

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) 2000-2006 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 i 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: questi ultimi sono in fase di esecuzione o di aggiudicazione della gara di affidamento dei lavori.

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'analisi del progetto definitivo adeguato dal concessionario alle prescrizioni discendenti dalla VIA e dall'Osservatorio ambientale, propedeutica alla futura verifica del progetto esecutivo, nell'ambito della quale sono state anche valutate modifiche progettuali finalizzate all'ottimizzazione del costo di investimento complessivo dell'autostrada e delle opere complementari. Al contempo sono proseguite le 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 presente Rapporto 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, è proseguito l'iter del procedimento approvativo ai sensi del DPR n. 383/1994 e si è svolta un'ulteriore seduta della Conferenza di Servizi il 29/07/2021, a seguito della quale il procedimento è stato sospeso in attesa della deliberazione del Comune di Bologna che avrebbe dovuto essere emessa dalla nuova giunta a seguito delle elezioni amministrative del successivo mese di ottobre.

A novembre 2021 ASPI ha inviato la proposta di modifica del progetto con recepimento delle richieste "green" del Comune di Bologna con una suddivisione delle opere mitigative in due fasi: la "fase 1" conterrà tutto quello che è compatibile con il progetto esecutivo dell'opera per un avvio immediato dei cantieri; la "fase 2" conterrà i provvedimenti che necessitano dell'avvio di una progettazione dedicata o una sperimentazione.

Con questa documentazione è stato possibile riprendere i lavori della conferenza dei servizi. Il Comune di Bologna ha chiesto ulteriori modifiche al progetto per inserire interventi di implementazione tecnologica dell'opera, sostenibilità ambientale e mitigazione dell'impatto, per monitoraggio e comunicazione. I Comuni hanno espresso il loro assenso con delibera di consiglio comunale del Comune di Bologna n.127 del 27/12/2021 di approvazione della fase 1 e delibera di consiglio del Comune di San Lazzaro n.49 del 29/12/2021 di approvazione del Passante con prescrizioni. La conferenza di servizi si è chiusa a gennaio 2022 e a marzo è stata decretata l'Intesa Stato-Regione.

Si evidenzia, infine che, a seguito dell'approvazione, il 21 novembre 2019, del 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, si sono svolte le attività di concertazione fra gli Enti locali interessati ed ANAS, con il coordinamento della Regione, che hanno condotto all'effettiva stipula del verbale di consegna delle strade il 7 aprile 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 online¹¹) e tramite l'applicazione Viabilità E-R.

La consistenza stradale registrata in ARS al 31 dicembre 2021 è la seguente:

¹¹ <http://serviziisir.regione.emilia-romagna.it/ARS/>

- nella regione

	N	Km
autostrade	9	593,830
statali	82 (*)	1.985,887
provinciali	831	8.238,029
comunali	74.383	37.649,930
vicinali		4.086,521
private		2.393,670
demaniali		8,793
non classificate		107,395
totale	75.305	55.064,055

(*) comprende tratti trasferiti da città metropolitana, province e comuni

- nella città metropolitana e nelle singole province

		provinciali	comunali	vicinali	private	demaniali	non classificate
BOLOGNA	n	101	11.421				
	Km	1.181,510	6.735,172	757,725	311,051	/	20,047
FERRARA	n	73	6.042				
	Km	800,233	3.413,410	106,541	185,214	8,793	0,717
FORLÌ-CESENA	n	109	8.878				
	Km	1.023,880	2.631,287	750,583	1.350,130	/	17,315
MODENA	n	67	10.639				
	Km	940,459	5.779,741	368,717	121,091	/	32,890
PARMA	n	103	8.794				
	Km	1.173,779	5.374,536	373,292	96,952	/	0,933
PIACENZA	n	93	6.719				
	Km	952,725	3.673,181	662,895	85,059	/	0,000
RAVENNA	n	123	6.609				
	Km	816,863	3.292,440	367,890	106,553	/	0,049
REGGIO EMILIA	n	96	8.926				
	Km	925,887	4.146,542	290,838	52,434	/	35,444
RIMINI	n	66	6.355				
	Km	422,693	2.603,621	408,040	85,186	/	/

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 117
Mappa della classificazione della rete stradale principale

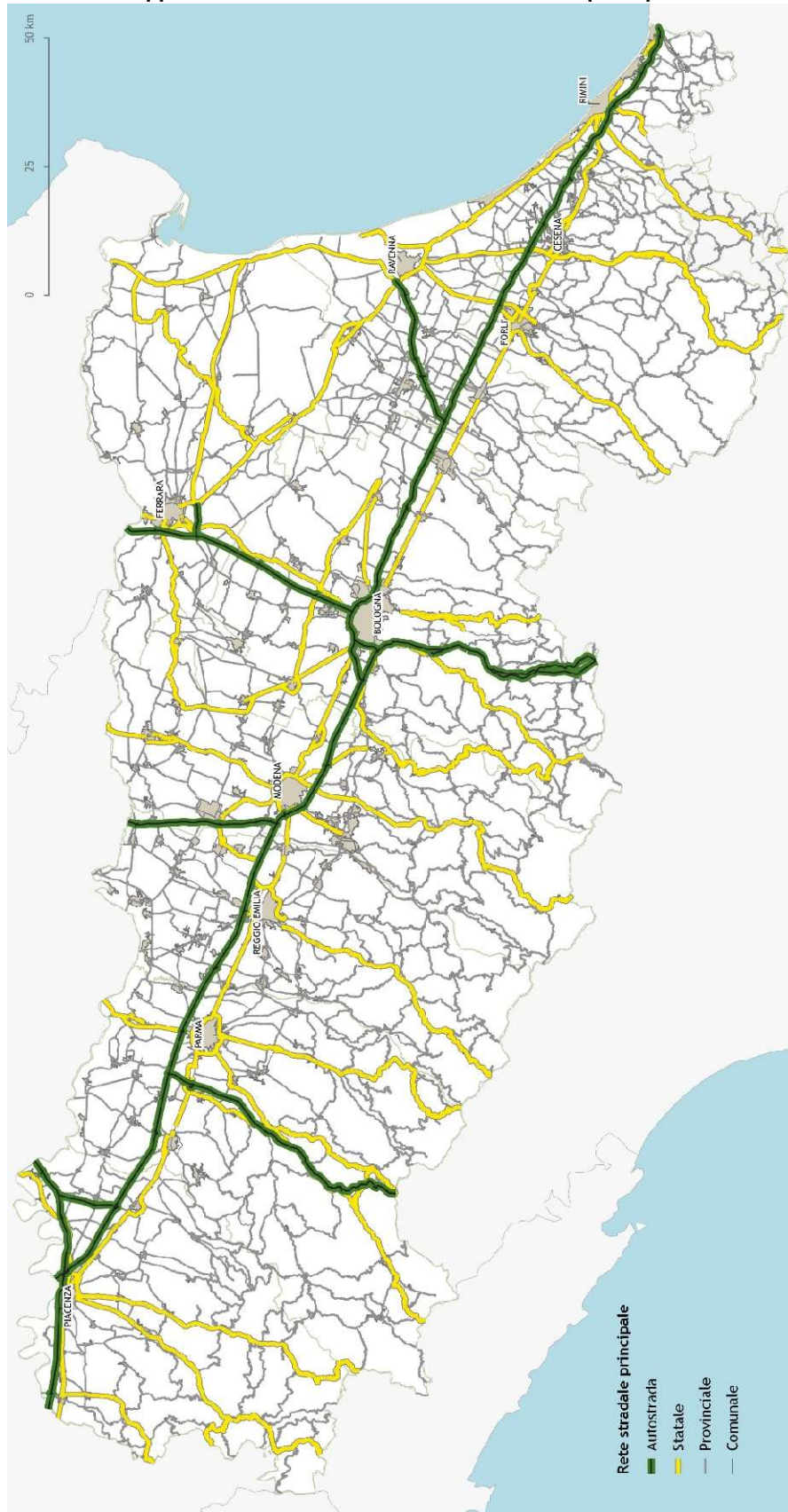
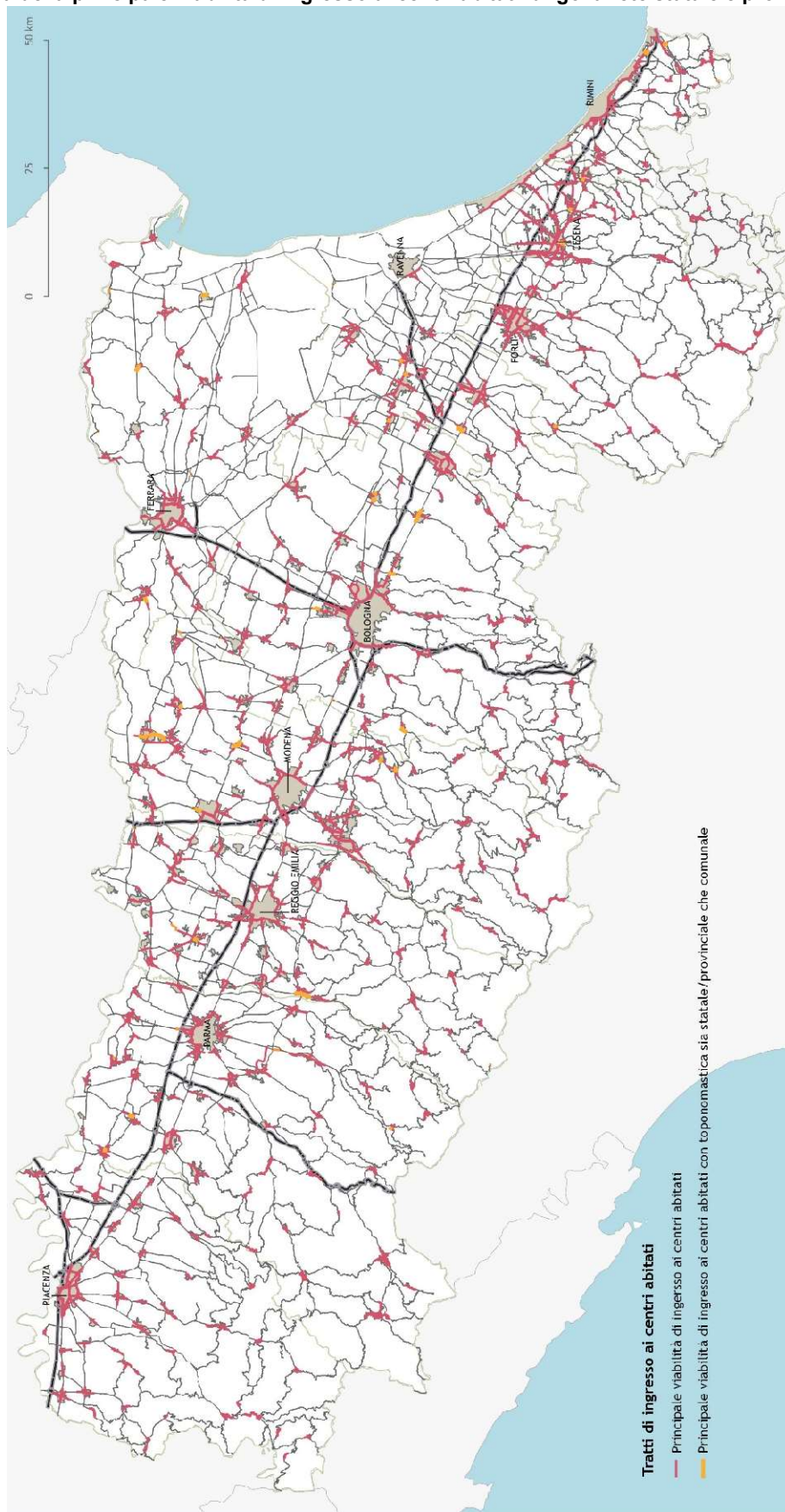


Figura 118
Mappa della principale viabilità di ingresso ai centri abitati lungo la rete statale e provinciale



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 sono state realizzate 4 nuove postazioni di rilievo del traffico stradale, dotate anche di sensori Bluetooth (relazioni nodi logistici) 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 (Asse Val d'Enza – provincia di Reggio Emilia).

Le strade censite sono sia bidirezionali (la maggioranza) che monodirezionali con 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 prime classi costituiscono la macro-classe Leggeri, dalla classe 5 compresa in poi costituiscono la macro-classe Pesanti.

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.

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.

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

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 119
Mappa dei principali limiti puntuali di transitabilità lungo la viabilità statale e provinciale

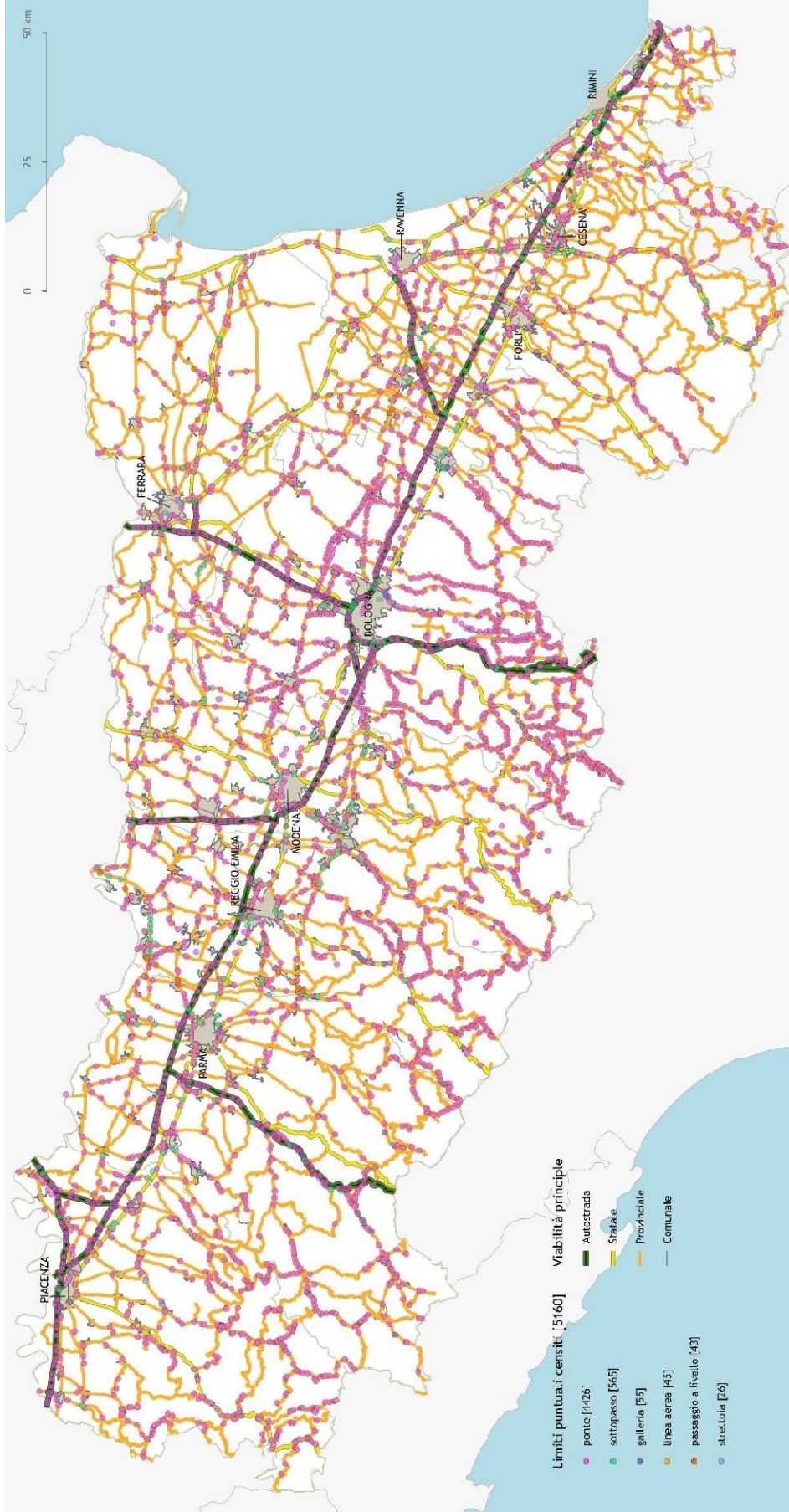


Figura 120
Mappa dei limiti lineari di transitabilità per portata 40 tonnellate

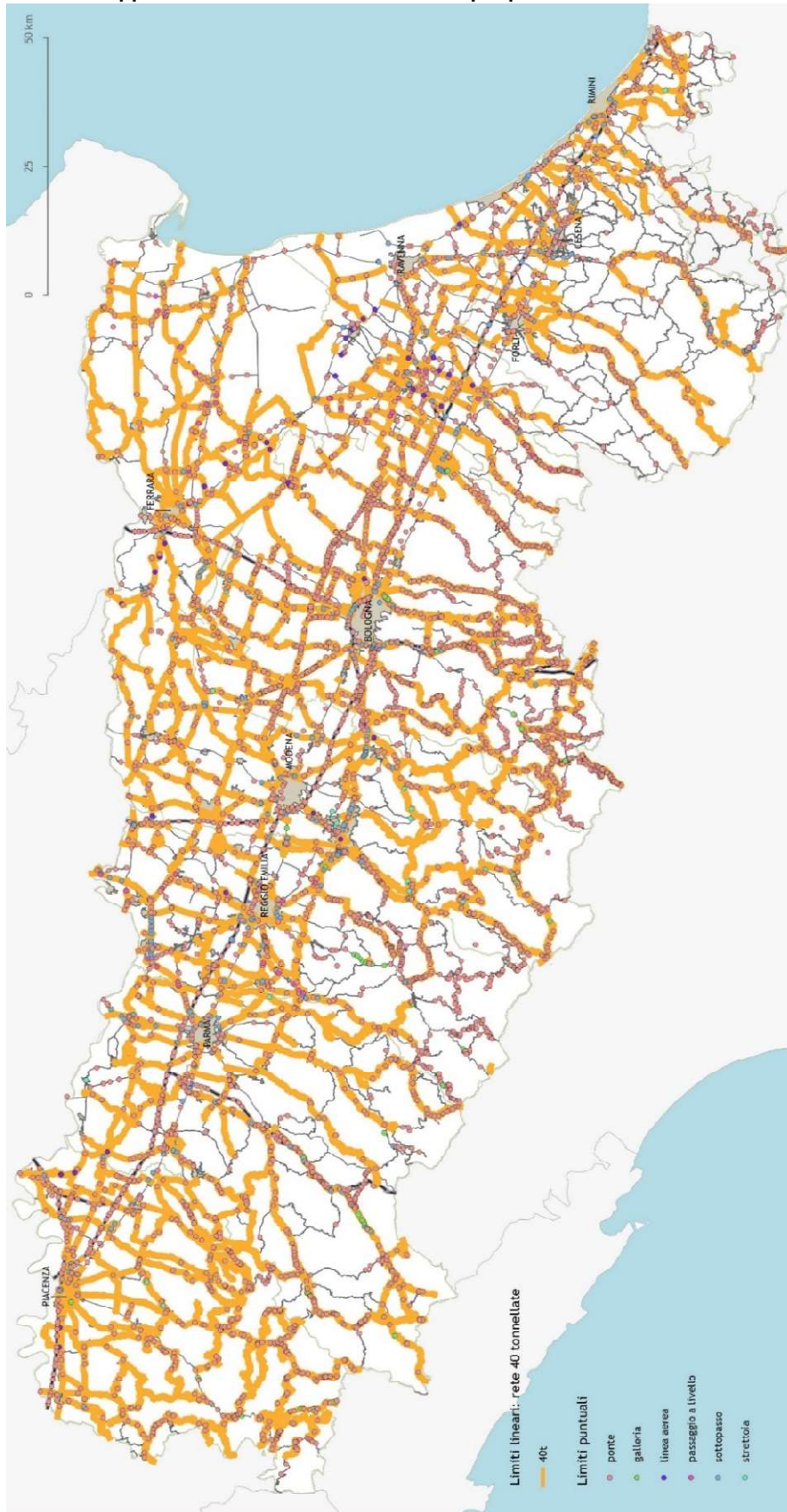
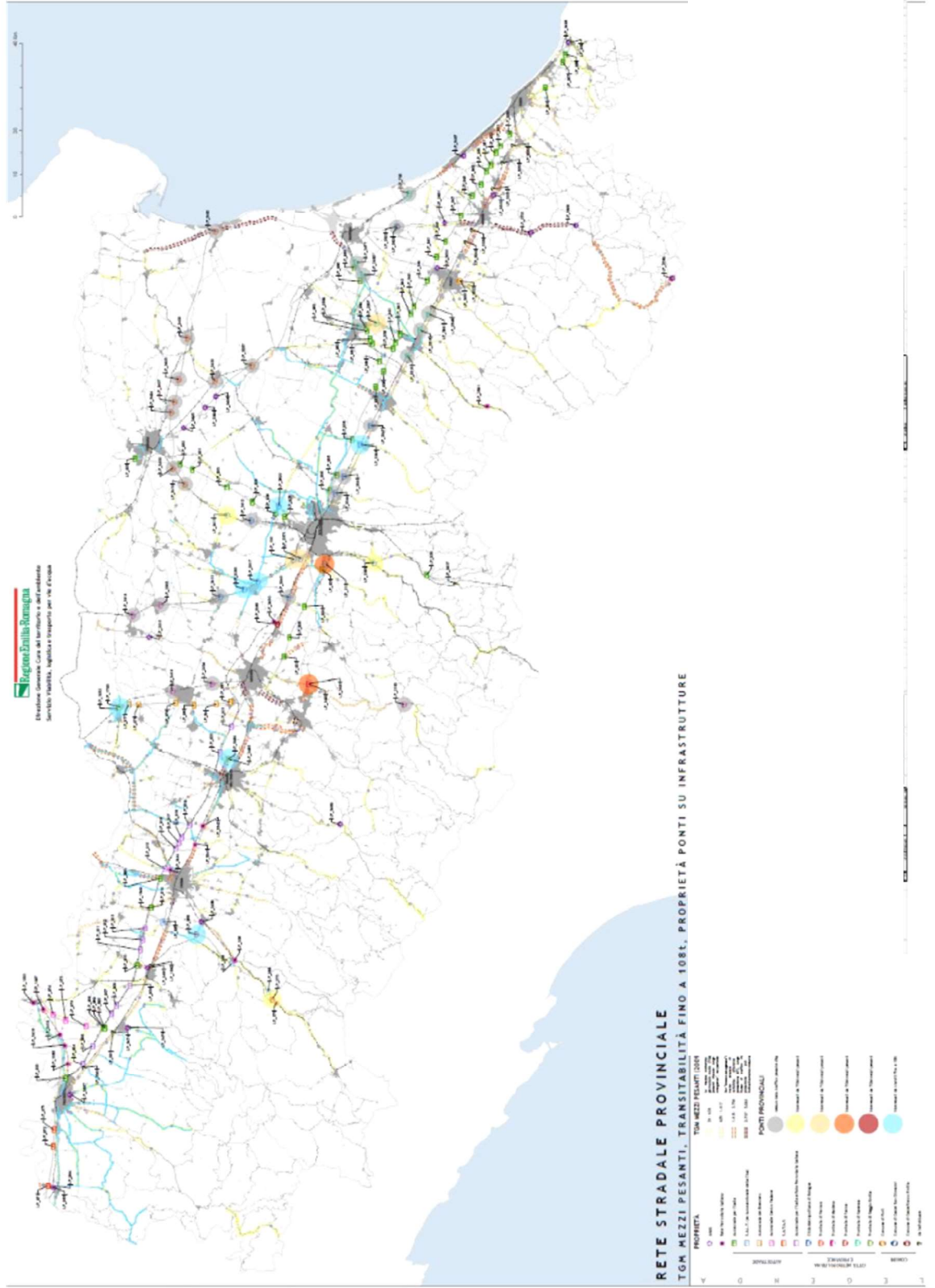


Figura 121
Mapa della proprietà dei ponti su infrastrutture lungo la rete stradale provinciale



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 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 120.000 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 35
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 36
Postazioni per tipo strada

Tipo strada	N.	%
Strada Comunale	4	1
Strada Provinciale	167	59
Strada Statale	114	40
Totale	285	100

Figura 122
Mappa della distribuzione delle postazioni

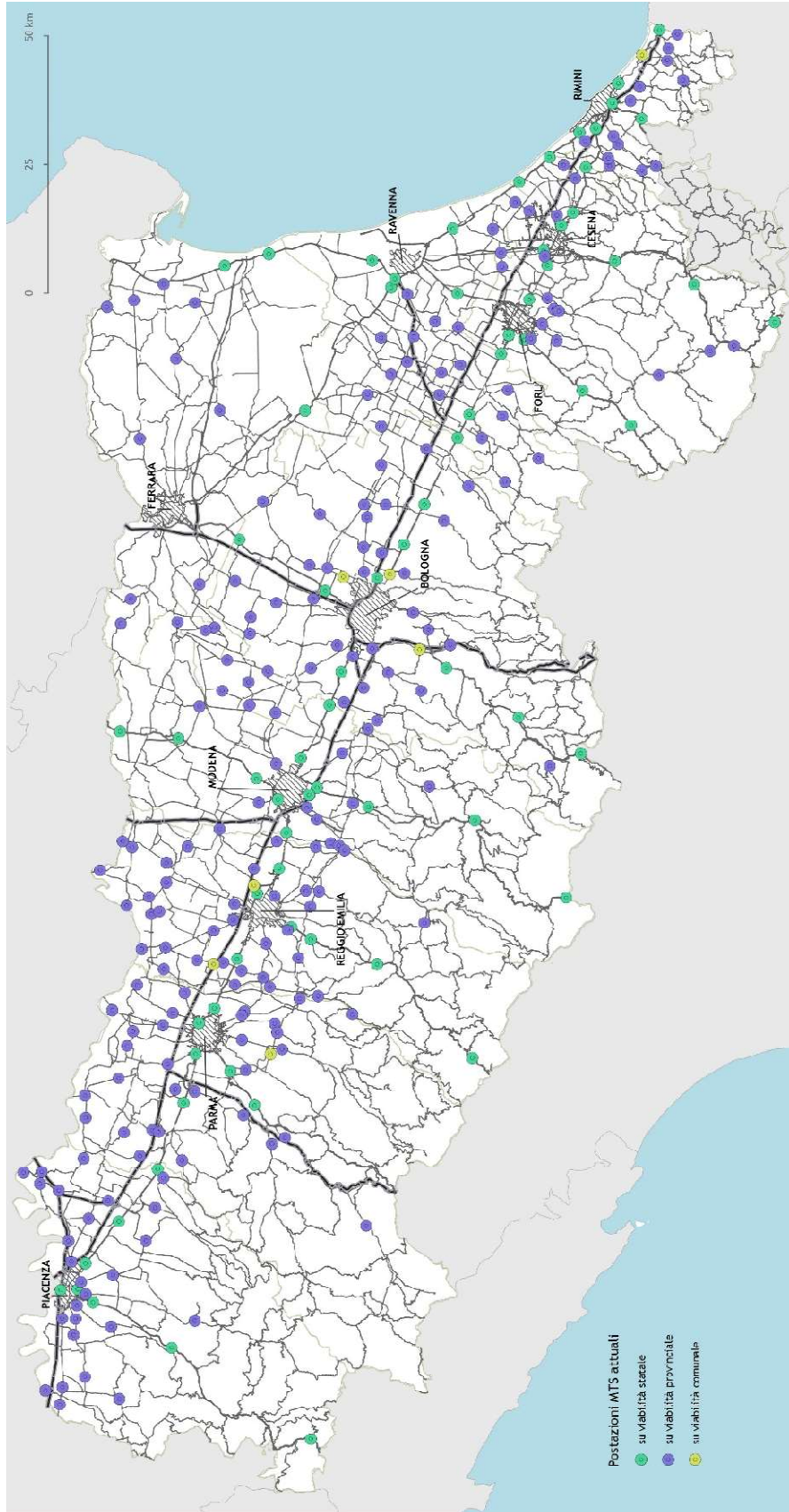
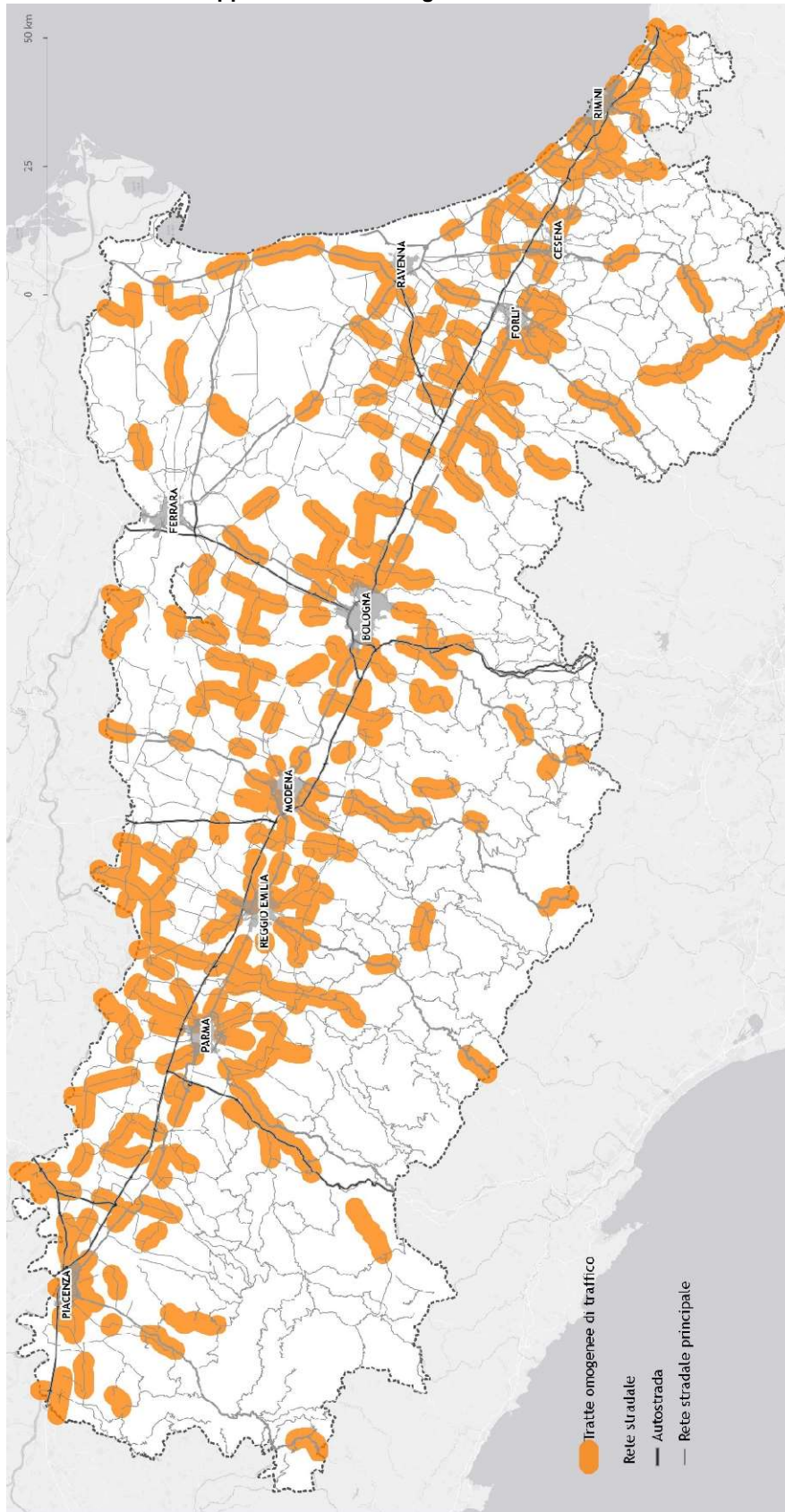


Figura 123
Mappa delle tratte omogenee di traffico



L'andamento dei transiti veicolari rilevati dalle postazioni del Sistema MTS è indicato nelle successive tabelle (valori assoluti dei transiti annuali).

Tabella 37
Transiti annuali 2009-2021

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
2021	879.640.875	787.164.422	89	56.663.562	6

Nota: 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.

