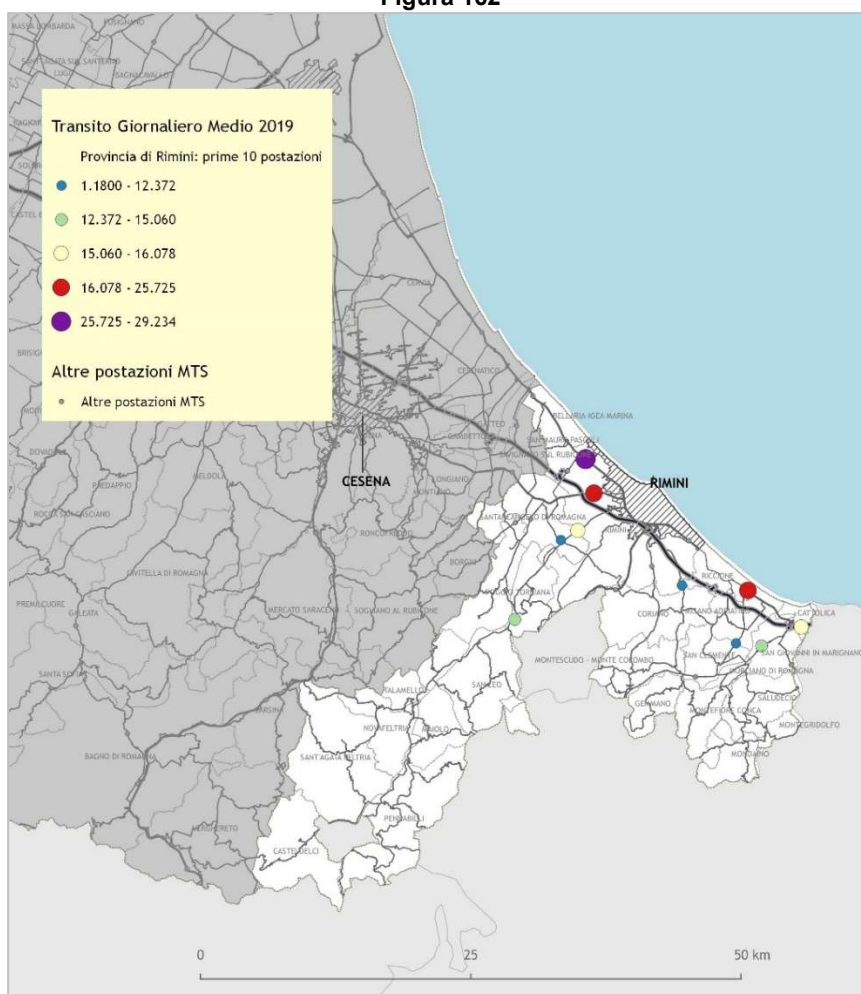


Tabella 37
Provincia di Rimini - Transiti giornalieri medi 2019 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	186	RN	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	29.234	1.103	3,8
2	188	RN	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	25.725	919	3,6
3	263	RN	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	17.503	353	2,0
4	182	RN	SP 258R tra Rimini e A 14	16.078	518	3,2
5	12	RN	SS 16 al Confine regionale (Marche)	15.438	486	3,1
6	100	RN	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex Confine regionale (località Dogana)	15.060	944	6,3
7	355	RN	SP 17V tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna (variante)	14.710	506	3,4
8	440	RN	SP 35 tra bivio SP 50 (località Cella) e Sant'Andrea in Casale	12.372	256	2,1
9	354	RN	SP 31 tra Viadotto A 14 e Coriano	11.864	256	2,2
10	439	RN	SP 49 da Santarcangelo di Romagna alla località Posta (bivio SP 258R)	11.800	635	5,4

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

Figura 162



■ **CONFRONTO DATI 2008-2019 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, 2018 e 2019. 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 2008-2019 TGM (traffico giornaliero medio mese ottobre)

Direttrice	Ambito	TGM Ottobre 2008			TGM Ottobre 2018			TGM Ottobre 2019			% Var. 2019/08		% Var. 2019/18	
		Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	Tot	Pes
Asse Cispadano	MO, RE, PR, PC	5.810	669	12	5.718	592	10	5.585	540	10	-4	-19	-2	-9
Asse E45	FC - tratto appenninico	22.149	3.532	16	20.787	3.420	16	21.279	2.946	14	-4	-17	2	-14
Asse Pedemontano ***	BO, MO, RE, PR	22.115	1.509	7	24.247	1.431	6	24.295	1.370	6	10	-9	0	-4
Asse Pedemontano (PC)	PC	9.690	507	5	9.239	385	4	9.218	393	4	-5	-22	0	2
Asse Val D'Enza	RE	10.303	1.260	12	12.456	1.428	11	11.359	1.279	11	10	2	-9	-10
Sistema trasversale nord Bologna e Modena	MO, BO	17.952	2.332	13	19.701	2.385	12	19.229	2.316	12	7	-1	-2	-3
SP004 Galliera	BO	12.908	553	4	13.733	488	4	13.515	468	3	5	-15	-2	-4
SP010 PR di Cremona	PR	4.561	608	13	4.767	592	12	4.357	415	10	-4	-32	-9	-30
SP010R PC Padana Inferiore ***	PC	14.300	1.051	7	14.017	839	6	14.286	886	6	0	-16	2	6
SP62R/SS62 della Cisa	RE, PR	16.274	1.284	8	16.214	1.222	8	15.892	1.020	6	-2	-21	-2	-17
SP071BIS Cervese ***	FC, RA	10.712	415	4	9.783	364	4	10.372	365	4	-3	-12	6	0
SP253R San Vitale ***	BO, RA	11.055	521	5	10.958	612	6	11.069	555	5	0	7	1	-9
SP254R di Cervia	FC, RA	8.136	368	5	7.897	336	4	8.176	357	4	0	-3	4	6
SP255R di San Matteo Decima	BO, FE, MO	17.201	1.467	9	18.193	1.321	7	18.115	1.283	7	5	-13	0	-3
SP258R Marecchia	RN	17.840	1.071	6	16.324	815	5	16.544	826	5	-7	-23	1,3	1
SP302R Brisighellese Ravennate	RA - tratto appenninico	7.348	250	3	6.635	180	3	6.653	184	3	-9	-26	0	2
SP306R Casolana Riolese	RA	7.529	499	7	6.869	377	5	6.870	368	5	-9	-26	0	-2

SP343R Asolana	PR	17.610	2.671	15	8.580	913	11	16.717	2279	14	-5	-15	95	150
SP610R Selice Montanara	BO, RA	10.575	1.193	11	10.914	1.061	10	10.991	1.051	10	4	-12	1	-1
SP665R Massese	PR	17.587	908	5	19.308	914	5	19.242	906	5	9	0	0	-1
SS009 Emilia ***	Bologna – Cesena (FC)	20.704	988	5	20.604	922	4	19.616	869	4	-5	-12	-5	-6
SS009 Emilia	Piacenza – Bologna	23.286	2.175	9,3	23.116	1.773	8	22.362	1.676	7	-4	-23	-3	-5
SS009 Emilia SS016 Adriatica	Cesena – Cattolica (RN)	21.144	1226	6	21.650	990	5	21.546	971	5	2	-21	0	-2
SS012 dell'Abetone e del Brennero	MO - tratto Nord Modena	20.070	1767	9	21.356	1614	8	20.984	1482	7	5	-16	-2	-8
SS012 dell'Abetone e del Brennero	MO - tratto Sud Modena	18.647	1189	6	18.885	1138	6	19.230	1234	6	3	4	2	8
SS045 di Val Trebbia	PC	11.113	527	5	11.165	456	4	11.249	465	4	1	-12	1	2
SS063 del Cerreto	RE	8.632	354	4	9.029	281	3	9.224	272	3	7	-23	2	-3
SS309 Romea	RA, FE	13.063	3804	29	10.429	3105	30	10.256	2902	28	-21	-24	-2	-7

I dati sono elaborati sulla base dei dati mensili disponibili.

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

■ CONFRONTO DATI 2008 - 2019 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, 2018 e 2019. Con riferimento all'intero periodo, si evidenzia nel complesso un riallineamento ai dati storici dei traffici in particolare leggeri. Per quanto riguarda i dati relativi ai centri abitati di Castel San Giovanni e Castelvetro Piacentino (PC), si segnala che i traffici veicolari rilevati, in particolare pesanti, sono condizionati dalle relative limitazioni al transito di accesso ai ponti sul Po (viabilità ordinaria).

Tabella 39
Confronto dati 2008 - 2019 TGM (traffico giornaliero medio mese ottobre)

Centri abitati	Ambito	TGM Ottobre 2008			TGM Ottobre 2018			TGM Ottobre 2019			% Var. 2019/08		% Var. 2019/18	
		Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	Tot	Pes
Bagnacavallo ***	RA	11.128	523	5	11.158	695	6	10.998	593	5	-1	13	-1	-15
Bologna	BO	25.455	1.460	6	25.465	1.146	4	25.352	1.135	4	0	-22	0	-1
Castel Bolognese ***	RA	17.078	727	4	17.825	726	4	16.715	661	4	-2	-9	-6	-9
	PC	13.310	1.545	12	12.424	729	6	12.768	769	6	-4	-50	3	5

Castel San Giovanni														
Castelvetro Piacentino	PC	17.306	980	6	16.209	482	3	16.606	480	3	-4	-51	2	0
Cento – Pieve di Cento	FE, BO	11.055	584	5	11.430	500	4	11.583	503	4	5	-14	1	1
Cesena ***	FC	17.304	1.221	7	16.835	1.151	7	17.409	1.174	7	1	-4	3	2
Crevalcore	BO	4.139	251	6	3.843	217	6	3.851	206	5	-7	-18	0	-5
Faenza ***	RA	13.631	566	4	15.257	641	4	13.572	559	4	0	-1	-11	-13
Fidenza	PR	18.570	2.012	11	19.646	1.949	10	18.535	1.810	10	0	-10	-6	-7
Forlì	FC	9.381	507	5	9.403	398	4	9.911	438	4	6	-14	5	10
Forlimpopoli	FC	17.527	1.338	8	16.151	1.120	7	16.191	1.077	7	-8	-20	0	-4
Fornovo di Taro	PR	11.216	610	5	10.145	443	4	11.222	506	5	0	-17	11	14
Imola ***	BO	13.619	975	7	14.764	1.073	7	14.817	1.033	7	9	6	0	-4
Medicina	BO	6.165	581	9	7.651	622	8	7.845	623	8	27	7	3	0
Mirandola	MO	13.615	1.361	10	13.822	1.063	8	14.664	1.238	8	8	-9	6	17
Modena	MO	25.091	2.390	10	26.387	2.073	8	25.226	1.857	7	1	-22	-4	-10
Parma	PR	24.558	1.854	8	24.518	1.628	7	24.640	1.598	6	0	-14	0	-2
Piacenza ***	PC	22.315	1.232	6	23.700	1.305	6	23.731	1.381	6	6	12	0	6
Ravenna ***	RA	10.094	462	5	9.718	441	5	9.759	436	4	-3	-6	0	-1
Reggio Emilia	RE	16.295	1.298	8	18.114	1.112	6	18.149	1.095	6	11	-16	0	-2
Rimini	RN	22.087	1.081	5	21.310	758	4	21.097	769	4	-4	-29	-1	1
Rubiera	RE	18.013	2.194	12	17.733	1.830	10	17.127	1.605	9	-5	-27	-3	-12
Santarcangelo di Romagna	RN	15.982	1.058	7	16.043	877	5	15.430	891	6	-3	-16	-4	2
Sassuolo – Maranello	MO	22.948	2.493	11	28.488	2.502	9	28.560	2.397	8	24	-4	0	-4

I dati delle sono elaborati sulla base dei dati mensili disponibili.

*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)

Tabella 40

Post	Transiti giornalieri medi annuali											Differenza		Variazione	
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019-2009	2019-2018	% 2019/2009	% 2019/2018
666					5.877	6.292	6.720	6.757		7.449	7.251		-198		-3
173	9.552	9.900	9.212	7.700	7.762	7.198	7.070	7.269	7.194	7.218	7.274	-2.278	56	-24	1
340	7.463	7.076	7.575	8.124	8.117	8.476	8.922	8.911	9.149	9.330	9.296	1.833	-34	25	0
435	8.982	8.607	8.348	7.548	4.722	6.579	7.015	7.152	7.166	7.153	7.282	-1.700	129	-19	2

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

Si rileva negli 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 variante e della SP72 (post. n. 665 e 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)

Tabella 41

Post	Transiti giornalieri medi annuali											Differenza		Variazione	
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019-2009	2019-2018	% 2019/2009	% 2019/2018
665				7.685	8.272	8.904	9.391	9.942	16.263	10.801	11.088		287		3
122	30.819	30.995	31.361	26.617	26.403	26.861	26.536	26.928	19.194	25.404	24.687	-6.132	-717	-20	-3
303	8.516	8.543	8.486	8.486	8.394	8.533	8.617	8.748	9.113	9.021	9.045	529	24	6	0
617	11.499	11.620	11.694	7.850	7.474	7.448	7.347	7.295	11.758	7.374	7.420	-4.079	46	-35	1

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

Si rileva negli 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 variante (post. n. 665) e il contestuale minore impegno delle SSPP nn. 10R e 7 (post. n. 122 e 617) stabilizzatosi negli ultimi anni.

