

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.

Riguardo all'**autostrada regionale Cispadana** (fra la A22 a Reggiolo e la A13 a Ferrara Sud) la cui realizzazione è prevista a carico di ARC SpA, nel corso dell'anno 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 e 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 15/4/2016 formalizzato dal MIT il 6/11/2019.

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'11/3/2020.

Successivamente vi 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.

Nel corso della seduta della conferenza di servizi tenutasi il 16/6/2020 gli Enti hanno, in particolare, richiesto di reintrodurre per ragioni di sicurezza la corsia di emergenza in tangenziale. Si è pertanto avviata una fase di approfondimento da parte di ASPI con la competente direzione generale del MIT in materia di vigilanza sulla concessione autostradale, a valle della quale, a partire dal mese di luglio, ASPI ha sviluppato le modifiche progettuali richieste.

Il progetto definitivo così modificato è stato depositato in data 23/12/2020 presso le Amministrazioni locali competenti per il riavvio del procedimento localizzativo.

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

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 e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale n. 22 del 28/1/2020, data da cui ne decorre l'efficacia.

A seguito della pubblicazione del Decreto in Gazzetta ufficiale, l'effettiva stipula del verbale di consegna delle strade non si è potuta perfezionare nel corso del 2020 per l'esigenza manifestata da ANAS di procedere a delle verifiche ispettive delle opere d'arte presenti su tali strade. Per cui la sottoscrizione è stata rinviata ai primi mesi del 2021.

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 online²⁶) e tramite l'applicazione Viabilità E-R.

La consistenza stradale registrata in ARS al 31 dicembre 2020 è la seguente:

²⁶ <http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/ARS/>

- nella regione

	N	Km
autostrade	9	593,830
statali	35	1.172,955
provinciali	846	9.060,618
comunali	74.367	37.629,849
vicinali		4.086,082
private		2.404,960
demaniali		8,793
non classificate		107,395
totale	75.257	55.064,482

- nella città metropolitana e nelle singole province

	BOLOGNA		FERRARA		FORLÌ/ 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	1.363,143	83	1.099,573	123	816,863	98	953,222	68	471,323
comunali	11.408	5.684,586	6.042	3.413,410	8.878	2.630,527	10.639	5.793,961	8.794	5.392,126	6.719	3.673,181	6.609	3.292,440	8.923	4.145,997	6.355	2.603,621
vicinali		757,286		106,541		750,583		368,717		373,292		662,895		367,890		290,838		408,040
private		321,581		185,214		1.350,890		121,091		96,952		85,059		106,553		52,434		85,186
demaniali		\		8,793		\		\		\		\		\		\		\
non classific		20,047		0,717		17,315		32,890		0,933		0,000		0,049		35,444		\
totale	11.517	9146,559	6.116	4.593,244	8.987	5.813,225	10.710	7.367,615	8.905	7.226,446	6.802	5.520,708	6.732	4.583,795	9.021	5.477,935	6.423	3.568,170

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

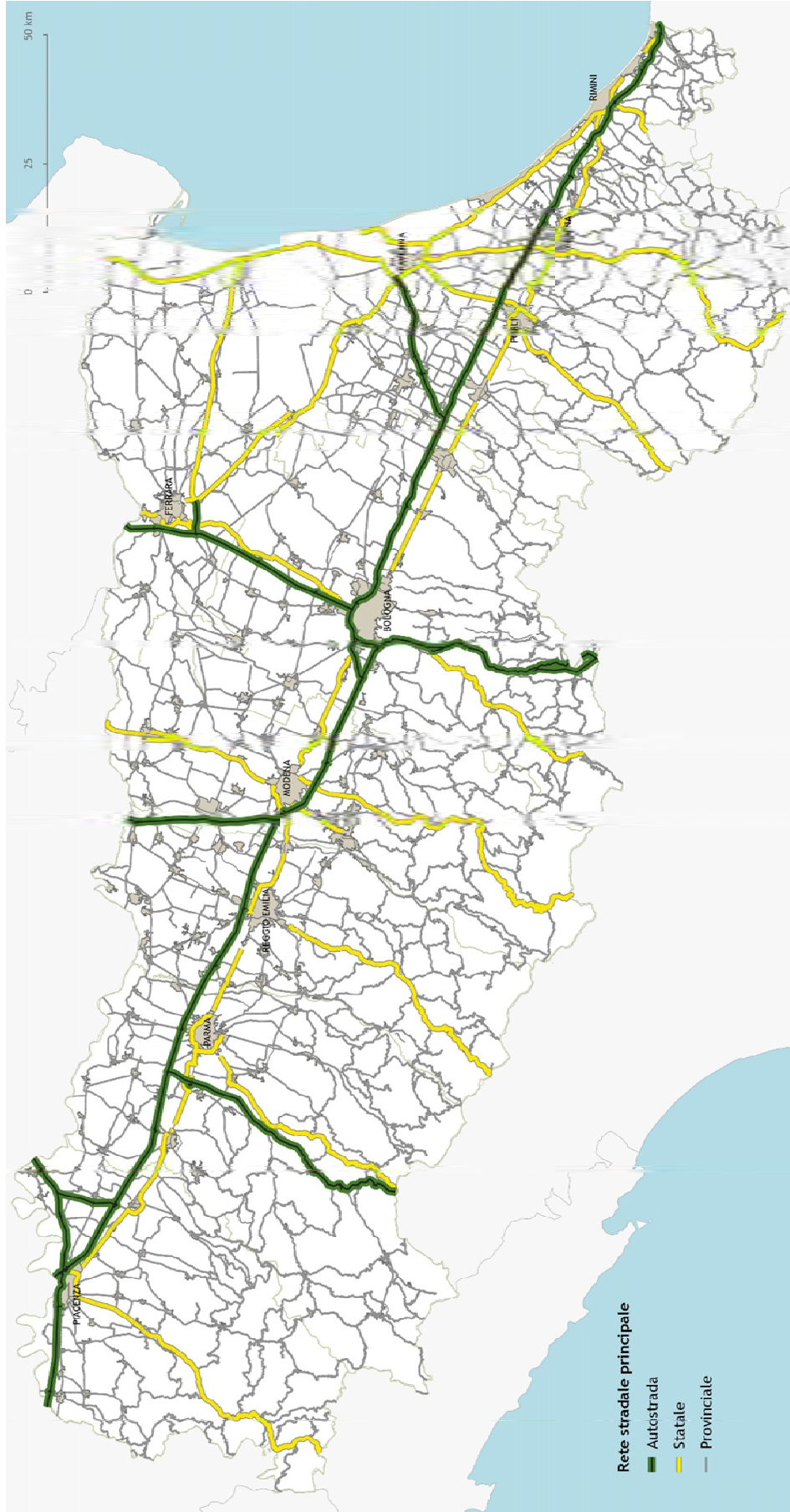
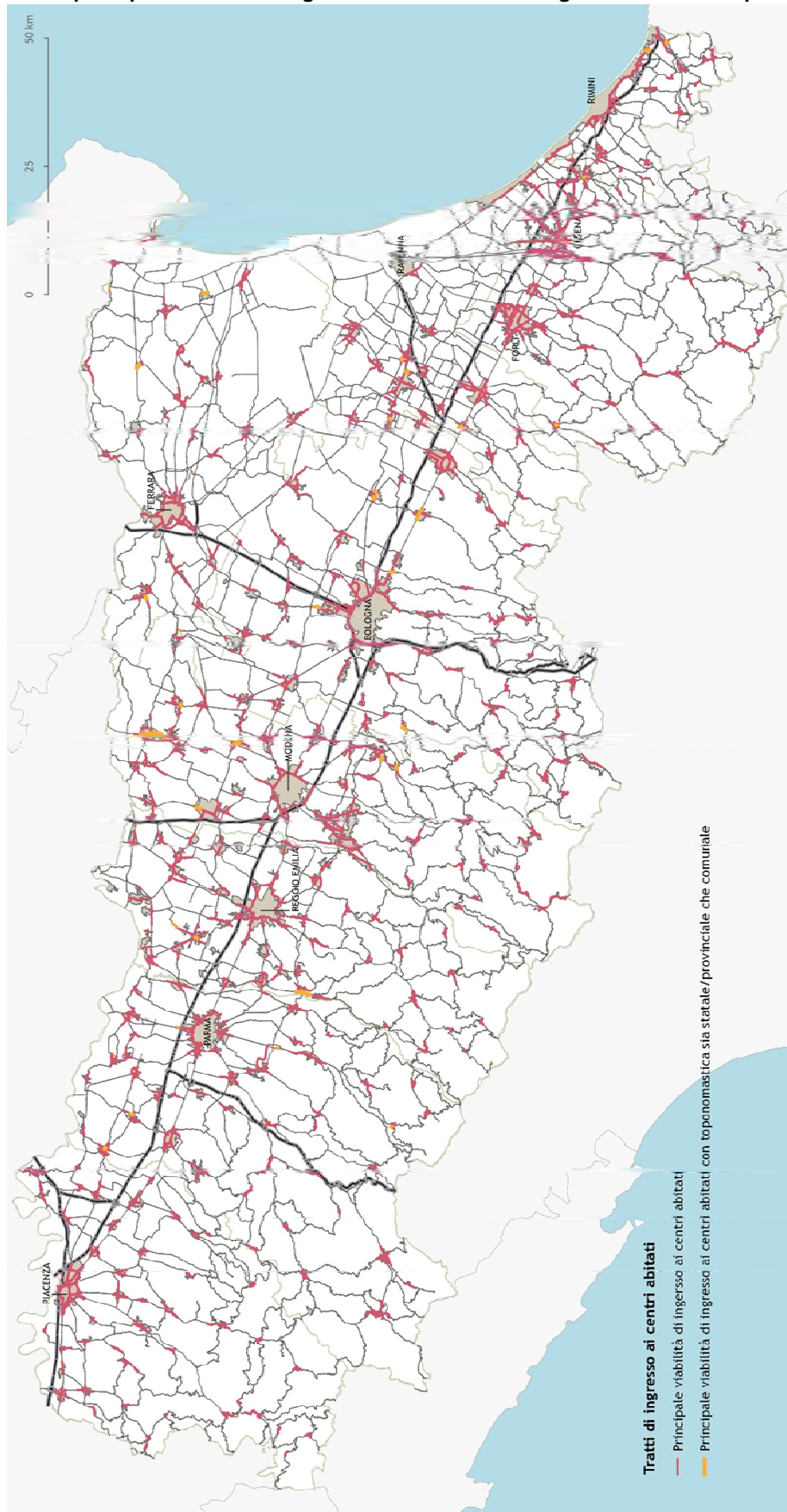


Figura 147
Mappa della principale viabilità di ingresso ai centri abitati lungo la rete statale e provinciale



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 2008-2020. Nel nuovo paragrafo relativo all'andamento mensile del traffico stradale durante la pandemia Coronavirus Covid-19, il periodo confrontato riguarda le annualità dal 2017 al 2020 (complete) ed anche 2021 (parziale).

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.

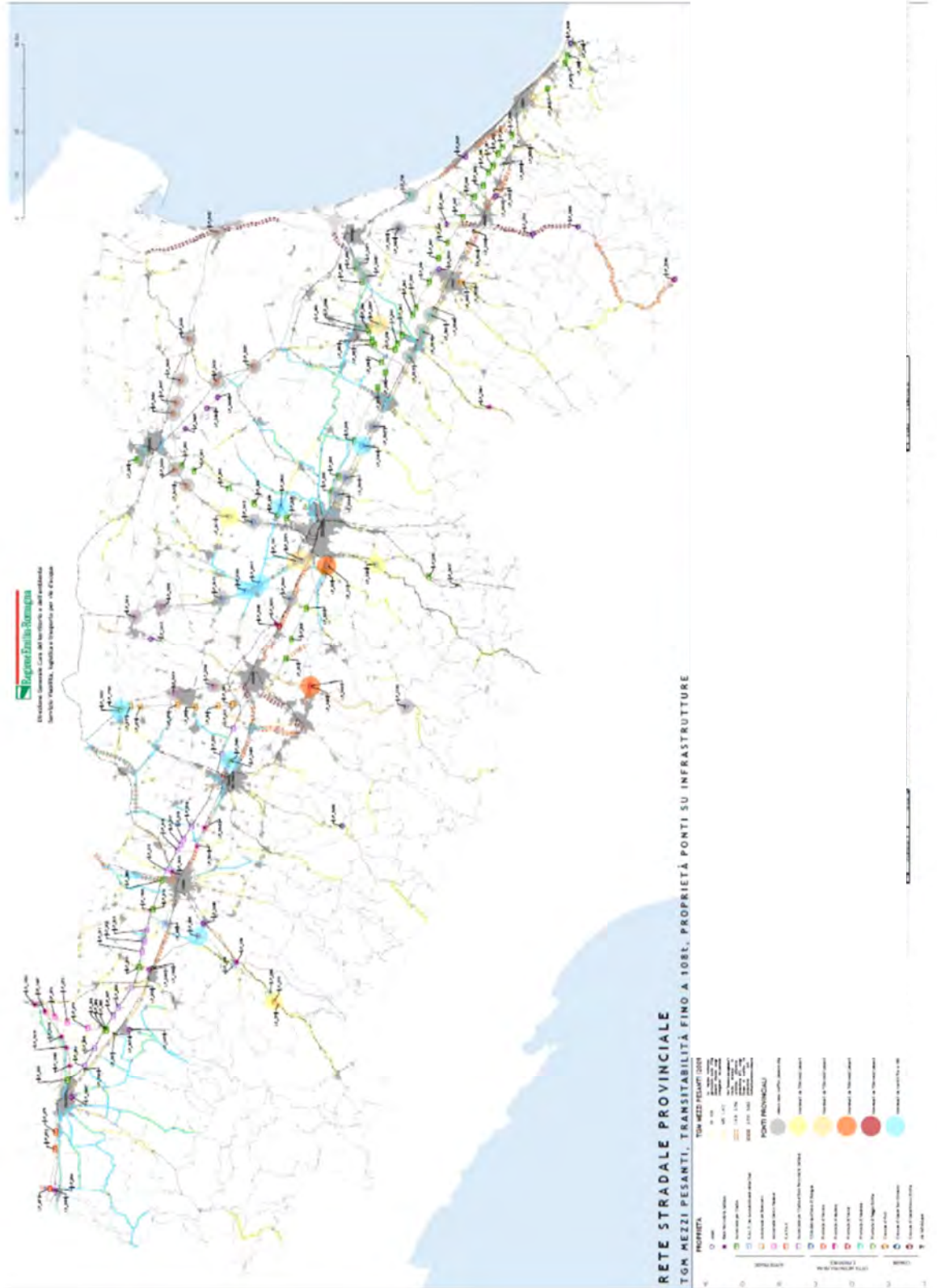
Figura 148
Mappa dei principali limiti puntuali di transitabilità lungo la viabilità statale e provinciale



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)

Nell'ambito del SIV è stata realizzata, oltre al portale, un'app per supporti mobile dedicata alla viabilità della Regione.

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

Predisposta per sistemi operativi Android e scaricabile gratuitamente da Play Store, l'app contiene attualmente le app tematiche ARS (dedicata all'Archivio regionale delle strade e alla percorribilità per i veicoli e trasporti eccezionali), FLUSSI (dedicata al Sistema MTS), LIMITI (dedicata alla consultazione geografica delle limitazioni lineari e puntuali di percorribilità per l'autotrasporto), BOX (dedicata alla raccolta di materiali e informazioni tecniche e normative) e SEGNALETICA (dedicata alle Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale) 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 dei 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 a un'utenza che effettua transiti in tutto il territorio nazionale.

7.2.1.7 Flussi di traffico

Tabella 21
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 22
Postazioni per tipo strada

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

La tabella a destra rappresenta la situazione alla data del 31 dicembre 2020, antecedente alla data dell'8 aprile 2021 nella quale è avvenuto il trasferimento ad Anas di parte della viabilità provinciale. Analogamente la successiva mappa relativa alla distribuzione delle postazioni nella regione Emilia-Romagna.

Figura 151
Mappa della distribuzione delle postazioni

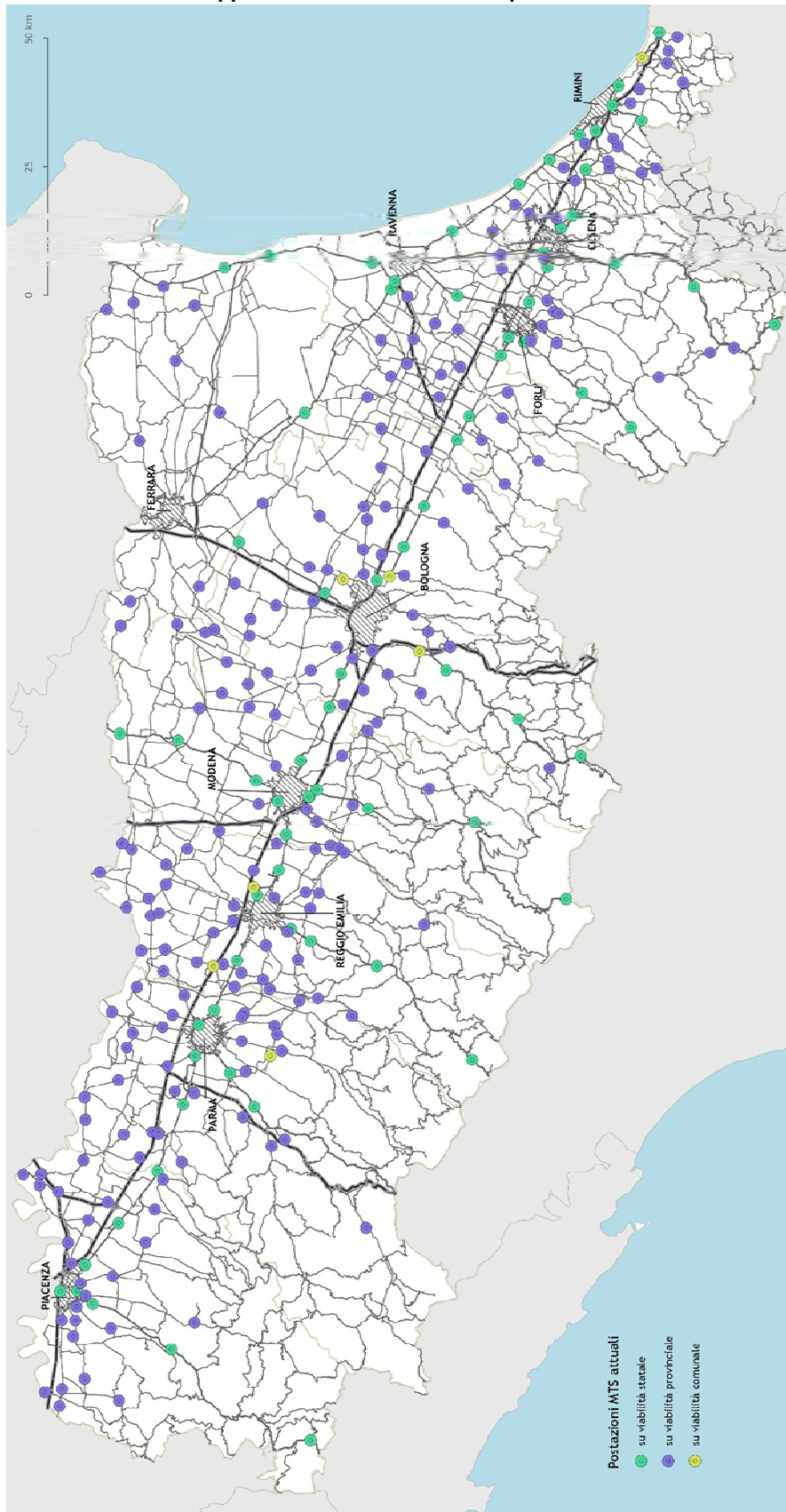
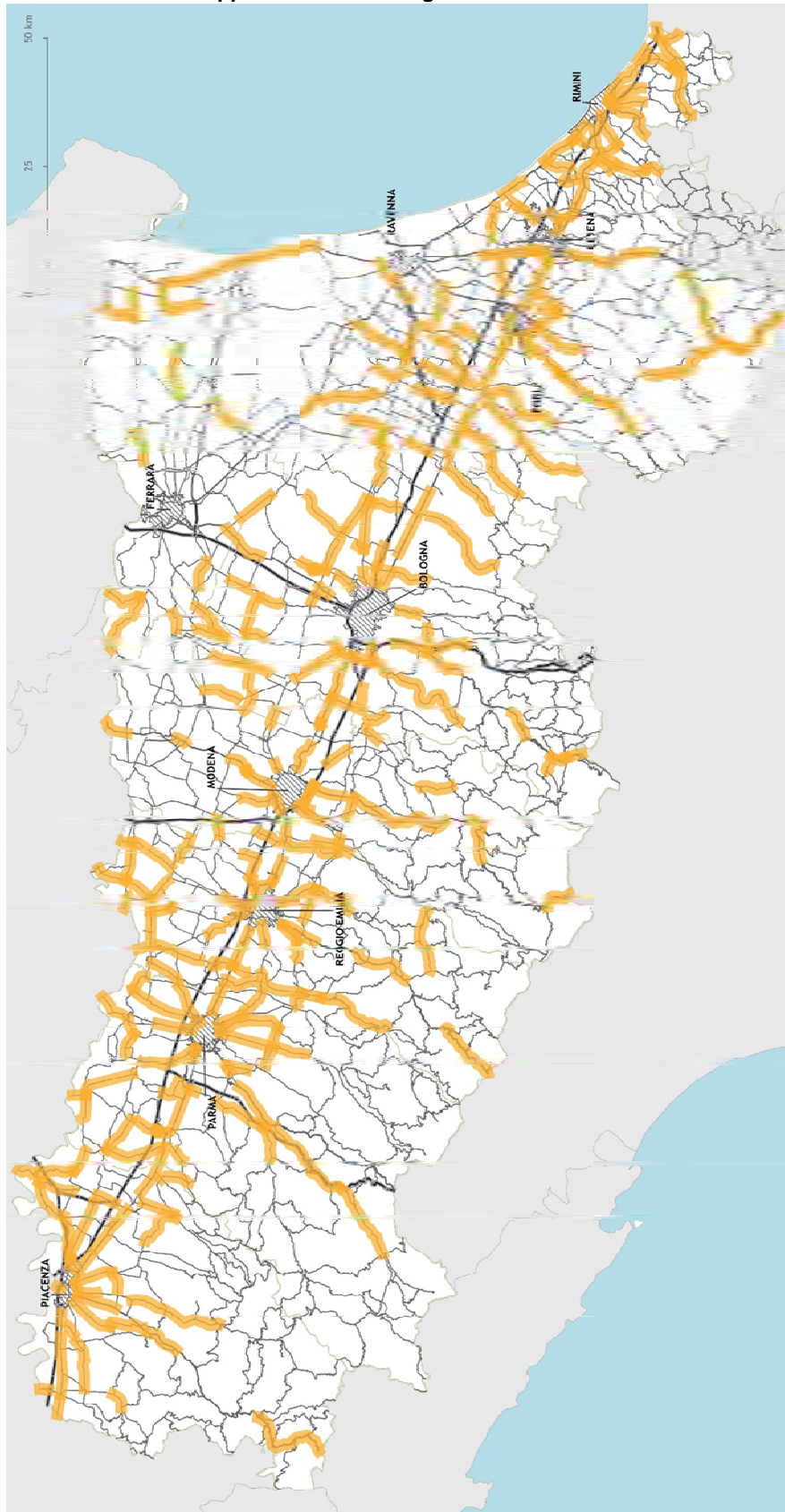


Figura 152
Mappa delle tratte omogenee di traffico



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 23
Transiti annuali 2009-2020 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
2020	783.341.557	695.019.814	89	52.937.794	7

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 24
Indice transiti annuali totali feriali
2009-2020

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
100	100,8	101,4	97,7	96,1	97,1	97,5	99,7	100,4	100,0	100,0	80,8

Tabella 25
Indice transiti annuali pesanti feriali
2009-2020

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
100,0	99,4	100,3	93,1	88,6	88,7	88,2	90,2	91,8	91,8	89,2	83,0

Gli indici sono calcolati considerando complessivamente, per ogni postazione e anno, le serie storiche dei transiti feriali mensili del Sistema MTS.

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

Per quanto riguarda l'indice relativo ai **transiti annuali totali feriali**, 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 feriali**, si evidenzia una sua sostanziale stabilità nelle ultime annualità; costituisce eccezione l'anno 2020 condizionato dalla pandemia Coronavirus Covid-19.

Tabella 26
Transiti mensili 2009-2020
(Milioni di veicoli)

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2009	87	88	99	98	96	95	102	86	102	106	94	90
2010	84	82	93	94	98	101	106	90	105	107	99	94
2011	88	87	98	99	104	100	105	90	103	104	97	95
2012	89	75	100	98	102	99	100	85	98	102	96	88
2013	87	80	94	91	97	95	100	85	99	101	93	94
2014	90	87	101	96	99	93	97	84	98	102	95	93
2015	90	83	98	95	94	93	95	84	99	100	95	96
2016	90	90	100	98	101	95	99	86	99	104	98	94
2017	90	88	102	98	101	96	99	84	101	105	95	89
2018	86	78	90	90	92	91	89	74	84	97	87	83
2019	82	82	97	88	91	90	89	80	91	94	86	83
2020	80	78	40	24	54	72	79	72	82	81	60	62
2020-2009/2009*100	-8,1	-11,5	-59,7	-75,6	-43,7	-24,1	-22,5	-16,8	-19,5	-23,7	-35,6	-31,7
2020-2019/2019*100	-2,5	-5,0	-58,9	-72,9	-40,6	-19,9	-11,2	-10,6	-9,7	-14,0	-29,7	-25,9

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

Tabella 27

Transiti giornalieri medi annui delle postazioni con i valori più alti di traffico (Tgm. >10.000). Le postazioni sono state ordinate sulla base dell'ultima annualità (2019) non condizionata dalla pandemia Coronavirus Covid-19.