Tabella 38
Transiti mensili 2009-2021 (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
2021	55	63	58	63	78	80	82	70	81	86	84	80
2021-2009/2009*100	-37 %	-28 %	-42 %	-36 %	-19 %	-16 %	-20 %	-19 %	-20 %	-19 %	-11 %	-11 %
2021-2019/2019*100	-33 %	-23 %	-40 %	-28 %	-14 %	-12 %	-8 %	-13 %	-11 %	-8 %	-3 %	-4 %
2021-2020/2019*100	-31 %	-19 %	44 %	163 %	45 %	11 %	3 %	-3 %	-1 %	6 %	40 %	29 %

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

Tabella 39

Transiti giornalieri medi annui delle postazioni con i valori più alti di traffico (Tgm. >5.000). Le postazioni sono state ordinate sulla base dell'ultima annualità (2019) non condizionata dalla pandemia Coronavirus Covid-19.

Postazione	Ambito	Tratto	Numero Corsie	Media 2009_2011	Media 2012_2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var % (2021-Media 2009_2011) /Media 2009_2011	Var % (2021-2020) /2020
152	BO	SS 569 tra tangenziale Bologna e Riale (Zola Predosa/SP 26)	4	58.787	58.445	58.948	60.454	60.414	59.249	60.512	47.656	51.045	-13	7
636	PR	SS 9var tangenziale nord/ovest di Parma tra SS 343 e SP 62R	4	50.460	48.925	48.811	50.293	50.888	51.474	50.748	39.539			
453	MO	SS 724 tra Formigine e Baggiovara	4	37.393	40.706	42.844	44.764	45.956	46.818	46.751	36.167			
635	PC	SS 725 tangenziale sud Piacenza tra SS 45 e bivio Mucinasso/San Polo	4	40.240	40.071			41.945	41.718	41.984	29.858			
149	MO	SP 255 tra Modena e Navicello (viadotto ferroviario AV)	2	31.140	30.953	31.558	31.834	32.041		32.190	25.391	29.006	-7	14
186	RN	SS 16 tra Rimini e Bellaria-Igea Marina	2	29.051	28.687	28.635	29.081	29.280		29.234	22.872	26.452	-9	16
383	RE	SS 722 tangenziale nord/est di Reggio Emilia a Gavassa	4	25.702			27.854		29.532	29.187	22.567	25.869	1	15
25	PR	SS 9 a San Prospero Parmense tra Parma e confine provinciale Parma/Reggio Emilia	2	28.801	29.147	29.295	29.638	29.166	29.063	29.125	22.561	25.234	-12	12
615	PC	Piazzale Milano sul ponte fiume Po al confine regionale Lombardia	3		23.999	25.202	25.626	25.808	25.925	26.463				
188	RN	SS 9 tra San Martino in Riparotta (Rimini) e viadotto A 14 (Santa Giustina)	4	26.383	25.993	25.859	26.263	26.229	25.639	25.725	20.360	21.952	-17	8
261	FC	SS 9 a Case Missiroli tra tangenziale di Cesena e Gambettola	2	25.388	24.424	24.613	25.271	24.790	25.398	25.325				
349	FC	SS 16 tra Cesenatico e Cervia	2	24.435	23.437	23.616	23.831	23.126	24.821	25.287	18.936	22.418	-8	18
122	PC	SS 10 tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicola a Trebbia	2	31.058	26.627	26.536	26.928	19.194	25.404	24.687	18.986	21.690	-30	14
140	RE	SS 9 tra Reggio Emilia e Rubiera	2	24.146	24.188	24.470	24.908	24.690	24.708	24.113	18.309	20.980	-13	15
29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera (confine provinciale Modena/Reggio Emilia)	2	24.518	24.761	25.001	25.004	24.421	24.336	23.274		19.361	-21	
143	RE	SP 63R tra viadotto A 1 (Reggio Emilia) e bivio Cadelbosco di Sopra	2	21.458	21.324	21.400	22.459	22.636	22.867	23.126	18.096	20.687	-4	14
239	RE	SP 486R a Veggia tra Castellarano e SP467R (ponte fiume Secchia-confine provinciale Reggio Emilia/Modena)	2	23.085	23.338	23.217	23.861	24.381	24.377	22.993	18.811	21.273	-8	13
127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	2	21.845	21.926	22.508	22.745	22.990	23.358	22.861	17.547	20.232	-7	15
258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Diegaro/Capocolle (Cesena)	2	23.565	22.411	22.460	22.850	22.991	22.655	22.798	18.317	18.197	-23	-1
323	MO	SP 467 tra Maranello (SP 3) e Pozza (SS 12)	2	17.679	19.786	21.406	22.288	22.246	22.640	22.685	18.470	21.424	21	16
328	MO	SP 486 tra Modena (viadotto A 1) e Baggiovara/Casinalbo	2	23.123	23.032	22.537	22.561	22.026	22.106	22.509	16.822	18.809	-19	12
215	BO	SS 253bis tra bivio interporto Bologna e A 13 (casello Castel Maggiore Bologna interporto)	2	21.191	21.092	21.390	22.378	22.992	23.669	22.309				
333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	2	22.805	21.912	22.079	22.251	22.203	23.733	22.009	16.065	18.568	-19	16
151	MO	SS 413 tra Modena e Soliera	2	20.084	20.136	20.928	21.607	21.680	22.058	21.835	15.306	19.978	-1	31
125	PC	SS 654 presso tangenziale sud di Piacenza (San Bonico) tra Piacenza e Podenzano	2	19.337	19.719	20.575	21.082	21.131	21.341	21.743	16.566			
150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	2	20.910	20.838	21.067	21.478	21.411	21.787	21.652	16.958			
221	PR	SS 9 tra Fidenza e A 15 (casello Parma ovest)	2	21.695	20.982		22.928	23.283	22.990	21.253	17.733	19.673	-9	11
130	PR	SS 62 tra Parma e Collecchio	2	20.064			21.254	20.490	20.635	20.637	15.749			

Postazione	Ambito	Tratto	Numero Corsie	Media 2009_2011	Media 2012_2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var % (2021-Media 2009_2011) /Media 2009_2011	Var % (2021-2020) /2020
282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	2	20.186	19.759	20.414	20.763	20.985	21.203	20.306	15.092			
146	MO	SS 12 tra Montale Rangone e Modena (viadotto A 1)	2	20.030	19.407	19.882	19.961	20.252	19.820	20.215	15.048			
391	PC	SS 10 tra Castelvetro Piacentino e ponte fiume Po al confine regionale Lombardia	2	21.531	19.739	19.599	19.895	20.414	20.004	19.953	13.689	15.424	-28	13
131	PR	SS 665 tra Parma e Corcagnano/Pilastro	2	19.307	18.922	19.196	19.322	19.577	19.623	19.840	15.546	17.602	-9	13
132	PR	SP 513R tra Parma e bivio Pilastrello/Monticelli Terme	2	19.354	18.598	18.661	18.945	19.551	19.378	19.530	15.283	18.263	-6	19
280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	2	20.228	19.490	19.494	19.771	19.867	19.541	19.439		16.887	-17	
137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia e Cavriago	2	20.312	18.928	18.843	19.027	19.054	19.654	18.858				
255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro Terme e Toscanella di Dozza	2	19.567	17.913	18.135	18.449	18.562	18.642	18.532	13.683	16.100	-18	18
638	RE	SS 9 tra Reggio Emilia e Sant'Illario d'Enza	2	20.000	18.850	18.531	18.764	18.557	18.400	18.383	14.759	16.167	-19	10
344	FC	SS 3bis/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	4	20.703	19.832	20.566	20.753	21.151	20.108	18.352	13.049			
134	PR	SS 343 tra A 1 (casello Parma) e San Polo	2	19.425	19.510	19.724		19.014	15.675	17.753	16.206	18.078	-7	12
263	RN	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	2	19.616	19.445	18.845	18.433	18.168	17.843	17.503	13.445	15.513	-21	15
133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	2	16.555	15.658	15.835	16.347	16.658	17.878	17.108				
612	PR	SS 665 tra Pilastro e Langhirano	2	16.273	15.822	16.204	16.433	16.602	16.768	16.811	13.735	15.975	-2	16
342	FC	SP 33 tra A 14 (casello Valle del Rubicone) e Savignano sul Rubicone	2	13.803	14.731	15.825	16.312	16.365	16.335	16.789	13.445	14.656	6	9
124	PC	SS 45 a Quarto tra Piacenza e Settima/Niviano	2	17.047	16.755	16.814	17.079	17.196	17.108	16.729				
162	MO	SS 9 al confine provinciale Modena/Bologna tra Cavazzona e Ponte Samoggia	2	16.475	16.367	16.836	16.664	16.691	16.406	16.718		14.494	-12	
112	RE	SP 111 tra Boretto e ponte fiume Po (confine regionale Lombardia)	2	14.259	13.526	13.521	13.724	15.778	19.228	16.429	10.458	11.959	-16	14
288	BO	SP 42 tra Pieve di Cento e Castello d'Argile	2	15.400	15.086	15.552	15.868	16.067	13.722	16.348				
651	RA	SS 9 tra Imola e Castelbolognese (confine provinciale Ravenna/Bologna)	2	16.923	16.207	16.159	16.320	16.358	16.311	16.219	12.322	13.746	-19	12
123	PC	SP 28 presso tangenziale sud di Piacenza tra Piacenza e Gossolengo	2	16.299	15.068	15.210	15.437	15.715		16.132	12.485	14.885	-9	19
182	RN	SS 258 a Sant'Ermite tra viadotto A 14 e San Martino dei Mulini	2	19.385	16.004	16.073	16.485	16.222	15.710	16.078	12.570	13.475	-30	7
139	RE	SP 467R tra Fogliano e Scandiano	2	15.344	15.213	15.054	15.366	15.729	15.782	15.950	12.445	13.449	-12	8
128	PC	SS 10 tra A 1/A 21 (casello Piacenza sud) e il bivio SP 587R	2	16.204	16.378	15.933	16.125	16.443	15.915	15.900	12.610	14.634	-10	16
292	BO	SP 4 tra San Giorgio di Piano e San Pietro in Casale	2	14.811	14.682	15.061	15.290	15.494	15.721	15.792	12.744	14.163	-4	11
242	MO	SS 12 tra Maranello e Torre Maina	2	14.956	14.164		15.017	15.381	15.560	15.629		14.249	-5	
655	RA	SP 253R tra bivio Russi e Fornace Zarattini (svincolo A 14dir)	2	16.372	15.617	15.373	14.962	14.059	14.834	15.597	12.019	13.271	-19	10
222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	2	14.589	14.053	14.253	14.669	14.920		15.486	11.196	13.017	-11	16
177	BO	NSA 313 complanare sud alla A 14 nel tratto tra San Lazzaro e Idice	2	12.854	11.865		14.755	15.061	15.246	15.457	12.683	14.090	10	11
12	RN	SS 16 tra A 14 (casello Cattolica) e confine regionale Marche	2	13.556	12.560		14.272	14.698	15.900	15.438	11.040	12.123	-11	10
254	BO	SS 9 tra Ozzano dell'Emilia e Osteria Grande	2	16.263	15.472	15.693	15.823	15.576	15.742	15.416				
629	FC	SS 727 tangenziale nord Forlì tra SS 9 (Cava/Villanova) e SS 67	4	9.357	8.749		13.337	13.925	14.593	15.255	13.133	14.168	51	8
160	BO	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno	2	13.960	14.225	14.823	15.236	15.588	15.647	15.253				

Postazione	Ambito	Tratto	Numero Corsie	Media 2009_2011	Media 2012_2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var % (2021-Media 2009_2011) /Media 2009_2011	Var % (2021-2020) /2020
219	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	2	15.923	15.521	15.367	15.588	15.657	15.621	15.224				
126	PC	SP 6 presso tangenziale sud di Piacenza (Mucinasso) tra Piacenza e San Giorgio Piacentino	2	15.711	15.106	15.260	15.485	15.303	15.199	15.140	11.583	13.738	-13	19
100	RN	SS 258 tra Verucchio e Dogana di Verucchio II (ex confine regionale)	2	14.400	13.831	14.117	14.316	14.491	14.487	15.060	11.739	13.330	-7	14
355	RN	SP 17v tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna	2	12.462	12.153	13.454	13.825	13.736	14.242	14.710	11.320	13.231	6	17
670	RE	SS 722Var (tangenziale sud/est di Reggio Emilia) tra rotatoria viale Parisoli e rotatoria Martiri di Cervarolo	2			13.357	13.927	14.587		14.700	11.615	13.559		17
426	RE	SS 63 tra Vezzano sul Crostolo e Puianello	2	13.733	13.467	13.769	13.947	14.270	14.359	14.618	11.866	13.443	-2	13
654	RA	SP 7IbisR tra Montaletto e Cervia	2	16.826	14.408	14.447	14.591	14.913	14.632	14.572	11.619	13.352	-21	15
334	RA	SP 8 tra A 14 (casello Faenza) e Granarolo Faentino	2	14.129	13.558	13.902	14.353	14.326	15.612	14.306	10.983	12.003	-15	9
237	RE	SP 23 tra Quattro Castella e Montecavolo	2	13.773	13.466	13.388	13.683	13.875	14.035	14.170		13.266	-4	
155	BO	Via Emilia (ex SS 9) tra San Lazzaro e Idice (ponte torrente Idice)	2	16.381	15.029		14.312	13.948	13.713	14.055	10.487	12.153	-26	16
623	RE	SP 30 tra Campagnola Emilia e Rio Saliceto	2	13.933	13.506	13.563	13.702	13.623	13.609	13.877	10.081	11.529	-17	14
147	MO	SS 623 tra A 1 (casello Modena sud) e Spilamberto	2	17.706	17.369	17.822	18.047	17.761	17.384	13.871	12.876	13.992	-21	9
637	PR	SS 62 tra Forno di Taro e Collecchio	2	13.665	13.215	13.389	13.533	13.612	13.433	13.867	9.940			
220	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al confine provinciale Piacenza/Parma	2	13.012	12.961	13.193	13.512	13.699	13.918	13.844	10.870	12.005	-8	10
244	BO	Via Provinciale (ex SP 569) tra Crespellano e Ponte Ronca	2	27.179	26.980	27.513	27.921	27.830	26.894	13.278	7.990	9.005	-67	13
246	BO	SP 255 tra San Giovanni in Persiceto e San Matteo della Decima	2	12.430	12.116	12.487	12.985	12.955	13.152	13.044				
289	FE	SP 66 (ex SS 255) tra Cento e Sant'Agostino	2	12.803	12.651	12.777	12.841	12.872	13.060	13.032	10.214	10.805	-16	6
608	FC	SP 140 tra Diegaro/Capocolle e Pievesestina (E 45)	2	11.778	11.404	11.533	12.082	12.134	12.069	12.999	10.662			
402	PR	SP 18 tra Pilastrello e Monticelli Terme	2	12.169	12.043	11.782	12.026	12.459	12.602	12.858	9.760	11.179	-8	15
312	RE	SP 42 tra Novellara e San Giacomo	2	11.395	11.514	11.874	12.145	12.620	12.631	12.789	9.981	11.207	-2	12
279	BO	SP 31 tra Colunga (SP 28/Castenaso) e Ponte Rizzoli	2	10.926	11.097	11.868	12.358	12.430		12.661	10.048	11.488	5	14
251	BO	SP 610 tra Imola e Casalfiumanese	2	12.851	12.201	12.335	12.539	12.587	12.668	12.566	9.808	11.350	-12	16
440	RN	SP 35 tra viadotto A 14 e Sant'Andrea in Casale	2	12.162	11.779	11.081	11.329	11.398		12.372		10.857	-11	
505	BO	SP 610 tra casello A 14 (Imola) e bivio Bubano/Mordano	2	10.891	10.437	11.208	11.569	11.627	12.141	12.314	9.670	10.723	-2	11
278	BO	SP 6 tra Budrio e SS 253	2	12.681	12.344	12.597	12.606	12.425	12.286	12.275	9.889	10.496	-17	6
652	FE	SS 16 tra San Biagio/Lavezzola e Argenta	2	12.472	11.866	12.247	12.096	12.039	12.281	12.211	9.707	11.182	-10	15
138	RE	SS 63 tra Rivalta (Reggio Emilia) e Puianello	2	11.938	11.555	11.643	11.987	12.197	12.119	12.175	9.896	11.051	-7	12
662	FE	SP 2 tra SP 14 (bivio Ro/Polesella) e Copparo	2	12.277	11.745	11.620	11.684	12.125	11.890	11.935	9.377	10.408	-15	11
354	RN	SP 31 tra viadotto A 14 e Coriano	2	12.744	11.795	11.644	11.918	11.951	11.806	11.864	8.058	10.724	-16	33
108	PC	SP 412R tra A 21 (casello Castel San Giovanni) e ponte fiume Po (confine regionale Lombardia)	2	13.585	12.849	13.448	13.693	12.211	11.783	11.819	8.024	9.415	-31	17
439	RN	SP 49 tra Santarcangelo di Romagna e San Martino dei Mulini	2	12.930	11.854	11.689	11.294		12.244	11.800	9.535	10.608	-18	11
385	PC	SS 10 tra Castel San Giovanni e confine regionale Lombardia	2	10.939	10.747	11.014		11.389	11.595	11.698				

Postazione	Ambito	Tratto	Numero Corsie	Media 2009_2011	Media 2012_2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var % (2021-Media 2009_2011) /Media 2009_2011	Var % (2021-2020) /2020
154	BO	SS 65bis tra Rastignano e Pian di Macina/Pianoro	2	9.459	9.192	10.120	10.561	10.907	11.088	11.613	9.612	10.613	12	10
260	FC	SP 8 (ex SS 304) tra Cesena (Ponte Pietra) e viadotto A 14	2	12.146	11.425	11.444	11.288	11.397	11.001	11.484	9.030	9.803	-19	9
452	RE	SP 3 tra A 1 (casello Reggio Emilia) e Bagnolo in Piano	2	8.921	9.067			10.554	10.990	11.175	8.533	9.732	9	14
665	PC	SP 1 (tangenziale sud/ovest di Piacenza) tra Madonna del Pilastro (SP 7) e Piacenza	2		8.287	9.391	9.942	16.263		11.088	8.844	10.662		21
276	BO	SS 253bis tra Granarolo dell'Emilia e ponte torrente Idice (Riccardina)	2	7.762	7.436	7.348	7.594	8.986	10.698	10.979	8.717			
226	PR	SP 32 al ponte sul torrente Parma, tra SP 16 (Mamiano/Santa Mari del Piano) e Pilastro/Pannocchia	2	10.631	10.532	10.492	10.603	10.821	10.906	10.911	8.809	10.162	-4	15
53	FE	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	2	13.577	12.493		12.162	10.889	11.679	10.873	8.798	10.485	-23	19
153	BO	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Sasso Marconi	2	17.015	13.850	13.468	13.448	11.866	10.850	10.861	8.873	10.882	-36	23
451	RE	SP 62Rvar tra Codisotto (confine regionale Lombardia) e Tagliata	2	9.085	9.625	10.029	10.335	10.718	11.129	10.845	7.851	9.163	1	17
624	RE	SP 23 tra Rivalta e Montecavallo	2	10.792	10.642	10.647	10.691	10.886	10.863	10.809	8.540	9.611	-11	13
309	PC	SS 10 tra Castelvetto Piacentino e Monticelli d'Ongina	2	10.915	10.401	10.161		10.665	10.715	10.805	8.076	9.350	-14	16
157	BO	Via San Donato (ex SP 5) tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore	2	17.815	12.538	11.821	11.623	9.198	4.061	10.748	8.405	9.339	-48	11
449	RE	SP 111 tra Salerno e A 1 (casello Terre di Canossa-Campesine)	2	10.272	9.766	9.996	10.383	10.476	10.469	10.723				
337	RA	SP 14 tra Lugo e Fusignano	2	11.819	11.491	10.457	10.598	10.586	10.648	10.722	8.409	9.024	-24	7
504	BO	SP 7 tra Idice e Castel dei Britti	2	10.685	10.110	10.223	10.352	10.431	10.454	10.612	8.655	9.599	-10	11
653	RA	SP 254R tra Castiglione di Cervia/Castiglione di Ravenna (ponte fiume Savio) e Cervia	2	11.056	9.036	9.363	9.542	9.603	9.673	10.597				
238	RE	SP 37 tra Albinea e Scandiano	2	9.469	9.518	9.704	10.028	10.335	10.256	10.594	8.321	9.327	-2	12
259	FC	SP 7 (ex SS 71bis) a La Pioppa tra A 14 (casello Cesena) e confine provinciale Forlì-Cesena/Ravenna (SSPP 33)	2	12.098	9.749	9.498	9.541	9.970	9.868	10.591	8.697	9.681	-20	11
158	BO	SS 64 tra Bologna e Lovoleto	2	10.666	10.372	10.259	10.479	10.606	10.930	10.569	8.573	9.595	-10	12
176	FC	SP 2 (ex SS 254) a La Caserma tra viadotto A 14 e Casemurate/E 45 (confine provinciale Forlì-Cesena/Ravenna)	2	10.208	8.730	9.201	9.494	8.486	9.966	10.454	7.846	8.735	-14	11
427	RE	SP 7 tra Scandiano e Iano	2	8.765	9.385	9.598	9.635	9.813	9.822	10.399		9.858	12	
336	RA	SP 253R tra Lugo (ponte torrente Senio) e Bagnacavallo	2	11.071	10.993	10.771	10.319	9.822	10.063	10.309	7.731	9.285	-16	20
393	PC	SS 10 tra Caorso e Roncaglia/Fossadello	2	10.187	9.998	9.970	10.300	9.440	10.388	10.250	8.095	9.529	-6	18
311	RE	SP 62Rvar tra San Giacomo e Tagliata	2	9.379	9.216	9.374	9.469	9.918	10.362	10.154	7.451			
230	RE	SP 62Rvar tra Boretto e Gualtieri	2	9.365	9.388	9.479	9.711		10.426	10.102		8.944	-4	
405	PR	SP 15 tra Sala Baganza e Stradella/Collecchio	2	9.870	9.448	9.588	9.703	9.767	9.768	9.821	7.982	8.965	-9	12
223	PR	SS 357 tra Castelguelfo (SS 9) e Noceto	2	9.125	8.764	8.605	9.173	9.662	9.749	9.803	7.294	8.070	-12	11
275	BO	SP 5 tra Granarolo dell'Emilia e Minerbio	2	8.407	8.505	8.812	9.073	9.397	9.774	9.611	7.578	8.502	1	12
318	RE	SP 51 a Salvaterra tra Villalunga/Sant'Antonino e Rubiera	2	8.875		9.969	10.186	10.284	10.221	9.438	7.138	8.405	-5	18
228	RE	SP 62R tra Brescello e Sorbolo (confine provinciale Reggio Emilia/Parma)	2	9.871	9.107	8.805	9.058	9.404	10.701	9.425	6.401	7.623	-23	19
291	BO	SP 4 tra San Pietro in Casale e San Vincenzo/San Venanzio	2	8.949	8.624	8.900	9.050	9.168	9.519	9.399	7.408	8.388	-6	13

Postazione	Ambito	Tratto	Numero Corsie	Media 2009_2011	Media 2012_2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var % (2021-Media 2009_2011) /Media 2009_2011	Var % (2021+2020) /2020
432	RE	SP 67 tra Calerno e Montecchio Emilia	2	8.154	8.177	8.332	8.660	8.498	9.153	9.373	7.247	8.396	3	16
430	RE	SP 28 nell'abitato di Montecchio Emilia tra via Galvani/Volta e variante est	2	8.609	8.592	8.806	8.982	9.214	9.248	9.299		7.995	-7	
340	FC	SP 72 tra San Martino in Strada (Forli) e Para/Meldola	2	7.371	8.239	8.922	8.911	9.149	9.330	9.296	7.624	8.441	15	11
170	FC	SS 67 tra Castrocaro Terme (Rovere) e Forli	2	9.440	8.103	7.843	7.873	8.259	9.022	9.093	6.994	7.133	-24	2
303	PC	SP 11 tra Borgonovo Val Tidone e Mottaziana (ponte torrente Tidone)	2	8.515	8.471	8.617	8.748	9.113	9.021	9.045	7.288	8.275	-3	14
252	BO	SS 253bis a Villa Fontana tra Budrio e Medicina	2	6.973	6.940	7.338	7.593	8.295	8.899	9.016	7.000	7.680	10	10
247	BO	SP 255 tra Nonantola e Sant'Agata Bolognese	2	7.655	7.119		8.623	9.060	9.027	8.991	6.553	8.156	7	24
350	RN	SP 41 tra Rimini (viadotto A 14) e Ospedaletto	2	8.001	8.607	8.512		8.442		8.599	6.683	7.475	-7	12
107	RE	SP 85 tra Rubiera e Fontana (viadotto A 1)	2	8.359	8.295	8.323	8.487	8.684	8.691	8.559	6.603	7.592	-9	15
256	RA	SP 302R tra Faenza e Brisighella	2	9.076	7.354	8.283	8.350	8.346	8.436	8.508	6.700	7.436	-18	11
441	RN	SP 58 tra San Giovanni in Marignano e il confine regionale (Marche)	2	8.442	8.013	8.411		8.519	8.402	8.447	6.313	6.807	-19	8
332	RA	SP 306R tra Castel Bolognese e Riolo Terme	2	9.070	8.344	8.330	8.387	8.436	8.378	8.431	6.525	7.352	-19	13
627	BO	SS 64 tra Riola e Vergato	2	8.495	8.026	8.136	8.249	8.377	8.499	8.402	7.030			
314	RE	SP 2 tra Reggiolo e Tagliata	2	9.163	8.015	7.917	8.092	8.079	8.067	8.137	6.405	7.404	-19	16
446	RA	SP 13 a Santa Maria di Fabriago tra Sant'Agata sul Santerno e Lavezzola	2	8.300	7.884	8.066	8.105	8.078	8.047	8.105				
243	BO	SP 27 a Calcara tra Ponte Samoggia e Muffa	2	7.652	7.391				8.555	8.013	5.303	5.726	-25	8
274	BO	SS 64 a Malalbergo (confine provinciale Bologna/Ferrara)	2	8.035	8.270	8.461		8.472		7.893	6.131	6.569	-18	7
626	RN	SP 18 tra Morciano di Romagna e Osteria Nuova (SP 31)	2	8.164	7.736		7.702	7.649	7.713	7.862	6.190	7.140	-13	15
300	PC	SP 462R tra Cortemaggiore e A 21 (casello Fiorenzuola)	2	7.173	7.058	7.200	7.342	7.625	7.684	7.763	6.027	7.234	1	20
438	RN	SP 14 tra Colombare/Santo Marino e Ponte Verucchio	2	7.333	7.109	7.311	7.524	7.550	7.508	7.719	5.657			
450	RE	SP 35 tra Guastalla e confine regionale Lombardia (ponte fiume Po)	2	7.692	7.266	7.205	7.350	7.583	7.669	7.688	5.677	7.125	-7	26
396	PR	SP 28 tra Fornovo di Taro e Varano de' Melegari	2	7.336	6.881	7.019	7.266	7.427	7.475	7.568	5.842	6.457	-12	11
287	FE	SP 6 tra Cento e Reno Finalese/Reno Centese (confine provinciale Ferrara/Modena)	2	7.443	7.383	7.471	7.358	7.421	7.412	7.503	5.911	6.675	-10	13
429	RE	SP 12 tra San Polo d'Enza e Montecchio Emilia	2	7.428	6.898	6.945	7.143	7.343	7.455	7.494		6.436	-13	
617	PC	SP 7 tra Madonna del Pilastro (tangenziale sud/ovest di Piacenza) e San Nicola a Trebbia	2	11.604	7.591	7.347	7.295	11.758	7.374	7.420	5.915	6.795	-41	15
339	FC	SP 3 (ex SS 9ter) tra San Lorenzo in Noceto e Predappio	2	7.415	7.071	7.240	7.285	7.394	7.375	7.354	5.912	6.613	-11	12
435	FC	SP 37 tra Forlimpopoli e Para/Meldola	2	8.646	6.283	7.015	7.152	7.166	7.153	7.282	5.665	6.430	-26	14
173	FC	SP 4 (ex SS 310) tra Magliano/Carpena (Forli) e bivo Para/Meldola	2	9.555	7.553	7.070	7.269	7.194	7.218	7.274	5.825	6.537	-32	12
666	FC	SP 3 (ex SS 9ter) tangenziale est di Forli tra via Monda e via Caminate	2		6.084	6.720				7.251	5.751	6.858		19
600	BO	SP 19 tra A 14 (casello Castel San Pietro Terme) e Medicina	2	5.705	5.747	6.102	6.426	6.937	7.287	7.249		6.396	12	
620	RE	SS 468 tra Reggio Emilia (viadotto A 1) e San Martino in Rio	2	5.656	6.155	6.716	6.803	7.125		7.165	5.500			
7	BO	SS 64 a Ponte della Venturina (Porretta Terme) al confine regionale Toscana	2	8.188	7.697	7.678	7.615	7.557	7.419	7.136	5.746	6.408	-22	12

Postazione	Ambito	Tratto	Numero Corsie	Media 2009_2011	Media 2012_2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var % (2021-Media 2009_2011) /Media 2009_2011	Var % (2021-2020) /2020
171	FC	SP 56 tra Forlì e SS 67 (Castrocaro Terme)	2	8.600	8.372	8.324	8.447	8.044		7.127	5.531	6.250	-27	13
401	PR	SP 513R tra Traversetolo e San Polo d'Enza (confine provinciale Parma/Reggio Emilia)	2	7.249	6.780	6.586	6.709	6.856	6.871	7.091	5.645	6.476	-11	15
605	BO	SS 623 tra Silla e Gaggio Montano	2	7.743	7.139	7.054	7.051	7.215	7.305	7.085	5.783	6.444	-17	11
639	RE	SS 63 a Migliara/Marola (Casina)	2	6.445	6.362	6.559	6.681	6.836	6.904	7.081	6.507			
633	MO	SS 724Dir complanare sud alla A 1 direzione Bologna, tra asse viario Modena/Sassuolo e SS 12	2	6.473	6.262	6.481	6.855	6.939	7.000	7.048	5.650	6.218	-4	10
632	MO	SS 724Dir complanare sud alla A 1 direzione Reggio Emilia, tra asse viario Modena/Sassuolo e SS 12	2	6.607	6.410	6.633	6.829	7.002	6.921	7.034		6.316	-4	
356	RE	SP 2 tra Reggiolo e confine regionale Lombardia	2	6.435	6.549	6.652	6.843	6.787	6.903	7.023	5.269	4.599	-29	-13
618	RA	SP 253R tra Bagnacavallo (viadotto A 14 Dir) e Godo	2	8.077	8.021	7.978	5.988	4.029	6.773	7.018		6.311	-22	
308	PC	SS 412 tra Pianello Val Tidone e Borgonovo Val Tidone	2	7.371	6.729	6.659	6.734	6.818	6.809	6.996	5.540	6.420	-13	16
404	PR	Via Dante Alighieri (ex SP 32) tra Felino e Pilastro	2	10.684	10.009	6.759	6.930	6.697	6.809	6.928	5.555	5.795	-46	4
448	RE	SP 5 tra Reggiolo e Novellara	2	7.806	7.580	7.609	7.692	6.502	6.838	6.892	4.876	6.565	-16	35
331	BO	SP 325 tra A 1 (casello Sasso Marconi) e Vado	2	7.131	6.636	6.709	6.721	6.799	6.948	6.868	5.440	5.933	-17	9
277	BO	SP 6 tra Budrio e San Martino in Argine (ponte torrente Idice)	2	7.039	6.612	6.566	6.580	6.749	6.711	6.833	5.606	5.993	-15	7
403	PR	SP 72 tra Parma e Casale/Mezzani	2	5.687	5.323	5.405	5.679	6.355		6.786	5.597	6.293	11	12
245	MO	SS 569 tra Savignano sul Panaro e Bazzano (confine provinciale Modena/Bologna)	2	8.480	7.369	7.299	7.000	7.359	7.281	6.750	4.744	5.114	-40	8
304	PC	SP 42 tra Podenzano e bivio ponte torrente Nure a San Giorgio Piacentino	2	6.827	6.385	6.330	6.464	6.574	6.633	6.626	5.261	6.181	-9	17
437	RN	SP 13 tra Santarcangelo di Romagna e Lo Stradone	2	6.880	6.670	6.713	6.618	6.557		6.571	5.349	6.042	-12	13
614	PC	SP 587R tra Caorso e Cadeo/Roveleto	2	5.814	6.015	6.062	6.081	6.232	6.270	6.521	5.205	6.277	8	21
231	RE	SP 63R tra Santa Vittoria e Gualtieri	2	7.223	6.813	6.596	6.597	6.579	6.570	6.439		5.923	-18	
613	PR	SP 16 tra Basilicanova e Mamiano	2	6.486	6.046	5.962	6.101	6.202	6.242	6.419	5.074	5.747	-11	13
52	BO	SP 253 tra Sesto Imolese e Medicina/Ganzanigo	2	5.776	5.616	5.873	5.832	6.043	6.191	6.260				
400	PR	SP 10 tra San Secondo Parmense e Ragazzola (ponte fiume Po)	2	6.239	6.155	6.564	6.208	6.294	6.977	6.235	4.311	5.171	-17	20
257	RA	SP 302R tra Faenza (viadotto A 14) e Russi	2	6.966	6.613	6.314	6.213	6.347	6.478	6.214				
431	RE	SP 12 tra Sant'Ilario d'Enza e Montecchio Emilia	2	5.887	5.620	5.718	5.816	5.886	5.920	6.003	4.546	5.166	-12	14
281	BO	SP 78/1 tra Bazzano e Monteveglio	2	6.420	6.288	6.541	6.422	6.356	6.368	5.985	4.484	5.045	-21	13
19	PR	SS 343 tra Colorno e ponte fiume Po (confine regionale Lombardia)	2	11.335	11.633	11.921	12.296	9.016	926	5.983	8.305	9.338	-18	12
290	BO	SP 11 tra Pieve di Cento e San Pietro in Casale	2	5.468	5.248	5.434	5.696	5.911	5.930	5.836	4.331	5.168	-5	19
116	FC	SP 138 tra San Piero in Bagno (svincolo E 45) e Bagno di Romagna	2	5.882	5.492	5.656	5.703	6.134	5.707	5.760	4.208	4.783	-19	14
447	PC	SP 28 a Molinazzo di sotto presso ponte fiume Trebbia (Comune di Gossolengo)	2	5.404	4.998	5.092	5.167	5.370	5.338	5.715	4.675	5.436	1	16
343	FC	SP 4 (ex SS 310) tra Galeata e Santa Sofia	2	5.698	5.160	5.264	5.417	5.432	5.521	5.685	4.932	5.481	-4	11
285	BO	SP 1 tra Crevalcore e San Matteo della Decima	2	5.652	5.364	5.352	5.484	5.437	5.779	5.625	4.376	4.944	-13	13
606	FE	SP 70 Cispadana tra Sant'Agostino/San Carlo e Poggio Renatico	2	5.067	5.241	5.334	5.617	5.671	5.836	5.572		5.688	12	