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 Porrettana, tra Bologna e Pontecchio Marconi)

Tabella 42

Post	Transiti giornalieri medi annuali											Differenza		Variazione	
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019-2009	2019-2018	% 2019/2009	% 2019/2018
153	19.347	16.015	15.684	14.069	13.817	13.665	13.468	13.448	11.866	10.850	10.861	-8.486	11	-44	0

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 exSS64.

AMBITO DI BOLOGNA. REALIZZAZIONE VARIANTE (SP86 LUNGOSAVENA) ALLA SP5 TRA BOLOGNA E LA SP3 TRASVERSALE DI PIANURA

Postazione MTS n. 157 realizzata sul percorso storico della Via San Donato (ex SP5 San Donato, tra Bologna e la SP3 Trasversale di Pianura)

Tabella 43

Post	Transiti giornalieri medi annuali											Differenza		Variazione	
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019-2009	2019-2018	% 2019/2009	% 2019/2018
157	17.766	17.873	17.805	13.955	11.729	11.932	11.821	11.623			10.748	-7.018		-40	

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 exSP5.

AMBITO DI BOLOGNA. REALIZZAZIONE PEDEMONTANA - VARIANTE ALLA SP569R TRA BOLOGNA E CREPELLANO

Postazione MTS n. 244 realizzata sul percorso storico della exSP569R di Vignola, tra Bologna e Crespellano

Tabella 44

Post	Transiti giornalieri medi annuali											Differenza		Variazione	
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<u>2019</u>	2019-2009	2019-2018	% 2019/2009	% 2019/2018
244	27.011	27.174	27.352	26.675	27.040	27.225	27.513	27.921	27.830	26.894	13.278	-	-	-51	-51

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 disimpegno del percorso storico della exSP569R.

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

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

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

Tabella 45

Post	Transiti giornalieri medi annuali											Differenza		Variazione	
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019-2009	2019-2018	% 2019/2009	% 2019/2018
245	8.976	8.320	8.143	7.531	7.309	7.267	7.299	7.000	7.359	7.281	6.750	-2.226	-531	-25	-7
323	15.242	18.446	19.350	19.055	19.262	20.517	21.406	22.288	22.246	22.640	22.685	7.443	45	49	0

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)

Tabella 46

Post	Transiti giornalieri medi annuali											Differenza		Variazione	
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019-2009	2019-2018	% 2019/2009	% 2019/2018
404	10.377	10.668	11.008	10.655	10.506	8.865	6.759	6.930	6.697	6.809	6.928	-3.449	119	-33	2

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 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)

Tabella 47

Post	Transiti giornalieri medi annuali											Differenza		Variazione	
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019-2009	2019-2018	% 2019/2009	% 2019/2018
342	13.760	13.807	13.843	13.379	15.259	15.556	15.825	16.312	16.365	16.335	16.789	3.029	454	22	3
348	9.111	9.069	8.837	8.507	8.414	8.423	8.490	8.892	8.907	8.299					

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

Si conferma 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

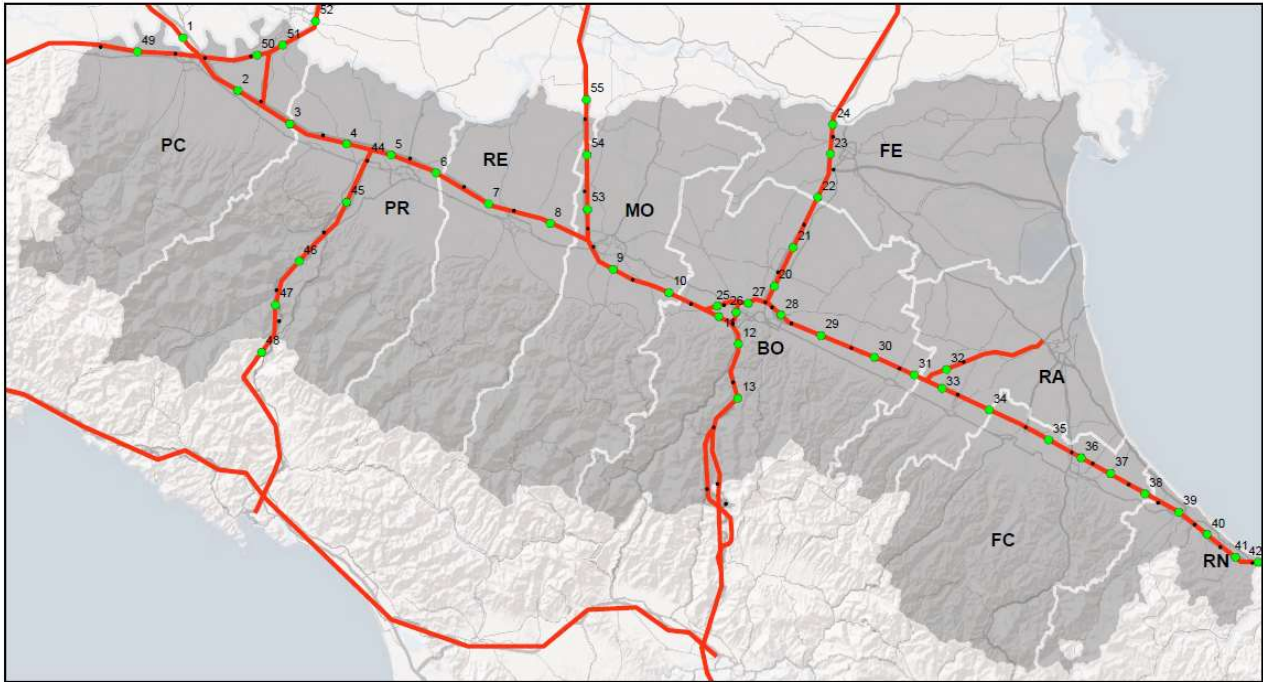
Nel presente paragrafo si riportano le informazioni sui **flussi veicolari autostradali**. I dati sono stati forniti dalle società che gestiscono i relativi tratti di competenza in territorio regionale e sono riferiti ai giorni feriali nel periodo autunnale 2019. In particolare, per una migliore lettura 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 stata calcolata 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 stata calcolata 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.

(***) A ottobre 2019 il traffico nella tratta Ferrara Nord - Occhiobello ha avuto un sensibile decremento rispetto allo stesso periodo del 2018 dovuto alla riapertura del ponte sul Po (lavori di manutenzione) lungo la direttrice SS16, che ha quindi riportato una parte dei traffici che l'anno precedente usufruivano di una particolare convenzione sui pedaggi lungo la A13.

Figura 163
Confronto Flussi Autostradali Tratte Elementari (2019-2008 e 2019-2018)



Localizzazione Tratte Elementari Flussi Autostradali

- Autostrade
- Flussi Autostradali 2019 - Tratte Elementari
- Svincoli e caselli autostradali

Tabella 48
Confronto Flussi Autostradali - Tratte Elementari
(2019 - 2008) e (2019 - 2018)

Autostrada	Postazione	Descrizione Tratta Elementare	Flussi 2019				Flussi 2018				Flussi 2008		Variazione % 2019 - 2008 Flussi totali	Variazion e % 2019 - 2018 Flussi Totali
			Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli Pesanti		
A1	1	BASSO LODIGIANO (PC N) - N. A1/COMPLANARE KM 55	76.847	50.388	26.459	34%	75.246	49.296	25.950	34%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	91.866	59.113	32.752	36%	89.364	57.255	32.109	36%	N.D.	N.D.	N.D.	3%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	88.344	57.019	31.325	35%	85.611	55.041	30.569	36%	93.702	36.763	-6%	3%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	88.928	57.861	31.067	35%	85.544	55.280	30.265	35%	N.D.	N.D.	N.D.	4%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	83.317	53.559	29.758	36%	79.983	51.128	28.856	36%	N.D.	N.D.	N.D.	4%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	85.040	54.791	30.249	36%	82.387	52.648	29.739	36%	85.138	32.203	0%	3%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	88.480	58.060	30.420	34%	86.114	56.123	29.991	35%	N.D.	N.D.	N.D.	3%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	89.033	58.949	30.085	34%	86.604	57.011	29.593	34%	87.814	32.492	1%	3%
A1	9	MODENA NORD - MODENA SUD	106.045	68.071	37.974	36%	103.972	66.279	37.694	36%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A1	10	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N. (*)	115.971	76.492	39.479	34%	114.354	74.991	39.363	34%	119.001	43.369	-3%	1%
A1	11	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	39.617	25.756	13.861	35%	39.294	25.699	13.595	35%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A1	12	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI (**)	63.374	39.483	23.890	38%	64.611	40.642	23.969	37%	64.248	25.549	-1%	-2%
A1	13	SASSO MARCONI - ALL.A1/DV NORD	58.587	35.576	23.011	39%	56.454	34.035	22.419	40%	N.D.	N.D.	N.D.	4%
A13	20	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTERPORTO	61.020	41.292	19.728	32%	61.275	41.681	19.593	32%	N.D.	N.D.	N.D.	0%
A13	21	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	56.841	39.275	17.565	31%	56.624	39.072	17.552	31%	N.D.	N.D.	N.D.	0%
A13	22	ALTEDO - FERRARA SUD	55.158	37.742	17.417	32%	55.398	37.787	17.611	32%	51.322	17.278	7%	0%
A13	23	FERRARA SUD - FERRARA NORD	46.514	28.797	17.717	38%	46.447	28.658	17.789	38%	N.D.	N.D.	N.D.	0%
A13	24	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO (***)	50.428	32.115	18.312	36%	55.131	36.382	18.749	34%	N.D.	N.D.	N.D.	-9%
A14	25	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	77.378	51.423	25.955	34%	76.388	50.722	25.666	34%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CA-SALECCHIO	45.443	32.726	12.717	28%	45.033	32.468	12.565	28%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A14	27	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	93.704	60.962	32.742	35%	92.235	60.158	32.078	35%	92.159	34.406	2%	2%
A14	28	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	73.598	48.678	24.920	34%	72.799	48.188	24.611	34%	N.D.	N.D.	N.D.	1%