Postazione	Tratto	Numero Corsie	Ambito	Media 2009/2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var % 2020/ Media 2009-2011	Var % 2020/2019
152	SP 569 tra Innesso tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	4	BO	58.787	58.379	57.663	59.292	58.948	60.454	60.414	59.249	60.512	47.656	-19	-21
636	SS 9Var tra la tangenziale nord di Parma (intersezione SP 343R) e l'intersezione SP 62R	4	PR	50.460			48.925	48.811	50.293	50.888	51.474	50.748	39.539	-22	-22
453	Asse viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	4	MO	37.393	40.296	40.322	41.499	42.844	44.764	45.956	46.818	46.751	36.167	-3	-23
635	SS 725 (tg sud Piacenza) tra intersezione SS 45 e l'intersezione SP 6	4	PC	40.240	40.169	39.973				41.945	41.718	41.984	29.858	-26	-29
149	SP 255 tra Modena e Navicello	2	MO	31.140	30.669	30.882	31.307	31.558	31.834	32.041		32.190	25.391	-18	-21
186	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	2	RN	29.051	28.769	29.275	28.016	28.635	29.081	29.280		29.234	22.872	-21	-22
383	SS 722 Tangenziale nord di Reggio Emilia	4	RE	25.702					27.854		29.532	29.187	22.567	-12	-23
25	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	2	PR	28.801	28.682	29.345	29.414	29.295	29.638	29.166	29.063	29.125	22.561	-22	-23
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			
188	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	4	RN	26.383	26.119	26.075	25.785	25.859	26.263	26.229	25.639	25.725	20.360	-23	-21

Postazione	Tratto	Numero Corsie	Ambito	Media 2009/2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var % 2020/ Media 2009-2011	Var % 2020/2019
261	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	2	FC	25.388	24.742	24.128	24.403	24.613	25.271	24.790	25.398	25.325			
349	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	2	FC	24.435	23.324	23.380	23.606	23.616	23.831	23.126	24.821	25.287	18.936	-23	-25
122	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolò	2	PC	31.058	26.617	26.403	26.861	26.536	26.928	19.194	25.404	24.687	18.986	-39	-23
140	SS 9 tra Masone e Rubiera	2	RE	24.146	23.851	24.188	24.526	24.470	24.908	24.690	24.708	24.113	18.309	-24	-24
29	SS 9 tra Modena e Rubiera	2	MO	24.518	24.348	24.798	25.137	25.001	25.004	24.421	24.336	23.274			
143	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	2	RE	21.458	21.337	21.151	21.485	21.400	22.459	22.636	22.867	23.126	18.096	-16	-22
239	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	2	RE	23.085	23.535	23.225	23.254	23.217	23.861	24.381	24.377	22.993	18.811	-19	-18
127	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	2	PC	21.845	21.417	21.902	22.459	22.508	22.745	22.990	23.358	22.861	17.547	-20	-23
258	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	2	FC	23.565	22.255	22.396	22.581	22.460	22.850	22.991	22.655	22.798	18.317	-22	-20
323	SP 467 fra SP 3 e SS 12	2	MO	17.679	19.055		20.517	21.406	22.288	22.246	22.640	22.685	18.470	4	-19
328	SP 486 tra Modena e Baggiovara	2	MO	23.123	23.090	23.283	22.723	22.537	22.561	22.026	22.106	22.509	16.822	-27	-25
215	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A 13	2	BO	21.191	20.328	21.213	21.734	21.390	22.378	22.992	23.669	22.309			
333	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	2	RA	22.805	21.733	22.040	21.962	22.079	22.251	22.203	23.733	22.009	16.065	-30	-27
151	SP 413 tra Modena e Ganaceto	2	MO	20.084	19.847	20.020	20.542	20.928	21.607	21.680	22.058	21.835	15.306	-24	-30
125	SP 654R tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Turro	2	PC	19.337	19.287	19.897	19.971	20.575	21.082	21.131	21.341	21.743	16.566	-14	-24
150	SS 12 tra Modena e Bastiglia	2	MO	20.910	21.268	21.162	20.084	21.067	21.478	21.411	21.787	21.652	16.958	-19	-22
221	SS 9 tra Fidenza e A 15	2	PR	21.695	20.982				22.928	23.283	22.990	21.253	17.733	-18	-17
130	SS 62 tra Parma e Collecchio	2	PR	20.064					21.254	20.490	20.635	20.637	15.749	-22	-24
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	15.092	-25	-26
146	SS 12 tra Montale e Modena	2	MO	20.030	19.335	19.365	19.521	19.882	19.961	20.252	19.820	20.215	15.048	-25	-26
391	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e confine regionale (Lombardia)	2	PC	21.531	19.668		19.810	19.599	19.895	20.414	20.004	19.953	13.689	-36	-31
131	SP 665R tra Parma e Corcagnano	2	PR	19.307	18.845	18.791	19.130	19.196	19.322	19.577	19.623	19.840	15.546	-19	-22
132	SP 513R tra Parma e Pilastrello	2	PR	19.354	19.046	18.370	18.377	18.661	18.945	19.551	19.378	19.530	15.283	-21	-22
280	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	2	BO	20.228	19.408	19.439	19.624	19.494	19.771	19.867	19.541	19.439			
137	SP 28 tra Reggio Emilia (Tangenziale) e Cavriago	2	RE	20.312	19.039	18.855	18.890	18.843	19.027	19.054	19.654	18.858			
255	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	2	BO	19.567	17.968	17.794	17.976	18.135	18.449	18.562	18.642	18.532	13.683	-30	-26

Postazione	Tratto	Numero Corsie	Ambito	Media 2009/2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var % 2020 /Media 2009-2011	Var % 2020/2019
638	SS 9 tra la tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	2	RE	20.000	18.965	18.835	18.751	18.531	18.764	18.557	18.400	18.383	14.759	-26	-20
344	SS 3Bis/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	4	FC	20.703	19.849	19.784	19.864	20.566	20.753	21.151	20.108	18.352	13.049	-37	-29
134	SP 343R tra Parma e San Polo	2	PR	19.425	19.334	19.378	19.819	19.724		19.014	15.675	17.753	16.206	-17	-9
263	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	2	RN	19.616	19.776	19.283	19.276	18.845	18.433	18.168	17.843	17.503	13.445	-31	-23
133	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	2	PR	16.555	15.518	15.595	15.862	15.835	16.347	16.658	17.878	17.108			
612	SP 665R dalla località Pilastro a Langhirano	2	PR	16.273	15.614	15.897	15.953	16.204	16.433	16.602	16.768	16.811	13.735	-16	-18
342	SP 33 in località Gatteo	2	FC	13.803	13.379	15.259	15.556	15.825	16.312	16.365	16.335	16.789	13.445	-3	-20
124	SS 45 tra Piacenza e Settima	2	PC	17.047	17.222	16.430	16.613	16.814	17.079	17.196	17.108	16.729			
162	SS 9 località Cavazzona	2	MO	16.475	16.286	16.280	16.536	16.836	16.664	16.691	16.406	16.718			
112	SP 111 tra Boretto e Viadana sul ponte Po	2	RE	14.259	13.555	13.524	13.499	13.521	13.724	15.778	19.228	16.429	10.458	-27	-36
288	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	2	BO	15.400	15.097	14.977	15.184	15.552	15.868	16.067	13.722	16.348			
651	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)	2	RA	16.923	16.060	16.303	16.258	16.159	16.320	16.358	16.311	16.219	12.322	-27	-24
123	SP 28 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Gossolengo	2	PC	16.299	15.225	14.875	15.105	15.210	15.437	15.715		16.132	12.485	-23	-23
182	SP 258R tra Rimini e A 14	2	RN	19.385			16.004	16.073	16.485	16.222	15.710	16.078	12.570	-35	-22
139	SP 467R tra Fogliano e località Pratissolo (c/o Scandiano)	2	RE	15.344	15.099	15.273	15.266	15.054	15.366	15.729	15.782	15.950	12.445	-19	-22
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	12.610	-22	-21
292	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersezione SP 11 c/o San Pietro in Casale	2	BO	14.811	14.439	14.789	14.817	15.061	15.290	15.494	15.721	15.792	12.744	-14	-19
242	SS 12 tra Maranello e Pavullo nel Frignano	2	MO	14.956	14.164				15.017	15.381	15.560	15.629			
655	SP 253R dal bivio SP 302R allo svincolo A 14dir a Fornace Zarattini	2	RA	16.372	15.499	15.684	15.669	15.373	14.962	14.059	14.834	15.597	12.019	-27	-23
222	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	2	PR	14.589	13.903	13.989	14.268	14.253	14.669	14.920		15.486	11.196	-23	-28
177	NSA 313 - Prosecuzione tangenziale di Bologna complanare sud alla A 14 nel tratto San Lazzaro/Idice	2	BO	12.854	12.469	11.352	11.773		14.755	15.061	15.246	15.457	12.683	-1	-18
12	SS 16 al Confine regionale (Marche)	2	RN	13.556	11.935	12.714	13.031		14.272	14.698	15.900	15.438	11.040	-19	-28
254	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	2	BO	16.263	15.257	15.495	15.664	15.693	15.823	15.576	15.742	15.416			
629	SS 727 (tg Forlì) tra intersezione SS 9 e l'intersezione SS 67	4	FC	9.357	8.749				13.337	13.925	14.593	15.255	13.133	40	-14
160	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno (c/o Variante SP18)	2	BO	13.960	14.026	14.145	14.505	14.823	15.236	15.588	15.647	15.253			

Postazione	Tratto	Numero Corsie	Ambito	Media 2009/2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var % 2020/ Media 2009-2011	Var % 2020/2019
219	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	2	PC	15.923	15.573	15.508	15.481	15.367	15.588	15.657	15.621	15.224			
126	SP 6 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e bivio SP 42/ponte fiume Nure in località San Giorgio Piacentino	2	PC	15.711	15.118	14.863	15.337	15.260	15.485	15.303	15.199	15.140	11.583	-26	-23
100	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex Confine regionale (località Dogana)	2	RN	14.400	13.795	13.855	13.842	14.117	14.316	14.491	14.487	15.060	11.739	-18	-22
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	11.320	-9	-23
670	SP 114 dalla rotonda SP 114/viale Parisoli alla rotonda SP467	2	RE					13.357	13.927	14.587		14.700	11.615		-21
426	SS 63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	2	RE	13.733	13.428	13.386	13.586	13.769	13.947	14.270	14.359	14.618	11.866	-14	-19
654	SP 71BisR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS 16	2	RA	16.826	14.376	14.400	14.449	14.447	14.591	14.913	14.632	14.572	11.619	-31	-20
334	SP 8 dal Casello A 1 (Faenza) a Cotignola	2	RA	14.129	13.562	13.485	13.628	13.902	14.353	14.326	15.612	14.306	10.983	-22	-23
237	SP 23 tra Quattro Castella e la Variante di Montecavolo (c/o bivio SP 21)	2	RE	13.773	13.641	13.432	13.324	13.388	13.683	13.875	14.035	14.170			
155	Via Emilia tra San Lazzaro e Idice	2	BO	16.381	15.274	14.957	14.857		14.312	13.948	13.713	14.055	10.487	-36	-25
623	SP 30 tra Campagnola Emilia e il confine provinciale	2	RE	13.933	13.417	13.559	13.543	13.563	13.702	13.623	13.609	13.877	10.081	-28	-27
147	SP 623 tra Modena Sud/casello A 1 e Spilamberto	2	MO	17.706	17.139	17.295	17.672	17.822	18.047	17.761	17.384	13.871	12.876	-27	-7
637	SS 62 tra Forno di Taro e Collecchio	2	PR	13.665	13.320	13.038	13.286	13.389	13.533	13.612	13.433	13.867	9.940	-27	-28
220	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al confine provinciale	2	PC	13.012	12.795	12.953	13.134	13.193	13.512	13.699	13.918	13.844	10.870	-16	-21
244	SP 569 tra Pragatto e innesto variante Ponte Ronca	2	BO	27.179	26.675	27.040	27.225	27.513	27.921	27.830	26.894	13.278	7.990	-71	-40
246	SP 255 da Decima a San Giovanni in Persiceto	2	BO	12.430	11.983	12.092	12.274	12.487	12.985	12.955	13.152	13.044			
289	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino	2	FE	12.803	12.846	12.530	12.578	12.777	12.841	12.872	13.060	13.032	10.214	-20	-22
608	SP 140 da Diegaro (SS 9) a Pievesestina (E 45)	2	FC	11.778	11.357	11.415	11.442	11.533	12.082	12.134	12.069	12.999	10.662	-9	-18
402	SP 18 da Pilastrello (bivio SP 513R) al bivio per la Pedemontana	2	PR	12.169	12.207	12.103	11.818	11.782	12.026	12.459	12.602	12.858	9.760	-20	-24
312	SP 42 fra Novellara e San Giacomo (SP 62R)	2	RE	11.395		11.354	11.675	11.874	12.145	12.620	12.631	12.789	9.981	-12	-22
279	SP 31 dal bivio SP 28 per Castenaso a Ponte Rizzoli	2	BO	10.926	10.743	11.167	11.380	11.868	12.358	12.430		12.661	10.048	-8	-21
251	SP 610 tra Imola e Casalfiumanese in località Ca' Miseria	2	BO	12.851	12.165	12.170	12.267	12.335	12.539	12.587	12.668	12.566	9.808	-24	-22
440	SP 35 tra bivio SP 50 (località Cella) e Sant'Andrea in Casale	2	RN	12.162	11.866	11.823	11.647	11.081	11.329	11.398		12.372			
505	SP 610 tra casello A 1 (Imola) e bivio SP 51 per Castel Guelfo di Bologna	2	BO	10.891	10.180	10.392	10.738	11.208	11.569	11.627	12.141	12.314	9.670	-11	-21
278	SP 6 tra Budrio e bivio SP 253	2	BO	12.681	12.296	12.292	12.444	12.597	12.606	12.425	12.286	12.275	9.889	-22	-19

Postazione	Tratto	Numero Corsie	Ambito	Media 2009/2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var % 2020/ Media 2009-2011	Var % 2020/2019
652	SS 16 dal bivio SP 610R ad Argenta	2	FE	12.472	11.779	11.823	11.996	12.247	12.096	12.039	12.281	12.211	9.707	-22	-21
138	SS 63 tra Reggio Emilia e Puianello	2	RE	11.938	11.403	11.616	11.646	11.643	11.987	12.197	12.119	12.175	9.896	-17	-19
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	9.377	-24	-21
354	SP 31 tra Viadotto A 14 e Coriano	2	RN	12.744	12.003	11.671	11.711	11.644	11.918	11.951	11.806	11.864	8.058	-37	-32
108	SP 412R tra Castel San Giovanni (Casello A 21) e ponte fiume Po	2	PC	13.585	12.786	12.610	13.152	13.448	13.693	12.211	11.783	11.819	8.024	-41	-32
439	SP 49 da Santarcangelo di Romagna alla località Posta (bivio SP 258R)	2	RN	12.930	11.921	11.723	11.918	11.689	11.294		12.244	11.800	9.535	-26	-19
385	SP 10R fra Castel San Giovanni e Confine regionale (Lombardia)	2	PC	10.939	10.770	10.647	10.825	11.014		11.389	11.595	11.698			
154	Tra Rastignano e Pian di Macina (SP85 Fondo Valle Savena)	2	BO	9.459	8.948	9.075	9.552	10.120	10.561	10.907	11.088	11.613	9.612	2	-17
260	SP 8 tra Cesena e A 14	2	FC	12.146	11.472	11.380	11.424	11.444	11.288	11.397	11.001	11.484	9.030	-26	-21
452	SP 3 sulla variante tra Bagnolo in Piano e il casello A 1 di Reggio Emilia	2	RE	8.921	9.067					10.554	10.990	11.175	8.533	-4	-24
665	SP 1 tra intersezione SP7 a Piacenza	2	PC		7.685	8.272	8.904	9.391	9.942	16.263		11.088	8.844		-20
276	SP 3_2 tra intersezione SP 5 e ponte torrente Idice	2	BO	7.762	7.393	7.391	7.524	7.348	7.594	8.986	10.698	10.979	8.717	12	-21
226	SP 32 dal bivio SP 16 (per Langhirano) al bivio SP 665R	2	PR	10.631	10.620	10.463	10.512	10.492	10.603	10.821	10.906	10.911	8.809	-17	-19
53	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	2	FE	13.577	12.493				12.162	10.889	11.679	10.873	8.798	-35	-19
153	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Pontecchio Marconi	2	BO	17.015	14.069	13.817	13.665	13.468	13.448	11.866	10.850	10.861	8.873	-48	-18
451	SP 62RVar sulla variante di Luzzara (c/o Codisotto)	2	RE	9.085	9.413	9.552	9.908	10.029	10.335	10.718	11.129	10.845	7.851	-14	-28
624	SP 23 tra Rivalta e la variante di Montecavallo	2	RE	10.792	10.648	10.637		10.647	10.691	10.886	10.863	10.809	8.540	-21	-21
309	SP 10R fra Castelvetto Piacentino e Monticelli d'Ongina	2	PC	10.915	10.506	10.373	10.323	10.161		10.665	10.715	10.805	8.076	-26	-25
157	Via San Donato (ex SP 5) tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore	2	BO	17.815	13.955	11.729	11.932	11.821	11.623	9.198	4.061	10.748	8.405	-53	-22
449	SP 111 fra via Emilia e la variante Asse Val d'Enza	2	RE	10.272	9.842	9.727	9.730	9.996	10.383	10.476	10.469	10.723			
337	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusignano	2	RA	11.819	11.853		11.130	10.457	10.598	10.586	10.648	10.722	8.409	-29	-22
504	SP 7 dalla località Ca de' Mandorli al bivio per Castel de Britti	2	BO	10.685	10.064	10.077	10.189	10.223	10.352	10.431	10.454	10.612	8.655	-19	-18
653	SP 254R dal ponte sul fiume Savio alla SS 16	2	RA	11.056	9.229	8.896	8.984	9.363	9.542	9.603	9.673	10.597			
238	SP 37 fra Albinea e Scandiano (bivio SP 7)	2	RE	9.469	9.507	9.451	9.597	9.704	10.028	10.335	10.256	10.594	8.321	-12	-21
259	SP 7 in località Calabrina al Confine Provinciale	2	FC	12.098	9.959	9.720	9.567	9.498	9.541	9.970	9.868	10.591	8.697	-28	-18

Postazione	Tratto	Numero Corsie	Ambito	Media 2009/2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var % 2020/ Media 2009-2011	Var % 2020/2019
158	SS 64 tra Bologna e Lovoletto	2	BO	10.666	10.287	10.510	10.318	10.259	10.479	10.606	10.930	10.569	8.573	-20	-19
176	SP 2 in località La Caserma al Confine Provinciale	2	FC	10.208	10.591	9.170	6.428	9.201	9.494	8.486	9.966	10.454	7.846	-23	-25
427	SP 7 fra Viano e Scandiano (bivio SP 37)	2	RE	8.765	9.447	9.324		9.598	9.635	9.813	9.822	10.399			
336	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	2	RA	11.071	11.099	11.006	10.873	10.771	10.319	9.822	10.063	10.309	7.731	-30	-25
393	SP 10R fra Caorso e Roncaglia	2	PC	10.187		9.967	10.028	9.970	10.300	9.440	10.388	10.250	8.095	-21	-21
311	SP 62RVar tra la località San Giacomo (bivio SP 42) ed SP 2 (c/o Tagliata)	2	RE	9.379	9.200	9.185	9.264	9.374	9.469	9.918	10.362	10.154	7.451	-21	-27
230	SP 62RVar Cispadana da Boretto (bivio Variante SP 358R) a Gualtieri (bivio SP 63R)	2	RE	9.365		9.388		9.479	9.711		10.426	10.102			
678	SS 16 tra intersezione SP 101 (località Fosso Ghiaia) e la variante di Savio	2	RA										21.955		
184	SS 16 tra Riccione e Rimini	3	RN	31.352	30.426	30.004	29.090	26.686	25.563	25.227			19.011	-39	
174	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	2	FC	25.404	24.464	25.631	25.823	24.474	24.482	24.453			18.861	-26	
676	SS 16 tra la tangenziale di Ravenna e la località Camerlona	2	RA										13.969		
262	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	2	FC	16.607	16.009	16.251	16.411	16.405	16.281				12.801	-23	
675	SS 309 presso bivio con SS 309Dir (tangenziale di Ravenna)	2	RA										11.055		
628	SS 309 tra Comacchio e confini provinciali di Ferrara e Ravenna	2	FE	12.827	12.242	12.105	12.237	12.163	11.785	12.233			10.046	-22	

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 nelle ultime annualità (eccetto l'anno 2020) la sostanziale stabilità dei valori registrati.

Figura 153
Mappa distribuzione transito giornaliero medio annuo (2020) delle postazioni

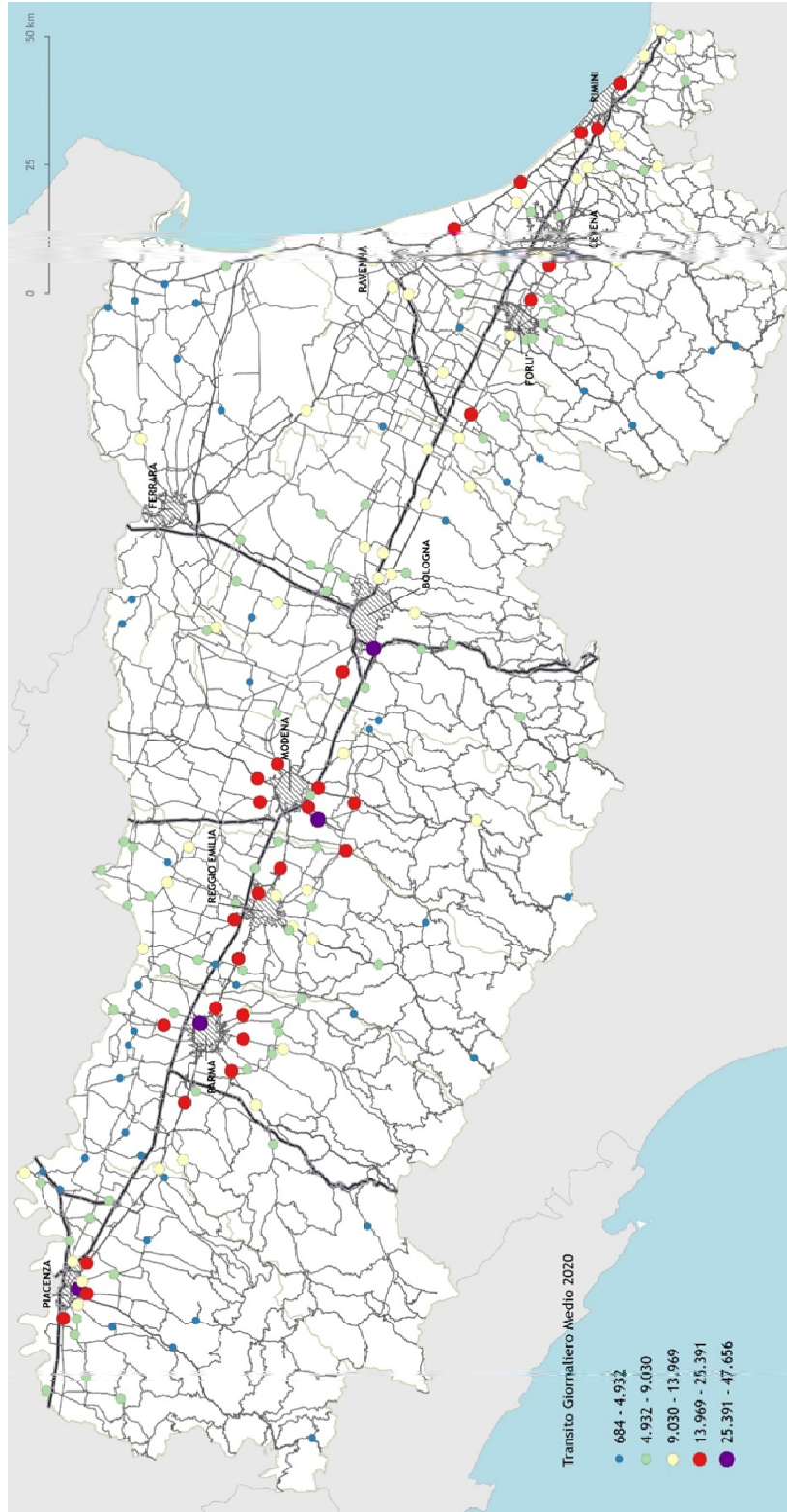


Tabella 28
Provincia di Bologna - Transiti giornalieri medi 2020 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	152	BO	SP 569 tra Innesco tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	47.656	1.951	4,1
2	282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	15.092	1.360	9,0
3	255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	13.683	505	3,7
4	292	BO	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersezione SP 11 c/o San Pietro in Casale	12.744	457	3,6
5	177	BO	NSA 313 - Prosecuzione tangenziale di Bologna complanare sud alla A 14 nel tratto San Lazzaro/Idice	12.683	573	4,5
6	155	BO	Via Emilia tra San Lazzaro e Idice	10.487	348	3,3
7	279	BO	SP 31 dal bivio SP 28 per Castenaso a Ponte Rizzoli	10.048	628	6,2
8	278	BO	SP 6 tra Budrio e bivio SP 253	9.889	544	5,5
9	251	BO	SP 610 tra Imola e Casalfiumanese in località Ca' Miseria	9.808	485	4,9
10	505	BO	SP 610 tra casello A 1 (Imola) e bivio SP 51 per Castel Guelfo di Bologna	9.670	1.488	15,4

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

Figura 154

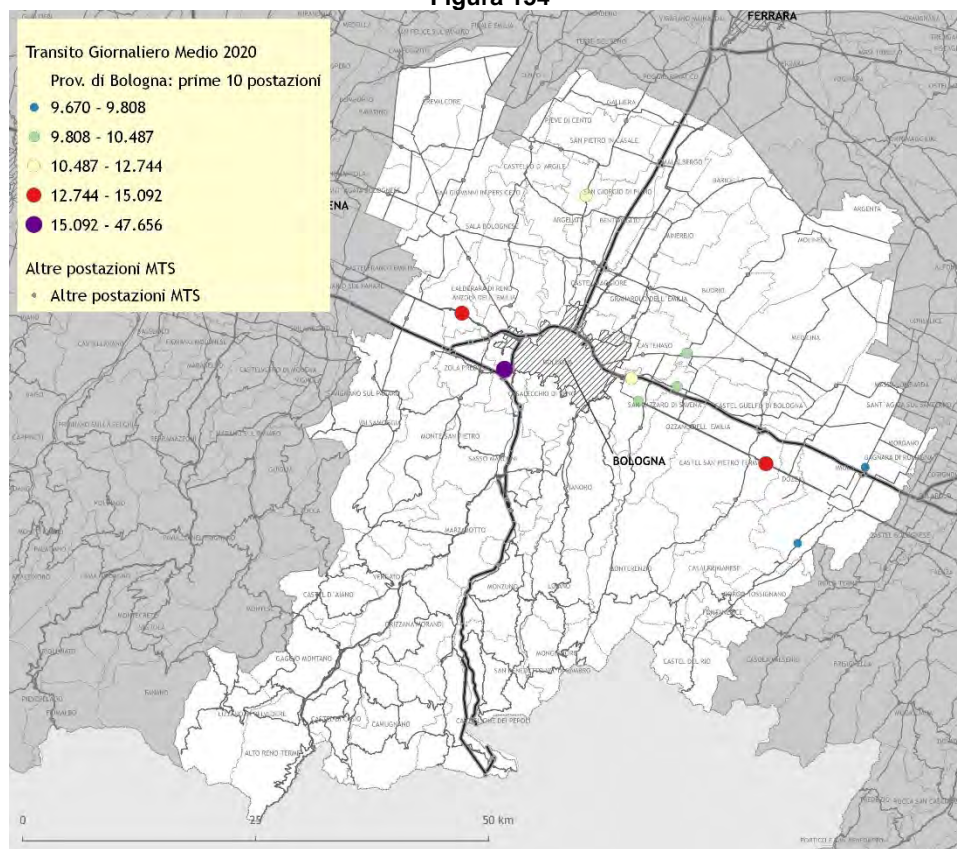


Tabella 29
Provincia di Ferrara - Transiti giornalieri medi 2020 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	289	FE	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino	10.214	488	4,8
2	628	FE	SS 309 tra Comacchio e confini provinciali di Ferrara e Ravenna	10.046	3.107	30,9
3	652	FE	SS 16 dal bivio SP 610R ad Argenta	9.707	1.043	10,7
4	662	FE	SP 2 tra intersezione SP 14 e Copparo	9.377	363	3,9
5	53	FE	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	8.798	2.581	29,3
6	287	FE	SP 6 fra Cento e Pilastrello	5.911	287	4,9
7	411	FE	SP 53 fra Codigoro e Marozzo	3.625	88	2,4
8	410	FE	SP 54 fra Pomposa e Codigoro	3.583	202	5,6
9	377	FE	SP 18 tra Bondeno e il confine regionale (Lombardia)	3.407	299	8,8
10	661	FE	SP 15 tra Tresigallo e Massa Fiscaglia	2.851	92	3,2