Postazione	Ambito	Tratto	Numero Corsie	Media 2009_2011	Media 2012_2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var % (2021-Media 2009_2011) /Media 2009_2011	Var % (2021-2020) /2020
307	PC	SS 45 a Travo tra Rivergaro e Perino	2	5.244	5.063	5.192	5.278	5.511	5.416	5.509	4.749	5.490	5	16
445	RA	SP 610R tra Fruges/Massalombarda e Conselice	2	4.513	4.502	4.844	5.064	5.119		5.377	4.274	4.830	7	13
306	PC	SS 654 tra Ponte dell'Olio e Bettola	2	5.411	5.001	4.958	4.967	4.978	5.004	5.170	4.198	4.714	-13	12

*Nota: il confronto % è sulla base dei dati disponibili (indice transiti aggregati) e delle postazioni attive.
Validazione serie dati su base annuale e disponibilità di almeno 6 mesi.*

Figura 124
Mappa distribuzione transito giornaliero medio annuo (2021) delle postazioni

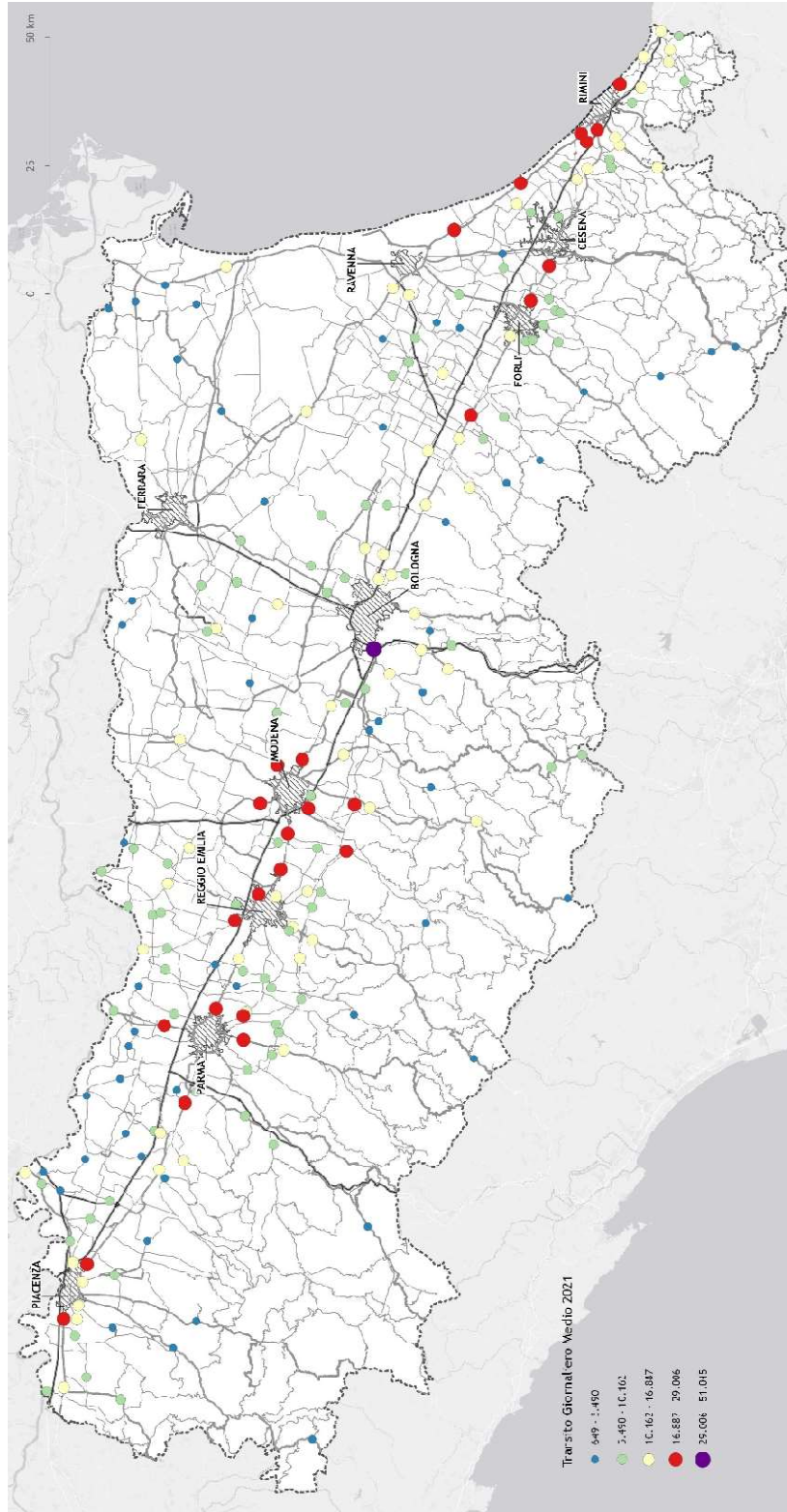


Tabella 40
Provincia di Bologna - Transiti giornalieri medi 2021 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	152	BO	SS 569 tra tangenziale Bologna e Riale (Zola Predosa/SP 26)	51.045	2.227	4,4
2	280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	16.887	388	2,3
3	255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro Terme e Toscanella di Dozza	16.100	562	3,5
4	292	BO	SP 4 tra San Giorgio di Piano e San Pietro in Casale	14.163	503	3,5
5	177	BO	NSA 313 complanare sud alla A 14 nel tratto tra San Lazzaro e Idice	14.090	618	4,4
6	155	BO	Via Emilia (ex SS 9) tra San Lazzaro e Idice (ponte torrente Idice)	12.153	379	3,1
7	279	BO	SP 31 tra Colunga (SP 28/Castenaso) e Ponte Rizzoli	11.488	748	6,5
8	251	BO	SP 610 tra Imola e Casalfiumanese	11.350	556	4,9
9	330	BO	SS 64 tra Sasso Marconi e Marzabotto	11.033	441	4,0
10	153	BO	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Sasso Marconi	10.882	257	2,4

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

Figura 125

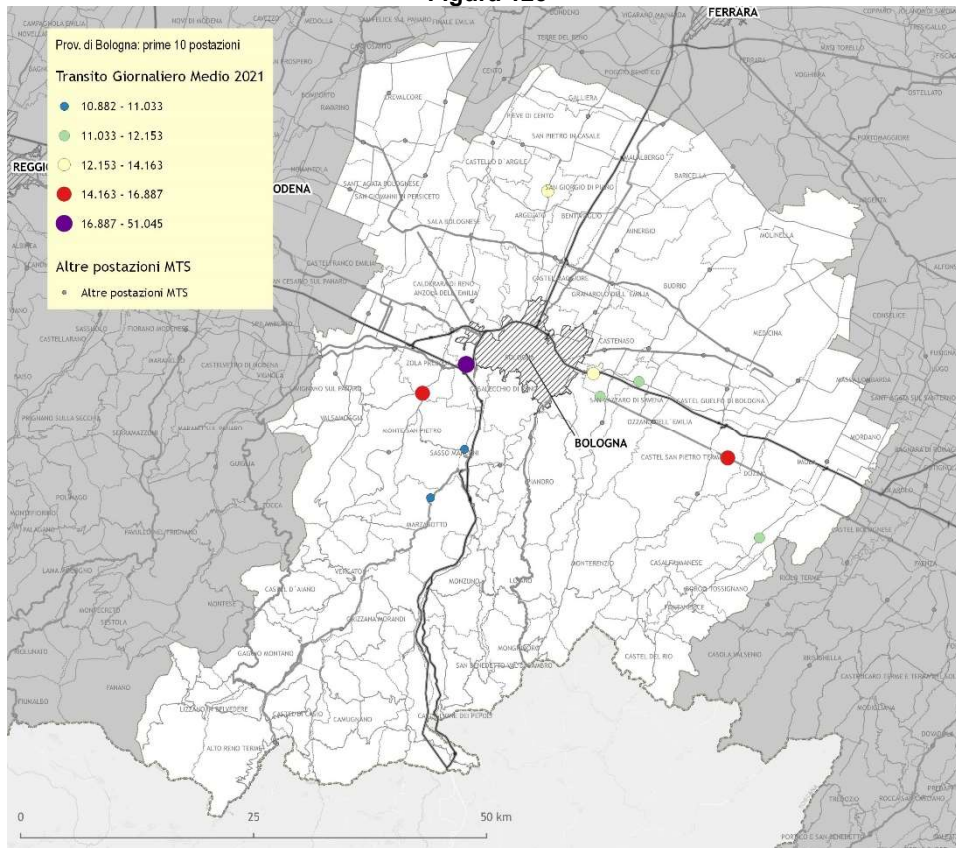


Tabella 41
Provincia di Ferrara - Transiti giornalieri medi 2021

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	652	FE	SS 16 tra San Biagio/Lavezzola e Argenta	11.182	1.186	10,6
2	289	FE	SP 66 (ex SS 255) tra Cento e Sant'Agostino	10.805	521	4,8
3	53	FE	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	10.485	2.884	27,5
4	662	FE	SP 2 tra SP 14 (bivio Ro/Polesella) e Copparo	10.408	378	3,6
5	287	FE	SP 6 tra Cento e Reno Finalese/Reno Centese (confine provinciale Ferrara/Modena)	6.675	309	4,6
6	606	FE	SP 70 Cispadana tra Sant'Agostino/San Carlo e Poggio Renatico	5.688	398	7,0

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

Figura 126

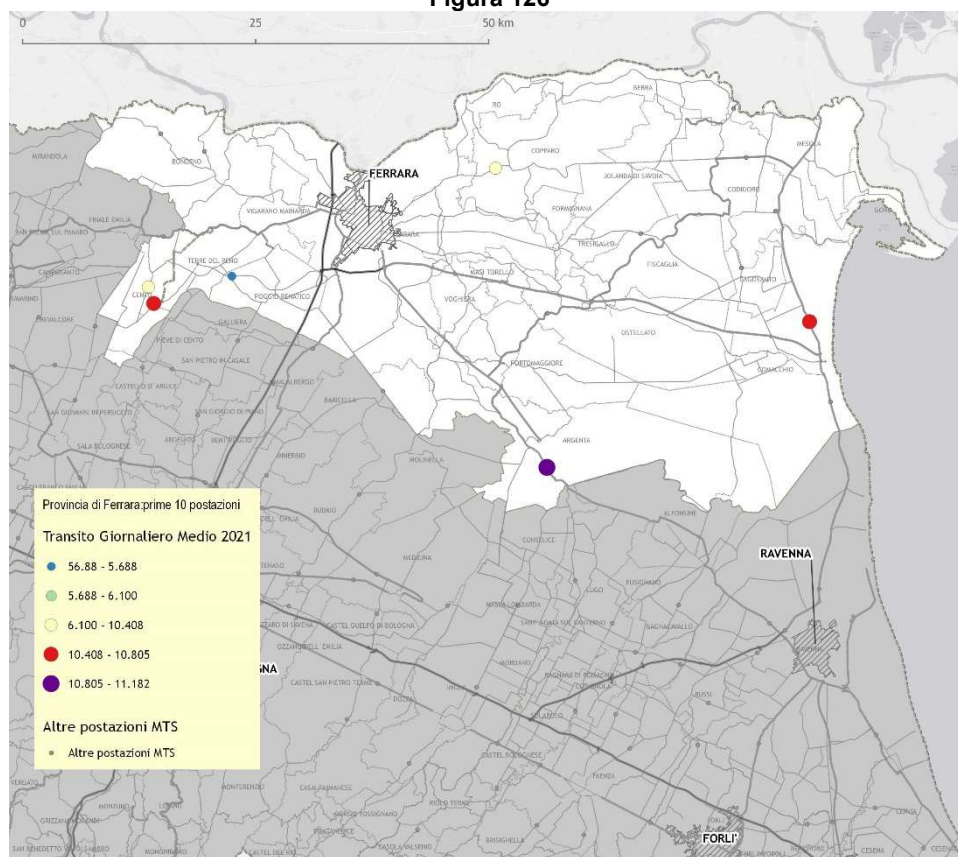


Tabella 42
Provincia di Forlì-Cesena - Transiti giornalieri medi 2021 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	349	FC	SS 16 tra Cesenatico e Cervia	22.418	1.617	7,2
2	174	FC	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	21.237	1.019	4,8
3	258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Diegaro/Capocolle (Cesena)	18.197	1.657	9,1
4	342	FC	SP 33 tra A 14 (casello Valle del Rubicone) e Savignano sul Rubicone	14.656	1.354	9,2
5	629	FC	SS 272 tangenziale nord Forlì tra SS 9 (Cava/Villanova) e SS 67	14.168	921	6,5
6	262	FC	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna (confine provinciale Forlì-Cesena/Ravenna)	14.054	1.056	7,5
7	260	FC	SP 8 (ex SS 304) tra Cesena (Ponte Pietra) e viadotto A 14	9.803	279	2,8
8	259	FC	SP 7 (ex SS 71bis) a La Pioppa tra A 14 (casello Cesena) e confine provinciale Forlì-Cesena/Ravenna (SSPP 33)	9.681	350	3,6
9	176	FC	SP 2 (ex SS 254) a La Caserma tra viadotto A 14 e Casemurate/E 45 (confine provinciale Forlì-Cesena/Ravenna)	8.735	318	3,6
10	340	FC	SP 72 tra San Martino in Strada (Forlì) e Para/Meldola	8.441	321	3,8

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

Figura 127

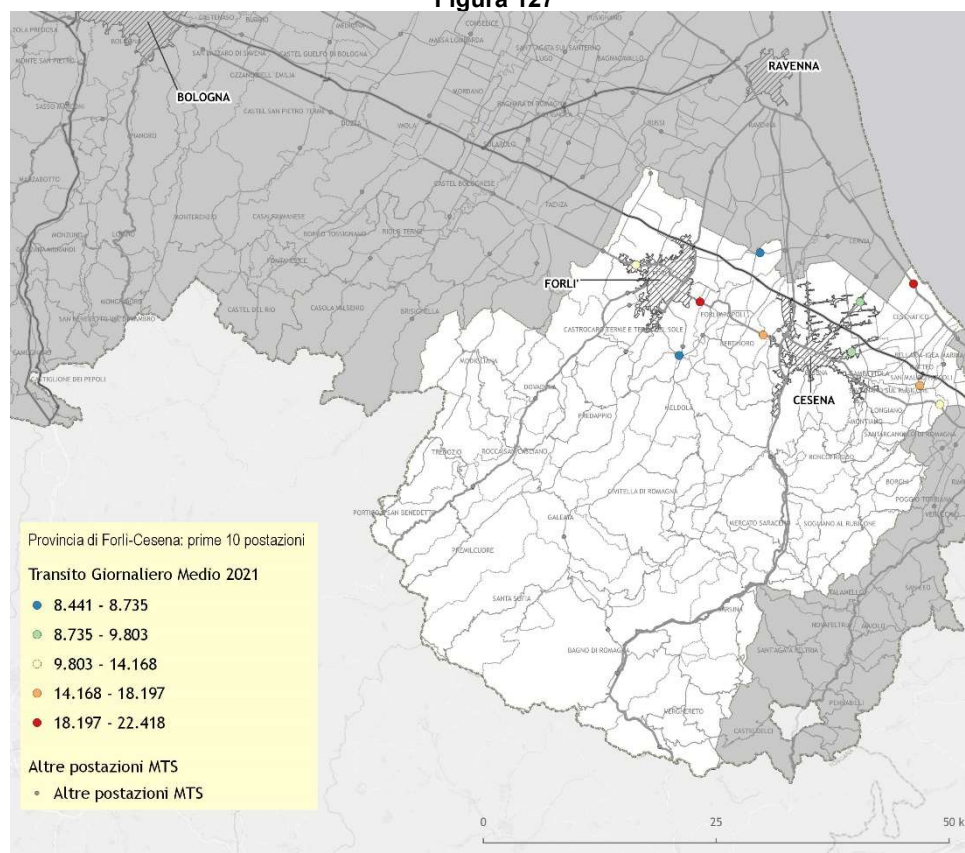


Tabella 43
Provincia di Modena - Transiti giornalieri medi 2021 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	149	MO	SP 255 tra Modena e Navicello (viadotto ferroviario AV)	29.006	2.360	8,1
2	148	MO	SS 9 tra Modena (Fossalta) e ponte fiume Panaro	23.052	1.254	5,4
3	323	MO	SP 467 tra Maranello (SP 3) e Pozza (SS 12)	21.424	2.669	12,5
4	151	MO	SS 413 tra Modena e Soliera	19.978	1.088	5,4
5	29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera (confine provinciale Modena/Reggio Emilia)	19.361	1.747	9,0
6	328	MO	SP 486 tra Modena (viadotto A 1) e Baggiovara/Casinalbo	18.809	447	2,4
7	269	MO	SS 12 tra Tre Torri (Cavezzo) e Medolla	15.709	1.408	9,0
8	162	MO	SS 9 al confine provinciale Modena/Bologna tra Cavazzona e Ponte Samoggia	14.494	1.121	7,7
9	242	MO	SS 12 tra Maranello e Torre Maina	14.249	1.049	7,4
10	147	MO	SS 623 tra A 1 (casello Modena sud) e Spilamberto	13.992	1.879	13,4

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

Figura 128

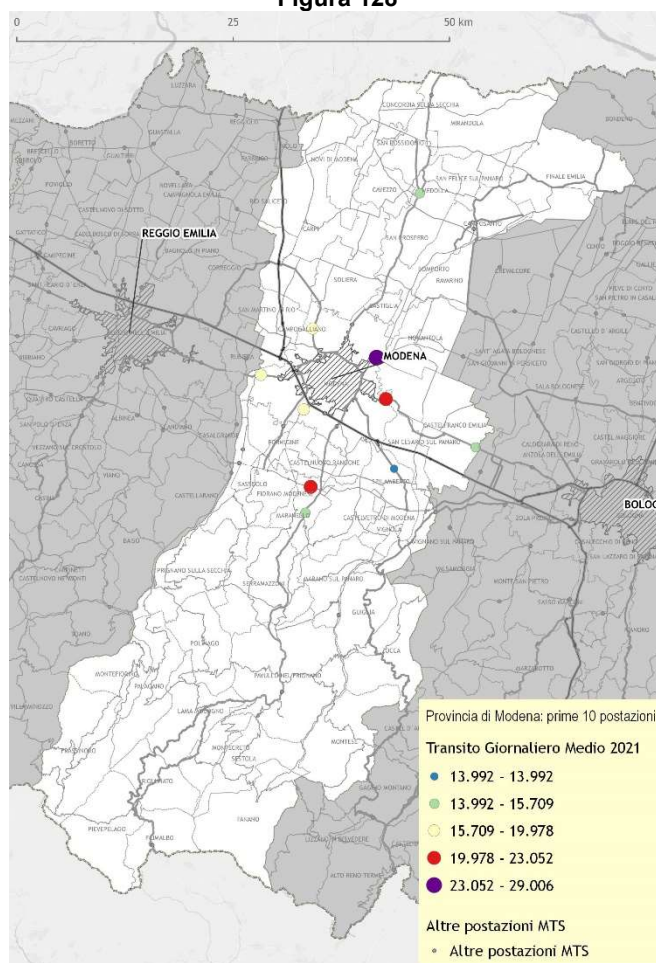


Tabella 44
Provincia di Parma - Transiti giornalieri medi 2021 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	25	PR	SS 9 a San Prospero Parmense tra Parma e confine provinciale Parma/Reggio Emilia	25.234	1.625	6,4
2	221	PR	SS 9 tra Fidenza e A 15 (casello Parma ovest)	19.673	2.135	10,9
3	132	PR	SP 513R tra Parma e bivio Pilastrello/Monticelli Terme	18.263	844	4,6
4	134	PR	SS 343 tra A 1 (casello Parma) e San Polo	18.078	2.525	14,0
5	131	PR	SS 665 tra Parma e Corcagnano/Pilastro	17.602	860	4,9
6	612	PR	SS 665 tra Pilastro e Langhirano	15.975	810	5,1
7	397	PR	SP 12 tra A 1 (casello Fidenza-Salsomaggiore) e Fidenza	13.616	1.932	14,2
8	222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	13.017	375	2,9
9	402	PR	SP 18 tra Pilastrello e Monticelli Terme	11.179	260	2,3
10	226	PR	SP 32 al ponte sul torrente Parma, tra SP 16 (Mamiano/Santa Mari del Piano) e Pilastro/Pannocchia	10.162	637	6,3

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

Figura 129

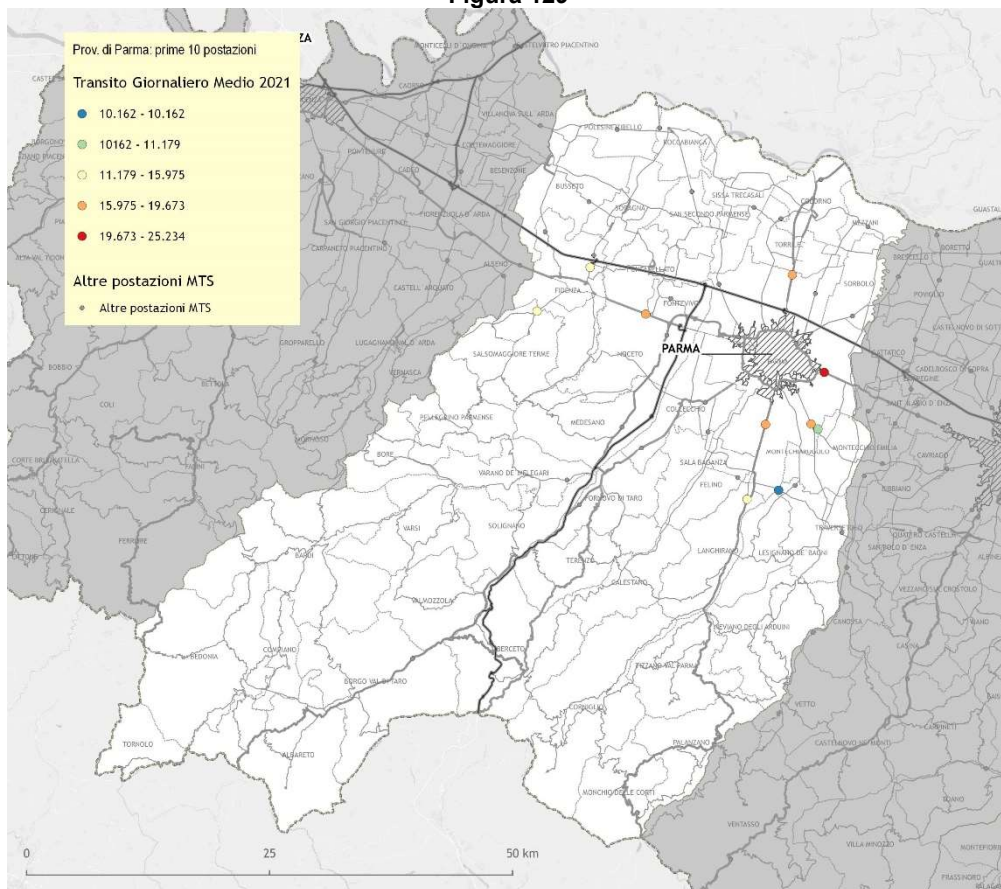


Tabella 45
Provincia di Piacenza - Transiti giornalieri medi 2021 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	122	PC	SS 10 tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolò a Trebbia	21.690	962	4,4
2	127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	20.232	1.629	8,1
3	391	PC	SS 10 tra Castelvetro Piacentino e ponte fiume Po al confine regionale Lombardia	15.424	382	2,5
4	123	PC	SP 28 presso tangenziale sud di Piacenza tra Piacenza e Gossolengo	14.885	417	2,8
5	128	PC	SS 10 tra A 1/A 21 (casello Piacenza sud) e il bivio SP 587R	14.634	1.557	10,6
6	126	PC	SP 6 presso tangenziale sud di Piacenza (Mucinasso) tra Piacenza e San Giorgio Piacentino	13.738	527	3,8
7	220	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al confine provinciale Piacenza/Parma	12.005	1.354	11,3
8	95	PC	SS 10 tra Castel San Giovanni e Sarmato	11.226	712	6,3
9	665	PC	SP 1 (tangenziale sud/ovest di Piacenza) tra Madonna del Pilastro (SP 7) e Piacenza	10.662	659	6,2
10	393	PC	SS 10 tra Caorso e Roncaglia/Fossadello	9.529	1.195	12,5

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

Figura 130

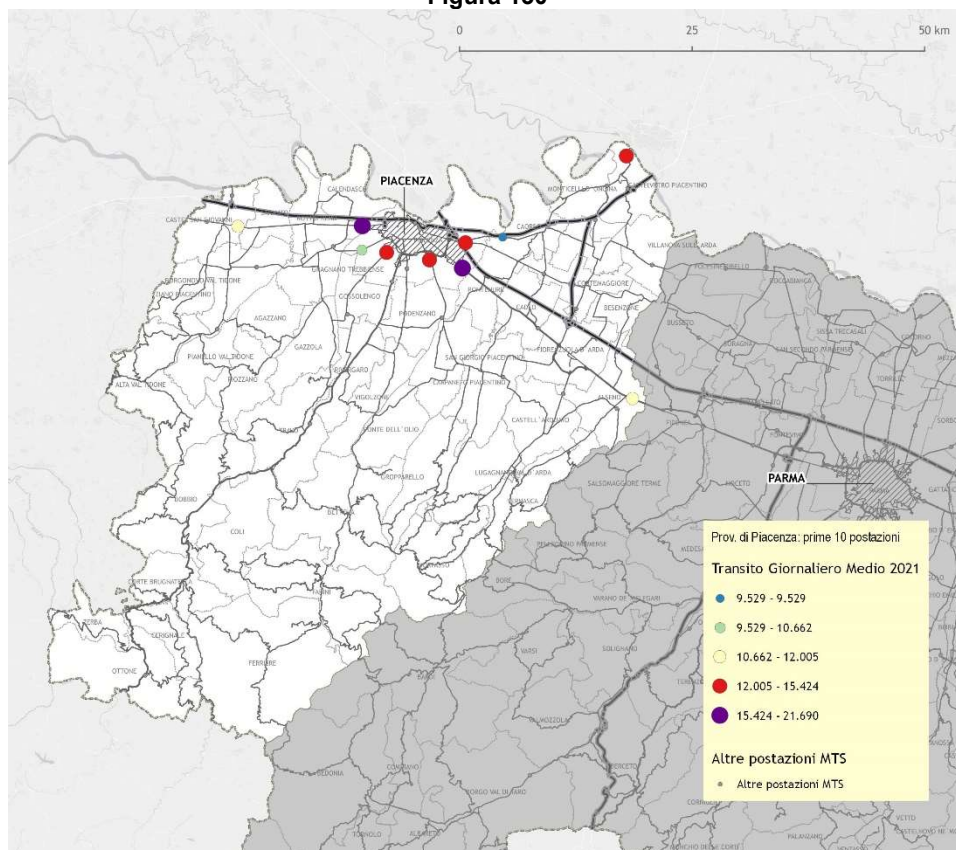


Tabella 46
Provincia di Ravenna - Transiti giornalieri medi 2021 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	678	RA	SS 16 tra Fosso Ghiaia e Savio	21.339	1.540	7,2
2	333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	18.568	690	3,7
3	676	RA	SS 16 tra tangenziale di Ravenna e Glorie/Mezzano	15.709	1.107	7,0
4	651	RA	SS 9 tra Imola e Castelbolognese (confine provinciale Ravenna/Bologna)	13.746	609	4,4
5	654	RA	SP 7bisR tra Montaletto e Cervia	13.352	398	3,0
6	655	RA	SP 253R tra bivio Russi e Fornace Zarattini (svincolo A 14dir)	13.271	540	4,1
7	334	RA	SP 8 tra A 14 (casello Faenza) e Granarolo Faentino	12.003	711	5,9
8	336	RA	SP 253R tra Lugo (ponte torrente Senio) e Bagnacavallo	9.285	534	5,7
9	337	RA	SP 14 tra Lugo e Fusignano	9.024	458	5,1
10	256	RA	SP 302R tra Faenza e Brisighella	7.436	214	2,9