A14	29	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	90.800	63.237	27.563	30%	89.932	62.670	27.262	30%	98.007	31.888	-7%	1%
A14	30	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	90.655	62.696	27.958	31%	89.627	62.006	27.621	31%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A14	31	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	85.880	59.156	26.724	31%	84.895	58.400	26.495	31%	88.667	29.493	-3%	1%
A14 dir	32	ALL. A14/DIR. RA - RAVENNA	16.772	11.336	5.435	32%	16.852	11.330	5.523	33%	18.898	5.974	-11%	0%
A14	33	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	71.788	49.488	22.300	31%	71.142	48.986	22.156	31%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A14	34	FAENZA - FORLI'	69.476	47.420	22.056	32%	68.103	46.545	21.558	32%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	35	FORLI' - CESENA NORD	70.333	48.928	21.405	30%	68.904	47.920	20.983	30%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	36	CESENA NORD - CESENA	64.353	44.388	19.965	31%	63.068	43.658	19.410	31%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	37	CESENA - VALLE RUBICONE	64.482	44.552	19.931	31%	63.227	43.880	19.347	31%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	38	VALLE RUBICONE - RIMINI NORD	61.813	42.588	19.225	31%	60.458	41.776	18.682	31%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	39	RIMINI NORD - RIMINI SUD	61.189	41.746	19.443	32%	59.245	40.519	18.727	32%	N.D.	N.D.	N.D.	3%
A14	40	RIMINI SUD - RICCIONE	63.279	43.644	19.635	31%	61.640	42.665	18.974	31%	N.D.	N.D.	N.D.	3%
A14	41	RICCIONE - CATTOLICA	58.467	39.699	18.768	32%	56.888	38.773	18.114	32%	N.D.	N.D.	N.D.	3%
A14	42	CATTOLICA - PESARO URBINO	48.936	31.670	17.266	35%	47.361	30.681	16.679	35%	51.418	20.663	-5%	3%
A15	43	PARMA OVEST - ALL. A1	22.457	14.712	7.745	34%	22.942	15.038	7.904	34%	24.118	9.717	-7%	-2%
A15	44	FORNOVO - PARMA OVEST	21.226	13.931	7.295	34%	21.409	13.902	7.507	35%	21.994	9.215	-3%	-1%
A15	45	BORGOTARO - FORNOVO	20.902	13.758	7.144	34%	20.955	13.591	7.365	35%	20.922	8.631	0%	0%
A15	46	BERCETO - BORGOTARO	19.447	12.540	6.907	36%	19.507	12.417	7.089	36%	19.662	8.318	-1%	0%
A15	47	PONTREMOLI - BERCETO	19.152	12.252	6.901	36%	19.297	12.250	7.047	37%	19.427	8.297	-1%	-1%
A21	48	CASTEL SAN GIOVANNI - PIA-CENZA OVEST	39.473	20.056	19.417	49%	40.220	20.661	19.559	49%	38.803	10.220	2%	-2%
A21	49	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIOREN-ZUOLA	27.527	14.716	12.811	47%	27.154	14.565	12.589	46%	24.635	8.622	12%	1%
A21	50	ALL. A21 DIR. FIORENTUOLA - CASTELVETRO PIACENTINO	38.934	21.254	17.680	45%	38.078	20.752	17.326	46%	43.851	14.909	-11%	2%
A21	51	CASTELVETRO PIACENTINO - CREMONA	36.800	19.146	17.654	48%	36.115	18.887	17.228	48%	41.714	15.017	-12%	2%
A22	52	CAMPOGALLIANO - CARPI	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	45.803	13.390	N.D.	N.D.
A22	53	CARPI - REGGIOLO	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	41.281	12.599	N.D.	N.D.
A22	54	REGGIOLO - PEGOGNAGA	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	40.951	12.411	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.30/04/2015 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, ed 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 ad 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 cioè 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.

Nel corso del 2019 è proseguita l'attività di verifica dell'adeguamento da parte del Concessionario del progetto definitivo alle prescrizioni del Decreto VIA n. 190/2017, svolgendo numerosi incontri volti all'analisi di nuove soluzioni progettuali e approfondimenti tecnici, nonché proposte di modifica avanzate dalla concessionaria ARC e/o dalla Regione, finalizzate all'ottimizzazione del costo di investimento complessivo dell'autostrada e delle opere complementari.

La Regione ha inoltre previsto nel proprio bilancio la somma di 100.000.000 euro iva compresa, ciò al fine di giungere all'approvazione del progetto definitivo dell'opera e rendere possibile l'avvio della preliminare procedura di ripristino dell'equilibrio economico finanziario prevista dalla convenzione sottoscritta con il Concessionario nel novembre del 2010, nel rispetto di tutte le condizioni previste, qualora le misure di compensazione contrattualmente previste non fossero sufficienti a tale ripristino.

Ciò anche a fronte del manifestato impegno della Concessionaria ARC a un aumento del proprio capitale sociale, pari ad altrettanti 100.000.000 euro, per garantire la sostenibilità economico finanziaria e la bancabilità del progetto.

7.4 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE

7.4.1 Stato di attuazione delle opere sulla rete delle strade di interesse regionale

Per quanto riguarda il finanziamento di interventi sulla rete di interesse regionale, dopo che con i Programmi degli scorsi anni (2002-2010) sono state finanziate opere per un costo complessivo di **oltre 735 milioni di euro**, successivamente si è proceduto attraverso altri canali di finanziamento sia regionali che nazionali, al fine di perseguire l'obiettivo di completare gli interventi programmati e previsti dal PRIT98 e di mettere in sicurezza la rete viaria di competenza delle Province e della Città metropolitana di Bologna.

L'obiettivo perseguito dalla Regione, di concerto con le Province, è 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.

In particolare, si è posta attenzione al completamento dei **corridoi Pedemontana e Cispadana**, che, nel corso del 2019, hanno registrato gli avanzamenti di seguito illustrati.

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 avvenuta l'aggiudicazione provvisoria dei lavori nella primavera 2019; la Provincia, dopo aver interpellato l'ANAC, ha deciso di annullare l'affidamento a causa di un vizio nella procedura di gara. È stata indetta una nuova procedura di gara con scadenza della presentazione delle offerte a fine 2019; a inizio 2020 erano in corso le valutazioni delle offerte.

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.

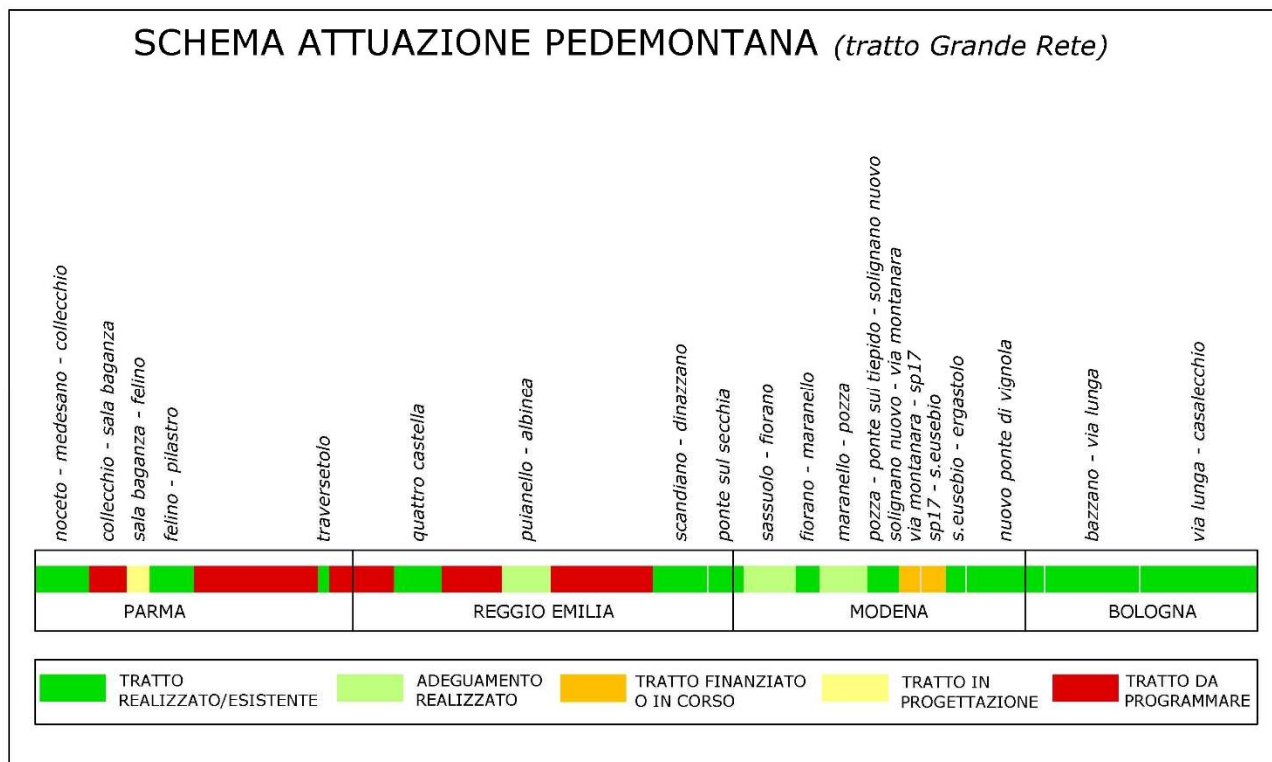
In provincia di Parma è stato avviato un approfondimento tecnico per armonizzare il progetto della realizzanda cassa di espansione del torrente Baganza con quello del tratto di Pedemontana in variante all'abitato di Sala Baganza, che si raccorderà con il tratto Collecchio-Noceto-Medesano, a ovest, e 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

²⁹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.4.2 "Stato di attuazione delle opere finanziate dal FAS 2000-2006, dal FSC 2007-2013 e dal FSC 2014-2020".

compartecipare alle spese di progettazione del tratto citato fra la SP121R e la SP15. Il 23/10/2017 è stata stipulata la convenzione avente ad oggetto la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, per 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 il progetto di fattibilità a dicembre 2019.

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

Figura 164
Schema di attuazione Pedemontana (tratto Grande Rete)



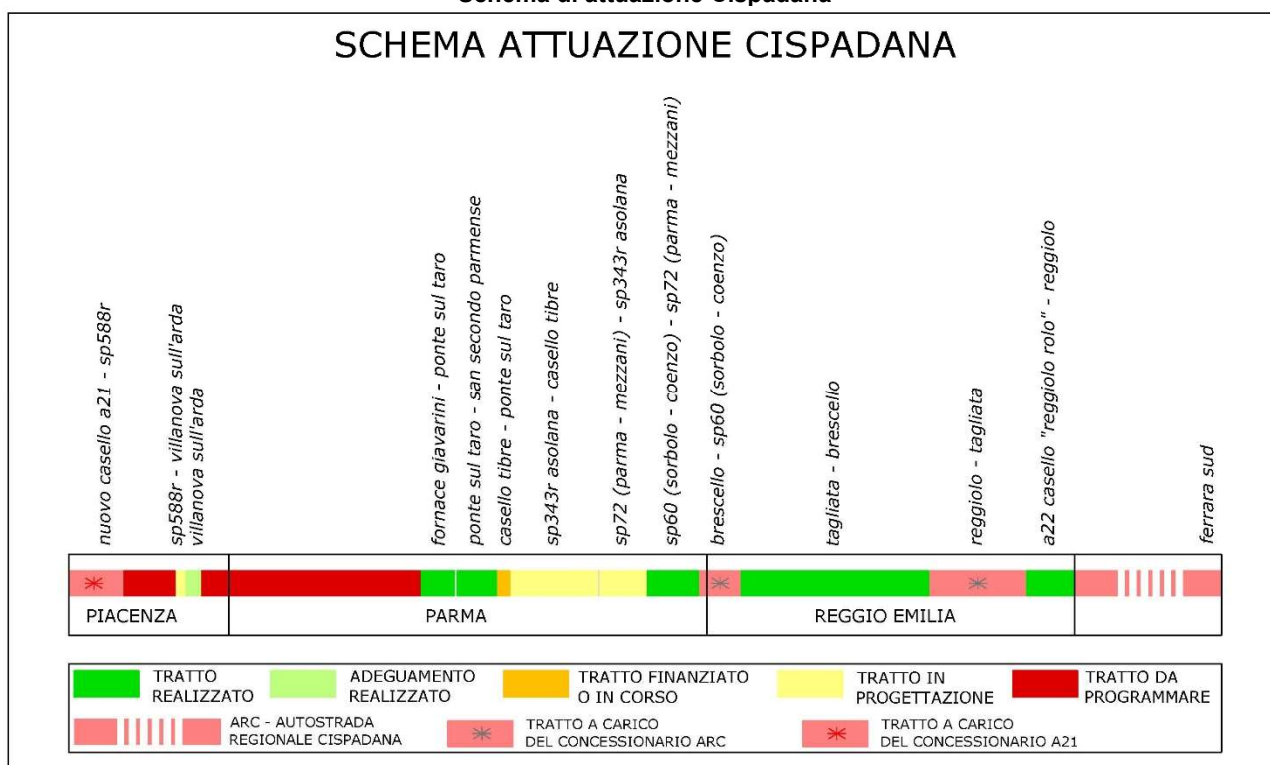
Per quel che riguarda la **Cispadana**, come si evidenzia dallo schema riportato in figura 165, la Regione, come noto, si è orientata verso il ricorso al finanziamento da parte dei privati, attraverso un *project financing* per la realizzazione di una infrastruttura autostradale nel tratto ricadente 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 seguente 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 SpA, 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.