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

Figura 155

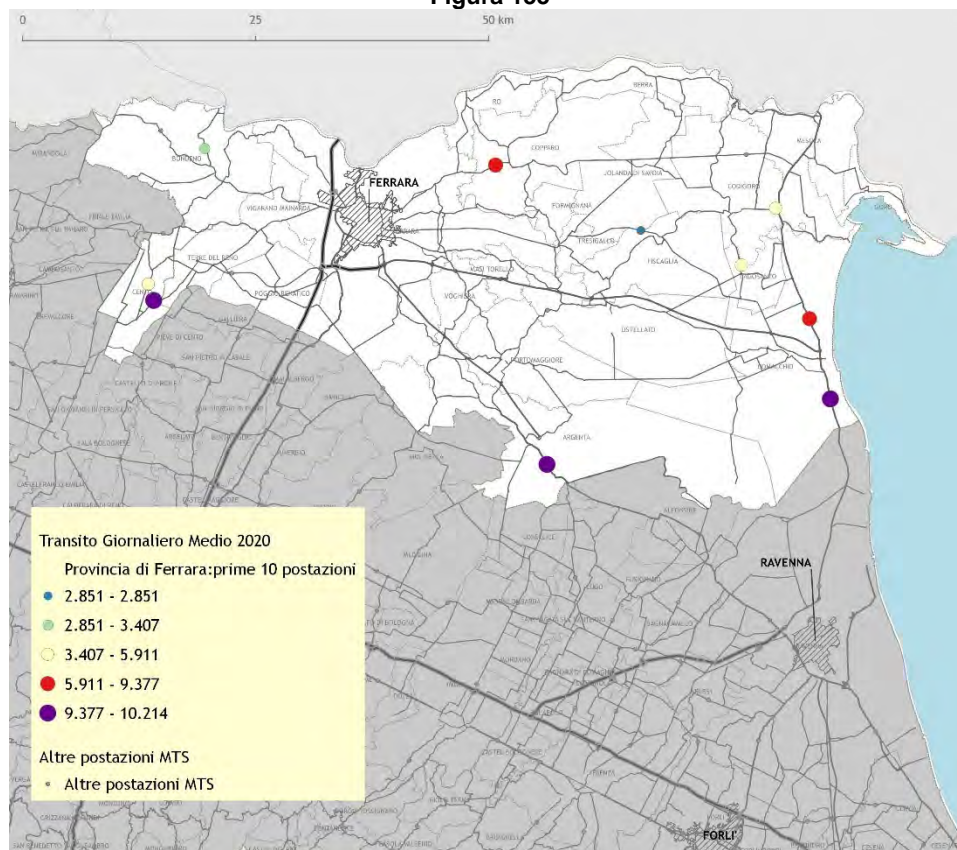


Tabella 30
Provincia di Forlì-Cesena - Transiti giornalieri medi 2020 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	349	FC	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	18.936	1.404	7,4
2	174	FC	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	18.861	901	4,8
3	258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	18.317	1.606	8,8
4	342	FC	SP 33 in località Gatteo	13.445	1.224	9,1
5	629	FC	SS 727 (tg Forlì) tra intersezione SS 9 e l'intersezione SS 67	13.133	863	6,6
6	344	FC	SS 3Bis/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	13.049	2.578	19,8
7	262	FC	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	12.801	993	7,8
8	608	FC	SP 140 da Diegaro (SS 9) a Pievesestina (E 45)	10.662	1.157	10,9
9	260	FC	SP 8 tra Cesena e A 14	9.030	240	2,7
10	259	FC	SP 7 in località Calabrina al Confine Provinciale	8.697	291	3,3

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

Figura 156

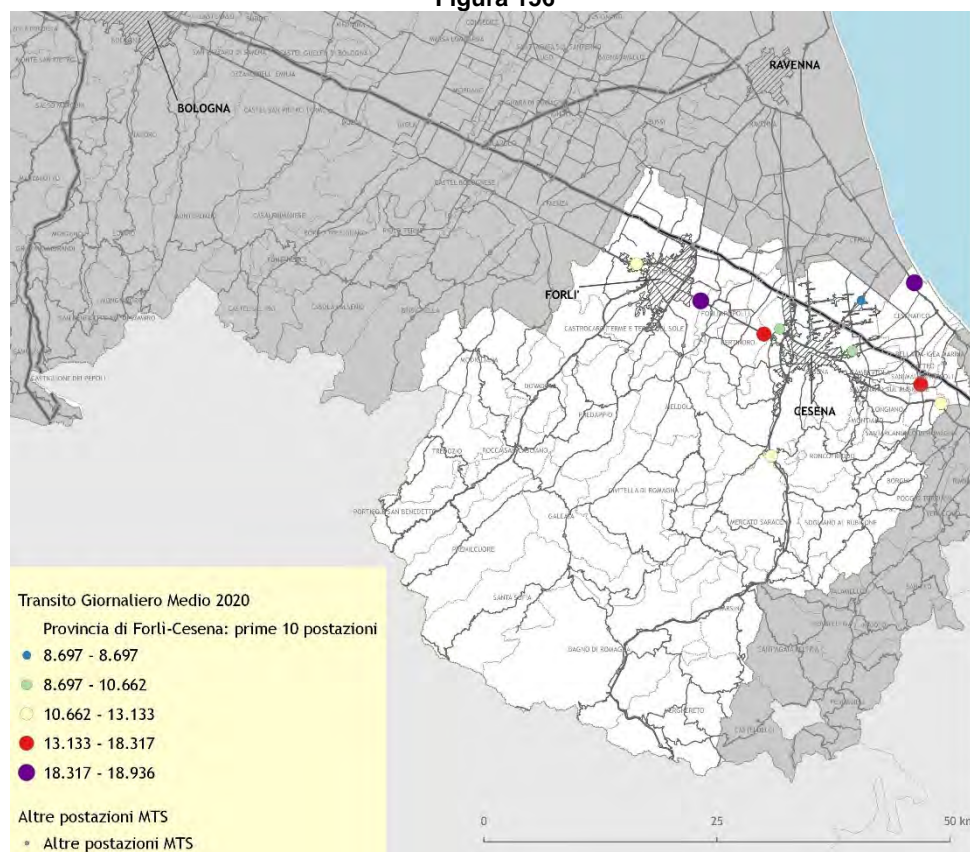


Tabella 31
Provincia di Modena - Transiti giornalieri medi 2020 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	453	MO	Asse viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	36.167	3.480	9,6
2	149	MO	SP 255 tra Modena e Navicello	25.391	2.128	8,4
3	323	MO	SP 467 fra SP 3 e SS 12	18.470	2.278	12,3
4	150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	16.958	1.308	7,7
5	328	MO	SP 486 tra Modena e Baggiovara	16.822	369	2,2
6	151	MO	SP 413 tra Modena e Ganaceto	15.306	844	5,5
7	146	MO	SS 12 tra Montale e Modena	15.048	854	5,7
8	147	MO	SP 623 tra Modena Sud/casello A 1 e Spilamberto	12.876	1.641	12,7
9	634	MO	SS 12 tra Pavullo e intersezione SP 31	9.860	346	3,5
10	633	MO	SS 724Dir/tangenziale complanare sud alla A 1 in direzione Bologna - tra intersezione Modena/Sassuolo e intersezione SS12	5.650	357	6,3

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

Figura 157

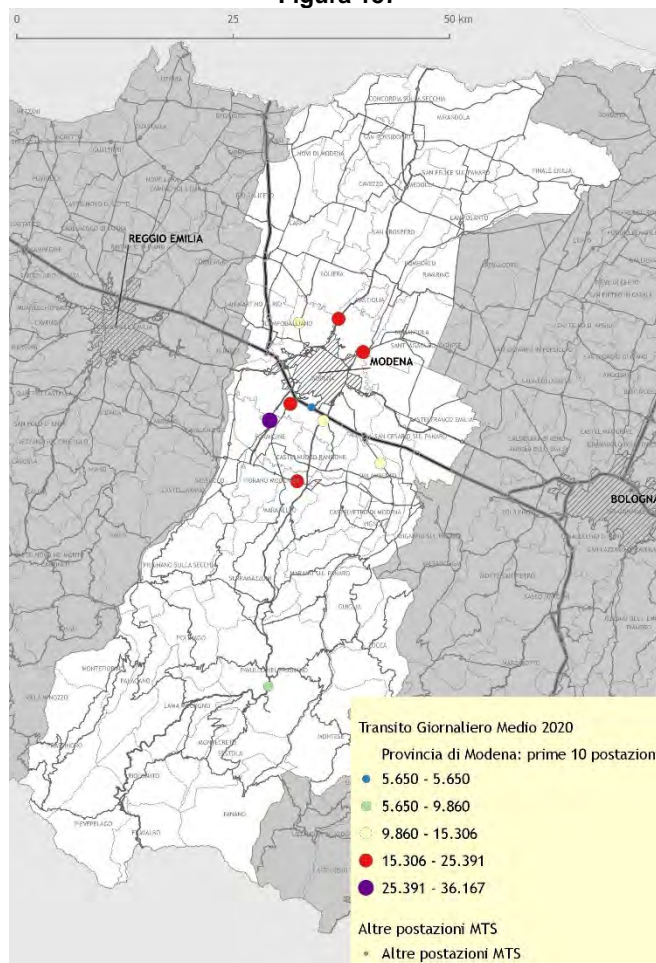


Tabella 32
Provincia di Parma - Transiti giornalieri medi 2020 delle prime 10 postazioni

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	39.539	2.366	6,0
2	25	PR	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	22.561	1.544	6,8
3	221	PR	SS 9 tra Fidenza e A 15	17.733	2.011	11,3
4	134	PR	SP 343R tra Parma e San Polo	16.206	2.343	14,5
5	130	PR	SS 62 tra Parma e Collecchio	15.749	921	5,8
6	131	PR	SP 665R tra Parma e Corcagnano	15.546	791	5,1
7	132	PR	SP 513R tra Parma e Pilastrello	15.283	741	4,9
8	612	PR	SP 665R dalla località Pilastro a Langhirano	13.735	744	5,4
9	222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	11.196	304	2,7
10	637	PR	SS 62 tra Fornovo di Taro e Collecchio	9.940	618	6,2

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

Figura 158

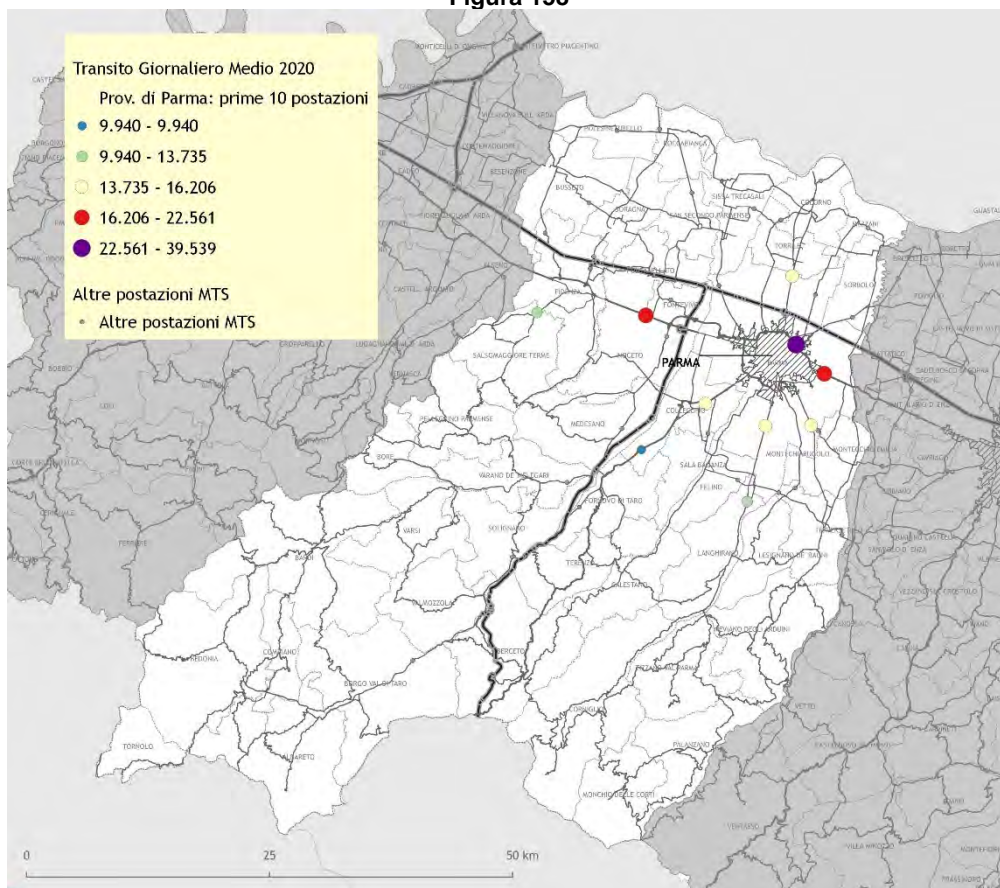


Tabella 33
Provincia di Piacenza - Transiti giornalieri medi 2020 delle prime 10 postazioni

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	29.858	2.224	7,5
2	122	PC	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'	18.986	847	4,5
3	127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	17.547	1.431	8,2
4	125	PC	SP 654R tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Turro	16.566	792	4,8
5	391	PC	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e confine regionale (Lombardia)	13.689	375	2,7
6	128	PC	SP 10R tra Piacenza (Casello A 1/A 21) e il bivio SP 10R e SP 587R	12.610	1.391	11,0
7	123	PC	SP 28 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Gossolengo	12.485	328	2,6
8	126	PC	SP 6 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e bivio SP 42/ponte fiume Nure in località San Giorgio Piacentino	11.583	471	4,1
9	220	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al confine provinciale	10.870	1.264	11,6
10	665	PC	SP 1 tra intersezione SP7 a Piacenza	8.844	589	6,7

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

Figura 159

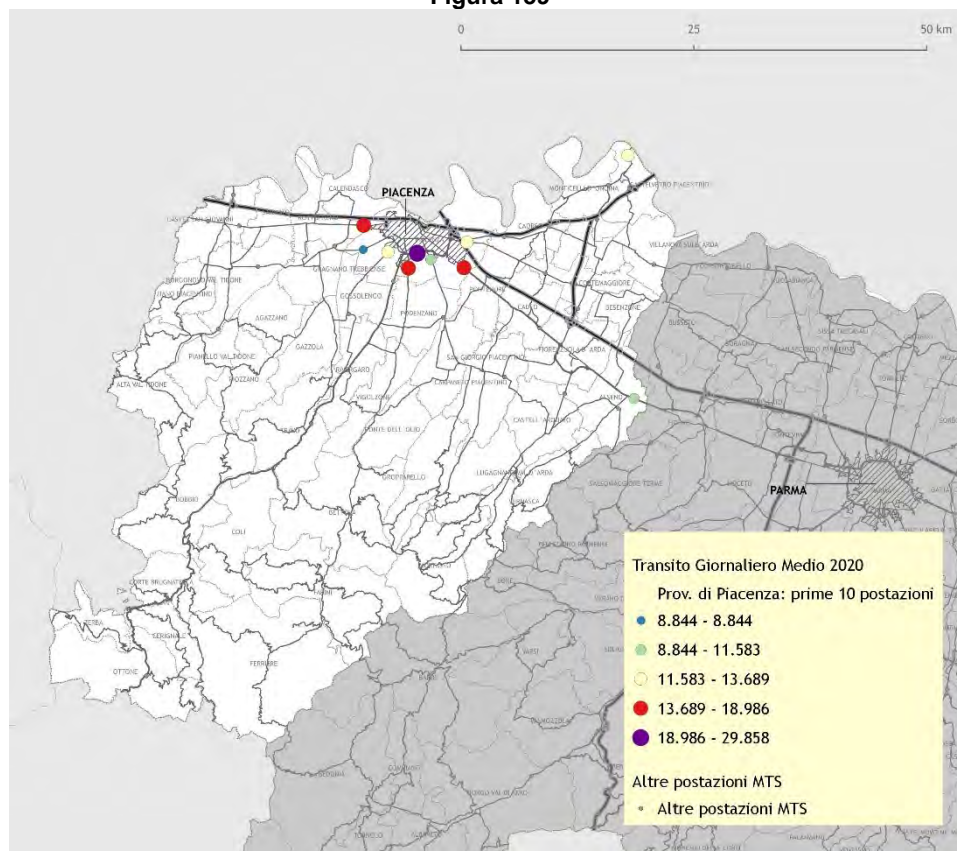


Tabella 34
Provincia di Ravenna - Transiti giornalieri medi 2020 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	678	RA	SS 16 tra intersezione SP 101 (località Fosso Ghiaia) e la variante di Savio	21.955	1.433	6,5
2	333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	16.065	638	4,0
3	676	RA	SS 16 tra la tangenziale di Ravenna e la località Camerlona	13.969	969	6,9
4	651	RA	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)	12.322	538	4,4
5	655	RA	SP 253R dal bivio SP 302R allo svincolo A 14dir a Fornace Zarattini	12.019	504	4,2
6	654	RA	SP 7IBisR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS 16	11.619	317	2,7
7	675	RA	SS 309 presso bivio con SS 309Dir (tangenziale di Ravenna)	11.055	3.009	27,2
8	334	RA	SP 8 dal Casello A 1 (Faenza) a Cotignola	10.983	680	6,2
9	337	RA	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusignano	8.409	410	4,9
10	336	RA	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	7.731	455	5,9

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

Figura 160

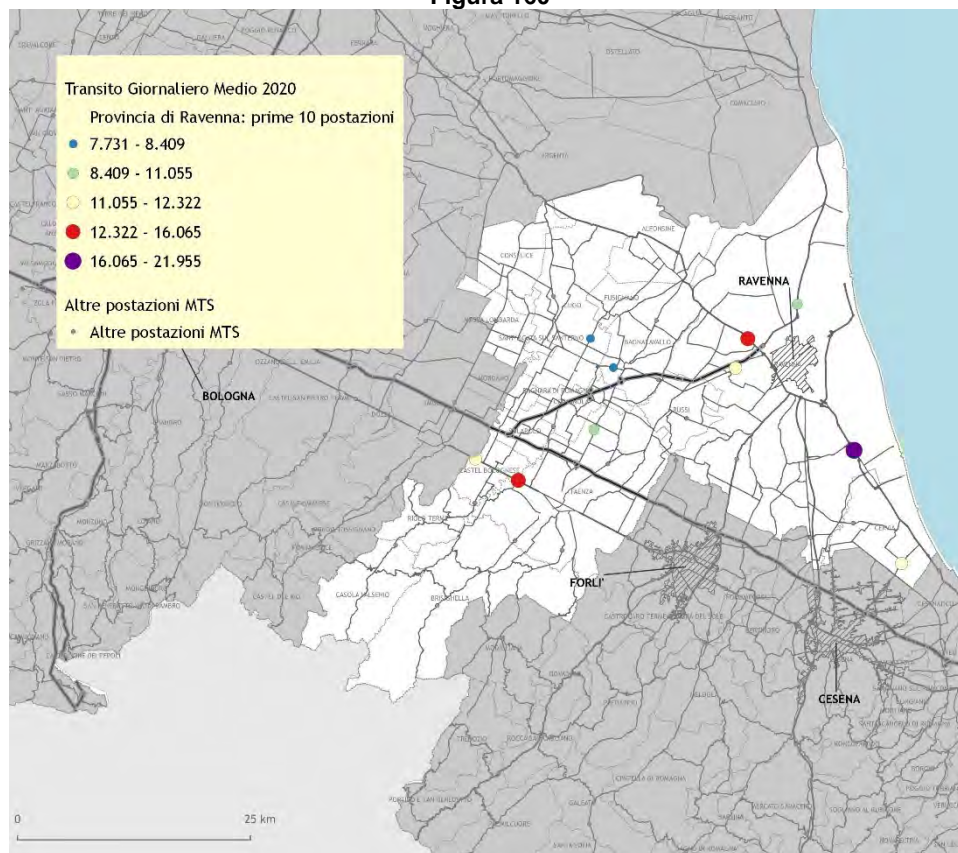


Tabella 35
Provincia di Reggio-Emilia - Transiti giornalieri medi 2020 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	383	RE	SS 722 Tangenziale nord di Reggio Emilia	22.567	2.667	11,8
2	239	RE	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	18.811	2.062	11,0
3	140	RE	SS 9 tra Masone e Rubiera	18.309	1.885	10,3
4	143	RE	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	18.096	933	5,2
5	638	RE	SS 9 tra la tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	14.759	1.208	8,2
6	139	RE	SP 467R tra Fogliano e località Pratissolo (c/o Scandiano)	12.445	464	3,7
7	426	RE	SS 63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	11.866	372	3,1
8	670	RE	SP 114 dalla rotatoria SP 114/viale Parisoli alla rotatoria SP467	11.615	537	4,6
9	112	RE	SP 111 tra Boretto e Viadana sul ponte Po	10.458	1.305	12,5
10	623	RE	SP 30 tra Campagnola Emilia e il confine provinciale	10.081	687	6,8

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

Figura 161

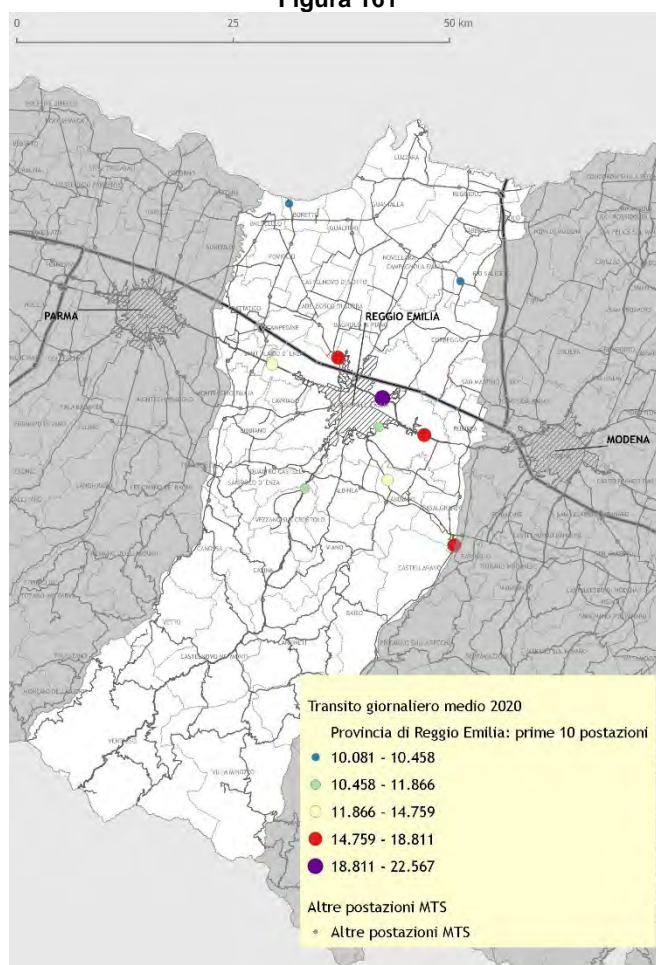
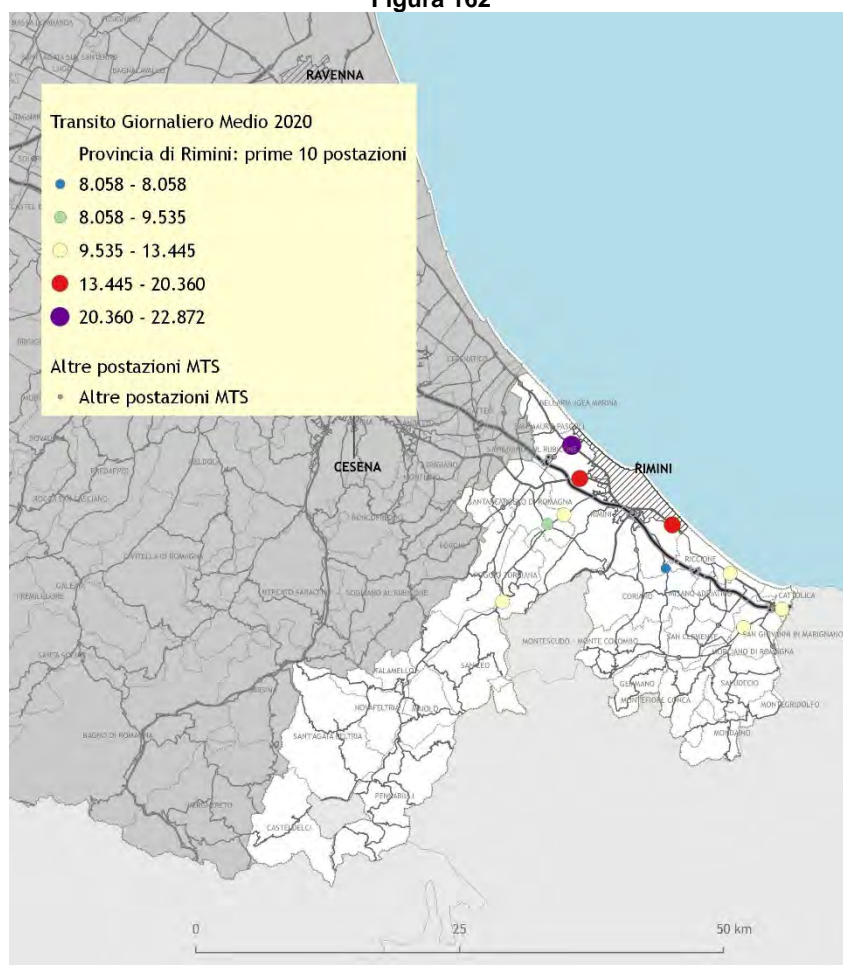


Tabella 36
Provincia di Rimini - Transiti giornalieri medi 2020 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	186	RN	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	22.872	987	4,3
2	188	RN	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	20.360	802	3,9
3	184	RN	SS 16 tra Riccione e Rimini	19.011	543	2,9
4	263	RN	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	13.445	292	2,2
5	182	RN	SP 258R tra Rimini e A 14	12.570	453	3,6
6	100	RN	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex Confine regionale (località Dogana)	11.739	812	6,9
7	355	RN	SP 17V tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna (variante)	11.320	464	4,1
8	12	RN	SS 16 al Confine regionale (Marche)	11.040	403	3,7
9	439	RN	SP 49 da Santarcangelo di Romagna alla località Posta (bivio SP 258R)	9.535	639	6,7
10	354	RN	SP 31 tra Viadotto A 14 e Coriano	8.058	198	2,5

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

Figura 162



■ **AMBITO REGIONALE - CONFRONTO DATI 2017-2021**

L'analisi dell'andamento dei dati di traffico stradale mensili **del sistema MTS** in ambito regionale è riepilogata nelle seguenti tabelle e grafici, riguardanti il triennio 2017-2019 e le successive annualità 2020 e 2021 (aggiornamento luglio 2021) condizionate dalla pandemia Coronavirus Covid-19.