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

Figura 131

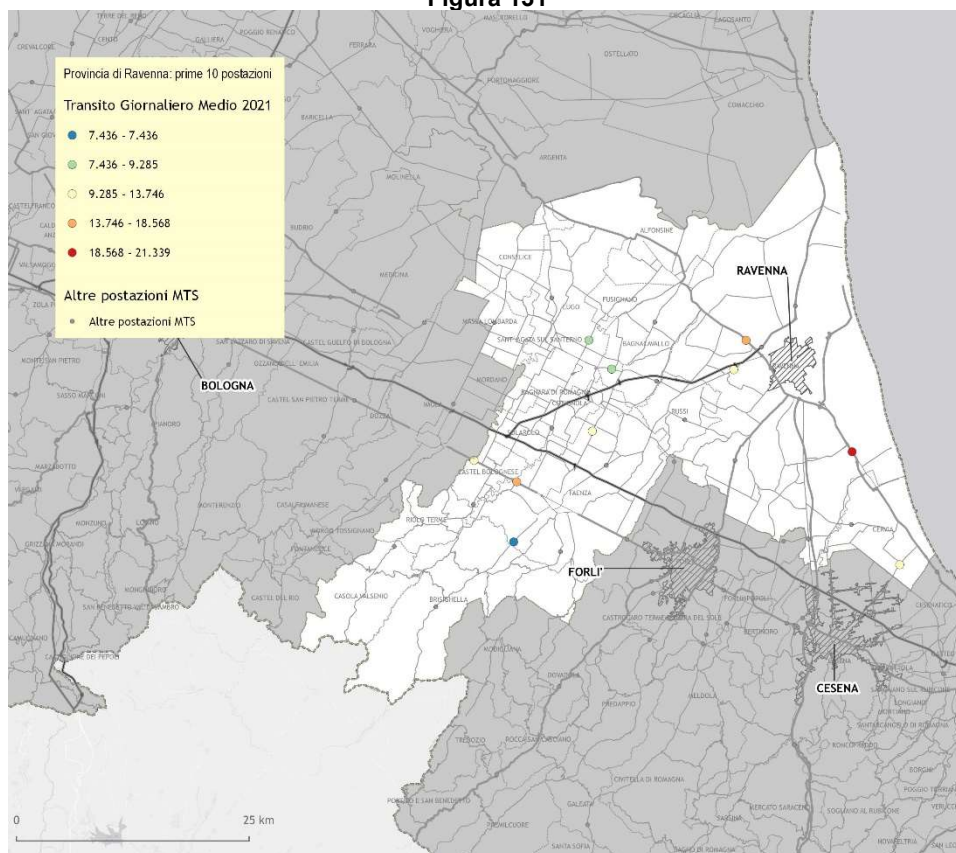


Tabella 47
Provincia di Reggio-Emilia - Transiti giornalieri medi 2021 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	383	RE	SS 722 tangenziale nord/est di Reggio Emilia a Gavassa	25.869	2.786	10,8
2	239	RE	SP 486R a Veggia tra Castellarano e SP467R (ponte fiume Secchia-confine provinciale Reggio Emilia/Modena)	21.273	2.327	10,9
3	140	RE	SS 9 tra Reggio Emilia e Rubiera	20.980	2.063	9,8
4	143	RE	SP 63R tra viadotto A 1 (Reggio Emilia) e bivio Cadelbosco di Sopra	20.687	1.083	5,2
5	638	RE	SS 9 tra Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	16.167	1.301	8,0
6	670	RE	SS 722Var (tangenziale sud/est di Reggio Emilia) tra rotonda viale Parisoli e rotonda Martiri di Cervarolo	13.559	603	4,4
7	139	RE	SP 467R tra Fogliano e Scandiano	13.449	519	3,9
8	426	RE	SS 63 tra Vezzano sul Crostolo e Puianello	13.443	398	3,0
9	237	RE	SP 23 tra Quattro Castella e Montecavolo	13.266	614	4,6
10	112	RE	SP 111 tra Boretto e ponte fiume Po (confine regionale Lombardia)	11.959	1.499	12,5

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

Figura 132

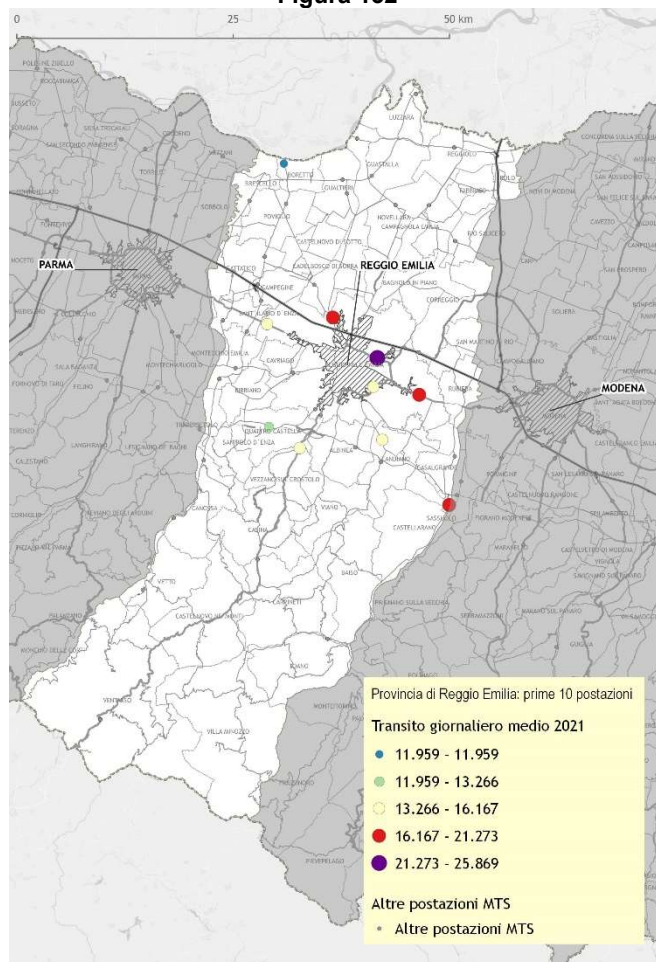
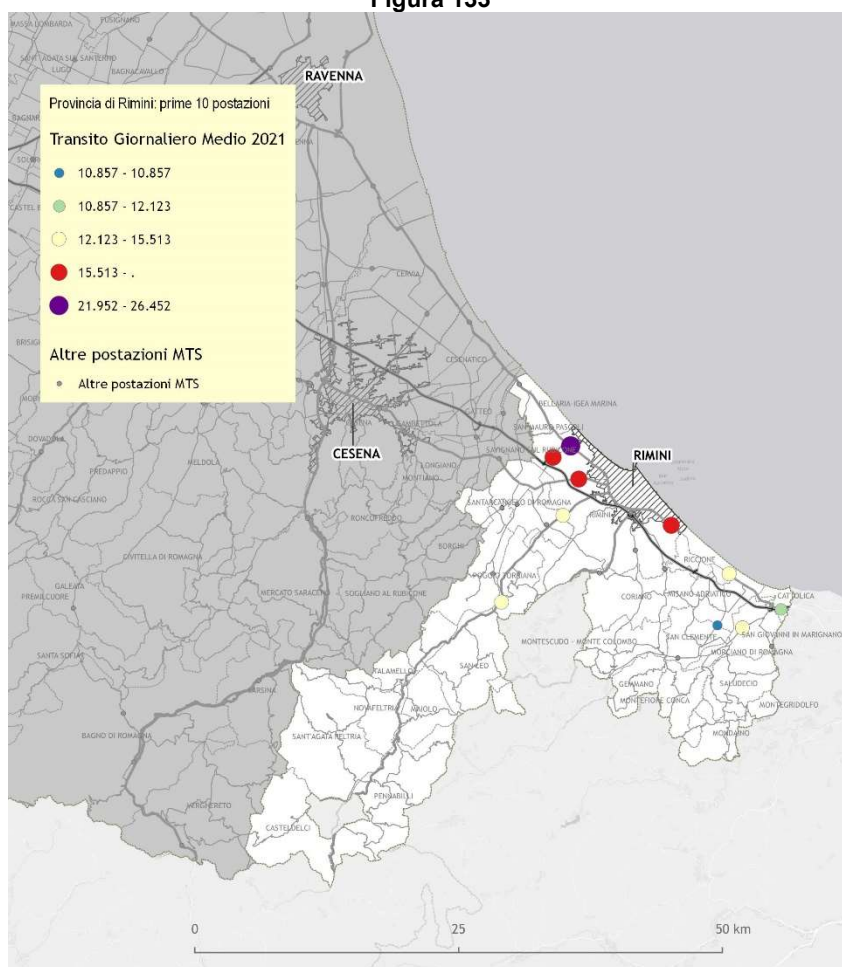


Tabella 48
Provincia di Rimini - Transiti giornalieri medi 2021 delle prime 10 postazioni

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti Giornalieri	Media Transiti Giornalieri Pesanti	% Transiti Pesanti
1	186	RN	SS 16 tra Rimini e Bellaria-Igea Marina	26.452	1.134	4,3
2	188	RN	SS 9 tra San Martino in Riparotta (Rimini) e viadotto A 14 (Santa Giustina)	21.952	863	3,9
3	184	RN	SS 16 a Rimini Miramare presso aeroporto Federico Fellini	19.753	665	3,4
4	352	RN	SP 136 tra A 14 (casello Rimini Nord) e SS 16 (Torre Pedrera)	19.021	1.662	8,7
5	263	RN	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	15.513	338	2,2
6	182	RN	SS 258 a Sant'Ermite tra viadotto A 14 e San Martino dei Mulini	13.475	506	3,8
7	100	RN	SS 258 tra Verucchio e Dogana di Verucchio II (ex confine regionale)	13.330	916	6,9
8	355	RN	SP 17v tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna	13.231	508	3,8
9	12	RN	SS 16 tra A 14 (casello Cattolica) e confine regionale Marche	12.123	473	3,9
10	440	RN	SP 35 tra viadotto A 14 e Sant'Andrea in Casale	10.857	261	2,4

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

Figura 133



■ AMBITO REGIONALE - CONFRONTO DATI 2009-2022

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, 2021 e 2022 (aggiornamento dati settembre 2022) condizionate dalla pandemia Coronavirus Covid-19. L'annualità 2009 costituisce il primo riferimento storico disponibile.

Tabella 49
Indice TGM mensile feriale totale- Sistema MTS

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2009	12.177	13.088	13.438	13.658	13.910	13.695	13.967	12.090	13.724	13.427	13.227	12.496
2017	11.965	12.896	13.323	13.568	13.401	13.762	13.482	11.614	13.546	13.617	13.031	12.687
2018	11.983	12.409	12.919	13.534	13.458	13.323	13.349	11.486	13.342	13.324	12.940	12.445
2019	11.868	12.564	13.102	12.843	13.013	13.260	13.058	11.349	13.278	13.548	13.279	12.721
2020	12.369	12.466	6.357	4.327	9.311	11.859	12.632	11.331	12.701	12.053	10.101	9.742
2021	8.803	10.611	9.083	10.120	11.765	12.198	12.157	10.419	11.770	12.734	12.186	11.609
2022	10.572	12.227	12.295	12.414	13.006	12.847	12.595	10.686	12.590			

Nota: andamento sulla base dei dati disponibili e delle postazioni attive.

Figura 134
Indice TGM mensile feriale totale- Sistema MTS

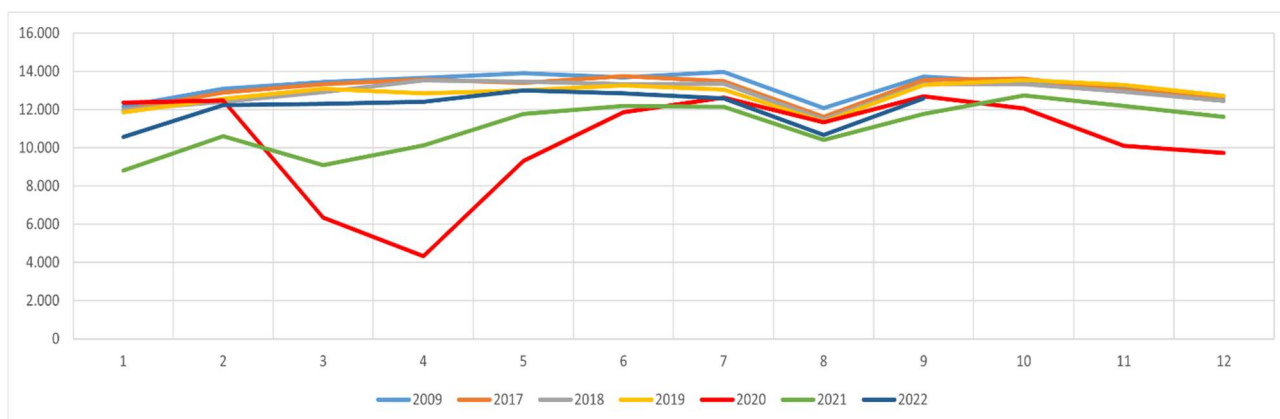


Tabella 50
Indice transiti annuali feriali

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
100	100	100	97	95	96	97	100	100	99	99	81	87	91

Nota: andamento sulla base dei dati disponibili e delle postazioni attive.

Tabella 51
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2009	993	1.160	1.197	1.176	1.270	1.224	1.272	930	1.215	1.182	1.148	915
2017	891	1.036	1.051	1.056	1.055	1.093	1.091	827	1.098	1.097	1.046	902
2018	883	974	994	1.009	1.026	1.012	1.063	827	1.058	1.028	976	860
2019	845	935	976	944	944	978	996	771	1.008	1.023	982	848
2020	877	957	748	582	877	949	1.023	824	1.020	957	936	770
2021	747	903	915	868	923	905	934	718	912	1.007	968	839
2022	821	998	1.008	908	1.018	972	1.021	755	1.004			

Nota: andamento sulla base dei dati disponibili e delle postazioni attive.

Figura 135
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS

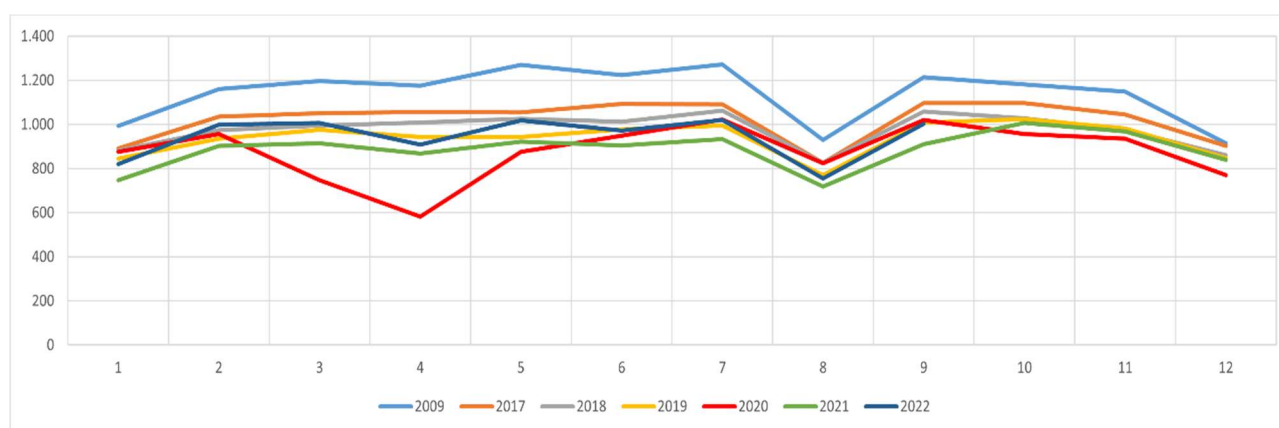


Tabella 52
Indice transiti pesanti annuali feriali

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
100	98	99	92	87	88	88	89	90	90	88	81	81	85

Nota: andamento sulla base dei dati disponibili e delle postazioni attive.

■ 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 53
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 136