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

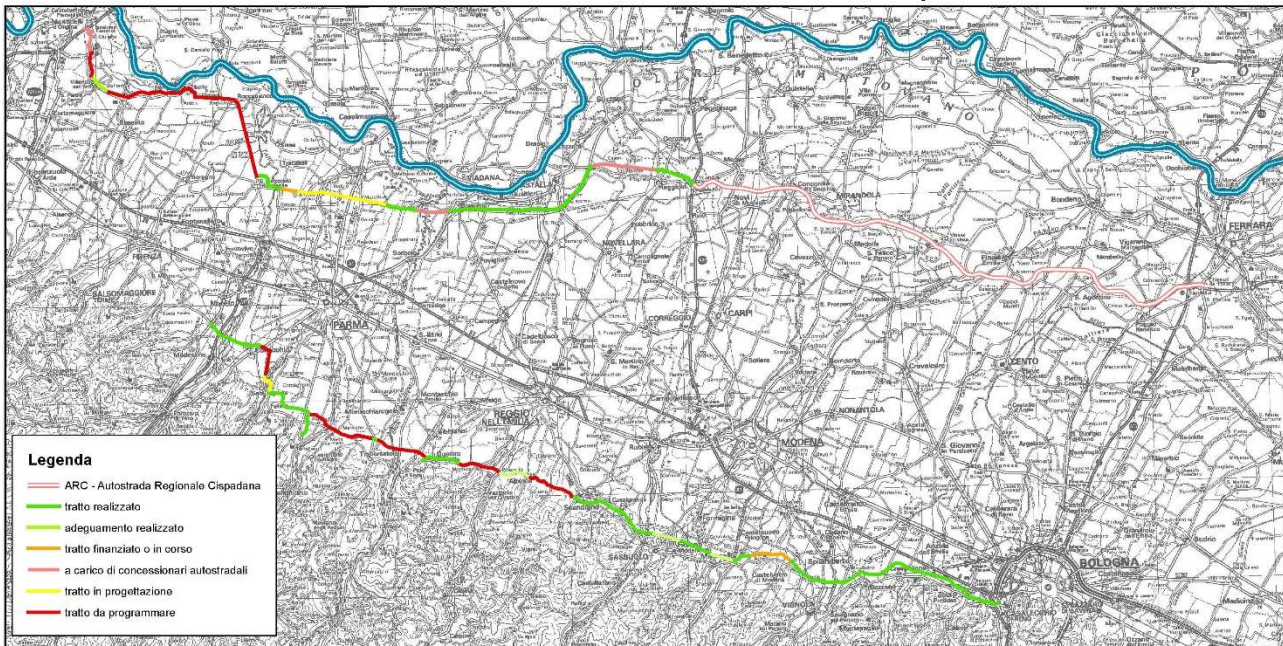
Inoltre, al fine di dare funzionalità al 1° lotto della bretella autostradale Tirreno - Brennero, opera in fase attuativa, che si sviluppa dall'interconnessione con la A15 e la A1 fino al nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa - Trecasali, con ricaduta sulla SP10 "Padana inferiore" a ovest dell'asse autostradale, la Regione Emilia-Romagna ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di inserire il tratto di Cispadana, fra il nuovo casello di Terre Verdiane e la SP72 Parma-Mezzani, nell'ambito dell'approvazione del Piano Finanziario Regolatorio 2019-2023 relativo alla concessione alla Società SALT³¹, 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 superstrada Ferrara-Porto Garibaldi. Il MIT ha richiesto quindi alla Società SALT di predisporre il progetto di fattibilità tecnico economica di tale soluzione al fine di verificarne la sostenibilità finanziaria nell'ambito della concessione e la società vi ha provveduto nei primi mesi del 2020.

Figura 165
Schema di attuazione Cispadana



³¹ 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 166
Stato di attuazione dei corridoi viari Pedemontano e Cispadano



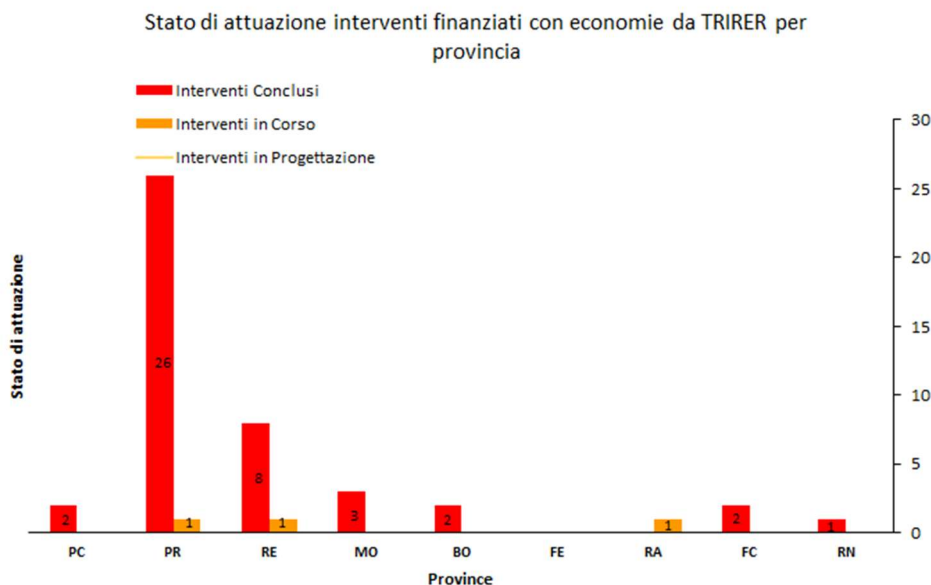
■ Monitoraggio semestrale al 31/12/2019

La Regione monitora semestralmente l'andamento dei lavori degli interventi finanziati a favore delle Province mediante i Programmi previsti dall'art. 167 della LR 3/1999. Tale monitoraggio (l'ultimo è quello al 31/12/2019, 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 152 sono conclusi, 3 in corso di realizzazione e 3 in fase di progettazione o ancora da avviare. A questi interventi delle annualità 2002/2010 vanno aggiunti **47 nuovi lavori**, di cui 44 conclusi e 3 in corso, finanziati con le economie degli interventi degli anni precedenti.

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 167
Stato di attuazione interventi finanziati con economie da TRIRER per provincia



Si riportano tre 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 c'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'aggiudicazione provvisoria dei lavori, avvenuta nella primavera 2019, è stata annullata. La Provincia ha bandito una nuova procedura di gara e l'aggiudicazione definitiva dei lavori è prevista per l'estate del 2020.
- Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS 302 Brisighellese (2° Lotto): avviate le 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. Nel 2019 la Città Metropolitana ha comunque avviato l'aggiornamento del progetto definitivo che è ora in corso di completamento.

Il seguente intervento che risultava critico nel precedente monitoraggio, ha subito un significativo avanzamento:

- 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 l'ultimazione dei lavori con l'inaugurazione del tronco

principale è avvenuta il 5 giugno 2019; l'opera complementare, consistente nella sistemazione dell'innesto in prossimità della SP94, prevista nell'ambito del quadro economico dell'intervento, è in corso di ultimazione.

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

Tabella 49
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 rotonda Biagi e il confine sud del territorio comunale	3.100.800,00	2.200.000,00	900.800,00	70,00%
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	80%
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 rotonda Biagi e il confine sud del territorio comunale prevede la costruzione di cinque nuove rotonde ed è stato avviato da molto tempo. Infatti, la necessità di realizzare le rotonde 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 rotonde su cinque. Il Comune ha iniziato i lavori della quarta, che procedono comunque a rilento a causa degli adempimenti necessari per la rimozione dell'interferenza con un oleodotto militare. 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, c'è stata la consegna lavori in giugno 2018. È prevista una durata dei lavori pari a sedici mesi. L'avanzamento dei lavori è regolare pari all'80%.

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 tuttora 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 sono sospesi al fine

di limitare i disagi per la circolazione lungo la SP253R nel tratto compreso tra Russi e Lugo, correlati all'esecuzione di altri interventi lungo tale strada. Si prevede l'avvio dei lavori presso il ponte della Chiusa nella primavera 2020.

7.4.2 Stato di attuazione delle opere finanziate dal FAS 2000-2006, dal FSC 2007-2013 e dal FSC 2014-2020

■ Accordi di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie (FAS 2000-2006)

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**. In attuazione dell'Intesa sono stati sottoscritti l'**Accordo di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie e successivi Accordi integrativi**.

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 sottoutilizzate (FAS). Inoltre, la Regione Emilia-Romagna 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.

Relativamente ai **solli interventi ricadenti sulla rete di interesse regionale e/o su quella locale**, e non a quelli sulla rete autostradale e statale, la suddivisione delle fonti di finanziamento iniziali per ogni Accordo di Programma Quadro è il seguente: **FAS 86,07 mln €, Enti locali 62,03 mln € e Regione 139,15 mln €, per un totale di circa 287 mln €**.

Il **consistente apporto di fonti di finanziamento regionali** nell'Accordo di Programma Quadro generale del 2001 è dovuto al fatto che 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.

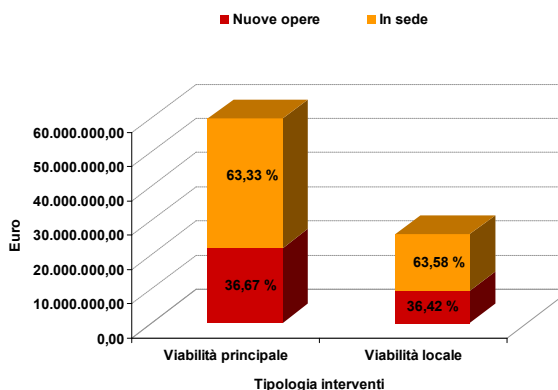
Inoltre, nel tempo, l'ammontare complessivo dei finanziamenti previsti dagli Accordi sulla rete di interesse regionale e/o locale è aumentato per effetto dell'apporto di ulteriori fonti finanziarie da parte sia della Regione che degli Enti locali, a compensazione degli aumenti di costo di alcune opere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

Gli interventi contenuti negli APQ sono soggetti a un monitoraggio dell'avanzamento della spesa, che prosegue tuttora nonostante il lungo tempo trascorso dalla sottoscrizione dell'ultimo Accordo integrativo, poiché alcuni interventi non sono ancora conclusi. Lo strumento di monitoraggio messo a disposizione dal Ministero dello Sviluppo Economico è il Sistema Gestione Progetti (SGP), in grado di monitorare bimestralmente gli interventi.

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. A inizio 2020, si è avviata un'attività di confronto con gli Enti locali, con l'obiettivo di chiudere, ove possibile, le schede di monitoraggio degli interventi di rispettiva competenza; di tale attività si darà conto nel prossimo Rapporto di monitoraggio annuale di Direzione.

Di fianco si riporta la **distribuzione delle fonti di finanziamento FAS (circa 86 mln €) tra strade provinciali di interesse regionale e viabilità locale.**

Figura 168
Distribuzione fonti di finanziamento FAS tra viabilità di interesse regionale e 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.

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 96,95% del totale (per un importo pari 287,50 M€), gli interventi che dal data base risultano in fase di collaudo sono il 1,75% del totale (per un importo complessivo pari a 5,20 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, come più sopra indicato, sono state avviate le procedure concorsuali di appalto.

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 Rimini: interventi di risanamento e manutenzione straordinaria delle SSPP nei comuni ricadenti in Aree Obiettivo 2: costo complessivo € 100.000,00;
- 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.

I primi due interventi sono conclusi, per quello in provincia di Reggio Emilia è stato completato il progetto esecutivo ed è imminente l'appalto.

■ 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. L'attuazione del DUP è fondata sul metodo della **programmazione negoziata** e prevede la predisposizione di Intese per

l'integrazione delle politiche territoriali sottoscritte da tutti gli Enti pubblici coinvolti, per ambito provinciale.

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**. Con l'**Obiettivo 10** si prevede di **promuovere la competitività, la qualità e l'attrattività delle città**.

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

Come anticipato nel capitolo "Il contesto istituzionale", 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 successive rimodulazioni di tale Addendum che, secondo le procedure stabilite dalla Delibera CIPE 25/2016, sono state approvate dalla Cabina di Regia del Fondo.

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

Tabella 50
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: INTERVENTI STRADALI			
Linea d'azione 1: Completamento di itinerari già programmati			
Nuova rotatoria 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
Interventi funzionali all'accesso nord all'Interporto di Bologna ⁽¹⁾	Società Interporto Bologna S.p.A.	2,000	2,000

Allargamento della via Bondanello in Comune di Castel Maggiore (BO)	Comune di Castel Maggiore	1,000	1,000
TOTALE		11,500	11,500
Linea d'azione 2: 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 Cernusca – Rivergaro ⁽²⁾	ANAS	60,000	15,000
Ripristino viabilità comunale in Comune di Gemmano (RN)	Comune di Gemmano	0,150	0,150
Restyling 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 rotatoria 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
Rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada provinciale 513R nel tratto ricadente in Comune di Vetto al Km. 41+600 – 1° lotto ⁽¹⁾	Provincia di Reggio Emilia	0,600	0,300
TOTALE		120,630	73,930
Linea d'azione 3: Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio			
Nuova rotatoria 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 roatorie su via Ronchi	Comune di Minerbio	2,450	2,000
Riqualificazione ponte sul fiume Taro nei comuni di Parma, Noceto e Fontevivo	Comune di Parma	2,000	1,500
TOTALE		37,570	30,095
ASSE TEMATICO D: MESSA IN SICUREZZA DEL PATRIMONIO INFRASTRUTTURALE ESISTENTE			

Linea d'azione 1: 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	2,1	1,000
SS 16 messa in sicurezza nell'abitato di Rimini	Comune di Rimini	5,270	5,270
TOTALE		10,270	9,270
ASSE TEMATICO E: ALTRI INTERVENTI			
Linea d'azione 1: Miglioramento sicurezza infrastrutture			
Messa in sicurezza S.P.18 Padullese con realizzazione di sottopasso ciclopedonale ⁽¹⁾	Comune di Calderara di R. (BO)	0,640	0,400
TOTALE		0,640	0,400
TOTALE INTERVENTI STRADALI		180,610	124,895

⁽¹⁾ Interventi approvati con il II Addendum al P.O. (Delibera CIPE 12/2018) e successive rimodulazioni approvate 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 45 mln, rispetto alle risorse FSC (15 mln), è assegnato a valere sul Fondo Unico ANAS.