Tabella 37
Indice TGM mensile feriale totale- Sistema MTS

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	11.558	12.408	12.895	13.101	13.160	13.355	13.108	11.411	13.150	13.206	12.752	12.524
2018	11.774	12.106	12.514	13.175	13.290	13.265	13.053	11.292	13.063	13.138	12.914	12.490
2019	11.785	12.546	12.998	12.940	13.014	13.249	12.899	11.294	12.959	13.076	12.870	12.437
2020	12.007	12.189	6.229	4.260	9.102	11.542	12.151	10.977	12.419	12.064	10.113	9.767
2021	8.905	10.974	9.391	10.440	12.103	12.468	12.354					

Figura 163

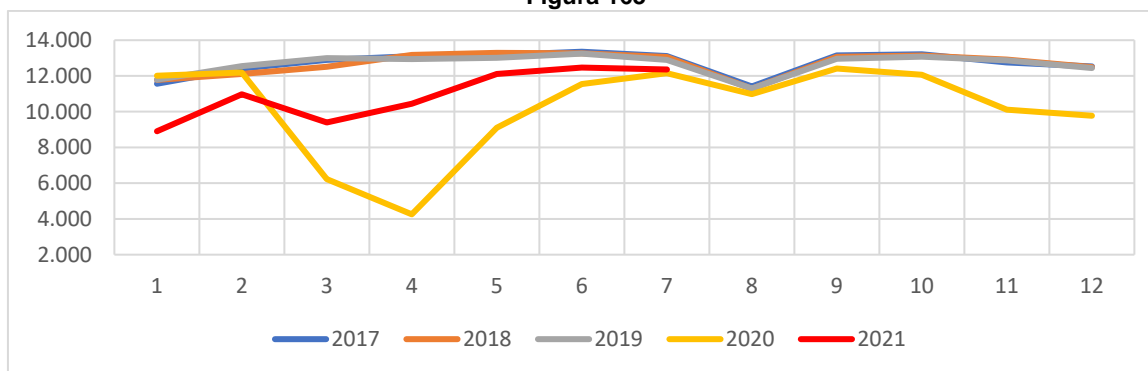


Tabella 38
Indice TGM mensile festivo totale - Sistema MTS

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	8.902	9.890	10.754	10.588	10.683	10.988	10.890	9.463	11.010	10.953	10.239	9.190
2018	9.029	9.302	9.752	10.695	10.908	11.057	10.745	9.427	11.010	10.902	10.257	9.531
2019	9.239	9.916	10.914	10.047	9.944	11.085	10.482	9.569	10.815	11.070	10.211	9.458
2020	9.009	9.757	3.305	1.146	4.918	9.332	9.917	9.274	10.259	9.543	5.504	5.576
2021	4.231	6.794	4.167	5.391	9.160	10.069	9.910					

Figura 164

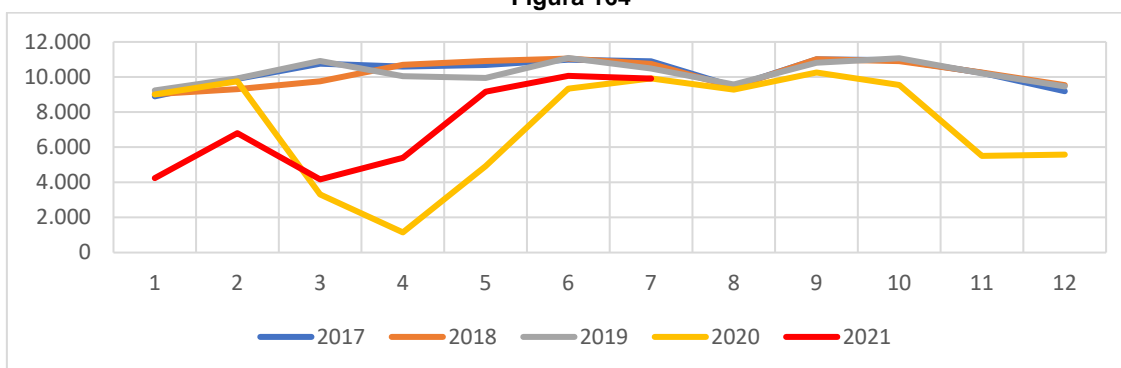
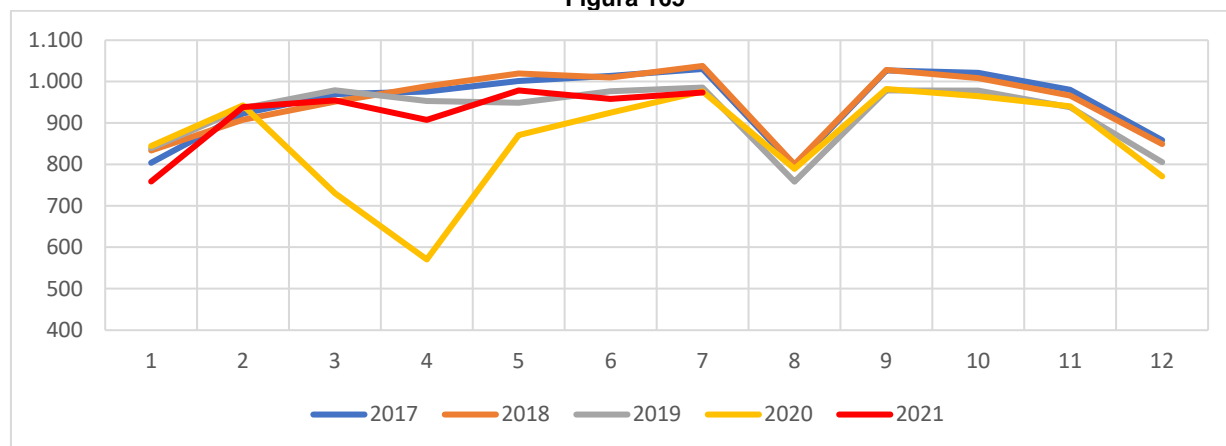


Tabella 39
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	804	923	970	976	1.001	1.013	1.030	796	1.026	1.021	980	858
2018	833	908	951	989	1.019	1.010	1.037	800	1.028	1.008	966	849
2019	839	935	979	953	949	976	986	758	978	978	938	805
2020	844	943	731	571	871	925	976	789	982	965	940	771
2021	759	938	954	907	979	958	973					

Figura 165



Gli indici sono calcolati considerando complessivamente, per ogni postazione e anno, le serie storiche dei transiti feriali mensili del Sistema MTS.

■ **AMBITO PROVINCIALE - CONFRONTO DATI 2017-2021**

L'analisi dell'andamento dei dati di traffico stradale mensili **del sistema MTS** in ambito provinciale è riepilogata nelle seguenti tabelle e grafici, riguardanti il triennio 2017-2019 e le successive annualità 2020 e 2021 (aggiornamento luglio 2021) condizionate dalla pandemia Coronavirus Covid-19.

Tabella 40
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Bologna

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	12.472	13.486	13.959	14.054	14.258	14.252	13.826	11.166	14.070	14.249	13.614	13.334
2018	12.590	12.929	13.319	13.911	14.016	13.913	13.449	10.811	13.626	14.115	14.018	13.366
2019	12.778	13.591	13.798	13.462	13.728	13.898	13.289	10.620	13.357	13.707	13.542	13.015
2020	12.668	12.918	6.859	4.568	9.742	12.098	12.565	10.461	13.019	12.573	10.751	10.363
2021	9.727	11.622	9.706	10.902	12.757	13.006	12.892					

Figura 166

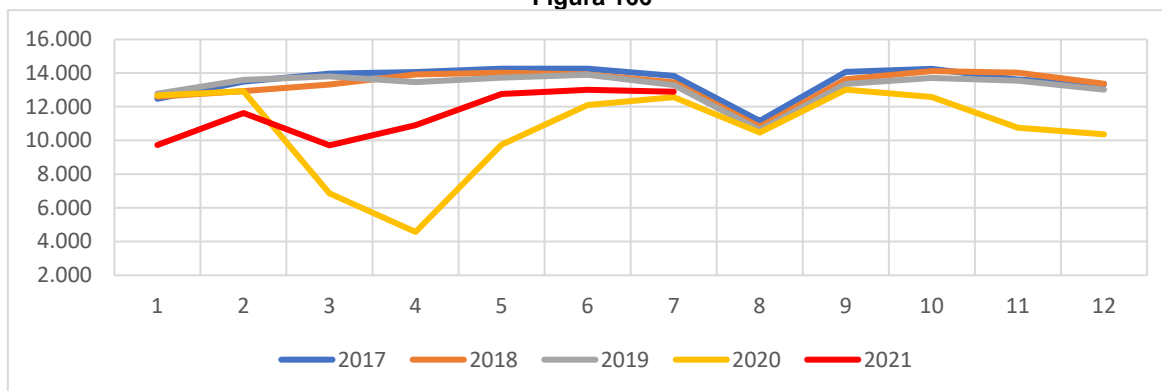


Tabella 41
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Bologna

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	737	850	898	894	920	938	972	701	942	952	913	812
2018	788	863	899	918	930	934	950	683	932	916	899	783
2019	789	879	898	846	846	885	889	637	872	868	840	738
2020	770	846	668	507	765	820	869	649	870	841	828	682
2021	700	831	848	766	854	829	866					

Figura 167

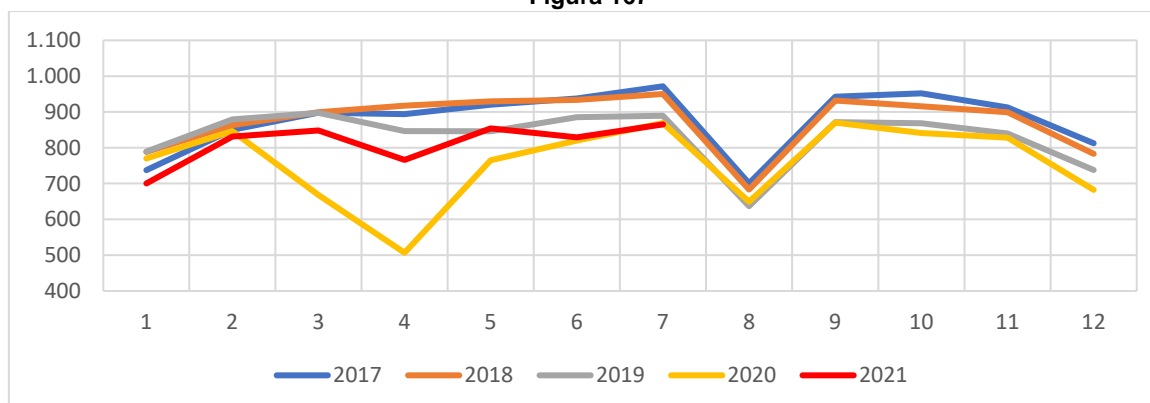


Tabella 42
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Ferrara

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	6.402	6.903	7.209	7.453	7.520	7.808	7.961	7.530	7.482	7.334	7.050	6.914
2018	6.525	6.850	7.039	7.589	7.573	7.796	7.935	7.423	7.616	7.318	7.079	6.863
2019	6.493	6.865	7.192	7.338	7.330	7.684	7.660	7.303	7.452	7.202	6.983	6.705
2020	6.551	6.778	3.844	2.757	5.238	6.709	7.274	7.113	7.159	6.631	5.621	5.380
2021	5.029	6.065	5.518	6.074	6.879	7.272	7.198					

Figura 168

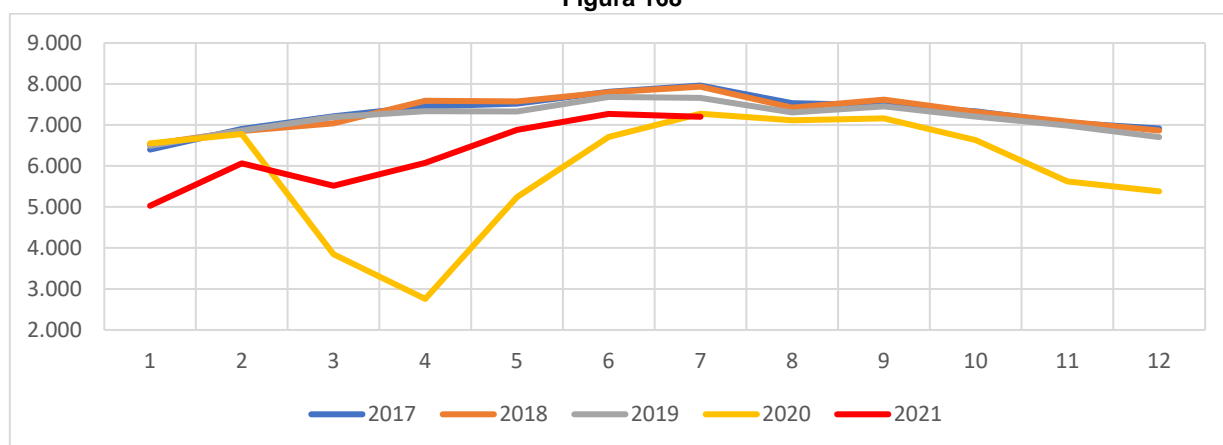


Tabella 43
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Ferrara

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	796	947	964	967	1.013	1.015	1.062	855	1.013	1.005	959	850
2018	851	910	937	971	995	973	1.008	843	1.032	987	941	836
2019	827	916	936	906	912	932	946	784	965	948	905	766
2020	838	935	766	635	866	910	982	844	993	928	903	727
2021	757	937	961	937	966	955	975					

Figura 169

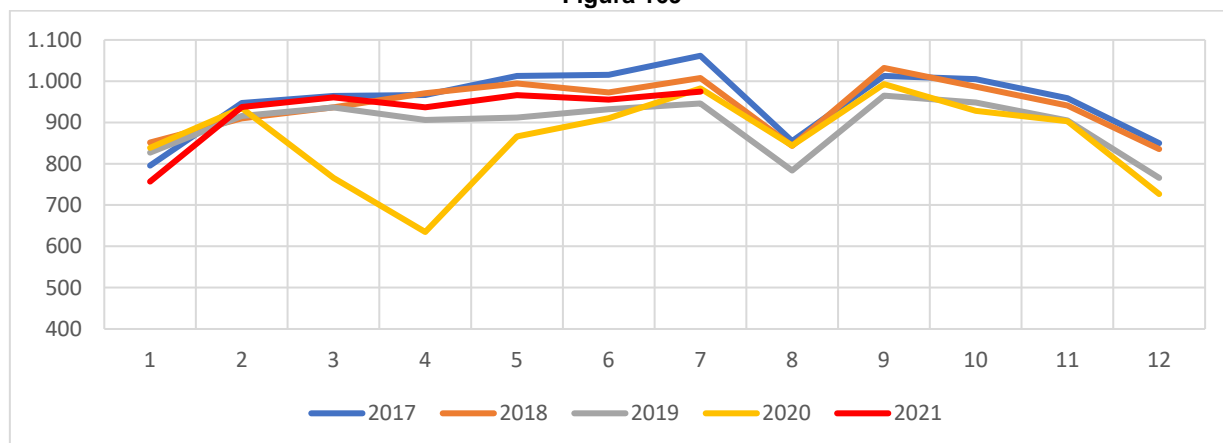


Tabella 44
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Forlì-Cesena

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	10.383	11.290	11.759	12.187	12.108	12.820	12.948	11.973	12.114	12.170	11.741	11.706
2018	10.922	10.753	11.493	12.368	12.260	12.754	12.923	12.167	12.454	12.068	11.899	11.566
2019	10.655	11.314	11.813	12.098	12.078	12.946	13.001	12.296	12.429	12.410	12.094	11.769
2020	11.425	11.405	5.990	3.957	8.713	11.402	12.323	11.932	11.891	11.369	9.515	9.424
2021	8.643	10.428	8.768	9.827	11.494	11.895	11.881					

Figura 170

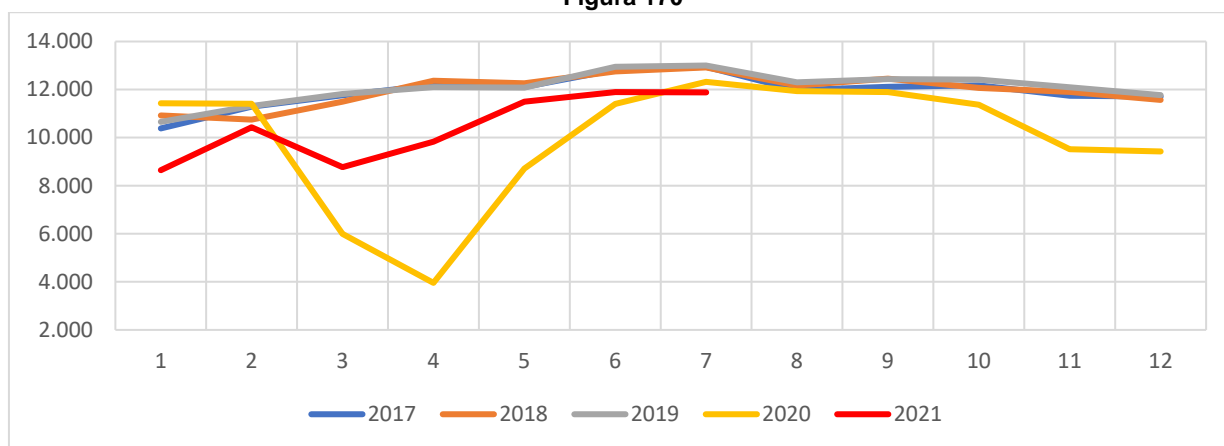


Tabella 45
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Forlì-Cesena

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	713	832	868	897	918	961	989	745	895	939	892	793
2018	764	787	875	908	940	936	957	762	933	921	900	802
2019	710	762	800	807	806	870	903	726	875	931	901	779
2020	814	884	695	568	839	890	864	732	851	881	901	759
2021	770	925	911	873	930	885	821					

Figura 171

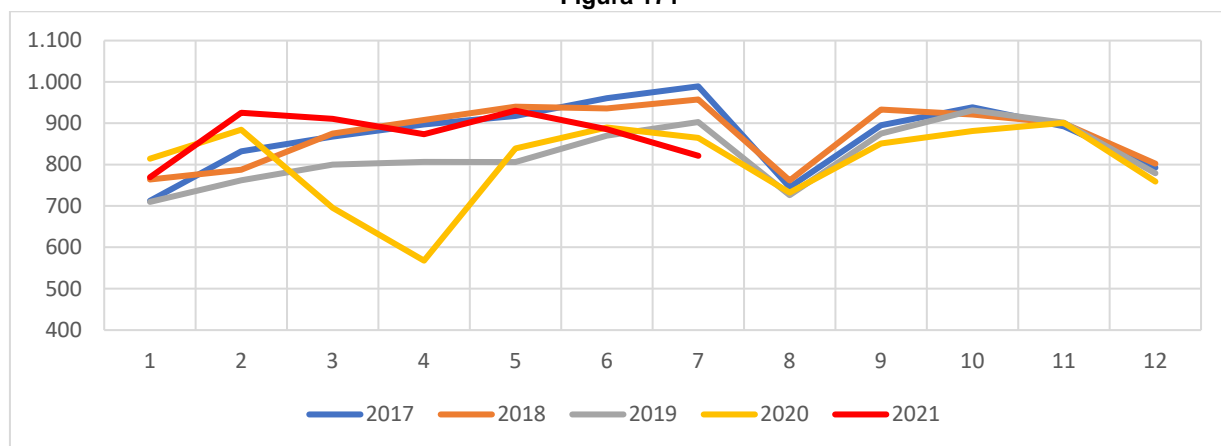


Tabella 46
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Modena

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	17.273	18.721	19.306	19.331	19.454	19.313	18.503	14.859	19.328	19.523	18.736	18.714
2018	17.765	18.305	18.587	19.460	19.680	19.198	18.808	15.480	19.337	19.434	18.978	18.385
2019	17.407	18.645	19.419	19.204	19.040	18.800	18.190	14.964	18.752	18.929	18.979	18.168
2020	17.804	18.262	9.319	5.843	13.377	16.695	17.006	14.448	17.641	17.536	14.658	14.190
2021	12.741	16.275	13.826	14.802	17.517	17.737	17.552					

Figura 172

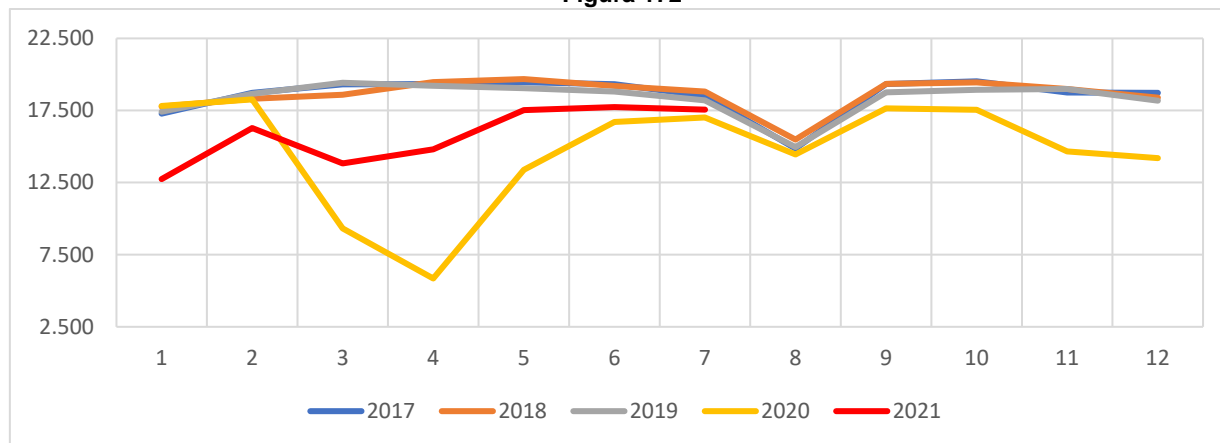


Tabella 47
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Modena

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	1.429	1.649	1.726	1.728	1.779	1.754	1.734	1.204	1.740	1.752	1.697	1.493
2018	1.475	1.605	1.658	1.730	1.783	1.733	1.784	1.272	1.742	1.741	1.655	1.450
2019	1.434	1.621	1.712	1.673	1.620	1.621	1.644	1.164	1.599	1.601	1.572	1.328
2020	1.417	1.574	1.202	836	1.414	1.550	1.586	1.193	1.561	1.591	1.565	1.266
2021	1.150	1.546	1.559	1.453	1.595	1.590	1.617					

Figura 173

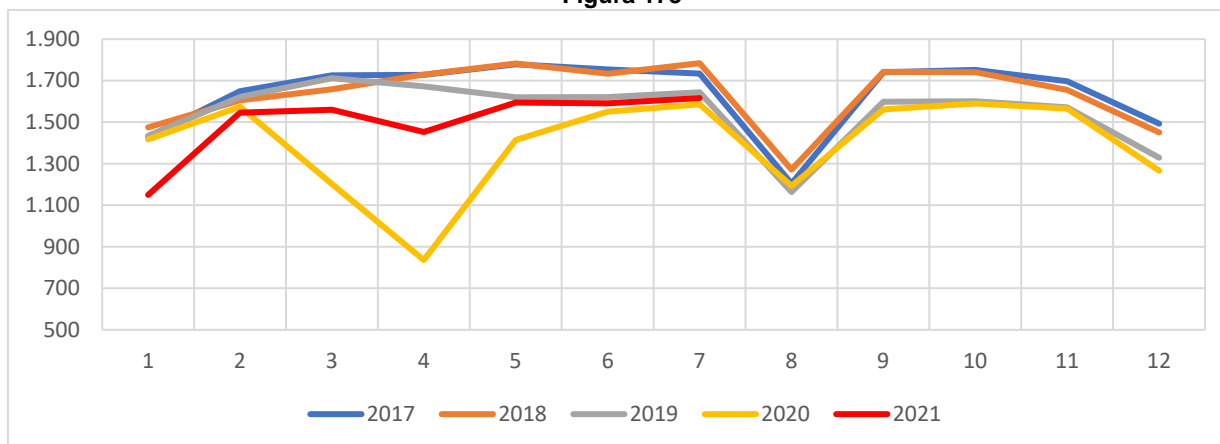


Tabella 48
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Parma

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	11.611	12.450	12.858	13.016	13.073	13.002	12.544	11.076	12.827	12.818	12.461	12.245
2018	11.235	11.856	12.177	12.765	13.044	12.839	12.312	10.875	12.774	12.772	12.420	12.257
2019	11.453	12.204	12.774	12.590	12.499	12.801	12.382	11.068	12.984	13.080	12.954	12.586
2020	11.677	12.156	6.080	4.575	9.069	11.305	11.830	10.669	12.431	12.086	10.195	9.825
2021	7.723	10.775	9.325	10.357	11.720	12.077	11.842					

Figura 174

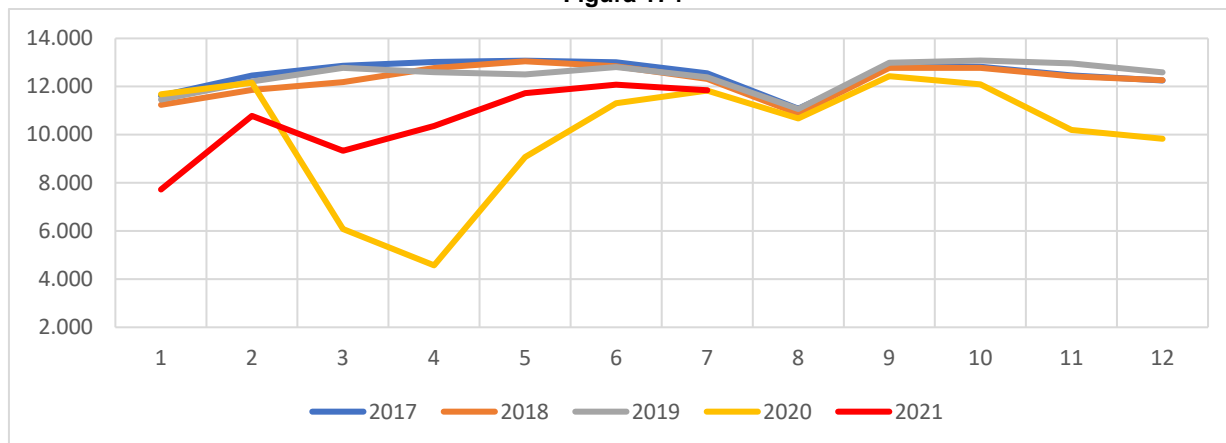


Tabella 49
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Parma

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	854	966	1.008	1.010	1.032	1.028	1.038	920	1.049	979	938	830
2018	794	871	896	931	986	966	999	892	1.023	972	907	843
2019	840	915	969	942	899	968	1.008	871	1.031	980	953	858
2020	814	1.010	794	691	927	969	1.049	933	1.076	1.007	973	815
2021	704	950	982	969	995	970	993					

Figura 175

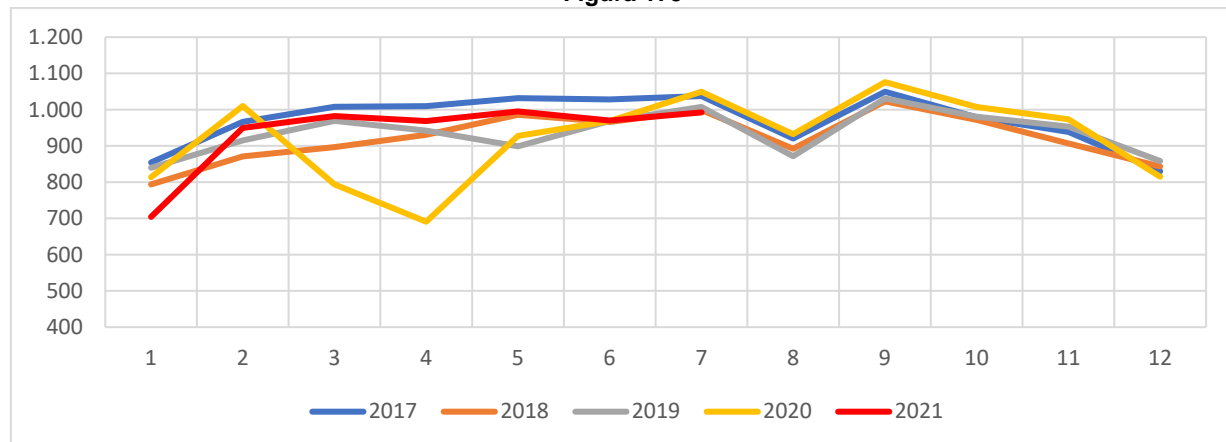


Tabella 50
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Piacenza

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	11.669	12.493	12.948	13.206	13.115	13.511	13.176	11.760	13.257	13.413	12.906	12.612
2018	11.723	12.331	12.600	13.211	13.357	13.275	12.787	10.767	12.816	13.170	12.950	12.636
2019	11.719	12.516	13.126	13.077	13.191	13.315	12.754	11.417	13.165	13.453	13.085	12.878
2020	12.161	12.142	5.875	4.344	8.846	11.556	12.084	11.413	12.769	12.439	10.269	9.820
2021	9.111	10.902	9.750	10.894	12.146	12.627	12.414					