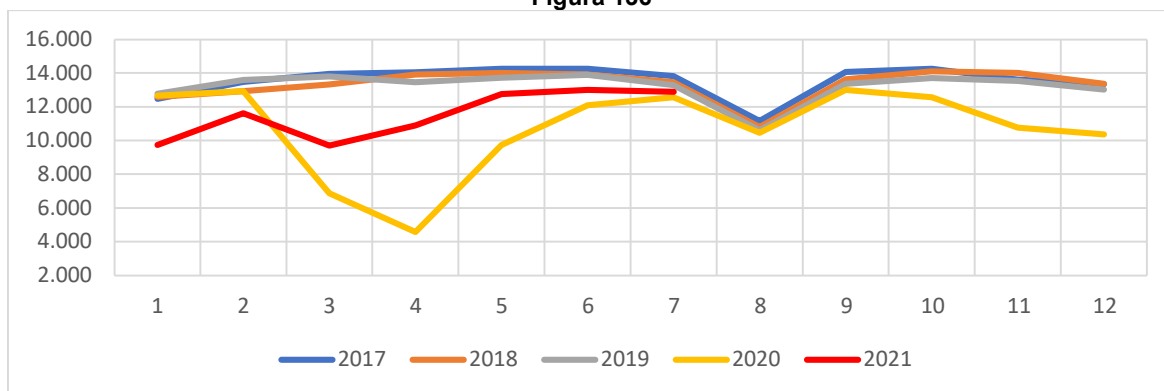


Tabella 54
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Bologna

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 137

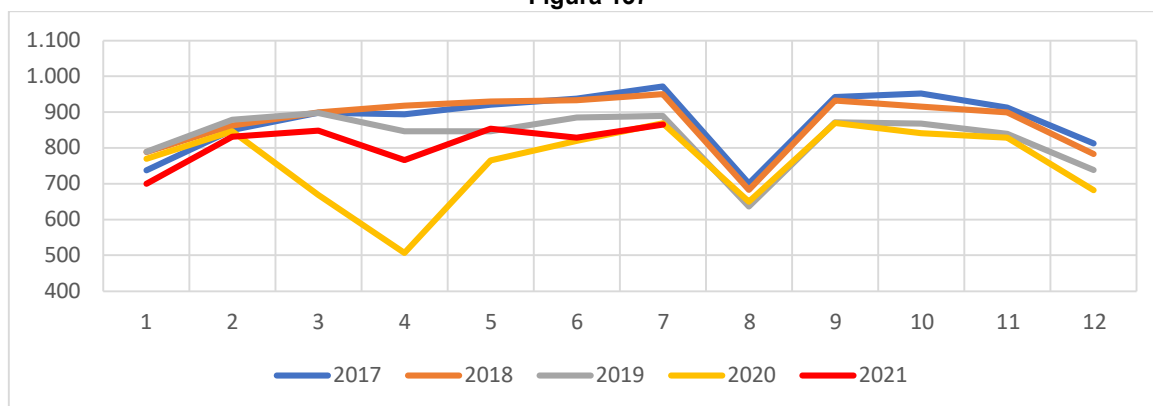


Tabella 55
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Ferrara

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 138

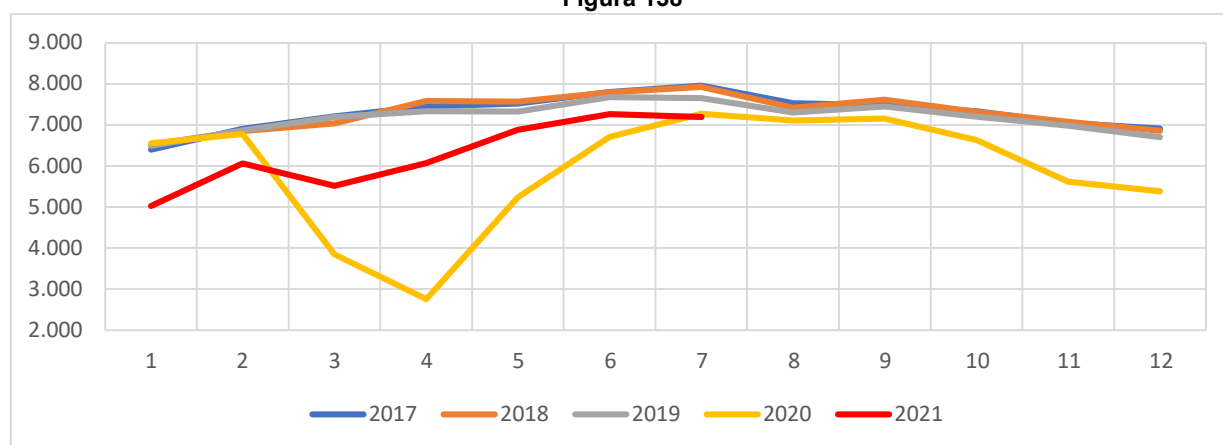


Tabella 56
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Ferrara

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 139

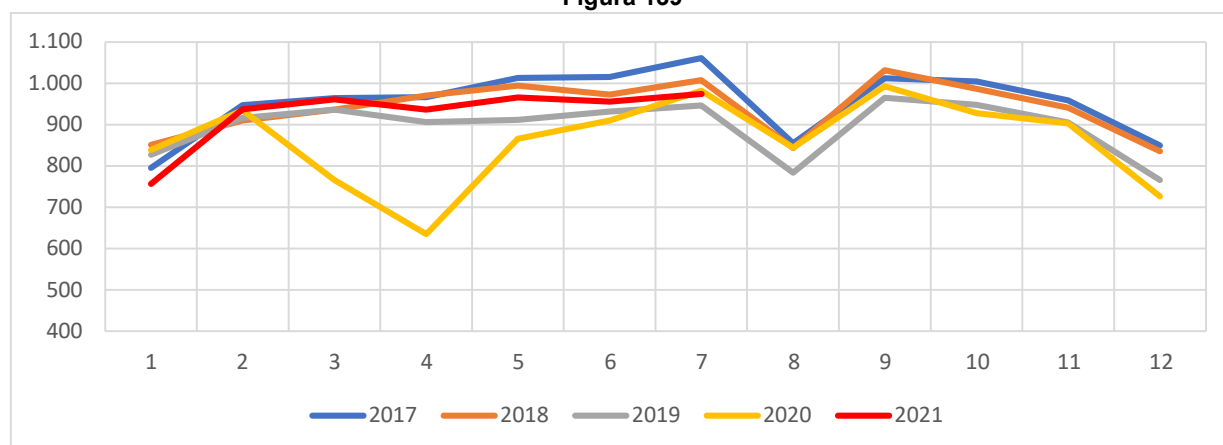


Tabella 57
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Forli-Cesena

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 140

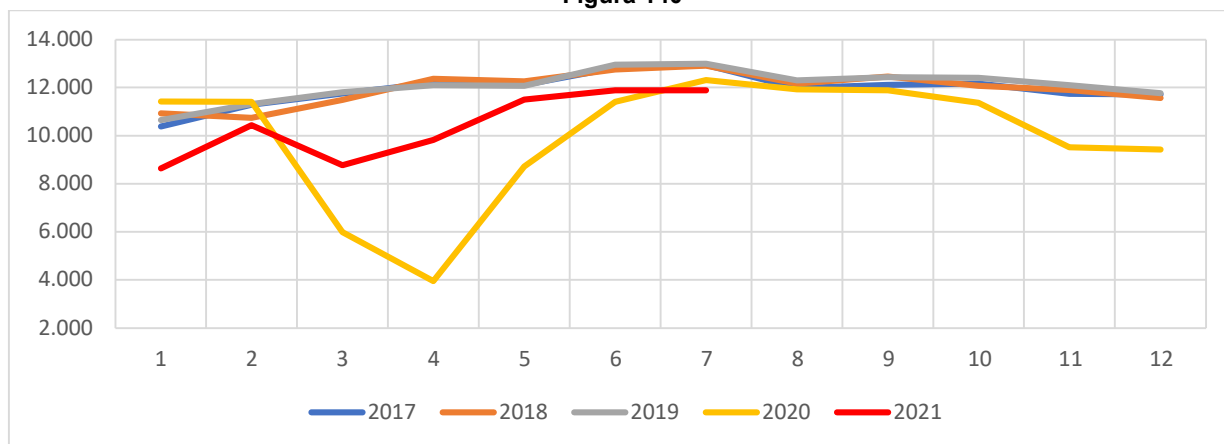


Tabella 58
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Forli-Cesena

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 141

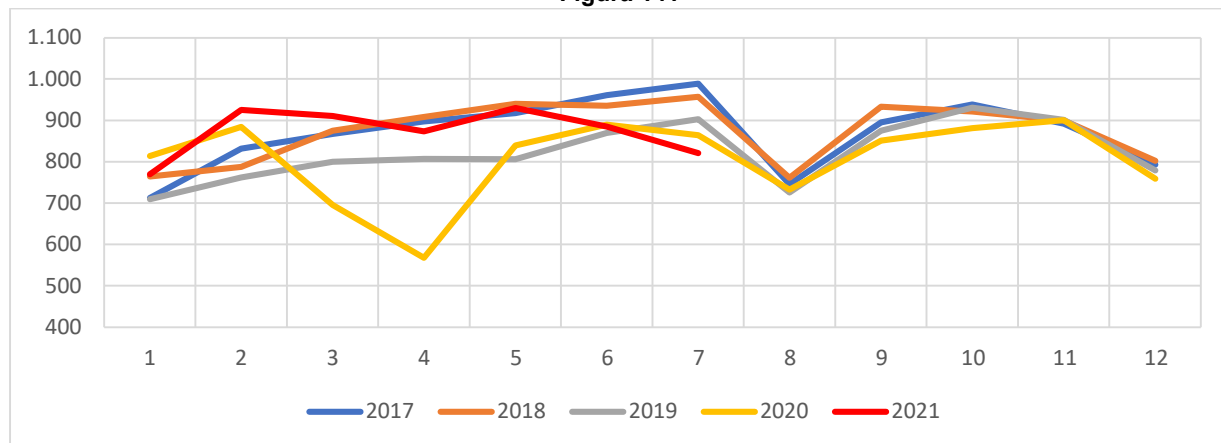


Tabella 59
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Modena

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 142

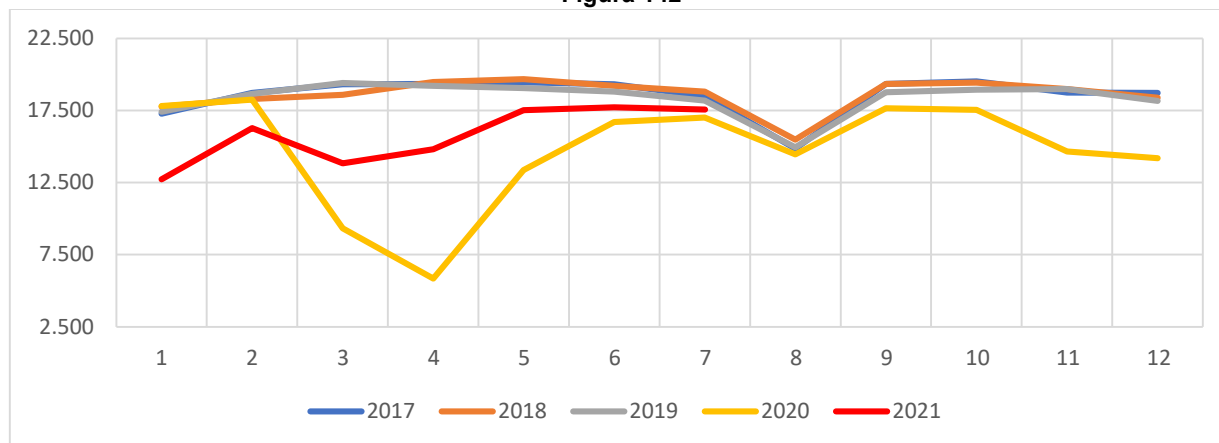


Tabella 60
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Modena

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 143

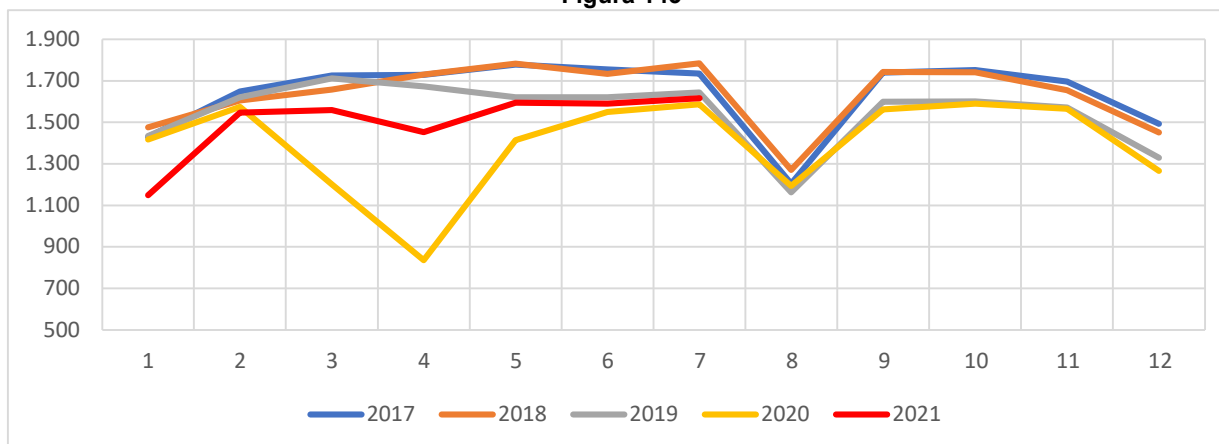


Tabella 61
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Parma

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 144

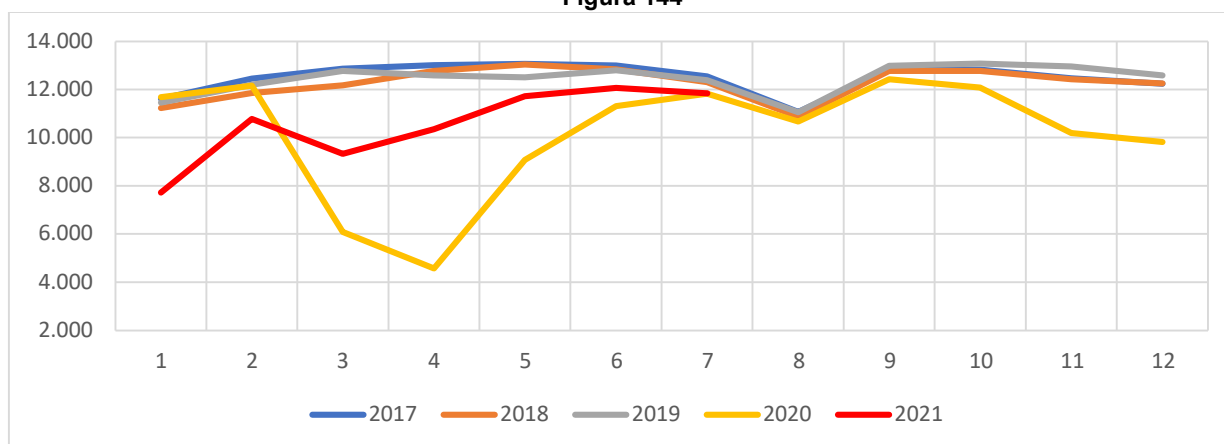


Tabella 62
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Parma

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 145

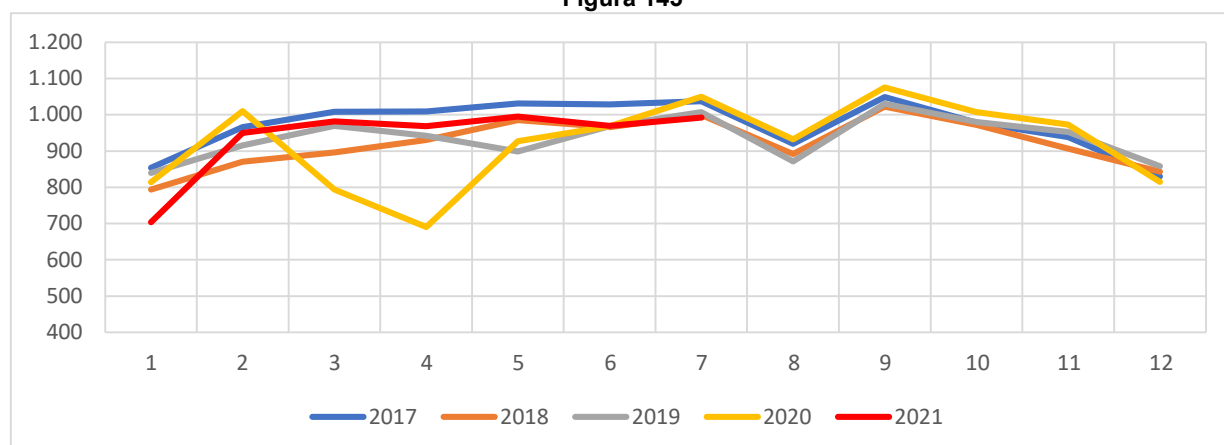


Tabella 63
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Piacenza

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 146

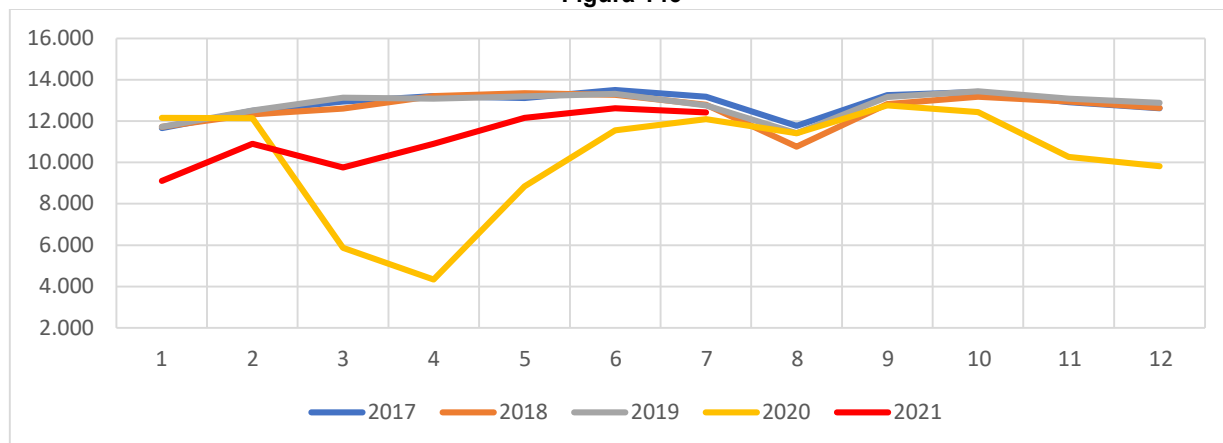


Tabella 64
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Piacenza

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 147

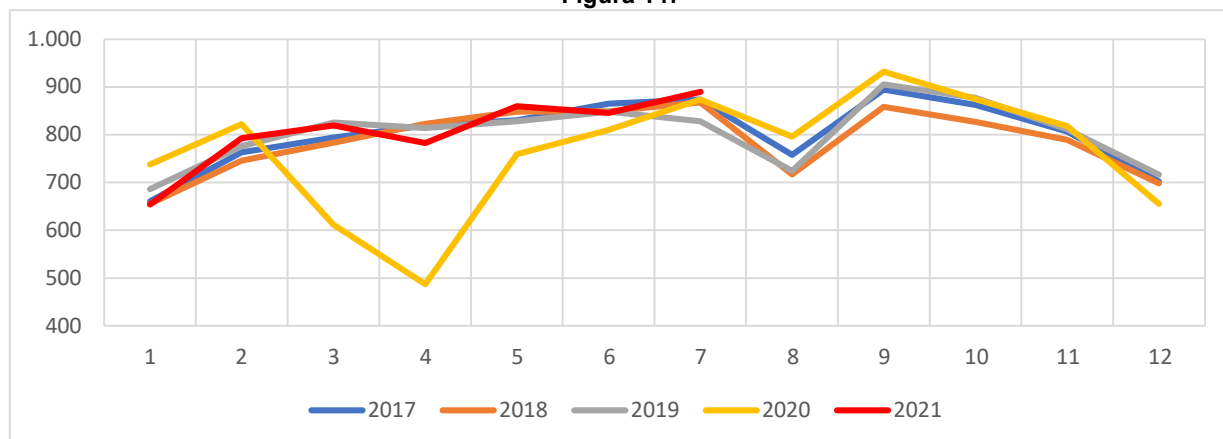


Tabella 65
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Ravenna

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 148

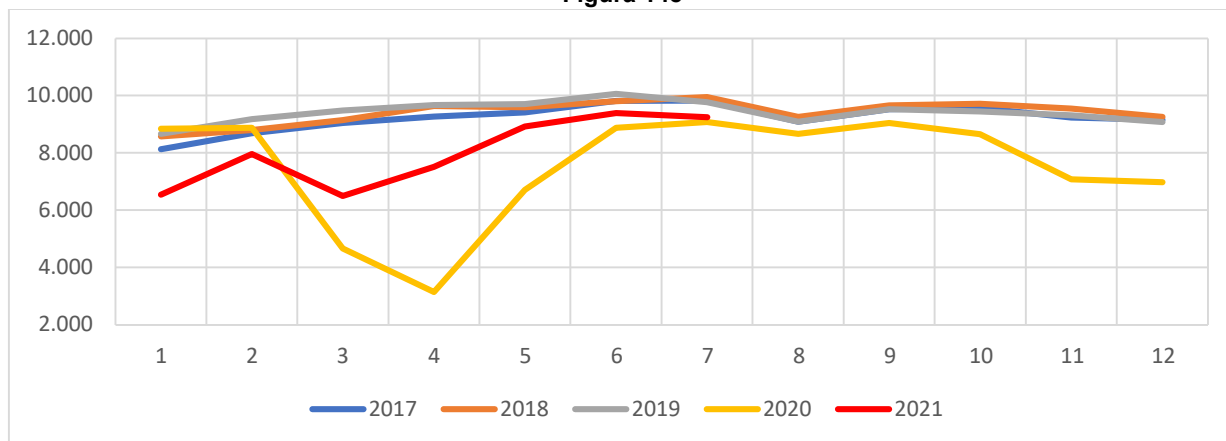


Tabella 66
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Ravenna

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 149

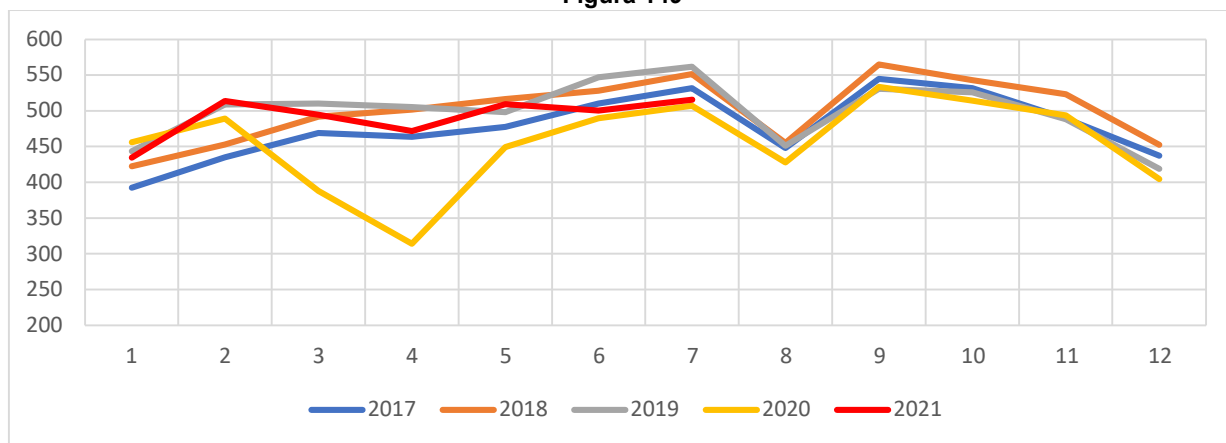


Tabella 67
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Reggio Emilia

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 150

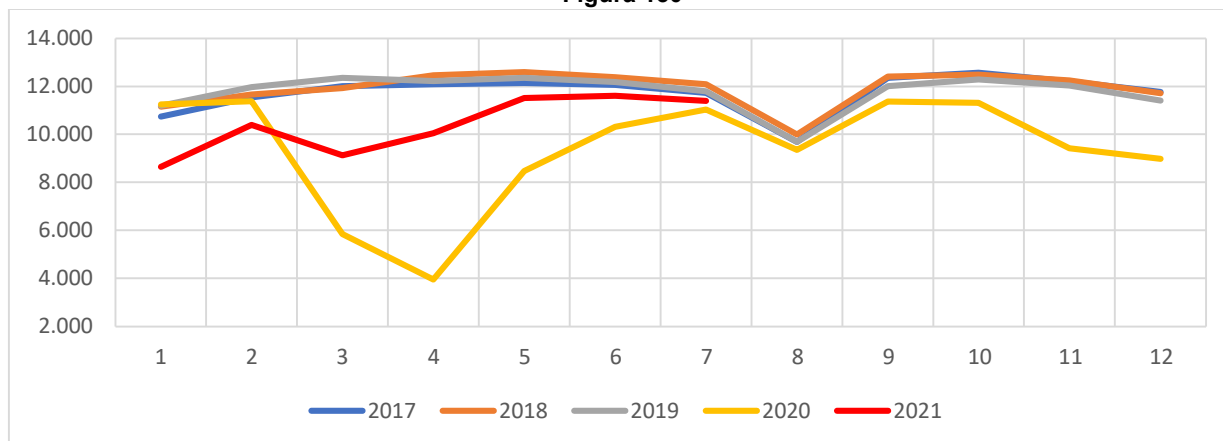


Tabella 68
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Reggio Emilia

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 151

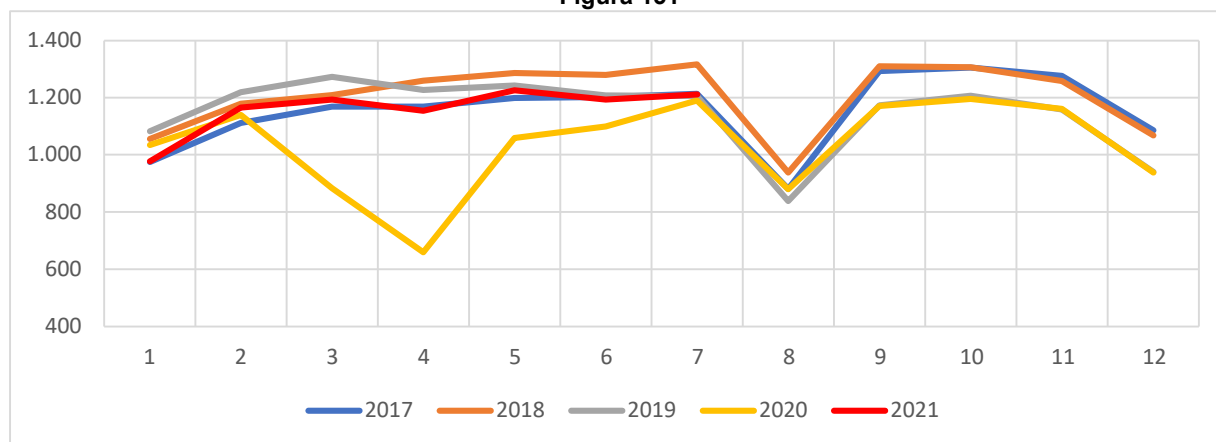


Tabella 69
Indice TGM mensile feriale totale - Sistema MTS - Provincia di Rimini

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 152

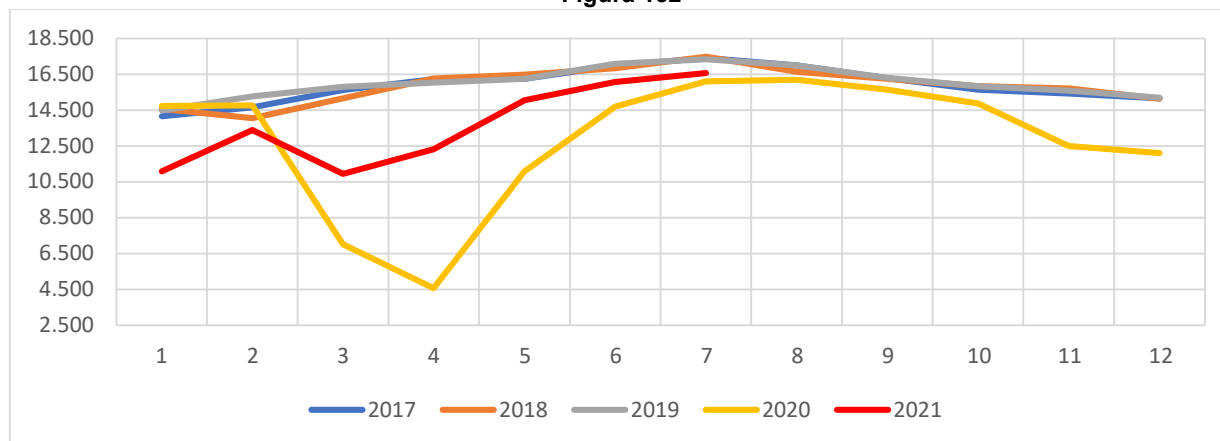
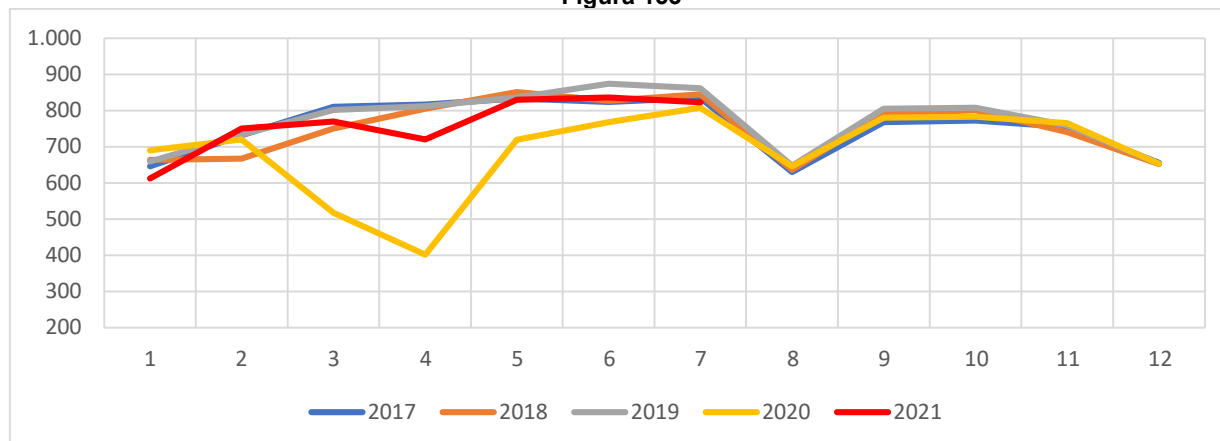


Tabella 70
Indice TGM mensile feriale pesanti - Sistema MTS - Provincia di Rimini

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 153



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 2021. In particolare, per una migliore lettura dei dati si segnala che nel computo dei mezzi pesanti sono stati inserite le categorie di pedaggio (B, 3, 4, 5).

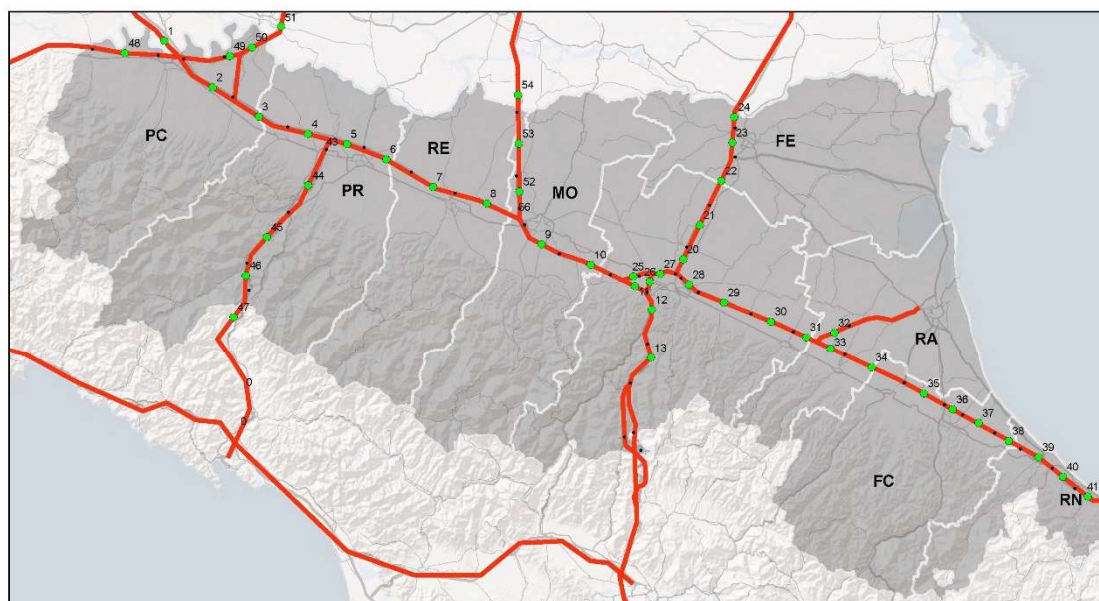
Nel complesso i dati presentano una forte ripresa rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente dove le misure di limitazione governative per il contenimento della pandemia COVID-19 avevano determinato dei valori ancora fortemente condizionati.

I valori ottobre 2021 riscontrati sono tornati, per le sezioni ove il dato era presente il dato 2008, quasi confrontabili quindi a livello pre-crisi economica.

(*) 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.

Figura 154
Confronto Flussi Autostradali Tratte Elementari
(2021-2008 e 2021-2020)



Localizzazione Tratte Elementari Flussi Autostradali

- Autostrade
- Flussi Autostradali 2021 - Tratte Elementari
- Svincoli e caselli autostradali

Tabella 71
Confronto Flussi Autostradali - Tratte Elementari (*)
(2021 - 2008) e (2021 - 2020)

Autostrada	Postazione	Descrizione Tratta Elementare	Flussi 2021				Flussi 2020				Flussi 2008		Variazione % 2021 - 2008 Flussi totali	Variazione % 2021 - 2020 Flussi Totali
			Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli Pesanti		
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	74.623	47.771	26.852	36%	66.305	40.152	26.153	39%	N.D.	N.D.	N.D.	13%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	91.073	56.758	34.316	38%	79.279	46.921	32.358	41%	N.D.	N.D.	N.D.	15%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	87.856	54.981	32.875	37%	75.757	44.940	30.817	41%	93702	36763	-6%	16%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	88.360	55.706	32.654	37%	75.252	44.984	30.268	40%	N.D.	N.D.	N.D.	17%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	81.815	50.999	30.816	38%	70.113	41.395	28.719	41%	N.D.	N.D.	N.D.	17%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	83.750	52.003	31.747	38%	73.126	43.201	29.925	41%	85138	32203	-2%	15%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	87.340	55.106	32.233	37%	76.297	46.152	30.145	40%	N.D.	N.D.	N.D.	14%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	87.709	55.876	31.833	36%	77.370	47.271	30.099	39%	87814	32492	0%	13%
A1	9	MODENA NORD - MODENA SUD	106.324	66.111	40.213	38%	93.083	55.145	37.938	41%	N.D.	N.D.	N.D.	14%
A1	10	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N. (*)	115.769	74.095	41.674	36%	99.632	60.900	38.732	39%	119001	43369	-3%	16%
A1	11	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	39.069	25.017	14.052	36%	35.499	21.957	13.543	38%	N.D.	N.D.	N.D.	10%
A1	12	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI (**)	69.331	43.687	25.644	37%	61.050	37.078	23.972	39%	64248	25549	8%	14%
A1	13	SASSO MARCONI - ALL.A1/VDV NORD	61.222	37.218	24.004	39%	53.009	30.614	22.395	42%	N.D.	N.D.	N.D.	15%
A13	20	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTERPORTO	60.411	39.630	20.781	34%	54.327	34.511	19.815	36%	N.D.	N.D.	N.D.	11%
A13	21	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	56.181	37.843	18.339	33%	50.204	32.709	17.495	35%	N.D.	N.D.	N.D.	12%
A13	22	ALTEDO - FERRARA SUD	54.175	36.226	17.949	33%	48.398	31.063	17.335	36%	51322	17278	6%	12%
A13	23	FERRARA SUD - FERRARA NORD	46.335	28.023	18.312	40%	41.112	23.607	17.504	43%	N.D.	N.D.	N.D.	13%
A13	24	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO	49.069	30.487	18.582	38%	44.032	26.147	17.885	41%	N.D.	N.D.	N.D.	11%
A14	25	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	76.796	49.148	27.648	36%	66.380	40.408	25.972	39%	N.D.	N.D.	N.D.	16%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	44.701	31.396	13.305	30%	39.674	27.513	12.161	31%	N.D.	N.D.	N.D.	13%
A14	27	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	92.892	58.813	34.080	37%	80.901	48.807	32.094	40%	92159	34406	1%	15%
A14	28	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	73.937	47.477	26.461	36%	64.224	39.304	24.920	39%	N.D.	N.D.	N.D.	15%
A14	29	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	90.989	61.664	29.326	32%	80.725	52.837	27.888	35%	98007	31888	-7%	13%
A14	30	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	90.826	61.258	29.568	33%	80.442	52.311	28.131	35%	N.D.	N.D.	N.D.	13%
A14	31	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	86.135	57.911	28.224	33%	76.059	49.260	26.798	35%	88667	29493	-3%	13%
A14 dir	32	ALL. A14/DIR. RA - RAVENNA	16.349	10.646	5.703	35%	15.112	9.616	5.496	36%	18898	5974	-13%	8%
A14	33	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	72.085	48.599	23.486	33%	63.189	40.954	22.236	35%	N.D.	N.D.	N.D.	14%

Autostrada	Postazione	Descrizione Tratta Elementare	Flussi 2021				Flussi 2020				Flussi 2008		Variazione % 2021 - 2008 Flussi totali	Variazione % 2021 - 2020 Flussi Totali
			Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli Pesanti		
A14	34	FAENZA - FORLI'	70.099	46.919	23.180	33%	61.804	39.694	22.109	36%	N.D.	N.D.	N.D.	13%
A14	35	FORLI' - CESENA NORD	71.325	48.851	22.474	32%	62.668	41.307	21.360	34%	N.D.	N.D.	N.D.	14%
A14	36	CESENA NORD - CESENA	66.025	45.218	20.808	32%	58.013	38.166	19.847	34%	N.D.	N.D.	N.D.	14%
A14	37	CESENA - VALLE RUBICONE	66.183	45.332	20.851	32%	58.245	38.358	19.887	34%	N.D.	N.D.	N.D.	14%
A14	38	VALLE RUBICONE - RIMINI NORD	63.493	43.398	20.095	32%	55.530	36.479	19.051	34%	N.D.	N.D.	N.D.	14%
A14	39	RIMINI NORD - RIMINI SUD	61.766	41.648	20.119	33%	55.004	35.760	19.244	35%	N.D.	N.D.	N.D.	12%
A14	40	RIMINI SUD - RICCIONE	64.346	44.049	20.297	32%	57.704	38.194	19.510	34%	N.D.	N.D.	N.D.	12%
A14	41	RICCIONE - CATTOLICA	59.073	39.779	19.294	33%	53.273	34.591	18.682	35%	N.D.	N.D.	N.D.	11%
A14	42	CATTOLICA - PESARO URBINO	49.475	31.728	17.747	36%	44.477	27.259	17.218	39%	51418	20663	-4%	11%
A15	43	PARMA OVEST - ALL. A1	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	20.929	11.486	9.443	45%	24118	9717	N.D.	N.D.
A15	44	FORNOVO - PARMA OVEST	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	19.307	12.238	7.069	37%	21994	9215	N.D.	N.D.
A15	45	BORGOTARO - FORNOVO	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	19.160	12.196	6.964	36%	20922	8631	N.D.	N.D.
A15	46	BERCETO - BORGOTARO	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	17.826	11.133	6.693	38%	19662	8318	N.D.	N.D.
A15	47	PONTREMOLI - BERCETO	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	17.594	10.896	6.698	38%	19427	8297	N.D.	N.D.
A21	48	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	40.679	22.638	18.041	44%	35.698	17.743	17.955	50%	38803	10220	5%	14%
A21	49	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIOREZZUOLA	26.521	13.600	12.921	49%	23.375	11.412	11.963	51%	24635	8622	8%	13%
A21	50	ALL. A21 DIR. FIOREZZUOLA - CASTELVETRO PIACENTINO	37.615	19.694	17.921	48%	33.222	16.694	16.528	50%	43851	14909	-14%	13%
A21	51	CASTELVETRO PIACENTINO - CREMONA	35.686	17.872	17.814	50%	31.735	15.141	16.594	52%	41714	15017	-14%	12%
A22	52	CAMPOGALLIANO - CARPI	45.917	28.230	17.688	39%	40.996	24.450	16.547	40%	45803	13390	0%	12%
A22	53	CARPI - REGGIOLO	41.792	25.040	16.752	40%	36.877	21.116	15.761	43%	41281	12599	1%	13%
A22	54	REGGIOLO - PEGOGNAGA	40.453	23.916	16.537	41%	35.693	20.189	15.504	43%	40951	12411	-1%	13%

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 prevedeva 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 D.Lgs. 163/06 e s.m.i.) con denominazione Autostrada Regionale Cispadana SpA (ARC SpA). Il 25 novembre 2010 è stata sottoscritta la convenzione tra la Regione Emilia-Romagna e l'ARC, concessionaria dell'opera, che realizzerà e gestirà l'infrastruttura.

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

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

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

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

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

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

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

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

La Regione Emilia-Romagna, con la sua deliberazione di Giunta n. 300 del 10 marzo 2014, ha quindi espresso **“Parere in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto autostrada regionale Cispadana che collegherà il casello Reggiolo Rolo (Mo) sulla A22 con la barriera di Ferrara sud sull’A13 (FE) (art. 25, comma 2, D.Lgs. 152/06)”** riassumendo l’istruttoria svolta dal Servizio “Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale” della Direzione Generale Ambiente, difesa del suolo e della costa, sulle osservazioni presentate in merito alla procedura di VIA dell’opera, in capo al Ministero dell’Ambiente. 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 di 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.

Nel corso dell'anno 2021 è proseguita l'analisi costante e dettagliata del progetto definitivo adeguato dal concessionario alle prescrizioni discendenti dalla VIA e dall'Osservatorio ambientale, propedeutica alla futura verifica del progetto esecutivo, svolgendo numerosi incontri volti all'analisi di nuove soluzioni progettuali e approfondimenti tecnici, nonché proposte di modifica avanzate dalla concessionaria ARC e/o dalla Regione, finalizzate all'ottimizzazione del costo di investimento complessivo dell'autostrada e delle opere complementari.

In merito alle prescrizioni oggetto di analisi da parte dell'Osservatorio ambientale Cispadana, è proseguita anche nel corso dell'anno 2021 l'attività di analisi, a supporto del Servizio regionale "Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale", 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 2021 è anche proseguita l'attività finalizzata alla verifica della sostenibilità economico finanziaria dell'opera, che è consistita nella verifica dei dati tecnici ed economici mediante una stima delle condizioni macroeconomiche quali il tasso di interesse bancario e la verifica della corretta

applicazione del metodo tariffario. Sempre ai fini di garantire la sostenibilità economico finanziaria dell'opera anche in ragione del lasso temporale intercorso dall' avvio della procedura di aggiudicazione della stessa, si è svolta un'attività di interlocuzione con lo Stato che ha portato alla previsione all'art. 1 commi 403 e 404 della legge 30 dicembre 2021 n.234 (legge finanziaria 2022), dell'autorizzazione di spesa di 200 milioni di euro, quale contributo massimo a favore della regione Emilia-Romagna per la realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana, subordinatamente al perfezionamento della procedura di approvazione dell'aggiornamento degli atti convenzionali, previa attestazione da parte di un primario istituto finanziario delle condizioni di bancabilità del progetto e di sostenibilità economico-finanziaria della concessione.

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 2021, hanno registrato gli avanzamenti di seguito illustrati.

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

In particolare, i lavori del lotto in Provincia di Modena fra Sant'Eusebio e la SP17, per il quale è stata esperita la gara nel 2019, sono stati avviati il 15 gennaio 2021. Sono state necessarie diverse proroghe per il completamento, a causa di perizie di variante e si prevede di completare i lavori entro la fine del 2022.

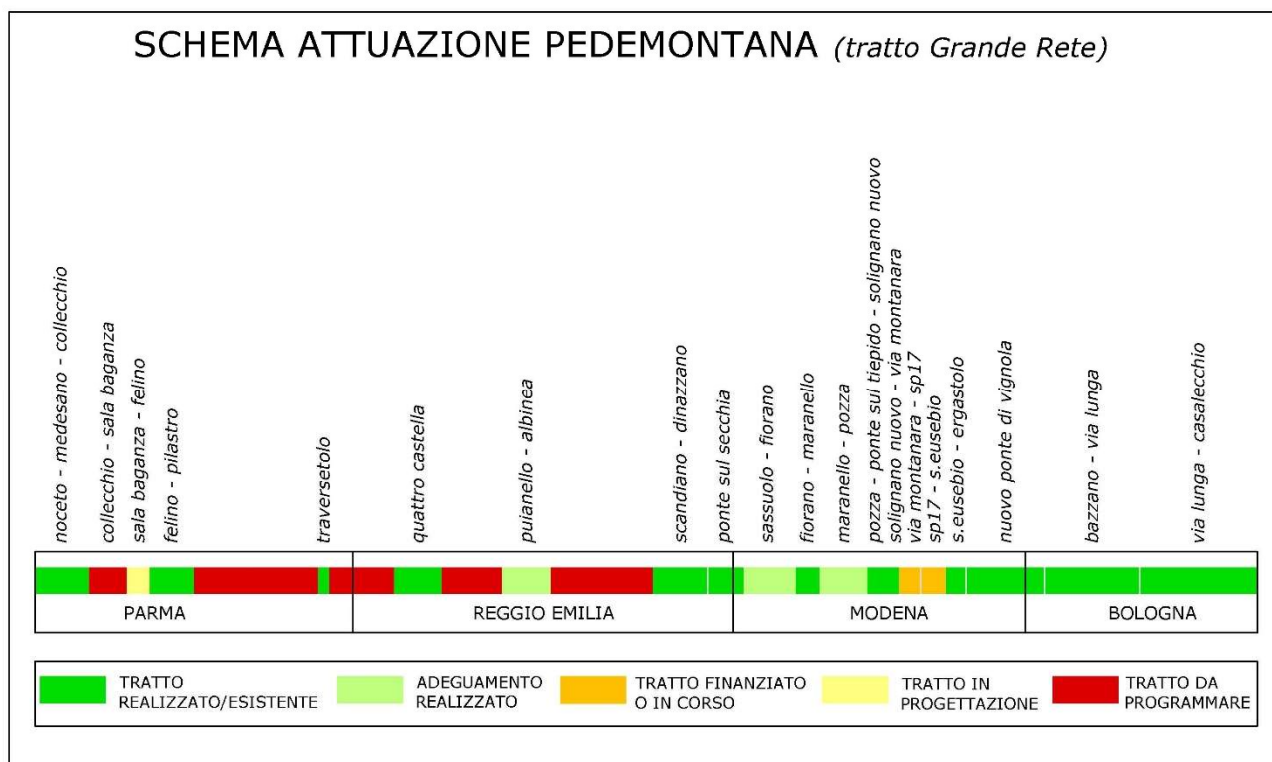
Il tratto fra via Montanara e la SP17 ha ottenuto il finanziamento a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, nell'ambito del Piano operativo infrastrutture approvato dal CIPE il 1° dicembre 2016; la progettazione esecutiva è stata completata a gennaio 2022 al fine di concludere le procedure di gara nel primo semestre del 2022 e concludere i lavori entro la fine del 2024.

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, grazie a una Convenzione, stipulata tra Regione e Provincia nell'ottobre 2017, che ha previsto un cofinanziamento da parte della Regione di un importo di € 80.000 a fronte di una spesa totale di € 100.000

Sempre mediante convenzione, stipulata nel giugno del 2021, la regione si è impegnata a compartecipare al 50% alla spesa per le attività di redazione del progetto definitivo comportanti un importo di € 400.000. La Provincia è attualmente impegnata nello svolgimento delle fasi propedeutiche alla progettazione.

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

Figura 155
Schema di attuazione Pedemontana (tratto Grande Rete)



Per quel che riguarda la **Cispadana**, come si evidenzia dallo schema riportato in figura 156, 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 Modena¹².

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 156 sono previsti a carico del concessionario dell'autostrada Cispadana come opere di adduzione, mentre quello indicato con asterisco rosso * era previsto quale opera connessa alla bretella autostradale Castelvetro Piacentino – Porto di Cremona, approvata dal Ministero delle Infrastrutture il 30/8/2011. L'opera non è stata ancora avviata in quanto nella nuova concessione per la tratta di A21 Piacenza – Brescia (aggiudicata alla Società Autovia Padana S.p.A., con convenzione efficace dal 15/2/2018) è previsto l'eventuale inserimento della bretella autostradale (e quindi della relativa opera connessa, Variante di San Giuliano) solo al termine del primo periodo regolatorio (2023) ed a seguito della verifica della sostenibilità finanziaria dell'opera.