⁽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.

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 51
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: 08/11/2018 Consegna lavori: 10/12/2018 Ultimazione: 22/03/2019
Valli Trebbia e Luretta	€524.059,57	Aggiudicazione lavori: 20/12/2018 Consegna lavori: 20/02/2019

		Ultimazione: 19/09/2019
Alta Val Nure	€301.012,21	Aggiudicazione lavori: 04/12/2018 Consegna lavori: 04/12/2018 Ultimazione prevista: febbraio 2021
Valnure Valchero	€41.650,97	Aggiudicazione lavori: novembre 2018 Consegna lavori: 07/12/2018 Ultimazione: 30/09/19
Alta Val d'Arda	€96.478,67	Aggiudicazione lavori: 26/10/18 Consegna lavori: 12/11/2018 Ultimazione: 30/09/2019
Valli Taro Ceno	€640.535,01	Aggiudicazione lavori: 03/09/2018 Consegna lavori: 27/09/2018 Ultimazione: 19/09/2019
Appennino Parma Est	€375.171,62	Aggiudicazione lavori prevista: 14/02/2019 Consegna lavori: luglio 2019 Ultimazione: 25/09/2019
Val d'Enza	€40.389,27	Aggiudicazione lavori: 02/10/2018 Consegna lavori: 15/10/2018 Ultimazione: 05/11/2018
Appennino Reggiano	€668.392,29	Aggiudicazione lavori: 20/09/2018 Consegna lavori: 01/10/2018 Ultimazione: 20/09/2019
Tresinaro Secchia	€112.616,79	Aggiudicazione lavori prevista: 25/05/2019 Consegna lavori: 06/08/2019 Ultimazione: 04/10/2019
Distretto Ceramico	€305.765,76	Aggiudicazione lavori: 12/03/2020 Consegna lavori: giugno 2020 Ultimazione prevista: dicembre 2020
Fignano	€634.261,86	Aggiudicazione lavori: 24/09/2018 Consegna lavori: 05/11/2018 Ultimazione prevista: novembre 2020
Terre di Castelli	€176.267,59	Aggiudicazione lavori: 12/08/2019 Consegna lavori: 18/09/2019 Ultimazione prevista: luglio 2020
Reno Lavino Samoggia	€292.821,10	Aggiudicazione lavori: 19/7/2018 Consegna lavori: 20/8/2018 Ultimazione 22/11/2018

Appennino Bolognese	€768.951,32	Aggiudicazione lavori: 25/9/2019 Consegna lavori: 7/10/2019 Ultimazione prevista: 15/12/2020
Alto Reno Terme	€64.650,22	Aggiudicazione lavori: 29/6/2018 Consegna lavori: 10/7/2018 Ultimazione: 21/2/2019
Valli Savena Idice	€314.187,75	Aggiudicazione lavori: 29/3/2019 Consegna lavori: 8/4/2019 Ultimazione prevista: 27/9/2020
Nuovo Circondario Imolese	€161.594,55	Aggiudicazione lavori: 9/8/2019 Consegna lavori: 18/9/2019 Ultimazione: 25/11/2019
Romagna Faentina	€220.666,68	Aggiudicazione lavori: 28/12/2018 Consegna lavori: 03/04/2019 Ultimazione: 25/10/2019
Romagna Forlivese	€440.585,79	Aggiudicazione lavori: 20/12/2018 Consegna lavori: 08/07/2019 Ultimazione: 01 ottobre 2019
Valle del Savio	€285.324,82	Aggiudicazione lavori: 13/06/2019 Consegna lavori: 04/07/2019 Ultimazione: 12/12/2019
Rubicone e Mare	€111.441,72	Aggiudicazione lavori: 30.10.2018 Consegna lavori: 04/12/2018 Ultimazione: 08/04/2019
Valmarecchia	€353.895,28	Aggiudicazione lavori: 26/11/2018 Consegna lavori: 18/03/2019 Ultimazione: 14/06/2019
TOTALE	€7.000.000,00	

7.4.3 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 2019 per un importo complessivo di € 18.694.793,81 a carico della Regione, a fronte di un costo complessivo delle opere di € 76.267.497,18.

Tabella 52
Stato di attuazione degli interventi finanziati dalla Regione mediante convenzione
(in corso di progettazione/esecuzione o ultimati nel 2019)
 (Importi in euro)

Prov	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. Lavori principali ultimati a settembre 2018. Ultimazione opere complementari entro novembre 2020
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)	Aperta al traffico in maggio 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 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	Il 22/02/2019 il MATTM ha avviato l'istruttoria tecnica sul progetto di fattibilità tecnico-economica, poi conclusa il 22/11/2019 con la notifica alla Provincia la non assoggettabilità a VIA
Totale		18.694.793,81	76.267.497,18		

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, che aveva subito dei rallentamenti a causa di alcune riserve iscritte sul registro di contabilità, si è conclusa nel settembre 2019. In seguito all'approvazione del collaudo si è evidenziata la necessità di ulteriori opere

complementari per la connessione alla viabilità ciclabile esistente rispetto a quelle previste e di restauro del ponte non previste in sede progettuale. Si prevede, pertanto, la conclusione delle ulteriori opere complementari entro novembre 2020.

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, e allo stesso tempo 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.

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 2019 risultava ancora in corso la validazione, che era già iniziata nel 2018, del progetto esecutivo (passaggio propedeutico all'approvazione da parte della Città Metropolitana che ne curerà anche la realizzazione), principalmente a causa della difficoltà di ottenere l'aggiornamento dei preventivi per la risoluzione delle interferenze dagli Enti titolari degli impianti. Si spera comunque di arrivare celermente all'avvio della gara d'appalto per l'affidamento dei lavori.

A queste convenzioni che hanno previsto il cofinanziamento di opere, si aggiungono alcune convenzioni relative al finanziamento di progetti, ai sensi dell'art. 167, comma 5 della L.R. n. 3/1999 e ss.mm.ii.

In particolare, nel 2019 è stato portato a termine il progetto di fattibilità di una **variante alla SP. 3 "Trasversale di Pianura" fra Budrio e Villa Fontana**, sulla base di una convenzione in virtù della quale la Regione ha erogato € 150.000 alla Città Metropolitana di Bologna per sostenere le spese di progettazione. In base agli esiti progettuali si è stimato che il costo di realizzazione dell'opera ammonta a € 33.700.000. La concreta possibilità di realizzare il progetto dipenderà anche dalle scelte e dalle possibilità finanziarie dell'ANAS che sta subentrando alla Città Metropolitana nella gestione dell'infrastruttura.

La Regione e le Province di Modena e Reggio Emilia hanno inoltre sottoscritto, il giorno 11/11/2019, una convenzione per la realizzazione degli studi preliminari propedeutici all'avvio delle successive fasi progettuali, relative all'intervento di **ammodernamento della SP 486 R di Montefiorino - lotto 1 e lotto 2**.

Il 10/12/2019 è stata sottoscritta una convenzione tra la Regione e la Provincia di Parma avente ad oggetto la predisposizione, da parte della Provincia, del progetto definitivo ed esecutivo di un intervento di **riqualifica funzionale e miglioramento della SP359R "di Salsomaggiore e Bardi"** nel tratto tra Bedonia e località Montevacà al km 88+200 e del progetto definitivo di altri interventi individuati tra il km 89 ed il km 90 dello stesso asse, per un importo di € 35.000, finanziato dalla Regione per € 30.000. Entro giugno 2020 è prevista, da parte della Provincia di Parma, la consegna dei progetti.

Infine, si evidenzia la sottoscrizione, in data 24/10/2019, di un'ulteriore convenzione con la Provincia di Rimini e il Comune di S. Agata Feltria per la realizzazione di “**Interventi urgenti di messa in sicurezza di alcuni tratti della S.P. n. 8 “Santagatese”**”, strada che non ricade nella rete di interesse regionale. Il finanziamento regionale è comunque possibile ai sensi dell'art. 167 bis della LR 3/1999. Alla realizzazione delle opere, dell'importo complessivo di € 230.000,00 concorre la Regione, per l'importo massimo di € 220.000,00 e il Comune di Sant'Agata Feltria per l'importo di € 10.000,00 attraverso il concorso finanziario di un soggetto privato; alla fine del 2019 la Provincia, soggetto attuatore dell'intervento, ha provveduto ad approvare il progetto esecutivo.

7.4.4 Ulteriori opere strategiche per la viabilità provinciale di interesse regionale

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, a 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 concluso la progettazione esecutiva dell'opera 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 ad oggi non risulta ancora perfezionato.

Nonostante ciò e avendo ricevuto formali rassicurazioni dal Ministero, SALT ha dato avvio alle fasi propedeutiche alla procedura di gara per l'appalto dei lavori. Inoltre, è stata individuata, a seguito di gara d'appalto, la ditta deputata alla bonifica bellica, così come sono in corso le attività con le ditte interessate da espropri.

Inoltre, la **Provincia di Parma**, il 25/11/2016, ha siglato con Autocamionale della Cisa³² 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*

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 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.

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;
- Riqualificazione 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;
- 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 dello stralcio Funzionale Futa era prevista per la fine del 2019, ma qualche ritardo nei lavori e i rallentamenti legati al lockdown ne hanno comportato lo slittamento alla metà del 2020. 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, nei primi mesi del 2020 è stata chiusa la Conferenza dei Servizi, che ha consentito di ottenere la conformità urbanistica. Ora la Città Metropolitana dovrà sviluppare il progetto esecutivo 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. Successivamente sarà concordato con ANAS il passaggio a quest'ultima Società della gestione della nuova infrastruttura, in continuità con il restante tratto della SP 65 della Futa, che è rientrata nel DPCM di riclassificazione di alcune strade della rete provinciale dell'Emilia-Romagna a strade statali.

7.4.5 Finanziamenti per interventi di ripristino o consolidamento di opere d'arte

L'art. 167 comma 2 lett. c bis) della L.R. 3/1999 e s.m.i. prevede che la Regione possa stanziare risorse destinate a "interventi di ripristino o consolidamento di opere d'arte resisi necessari per evitare limitazioni alla circolazione lungo la rete provinciale".

Con Delibera di Giunta n. 2024 del 18/11/2019 è stato assegnato a favore delle Province e della Città metropolitana di Bologna il finanziamento complessivo di € 1.545.000,00 sulle annualità 2020 e 2021, a fronte di un costo complessivo di € 1.705.000,00, così ripartito:

Tabella 53

Provincia/ Città metropoli- tana	strada	INTERVENTO	Costo (€)	Cofinanziamento Provincia/Città metropolitana (€)	finanziamento RER (€)	Cronoprogramma esigibilità 2020 (€)	Cronoprogramma esigibilità 2021 (€)
Piacenza	SP73	Manutenzione straordinaria del Manufatto al km 0+300	200.000,00	20.000,00	180.000,00	180.000,00	-
Parma	SP109 di fondovalle Stirone	Messa in sicurezza Ponte sul torrente Utanella al km 2+800	180.000,00	0,00	180.000,00	30.000,00	150.000,00
Reggio Emilia	SP 513R	Messa in sicurezza Ponte al km 55+700	210.000,00	30.000,00	180.000,00	180.000,00	-
Modena	SP 34	Ripristino della sicurezza Ponte Fosso Macchiarelle al km8+500	150.000,00	0,00	150.000,00	140.000,00	10.000,00
Bologna	SP 57	Ripristino e consolidamento della volta muraria Ponte Rio Muro al km 1+990	150.000,00	0,00	150.000,00	150.000,00	-
Ferrara	SP58	Intervento di ricostruzione attraversamento del canale Gronda al km 4+085	190.000,00	20.000,00	170.000,00	150.000,00	20.000,00
Ravenna	SP 254R - Ex SS Di Cervia	Intervento di manutenzione straordinaria del Ponte sul fiume Savio al km 16 +970	180.000,00	-	180.000,00	20.000,00	160.000,00
Forlì-Cesena	SP 19	Lavori di consolidamento e messa in sicurezza Ponte al km2+500	250.000,00	65.000,00	185.000,00	25.000,00	160.000,00
Rimini	SP 22 Leontina	Ristrutturazione ponti al Km 3+650 ed al km 4+500	195.000,00	25.000,00	170.000,00	120.000,00	50.000,00
TOTALE			1.705.000,00	160.000,00	1.545.000,00	995.000,00	550.000,00

Gli interventi saranno quasi tutti attuati fra le annualità 2020 e 2021.