Figura 176

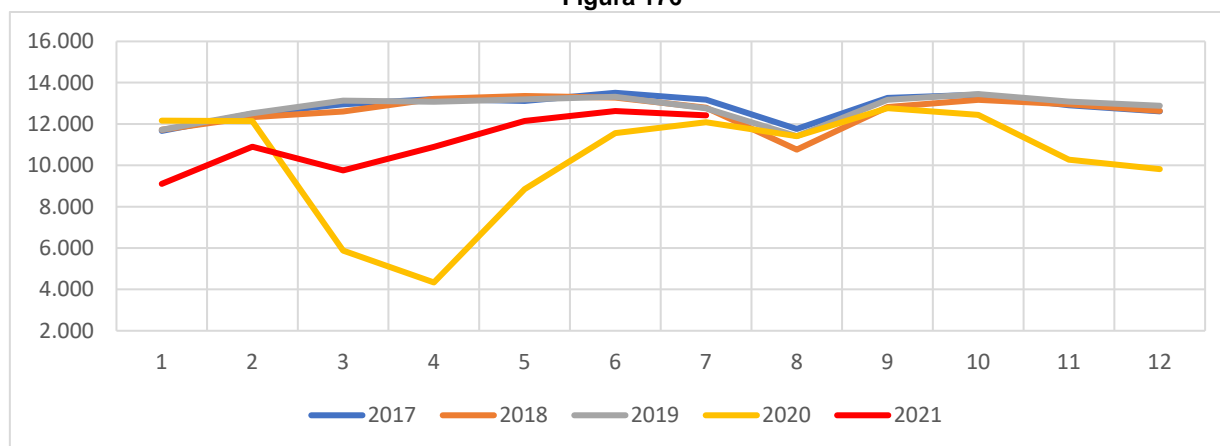


Tabella 51
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Piacenza

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	661	763	794	819	830	865	874	758	895	862	807	702
2018	656	746	783	823	848	849	868	717	858	827	789	698
2019	686	776	826	814	829	848	828	724	906	877	811	716
2020	738	822	612	487	759	810	874	796	933	875	818	655
2021	654	793	819	783	860	846	890					

Figura 177

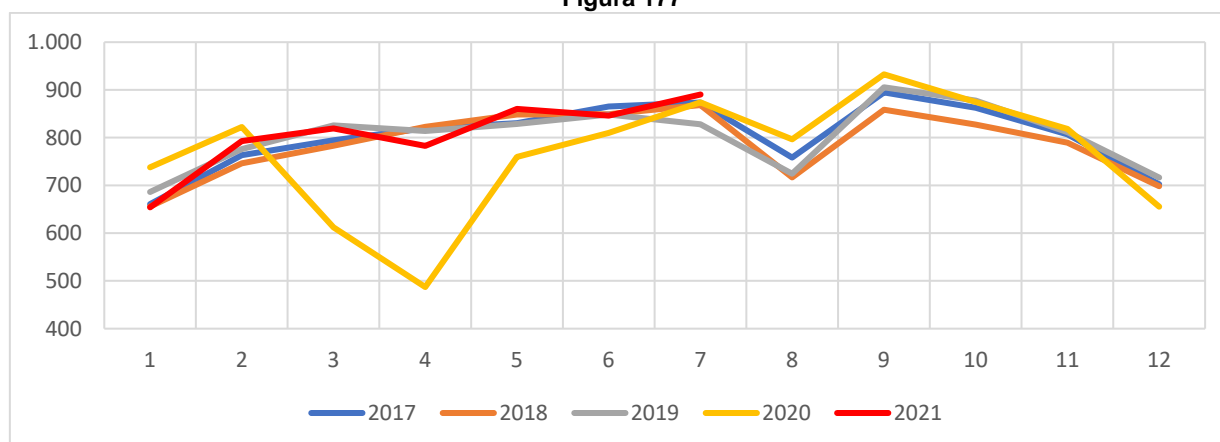


Tabella 52
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Ravenna

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	8.138	8.683	9.043	9.265	9.416	9.821	9.831	9.086	9.528	9.567	9.229	9.154
2018	8.580	8.798	9.143	9.642	9.594	9.807	9.959	9.251	9.659	9.718	9.545	9.259
2019	8.674	9.180	9.476	9.668	9.700	10.062	9.769	9.092	9.525	9.451	9.313	9.081
2020	8.845	8.872	4.661	3.149	6.706	8.872	9.080	8.665	9.039	8.654	7.073	6.978
2021	6.540	7.965	6.506	7.515	8.918	9.399	9.251					

Figura 178

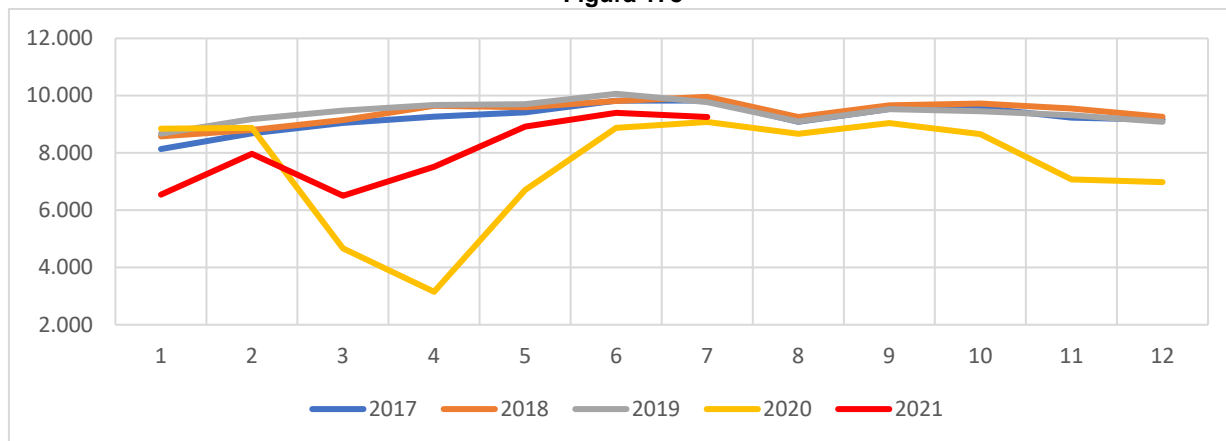


Tabella 53
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Ravenna

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	393	435	469	464	478	510	532	448	545	532	489	437
2018	423	453	492	502	516	528	551	455	565	543	523	453
2019	444	509	510	505	498	547	562	451	531	526	488	419
2020	456	489	388	314	449	490	507	428	534	514	494	405
2021	435	514	495	472	509	500	516					

Figura 179

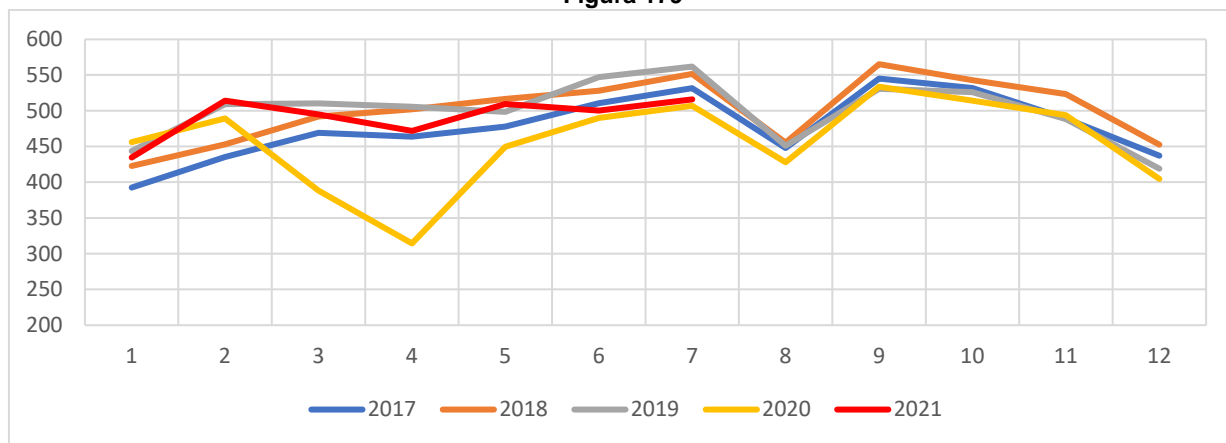


Tabella 54
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Reggio Emilia

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	10.734	11.535	12.007	12.082	12.138	12.058	11.733	9.695	12.359	12.568	12.208	11.761
2018	11.155	11.660	11.933	12.462	12.604	12.377	12.082	10.005	12.402	12.484	12.242	11.717
2019	11.199	11.965	12.353	12.226	12.363	12.182	11.799	9.688	12.011	12.289	12.033	11.408
2020	11.241	11.389	5.849	3.959	8.470	10.313	11.037	9.351	11.367	11.315	9.424	8.985
2021	8.656	10.396	9.130	10.046	11.518	11.618	11.388					

Figura 180

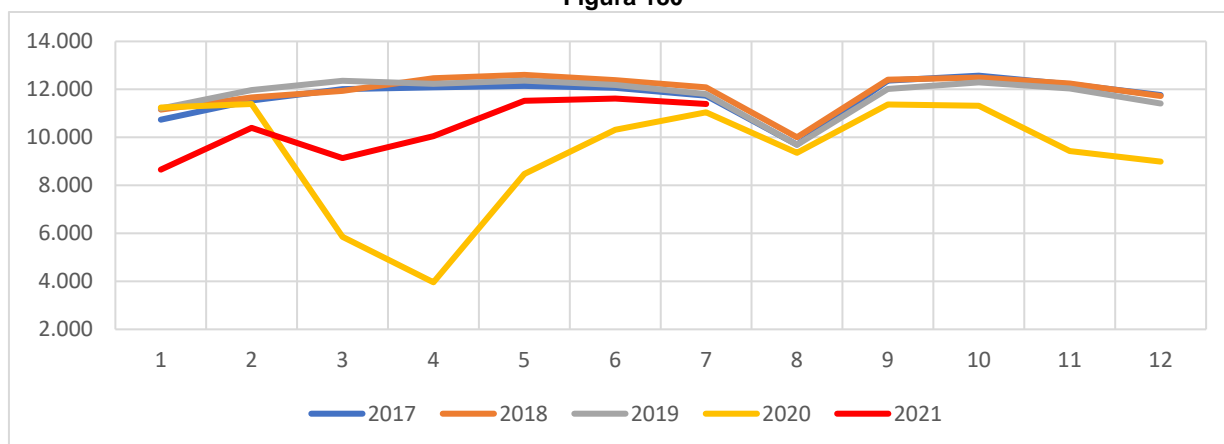


Tabella 55
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Reggio Emilia

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	975	1.111	1.169	1.168	1.199	1.202	1.213	881	1.292	1.305	1.276	1.085
2018	1.055	1.178	1.208	1.259	1.286	1.279	1.317	938	1.309	1.306	1.258	1.068
2019	1.082	1.219	1.273	1.227	1.242	1.207	1.206	839	1.172	1.207	1.158	940
2020	1.034	1.140	883	660	1.059	1.099	1.189	879	1.171	1.196	1.161	937
2021	977	1.165	1.193	1.153	1.226	1.193	1.211					

Figura 181

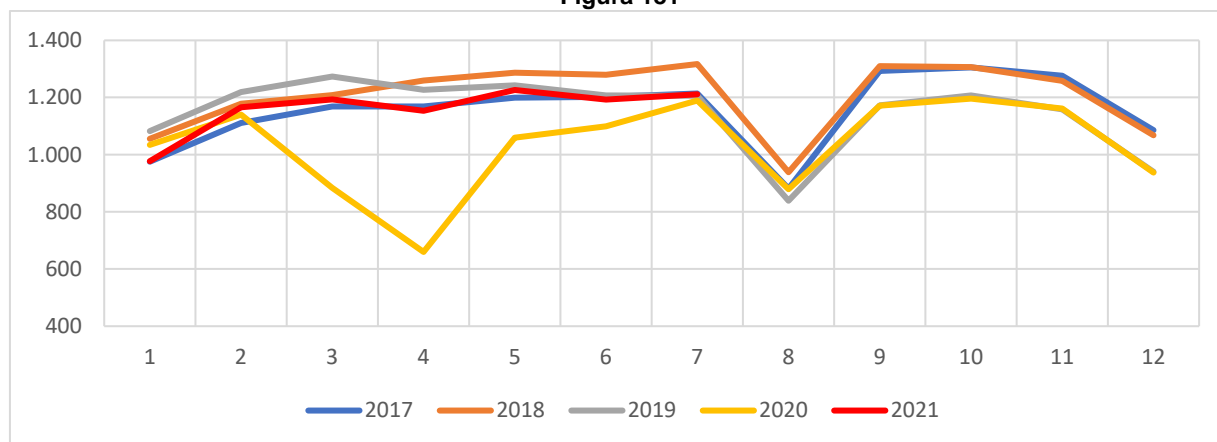


Tabella 56
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Rimini

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	14.157	14.655	15.615	16.230	16.241	16.980	17.407	16.993	16.274	15.639	15.415	15.151
2018	14.568	14.057	15.161	16.258	16.470	16.838	17.480	16.636	16.236	15.840	15.714	15.134
2019	14.486	15.264	15.797	16.035	16.242	17.076	17.347	16.988	16.294	15.826	15.591	15.198
2020	14.729	14.766	7.015	4.577	11.083	14.698	16.098	16.195	15.631	14.873	12.487	12.103
2021	11.083	13.382	10.957	12.323	15.055	16.064	16.564					

Figura 182

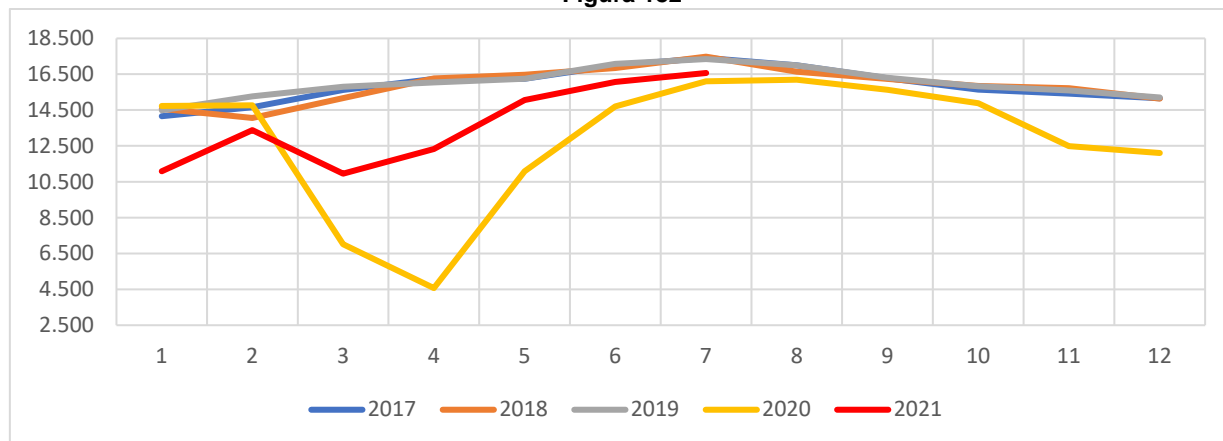
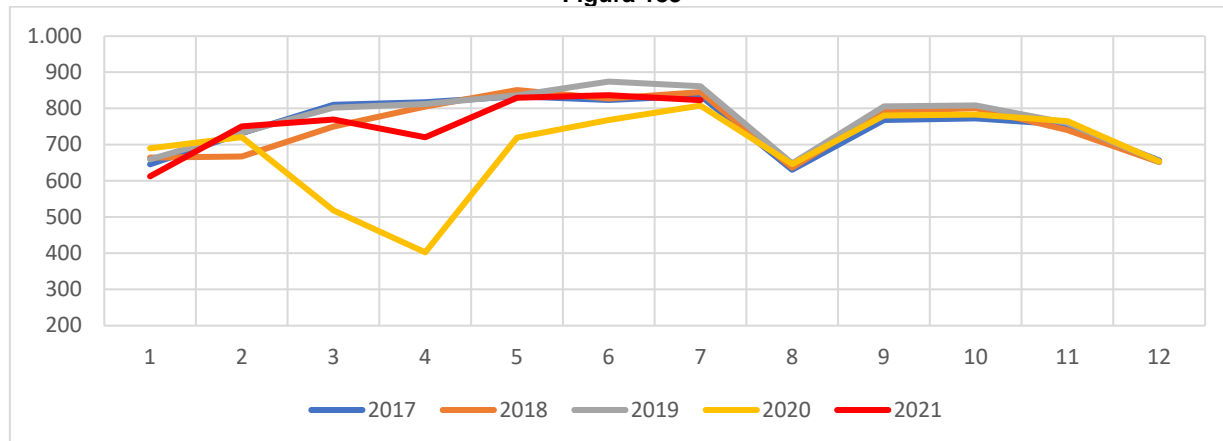


Tabella 57
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Rimini

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017	646	732	810	817	833	823	835	630	768	772	755	656
2018	664	667	750	805	851	827	845	636	792	801	740	652
2019	659	733	802	812	836	874	861	648	805	808	759	653
2020	690	721	518	402	719	768	808	646	780	783	765	653
2021	613	750	769	720	830	837	823					

Figura 183



Gli indici sono calcolati considerando complessivamente, per ogni postazione e anno, le serie storiche dei transiti feriali mensili del Sistema MTS.

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 2020. In particolare, per una migliore lettura dei dati, si segnala che nel computo dei mezzi pesanti sono state inserite le categorie di pedaggio (B, 3, 4, 5).

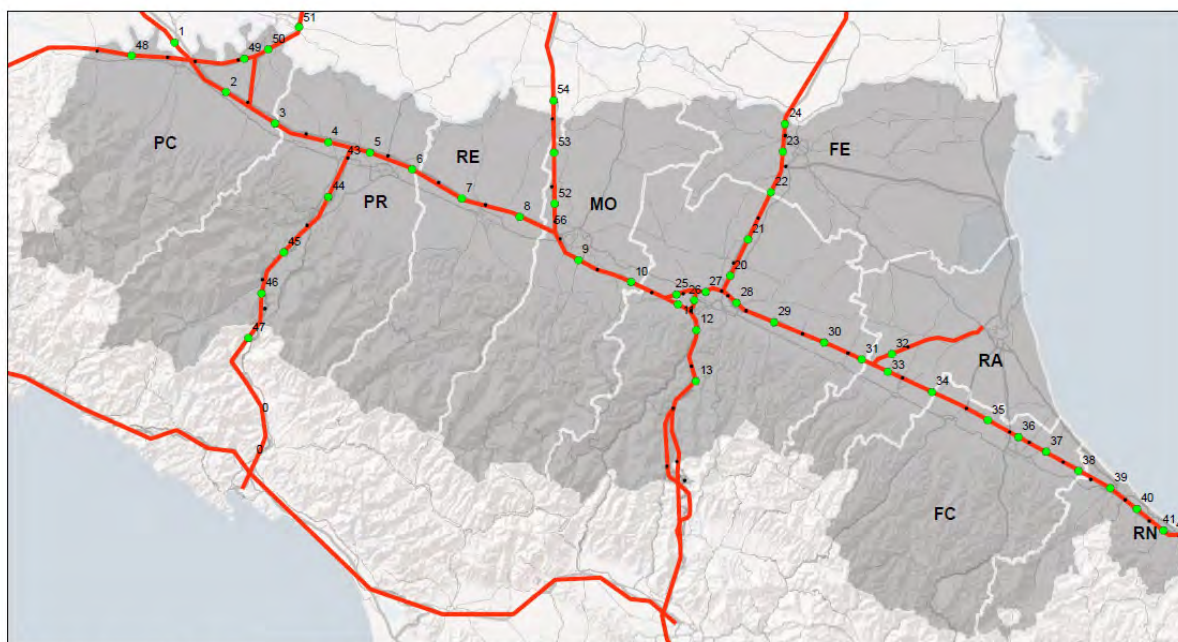
Nel complesso i dati sono fortemente influenzati dalla situazione pandemica in cui tutta l'Italia si è trovata a far fronte a partire dall'inizio del 2020. A tale proposito si ricorda che dal 25/10/2020, tramite DPCM, sono ricominciate una serie di restrizioni su base regionale agli spostamenti (zona arancione e coprifuoco) che hanno portato a sensibili variazioni sui flussi veicolari autostradali.

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

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

(***) Nel periodo di ottobre 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 184
Confronto Flussi Autostradali Tratte Elementari
(2020-2008 e 2020-2019)



Localizzazione Tratte Elementari Flussi Autostradali

- Autostrade
- Flussi Autostradali 2020 - Tratte Elementari
- Svincoli e caselli autostradali

Tabella 58
Confronto Flussi Autostradali - Tratte Elementari (*)
(2020 - 2008) e (2020 - 2019)

Autostrada	Postazione	Descrizione Tratta Elementare	Flussi 2020				Flussi 2019				Flussi 2008		Variazione % 2020 - 2008 Flussi totali	Variazione % 2020 - 2019 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	66.305	40.152	26.153	39%	76.847	50.388	26.459	34%	N.D.	N.D.	N.D.	-14%
A1	2	ALL.A1/A21 – FIORENZUOLA	79.279	46.921	32.358	41%	91.866	59.113	32.752	36%	N.D.	N.D.	N.D.	-14%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	75.757	44.940	30.817	41%	88.344	57.019	31.325	35%	93702	36763	-19%	-14%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	75.252	44.984	30.268	40%	88.928	57.861	31.067	35%	N.D.	N.D.	N.D.	-15%
A1	5	ALL. A1/A15 – PARMA	70.113	41.395	28.719	41%	83.317	53.559	29.758	36%	N.D.	N.D.	N.D.	-16%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	73.126	43.201	29.925	41%	85.040	54.791	30.249	36%	85138	32203	-14%	-14%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	76.297	46.152	30.145	40%	88.480	58.060	30.420	34%	N.D.	N.D.	N.D.	-14%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	77.370	47.271	30.099	39%	89.033	58.949	30.085	34%	87814	32492	-12%	-13%
A1	9	MODENA NORD - MODENA SUD	93.083	55.145	37.938	41%	106.045	68.071	37.974	36%	N.D.	N.D.	N.D.	-12%
20A1	10	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N. (*)	99.632	60.900	38.732	39%	115.971	76.492	39.479	34%	119001	43369	-16%	-14%
A1	11	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	35.499	21.957	13.543	38%	39.617	25.756	13.861	35%	N.D.	N.D.	N.D.	-10%
A1	12	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI (**)	61.050	37.078	23.972	39%	63.374	39.483	23.890	38%	64248	25549	-5%	-4%
A1	13	SASSO MARCONI - ALL.A1/VDV NORD	53.009	30.614	22.395	42%	58.587	35.576	23.011	39%	N.D.	N.D.	N.D.	-10%
A13	20	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTERPORTO	54.327	34.511	19.815	36%	61.020	41.292	19.728	32%	N.D.	N.D.	N.D.	-11%
A13	21	BOLOGNA INTERPORTO – ALTEDO	50.204	32.709	17.495	35%	56.841	39.275	17.565	31%	N.D.	N.D.	N.D.	-12%
A13	22	ALTEDO - FERRARA SUD	48.398	31.063	17.335	36%	55.158	37.742	17.417	32%	51322	17278	-6%	-12%
A13	23	FERRARA SUD - FERRARA NORD	41.112	23.607	17.504	43%	46.514	28.797	17.717	38%	N.D.	N.D.	N.D.	-12%
A13	24	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO (***)	44.032	26.147	17.885	41%	50.428	32.115	18.312	36%	N.D.	N.D.	N.D.	-13%
A14	25	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	66.380	40.408	25.972	39%	77.378	51.423	25.955	34%	N.D.	N.D.	N.D.	-14%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	39.674	27.513	12.161	31%	45.443	32.726	12.717	28%	N.D.	N.D.	N.D.	-13%
A14	27	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	80.901	48.807	32.094	40%	93.704	60.962	32.742	35%	92159	34406	-12%	-14%
A14	28	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	64.224	39.304	24.920	39%	73.598	48.678	24.920	34%	N.D.	N.D.	N.D.	-13%

A14	29	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	80.725	52.837	27.888	35%	90.800	63.237	27.563	30%	98007	31888	-18%	-11%
A14	30	CASTEL S.PIETRO – IMOLA	80.442	52.311	28.131	35%	90.655	62.696	27.958	31%	N.D.	N.D.	N.D.	-11%
A14	31	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	76.059	49.260	26.798	35%	85.880	59.156	26.724	31%	88667	29493	-14%	-11%
A14 dir	32	ALL. A14/DIR. RA – RAVENNA	15.112	9.616	5.496	36%	16.772	11.336	5.435	32%	18898	5974	-20%	-10%
A14	33	ALL. A14/DIR. RA – FAENZA	63.189	40.954	22.236	35%	71.788	49.488	22.300	31%	N.D.	N.D.	N.D.	-12%
A14	34	FAENZA - FORLI'	61.804	39.694	22.109	36%	69.476	47.420	22.056	32%	N.D.	N.D.	N.D.	-11%
A14	35	FORLI' - CESENA NORD	62.668	41.307	21.360	34%	70.333	48.928	21.405	30%	N.D.	N.D.	N.D.	-11%
A14	36	CESENA NORD – CESENA	58.013	38.166	19.847	34%	64.353	44.388	19.965	31%	N.D.	N.D.	N.D.	-10%
A14	37	CESENA - VALLE RUBICONE	58.245	38.358	19.887	34%	64.482	44.552	19.931	31%	N.D.	N.D.	N.D.	-10%
A14	38	VALLE RUBICONE - RIMINI NORD	55.530	36.479	19.051	34%	61.813	42.588	19.225	31%	N.D.	N.D.	N.D.	-10%
A14	39	RIMINI NORD - RIMINI SUD	55.004	35.760	19.244	35%	61.189	41.746	19.443	32%	N.D.	N.D.	N.D.	-10%
A14	40	RIMINI SUD – RICCIONE	57.704	38.194	19.510	34%	63.279	43.644	19.635	31%	N.D.	N.D.	N.D.	-9%
A14	41	RICCIONE – CATTOLICA	53.273	34.591	18.682	35%	58.467	39.699	18.768	32%	N.D.	N.D.	N.D.	-9%
A14	42	CATTOLICA - PESARO URBINO	44.477	27.259	17.218	39%	48.936	31.670	17.266	35%	51418	20663	-13%	-9%
A15	43	PARMA OVEST - ALL. A1	20.929	11.486	9.443	45%	22.457	14.712	7.745	34%	24118	9717	-13%	-7%
A15	44	FORNOVO - PARMA OVEST	19.307	12.238	7.069	37%	21.226	13.931	7.295	34%	21994	9215	-12%	-9%
A15	45	BORGOTARO – FORNOVO	19.160	12.196	6.964	36%	20.902	13.758	7.144	34%	20922	8631	-8%	-8%
A15	46	BERCETO – BORGOTARO	17.826	11.133	6.693	38%	19.447	12.540	6.907	36%	19662	8318	-9%	-8%
A15	47	PONTREMOLI – BERCETO	17.594	10.896	6.698	38%	19.152	12.252	6.901	36%	19427	8297	-9%	-8%
A21	48	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	35.698	17.743	17.955	50%	44.129	25.462	18.667	42%	38803	10220	-8%	-19%
A21	49	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIOREZZUOLA	23.375	11.412	11.963	51%	27.527	14.716	12.811	47%	24635	8622	-5%	-15%
A21	50	ALL. A21 DIR. FIOREZZUOLA - CASTELVETRO PIACENTINO	33.222	16.694	16.528	50%	38.934	21.254	17.680	45%	43851	14909	-24%	-15%
A21	51	CASTELVETRO PIACENTINO – CREMONA	31.735	15.141	16.594	52%	36.800	19.146	17.654	48%	41714	15017	-24%	-14%
A22	52	CAMPOGALLIANO – CARPI	40.996	24.450	16.547	40%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	45803	13390	-10%	N.D.
A22	53	CARPI – REGGIOLO	36.877	21.116	15.761	43%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	41281	12599	-11%	N.D.
A22	54	REGGIOLO – PEGOGNAGA	35.693	20.189	15.504	43%	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	40951	12411	-13%	N.D.