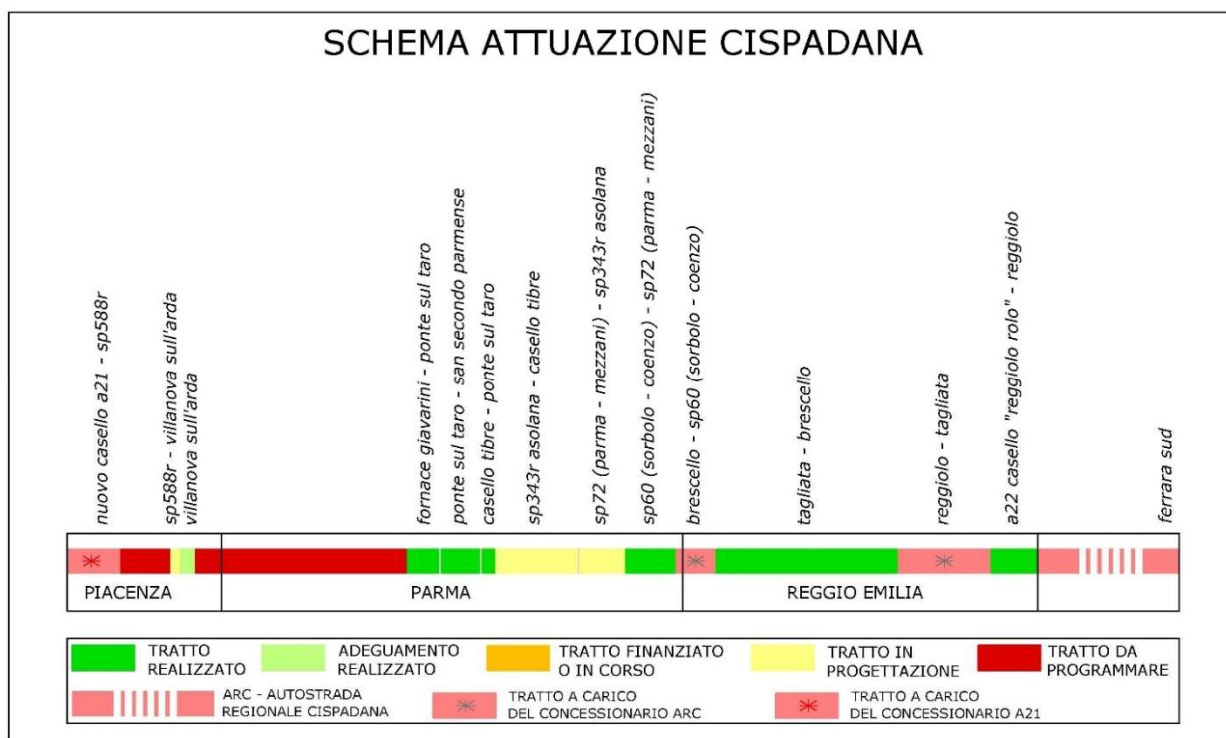
Inoltre, al fine di dare funzionalità al 1° lotto della bretella autostradale Tirreno - Brennero, opera in fase attuativa, che si sviluppa dall'interconnessione con la A15 e la A1 fino al nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa - Trecasali, con ricaduta sulla SP10 "Padana inferiore" ad ovest

¹² Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.3 "L'autostrada regionale Cispadana"

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 SALT¹³, concessionaria dell'autostrada A15 e del 1° lotto del TIBRE. Ciò darebbe continuità all'intero itinerario realizzando una nuova infrastruttura con caratteristiche di extraurbana secondaria (tipo C1, 1 corsia/senso di marcia), alternativa all'asse centrale della via Emilia e della A1, a servizio dei territori della pianura parmense e reggiana, e di collegamento fra i due assi autostradali A15 e A22 e di qui, attraverso l'autostrada Cispadana, fino alla A13 e alla superstrada Ferrara–Porto Garibaldi. Il MIMS 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. Successivamente, tuttavia, il MIMS non ha previsto la realizzazione di quest'opera nell'ambito del Piano finanziario regolatorio di SALT – Tronco AutoCisa.

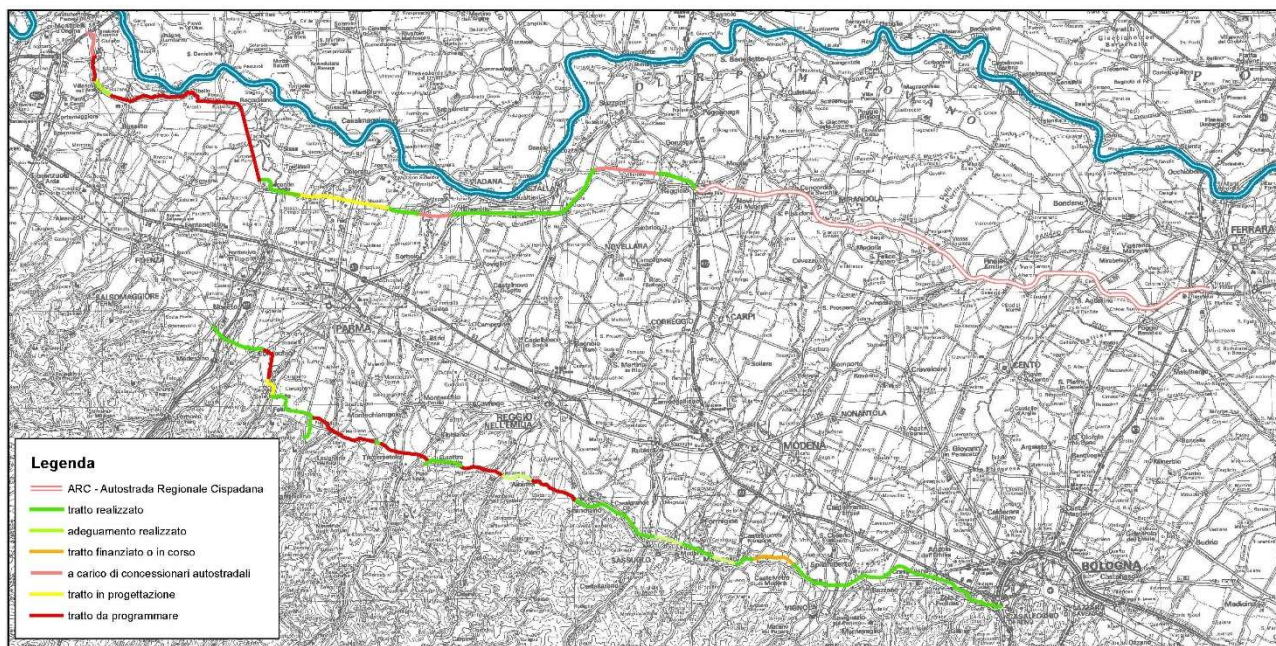
Invece, è stato realizzato, nell'ambito dei lavori del I lotto del Ti-Bre, da parte del concessionario della A15 SALT S.p.A., il tratto di raccordo tra il casello "Sissa-Trecasali" e la rotonda sulla SP10. Il collaudo e l'entrata in funzione dell'opera è prevista entro la fine del 2022.

Figura 156
Schema di attuazione Cispadana



¹³ Si fa presente che in data 10 ottobre 2017 la società SALT (Società Autostrada Ligure Toscana p.a.) ha incorporato la società Autocamionale della Cisa S.p.A., subentrando in tutti gli obblighi e gli impegni, compresa la Convenzione Unica sottoscritta da Cisa con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Figura 157
Stato di attuazione dei corridoi viari Pedemontano e Cispadano



■ Monitoraggio semestrale al 31/12/2021

La Regione **monitora semestralmente l'andamento dei lavori degli interventi finanziati a favore delle Province mediante i Programmi previsti dall'art. 167 della LR 3/1999**. Il monitoraggio al 31/12/2021 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 ma solo nel 2021 è stato acquisito lo studio acustico ed è stata redatta la relazione ambientale necessari al fine di avviare la conferenza di servizi per il procedimento unico ai sensi dell'art.53 della L.R. 24/2017. La conferenza dei servizi verrà avviata nel 2022.

Interventi in corso di esecuzione:

Tabella 72

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	10%
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	100,00% (*)
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	100%
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%
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	75%

(*) la percentuale si riferisce alle opere appaltate dal Comune; è in corso di completamento anche un'opera a carico di un soggetto privato, come meglio dettagliato di seguito.

Di seguito si riporta lo stato di attuazione al 31/12/2021 degli interventi in corso di esecuzione:

- **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. Sono state necessarie diverse proroghe per il completamento, a causa di perizie di variante. Si prevede di completare i lavori entro la fine del 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. I lavori sono stati consegnati alla ditta Zaccaria Costruzioni S.r.l. in data 10/03/2022 e la fine lavori è prevista al 2024.
- 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 ha avuto un avanzamento lento. 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 quattro rotatorie su cinque. La quinta rotatoria, della quale è stata realizzata ad oggi solo la corona esterna, sarà realizzata a seguito di un accordo con un soggetto privato nell'ambito degli interventi compensativi per la realizzazione di un comparto immobiliare: l'avvio della conferenza di servizi al fine dell'approvazione del progetto avverrà all'inizio del 2022. L'ultimazione delle opere è prevista per dicembre 2022.
- 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. I lavori si sono conclusi il 30/08/2020. In data 30/06/2021 è stato emesso dal Collaudatore tecnico amministrativo il certificato di collaudo tecnico-amministrativo dell'opera.
- 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. A seguito degli aumenti dei prezzi delle materie prime ed in particolare del ferro da carpenteria si sono allungati i tempi per la approvazione della perizia di variante resasi necessaria per l'avvio dei lavori di adeguamento statico e sismico del Ponte sul fiume Senio. Sono state emanate ordinanze con limiti velocità e limiti di portata.

Interventi conclusi nel 2021

- Relativamente all'intervento **Sistema Cispadano - Riqualfica SP588R e collegamento con la nuova Cispadana - lotto 1 (costituente un tratto della tangenziale di Busseto)**, sono stati ultimati, oltre ai lavori principali – nel 2019-, anche le opere complementari. 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; gli interventi di sistemazione del verde sono stati appaltati il 2/04/2020 e completati in autunno dello stesso anno; gli altri due lotti prestazionali, barriere stradali e segnaletica, sono stati appaltati in data 15/09/2020 e completati a giugno 2021. Tutte le opere sono state regolarmente collaudate.

7.4.2 Stato di attuazione delle opere finanziate dai fondi sviluppo e coesione nell'ambito del Piano Sviluppo e Coesione della Regione Emilia-Romagna

L'art. 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n.34, e s.m.i., ha stabilito che, in sostituzione della pluralità degli strumenti programmatori dei fondi per lo sviluppo e la coesione dei periodi 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020 e in futuro 2021-2027, relativi a ciascuna Amministrazione centrale, Regione o Città Metropolitana, si proceda ad una riclassificazione di tali strumenti in un unico Piano operativo per ciascuna Amministrazione denominato "Piano sviluppo e coesione" (PSC).

La Delibera CIPESS n.22 del 29 aprile 2021, ha quindi approvato il **Piano sviluppo e coesione (PSC) della Regione Emilia-Romagna**", nel quale sono confluiti tutti gli interventi ancora in essere delle precedenti programmazioni e quelli finanziati con un'anticipazione del fondo FSC 2021-2027.

■ Fondo FAS (Aree sottoutilizzate 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**, hanno sancito anche la ripartizione delle **risorse erogate dal CIPE nel periodo 2000-2006** e destinate alla realizzazione di infrastrutture viarie nelle aree sottoutilizzate (FAS).

Relativamente ai **solli interventi ricadenti sulla rete di interesse regionale e/o su quella locale**, 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.**

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.).

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 rese disponibili al 31/12/2011, a favore di tre interventi, tutti conclusi.

A fine 2020 è stata altresì riprogrammata una ulteriore economia riscontrata sul fondo 2000-2006, 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". Sulla base del progetto approvato con DGC n.99 del 15/12/2020 nel 2021 sono stati effettuati i lavori nell'estate.

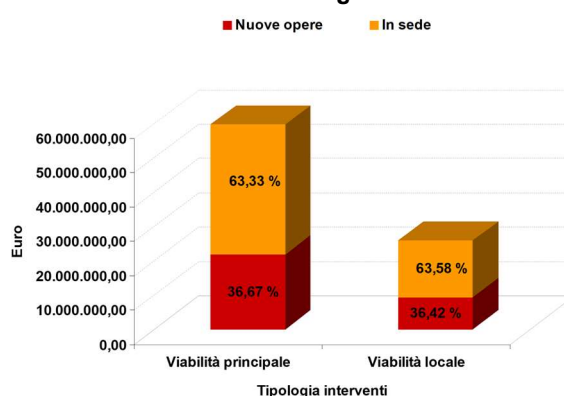
■ Fondo FSC 2014-2020

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

Figura 158
Distribuzione fonti di finanziamento FAS
tra viabilità di interesse regionale e locale



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 73
Interventi stradali (Assi A, D ed E) compresi nel Piano Operativo e nell’Addendum

Interventi	Soggetto Attuatore	Costo Mln Euro	Risorse FSC Mln Euro	Stato attuazione interventi
ASSE TEMATICO A: INTERVENTI STRADALI				
Linea d’azione 1: Completamento di itinerari già programmati				
Nuova rotonda su SS. 16 in Comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	Comune di San Giovanni in M.	0,620	0,620	
Completamento viabilità di via Brenta in Comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	Comune San Giovanni in M.	0,880	0,880	
1° e 2° lotto della Nuova Via Emilia tra Forlì tangenziale e Cesena secante con attraversamento dei Comuni di Forlimpopoli e Bertinoro	Comune di Forlì	7,000	7,000	Approvazione del PD il 28/10/2021. Previsione approvazione PE e avvio procedura di gara maggio 2022.
Interventi funzionali all’accesso nord all’Interporto di Bologna ⁽¹⁾	Società Interporto Bologna S.p.A.	2,000	2,000	Svolgimento della conferenza di servizi per il procedimento unico di approvazione che si concluderà solo a maggio 2022
Allargamento della via Bondanello in Comune di Castel Maggiore (BO)	Comune di Castel Maggiore	1,000	1,000	Progetto definitivo approvato il 23/12/2021
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	17,280	16,830	Lavori in corso di attuazione
Manutenzione straordinaria strade comunali di montagna	Unioni montane	7,000	7,000	
Messa in sicurezza SP 35 all’interno del centro abitato di Sant’Andrea in Casale – fraz. del Comune di San Clemente (RN) -1° stralcio	Comune di San Clemente	0,230	0,230	
SS 45 Ammodernamento del tratto Rio Cenusca – Rivergaro ⁽²⁾	ANAS	133,000	15,000	Progetto Definitivo completato a luglio

Interventi	Soggetto Attuatore	Costo MIn Euro	Risorse FSC MIn Euro	Stato attuazione interventi
				2020. Avviata la VIA a ottobre 2021
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 ⁽²⁾	ANAS	11,180	11,180	Redatto il progetto definitivo. A breve avvio della CdS per localizzazione urbanistica
SS 67 adeguamento da Classe al Porto di Ravenna ⁽⁴⁾	ANAS	44,000 (1° stralcio 20,000 II° stralcio 24,000)	20,000	Il 31/08/2021 si è aperta la CdS per la localizzazione urbanistica, approvazione PD e apposizione vincolo espropriativo. Previsione di chiusura della CdS ad inizi del 2022
Collegamento SS9 località S. Giovanni in Compito - casello A14 Valle del Rubicone	Provincia di Forlì-Cesena	9,000	7,000	Ad aprile 2021 approvato dagli Enti l'assenso preliminare all'AP per la variante urbanistica. Avviata verifica di assoggettabilità a VIA il 16/12/21 avviata la CdS
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	In progettazione definitivo-esecutiva
TOTALE		223,010	78,260	
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	Lavori completati il 15/01/2021
Tangenziale di Fogliano fraz. del Comune di Reggio Emilia 1° Lotto– SP467R	Provincia di Reggio Emilia	10,000	5,000	In progettazione esecutiva
Riqualificazione di via Gardizza (SP 59) Conselice (RA)	Provincia di Ravenna	3,298	3,000	Il 16/07/21 si sono conclusi i lavori. Il 15/11/21 è stato emesso il collaudo dell'opera.
Tangenziale sud di Formigine (MO)	Comune di Formigine	5,415	5,415	Lavori completati il 20/08/2021

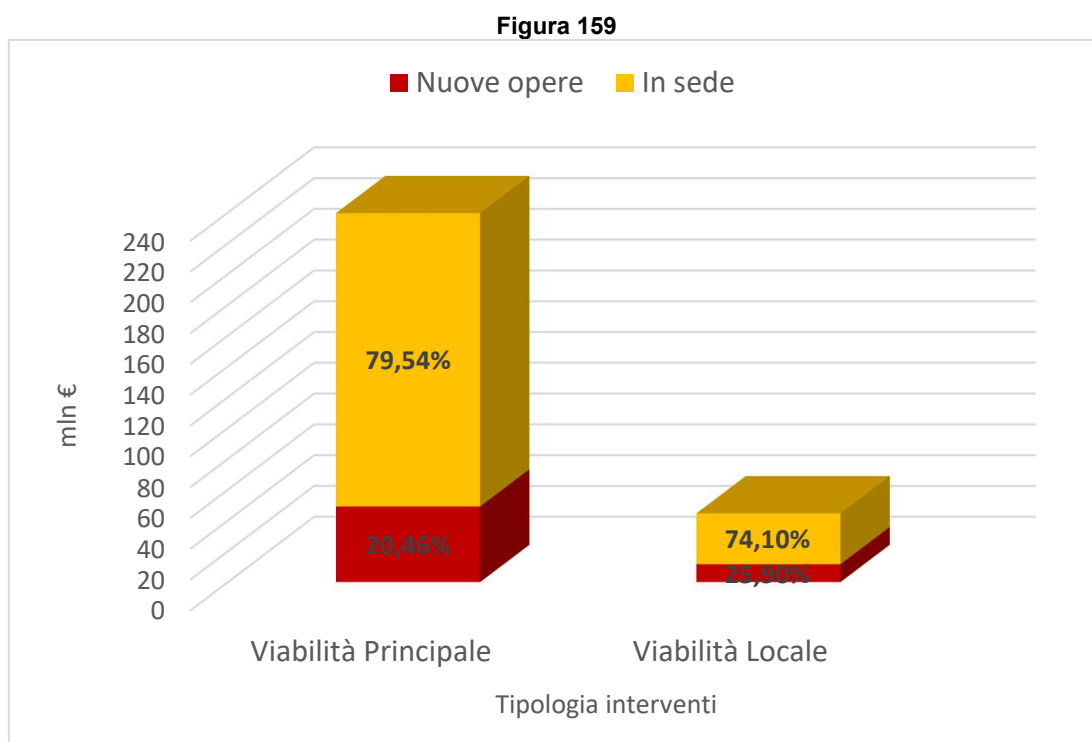
Interventi	Soggetto Attuatore	Costo MIn Euro	Risorse FSC MIn Euro	Stato attuazione interventi
SP467R MO Pedemontana – 4° stralcio 3° lotto – tratto B: SP17 – Via Gualinga e 4° stralcio 4° lotto: Via Gualinga – Via Montanara.	Provincia di Modena	11,850.	11,850	In progettazione esecutiva
IV stralcio nuova viabilità Sud di Fidenza (PR) per il collegamento casello A1 - SS9 Via Emilia - ospedale di Vaio – Salsomaggiore	Comune di Fidenza	2,800	1,000	Progetto definitivo approvato a settembre 2020; progetto esecutivo approvato il 30/10/2021
Nuovo collegamento SP 5 - zuccherificio Co.Pro.B. in comune di Minerbio (BO) e rotatorie su via Ronchi	Comune di Minerbio	2,450	2,000	Progetto definitivo approvato il 29/11/2021
Riqualificazione ponte sul fiume Taro nei comuni di Parma, Noceto e Fontevivo	Comune di Parma	2,000	1,500	Suddiviso in 3 lotti: - Lotto 1 (parte in alveo) aggiudicazione del 01/07/21 e consegna parziale lavori il 05/08/21. - Lotto 2 (restauro strutture murarie) aggiudicazione del 02/11/2021 ma necessità di indire nuova gara; Lotto 3 (pavimentazione) affidamento dei lavori del 20/07/21 e conclusione il 15/10/21.
TOTALE		26,818	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	Progetto Definitivo affidato a gennaio 2020 e approvato a gennaio 2022
Ripristino ponte sul Po Giuseppe Verdi	Provincia di Parma	2,100	1,000	Lavori aggiudicati il 05/12/2018, avviati il 04/03/2019 e conclusi il 28/11/2019.
SS 16 messa in sicurezza nell'abitato di Rimini	Comune di Rimini	5,270	5,270	
TOTALE		10,370	9,270	

Interventi	Soggetto Attuatore	Costo MIn Euro	Risorse FSC MIn Euro	Stato attuazione interventi
ASSE TEMATICO E: ALTRI INTERVENTI				
Linea d'azione 1: Miglioramento sicurezza infrastrutture				
Messa in sicurezza SP18 Padullese con realizzazione di rotonda ⁽¹⁾	Comune di Calderara di R. (BO)	0,640	0,400	Progetto Definitivo approvato il 23/12/2021
TOTALE		0,640	0,400	
TOTALE INTERVENTI STRADALI		284,188	129,525	

⁽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

Nella figura seguente si rappresenta il riparto dei finanziamenti fra rete di interesse regionale e restante rete.



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 74
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

Unione di Comuni montani o Comune Fuso non aderente ad un'Unione	RIPARTO FINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
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: 05/11/2021
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: 02/12/2020
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: 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

Unione di Comuni montani o Comune Fuso non aderente ad un'Unione	RIPARTO FINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
		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.

■ Fondo FSC 2021-2027

La legge 30 dicembre 2020, n. 178 recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023», ha previsto, all'art. 1, comma 178, lettera d), che *“nelle more della definizione dei Piani di sviluppo e coesione per il periodo di programmazione 2021- 2027, il Ministro per il Sud e la coesione territoriale può sottoporre all'approvazione del CIPE l'assegnazione di risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione per la realizzazione di interventi di immediato avvio dei lavori, nel limite degli stanziamenti iscritti in bilancio. Tali interventi confluiscono nei Piani di sviluppo e coesione, in coerenza con le aree tematiche cui afferiscono”*.

Di conseguenza, il CIPESS nella seduta del 22 dicembre 2021 ha disposto le anticipazioni di risorse alle Regioni e Province Autonome per interventi di immediato avvio dei lavori o di completamento di interventi in corso a valere sul fondo FSC 2021-2027 ed in particolare ha assegnato alla Regione Emilia-Romagna risorse per complessivi **107,7 milioni di euro**, di cui **10 milioni di euro** per interventi nel settore stradale di seguito riportati:

Tabella 75

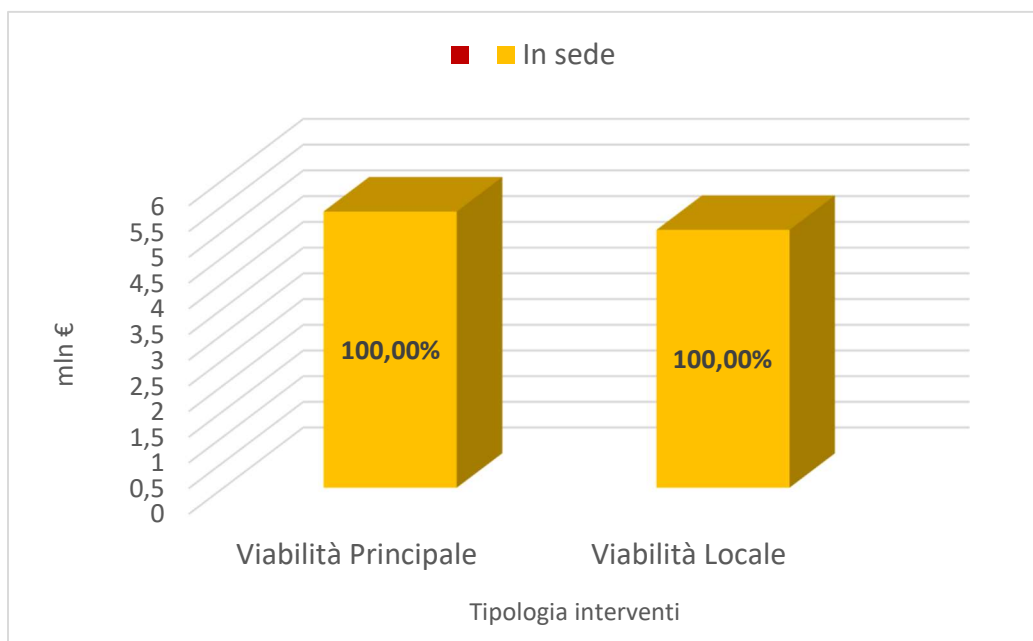
INTERVENTO	BENEFICIARIO	COSTO TOTALE	FINANZIAMENTO FSC	COFINANZIAMENTO
Strada provinciale n. 587R di Cortemaggiore. Rettifica del tracciato fra le progressive km 4+200 e km 4+600	Provincia di Piacenza	1.100.000,00	1.000.000,00	100.000,00
Strada provinciale n. 588R Dei Due Ponti. Lavori di miglioramento del tracciato esistente alla progressiva km 4+380 nel centro abitato di San Giuliano (Castelvetro Piacentino)	Provincia di Piacenza	250.000,00	216.315,00	33.685,00
Interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle barriere di stradali lungo le strade provinciali - zona est	Provincia di Parma	800.000,00	737.159,00	62.841,00
Interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle barriere di sicurezza stradali lungo le strade provinciali - zona ovest	Provincia di Parma	800.000,00	737.159,00	62.841,00
Messa in sicurezza della tangenziale di Montecchio (s.p. 67)	Provincia di Reggio Emilia	850.000,00	600.000,00	250.000,00
Completamento della ciclopedonale lungo la s.p. 63R tra Zurco e Cadelbosco di sotto	Provincia di Reggio Emilia	280.000,00	180.000,00	100.000,00
Messa in sicurezza della s.p. 5 nel tratto tra il cavo Fiuma e l'intersezione con la s.p. 2 in comune di Reggiolo	Provincia di Reggio Emilia	475.119,00	275.119,00	200.000,00
Ulteriori lavori straordinari per ripristini delle pavimentazioni e delle pertinenze stradali sulle strade provinciali dell'area nord	Provincia di Modena	620.000,00	520.000,00	100.000,00
Ulteriori lavori straordinari per ripristini delle pavimentazioni e delle pertinenze stradali sulle strade provinciali dell'area sud	Provincia di Modena	624.171,00	524.171,00	100.000,00
Opere di manutenzione straordinaria nella rete stradale di competenza	Città metropolitana di Bologna	1.725.038,00	1.463.038,00	262.000,00
Manutenzione straordinaria tratti stradali comparto Alto Ferrarese	Provincia di Ferrara	382.000,00	347.000,00	35.000,00

INTERVENTO	BENEFICIARIO	COSTO TOTALE	FINANZIAMENTO FSC	COFINANZIAMENTO
Manutenzione straordinaria tratti stradali comparto Basso Ferrarese	Provincia di Ferrara	382.000,00	347.000,00	35.000,00
Installazione di nuove barriere stradali per la messa in sicurezza di tratti strade provinciali	Provincia di Ferrara	378.000,00	343.178,00	34.822,00
Interventi di manutenzione straordinaria e riqualificazione della piattaforma stradale sp 610R nel comune di Conselice	Provincia di Ravenna	1.100.000,00	917.101,00	182.899,00
Realizzazione di una nuova rotonda all'intersezione SS9 Via Emilia - SP5 Santa Croce - SP65 Cesena Bertinoro	Provincia di Forlì-Cesena	1.319.444,40	1.199.495,00	119.949,40
Sp. 44 Ponterosso - stabilizzazione del versante in prossimità del km 1+750	Provincia di Rimini	650.000,00	593.265,00	56.735,00
		11.735.772,40	10.000.000,00	1.735.772,40

Gli interventi sono quasi tutti in corso di progettazione e saranno attuati fra il 2022 e il 2024.

Nella figura seguente si rappresenta il riparto dei finanziamenti fra rete di interesse regionale e restante rete.

Figura 160



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 2021 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 76
Stato di attuazione degli interventi finanziati dalla Regione mediante convenzione
(in corso di progettazione/esecuzione o ultimati nel 2021)
(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. A seguito dell'aumento del quadro economico a causa della risoluzione di alcune interferenze si stanno valutando soluzioni progettuali alternative.
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	Approvazione PD/PE prevista entro il 2022 Gara prevista per il 2023.
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

(D.Lgs. 18 aprile 2016 n.50), sia alle prescrizioni impartite dalla Soprintendenza per i beni architettonici e alle molteplici e diversificate esigenze evidenziate dalle Società di gestione delle reti di sottoservizi tecnologici ubicati lungo l'infrastruttura. I lavori, aggiudicati ad aprile 2017 e consegnati a maggio 2017, sono stati ultimati a settembre 2018. La fase di collaudo, che aveva subito dei rallentamenti a causa di alcune riserve iscritte sul registro di contabilità, si è conclusa nel settembre 2019. In seguito all'approvazione del collaudo si è evidenziata la necessità di ulteriori opere complementari per la connessione alla viabilità ciclabile esistente rispetto a quelle previste e di restauro del ponte non previste in sede progettuale. I lavori complementari sono stati ultimati il 02/02/2021 e collaudati il 20/04/2021.

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 e solo nell'estate del 2021 si è riusciti a sapere la somma necessaria, che ha incrementato notevolmente il quadro economico dell'opera, oltre le attuali disponibilità economiche. Si sta cercando di trovare soluzioni progettuali alternative provando a cogliere l'opportunità dell'intenzione di FER di realizzare l'innalzamento della sede ferroviaria. Sono in corso gli approfondimenti progettuali.

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.

Per fine 2022 la Provincia prevede di concludere il progetto esecutivo, per il 2023 di approvare la determina a contrarre, 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 2021 hanno consentito di avviare o portare a termine i seguenti progetti:

Tabella 77

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 economica dell'adeguamento della 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
PROVINCIA DI PARMA	Convenzione tra la Regione Emilia-Romagna e la Provincia di Parma, per la realizzazione del progetto definitivo del tratto prioritario della Pedemontana fra la SP121R e la SP15 nei comuni di Felino, Sala Baganza e Collecchio.	DGR n. 865/2021	400.000,00	200.000,00

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 ex 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 che si è conclusa a novembre 2021 con l'aggiudicazione alla ATI COIMPA/Varia Costruzioni/SteelConcrete Consorzio Stabile di Modena, con contratto stipulato il 19/01/2022, per un importo complessivo dei lavori di € 11.507.284,43 (esclusa IVA) e con un ribasso del 17,89 %. Inoltre, è stata individuata, a seguito di gara d'appalto, la ditta deputata alla bonifica bellica, così come sono state svolte le procedure di esproprio.