I finanziamenti regionali sopra indicati si affiancano in modo complementare ad altri finanziamenti di fonte statale destinati alla messa in sicurezza e al ripristino strutturale dei ponti sul fiume Po o sull'intero bacino idrografico del Po, interessando quindi le Regioni Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.

Gli stessi sono stati assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con due distinti provvedimenti, di cui si riporta di seguito il dettaglio, con riferimento ai manufatti ricadenti nella nostra regione.

Tabella 54
Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze
n. 27 del 1/02/2018

Provincia	Ponte	finanziamento	Costo
Parma	Ponte Colorno – Casalmaggiore	6.000.000,00 €	6.000.000,00 €
Parma	Ponte Verdi	6.000.000,00 €	6.000.000,00 €
Reggio Emilia	Ponte Dosolo Guastalla	3.785.635,00 €	5.000.000,00 €
Piacenza	Ponte Castelvetro	7.571.270,00 €	10.000.000,00 €
Totale		23.356.905,00 €	

Tabella 55
Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze
n. 1 del 20/02/2020

Provincia/ Città Metropolitana	Comune/i	Denominazione ponte	Tipologia dell'intervento	Fabbisogno complessivo	Assegnazione 2019	Assegnazione 2020	Assegnazione 2021	Assegnazione 2022	Assegnazione 2023
PARMA - CREMONA	Colorno e Casalmaggiore	PONTE SUL PO	NUOVA COSTRUZIONE progetto di fattibilità tecnica ed economica	€ 1.500.000,00	€ 1.500.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
REGGIO EMILIA - PARMA	MONTECCHIO - MONTECHIARU- GOLO	PONTE SUL TORRENTE ENZA TRA MONTECCHIO (RE) E MONTECHIARUGOLO (PR)	MANUTENZIONE STRAORDINARIA	€ 1.000.000,00	€ 521.502,77	€ 381.874,49	€ 74.984,80	€ 21.637,94	
MODENA	NONANTOLA	NUOVO PONTE DI NAVICELLO - SOTTOPASSO VIA MAESTRA DI BAGAZZANO	MANUTENZIONE STRAORDINARIA	€ 420.000,00	€ 412.531,31	€ 7.468,69			
REGGIO EMILIA - MANTOVA	GUASTALLA - DOSOLO	PONTE SUL FIUME PO TRA GUASTALLA (RE) E DOSOLO (MN)	MANUTENZIONE STRAORDINARIA	€ 6.500.000,00	€ 1.106.261,53	€ 1.980.764,73	€ 1.562.183,28	€ 1.032.763,78	€ 818.026,69
REGGIO EMILIA - PARMA	SAN POLO D'ENZA - TRAVERSETOLO	PONTE SUL TORR. ENZA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA	€ 1.300.000,00	€ 256.565,38	€ 470.839,87	€ 312.436,66	€ 160.826,28	€ 99.331,81
PARMA - CREMONA	SAN DANIELE PO	GIUSEPPE VERDI	MANUTENZIONE STRAORDINARIA	€ 20.000.000,00	€ 3.031.307,65	€ 9.319.392,13	€ 5.936.296,45	€ 1.713.003,78	
REGGIO EMILIA	CAVRIAGO	PONTE SUL RIO DI CAVRIAGO	MANUTENZIONE STRAORDINARIA	€ 400.000,00	€ 200.000,00	€ 200.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
REGGIO EMILIA	RUBIERA	PONTE SUL TORRENTE TRESINARO	MANUTENZIONE STRAORDINARIA	€ 500.000,00	€ 250.000,00	€ 250.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
				€ 31.620.000,00	€ 7.278.168,64	€ 12.610.339,91	€ 7.885.901,17	€ 2.928.231,78	€ 917.358,50

7.5 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE

7.5.1 Stato di avanzamento interventi ANAS

Il **contratto di programma 2016-2020**, approvato dal CIPE nell'agosto 2017, prevede, per quanto concerne la regione Emilia-Romagna, i seguenti interventi per un importo complessivo di circa 974 M€:

Tabella 56
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

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.

Con dispositivo dell'AD di ANAS del 23/9/2019 è stata approvata la rimodulazione del Quadro economico dell'intervento, nonché autorizzata la spendibilità. È attualmente in corso la gara per l'appalto dei lavori, il cui bando è stato pubblicato il 20/11/2019. Si prevede di concludere la gara nel 2020 e avviare i cantieri nei primi mesi del 2021.

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 attualmente è in fase di completamento. A seguito della validazione del progetto sarà quindi pubblicata la gara d'appalto, prevista entro il 2020.

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 entro l'estate 2020, per il successivo invio al CSLLPP e avvio della Conferenza dei Servizi. L'appaltabilità, tuttavia, è slittata al 2022, e di conseguenza anche il finanziamento dovrà essere confermato con l'approvazione del Contratto di programma 2021-2025.

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 e 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.

È in corso la gara d'appalto per la realizzazione delle opere, il cui costo complessivo ammonta 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. Trattasi 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 670.000,00 a fronte di un valore complessivo di euro 950.000,00.

In dettaglio:

- Variante di Argenta – 1° lotto: € 620.000,00;
- Variante di Castel Bolognese: € 250.000,00;

- Tangenziale Est di Forlì: € 80.000,00 (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.

In particolare, per la Variante di Argenta non è ancora pervenuto il parere del CSLLPP.

Riguardo alla Variante di Castel Bolognese, il CSLLPP ha formulato un parere con prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni a seguito delle quali il progetto è stato aggiornato in ottemperanza alle stesse e validato. Nei prossimi step necessari per attuare l'opera è da considerare l'approvazione del progetto definitivo, al termine del procedimento di localizzazione urbanistica avviatosi il 3/10/2019 e solo ora in fase di conclusione a seguito della necessità dell'aggiornamento di alcune parti del progetto definitivo. Al perfezionamento dell'iter autorizzativo sarà attivata la progettazione esecutiva tramite progettisti esterni già individuati, aggiudicatari di accordo quadro di progettazione. L'inizio lavori è previsto per marzo 2022, la fine lavori prevista per dicembre 2022.

Relativamente alla tangenziale Est di Forlì – 3° lotto, i lavori della Conferenza dei Servizi, avviata presso il Provveditorato OOPP Emilia-Romagna il 7/10/2019, si sono conclusi a febbraio 2020. A conclusione della C.d.S. localizzativa dell'intervento il 10/2/2020 ai sensi del D.P.R. 383/1994 con D.G.R. n. 358 del 20/4/2020 è stato espresso dalla Regione Emilia-Romagna l'assenso all'intesa per la realizzazione dell'opera. Si è in attesa del provvedimento finale di Intesa Stato-regione da emanarsi da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. È in fase di avvio la progettazione esecutiva tramite progettisti esterni già individuati, aggiudicatari di accordo quadro di progettazione. L'inizio lavori è previsto per ottobre 2021, la fine lavori prevista per dicembre 2022.

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 concluse le attività di rilievo e le indagini geognostiche ai fini della predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica ed è attualmente in corso di predisposizione il progetto definitivo, che si prevede di completare entro luglio 2020. Si sta riscontrando una criticità dovuta al probabile aumento del costo complessivo, per cui si renderebbe necessario un incremento del finanziamento, ancora da quantificare.

Per la **variante alla SS9 all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini** 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. Il PFTE è stato sottoposto a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, integrata con la procedura di Valutazione d'Incidenza, presso il Ministero dell'Ambiente, conclusasi il 19/12/2019 con decreto di esclusione, con prescrizioni, dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. È in fase di avvio la progettazione definitiva e contestualmente una campagna di indagini geognostiche.

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, presumibilmente entro giugno 2020, e a seguire verrà avviata la procedura ambientale (VIA) di competenza statale. Anche per questo intervento si sta riscontrando una criticità dovuta al probabile aumento del costo complessivo, per cui si renderebbe necessario un incremento del

finanziamento, ancora da quantificare, nonché per il concreto rischio che ANAS non riesca a rispettare il termine per l'acquisizione dell'obbligazione giuridicamente vincolante imposto dal finanziamento FSC e stabilito al 31/12/2021.

Si fa presente, infatti, 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 (obbligazione giuridicamente vincolante) 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 roatorie 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. È in fase di avvio la progettazione definitiva. 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 Il Stralcio I** che si estende per circa 1,5 km in direzione nord-sud, con inizio in corrispondenza della roatoria esistente terminando all'innesto con la viabilità comunale Via Bosco Monastico con la realizzazione di una nuova roatoria. Il progetto definitivo è stato completato a dicembre 2018 e inviato al Provveditorato OOPP che ha provveduto ad approvarlo con decreto del 10/4/2020, che comporta anche dichiarazione di pubblica utilità. Il costo previsto è di 10 milioni di euro, finanziato interamente a valere sul Fondo Infrastrutture 2017 (Contratto di Programma ANAS).

Relativamente alle ulteriori opere di competenza statale contenute nelle vecchie programmazioni, si cita il **Prolungamento della complanare di Bologna - tratto Nord**, che è passato nella competenza della Società Autostrade per l'Italia: si rinvia al paragrafo 7.5.2 per un approfondimento.

Passando alle opere **in corso di realizzazione nel 2019** 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 Acquabona" in comune di Pavullo nel Frignano” (riportato anche nella tabella seguente) 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 11/3/2010 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 “Acquabona” 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 03/05/2018 è stato stipulato il contratto per un **importo dei lavori pari a 3,76M€**.

I lavori sono stati consegnati il 14/09/2018 e avranno una durata contrattuale di 504 gg. Ad oggi lo stato di avanzamento dei lavori corrisponde a circa il 20%.

Nella tabella seguente, si elencano gli interventi di **manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici, Barriere e Segnaletica)** suddivisi per direttrici:

Tabella 57

Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza in corso di realizzazione o conclusi nel 2019

Direttrici	Interventi di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici, Barriere e Segnaletica)
	Titolo
SS9 "Via Emilia"	<p>S.S. 9 "VIA EMILIA"</p> <p>LAVORO DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE TRA IL KM 120.560 ED IL KM 170.070, IN TRATTI SALTUARI (CENTRO B - NUCLEO B)</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>S.S. 9 "VIA EMILIA" - LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE TRA IL KM 185,000 AL KM 198,350 IN TRATTI SALTUARI (CENTRO A - NUCLEO B)</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>S.S. 9 "VARIANTE DI FIORENZUOLA D'ARDA" - LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE TRA IL KM 236BIS+700 E IL KM 241BIS+400 IN TRATTI SALTUARI (CENTRO A - NUCLEO A)</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
Tangenziali	<p>S.S. 9/VAR "TANGENZIALE NORD OVEST DI PARMA" LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE TRA IL KM 0+000 E IL KM 18+644 IN CARREGGIATA NORD IN TRATTI SALTUARI (CENTRO A - NUCLEO B)</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 9/VAR "TANGENZIALE NORD OVEST DI PARMA" LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE TRA IL KM 0+000 E IL KM 18+644 IN CARREGGIATA SUD IN TRATTI SALTUARI (CENTRO A - NUCLEO B)</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI LUNGO LA SS724 "TANGENZIALE NORD DI MODENA E DIRAMAZIONE PER SASSUOLO", IN TRATTI SALTUARI TRA IL KM 0+000 ED IL KM 19+000</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
SGC E/45	<p>S.S. 3 BISTIBERINA - 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>ULTIMATI</p>
	<p>SS 3BIS "TIBERINA" (ITINERARIO E45) LAVORI DI RIPRISTINO VIADOTTO "SAVIO IV" AL KM 199+000 (BOMS138509)</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE MEDIANTE LA SOSTITUZIONE E L'ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA VERTICALE E MARGINALE TRA IL KM 163+00 E IL KM 230+000 DELLA SS3BIS.</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>LAVORI DI RIPRISTINO STRUTTURALE E MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA PER LA VIABILITÀ DEL CAVALCAVIA DI SCAVALCO DELLA SS3BIS - CAVALCAVIA N.71 SP101.</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE OPERE D'ARTE DELLO SVINCOLO DI CANILI AL KM 162+800.</p> <p>ULTIMATI</p>