(*) Per un mero errore materiale nella composizione di questa tabella, i dati contenuti nel rapporto annuale monitoraggio 2020 risultano errati.

7.2.3 Flussi di traffico durante il Covid-19

Nell'ambito delle analisi volte ad analizzare l'andamento dei flussi di traffico regionali, è stato prodotto un approfondimento orientato a indagare e tipicizzare il comportamento dei **flussi di traffico della Regione per l'anno 2020**, con l'obiettivo di inquadrare e contestualizzare, a livello macro, l'impatto delle decisioni pubbliche (e dei comportamenti privati) conseguenti alla **pandemia di Covid-19 sul traffico veicolare extraurbano**.

I dati qui impiegati non rappresentano il valore assoluto dei veicoli in transito in regione ma si riferiscono a un indice medio settimanale dell'intero sistema MTS dedotto dal TGM delle postazioni di rilevamento. Questa impostazione, che nei fatti identifica l'andamento di una postazione "media", permette di fornire un report sintetico in grado di ricomprendere condizioni infrastrutturali di contorno e quindi, quantità di traffico molto dissimili.

Le sintesi grafiche evidenziano un **forte calo dei traffici** (rispetto a quanto registrato per il medesimo periodo dell'anno precedente) prevalentemente nei mesi di marzo-aprile 2020 (in corrispondenza con il primo lockdown) e una ripresa costante che, soprattutto per quanto riguarda i traffici pesanti, raggiunge rapidamente valori "pre-covid" già nei mesi di maggio e luglio.

Con specifico riferimento al traffico veicolare pesante è stato prodotto un ulteriore approfondimento volto a indagare l'andamento dei flussi nell'intorno dei principali centri logistici della regione nel periodo interessato dalla prima e seconda ondata pandemica (17/02/2020 – 12/07/2020). I dati emersi evidenziano un tasso di ripresa dei flussi superiore al dato medio regionale.

Per il report completo si rimanda agli allegati del presente documento.

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 Reggiolo (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 DLgs 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, DLgs 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. 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 ha previsto la possibilità che lo Stato potesse subentrare 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.

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

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

Nel corso dello stesso anno la Presidenza del Consiglio dei Ministri, a seguito di richiesta di rivalutazione delle alternative di tracciato nel tratto relativo alle partecipanze agrarie di Cento, con delibera del 24 novembre 2016 ha modificato la precedente delibera del 10 febbraio 2016, riguardante la procedura di cui all'art. 5 comma 2 lett. c bis L. 400/88 , comportando ciò l'obbligo di

ripubblicazione in data 28 gennaio 2017 -nell'ambito della procedura di VIA - , delle variazioni al tracciato relativo a tali partecipanze agrarie . In data 25 luglio 2017 è stato emesso il decreto n. 190 di Via Ministeriale positivo con prescrizioni,

Nel corso dell'anno 2017 è proseguita anche l'attività di interrelazione con il Concessionario e con lo Stato volta a valutare la possibilità di subentro dello stesso nella concessione in essere, anche se alla luce di alcune criticità emerse discendenti dal passaggio della Concessione allo Stato, è stata rivalutata l'opportunità che la Concessione venisse 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 degli anni 2018 e 2019 è proseguita l'attività di verifica dell'adeguamento da parte del Concessionario del progetto definitivo alle prescrizioni del Decreto VIA n. 190/2017, anche attraverso la puntuale analisi delle singole prescrizioni del citato Decreto. Sono stati svolti numerosi incontri volti all'analisi di nuove soluzioni progettuali e approfondimenti tecnici nonché di proposte di modifica avanzate dalla concessionaria ARC finalizzate all'ottimizzazione del costo di investimento complessivo dell'autostrada e delle opere complementari, per garantire la sostenibilità finanziaria dell'opera.

La Regione ha inoltre previsto nel proprio bilancio la somma di euro 100.000.000 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 ivi previste, qualora le misure di compensazione contrattualmente previste non fossero sufficienti a tale ripristino.

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

Tale attività finalizzata all'ottimizzazione del costo di investimento complessivo dell'autostrada e delle opere complementari, è proseguita anche nel corso dell'anno 2020, concludendo l'adeguamento del progetto stesso alle prescrizioni discendenti dalla VIA a parità di costo dell'investimento. In merito alle prescrizioni oggetto di analisi da parte dell'Osservatorio ambientale Cispadana, si è proceduto all'analisi dell'adeguamento alle prescrizioni per le quali è stato esplicitamente richiesto che le modalità di ottemperanza dovessero essere condivise con la Regione Emilia- Romagna.

Nel 2020 è proseguita anche l'attività finalizzata alla verifica della sostenibilità economico finanziaria dell'opera. In collaborazione con il Servizio "Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio" è stato infine redatto il documento di "Valutazione trasportistica e dei costi benefici di tre soluzioni progettuali dell'infrastruttura stradale "Cispadana", con l'obiettivo principale di stimare i flussi veicolari sulla proposta di nuova infrastruttura stradale denominata "Cispadana. Da tale studio è emerso che la soluzione migliore è quella in essere.

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 2020, hanno registrato gli avanzamenti di seguito illustrati.

Per quanto riguarda la **Pedemontana**, come schematicamente riportato nella figura successiva, è stato completato il nuovo tracciato nel territorio della Città metropolitana di Bologna e sono in esercizio alcuni tratti in provincia di Modena, Reggio Emilia e Parma. Alcuni lotti in provincia di Modena sono in corso di esecuzione o progettazione.

In particolare, il lotto in Provincia di Modena per il quale è stata esperita la gara nel 2019, è stato avviato il 15 gennaio 2021 con data fine prevista entro gennaio 2022.

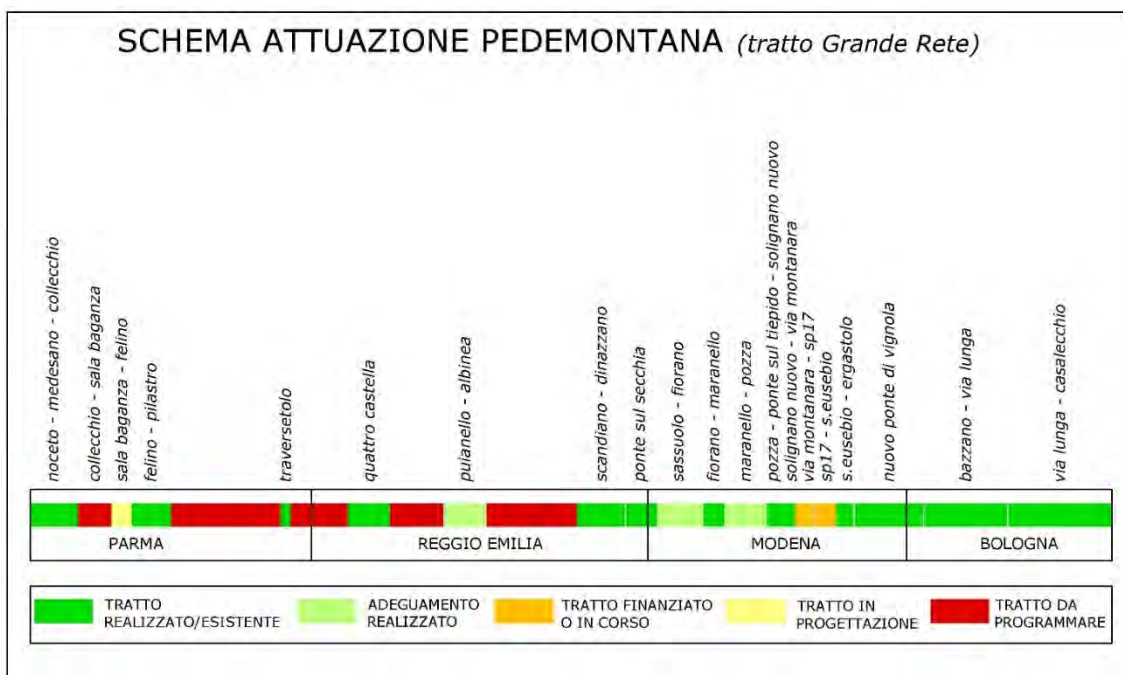
Il tratto mancante fra via Montanara e la SP17 è tuttora in fase di progettazione dopo aver ottenuto il finanziamento a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020²⁷, nell'ambito del Piano operativo infrastrutture approvato dal CIPE il 1° dicembre 2016; se ne prevede l'aggiudicazione entro la fine del 2022.

In provincia di Parma nel 2019 è stato sviluppato il progetto di fattibilità tecnico – economica del tratto di Pedemontana in variante all'abitato di Sala Baganza.

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

²⁷ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.4.3 "Finanziamenti previsti dalle intese attuative del DUP e dal fondo FSC 2014-2020".

Figura 185
 Schema di attuazione Pedemontana (tratto Grande Rete)



Per quel che riguarda la **Cispadana**, come si evidenzia dallo schema riportato in figura 186 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 Modena²⁸.

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. I tratti indicati con asterisco nero * nella figura 186 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) ed a seguito della verifica della sostenibilità finanziaria dell'opera.

Inoltre, al fine di dare funzionalità al 1° lotto della bretella autostradale Tirreno - Brennero, opera in fase attuativa, che si sviluppa dall'interconnessione con la A15 e la A1 fino al nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa - Trecasali, con ricaduta sulla SP10 "Padana inferiore" ad 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 SALT²⁹, 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

²⁸ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.3 "L'autostrada regionale Cispadana".

²⁹ 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.

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. Nel corso del 2020, tuttavia, a causa della situazione pandemica, non si è perfezionata l'approvazione da parte del MIMS del Piano finanziario regolatorio nel quale avrebbe potuto essere inserito anche il tratto di Cispadana sopra descritto.

Figura 186
Schema di attuazione Cispadana

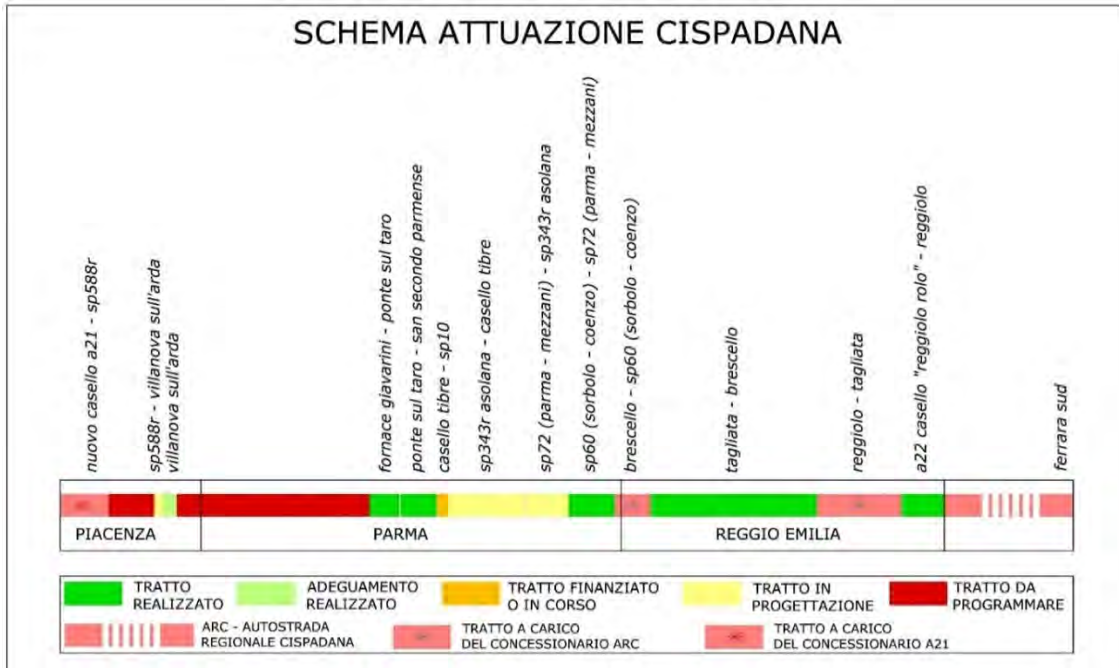
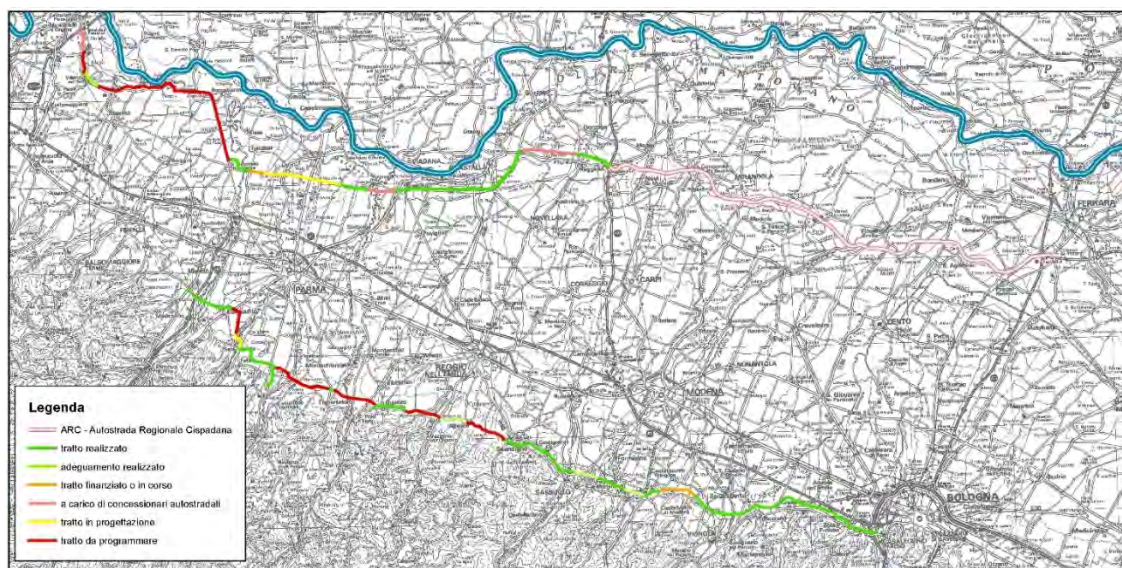


Figura 187
Stato di attuazione dei corridoi viari Pedemontano e Cispadano



■ Monitoraggio semestrale al 31/12/2020

La Regione **monitora semestralmente l'andamento dei lavori degli interventi finanziati a favore delle Province** mediante i Programmi previsti dall'art. 167 della L.R. 3/1999. Il monitoraggio al 31/12/2020 costituisce la base del presente paragrafo.

Gli interventi finanziati dal 2002 al 2010 sono 158. Di questi 152 sono conclusi, 5 in corso di realizzazione e 1 in fase di progettazione ancora da avviare. A questi interventi delle annualità 2002/2010 vanno aggiunti **47 nuovi lavori**, finanziati con le economie degli interventi degli anni precedenti.

Interventi da avviare:

- 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 ha subito forti ritardi a causa della particolare complessità del procedimento di acquisizione delle aree. La Città Metropolitana ha completato il progetto definitivo nel luglio 2020 e ha dato avvio all'iter approvativo da parte degli Enti coinvolti.

Interventi in corso di esecuzione:

Tabella 59
Elenco lavori in corso di esecuzione programmazione TRIRER 2002-2010

Anno di assegnazione	Beneficiario (Provincia)	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali	Stato di avanzamento lavori
2004	Ravenna	Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex ss 302 Brisighellese (2° lotto)	2.065.827,60	2.065.827,60	0,00	0%
2007	Bologna	Interventi di riqualificazione della SS64 ai fini della sicurezza: miglioramento del livello di servizio di via Porrettana nel tratto compreso tra la rotatoria Biagi e il confine sud del territorio comunale	3.100.800,00	2.200.000,00	900.800,00	80,00%
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	95,79%

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	56,76%
2008	Parma	Sistema Cispadano - Riqualifica SP588R e collegamento con la nuova Cispadana - lotto 1	2.800.000,00	1.500.000,00	1.300.000,00	95%
2010	Modena	SP 569R Nuova Pedemontana - 4° stralcio Via Montanara - S. Eusebio - 2° e 3° lotto: collegamento Via Belvedere - Via Gualinga Tratto A: Via Belvedere – SP17	8.500.000,00	8.500.000,00	0,00	19%

Si evidenzia che due interventi riportati come critici nel precedente rapporto di monitoraggio hanno invece avuto un avanzamento:

- 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 ha subito un ritardo a seguito di una serie di concause. Infatti, dopo l'accorpamento in un unico intervento risultante dalla fusione di due stralci consecutivi, è stato approvato il progetto definitivo il 26/4/2012; dopodiché, a seguito di un ricorso giunto fino al Consiglio di Stato, il progetto definitivo è stato rielaborato, ma nel corso della procedura di esproprio non vi è stato l'accordo di alcune ditte interessate dalle nuove opere e si è dovuto riprogettare un'intersezione che ha comportato l'indizione di una nuova conferenza di servizi. A fine 2018 è stato approvato il progetto esecutivo e successivamente bandita la gara per individuare la ditta esecutrice dei lavori; l'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 avvenuta a giugno 2020, con firma del contratto con la ditta esecutrice a settembre 2020. I lavori sono stati consegnati il 15/01/2021 e dovrebbero terminare a gennaio 2022.
- Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS 302 Brisighellese (2° Lotto): la procedura concorsuale di appalto si è conclusa, con Provvedimento n. 830 del 15/09/2020, con cui è stata disposta l'aggiudicazione definitiva dei lavori alla ditta Zaccaria Costruzioni. L'aggiudicazione definitiva è divenuta efficace in data 16/10/2020.

Per il seguente intervento, i cui lavori principali sono conclusi, risultano in via di ultimazione alcune opere complementari che hanno subito un ritardo anche a causa dell'emergenza epidemiologica che ha caratterizzato l'anno in corso e che ha comportato difficoltà oggettive per il Comune, per i professionisti incaricati e per gli enti coinvolti, ad operare in modo efficiente e puntuale:

- Sistema Cispadano - Riqualifica 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 agosto 2019;

- l'opera complementare, consistente nella sistemazione dell'innesto in prossimità della SP94, prevista nell'ambito del quadro economico dell'intervento, è stata appaltata il 02/11/2020, con previsione di inizio lavori nella primavera del 2021, dato l'approssimarsi della stagione invernale;
- completamento opere di sistemazioni del verde: gli interventi sono stati appaltati con determinazione n.148 del 2/04/2020. I lavori sono stati avviati e completati in autunno;
- gli altri due lotti prestazionali, barriere stradali e segnaletica, sono stati appaltati rispettivamente con determinazione n. 418 e n. 419, entrambe in data 15/09/2020. Per tali interventi si ritiene necessario far slittare l'inizio dei lavori in primavera in quanto, dato l'approssimarsi della stagione invernale, non si riuscirebbe a completare gli interventi di asfaltatura, lasciando un cantiere aperto con possibili problemi per la sicurezza dell'incrocio pericoloso.

Si prevede il completamento di tutti i lavori e il collaudo definitivo delle opere entro luglio 2021.

L'intervento di riqualificazione della SS64 Porrettana nel tratto compreso tra la rotatoria Biagi e il confine sud del territorio comunale prevede la costruzione di cinque nuove rotatorie ed è stato avviato da molto tempo ma procede con molta lentezza. Infatti, la necessità di realizzare le rotatorie una dopo l'altra (per non impattare troppo sul livello di congestione dell'asta già molto alto) implica un cronoprogramma molto dilazionato. Attualmente risultano completate tre rotatorie su cinque. Il Comune ha iniziato i lavori della quarta, che procedono comunque a rilento a causa degli adempimenti necessari per la rimozione dell'interferenza con un oleodotto militare. L'ultimazione delle opere è prevista per l'estate 2021.

In riferimento all'intervento di razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione dei punti critici lungo la ex SS 306 Casolana 1° lotto Il stralcio, vi è stata la consegna lavori in giugno 2018. È prevista una durata dei lavori pari a sedici mesi. Al 31/12/2020 l'avanzamento dei lavori risultava pari al 95,79 % ed erano in corso le procedure di collaudo tecnico amministrativo.

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. I predetti interventi infrastrutturali sulla SP253R sono ad oggi ultimati ma essendosi protratti oltre le previsioni anche a causa dell'emergenza Covid-19 in atto, si prevede l'avvio dei lavori presso il ponte della Chiusa entro il 2021.

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 ad 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 **soliti 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 ad 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.**

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.

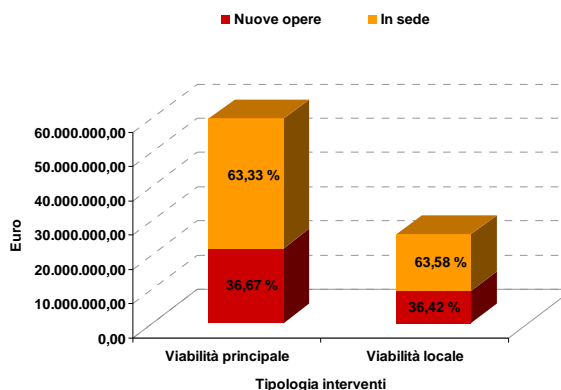
Nel corso del 2015, nell'ambito del tavolo dei sottoscrittori dell'Accordo, la cui convocazione è stata richiesta dalla Regione, è stata ottenuta l'autorizzazione a riprogrammare le economie resesi disponibili al 31/12/2011, come previsto dalla delibera CIPE n.41/2012, individuando i seguenti tre interventi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

Gli interventi sono tutti conclusi.

A fine 2020 è stata altresì riprogrammata una ulteriore economia riscontrata sul fondo 200-2007, consentendo l'assegnazione, con Delibera di Giunta n.1825 del 07/12/2020 a favore del Comune di Portomaggiore (FE) della somma di €450.000,00 per "Interventi di messa in sicurezza e riqualificazione di strade comunali".

Figura 188
Distribuzione fonti di finanziamento FAS tra viabilità di interesse regionale e locale



■ 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 60
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 SpA	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	133,000	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 rotonda via Italia ⁽³⁾	ANAS	11,800	11,800
SS 67 adeguamento da Classe al Porto di Ravenna ⁽⁴⁾	ANAS	27,000	20,000
Collegamento SS9 località S. Giovanni in Compito - casello A14 Valle del Rubicone	Provincia di Forlì-Cesena	9,000	7,000
Rifunionalizzazione 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 rotonda tra la S.P. 13 di Campogalliano e S.C. Fornace in Comune di Campogalliano (MO)	Provincia di Modena	0,855	0,330
Tangenziale di Fogliano fraz. del Comune di Reggio Emilia – SP467R	Provincia di Reggio Emilia	10,000	5,000
Riqualificazione di via Gardizza (SP 59) Conselice (RA)	Provincia di Ravenna	3,000	3,000
Tangenziale sud di Formigine (MO)	Comune di Formigine	5,415	5,415
SP467R MO Pedemontana – 4° stralcio 3° lotto – tratto B: SP17 – Via Gualinga e 4° stralcio 4° lotto: Via Gualinga – Via Montanara.	Provincia di Modena	11,850.	11,850
IV stralcio nuova viabilità Sud di Fidenza (PR) per il collegamento casello A1 - SS9 Via Emilia - ospedale di Vaio – Salsomaggiore	Comune di Fidenza	2,800	1,000
Nuovo collegamento SP 5 - zuccherificio Co.Pro.B. in comune di Minerbio (BO) e rotonde 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			
(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 73 mln, rispetto alle risorse FSC (15 mln) e alle risorse Fondo Unico Anas (45 M€), è in corso di reperimento da parte di 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, il fabbisogno ulteriore di 7 mln, rispetto alle risorse FSC (20 mln) è in corso di reperimento da parte di ANAS. 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 61
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: 14/03/2019
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: 30/10/20
Valnure Valchero	€41.650,97	Aggiudicazione lavori: novembre 2018 Consegna lavori: 07/12/2018 Ultimazione: 30/08/19
Alta Val d'Arda	€96.478,67	Aggiudicazione lavori: 26/10/18

		Consegna lavori: 12/11/2018 Ultimazione: 30/08/20
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: 06/12/2019
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: 01/06/2020 Ultimazione: 18/11/2020
Frignano	€634.261,86	Aggiudicazione lavori: 24/09/2018 Consegna lavori: 05/11/2018 Ultimazione prevista: dicembre 2021
Terre di Castelli	€176.267,59	Aggiudicazione lavori: 12/08/2019 Consegna lavori: 18/09/2019 Ultimazione: 21/07/2020
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: 2/9/2020
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	

Si evidenzia una rilevante criticità riscontrata nella fase di rendicontazione al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili delle spese sostenute per la realizzazione di questi interventi, per l'onerosità degli adempimenti previsti dal Sistema di Gestione e Controllo (SIGECO) di questo tipo di finanziamenti, sproporzionato rispetto alla loro entità e molto gravoso per i soggetti attuatori, costituiti dalle Unioni di comuni montani.

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 2020 per un importo complessivo di **€ 7.694.793,81 a carico della Regione**, a fronte di un costo complessivo delle opere di **€ 21.131.025,89**.

Tabella 62
Stato di attuazione degli interventi finanziati dalla Regione mediante convenzione
(in corso di progettazione/esecuzione o ultimati nel 2020)
 (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 e lavori complementari ultimati il 02/02/2021.
Bologna	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	Variante al POC in corso. Per fine 2021 prevista la conclusione del progetto esecutivo e l'approvazione della determina a contrarre.
Totale		7.694.793,81	21.131.025,89		

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 (DLgs 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. I lavori complementari sono stati ultimati il 02/02/2021.

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. Il problema si è protratto ancora per tutto il 2020.

Il 19/12/17, con convenzione, sono stati regolati i rapporti tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Ravenna e Comune di Bagnacavallo, (approvazione con DGR n. 1879 del 29/11/17) finalizzati alla realizzazione dell'intervento denominato "**Interconnessione della A14dir con la S.P. 253r San Vitale nel Comune di Bagnacavallo in località Borgo Stecchi**". Il nuovo collegamento, reso necessario per il re-indirizzamento dei traffici di attraversamento all'esterno del centro abitato di Bagnacavallo, dovrà risolvere il punto critico costituito dall'attraversamento ferroviario sulla S.P. 8 Naviglio contenendo l'entità del volume di traffico «di attraversamento» all'interno dell'abitato di Bagnacavallo e offrendo una viabilità alternativa di collegamento della A14dir con l'abitato di Bagnacavallo. Il progetto preliminare è stato redatto il 22/01/2016 ed il 18/10/2016 ASPi ha espresso parere preliminare favorevole all'intervento. Il 08/11/2017 con Atto del Presidente della Provincia di Ravenna è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica mentre il progetto definitivo è stato concluso il 27/07/2020. Ad oggi sono in corso la variante al POC e l'approntamento del progetto esecutivo. Per fine 2021 la Provincia prevede di concludere il progetto esecutivo e approvare la determina a contrarre, per il 2022 è prevista la gara d'appalto e l'avvio ai 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. che nel corso del 2020 hanno riguardato i seguenti progetti:

Tabella 63

BENEFICIARIO	PROGETTO	DELIBERA REGIONALE	COSTO DEL PROGETTO	IMPORTO FINANZIATO
COMUNE DI CERVIA	Convenzione tra Regione comune di Cervia e ANAS per progettazione fattibilità tecnico ed economica della Variante SS.16 Adriatica in corrispondenza del santuario della Madonna del Pino, per la razionalizzazione dell'accesso a Milano Marittima in Comune di Cervia (RA)	DGR n.1513/2020	60.000,00	55.000,00
PROV.REGGIO EMILIA	Convenzione tra Regione e Prov.Reggio Emilia progettazione fattibilità tecnica ed economica dell'intervento di ammodernamento SP486 R di Montefiorino Lotto 1-Lotto2	DGR n.1515/2020	55.000,00	52.000,00

PROV.REGGIO EMILIA	Convenzione tra Regione e Prov.Reggio Emilia per progettazione definitiva ed esecutiva della messa in sicurezza delle strutture del ponte sul fiume Secchia lungo la SP9	DGR n.1553/2020 RPI 496 2020	17.000,00	13.000,00
PROV.RAVENNA	Convenzione tra Regione e Prov.Ravenna e ANAS per progettazione di fattibilità tecnica ed economia dell'adeguamento SS16 Adriatica tangenziale di Ravenna fra l'intersezione con la SS3 bis Tiberina e l'intersezione con la SS67 Classicana di collegamento al porto in Comune di Ravenna.	DGR n.1554/2020	55.000,00	50.000,00
PROVINCIA DI RIMINI	Convenzione tra Regione e il comune di S.Agata Feltria e la Prov.Rimini per la realizzazione della SP8 Santagatese 1°Lotto	DGR n. 217/2020	230.000,00	220.000,00

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, ad esclusione dell'ultimo tratto di circa 400 m che si raccorda con la rotatoria delle Ghiaie esistente, nel Comune di Medesano. Il costo di tale variante è di circa 23 M€. Per tale opera, la Provincia di Parma ha comunicato (nel novembre 2014) al MIT la conclusione della fase di verifica di ottemperanza del progetto definitivo rispetto a quanto emerso in sede di verifica di assoggettabilità a VIA. È stato inoltre decretato il perfezionamento dell'Intesa Stato - Regione Emilia-Romagna sul procedimento di localizzazione dell'opera (7/9/2015). Il Progetto definitivo, opportunamente aggiornato ed 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, il cui aggiornamento è stato inviato da SALT al Ministero delle Infrastrutture a marzo 2021 e il cui iter di approvazione è in corso.