Inoltre, la **Provincia di Parma**, il 25/11/2016, ha siglato con Autocamionale della Cisa ¹⁴ un Protocollo d'Intesa, approvato il 19/01/2017 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:

¹⁴ Si fa presente che in data 10 ottobre 2017 la società SALT (Società Autostrada Ligure Toscana p.a.) ha incorporato la società Autocamionale della Cisa S.p.A., subentrando in tutti gli obblighi e gli impegni, compresa la Convenzione Unica sottoscritta da Cisa con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

- Raccordo S.P.10 autostazione Parma Nord (Comune di Trecasali). Importo € 3.517.829,44. Progetto definitivo approvato il 22/10/2020;
- Riqualficazione S.P. 8 di Sissa (Comune di Trecasali) - tratto raccordo Ponte San Secondo autostazione Parma Nord nuova viabilità Eridania. Importo € 1.190.000,00. Lavori aggiudicati il 10/02/2021 ed avviati;
- 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. In fase di avanzata progettazione;
- Variante S.P. 33 Padana Occidentale (Comune di Sissa) Località San Nazzaro. Importo € 1.070.000,00. In fase di avanzata progettazione;
- Riqualfica SP33 a Coltaro. Importo € 665.000. Lavori aggiudicati il 27/07/2020 ed avviati;
- 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 aggiudicazione avvenuta il 09/04/2021. Lavori avviati. 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 aggiudicazione avvenuta il 09/08/2021;
- Rotatoria incrocio S.P. 11 di Busseto - Strada Comunale Farnese (Comune di Fontevivo). Importo € 457.000,00; pubblicazione del bando avvenuta il 09/08/2021 e concluse le procedure di esproprio;
- 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 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 l'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 e successivamente è stato 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. La Città Metropolitana ha sviluppato il progetto esecutivo e avviato la gara di affidamento che si concluderà nella primavera del 2022. 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 LR 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:

Provincia/Città metropolitana	Strada	INTERVENTO	Costo (€)	Cofinanziamento Provincia/Città metropolitana (€)	Finanziamento RER (€)	Stato avanzamento lavori
Piacenza	SP73	Manutenzione straordinaria del Manufatto al km 0+300	200.000,00	20.000,00	180.000,00	Lavori affidati a settembre 2020 ma mai iniziati. La Provincia sta valutando risoluzione contrattuale per inadempienza.
Parma	SP 109 di fondovalle Stirone	Messa in sicurezza Ponte sul torrente Utanella al km 2+800	180.000,00	0,00	180.000,00	Progetto definitivo-esecutivo approvato il 30/07/2021. Lavori avviati 27/09/2021
Reggio Emilia	SP 513R	Messa in sicurezza Ponte al km 55+700	210.000,00	30.000,00	180.000,00	Fine lavori prevista per settembre 2022
Modena	SP 34	Ripristino della sicurezza Ponte Fosso Macchiarelle al km 8+500	150.000,00	0,00	150.000,00	Lavori ultimati a novembre 2021
Bologna	SP 57	Ripristino e consolidamento della volta muraria Ponte Rio Muro al km 1+990	150.000,00	0,00	150.000,00	Progettazione ancora in corso
Ferrara	SP58	Intervento di ricostruzione attraversamento del canale Gronda al km 4+085	190.000,00	20.000,00	170.000,00	Lavori affidati ottobre 2021
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	Completato adeguamento QE. Stipula e inizio lavori previsti nel 2022
Forlì-Cesena	SP 19	Lavori di consolidamento e messa in sicurezza Ponte al km2+500	250.000,00	65.000,00	185.000,00	Gara appalto conclusa e lavori affidati
Rimini	SP 22 Leontina	Ristrutturazione ponti al Km 3+650 ed al km 4+500	195.000,00	25.000,00	170.000,00	Lavori conclusi a luglio 2021
TOTALE			1.705.000,00	160.000,00	1.545.000,00	

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 78
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. I lavori di installazione dei sensori di monitoraggio, avviati a dicembre 2020, sono stati ultimati a giugno 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 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 sono state concluse nel 2021.

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, nonostante la ex S.P. n. 10R sia stata riclassificata di competenza statale in virtù del D.P.R. 21 novembre 2019 e attualmente in gestione ad ANAS S.p.A., la Provincia di

Piacenza rimane stazione appaltante dell'intervento. A luglio 2021 sono stati approvati in linea tecnica gli elaborati costituenti il Progetto definitivo e ad agosto è stata avviata la Conferenza dei Servizi decisoria ex articoli 14 e seguenti Legge 7 agosto 1990, n. 241. 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 D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42. Tale aspetto ha comportato uno slittamento delle tempistiche dell'iter approvativo.

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 79
Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 1 del 20/02/2020

Provincia	Comune	Ponte	finanziamento	costo
PARMA - CREMONA	COLORNO-CASALMAGGIORE	PONTE SUL PO	1.500.000,00 €	1.500.000,00 €
REGGIO EMILIA-PARMA	MONTECCHIO-MONTECHIARUGOLO	PONTE SUL TORRENTE ENZA TRA MONTECCHIO (RE) E MONTECHIARUGOLO (PR)	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €
MODENA	NONANTOLA	NUOVO PONTE DI NAVICELLO- SOTTOPASSO VIA MAESTRA DI BAGAZZANO	420.000,00 €	420.000,00 €
REGGIO EMILIA - MANTOVA	GUASTALLA-DOSOLO	PONTE SUL FIUME PO TRA GUASTALLA (RE) E DOSOLO (MN)	6.500.000,00 €	6.500.000,00 €
REGGIO EMILIA-PARMA	SAN POLO D'ENZA - TRAVERSETOLO	PONTE SUL TORRENTE ENZA	1.300.000,00 €	1.300.000,00 €
PARMA-CREMONA	SAN DANIELE PO	GIUSEPPE VERDI	20.000.000,00 €	20.000.000,00 €
PARMA	BERCETO E VALMOZZOLA	PONTE SUL RIO MOZZOLA	3.500.000,00 €	3.500.000,00 €
REGGIO EMILIA	CAVRIAGO	PONTE SUL RIO CAVRIAGO	400.000,00 €	400.000,00 €
REGGIO EMILIA	RUBIERA	PONTE SUL TORRENTE TRESINARO	500.000,00 €	500.000,00 €
REGGIO EMILIA	GUASTALLA	VIADOTTO SULLA CROSTOLINA	500.000,00 €	500.000,00 €
			35.620.000,00 €	35.620.000,00 €

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. Sono in corso da parte della Provincia di Parma le procedure di avvio della gara di affidamento della progettazione, previsto nei primi mesi del 2022.

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 stati ultimati i sondaggi e gli studi idraulici. È in fase di completamento il progetto cui seguirà l'iter di approvazione e l'avvio della Conferenza dei Servizi.

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. È stato ultimato il progetto definitivo-esecutivo (approvato il 10/01/2022) ed avviata la procedura di gara per l'assegnazione dei lavori. Si prevede di avviare i lavori nei primi mesi del 2022.

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 entro la fine dell'anno.

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 presumibilmente ad inizio 2022.

Relativamente al **nuovo Ponte sul Rio Mozzola** sulla SS308, la Provincia di Parma è il soggetto attuatore dell'intervento nonostante la strada sia stata riclassificata di competenza statale in virtù del D.P.R. 21 novembre 2019 e attualmente in gestione ad ANAS S.p.A.. La Provincia è impegnata nella predisposizione del progetto esecutivo la cui approvazione è prevista nei primi mesi del 2022.

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 nei primi mesi del 2022. I lavori verranno avviati entro giugno 2022.

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 è avvenuta a novembre 2021. I lavori dovrebbero concludersi entro l'estate 2022.

Per quanto riguarda il **Viadotto sulla Crostolina (SP 35)** a Guastalla sono stati aggiudicati i lavori a gennaio 2021 e si prevede vengano avviati ad inizio 2022.

Con successivi Decreti Ministeriali sono stati ripartiti dallo Stato, a favore delle province e delle città metropolitane, risorse per interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza della rete di competenza.

Le amministrazioni del territorio dell'Emilia-Romagna hanno candidato al finanziamento ministeriale vari interventi su opere d'arte della rete provinciale, che saranno realizzati nei prossimi anni secondo il cronoprogramma comunicato al Ministero.

Nella tabella seguente si riporta una sintesi delle risorse complessivamente destinate a tale finalità, ammontanti ad € 163.656.526,71 per un totale di 246 opere d'arte interessate.

Tabella 80

PROVINCIA	DM 49/2018		DM 123/2020		DM 224/2020		DM 225/2021	
	n° PONTI FINANZIATI	IMPORTO COMPLESSIVO	n° PONTI FINANZIATI	IMPORTO COMPLESSIVO	n° PONTI FINANZIATI	IMPORTO COMPLESSIVO	n° PONTI FINANZIATI	IMPORTO COMPLESSIVO
PIACENZA	2	1.120.000,00	-	-	-	-	19	12.082.082,31
PARMA	-	-	-	-	-	-	21	15.760.632,24
REGGIO EMILIA	3	1.460.000,00	2	3.050.000,00	8	1.431.586,89	40	12.621.081,69
MODENA	12	4.507.318,35	6	1.188.000,00	2	283.292,01	27	12.645.379,26
BOLOGNA	11	3.280.000,00	6	4.504.783,34	*BO	374.499,69	5	10.768.853,79
FERRARA	6	4.310.000,00	7	6.450.000,00	5	3.840.000,00	8	11.270.586,50
RAVENNA	-	-	-	-	-	-	7	7.999.769,32
FORLÌ CESENA	5	5.400.000,00	1	626.441,96	-	-	16	18.805.453,00
RIMINI	10	1.550.000,00	13	4.332.766,36	-	-	4	13.994.000,00
TOTALE	49	21.627.318,35	35	20.151.991,66	15	5.929.378,59	147	115.947.838,11

*BO= finanziato servizio di ispezione ponti esistenti

7.5 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE

7.5.1 Stato di avanzamento interventi ANAS

Il contratto di programma 2016-2020 fra ANAS e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, approvato dal CIPE nell'agosto 2017, prevede, per quanto concerne la Regione Emilia-Romagna, i seguenti interventi sulla rete stradale di competenza statale, per un importo complessivo di circa 1.109 M€ (aggiornato a seguito degli aggiornamenti progettuali):

Tabella 81
Interventi previsti nel Contratto di Programma 2016-2020

Strada	Intervento	Importo (M€)
SS62	SS62 Ammodernamento dell'asse stradale nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio	13,2
SS9	Prolungamento della SS9 - Tangenziale nord di Reggio Emilia nel tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge (1° stralcio e 2° stralcio)	190,8
NODO BOLOGNA	Nodo ferro-stradale Casalecchio di Reno: stralcio stradale SUD	54,4
NODO BOLOGNA	Nodo Ferro-Stradale di Casalecchio di Reno: stralcio stradale NORD	187,55
SS16	Variante nel tratto Bellaria - Rimini nord - Misano Adriatico – 1° stralcio	180
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

Lo stato di attuazione delle opere è il seguente:

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 03/11/2017 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 sono pertanto svolte numerose riunioni tematiche ed effettuati sopralluoghi sull'arteria con la Direzione Progettazione 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 03/08/2017 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 21/09/2017 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 30/03/2021, a favore della Società De Sanctis Costruzioni SpA, con un ribasso percentuale offerto del 13,752%. I lavori sono stati consegnati in data 22/07/2021 e avranno una durata prevista di circa tre anni e mezzo.

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 18/01/2021.

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.

I lavori sono stati consegnati all'impresa in data 22/09/2021, prevedendo un tempo di giorni 1095.

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. Il progetto definitivo è in corso di aggiornamento, con l'obiettivo di avviare la conferenza di servizi per la localizzazione urbanistica nel corso del 2022.

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. Con l'approvazione del contratto di programma ANAS 2016-2020 è stato previsto uno stralcio dell'opera (non necessariamente il primo in sequenza geografica), senza copertura finanziaria, e pertanto ANAS ha riattivato le attività volte all'adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni VIA. La stima iniziale del costo dell'investimento era pari a 180 mln.

Il progetto definitivo, redatto da SPEA nel 2010, era stato sottoposto a VIA. In data 26/03/2013 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 11/01/2021, con validità fino a marzo 2023. 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 CSLP e avvio della Conferenza dei Servizi per la localizzazione urbanistica.

Nel 2021 e nei primi mesi de 2022 si sono svolti incontri tecnici tra ANAS, Comune di Rimini e Regione per la condivisione puntuale del Progetto Definitivo in vista dell'avvio della Conferenza dei Servizi che deve essere attivata dal Ministero delle Infrastrutture su istanza di ANAS.

In particolare, il Comune di Rimini ha proposto delle ottimizzazioni al progetto che salvaguardino le peculiarità del territorio anche in funzione di una riduzione dell'impatto sulle aree agricole e compatibilmente al rispetto della coerenza con le risultanze del procedimento di VIA.

In fase di affinamento progettuale si è deciso, di concerto con i territori, di sottoporre ad approvazione un 1° stralcio della Variante SS16 "Adriatica" (comprensivo del 1° e del 2° lotto) e ANAS ha previsto di svolgere nell'estate del 2022 le procedure di cui all'art.11 del D.P.R. 327/2001 (Espropriazioni per pubblica utilità) come passaggio propedeutico all'indizione della Conferenza dei Servizi, ai fini della localizzazione urbanistica, che potrà essere attivata al termine del periodo di osservazioni (60 giorni). Nel frattempo, è necessario interloquire con il Ministero della Transizione Ecologica per verificare la possibilità di una ulteriore proroga della VIA.

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 -fra Rimini nord e Pedaso**, 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 10/03/2016, 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 svolta nel 2020 e si è conclusa agli inizi di gennaio 2021 con aggiudicazione all’impresa CBR. I lavori sono iniziati nel 2021, sono tutt’ora in corso e la durata prevista è di due anni; pertanto, la fine è prevista per il 2023.

Il 2 agosto 2016, è stata stipulata una convenzione tra la Regione Emilia-Romagna, l’ANAS S.p.A. 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 D.lgs. 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 02/12/2019 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 D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., le parti di

progetto variate. Pertanto, in data 16/07/2020 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 19/08/2020.

La progettazione esecutiva verrà attivata tramite progettista aggiudicatario di accordo quadro di progettazione, già individuato da ANAS.

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 CSLP 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 03/10/2019, di localizzazione urbanistica con apposizione vincolo preordinato all'esproprio, con Intesa Stato-Regione del 01/07/2020 ed è stato pubblicato sul BUR n.292 del 19.08.2020 l'avviso pubblico per l'approvazione del progetto definitivo e dichiarazione della Pubblica Utilità ai sensi dell'art.16 DPR 327/01. Il Progetto esecutivo, redatto da progettisti esterni incaricati, è stato sottoposto a Verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'art.26 del D.Lgs. 50/2016, conclusasi in data 18/12/2021. Con dispositivo del 22/12/2021 il progetto esecutivo è stato approvato in linea tecnica ed economica. In data 28/12/2021 il MIMS ha autorizzato il prosieguo dell'iter realizzativo dell'opera. È attualmente in corso di aggiornamento la documentazione economica ed amministrativa per l'avvio delle procedure di gara. Una recente sentenza ha rigettato un ricorso presentato da proprietari terrieri.

Relativamente alla **tangenziale Est di Forlì – 3° lotto**, i lavori della Conferenza dei Servizi, avviata presso il Provveditorato OOPP Emilia-Romagna il 07/10/2019, si sono conclusi a febbraio 2020. A conclusione della C.d.S. localizzativa dell'intervento, il 10/02/2020, con D.G.R. n.358 del 20/04/20 ai sensi del DPR 383/1994, 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 che ne ha sancito la copertura finanziaria, il progetto è stato approvato anche in linea economica.

Il progetto esecutivo, redatto dai progettisti aggiudicatari di accordo quadro di progettazione, è stato sottoposto ad istruttoria presso il Coordinamento Progettazione di Anas e a verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'art.26 del D.Lgs. 50/2016. Il 27/01/2021 Anas ha chiesto ai progettisti di verificare una soluzione alternativa per la galleria "dell'Appennino", accogliendo le richieste del territorio. Il progetto esecutivo è stato pertanto aggiornato e si è conclusa positivamente la verifica ai sensi dell'art.26 del D.Lgs. 50/2016. A maggio 2021 sono state effettuate le immissioni in possesso delle aree oggetto di esproprio per le attività di Bonifica da Ordigni Bellici, con l'obiettivo di pubblicare il bando di gara nel corso del 2022.

L'**adeguamento della SS67 da Classe al Porto di Ravenna** prevede l'ampliamento della sezione stradale (oggi a due corsie per senso di marcia) per conformarla al tipo B del DM 5/11/2001. Rientra tra gli interventi di miglioramento del sistema tangenziale di Ravenna, su cui confluiscono numerose autostrade e strade principali che collegano il porto con importanti nodi interni ed esterni alla Regione: A14, SS16, SS67, SS3bis, SS309dir, SS309. Sono state concluse le attività di rilievo e le indagini geognostiche 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 20/07/2020 ha richiesto ad ANAS di sottoporre il progetto a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006 ss.mm.ii. Sul progetto, si è concluso lo screening ambientale di competenza del Ministero della Transizione Ecologica. A

seguito della chiusura della CdS presso il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche che ha decretato l'intesa Stato-Regione per l'accertamento della conformità urbanistico-edilizia, per l'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica e per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, è stato approvato il progetto definitivo del I Stralcio con Dispositivo ANAS del 06/07/2022 con contestuale dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. Ad oggi è stato redatto il progetto esecutivo del I Stralcio di interventi sul quale è in corso di completamento la verifica per la validazione ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 50/2016. I lavori verranno realizzati mediante Ditta aggiudicataria di Accordo Quadro già individuata e si prevede la consegna degli stessi entro l'autunno del 2022.

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 43Mln €, a fronte dei 20 Mln € ad 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 3,75 m, 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.

Il secondo stralcio, di adeguamento del ponte su Fiumi Uniti, attualmente stimato in 23 milioni, risulta essere finanziato sul Piano Viadotti e Gallerie per 17,5 M€. L'avvio dei lavori è previsto per la primavera del 2023, coordinandone la cantierizzazione con quelli del 1° stralcio e della tangenziale di Ravenna.

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 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. Nei primi mesi del 2022 si è svolta, e conclusa, la Conferenza dei servizi per la localizzazione urbanistica e l'apposizione dei vincoli di esproprio.

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 21/05/2020, 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 03/07/2020 per il parere di competenza ai sensi dell'art.215 D.Lgs. 50/2016. È stata effettuata in data 21/09/2020 una presentazione del progetto alla Commissione nominata dal CSLLPP.

Nell'adunanza del 21/09/2021 il CSLLPP ha emesso il voto n. 66/20, demandando all'organismo di verifica il rispetto delle prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni in esso contenute.

Il 21/10/2021 è stata avviata da parte del MITE l'istanza per il rilascio del provvedimento Valutazione di Impatto Ambientale, nell'ambito del provvedimento unico in materia ambientale (PUA) di competenza statale, ai sensi dell'art.27 del D.Lgs.152/2006. Successivamente si sono svolti, pertanto, gli approfondimenti a seguito delle osservazioni nel corso del PUA.

Il progetto esecutivo verrà redatto dal medesimo studio di progettazione che ha progettato il definitivo in quanto aggiudicatario dell'Accordo Quadro.

Il costo dell'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, ma il rispetto di tale scadenza si presenta fortemente critico.

Occorre comunque evidenziare che con DPCM del 05/08/2021 è stato nominato un commissario straordinario per gli interventi infrastrutturali sulla strada statale 45 "della Val Trebbia", ed in particolare per l'ammodernamento della tratta tra Rivergaro e Cernusca e per la ricostruzione del ponte Lenzino sul fiume Trebbia a seguito del crollo di quello preesistente. Ciò determina la possibilità di beneficiare di procedure accelerate di approvazione, fatte salve le procedure di valutazione di impatto ambientale che si devono svolgere secondo le norme vigenti.

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. In fase di approfondimenti progettuali successivi, nel corso del 2021, ANAS aveva inizialmente proposto un intervento di maggiore calibro, che prevedeva la risoluzione delle intersezioni con le viabilità secondarie mediante svincoli a livelli sfalsati, con un impatto rilevante sul territorio soprattutto in termini di consumo di suolo; inoltre, tale soluzione avrebbe comportato un ulteriore consistente aumento del costo dell'opera. Dal confronto con il territorio è tuttavia emersa la contrarietà su tale proposta progettuale e, pertanto, ANAS si è impegnata a proseguire la progettazione confermando l'introduzione di rotatorie in corrispondenza delle principali intersezioni.

- la **Variante di Mirandola della SS12 dal km 217+000 al km 220+175 – Lotto Il Stralcio I** che si estende per circa 1,5 km in direzione nord-sud, con inizio in corrispondenza della 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 10/04/2020. 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 e la verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 50/2016. Sono state 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, si è conclusa la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto definitivo, la relativa localizzazione urbanistica e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. In corso la predisposizione del progetto esecutivo. È prevista la consegna dei lavori ad Impresa aggiudicataria di Accordo Quadro entro l'estate del 2022. Con il finanziamento disponibile complessivo di 81,35 milioni di euro verrà inoltre realizzato sulla S.S. 309 dir un primo stralcio di interventi, quali l'eliminazione dell'incrocio semaforizzato posto al km 3+650 della S.S.309 dir e la razionalizzazione di parte degli accessi esistenti. Anche il tratto della tangenziale ricompreso tra la SS67, la Sp 118 e la SS667 è stato oggetto di una convenzione nel 2020 per la realizzazione da parte della Provincia del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica tra ANAS, Regione, Comune e Provincia di Ravenna. Il PFTE è stato concluso a luglio 2021.

Passando alle opere **concluse nel 2021** si riporta il seguente intervento:

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 11/03/2010 tra ANAS, Provincia di Modena, Comune di Pavullo nel Frignano. Il Comune ha finanziato il progetto esecutivo dell'opera e ha acquisito con accordi bonari le aree necessarie, poi cedute gratuitamente ad ANAS. Il Comune ha inoltre eseguito le indagini archeologiche preventive.

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

La procedura di gara è stata avviata con la pubblicazione del bando il 26/04/2017. 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 14/09/2018 con una durata contrattuale di 504 gg e sono stati ultimati il 13/07/2021.

Riguardo alla **manutenzione straordinaria programmata**, ANAS ha avviato ed ultimato nel 2021 una serie interventi che hanno interessato le opere d'arte (ponti e viadotti), il piano viabile, gli impianti tecnologici delle gallerie, le barriere di sicurezza e la segnaletica (orizzontale e verticale).

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

Tabella 82
Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza in corso di realizzazione o conclusi nel 2021

Direttrici	Interventi di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici Gallerie, Barriere e Segnaletica)
	Titolo
SS9 "Via Emilia"	S.S. 9 "VIA EMILIA" - LAVORI DI RISANAMENTO CONSERVATIVO DEL CAVALCAVIA E DEL CAVALCAFERROVIA DAL KM 160+825 AL KM 160+860 ULTIMATI
	LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI LUNGO LA S.S. 9 "VIA EMILIA" IN TRATTI SALTUARI TRA IL KM 120+560 ED IL KM 144+500 ULTIMATI
	SS9 VIA EMILIA - LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE LUNGO GLI INTERI TRONCHI STRADALI DI COMPETENZA DEL CENTRO C IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	S.S. 9 "VIA EMILIA" - S.S. 9 VAR E S.S. 9 VAR/A - LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI 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 SUD IN TRATTI SALTUARI (CENTRO A - NUCLEO B) 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
	SS723 TANGENZIALE OVEST DI FERRARA COMPLETAMENTO INTERVENTI DI MITIGAZIONE ACUSTICA BARRIERE ANTIRUMORE ULTIMATI
	SS725 TANGENZIALE DI PIACENZA LAVORI DI RISANAMENTO CONSERVATIVO DELLE SPALLE DEL PONTE S. LAZZARO DAL KM 3+690 AL KM 3+730 E DEL VIADOTTO BUBBA DAL KM 5+740 AL KM 5+770 ULTIMATI
	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

Direttrici	Interventi di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici Gallerie, Barriere e Segnaletica)
	Titolo
	<p>SS722 - MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL CAVALCA-FERROVIA DELLA TANGENZIALE DI REGGIO EMILIA AL KM 8+900</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p> <p>SS727 E SS727 BIS SISTEMA TANGENZIALE DI FORLÌ – LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
Valichi	<p>SS63 – LAVORO DI ADEGUAMENTO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI ALLE NORMATIVE VIGENTI E CONSEGUIMENTO DEL RISPARMIO ENERGETICO DELLA GALLERIA CASINA.</p> <p>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>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>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</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>ULTIMATI</p>
	<p>SS67 LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL SOVRAPPASSO SITUATO AL KM 179+300 IN COMUNE DI CASTROCARO TERME (FC)</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>SS64 – SS64 “VARIANTE DI SASSO MARCONI” – SS64VAR/A “VARIANTE DI GAGGIO MONTANO” – NSA436 “RACCORDO CASALECCHIO SP569” – LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>SS64 LAVORI DI RISANAMENTO CONSERVATIVO DEL VIADOTTO “BERZANTINA” DAL KM 35+074 AL KM 35+738, DEL VIADOTTO “RENO” DAL KM 35+803 AL KM 37+735 E DEL PONTE AD ARCO DAL KM 55+473 AL KM 55+567</p> <p>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>SS12 “DELL’ABETONE E DEL BRENNERO” LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA FINALIZZATI AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA E ALL’ELIMINAZIONE DELLE VIZIOSITÀ DEL PIANO VIABILE TRA IL KM 91+450 E IL KM 98+980 E DAL KM 148+250 AL KM 176+246 IN TRATTI SALTUARI</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>SS12 “DELL’ABETONE E DEL BRENNERO” LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI LUNGO IL TRATTO DI COMPETENZA DEL CENTRO B – NUCLO A</p> <p>ULTIMATI</p>
	<p>SS12/SS12 VAR/A – LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI LUNGO GLI INTERI TRONCHI DI COMPETENZA DEL CENTRO B – NUCLEO B</p> <p>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>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>	

Direttrici	Interventi di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici Gallerie, Barriere e Segnaletica)
	Titolo
	<p>SS12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO" LAVORI DI M.S. FINALIZZATI AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA CON INTERVENTO PER L'ELIMINAZIONE DELLE VIZIOSITÀ DEL PIANO VIABILE DAL KM 130+100 AL KM 130+200 E DAL KM 139+100 AL KM 139+200 E INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE IN TRATTI LIMITROFI DELLA SS12 DAL KM 127+250 AL KM 130+100, DAL KM 130+250 AL KM 133+000 E DAL KM 139+200 AL KM 139+400</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p> <p>SS45 - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO TREBBIA IN LOCALITÀ MARSAGLIA AL KM 85+400</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p> <p>LAVORI DI MANUTENZIONE PROGRAMMATA DELLE OPERE D'ARTE DAL KM 91+000 AL KM 93+000 DELLA SS45 "DI VAL TREBBIA"</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</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;">ULTIMATI</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;">ULTIMATI</p> <p>SS45" DI VAL TREBBIA" – LAVORI DI RISANAMENTO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE LUNGO L'INTERO TRATTO DI COMPETENZA DEL CENTRO A NUCLEO A</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>
Corridoio Adriatico	<p>INTERVENTI DI RIPRISTINO FUNZIONALE E ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA VERTICALE LUNGO LA SS16 DI COMPETENZA COMPARTIMENTALE</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</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;">ULTIMATI</p> <p>SS16 – LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL PONTE SUL FIUME CONCA AL KM 219+800</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p> <p>SS16 – LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE LUNGO L'INTERO TRATTO DI COMPETENZA DEL CENTRO C – NUCLEO C</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p> <p style="text-align: right;">SS16/SS67</p> <p>LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI IN CORRISPONDENZA DEI RILEVATI STRADALI LUNGO LA S.S. 16 TRA IL KM 81+000 ED IL KM 194+000 IN TRATTI SALTUARI E LUNGO LA S.S. 67 TRA IL KM 217+277 ED IL KM 232+377 IN TRATTI SALTUARI</p> <p style="text-align: right;">ULTIMATI</p>

Direttrici	Interventi di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici Gallerie, Barriere e Segnaletica)
	Titolo
	<p style="text-align: right;">S.S.16 "ADRIATICA"</p> <p>LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO. RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO DI BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE SEGNALETICA VERTICALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI (ACCORDO QUADRO 3 – TRATTO EMILIANO S.S. 309 E 16 – E55) – SOTTOPROGETTO C</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</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>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>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>

L'importo totale di tali interventi è di circa 47,81 M€.

Relativamente alle **strade di rientro**, il cui approfondimento è dettagliato nel successivo paragrafo, nel corso del 2021 sono stati avviati degli interventi di **risanamento superficiale della pavimentazione** che hanno comportato un costo di circa 8,7 milioni di euro e che si riportano nella seguente tabella.

Tabella 83
Strade di Rientro (NSA)

Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza in corso di realizzazione o conclusi nel 2021

Strade di rientro	Interventi di Manutenzione straordinaria Piano Viabile
	Titolo
SS654	<p>STRADA EX 654 – INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 34+000 AL KM 69+635 IN T.S.</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE.</p>
SS523 SS308 SS357	<p>SS523 "DEL COLLE DI CENTO CROCI" DAL KM 15+930 AL KM 46+834 IN T.S., SS308 "DI FONDO VALLE TARO" DAL KM 0+000 AL KM 24+817 IN T.S., SS357 "DI FORNOVO" DAL KM 0+000 AL KM 19+020 IN T.S. INTERVENTI DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLE PAVIMENTAZIONI.</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
SS10 SS461	<p>SS10 "PADANA INFERIORE" DAL KM 192+862 AL KM 217+258 IN T.S. E SS461 "DEL PENICE" DAL KM 42+670 AL KM 57+120 IN T.S. – INTERVENTI DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLE PAVIMENTAZIONI.</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
SS665	<p>SS665 - INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 36+600 AL KM 47+400 IN T.S.</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>

Strade di rientro	Interventi di Manutenzione straordinaria Piano Viabile
	Titolo
SS113	NSA615 – SS113 – INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 0+000 AL KM 17+68 IN T.S. <i>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</i>
SP13ter	NSA609 - S13TER - INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 0+000 AL KM 1+614 IN T.S. <i>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</i>
SS413	SS413 ROMANA – INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 51+642 AL KM 64+642 IN T.S. <i>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</i>
SS569	SS569 DI VIGNOLA – INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 24+124 AL KM 42+75 IN T.S. <i>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</i>
SS568	SS568 DI CREVALCORE - INTERVENTO DI RISANAMENTO SUPERFICIALE DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 0 AL KM 11+325 E DAL 16+220 AL KM 22+185 IN T.S. <i>IN CORSO DI REALIZZAZIONE</i>

Relativamente all'**itinerario E45-E55**, si riporta di seguito un approfondimento dei programmi di manutenzione straordinaria avviati sulla SS3bis Tiberina, che fa parte di tale itinerario.

La Provincia di Ravenna e la Provincia di Forlì-Cesena sono collegate in direzione nord-sud attraverso il corridoio infrastrutturale della SS3bis Tiberina, che nel tratto fra Ravenna e Cesena costituisce il tratto terminale del corridoio E55, e fra Cesena e Orte rappresenta il corridoio europeo E45.

La completa messa in sicurezza ed il recupero della manutenzione pregressa della SS3 bis rivestono per la Regione Emilia-Romagna carattere di urgenza e non rinviabilità, a causa delle condizioni dell'infrastruttura e dei traffici che la stessa deve sostenere, costituendo il principale collegamento della Romagna con il centro Italia. A seguito di accordi con lo Stato e con le Regioni interessate dal corridoio europeo E55/E45, negli anni scorsi ci si era orientati verso la realizzazione di un nuovo asse in variante alla Romea e verso la riqualificazione della Tiberina, con caratteristiche autostradali.

Il Governo, nel 2015, anche in considerazione di un mutato contesto economico-finanziario, ha poi esplicitato la volontà di attuare una rigorosa selezione delle infrastrutture strategiche programmate in precedenza, sulla base delle effettive priorità, ed ha chiesto alle Regioni di avanzare proposte in tal senso.

La Regione, quindi ha avanzato al Governo la proposta di una nuova infrastruttura di tipo extraurbano principale a carreggiate separate e due corsie per senso di marcia, fra Ravenna (dall'interconnessione fra la tangenziale di Ravenna e la SS 3bis) e la Ferrara mare e di tipo extraurbano secondario ad una corsia per senso di marcia, fino alla SP 60 Gran Linea con riqualificazione della stessa fino alla SS309.

Conseguentemente con DGR n.1617/2015 la Regione ha individuato, in priorità 1, la riqualificazione con risanamento profondo della pavimentazione lungo la SS3bis Tiberina (con priorità per il tratto Ravenna – Borello) e la riqualificazione e l'adeguamento normativo delle barriere di sicurezza, dei ponti, dei viadotti e delle gallerie lungo la SS3 bis Tiberina nel tratto Borello – confine regione Toscana.

ANAS S.p.A. inoltre, in accordo con i competenti Ministeri, ha avviato un consistente piano di investimenti volto al potenziamento ed alla riqualificazione delle arterie in termini di manutenzione straordinaria. L'esigenza di tali urgenti interventi di riqualificazione è stata confermata dalla chiusura al traffico del viadotto Puleto, in provincia di Arezzo, che ha inferto un duro colpo al sistema produttivo e turistico romagnolo, ed in particolare alla montagna cesenate e riminese, caratterizzata da una forte connotazione turistica e da un pendolarismo scolastico che si fondano sull'efficienza dei collegamenti stradali.

I lavori in corso sulla SS 3 bis "Tiberina", lungo l'itinerario transeuropeo E45-E55, rientrano in un più vasto programma di manutenzione straordinaria per la riqualificazione dell'itinerario Orte-Mestre, avviato da Anas a partire dal 2016 per un investimento di circa 1,6 miliardi di euro, di cui circa 500 milioni nella sola Emilia-Romagna.