	<p>DAL KM 228,400 AL KM 231,800 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 1 N.</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>S.S. 3 BIS "TIBERINA" 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 NORD DAL KM 220+000 AL KM 226+190</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" - GALLERIA "MONTECORONARO" - INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STATICO DI IMPERMEABILIZZAZIONE E DI MESSA A NORMA DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI (COMUNE DI VERGHERETO)</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>DAL KM 173,700 AL KM 175,500 S.S. 3BIS "TIBERINA" GALLERIA ROCCACCIA (KM 173+700) PROGETTO DEGLI INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STATICO DI IMPERMEABILIZZAZIONE E DI MESSA A NORMA DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI. (COMUNE DI BAGNO DI ROMAGNA)</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" - LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE DAL KM 226+190 AL KM 228+400 IN ENTRAMBE LE CARREGGIATE</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>DAL KM 228+500 AL KM 250+565 S.S. 3BIS "TIBERINA" - LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLE PAVIMENTAZIONI TRA IL KM 250+565 ED IL KM 228+500 IN TRATTI SALTUARI</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" - LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE DAL KM 240+420 AL KM 242+700 IN ENTRAMBE LE CARREGGIATE</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>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 DELLA S.S. 3BIS "TIBERINA"</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3 BIS "TIBERINA" 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 style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" - 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)</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" (ITINERARIO E45) LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO TEVERIOLA 1 DAL KM 163+223 AL KM 163+840</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3BIS "TIBERINA" - LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO SUL FIUME SAVIO DAL KM 172+040 AL KM 173+588 CARREGGIATA SUD</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE MEDIANTE LA SOSTITUZIONE E L'ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA VERTICALE E MARGINALE TRA IL KM 163+00 E IL KM 230+000 DELLA SS3BIS</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>

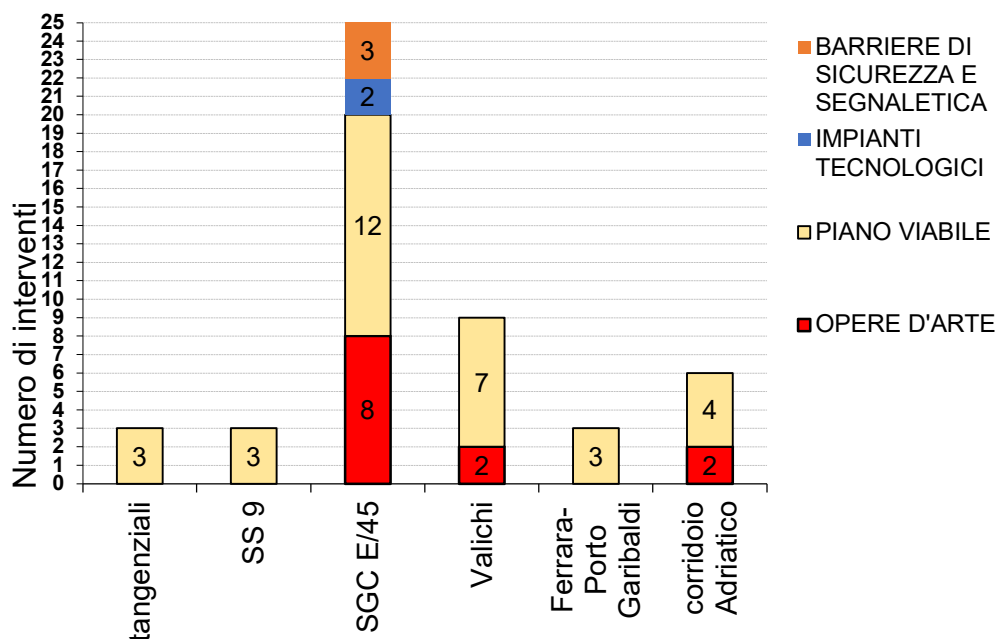
	<p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO DI BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI. SOTTO PROGETTO C DAL KM 216+000 AL KM 220+200 IN CARREGGIATA NORD</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO DI BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, SEGNALETICA VERTICALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI. (ACCORDO QUADRO 3 - TRATTO EMILIANO - E45) SOTTO PROGETTO B</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLE PAVIMENTAZIONI TRA IL KM 228+400 E IL KM 249+300 IN ENTRAMBE LE DIREZIONI. SOTTO PROGETTO E - CARREGGIATA SUD DAL KM 237+600 AL KM 234+260</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLE PAVIMENTAZIONI TRA IL KM 228+400 E IL KM 249+300 IN ENTRAMBE LE DIREZIONI. CARREGGIATA NORD DAL KM 246+480 AL KM 249+300</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER IL RIPRISTINO DEI GIUNTI DI DILATAZIONE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 250+000 AL KM 216+000</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEI VIADOTTI SULLA A14, PONTE SUL TORRENTE BEVANO, PONTE CANALE FOSSO GHIAIA, PONTE SUL CANALE MOLINO, DAL KM 229+300 AL KM 247+018</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEI VIADOTTI SULLA VIA CERIANA, SULLA FF.SS. RIMINI-BOLOGNA E CESENA SECANTE, DAL KM 223+526 AL KM 225+472</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
Ferrara - Porto Garibaldi	<p>R.A. 08 "RACCORDO FERRARA - P.TO GARIBALDI" - LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE DAL KM 6,850 AL KM 27,500 IN TRATTI SALTUARI (CENTRO C - NUCLEO A)</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>RA08 - RACCORDO FERRARA PORTOGARIBALDI DAL KM 0,000 AL KM 50,000</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLE PAVIMENTAZIONI IN TRATTI SALTUARI</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>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)</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
Valichi	<p>S.S. 67 "TOSCO ROMAGNOLA"</p> <p>LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE TRA IL KM 195+700 E IL KM 213+511. IN TRATTI SALTUARI (CENTRO B - NUCLEO D).</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>S.S. 64 "PORRETTANA"</p> <p>LAVORI DI ADEGUAMENTO DEL PONTE SUL RENO (SS64)</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>S.S. 63 "DEL VALICO DEL CERRETO"</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO CONSERVATIVO DELLE SPALLE E DELLE PILE DEL VIADOTTO RIO PORTOLA DAL KM 80+505 AL KM 80+690, DEL VIADOTTO CROSTOLO III DAL KM 94+463 AL KM 94+518 E DEL VIADOTTO CROSTOLO IV DAL KM 94+815 AL KM 94+890</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>SS45 "DI VAL TREBBIA"</p> <p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER LA MESSA IN SICUREZZA DAL KM 95+000 (BOBBIO) AL KM 135+000 (LA VERZA) (BOMS138450)</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>

	<p>SS45 "DI VAL TREBBIA"</p> <p>LAVORI DI PAVIMENTAZIONE MEDIANTE RISAGOME DEL PIANO VIABILE DAL KM 120+00 AL KM 108+000 E DAL KM 98+000 AL KM 64+100 IN TRATTI SALTUARI</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>SS45 "DI VAL TREBBIA"</p> <p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER IL RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI DAL KM 135+000 AL KM 90+000 IN TRATTI SALTUARI</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>S.S. 12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO"</p> <p>LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE TRA IL KM 91,450 E IL L KM 176,264, IN TRATTI SALTUARI (CENTRO B - NUCLEO A)</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>S.S. 12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO"</p> <p>LAVORI DI SISTEMAZIONE CURVA DEI "CARRAI" E CURVA "ACQUABUONA" (FRA LE PROGRESSIVE KM 139+344 E KM 139+889 DENOMINATO "IL CARRAI", E KM 139+889 E KM 140+155 DENOMINATO "CURVA ACQUABONA" IN COMUNE DI PAVULLO NEL FRIGNANO)</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO"</p> <p>LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI LUNGO LA SS12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO", IN TRATTI SALTUARI TRA IL KM 189+654 ED IL KM 225+374</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
Corridoio Adriatico	<p>SS309</p> <p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO SUL PORTO CANALE DI PORTO GARIBALDI AL KM 25+291 DELLA SS309</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 16 "ADRIATICA"</p> <p>LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI LUNGO LA S.S. 16 IN TRATTI SALTUARI DAL KM 69+514 AL KM 223+410 DEL CM C - 2^FASE</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>S.S.16 ADRIATICA</p> <p>DAL KM 147,860 AL KM 155,000 LAVORI DI RISANAMENTO E RINFORZO DEL PIANO VIABILE E SEGNALETICA ORIZZONTALE - LOTTO 3</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>S.S. 16 "ADRIATICA"</p> <p>LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI LUNGO LA S.S. 16 IN TRATTI SALTUARI DAL KM 69+514 AL KM 147+860 DEL CM C</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S.16 "ADRIATICA"</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO CONSERVATIVO DEL CAVALCAVIA DI SOVRAPPASSO DEL RACCORDO FERRARA PORTOGARIBALDI DAL KM 83+030 AL KM 83+196 E DEL CAVALCAVIA DAL KM 200+395 AL KM 200+412</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S.16 "ADRIATICA"</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO. RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO DI BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE SEGNALETICA VERTICALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI (ACCORDO QUADRO 3 - TRATTO EMILIANO S.S. 309 E 16 - E55) - SOTTOPROGETTO C</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>

L'importo totale di tali interventi è di circa 96 M€.

Di seguito si riporta in sintesi la **ripartizione degli interventi** sopra elencati, **per direttrici e per tipologia di opere**.

Figura 169
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".

Il 21 novembre 2019 è stato approvato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, recante "Revisione della rete stradale di interesse nazionale relativo alle Regioni Emilia-Romagna, Liguria, Toscana e Veneto" con registrazione della Corte dei Conti avvenuta il 5/12/2019.

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 58
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) - Innesto 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 - Innesto 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 - Innesto con la S.P. 3/2 "Trasversale di Pianura secondo tronco"

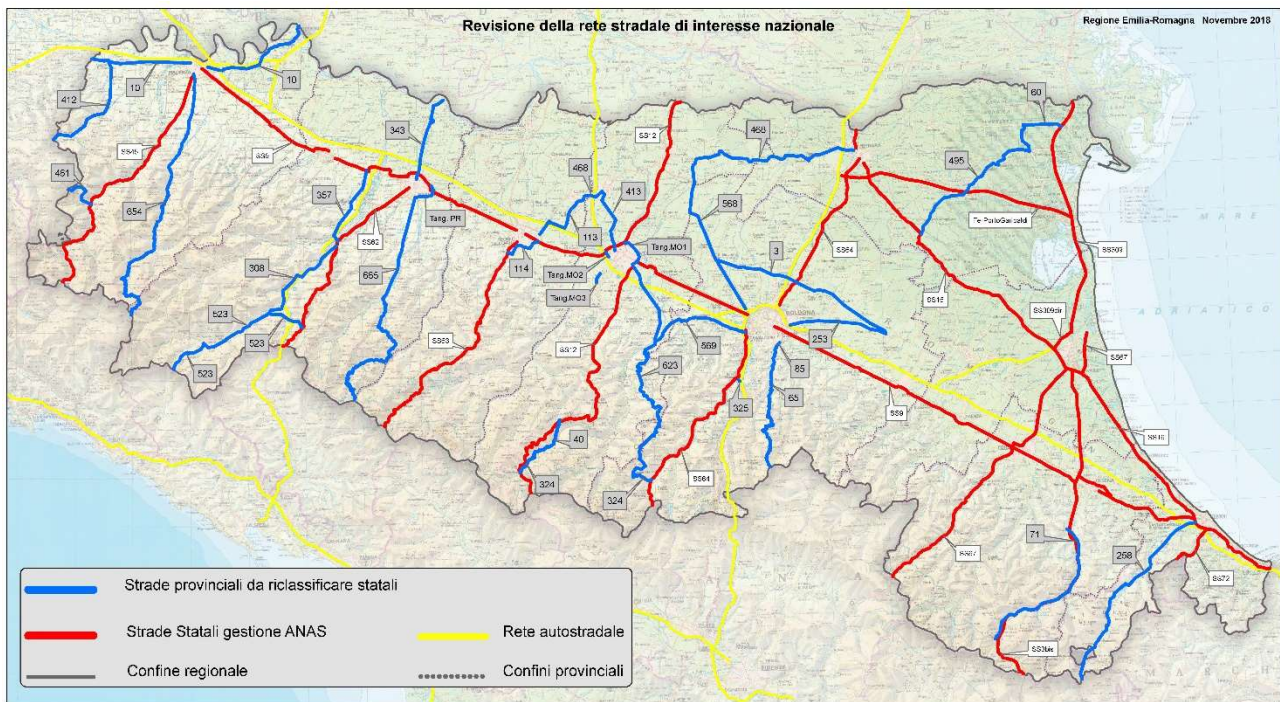
255	di S. Matteo Decima	57,070	64,663	7,593	Da innesto con la S.S. n. 468 a Mirabello a innesto con la S.S. n. 496 a bivio Cassana
258	Marecchia	38,820	86,600	47,780	Confine con la Regione Toscana - Innesto con la S.S. n. 16 a Rimini
308	Di Fondo Valle Taro	0,000	24,850	24,850	Innesto con la S.S. n. 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	Innesto 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 Innesto 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	
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 170



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) aperta al traffico il 23/12/2015, 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 2019 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 alla Concessionaria, Autostrade per l'Italia (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 ed 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, a 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.