I termini amministrativi per l'approvazione del Piano Economico Finanziario sono, infatti, slittati al 31 luglio 2021 a seguito dell'emissione del Decreto Milleproroghe n. 183 del 31/12/2020.

Nonostante ciò, ed avendo ricevuto formali rassicurazioni dal Ministero, SALT ha dato avvio alla procedura di gara per l'appalto dei lavori e sono in corso di svolgimento le valutazioni della commissione ministeriale di gara. 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 Cisa³⁰ un Protocollo d'Intesa, approvato il 19/1/2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che prevede una serie di interventi di **adeguamento della viabilità locale** nell'ambito della realizzazione del *Corridoio Plurimodale Tirreno – Brennero, raccordo Autostradale tra l'A15 a Fontevivo (PR) e l'A22 a Nogarole Rocca (VR) – I lotto*. Gli interventi previsti dal Protocollo hanno un importo complessivo di circa 26 M€, a carico di AutoCisa. La Provincia di Parma, come previsto dal suddetto Protocollo, ha approvato con Decreto Presidenziale n. 316 del 23/12/2019 i "progetti di fattibilità tecnica ed economica" e gli "studi di fattibilità" e ha predisposto la progettazione definitiva delle opere che il Ministero ha provveduto ad approvare. Gli interventi 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. Lavori aggiudicati il 10/02/2021;
- 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;
- Riqualifica SP33 a Coltaro. Importo € 665.000. Lavori aggiudicati il 27/07/2020;
- 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. Pubblicato il 05/02/21 il bando per il primo stralcio (lotto 1 - tratto da via Farnese a via Filagni) con scadenza 22/02/2021. Pubblicato l'11/04/21 il bando per il secondo stralcio (lotto 2 - tratto da Via dei Filagni a rotatoria Tav S.P. 11) con scadenza 17/05/2021;
- Rotatoria incrocio S.P. 11 di Busseto - Strada Comunale Farnese (Comune di Fontevivo). Importo € 457.000,00; prevista pubblicazione del bando nel 2021 inoltrato;
- Opere necessarie per la tutela della buona conservazione dello stato della viabilità esistente. Importo € 870.000,00.

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

³⁰ 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.

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 entrata in esercizio in data 8 ottobre 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, in aprile 2020 è stata chiusa la Conferenza dei Servizi, che ha consentito di ottenere la conformità urbanistica. Ora la Città Metropolitana sta sviluppando il progetto esecutivo che si prevede possa essere completato entro giugno 2021 ed addivenire all’aggiudicazione dei lavori entro dicembre 2021. 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 64

Provincia/Città metropolitana	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	7.993,44	172.006,56
Reggio Emilia	SP 513R	Messa in sicurezza Ponte al km 55+700	210.000,00	30.000,00	180.000,00	31.042,78	148.957,22
Modena	SP 34	Ripristino della sicurezza Ponte Fosso Macchiarelle al km8+500	150.000,00	0,00	150.000,00	-	150.000,00
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	190.000,00	20.000,00	170.000,00		170.000,00

		Gronda al km 4+085					
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

I finanziamenti regionali sopra indicati si affiancano in modo complementare ad altri finanziamenti di fonte statale destinati alla messa in sicurezza ed 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 65
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 €
		23.356.905,00 €	

Per il **Ponte Colorno-Casalmaggiore** è stato realizzato un intervento di risanamento conservativo provvisorio oltre alla realizzazione di portali in acciaio, opere di rinforzo delle campate, interventi di post-tensione sulle travi. La consegna dei lavori è avvenuta a gennaio 2019 e i lavori sono stati inaugurati a giugno 2019. Nell'ambito del medesimo finanziamento è stata prevista l'installazione di un sistema di monitoraggio del ponte, realizzato con metodi innovativi e di tecnologia avanzata, che permetterà di rilevare lo stato di sollecitazione strutturale del ponte e le caratteristiche del traffico: la massa dei veicoli in transito, la velocità e la targa. Si prevede di completare la realizzazione del sistema di monitoraggio e la taratura dei sensori, a cura dell'Università di Parma, entro il 2021.

Per quanto riguarda il **ponte “Giuseppe Verdi”**, lungo la SP10 di Cremona fra le località di Ragazzola e San Daniele Po, la Provincia di Parma ha eseguito un primo intervento di ripristino concluso nel novembre 2019, che ha usufruito di un finanziamento FSC per € 1.000.000 (vedi tabella “Interventi stradali (Assi A, D ed E) compresi nel Piano Operativo e nell’Addendum”) su un costo complessivo di € 2.107.497,74, finanziato per la restante parte dall’amministrazione provinciale.

Con DM 27/2018, è stato stanziato un ulteriore importo di € 6.000.000 per i lavori di messa in sicurezza e consolidamento strutturale, che hanno permesso il ripristino della funzionalità di numerose travi ammalorate sia nella parte in alveo che in quella golenale. I lavori, aggiudicati a settembre 2019 sono stati ultimati a marzo 2021. Attualmente il transito è consentito per i mezzi fino a 44 tonnellate con senso unico alternato.

Per quanto riguarda il Ponte sul fiume Po tra Guastalla (RE) e Dosolo (MN)-I stralcio, si segnala che sono in corso i lavori di messa in sicurezza del manufatto (rafforzamento delle selle Gerber per mezzo di protesi in acciaio, con successiva applicazione di fasci di fibre di carbonio per ripristinare la resistenza delle travi ad armatura lenta). Tali operazioni dovrebbero concludersi entro la fine del 2021, a condizione che non si verificano eventi alluvionali che ne comportino la sospensione.

Relativamente all’intervento sul **Ponte di Castelvetro** concernente la manutenzione straordinaria del ponte sul fiume Po lungo la Strada Provinciale n. 10R “Padana inferiore” tra Castelvetro Piacentino e Cremona, è in corso la redazione della progettazione definitiva ed esecutiva per un importo complessivo di 7.571.270,00. L’importante e storico manufatto, interessa, sotto il profilo ubicazionale, i territori di due distinte Regioni (Emilia-Romagna e Lombardia), e, pertanto, due distinte Soprintendenze competenti in materia di valutazione delle compatibilità progettuali in relazione alle prescrizioni dettate dal DLgs 22 gennaio 2004, n. 42. Tale aspetto ha comportato uno slittamento delle tempistiche dell’iter approvativo. Attualmente è in fase di redazione il progetto definitivo dell’opera, propedeutico all’indizione della conferenza dei servizi decisoria ex articoli 14 e seguenti Legge 7 agosto 1990, n. 241 e sono in atto, inoltre, le interlocuzioni con ANAS SpA relativamente all’attuazione dell’intervento nei confronti delle procedure conseguenti all’adozione del D.P.C.M. 21 novembre 2019 (trasferimento delle strade provinciali ad ANAS).

In considerazione delle complesse procedure approvative riguardanti il ponte di Castelvetro, e alle sopraggiunte esigenze di indagini integrative riguardanti il ponte di Dosolo-Guastalla, è stata concessa una proroga dal competente Ministero per il rispetto dell’assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti.

Tabella 66
Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze
n. 1 del 20/2/2020

Provincia/ Città Metropolitana	Comune/i	Denominazione ponte	Tipologia dell'intervento	Fabbisogno complessivo	Assegnazione 2019	Assegnazione 2020	Assegnazione 2021	Assegnazione 2022	Assegnazione 2023
PARMA - CREMONA	Colomo 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

Riguardo al **Ponte Colorno-Casalmaggiore**, con l'intervento realizzato con le risorse del DM 27/2018, ad oggi si è in grado di assicurare il transito sul manufatto con limitazioni di carico massimo a 44 ton (II categoria), con una previsione di vita utile dell'infrastruttura di circa 10 anni. Si prospetta quindi necessaria la costruzione di un **nuovo ponte** che da una recente stima effettuata dal Provveditorato Opere Pubbliche, comporterebbe un costo di circa **€ 70.000.000**. Nell'attesa di reperire le necessarie risorse per la realizzazione del nuovo ponte, sono stati stanziati con DM1/2020 **€ 1.500.000**, per la predisposizione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica dell'opera.

Relativamente al **Ponte Verdi**, sono stati stanziati ulteriori 20 M€ per continuare gli interventi di ripristino e consolidamento delle pile nella parte in alveo del Ponte. Nel febbraio 2021 è stato affidato l'incarico di progettazione definitiva-esecutiva e sono in via di ultimazione i sondaggi e gli studi idraulici. Si prevede il completamento del progetto nell'autunno 2021 cui seguirà l'iter di approvazione.

Relativamente al **Ponte sul Torrente Enza tra Montecchio (RE) e Montechiarugolo (PR)**, situato sulla SP28 al confine tra le due province, è stato definito il soggetto attuatore (Provincia di Parma) attraverso apposito Accordo di Programma. Attualmente è in fase di ultimazione il progetto esecutivo, al termine dei quali verrà avviata la procedura di gara per l'assegnazione dei lavori.

Relativamente al **Nuovo Ponte Navicello – Sottopasso di via Maestra di Bagazzano** a Nonantola (MO), si prevede di approvare entro dicembre 2021 il progetto esecutivo. L'affidamento dei lavori e la loro esecuzione dovrebbero avvenire nel corso del 2022, con conclusione dell'intervento nei tempi previsti.

Per quanto riguarda il **Ponte sul fiume Po tra Guastalla (RE) e Dosolo (MN)-II stralcio**, è stata consegnata una prima versione del progetto definitivo a fine settembre 2021, con successive richieste di integrazioni che dovrebbero essere inserite entro ottobre 2021. Il progetto esecutivo dovrebbe essere consegnato nella prima metà di novembre, in modo da riuscire a bandire la

procedura di gara entro fine 2021, ad aggiudicare nel periodo compreso tra febbraio e marzo 2022, con inizio dei lavori previsto per maggio 2022.

Per quanto concerne la manutenzione straordinaria del **Ponte sul Torrente Enza situato tra San Polo d'Enza e Traversetolo** è stato elaborato un progetto definitivo, sul quale però sono state richieste integrazioni da parte di AIPO. Ricevuto questo parere si procederà all'approvazione del progetto esecutivo (novembre-dicembre 2021).

Relativamente al **Ponte sul Rio Cavriago**, situato nell'omonima località, si segnala che è terminata la fase conoscitiva di indagini e sondaggi e che pertanto è in fase di predisposizione il progetto definitivo esecutivo, che dovrebbe essere approvato entro dicembre 2021.

Per quanto riguarda il **Ponte sul Torrente Tresinaro** a Rubiera è invece già stata esperita la gara d'appalto per i lavori. L'aggiudicatario si è reso disponibile ad avviare i lavori in via d'urgenza e pertanto la consegna dovrebbe avvenire entro novembre 2021.

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 1.102 M€ (aggiornato a seguito degli aggiornamenti progettuali):

Tabella 67
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.Prospiero 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	187,55
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	61,87
SS727 bis	Sistema Tangenziale di Forlì. Collegamento viario Tangenziale Est - 3° lotto	115
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	11,18
SS45	Ammodernamento nel tratto Cernusca-Rivergaro	133
SS72	SS72 di San Marino – Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	25
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, dopo aver svolto gli approfondimenti progettuali, condivisi con il compartimento di Bologna, ha consegnato il progetto definitivo ad ANAS a maggio 2018. Dopo alcuni incontri tematici con la struttura centrale di Roma, ANAS ha richiesto di effettuare alcune revisioni. È stata quindi completata la campagna geognostica integrativa per il completamento del Progetto Definitivo e in data 10/12/2020 la Provincia di Parma ha trasmesso ad ANAS il Progetto Definitivo aggiornato e integrato. A seguito delle verifiche da parte della Direzione Progettazione di ANAS sugli aggiornamenti del progetto definitivo, a marzo 2021 sono state richieste ulteriori e corpose nuove revisioni modificando anche alcune decisioni già indicate dalla stessa struttura. Si stanno, pertanto, svolgendo riunioni tematiche con la Direzione Centrale di ANAS per adempiere a quanto ulteriormente richiesto.

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 avuto il seguente iter approvativo:

conclusa positivamente la VIA con prescrizioni, è stato approvato il progetto definitivo e si è conclusa la procedura per la localizzazione urbanistica con Decreto del 3/8/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con cui 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, perfezionatisi con delibera n. 113 del 20/11/2017 del CdA dell'ANAS. Successivamente, è stato approvato da ANAS il progetto esecutivo; con dispositivo dell'AD di ANAS del 23/09/2019 è stata approvata la rimodulazione del Quadro economico dell'intervento, nonché autorizzata la spendibilità.

La gara per l'appalto dei lavori, il cui bando è stato pubblicato il 20/11/2019, si è conclusa nei primi mesi del 2020 con aggiudicazione avvenuta il 30/3/2021, a favore della Società De Sanctis Costruzioni SpA, con un ribasso percentuale offerto del 13,752%.

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.

Effettuata la verifica di ottemperanza alle prescrizioni CIPE, svolta dalla Regione Emilia-Romagna e dal Ministero dei Beni Culturali e Ambientali, è stato approvato il progetto esecutivo con dispositivo del 22/12/2020, in attuazione della delibera del CdA ANAS n. 88 del 21/12/2020.

In data 30/12/2020 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento dei lavori, con scadenza per la presentazione delle offerte in data 18/1/2021.

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 nel 2020 non risultava dotato di copertura finanziaria. 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, ottenuta dallo stesso Ministero in data 11/1/2021. Sono state affidate a SPEA le attività di aggiornamento del PD ed è stato definito il piano di indagini geognostiche necessarie per l'aggiornamento del Progetto, per il successivo invio al CSLPP e avvio della Conferenza dei Servizi per la localizzazione urbanistica. L'appaltabilità, tuttavia, è slittata al 2022, 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 ed inviato agli Enti interessati il progetto esecutivo a dicembre 2017, aggiornandolo con le osservazioni ricevute.

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

La gara d’appalto condotta da ASPI per la realizzazione delle opere, il cui costo complessivo ammonta a 24,8 M€ + IVA, si è conclusa agli inizi di gennaio 2021 con aggiudicazione all’impresa CBR.

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.

In particolare, per la Variante di Argenta, il 18/10/2019 è stata presentata da ANAS al MATTM istanza di Valutazione Preliminare (art. 6, comma 9 del DLgs n. 152/2006) per le modifiche e le ottimizzazioni progettuali derivanti da adeguamenti normativi, recepimento prescrizioni, affinamenti tecnici ed esigenze funzionali. La suddetta valutazione preliminare si è conclusa con nota dell’autorità competente del 2/12/2019 che, rilevando che il progetto definitivo prevede la realizzazione ex novo dello svincolo a livelli sfalsati in località San Biagio, rinvia a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art.19, del DLgs n. 152/2006 e s.m.i., le parti di progetto variate. Pertanto, in data 16/7/2020 è stata avviata la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, per le sole parti variate (Svincolo di San Biagio), che si è conclusa nel corso del 2021. È stata, inoltre, avviata la procedura per l’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio, ai sensi dell’art.11 del DPR 327/01 con pubblicazione sul BUR in data 19/8/2020.

Per tale opera è stata reperita la copertura finanziaria nell’aggiornamento del contratto di programma ANAS 2016-2020.

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. Si è concluso il procedimento, avviatosi il 3/10/2019, di localizzazione

urbanistica con apposizione vincolo preordinato all'esproprio, con Intesa Stato-Regione del 1/7/2020. La progettazione esecutiva è in corso, a cura di progettisti esterni aggiudicatari di accordo quadro di progettazione ed è stata conclusa una campagna di indagini diagnostiche integrative a quelle svolte in fase di progettazione definitiva.

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 10/02/2020 ai sensi del DPR 383/1994 con DGR n.358 del 20/04/20 è stato espresso dalla Regione Emilia-Romagna l'assenso all'intesa per la realizzazione dell'opera.

Il Progetto definitivo redatto da ANAS è stato approvato in linea tecnica con dispositivo del 20/10/2020. Con successivo dispositivo del 18/11/2020, all'intervenuta efficacia dell'aggiornamento del Contratto di Programma tra MIT e ANAS, il progetto è stato approvato anche in linea economica.

È stata completata la progettazione esecutiva tramite progettisti esterni aggiudicatari di accordo quadro di progettazione ed è in corso di completamento la verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'art. 26 del DLgs 50/2016, espletata la quale, il progetto esecutivo, approvato da ANAS, sarà inviato al Ministero delle Infrastrutture ai sensi dell'art.11 del CdP 2016-2020. A seguito dell'approvazione ministeriale, saranno pertanto avviate le procedure di gara.

È da reperire l'ulteriore fabbisogno di 13 M€.

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 e completato il progetto di fattibilità tecnica ed economica ed è attualmente in corso di ultimazione il progetto definitivo. A seguito dell'istanza di valutazione preliminare ambientale, il Ministero in data 20/7/2020 ha richiesto ad ANAS di sottoporre il progetto a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del DLgs 152/2006 ss.mm.ii. Sul progetto si è concluso lo screening ambientale di competenza del Ministero della Transizione Ecologica ed è stata avviata la Conferenza dei Servizi per le procedure di localizzazione urbanistica, per l'approvazione del progetto definitivo e per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

L'importo finanziato con il FSC consente di avviare i lavori per il primo stralcio ovvero l'adeguamento dei tratti in rilevato, delle opere d'arte minori e la razionalizzazione degli accessi. Il progetto sviluppato ha un importo di 44Mln €, a fronte dei 20 Mln € a oggi finanziati, nell'ambito del Programma Operativo Infrastrutture approvato dal CIPE a dicembre 2016.

Il tratto oggetto di intervento ha inizio al km 218+550, in corrispondenza dello svincolo di innesto con la S.S.16 e termina in corrispondenza dello svincolo di Marina di Ravenna al km 223+700, per uno sviluppo complessivo di circa 5,15 km. La sezione tipo stradale prevede una piattaforma di larghezza pari a 22,00 m, organizzata in due carreggiate separate costituita ciascuna da due corsie di marcia aventi larghezza pari a 3,75m, le banchine interne di 0,50 m e le banchine esterne di 1,75 m con spartitraffico centrale di larghezza pari a 2,50 m.

Per il secondo stralcio servirà un ulteriore finanziamento che consentirà anche l'adeguamento del ponte su Fiumi Uniti, attraverso l'inserimento dell'intervento nella rimodulazione del Piano Viadotti e Gallerie. Si stima un costo di 17 Mln € che, sommato agli ulteriori 7 milioni per i tratti in rilevato, porta ad un maggior fabbisogno di 24 Mln €.

Infine, il tratto in corrispondenza del Porto di Ravenna sarà adeguato nell'ambito dell'intervento di potenziamento dell'Hub Portuale di Ravenna a carico dell'Autorità portuale.

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 stato redatto il Progetto definitivo, affidato a un progettista aggiudicatario di accordo quadro di progettazione. Sono stati effettuati dei rilievi e delle indagini geologiche e geotecniche integrativi, a seguito dei quali il progetto definitivo è stato completato.

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. In data 21/5/2020, a seguito di approfondimenti progettuali richiesti dalla Soprintendenza, è stato inviato il progetto definitivo revisionato alla Stessa Soprintendenza competente. Il Progetto Definitivo è stato completato e inviato al CSLLPP il 03/7/2020 per il parere di competenza ai sensi dell'art. 215 DLgs 50/2016. È stata effettuata in data 21/9/2020 una presentazione del progetto alla Commissione nominata dal CSLLPP. A seguito dell'emissione del parere del CSLLPP verrà attivato l'iter procedurale per l'acquisizione di tutti i pareri e le autorizzazioni (Conferenza di Servizi, V.I.A. c/o il Ministero dell'Ambiente). Il progetto esecutivo verrà redatto dal medesimo studio di progettazione che ha progettato il definitivo in quanto aggiudicatario dell'Accordo Quadro Anas.

Anche per questo intervento si sta riscontrando una criticità dovuta all'aumento del costo complessivo, per cui si renderebbe necessario un incremento del finanziamento di circa 73 M€.

In particolare, l'intervento lungo la SS45 è coperto per 15 M€ a valere sul fondo FSC e per 45 M€ dal finanziamento del contratto di programma ANAS. Per tali finanziamenti vi è l'obbligo di aggiudicazione (obbligazione giuridicamente vincolante) entro il 31/12/2022, e non più al 31/12/2021 essendo stata prevista una proroga nel DL 56/2021.

Gli ulteriori due interventi che sono stati inseriti nell'aggiornamento 2020 del Contratto di Programma, grazie anche alle richieste della Regione, sono:

- l'intervento di **riqualificazione e messa in sicurezza previsto sulla SS72 Rimini - San Marino**, per una lunghezza complessiva di 10 km, che consiste in una serie di interventi quali la realizzazione di rotatorie in corrispondenza delle intersezioni semaforiche, la riduzione degli innesti provenienti dalle viabilità secondarie laterali, l'eliminazione di numerosi accessi privati attualmente presenti lungo l'arteria stradale, la realizzazione di attraversamenti pedonali protetti e l'estensione delle piste ciclabili;
- sono state effettuate alcune attività relative alla progettazione preliminare e approfondimenti congiunti con gli Enti interessati nell'ambito di un tavolo tecnico istituito presso la Segreteria di Stato della Repubblica di San Marino. Il Progetto di fattibilità tecnico economica è stato approvato ad agosto 2019. Il costo previsto per l'opera è aumentato a 25 milioni di euro;
- la **Variante di Mirandola della SS12 dal km 217+000 al km 220+175 – Lotto II Stralcio I** che si estende per circa 1,5 km in direzione nord-sud, con inizio in corrispondenza della rotatoria esistente terminando all'innesto con la viabilità comunale Via Bosco Monastico con la realizzazione di una nuova rotatoria. Il progetto definitivo è stato completato a dicembre 2018 e inviato al Provveditorato OOPP che ha provveduto ad approvarlo con decreto del

10/4/2020. Con Dispositivo del 13/11/2020 è stato approvato in linea tecnica ed economica il progetto definitivo anche ai fini della pubblica utilità dell'opera. È stata completata anche la progettazione esecutiva ed è in corso di completamento la verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'art. 26 del DLgs 50/2016, espletata la quale saranno pertanto avviate le procedure di gara. 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.

Per quel che concerne la riqualificazione della **tangenziale di Ravenna**, nell'ambito degli investimenti per manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma 2016-2020, approvato dal CIPE con Delibera n. 36 del 2019, ANAS ha reperito un finanziamento di complessivi 81,35 milioni di euro per un adeguamento della sezione stradale al fine di portarla alle caratteristiche geometriche di una strada di tipo B (extraurbana principale), a beneficio della sicurezza. Il progetto è denominato "Miglioramento del collegamento tra la S.S. 16 e la S.S. 309 dir - Interventi di adeguamento della Tangenziale di Ravenna" e prevede l'allargamento dei tratti in rilevato, delle opere d'arte, la sistemazione degli svincoli, la razionalizzazione degli accessi e la messa in sicurezza della sezione stradale del tratto della S.S. n. 16 "Adriatica" compreso tra il km 148+800 fino all'innesto della S.S. 3 bis al km 154+600, per una estensione pari a circa 6 km, all'interno del territorio del Comune di Ravenna. Su una prima parte del progetto di importo pari a 48 milioni di euro da attuarsi per stralci funzionali, si è concluso lo screening ambientale di competenza del Ministero della Transizione Ecologica, è stata avviata la Conferenza dei Servizi per le procedure di localizzazione urbanistica, per l'approvazione del progetto definitivo e per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. Con il finanziamento disponibile complessivo di 81,35 milioni di euro verrà inoltre realizzato sulla S.S. 309 dir un primo stralcio di interventi, quale l'eliminazione dell'incrocio semaforizzato posto al km 3+650 della S.S.309 dir e la razionalizzazione di parte degli accessi esistenti.

Passando alle opere **in corso di realizzazione nel 2020** si riporta il seguente quadro.

I **"lavori di sistemazione delle curve dei Carrai e Acquabuona sulla SS 12**, fra le progressive km 139+344 e km 139+889 denominato "i Carrai", e km 139+889 e km 140+155 denominato "curva Acquabuona" in comune di Pavullo nel Frignano" (riportato anche nella tabella seguente), comportante un investimento complessivo di 6,8 M€, 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 "Acquabuona" sul tratto emiliano della Statale 12 dell'Abetone e del Brennero.

La procedura di gara è stata avviata con la pubblicazione del bando il 26/4/2017. In data 5/12/2017 è stata disposta l'aggiudicazione dell'appalto e in data 03/05/2018 è stato stipulato il contratto per un importo dei lavori pari a 5,1M€.

I lavori sono stati consegnati il 14/9/2018 con una durata contrattuale di 504 gg. Al 31/12/2020 lo stato di avanzamento dei lavori corrisponde a circa il 60%.

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

Tabella 68

Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza in corso di realizzazione o conclusi nel 2020

Direttrici	Interventi di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici, Barriere e Segnaletica, Mitigazioni acustiche)
	Titolo
SS9 "Via Emilia"	S.S. 9 "VARIANTE DI FIORENUOLA 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) ULTIMATI
	SS9 VIA EMILIA - LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE LUNGO GLI INTERI TRONCHI STRADALI DI COMPETENZA DEL CENTRO C IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI LUNGO LA SS. 9 TRA I KM 51+700 ED IL KM 144+500 (CENTRO DI MANUTENZIONE B) IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	S.S. 9 "VIA EMILIA" LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA SEGNALETICA VERTICALE DAL KM 185+000 AL KM 255+568 DELLA S.S. 9 "VIA EMILIA" IN CORSO DI REALIZZAZIONE
Tangenziali	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) ULTIMATI
	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) IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	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 ULTIMATI
	SS724 "TANG. NORD DI MODENA" - SS724DIR "TANG. SUD DI MODENA" - LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI ULTIMATI
	SS726 "SECANTE DI CESENA" LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLE PAVIMENTAZIONI IN TRATTI SALTUARITRA IL KM 22+361 ED IL KM 31+980 IN AMBO LE CARREGGIATE ULTIMATI
	SS726 "SECANTE DI CESENA" LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 22+361 AL KM 31+980 IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS722 "TANGENZIALE DI REGGIO EMILIA" LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA IN TRATTI SALTUARI DAL KM 0+000 AL KM 9+080 IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS723 TANGENZIALE OVEST DI FERRARA COMPLETAMENTO INTERVENTI DI MITIGAZIONE ACUSTICA BARRIERE ANTIRUMORE IN CORSO DI REALIZZAZIONE
SGC E/45	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 ULTIMATI

	<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;">ULTIMATI</p>
	<p>LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI CON SISTEMAZIONE DELLE BANCHINE LATERALI TRA IL KM 162+500 E IL KM 225+500 IN TRATTI SALTUARI</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>DAL KM 164,000 AL KM 164,900 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 KM172+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 (ACCORDO QUADRO 3 - TRATTO EMILIANO - E45) SOTTO PROGETTO A</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) SOTTOPROGETTO 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. SOTTOPROGETTO E - CARREGGIATA SUD DAL KM 237+600 AL KM 234+260</p> <p style="text-align: right;">SOSPESI</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>
	<p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO TEVERIOLA I BIS, AL KM 163+900</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>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 B - TRATTA 3N</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S.3 BIS "TIBERINA" - LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI LUNGO INTERO TRATTA DI COMPETENZA DEL CENTRO D - NUCLEO A</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI RIPRISTINO DI MURO DI CONTRORIPA IN C.A. RIVESTITO IN BOZZE, IN CORRISPONDENZA DELLE BRETTELLE DELLO SVINCOLO DI S.PIERO IN BAGNO, SITO AL KM 178+700, SOGGETTO A CEDIMENTO</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLE PAVIMENTAZIONI TRA IL KM 228+400 ED IL KM 249+300 IN ENTRAMBE LE DIREZIONI. SOTTOPROGETTO F CARREGGIATA NORD - TRATTA 2N DAL KM 231+800 AL KM 235+500 - RIQUALIFICAZIONE SVINCOLO CASEMURATE</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA IN TRATTI SALTUARI DAL KM 216+000 AL KM 236+000</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO FOSSOGHIAIA, AL KM 246+800</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER IL RIPRISTINO DEI GIUNTI DI DILATAZIONE DAL KM 162+698 AL KM 228+850 IN TRATTI SALTUARI</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
Ferrara - Porto Garibaldi	<p>RA08 - RACCORDO FERRARA PORTOGARIBALDI DAL KM 0,000 AL KM 50,000</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLE PAVIMENTAZIONI 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>

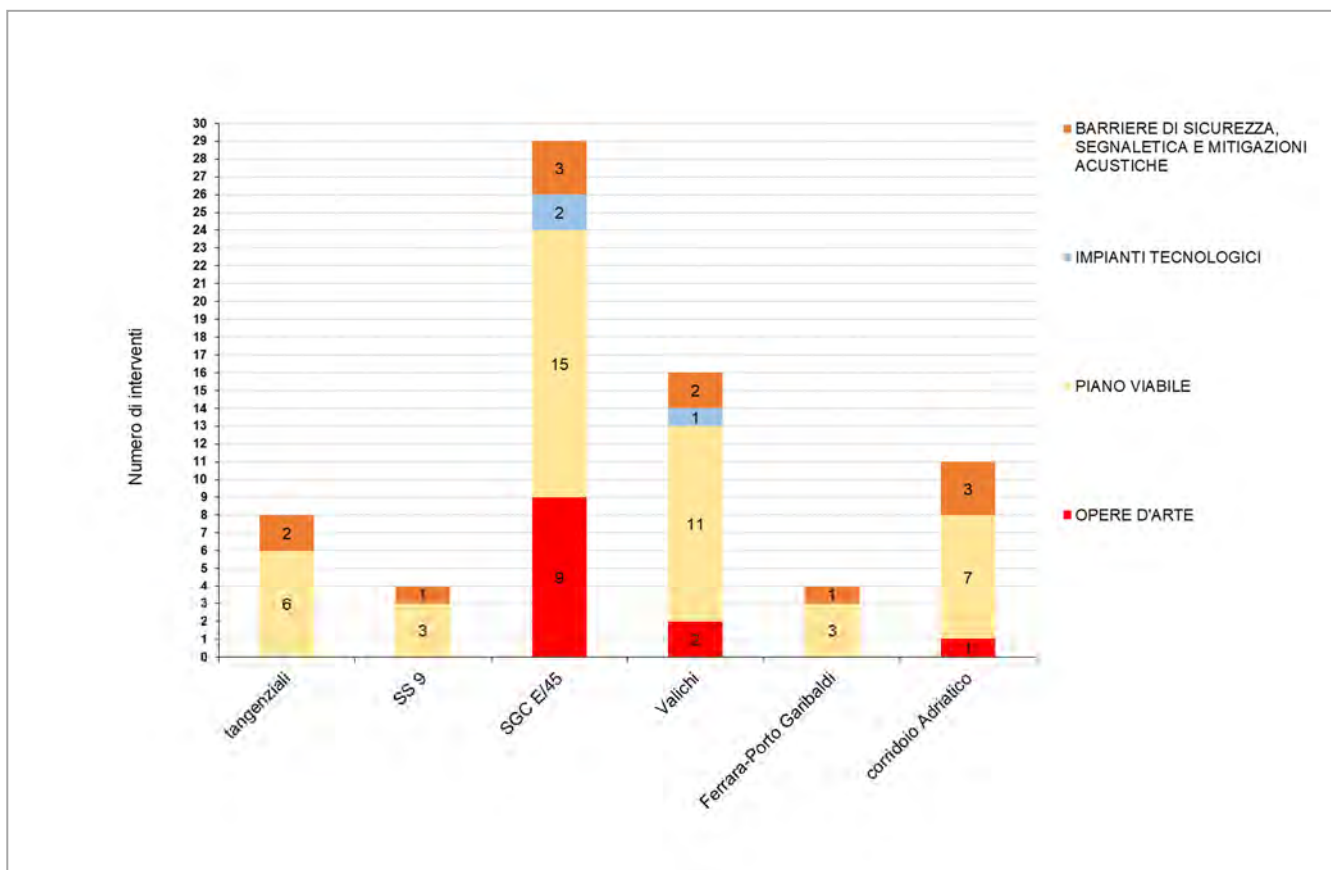
	<p>LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI IN TRATTI SALTUARI</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE LUNGO LA RA08 IN TRATTI SALTUARI DAL KM 0,000 AL KM 49,282.</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
Valichi	<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;">ULTIMATI</p>
	<p>LAVORO DI ADEGUAMENTO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI ALLE NORMATIVE VIGENTI E CONSEGUIMENTO DEL RISPARMIO ENERGETICO DELLA GALLERIA CASINA.</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>SS63 "DEL VALICO DEL CERRETO" LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 35+691 AL KM 105+000</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 62 "DELLA CISA" LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE TRA IL KM 91+000 E IL KM 103+000 IN TRATTI SALTUARI (CENTRO A - NUCLEO B).</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>SS62 "DELLA CISA" LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 56+214 AL KM 111+260</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>S.S. 62 "DELLA CISA" - INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA IN TRATTI SALTUARI IN CORRISPONDENZA DI FRANE E DISSESTI IDROGEOLOGICI TRA IL KM 56+550 E IL KM 95+770 - 1° STRALCIO</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>SS67 "TOSCO ROMAGNALA" LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 217+277 AL KM 232+377</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>SS67 "TASCO ROMAGNOLA" LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 142+460 AL KM 213+511</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>SS67 LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELL'OPERA D'ARTE SITUATA AL KM 217+835 DELLA SS67 E SOVRAPASSANTE LA SS16 AL KM 156+770</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>SS64 "PORRETTANA" LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 31+100 AL KM 137+580</p> <p style="text-align: right;">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 style="text-align: right;">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 style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>SS12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO" LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 91+450 AL KM 225+374</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>

	<p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA E DI MIGLIORAMENTO DELLA S.S.45 DAL KM 62+000 AL KM 95+000 IN TRATTI SALTUARI, MEDIANTE ADEGUAMENTI BARRIERE DI SICUREZZA E DISPOSITIVI DI PROTEZIONE DA CADUTA MASSI. PRIMO STRALCIO TRA PONTE LENZINO E MARSAGLIA</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>SS45" DI VAL TREBBIA" - LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 61+720 AL KM 135+700</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 45" DI VAL TREBBIA" - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA SEGNALETICA VERTICALE DAL KM 62+000 AL KM 135+700 DELLA S.S. 45 "DI VAL TREBBIA"</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
Corridoio Adriatico	<p style="text-align: right;">SS309</p> <p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO SUL PORTO CANALE DI PORTO GARIBALDI AL KM 25+291 DELLA SS309</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>SS309 LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO BANCHINE LATERALI, SISEMMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, SEGNALETICA VERTICALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI (ACCORDO QUADRO 3 - TRATTO EMILIANO SS309 E 16 - E55) - SOTTOPROGETTO B</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>SS309 LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO BANCHINE LATERALI, SISEMMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, SEGNALETICA VERTICALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI (ACCORDO QUADRO 3 - TRATTO EMILIANO SS309 E 16 - E55) - SOTTOPROGETTO A</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>SS309 INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE MEDIANTE LA SOSTITUZIONE E L'ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA VERTICALE E MARGINALE</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>SS16 LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE PAVIMENTAZIONI CON INTERVENTI DI RISANAMENTO SUPERFICIALE E PROFONDO DEL PIANO VIABILE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 157+860 AL KM 223+407</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p>LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI LUNGO LA S.S. 16, TRA IL KM 81+264 ED IL KM 157+860 E TRA IL KM 157+860 ED IL KM 223+410</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
	<p style="text-align: right;">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 style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>INTERVENTI DI RIPRISTINO FUNZIONALE E ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA VERTICALE LUNGO LA SS16 DI COMPETENZA COMPARTIMENTALE</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p style="text-align: right;">S.S.16 "ADRIATICA"</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO. RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO DI BANCHINE LATERALI, SISEMMAZIONE 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 style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>SS16 - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE PAVIMENTAZIONI CON INTERVENTI DI RISANAMENTO SUPERFICIALE E PROFONDO DEL PIANO VIABILE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 81+000 AL KM 147+860</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
<p>INTERVENTI DI RIPRISTINO FUNZIONALE E ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA VERTICALE LUNGO LA SS16 DI COMPETENZA COMPARTIMENTALE E INSTALLAZIONE DI PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>	

L'importo totale di tali interventi è di circa 166,6 M€.

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

Figura 189
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 ad 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 e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale n. 22 del 28/1/2020, data da cui ne decorre l'efficacia.

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 69
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)

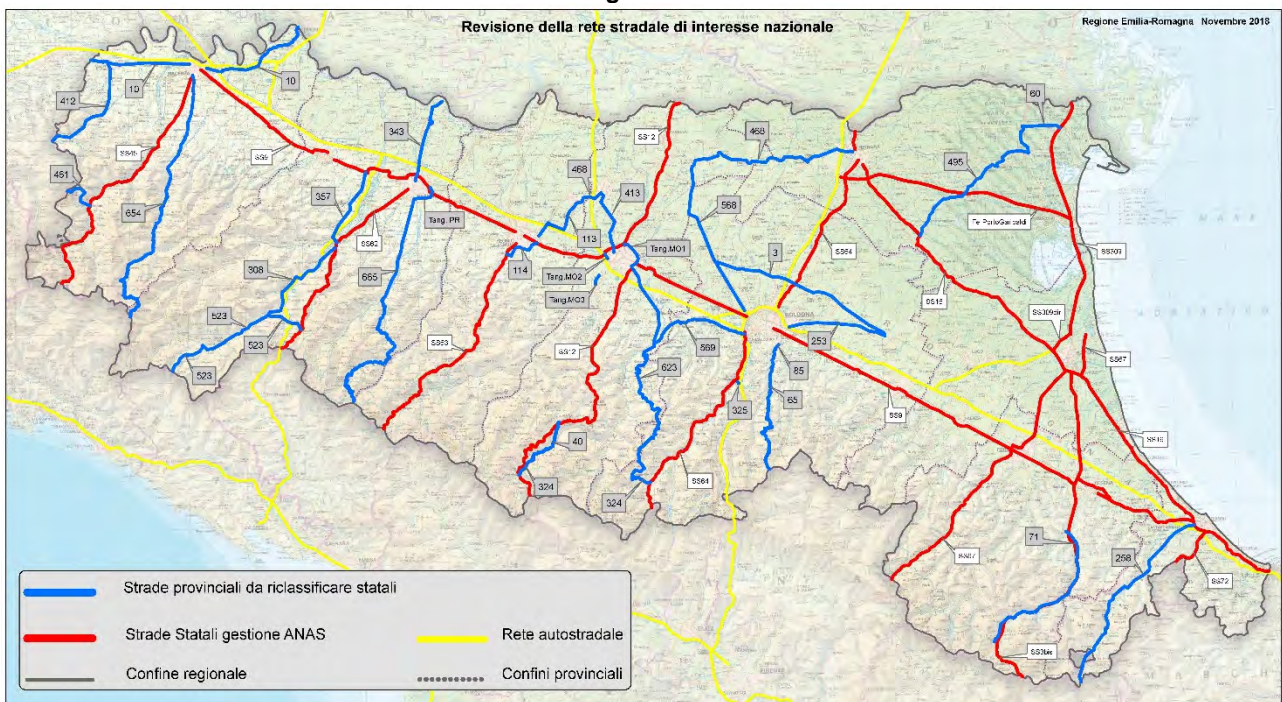
71 (ora SP137)	Umbro Casentinese Romagnola	0,000	45,660	45,660	ponete sul fiume Savio località Bora Bassa presso Borello - Svincolo con la S.S. n. 3 Bis presso Bagno di Romagna (**)
S.P. 113		0,000	17,680	17,680	Innesto con la S.S. n. 9 (Tangenziale RE) - Innesto con la ex S.S. n. 468
S.P. 114		0,000	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	
	15,893		20,500	4,607	
	21,050		28,200	7,150	
	28,200		36,200	8,000	
	36,600		47,400	10,800	
	49,810		74,400	24,590	
	Variante di Groppo	0,000	0,336	0,336	
	Variante di Ranzano	0,000	1,845	1,845	
S.C.	Tangenziale di Parma	0,000	5,000	5,000	Da S.S. n. 9 a S.S. n. 9 Var/a
S.C.	Tangenziale di Modena 1° tratto	0,000	6,500	6,500	Dalla S.S. n. 12 a Modena alla S.S. n. 724 a Modena
S.C.	Tangenziale di Modena 2° tratto	6,560	7,650	1,090	Dalla S.S. n. 724 a Modena a S.S. n. 724 a Modena
S.P. 3bis	Tangenziale di Modena 3° tratto	12,070	14,650	2,580	Dalla S.S. n. 724 a Modena a S.S. n. 724 a Modena

S.P. 40	di Vaglio	0,000	9,535	9,535	Dalla S.S. n. 12 presso Lama Mocogno a innesto con la S.S. n. 324 presso Magrignana
S.P. 83	Tangenziale di S. Giovanni in Persiceto	4,400	10,460	6,060	Innesto con la S.P. n. 568 (km 22+185) - innesto con la S.P. n. 568 (km 26+191)
S.P. 84	Circonvallazione di Crevalcore	0,000	3,600	3,600	Innesto con la S.P. n. 568 (km 11+430) - Innesto con la S.P. n. 568 (km 16+220) (tratto di nuova costruzione)
S.P. 85	Fondovalle Savena	0,000	8,307	8,307	Da innesto con la S.P. n. 85 a Ponte delle Oche (tratto di nuova costruzione)

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

Figura 190



A seguito della pubblicazione del Decreto in Gazzetta ufficiale, l'effettiva stipula del verbale di consegna delle strade non si è potuta perfezionare nel corso del 2020 per l'esigenza manifestata da ANAS di procedere a delle verifiche ispettive delle opere d'arte presenti su tali strade. Per cui la sottoscrizione è stata rinviata ai primi mesi del 2021.

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 3,3 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 2020 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, ad inizio 2017, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. La VIA si è conclusa con esito positivo il 30/3/2018 con l'emanazione del decreto ministeriale.

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

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pur avendo la Concessionaria confermato integralmente le soluzioni progettuali già sottoposte al procedimento per la compatibilità ambientale, ha deciso, di propria iniziativa, di individuare soluzioni alternative rispetto a quella già prescelta.

All'esito degli approfondimenti svolti tra il MIT ed ASPI in relazione a diverse alternative progettuali, conclusi 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 15/4/2016 per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna; l'Atto Aggiuntivo, formalizzato dal MIT il 6/11/2019 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 DPR n. 383/1994 e ha convocato la Conferenza di Servizi per l'11/3/2020.

Successivamente vi 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.

Nel corso della seduta della conferenza di servizi tenutasi il 16/06/2020 gli Enti hanno, in particolare, hanno richiesto di reintrodurre per ragioni di sicurezza la corsia di emergenza in tangenziale, nonché di compatibilizzare il progetto con quello del nuovo tram e di incrementare le fasce boscate in ottemperanza alle prescrizioni di VIA. Si è pertanto avviata una fase di approfondimento da parte di ASPI con la competente direzione generale del MIT in materia di vigilanza sulla concessione autostradale, a valle della quale, a partire dal mese di luglio, ASPI ha sviluppato le modifiche progettuali richieste.

Del progetto definitivo così modificato è stata data comunicazione ai proprietari espropriandi in data 30/09/2020 e successivamente, in data 23/12/2020, lo stesso è stato depositato presso le Amministrazioni locali competenti per il riavvio del procedimento localizzativo.

Parallelamente è stato avviato presso il MATM il procedimento di verifica di esclusione da VIA (art. 6 c. 9 del DLgs 152/06) relativamente alle modifiche introdotte per compatibilizzare il progetto con quello del tram, in corrispondenza dello svincolo San Donato, e a quelle relative ai ponti sul fiume Reno e sul torrente Savena, di cui non si prevede più il semplice ampliamento ma la demolizione e ricostruzione. Per i due ponti, su richiesta del MATM, è stata esperita la verifica di assoggettabilità a VIA, che si è conclusa nel 2021.

Tale fase endoprocedimentale ha pertanto ritardato ulteriormente il riavvio della conferenza di servizi per la localizzazione urbanistica e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, che è slittata al 2021.

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 DGR n. 1074 del 9/7/2018. Essendo l'opera connessa al potenziamento in sede del sistema tangenziale-autostradale di Bologna, ASPI ne ha fermato l'avanzamento progettuale ed approvativo in funzione di quello dell'opera principale.

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. Si precisa che per il nodo di Funo la procedura sarà di competenza statale essendosi perfezionato nei primi mesi del 2021 il trasferimento della SP 3 trasversale di pianura dal demanio della Città metropolitana di Bologna a quello dello Stato.

Pur non rientrando nell'oggetto dell'Atto aggiuntivo del 2019, fanno parte del più generale assetto del Nodo di Bologna i seguenti interventi, per i quali con lo stesso Atto il Ministero e gli Enti si sono impegnati a sostenere la positiva conclusione dei relativi iter autorizzativi:

- quarta corsia dell'autostrada A14 nel tratto Ponte Rizzoli – diramazione di Ravenna;
- complanare nord all'A14, da Bologna San Lazzaro a Ponte Rizzoli, con introduzione di una stazione satellite a Ponte Rizzoli;
- terza corsia dell'autostrada A13 nel tratto Bologna – Ferrara;
- prosecuzione, fino a via Aposazza del sistema tangenziale di Bologna mediante due viabilità complanari alla A13, ciascuna ad una corsia per senso di marcia e con raccordo a via Aposazza;
- interventi migliorativi della SP 20.

L'ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A13 Bologna-Padova si sviluppa tra 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.

ASPI ha ultimato nel 2016 la redazione del progetto definitivo, che è poi stato sottoposto alla procedura di Valutazione Impatto Ambientale (VIA), conclusasi 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 Ministero, nel luglio 2019, ha ritenuto di acquisire preliminarmente il parere sul progetto da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si è riunito in adunanza il 19/11/2020 e ha emesso il proprio parere, corredato di osservazioni, il 8/12/2020.

Il progetto relativo alla **prosecuzione, fino a via Aposazza del sistema tangenziale di Bologna mediante due viabilità complanari alla A13**, non è stato ancora sottoposto da parte di ASPI alla valutazione degli Enti, in attesa della definizione dei procedimenti in corso sul nodo di Bologna.

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, della quale si è tuttora in attesa.

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 del Nodo di Bologna.

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 il nulla osta ministeriale.

Il 15 febbraio 2018 ASPI ha inviato il progetto definitivo al Ministero dell'ambiente per una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D. Lgs.152/2006. Il MATTM ha escluso la necessità di qualsiasi ulteriore valutazione ambientale. La Commissione Tecnica VIA/VAS con parere n. 3172 del 8/11/2019 ha decretato la parziale conclusione della verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali di cui alle lett. a), b), c), d), e) del Provvedimento Direttoriale di esclusione dalla procedura di V.I.A. prot. DVA-12952 del 30/05/2011, ritenendo solo parzialmente ottemperate le prescrizioni, in attesa della conclusione della verifica di ottemperanza da parte della Regione.

Il mancato nulla osta del progetto definitivo della Complanare nord e dei caselli di Ponte Rizzoli da parte della Direzione del MIT che vigila sulle concessioni autostradali (pervenuto solo a marzo 2021) ha impedito nel corso del 2020 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.

Tra le opere connesse alla quarta corsia della A1, tra Bologna e Modena (intervento da tempo concluso), 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 24/02/2018 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 ad inizio primavera 2020 al MIT per l'approvazione definitiva, che il 22 giugno 2020 lo ha inviato al Provveditorato Opere pubbliche per il parere. Il Comitato Tecnico nella seduta del 30/07/2020 ha obiettato che il progetto non rispetta il DM 5/11/2001 e il DM 2006 sulle intersezioni.

Si è avviata quindi una lunga interlocuzione con il Provveditorato e il Comune, in quanto il recepimento di tali Decreti, considerati dai progettisti di ASPI come di riferimento ma non cogenti, avrebbe comportato lo scostamento del tracciato della complanare dall'adiacente autostrada con conseguente aumento del consumo di suolo, e la progettazione della rotatoria all'uscita dal casello di Modena sud con i tronchi di scambio e la conseguente impossibilità di prevedere le due corsie in attestazione dei rami di immissione in rotatoria.

Il primo aspetto è stato risolto con alcune limitate mitigazioni e con l'invio dopo l'estate al MIT di una richiesta di deroga al DM 2001. Il secondo è stato risolto ottemperando pienamente al DM 2006 per cui il Comune ha dovuto acconsentire all'immissione in rotatoria con una sola corsia.

Nel frattempo, il 30 luglio 2020, Autostrade ha comunicato ai privati interessati da esproprio l'avvio del procedimento di approvazione del progetto esecutivo comportante la dichiarazione di pubblica utilità, con pubblicazione dello stesso per 30 giorni a partire dal 5 agosto 2020 per consentire eventuali osservazioni degli interessati.

L'adeguamento del progetto esecutivo, come sopra descritto, alle osservazioni del Provveditorato Opere Pubbliche, è stato completato nella prima metà di dicembre 2020 e si è avviata la verifica preventiva alla validazione del RUP.

A seguito delle modifiche apportate il costo del progetto è stato aggiornato a 65 milioni di euro.

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.

Il 23/9/2020 è stato anticipato dal MIT il provvedimento finale della 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)

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 avvenuta il 10/11/2020.

Per quanto riguarda gli altri interventi PREVAM: il 1/12/2020 il MIT ha approvato il progetto esecutivo relativo al nuovo ponte sul Gambellato, marciapiedi lungo la viabilità VS 18, viabilità VS59 del Cerdello e ponti Cà di Landino, Cipolli e Malpasso, in comune di Castiglione de' Pepoli e il 23/12/2020 quello del completamento della sistemazione idraulica del viadotto Reno; il 23/5/2020 si sono avviati i lavori relativi al movimento franoso MF7, il 15/10/2020 quelli di sistemazione idraulica del Setta in località Ca' di Berto e il 19/10/2020 quelli in corrispondenza dell'AD16; il 19/10/2020 è stato sottoscritto il contratto di appalto per la sistemazione ambientale dei lotti 1-4.

Infine, sempre nell'ambito dei lavori della variante di valico, è prevista la realizzazione di un nuovo casello autostradale lungo la A1 Panoramica a Rioveggio, in sostituzione di quello esistente. L'opera ha subito una forte battuta d'arresto a causa, dapprima della risoluzione contrattuale con l'appaltatore dell'appalto originario verificatasi nel settembre del 2012 e poi di un procedimento giudiziario con l'appaltatore successivamente individuato; ASPI ha quindi dichiarato l'intenzione di affidare direttamente i lavori di completamento alla società controllata Pavimental, nel corso del 2021.

Negli anni scorsi era stata avviata, da parte di Autostrade per l'Italia, anche la progettazione dell'**ampliamento della A1 fra Modena Nord e Piacenza Sud**.

Successivamente, però, è stata sospesa la concertazione con il territorio, poiché Autostrade per l'Italia (ASPI) d'intesa con il Ministero concedente, in considerazione del significativo calo di traffico registrato nel periodo della crisi economica, ha ritenuto opportuno rinviarne l'attuazione.

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, opera connessa prevista nella medesima convenzione a carico della concessionaria, il cui costo è stato inserito nel quadro economico del progetto definitivo dell'opera.

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 ad inizio 2020 da parte del Concessionario le attività di esproprio delle aree interessate dalle opere; la fase di acquisizione dei suoli, tuttavia, risulta essere stagnante, in quanto è parallelamente in corso una verifica di sostenibilità del piano economico finanziario dell'opera, fortemente condizionata dall'esito delle valutazioni circa l'affidamento ad Autobrennero (società che detiene la maggioranza in AutoCS) della concessione della A22.

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 l'accertamento della conformità urbanistica ai sensi del D.P.R. n. 383/1994 ma il MIT ha sospeso il procedimento, al fine di consentire l'acquisizione delle determinazioni di carattere ambientale. Il 18/2/2020, quindi, AutoCS ha richiesto al MATM la verifica in ordine alla permanenza delle condizioni per la decisione di esclusione dalla procedura di VIA, ai sensi della L.R. n. 9/1999, assunta dalla Regione Emilia- Romagna con delibera di Giunta n. 421 del 27 marzo 2006, e quindi della validità dello screening regionale. Il Ministero dell'ambiente, dopo numerose sollecitazioni da parte della Regione, si è definitivamente pronunciato, in data 8/2/2021, confermando la validità dello screening regionale.

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.

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.

L'avanzamento dei lavori, al 31/12/2020, era pari circa all'80% dell'importo complessivo e l'ultimazione era fissata al 1° luglio 2021, ma si è resa necessaria una perizia di variante tecnica e suppletiva per tenere conto di ulteriori lavori, nonché degli effetti sul regolare svolgimento dei lavori prodotti dalla pandemia COVID 19, per cui probabilmente il termine di ultimazione traslerà all'estate 2022.

Il 10 ottobre 2017 la società SALT (Società Autostrada Ligure Toscana SpA) ha incorporato la società Autocamionale della Cisa SpA, subentrando in tutti gli obblighi e gli impegni, compresa la Convenzione Unica sottoscritta da AutoCisa 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 (circa 2,2 mld) e pur essendo inserito nella concessione di SALT – tronco AutoCisa, necessiterebbe, per raggiungere l'equilibrio economico finanziario, di circa 900 mln di contributo pubblico, non disponibili da parte dello Stato.

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 e inviato al MIT nei primi mesi del 2020, ma a causa dell'emergenza legata alla pandemia da Covid 19 non sono pervenute le valutazioni da parte del concedente.

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 SpA, il progetto è stato assoggettato alla procedura di VIA di competenza statale conclusa positivamente dall'allora Ministero dell'Ambiente con Decreto n. 401 del 18 luglio 2011; si inoltre è conclusa la procedura di localizzazione urbanistica con Provvedimento Ministeriale d'Intesa dello Stato con le Regioni interessate il 22/04/2014. Entrambi i procedimenti sono scaduti, essendo trascorsi più di 5 anni.

Nel frattempo, è scaduta anche 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.

Tabella 70

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	1500 (costo incrementato a seguito di tutte le modifiche ed integrazioni apportate)	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 Ponte Rizzoli-San Lazzaro di Savena e dei relativi caselli.