All'esito degli approfondimenti svolti tra il MIT e ASPI in relazione a diverse alternative progettuali, conclusisi nel mese di marzo 2019, è stata confermata la necessità di un potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale, individuando una nuova soluzione, che prevede la realizzazione della corsia di emergenza in A14 e la realizzazione della terza corsia con banchina laterale in complanare, con riclassificazione di quest'ultima infrastruttura viaria.

Gli Enti territoriali coinvolti hanno condiviso la proposta progettuale, ivi comprese le opere complementari e le mitigazioni ambientali.

Per la realizzazione di tale soluzione, il c.d. "Passante Evoluto", è stato necessario addivenire alla sottoscrizione di un Atto Aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016 per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna; l'Atto Aggiuntivo, formalizzato dal MIT il 06/11/2019 agli Enti interessati e ad ASPI, recepisce le modifiche al progetto definendone anche il relativo iter approvativo.

A fine dicembre 2019, ASPI ha presentato il Progetto Definitivo aggiornato della soluzione del "Passante Evoluto".

Il Ministero dell'Ambiente, dopo aver ricevuto la documentazione relativa alle modifiche introdotte con l'aggiornamento del Progetto Definitivo, le ha ritenute non sostanziali e ha confermato la validità del Decreto VIA n. 133/2016.

Il 22/1/2020 ASPI ha comunicato direttamente agli interessati l'avvio del procedimento espropriativo e ha provveduto alla pubblicazione dell'avviso sui quotidiani. Il MIT ha riattivato l'iter del procedimento del D.P.R. n. 383/1994 e ha convocato la Conferenza di Servizi per l'11/3/2020.

Successivamente ci sono stati un paio di rinvii a causa del lockdown dovuto all'emergenza pandemica; gli Enti territoriali hanno comunque evidenziato, sin dalla ricezione del progetto definitivo da parte di ASPI, l'esigenza di rivederne alcuni contenuti, con particolare riferimento alla corsia di emergenza in tangenziale, che hanno chiesto di reintrodurre per ragioni di sicurezza, nonché alla necessità di rendere compatibile il progetto con quello del nuovo tram e di incrementare le fasce boscate in ottemperanza alle prescrizioni di VIA. Dell'esito della conferenza dei servizi sarà dato conto nel prossimo Rapporto annuale di Monitoraggio.

Con la firma dell'Atto Aggiuntivo di novembre 2019 sono stati ridefiniti anche gli impegni di ASPI per gli interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana-metropolitana necessari a garantire una migliore accessibilità al sistema autostradale e tangenziale, ridefinendone i contenuti di dettaglio coerentemente con le richieste emerse dal territorio nel corso del Confronto pubblico.

In particolare, gli interventi infrastrutturali previsti sono:

- il potenziamento dell'Intermedia di Pianura dall'intersezione tra la SS 568 Persicetana e la Via Valtiera (comune di Calderara di Reno) fino all'incrocio tra la SS 64 Ferrarese e Via Peglion (comune di Bologna);
- la realizzazione del Lotto 3 dell'Asse Lungo Savena;
- le 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;
- il collegamento Via del Triumvirato-Via del Chiù;
- lo svincolo di Lazzaretto e relativo collegamento all'Asse Attrezzato.

Per il Lotto 3 dell'asse Lungo Savena la procedura autorizzativa regionale integrata ex L.R. 9/1999, avviata a gennaio 2017, si è conclusa con la D.G.R. 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 proceda nell'iter autorizzativo secondo quanto stabilito dall'Atto Aggiuntivo.

La stessa 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. Queste due procedure, tuttavia, sono state archiviate su richiesta di ASPI in quanto, a seguito delle numerose richieste di integrazioni, si è convenuta con il Territorio una rivisitazione complessiva degli interventi previsti. Con l'Atto Aggiuntivo all'Accordo del 15/4/2016 è stata formalizzata una più precisa definizione delle opere complementari da realizzarsi e ASPI si è impegnata a richiedere l'avvio di una nuova procedura di valutazione ambientale regionale.

Negli anni scorsi era stata avviata, da parte di Autostrade per l'Italia, anche la progettazione 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. ASPI ha provveduto quindi all'adeguamento del progetto alle prescrizioni derivanti dal procedimento di VIA e lo ha inviato al Ministero, in qualità di concedente, per la validazione propedeutica all'avvio della Conferenza di Servizi per la localizzazione urbanistica. Il Concedente ha ritenuto opportuno richiedere il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che non si è ancora espresso.

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.

L'iter di approvazione dell'Addendum alla Convenzione di concessione autostradale, che avrebbe sancito l'impegno finanziario della Concessionaria alla realizzazione delle opere e degli interventi

connessi a favore del territorio, è al momento sospeso in attesa delle decisioni del MIT sulla eventuale revoca della Concessione in capo ad ASPI, a seguito del crollo del ponte Morandi di Genova.

Inoltre, tra le opere connesse alla quarta 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 ultimato nel corso del 2019 la progettazione esecutiva rideterminando il costo dell'opera in 52 M€. Il progetto validato è stato trasmesso a inizio primavera 2020 al MIT per l'approvazione definitiva.

Fra gli interventi di competenza di ASPI vi sono poi le numerose opere complementari a favore del territorio previste dal **PREVAM** (Progetto di Restauro e Valorizzazione Ambientale) legato alla **Variante di Valico**, che all'apertura al traffico della stessa non erano state ancora completate. La Regione, in collaborazione con i diversi Comuni interessati, 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 2019 l'attenzione è stata incentrata prevalentemente sulla Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto di sistemazione finale del tratto dismesso di Vado (che prevede in parte la demolizione e in parte la trasformazione della carreggiata autostradale dismessa in variante alla SP 325 e parallela nuova pista ciclabile); la Conferenza si è conclusa nei primi mesi del 2020.

Per l'altro tratto dismesso, quello di Sasso Marconi, nel 2019 il MIT ha dato il proprio assenso allo stralcio dell'intervento che prevedeva la trasformazione di una delle due carreggiate in bypass della galleria Monte Mario. Sono iniziati i lavori di manutenzione straordinaria dei muri di sostegno della carreggiata Sud, che ASPI aveva comunque garantito a prescindere dall'esito delle decisioni sull'intervento principale.

Per quanto riguarda il progetto delle opere collegate ai lotti 6 e 7, che rappresenta il gruppo di lavori più importanti fra quelli che devono essere ancora portati a termine, nel 2019 è stato completato il progetto esecutivo e nei primi mesi del 2020 è stato acquisito il nulla osta idraulico da parte dell'Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile, pertanto, ora il progetto esecutivo è stato validato e trasmesso al MIT per la sua approvazione conclusiva.

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.

Anche per quest'opera il Ministero deve approvare un addendum alla convenzione di concessione che ne sancisce formalmente il finanziamento, ma a seguito del contenzioso instauratosi dopo il crollo del ponte Morandi di Genova, si sta protraendo l'iter di approvazione di tale aggiornamento della convenzione fra ASPI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, determinando uno slittamento dei tempi programmati per l'avvio dei lavori.

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, 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. La validazione del progetto definitivo della Complanare nord e dei caselli di Ponte Rizzoli da parte della Direzione del MIT che vigila sulle concessioni autostradali è condizione imprescindibile per la pubblicazione del progetto a fini espropriativi e l'avvio della CdS per l'accertamento della conformità urbanistica. Anche in questo caso l'avanzamento procedurale dell'approvazione dell'opera è fortemente condizionato dal contenzioso in essere fra Ministero e ASPI in relazione alla concessione autostradale.

Fra le nuove autostrade previste nel territorio regionale rientra 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.

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 ad una analisi costi e benefici del progetto; 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.

Il Concessionario ha poi elaborato, su richiesta del Ministero, un'analisi aggiornata dello studio del traffico per il tratto autostradale compreso tra il collegamento con la Pedemontana a Sassuolo e il bivio con la tangenziale di Rubiera.

Dopo l'approvazione definitiva da parte del Ministero del progetto esecutivo, avvenuta nell'autunno del 2019, sono state avviate a inizio 2020 da parte del Concessionario le attività di esproprio delle aree interessate dalle opere; una volta terminata la fase di acquisizione dei suoli, si potrà procedere all'avvio dei lavori.

Il progetto definitivo della variante di Rubiera ha ottenuto il parere del Provveditorato Opere Pubbliche a settembre 2019. La Concessionaria AutoCs ha quindi chiesto l'avvio della conferenza di servizi per la localizzazione dell'opera e il MIT ha sospeso il procedimento, per l'accertamento della conformità urbanistica ai sensi del D.P.R. n. 383/1994 relativo all'opera al fine di consentire l'acquisizione delle determinazioni di carattere ambientale presso il competente Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Nel frattempo, è emersa l'esigenza da parte degli Enti del territorio di una variazione di tracciato della tangenziale che verrà presa in esame dalla CdS alla sua riattivazione.

Il costo della variante è stato inserito nel quadro economico del progetto definitivo della Campogalliano-Sassuolo che è stato approvato dal CIPE il 22/7/2010.

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 **primo 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 risezionamento 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 pari a circa il 70% e si prevede la loro conclusione entro il mese di marzo 2021.

Il 10 ottobre 2017 la società SALT (Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A.) 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 secondo stralcio (Terre Verdiane – Nogarole Rocca) del TIBRE, pur confermato nelle previsioni della Regione Emilia-Romagna e della Lombardia, comporta un costo molto ingente che al momento non risulta coperto dal piano economico – finanziario della concessionaria SALT – tronco AutoCisa.

La Regione ha pertanto proposto al Ministero delle Infrastrutture di valutare la possibilità di porre in capo alla concessionaria la realizzazione del tratto mancante di Cispadana fra il casello Terre Verdiane del Ti-Bre I lotto e la SP72 Parma – Mezzani. Questo tratto completerebbe l'intero itinerario dell'asse Cispadano fino alla A22 in corrispondenza del casello di Reggiolo Rolo e di qui fino alla A13 in corrispondenza del casello di Ferrara sud, attraverso la prevista autostrada regionale Cispadana. Gli ulteriori due tratti mancanti in territorio parmense (nuovo ponte sull'Enza) e reggiano (variante alla SP2) sono infatti previsti a carico della concessionaria ARC di tale autostrada regionale.

In accoglimento della proposta della Regione, il Ministero ha commissionato ad AutoCisa la predisposizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica del tratto fra il casello Terre Verdiane e la SP 72 al fine di valutarne l'inserimento negli impegni convenzionali della stessa AutoCisa. Il progetto è stato completato da parte di SALT ed inviato al MIT nei primi mesi del 2020.

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 e, 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 procedure amministrative ma, cosa ancora più grave, a ripensamenti circa la fattibilità tecnico-economica delle opere.

È il caso, ad esempio, della **superstrada Ferrara-Porto Garibaldi** (trasformazione della superstrada in autostrada) per la quale era stato individuato il concessionario, che avrebbe dovuto 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 mai stato 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 SpA – ITINERA SpA poi costituitosi nella Società Autovia Padana SpA. 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 M€.

In merito al programmato **allargamento a 3 corsie dell'autostrada A22, da Modena Nord al confine regionale**, di competenza della Società Autostrada del Brennero S.p.A., 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 di AutoBrennero e attualmente la Società concessionaria 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 59
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	80	
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). Sottoscritto l'Atto Aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016. Aggiornato il Progetto definitivo e indetta la Conferenza dei Servizi	690	13

Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	AutoCS	È divenuta efficace la Convenzione di concessione. Approvato il progetto esecutivo e avviate le attività di esproprio delle aree interessate dalle opere	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), in corso approvazione del progetto definitivo adeguato alle prescrizioni.	492	33

(*) costo comprensivo della complanare nord P.