Dall'avvio del programma di riqualificazione sono stati ultimati o sono in completamento interventi per un valore complessivo di circa 146 milioni di euro. Considerando anche i finanziamenti provenienti da altri piani attualmente sono in corso ulteriori interventi del valore complessivo di circa 113 milioni di euro.

Più nel dettaglio, lungo la tratta afferente la SS 3 bis "Tiberina", in provincia di Forlì Cesena, sono attualmente in corso i lavori di **manutenzione del viadotto** Savio VII (5,3 milioni di euro), del viadotto Savio VI (4,0 milioni di euro), del viadotto Teveriola II (5,7 milioni di euro), del viadotto Fornello II (4,9 milioni), dei viadotti Casetta e Savio V (7,0 milioni di euro), del Viadotto Orfio (1,8 milioni di euro). In avanzamento i cantieri inerenti le **gallerie** Valbiano, Tavollicci, Crocetta, Sarsina e Villa Onofri, Verghereto e Spagnola e Montecoronaro per un totale investimento pari a circa 29 milioni di euro.

Inoltre, interventi di **risanamento profondo** della sovrastruttura stradale e di rinforzo del piano viabile, con ripristino delle banchine laterali, sistemazione della raccolta delle acque di piattaforma, rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale e sostituzione delle barriere di sicurezza, sono in attuazione lungo la predetta arteria per un importo complessivo pari a circa 24 milioni di euro.

Sono altresì in corso importanti interventi di sostituzione delle **barriere di sicurezza**, bordo laterale, in tratti saltuari, tra il km 216+000 ed il km 236+000, per circa 4,0 milioni di euro, e spartitraffico centrale, per circa 20 milioni di euro, questi ultimi del tipo innovativo NDBA.

Dei sistemi **Smart Road** sono stati attivati interventi per circa 7,0 milioni di euro.

Relativamente ai lavori per l'adeguamento delle **gallerie** di lunghezza superiore ai 500 metri, ai sensi del D.L. n. 264 del 05.10.2006 in materia di sicurezza per gallerie della rete stradale trans europea, sono stati ultimati quelli afferenti la galleria Roccaccia, per circa 16,80 milioni di euro, sono in via di ultimazione quelli afferenti la galleria Monte Coronaro, per circa 11,50 milioni di euro, ovvero sono in fase di cantierizzazione quelli afferenti la galleria Lago di Quarto, per circa 37,00 milioni di euro.

Interventi per la riqualificazione dei **cavalcavia** sono stati avviati per circa 2,70 milioni di euro.

Nella seguente tabella si riportano gli interventi in corso di realizzazione o conclusi nel 2021 lungo la SS3 bis Tiberina.

Tabella 84
SS3 bis Tiberina

Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza in corso di realizzazione o conclusi nel 2021

SS3 bis Tiberina	Titolo Intervento di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici, Barriere e Segnaletica)
	<p align="right">DAL KM 173,700 AL KM 175,500</p> <p>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 align="right">ULTIMATI</p>
	<p align="right">DAL KM 162,698 AL KM 250,565</p> <p>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 align="right">ULTIMATI</p>
	<p>S.S. 3 BIS "TIBERINA" LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO. RINFORZO DEL PIANO VIABILE. RIPRISTINO DI BANCHINE LATERALI. SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA. SEGNALETICA ORIZZONTALE (ACCORDO QUADRO 2 – TRATTO EMILIANO) – IN CARREGGIATA SUD DAL KM 226+190 AL KM 224+000 E DAL KM 222+000 AL KM 218+280</p> <p align="right">ULTIMATI</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 align="right">ULTIMATI</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 align="right">ULTIMATI</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 align="right">ULTIMATI</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 align="right">ULTIMATI</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 align="right">ULTIMATI</p>
	<p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO TEVERIOLA I BIS, AL KM 163+900</p> <p align="right">ULTIMATI</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 align="right">ULTIMATI</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 align="right">ULTIMATI</p>

SS3 bis Tiberina	Titolo Intervento di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici, Barriere e Segnaletica)
	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 ULTIMATI
	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO FOSSOGHIAIA, AL KM 246+800 ULTIMATI
	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER IL RIPRISTINO DEI GIUNTI DI DILATAZIONE DAL 162+698 AL KM 228+850 IN TRATTI SALTUARI ULTIMATI
	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER IL RIPRISTINO DEI GIUNTI DI DILATAZIONE DAL 162+698 AL KM 250+565 IN TRATTI SALTUARI ULTIMATI
	S.S. 3 BIS TIBERINA DAL KM 173+540 AL KM 173+600 - SAVIO III CARREGGIATA SUD E NORD - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ULTIMATI
	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 DAL KM 162+968 AL KM 250+565 ULTIMATI
	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. SOTTOPROGETTO C DAL KM 216+000 AL KM 220+200 IN CARREGGIATA NORD ULTIMATI
	S.S. 3BIS "TIBERINA" - GALLERIA "MONTECORONARO" - INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STATICO DI IMPERMEABILIZZAZIONE E DI MESSA A NORMA DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI (COMUNE DI VERGHERETO) IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	S.S. 3BIS "TIBERINA" - LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE DAL KM 226+190 AL KM 228+400 IN ENTRAMBE LE CARREGGIE IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	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 IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	S.S. 3BIS "TIBERINA" - LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE DAL KM 240+420 AL KM 242+700 IN ENTRAMBE LE CARREGGIE IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	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) IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	S.S. 3BIS "TIBERINA" - LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO SUL FIUME SAVIO DAL KM172+040 AL KM 173+588 CARREGGIATA SUD IN CORSO DI REALIZZAZIONE

SS3 bis Tiberina	Titolo Intervento di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici, Barriere e Segnaletica)
	<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) SOTTOPROGETTO A</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;">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 RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRSTINO BANCHINE LATERALI, SISEMMAZIONE 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>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 SAVIO VII, AL KM 203+800</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO TEVERIOLA II, AL KM 164+300</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S. 3 BIS TIBERINA DAL KM 167+962 AL KM 168+088 - FORNELLO II CARREGGIATA SUD E NORD - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>LAVORI DI RISANAMENTO CONSERVATIVO DEL VIADOTTO ORFIO DAL 180+411 AL KM 183+230 E DEL VIADOTTO PONTE GIORGI DAL KM 206+089 AL KM 207+913.</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S.3 BIS " TIBERINA" (ITINERARIO E45 - E55). LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI DAL KM 162+698 AL KM 199+000 IN TRATTI SALTUARI DELLA SS3 BIS TIBERINA</p> <p style="text-align: right;">IN CARREGGIATA NORD</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>S.S.3 BIS " TIBERINA" (ITINERARIO E45 - E55). 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 DAL KM 162+698 AL KM 199+000 IN TRATTI SALTUARI DELLA SS3 BIS TIBERINA IN CARREGGIATA SUD</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>
	<p>FORNITURA E INSTALLAZIONE DI SISTEMI TECNOLOGICI AVANZATI PER L'INFOMOBILITÀ E LA SICUREZZA (E45 LOTTO II) –</p> <p style="text-align: right;">SMART ROAD</p> <p style="text-align: right;">IN CORSO DI REALIZZAZIONE</p>

SS3 bis Tiberina	Titolo Intervento di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici, Barriere e Segnaletica)
	FORNITURA E INSTALLAZIONE DI SISTEMI TECNOLOGICI AVANZATI PER L'INFOMOBILITÀ E LA SICUREZZA (E45 LOTTO I) – SMART ROAD IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI ADEGUAMENTO ALLA VIGENTE NORMATIVA DELLE BARRIERE SPARTITRAFFICO DI SICUREZZA TRA IL KM 162,698 E IL KM 216,000 E L'INSTALLAZIONE DI DISPOSITIVI AMOVIBILI PER CHIUSURA VARCHI ED ATTENUATORI D'URTO REDIRETTIVI IN CORRISPONDENZA DELLE USCITE DEGLI SVINCOLI IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI ADEGUAMENTO ALLA VIGENTE NORMATIVA DELLE BARRIERE DI SICUREZZA SPARTITRAFFICO TRA IL KM 216+000 E IL KM 236+000 E L'INSTALLAZIONE DI DISPOSITIVI AMOVIBILI PER CHIUSURA VARCHI ED ATTENUATORI D'URTO REDIRETTIVI IN CORRISPONDENZA DELLE USCITE DEGLI SVINCOLI IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI ADEGUAMENTO FUNZIONALE DELLE GALLERIE TAVOLICCI, CROCETTA, SARSINA E VILLA ONOFRI MEDIANTE RIPRISTINO DELL'IMPERMEABILIZZAZIONE E DEL RIVESTIMENTO IN C.A. DELLE VOLTE E DEI PIEDRITTI E SUCCESSIVO ADEGUAMENTO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI. IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	GALLERIA NATURALE SPAGNOLA - RIPRISTINI STRUTTURALI CORTICALI E PROFONDI, ED INTERVENTI DI IMPERMEABILIZZAZIONI E ADEGUAMENTO DI IMPIANTI TECNOLOGICI. IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	GALLERIA VALBIANO - RIPRISTINI STRUTTURALI CORTICALI E PROFONDI, ED INTERVENTI DI IMPERMEABILIZZAZIONI E ADEGUAMENTO DI IMPIANTI TECNOLOGICI IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO SAVIO VI, AL KM 203+400 IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	GALLERIA NATURALE VERGHERETO - RIPRISTINI STRUTTURALI CORTICALI PROFONDI INTERVENTI DI IMPERMEABILIZZAZIONE E ADEGUAMENTO IMPIANTI TECNOLOGICI IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI ADEGUAMENTO ALLA VIGENTE NORMATIVA DELLE BARRIERE DI SICUREZZA LATERALI E SPARTITRAFFICO TRA CHILOMETRO 216+000 KM 250+000 E INSTALLAZIONE DI ATTENUATORI D'URTO REDIRETTIVI IN CORRISPONDENZA DELL'USCITA DI SVINCOLI IN TRATTI SALTUARI IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEI VIADOTTI CASETTA E SAVIO V, DAL KM 202+370 AL KM 203+130 IN CORSO DI REALIZZAZIONE

Il **Raccordo autostradale Ferrara – Porto Garibaldi** è oggetto di alcuni interventi di manutenzione programmata, che riguardano il risanamento e il ripristino della pavimentazione e l'adeguamento delle barriere di sicurezza, con l'intento di elevare gli standard di comfort e di sicurezza stradale.

Nella tabella seguente si riportano gli interventi in corso di realizzazione o conclusi nel 2021 lungo tale raccordo.

Tabella 85

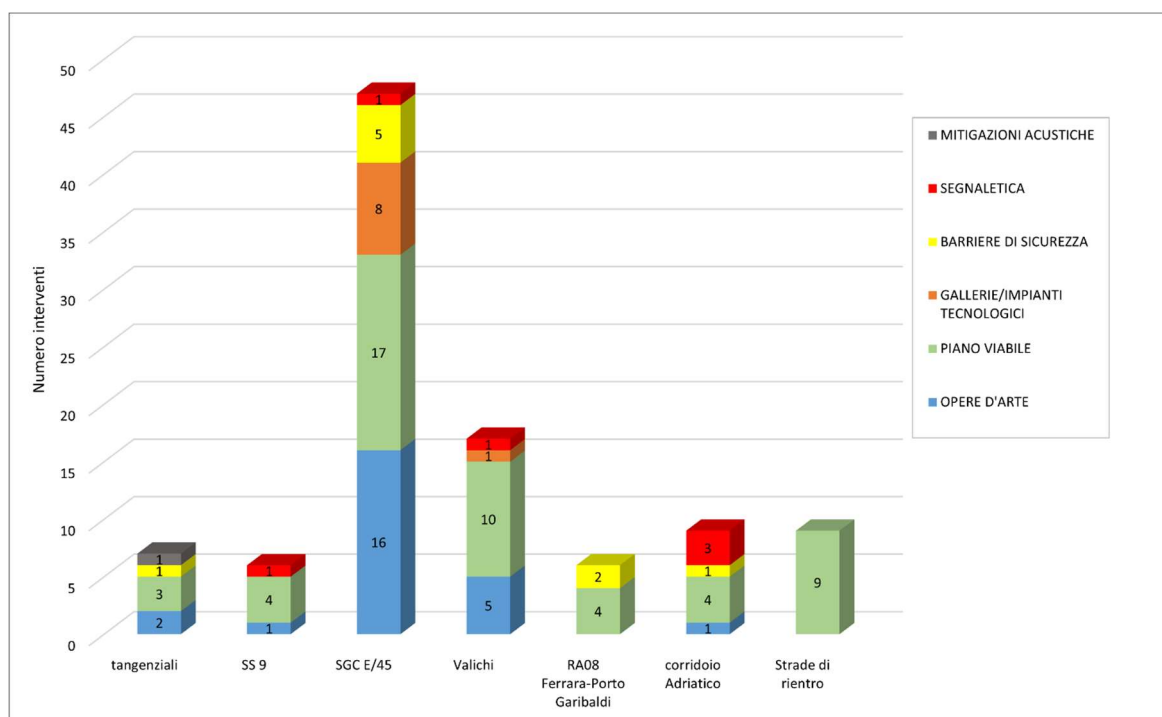
RA08 Raccordo Ferrara-Porto Garibaldi

Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza in corso di realizzazione o conclusi nel 2021

Raccordo Ferrara – Porto Garibaldi	Titolo Intervento di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile e Barriere)
	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) ULTIMATI
	LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE LUNGO LA RA08 IN TRATTI SALTUARI DAL KM 0,000 AL KM 49,282. ULTIMATI
	LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE LUNGO L'INTERO TRATTO DI COMPETENZA DEL CENTRO C –NUCLEO A ULTIMATI
	RA08 – RACCORDO FERRARA PORTOGARIBALDI DAL KM 0,000 AL KM 50,000 LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO DELLE PAVIMENTAZIONI IN TRATTI SALTUARI IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI IN TRATTI SALTUARI IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI TRA IL KM 0+000 E IL KM 49+282 IN TRATTI SALTUARI IN CORSO DI REALIZZAZIONE

L'importo totale di tali interventi è di circa 9,5 M€. Di seguito si riporta in sintesi la ripartizione di tutti gli interventi di manutenzione sopra elencati, per direttrici e per tipologia di opere.

Figura 161
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 28/01/2020, 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 86
Strade riclassificate

S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
S.P. 3/1 (ora SS 253 bis)	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 (ora SS 253 bis)	Trasversale di Pianura - secondo tronco	0,000	20,921	20,921	Svincolo con la S.P. n. 5 e S.P. n. 86 - Innesso 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 - Innesso con la S.S. n. 309
65	della Futa	61,695	71,150	9,455	Da confine con la Regione Toscana a Loiano

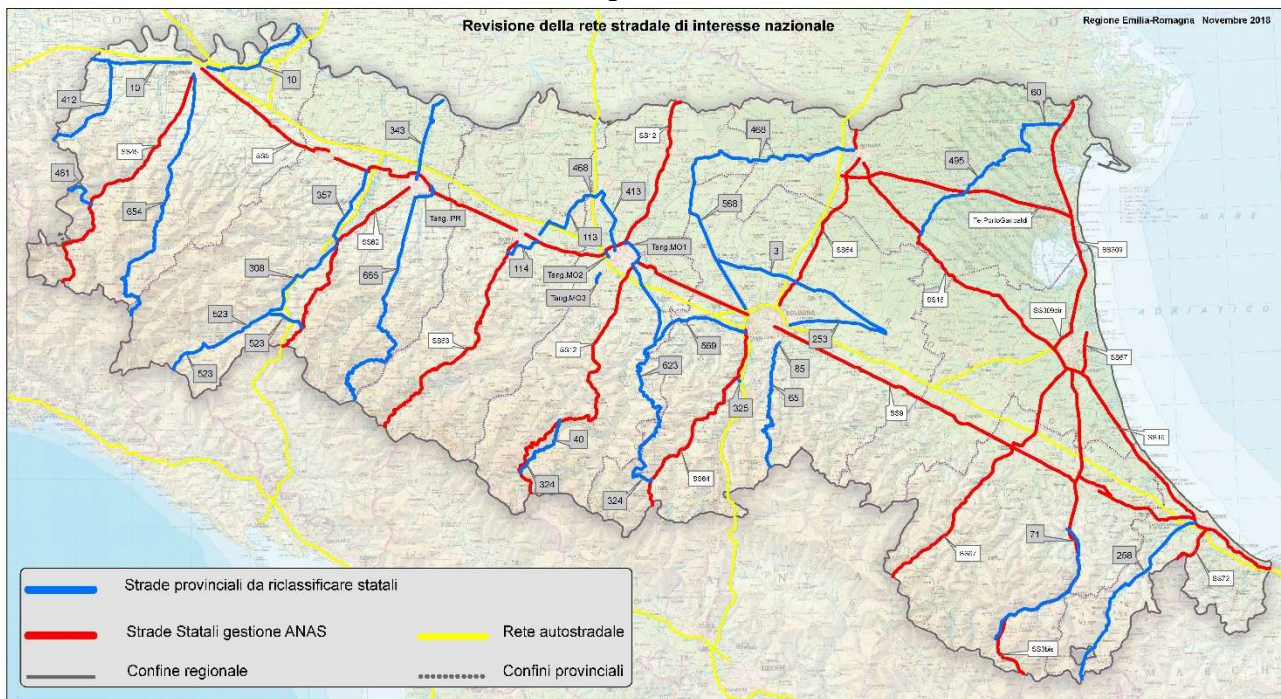
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
65	della Futa	71,150	72,430	1,280	Variante al tratto di ex SS 65 nel centro abitato di Loiano (Via G. Marconi e Via G. Garibaldi)
65	della Futa	72,430	90,040	17,610	Da Loiano a Pianoro Vecchio
65	della Futa	90,040	90,700	0,660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

S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
		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 rotonda innesto con la S.P. n. 83 - Inizio centro abitato di Bologna
569	di Vignola	18,000	24,124	6,124	Innesto con la S.S. n. 623 - confine con la città metropolitana di Bologna
		24,124	42,750	18,626	Da confine con la provincia di Modena a Svincolo con Raccordo di Casalecchio di Reno
623	Del Passo Brasa	0,000	53,926	53,926	Innesto con la S.S. n. 12 presso Modena - Innesto con la ex S.S. n. 324 presso Crociale
		53,926	64,740	10,814	
		64,740	68,420	3,680	
		68,420	80,230	11,810	
654	Di Val Nure	0,965	69,635	68,670	Dalla fine del centro abitato di Piacenza al confine con la Regione Liguria
		70,310	74,310	4,000	
665	Variante di Pilastro	0,000	3,103	3,103	Innesto con la S.S. n. 513 a Parma - Confine con la Regione Toscana (esclusi tratti ceduti ai comuni di Parma, Langhirano, Palanzano)
	Massese	5,853	13,200	7,347	
		15,893	20,500	4,607	
		21,050	28,200	7,150	
		28,200	36,200	8,000	
		36,600	47,400	10,800	
		49,810	74,400	24,590	
	Variante di Groppo	0,000	0,336	0,336	
Variante di Ranzano	0,000	1,845	1,845		
S.C.	Tangenziale di Parma	0,000	5,000	5,000	Da S.S. n. 9 a S.S. n. 9 Var/a
S.C.	Tangenziale di Modena 1° tratto	0,000	6,500	6,500	Dalla S.S. n. 12 a Modena alla S.S. n. 724 a Modena

S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
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 162



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 avvenuta il giorno 08 aprile 2021.

7.5.3 Interventi sulla rete autostradale nazionale

La rete autostradale nazionale italiana è giuridicamente di competenza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS), 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 per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del MIMS.

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 MIMS 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 compresa la complanare sud fra San Lazzaro di Savena e Ponte Rizzoli (in precedenza in gestione ad ANAS), 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 759 km**, su cui sono previsti **interventi di riqualificazione/ampliamento**. Gli **interventi di riqualificazione/ampliamento** riguardano il **13,5% della rete esistente** (103 km su 759).

Sono inoltre previste alcune **nuove opere che consentiranno un incremento pari a circa il 13,7% dell'estesa chilometrica attuale** (che passerà da 759 a circa 856 km). Tra le nuove opere è stata considerata anche l'Autostrada regionale Cispadana per cui si rimanda al paragrafo 7.3, nonché il prolungamento della complanare nord di Bologna fra Ponte Rizzoli e San Lazzaro di Savena, che sarà gestita da Autostrade per l'Italia come il resto delle complanari di Bologna.

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 2021 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 30/03/2018 con l'emanazione del decreto ministeriale.

L'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dopo aver dapprima convocato per il 13/09/2018 la Conferenza dei Servizi per la conformità urbanistica delle opere in progetto, con successiva nota del 17/08/2018 ha rinviato la seduta della Conferenza in attesa dell'esito di approfondimenti tecnici richiesti ad ASPI per verificare possibili ottimizzazioni al progetto.

Il MIT, 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 15/04/2016 per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna; l'Atto Aggiuntivo, formalizzato dal MIT il 06/11/2019 agli Enti interessati e ad ASPI, recepisce le modifiche al progetto definendone anche il relativo iter approvativo.

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

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

Il 22/01/2020 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 previsto dal DPR n. 383/1994 e ha convocato la Conferenza di Servizi per l'11/03/2020.

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, 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 MIMS 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 D.Lgs. 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 con l'esito di non sottomissione alla procedura di valutazione di impatto ambientale per i due interventi. Nel primo semestre del 2021 il Comune di Bologna ha avanzato ulteriori richieste relativamente alle mitigazioni ambientali dell'opera, tra le quali la predisposizione di coperture di parti dell'infrastruttura con l'introduzione di elettrofiltri, l'inserimento di postazioni per ricaricare i veicoli elettrici, e prevedere la riduzione delle emissioni realizzando coperture fotovoltaiche anche su edifici pubblici e realizzando la piantumazione degli alberi prima dell'avvio dei cantieri. Pertanto, ASPI ha predisposto della documentazione integrativa con ulteriori iniziative di mitigazione e sostenibilità ambientale al fine del riavvio dei lavori della conferenza di servizi. Durante la seduta del 29/07/2021 il procedimento è stato sospeso in attesa della deliberazione del Comune di Bologna che avrebbe dovuto essere emessa dalla nuova giunta a seguito delle elezioni amministrative del successivo mese di ottobre.

A novembre 2021 ASPI ha inviato la proposta di modifica del progetto con recepimento delle richieste "green" del Comune di Bologna con una suddivisione dei progetti in due fasi: la "fase 1" conterrà tutto quello che è compatibile con il progetto esecutivo dell'opera per un avvio immediato dei cantieri; la "fase 2" conterrà i provvedimenti che necessitano dell'avvio di una progettazione dedicata o una sperimentazione (proposte ipotizzabili e che saranno oggetto di un eventuale iter autorizzativo separato subordinato alla preventiva regolazione ai fini concessori da parte del MIMS). Con questa documentazione è stato possibile riprendere i lavori della conferenza dei servizi. Il Comune di Bologna ha chiesto ulteriori modifiche al progetto per inserire interventi di implementazione tecnologica dell'opera, sostenibilità ambientale e mitigazione dell'impatto, per monitoraggio e comunicazione. I Comuni hanno espresso il loro assenso con delibera di consiglio comunale del Comune di Bologna n.127 del 27/12/2021 di approvazione della fase 1 e delibera di consiglio del Comune di San Lazzaro n.49 del 29/12/2021 di approvazione del Passante con prescrizioni. La conferenza di servizi si è chiusa a gennaio 2022 e a marzo è stata decretata l'Intesa Stato-Regione.

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 dapprima fermato l'avanzamento progettuale ed approvativo in funzione di quello dell'opera principale. In considerazione degli sviluppi sul Passante, a settembre 2021 è stata avviata la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di VIA, approfondendo in particolare alcune condizioni ambientali imposte, come i percorsi ciclabili, la viabilità di connessione, le fasce di ambientazione, le barriere acustiche e lo studio sull'ombreggiamento del viadotto. Dopo aver condiviso in appositi tavoli tecnici e specifici sopralluoghi le soluzioni progettuali, a fine anno ASPI ha presentato la documentazione integrativa che ha permesso di concludere il 19/04/2022 la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di VIA con pg.386570, demandando ad un procedimento locale l'approvazione delle opere di mitigazione ambientale (tra le quali il percorso ciclabile) prescritte dalla VIA.

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 del 2019 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. Per quanto riguarda l'Intermedia di Pianura, ASPI nel 2021 si è dedicata alla riprogettazione dell'intervento prevedendo l'adeguamento della piattaforma stradale al tipo C2, a differenza di quanto previsto nell'accordo (tipo F1 extraurbana secondaria) e si sono svolti diversi tavoli tecnici con gli enti locali per condividere le scelte e per recepire le modifiche nel frattempo intervenute nei territori. Da queste interlocuzioni è emersa la necessità normativa dell'inserimento dei percorsi ciclabili anche in caso di interventi di manutenzione straordinaria della viabilità esistente. Al fine di evitare una duplicazione della procedura espropriativa si è concordato di effettuare il cosiddetto Pre-PAUR ai sensi art.26bis del Dlgs. 152/2006 (la cui istanza è stata depositata a fine gennaio 2022) al fine di meglio valutare la documentazione necessaria per il vero e proprio PAUR, evitando di effettuare le pubblicazioni per gli espropri e recependo le modifiche intervenute nei territori.

Per il nodo di Funo la procedura di competenza statale (essendosi perfezionato ad aprile 2021 il trasferimento della SP 3 Trasversale di pianura dal demanio della Città metropolitana di Bologna a quello dello Stato) è stata avviata da ASPI il 31 dicembre 2021, richiedendo la verifica di assoggettabilità a VIA da parte del MITE.

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, inclusi nel progetto di ampliamento della A13 di cui sopra.

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 08/12/2020.

Il 04/03/2021 ASPI ha trasmesso il progetto definitivo alla RER per chiedere la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di VIA di competenza regionale. In tale sede il Comune di Bologna e altri Enti hanno richiesto di introdurre fasce di ambientazione larghe più di 22 m. e su entrambi i lati dell'infrastruttura, pertanto, a novembre, il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale regionale ha rimandato l'ottemperanza ad alcune prescrizioni alla conferenza di servizi per la localizzazione urbanistica, di imminente avvio, nell'ambito della quale gli Enti avranno modo di trovare un accordo. Il 05/08/2021 ASPI chiede formalmente al MIMS l'accertamento della conformità urbanistica al fine dell'espressione dell'Intesa Stato-Regione; inizialmente il MIMS convoca una conferenza asincrona, che poi, su suggerimento della Regione, all'inizio del 2022 viene

convertita in conferenza sincrona per addivenire ad accordi sulle componenti ambientali e per il confronto sulla verifica di ottemperanza alla VIA.

Il progetto relativo alla **prosecuzione, fino a via Aposazza del sistema tangenziale di Bologna mediante due viabilità complanari alla A13**, verrà sottoposto da parte di ASPi alla valutazione degli Enti solo a metà del 2022 con l'avvio della VIA nazionale con procedura art.23 del Dlgs. 152/06 sul progetto definitivo.

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.

Conclusa positivamente la fase di verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA, con Delibera CIPESS n. 75 del 22 dicembre 2021 è stato approvato il parere sul terzo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica della Società Autostrade per l'Italia S.p.A. del 12 ottobre 2007 e sul Piano economico finanziario (poi sottoscritto il 21/03/2022), che ha ricompreso fra gli impegni convenzionali anche l'opera in questione.

Di conseguenza ASPi è stata autorizzata a procedere successivamente con le attività propedeutiche all'affidamento dell'opera.

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 San 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. Il collegamento con la viabilità locale è garantito mediante tre svincoli articolati in modo da garantire le manovre di ingresso/uscita dalle Complanari e l'innesto sulla viabilità locale: lo svincolo di Borgatella, lo svincolo di Idice e appunto lo svincolo di Ponte Rizzoli.

La soluzione individuata consentirà di utilizzare le Complanari 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, che però è stato sospeso in attesa di definire le sorti della concessione autostradale di Autostrade per l'Italia a seguito del crollo del ponte di Genova.

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.

Il 27/10/21 ASPI ha avviato la pubblicazione del progetto a fini espropriativi e dell'approvazione del PD comportante dichiarazione di pubblica utilità, attività prodromica all'avvio della CdS per l'accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 3 del DPR 383/1994. Inoltre, con Delibera CIPESS n. 75 del 22 dicembre 2021 è stato approvato il parere sul terzo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica della Società Autostrade per l'Italia S.p.A. del 12 ottobre 2007 e sul Piano economico finanziario (poi sottoscritto il 21/03/2022), che ha ricompreso fra gli impegni convenzionali anche l'opera in questione.

Tra le opere connesse alla quarta corsia della A1, tra Bologna e Modena (intervento da tempo concluso), è previsto anche il **prolungamento della Complanare di Modena**, nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S.12 e il casello autostradale di Modena Sud, consistente nell'affiancamento di un nuovo tratto di complanare all'autostrada A1, solo sul lato sud, con una strada a carreggiata unica bidirezionale. 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, ma, una volta realizzata, l'opera sarà posta in gestione ad ANAS. 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 ad inizio primavera 2020 è stato trasmesso per l'approvazione definitiva al MIT, 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 con 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.

A seguito del rigetto da parte del Consiglio Superiore Lavori Pubblici (nel frattempo subentrato nelle competenze del Provveditorato) della richiesta di deroga, nei primi mesi del 2022 il progetto esecutivo è stato rivisitato e si è avviato tutto l'iter finalizzato ad avviare le opere propedeutiche entro l'estate del 2022, secondo un cronoprogramma stringente attentamente monitorato dagli Enti e dal Ministero.

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

Il PE, una volta elaborato, è stato sottoposto ad asseverazione da parte di un ente universitario (su esplicita richiesta del Ministero) e questo ha comportato una dilatazione dei tempi. Sono in corso le attività propedeutiche all'avvio dei lavori ed è previsto l'invio del progetto esecutivo al MIMS per l'approvazione entro la fine del 2022.

Per l'esecuzione dei lavori non si prevede l'indizione di una procedura di gara ma un'assegnazione diretta ad Amplia, società in house del gruppo ASPI. L'inizio dei lavori è previsto per marzo 2023.

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.

Con provvedimento del 21/09/2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha decretato l'Intesa Stato-Regione 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). Successivamente, nel corso del 2021, è stato adeguato il progetto definitivo e preparato il progetto esecutivo per la gara di affidamento dei lavori la cui approvazione da parte del Ministero avverrà solo a luglio 2022.

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. Il Comune di Sasso Marconi ha poi richiesto ad ASPI di farsi carico, a titolo di compensazione del mancato intervento, della riqualificazione di Piazza dei Martiri, intervento che è stato quindi disciplinato da una convenzione fra il Comune e ASPI, divenuta efficace il 13 luglio 2021, per cui il Comune può ora procedere con i lavori. Rispetto alla necessità di concludere il procedimento di verifica di compatibilità ambientale, il Ministero della Transizione Ecologica ha indicato che sia gestita dal nuovo osservatorio ambientale, in fase di insediamento.

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, successivamente il progetto esecutivo è stato validato e trasmesso al MIT per la sua approvazione conclusiva, avvenuta il 10/11/2020. Per tutto il 2021 si è svolta la gara di affidamento dei lavori: il 12 febbraio era prevista la scadenza della presentazione delle offerte ma la Commissione Ministeriale è stata nominata solo il 12 aprile 2021, e per effettuare la verifica della congruità delle offerte e tutte le verifiche di legge l'aggiudicazione provvisoria verrà finalizzata solo a febbraio 2022.

Per quanto riguarda gli altri interventi PREVAM: il 1/12/2020 il MIT ha approvato il progetto esecutivo relativo a 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 viadotto Reno; per entrambi durante il 2021 si è svolta la gara di affidamento dei lavori; il 28/06/2021 si sono conclusi i lavori relativi al movimento franoso MF7 e il 28/02/2022 quelli in corrispondenza dell'AD16; mentre per i lavori di sistemazione idraulica del Setta in località Ca' di Berto, iniziati il 15/10/2020, si è dovuta posticipare la conclusione di circa 6 mesi a seguito delle procedure di valutazione di incidenza delle opere sul Parco ; per la sistemazione ambientale dei lotti 1-4 il 17/02/2021 sono iniziati i lavori.

Infine, sempre nell'ambito dei lavori della variante di valico, è prevista la realizzazione di un nuovo casello autostradale lungo la A1 Panoramica a Riveggio, 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 si è attivata nel 2021 per affidare direttamente i lavori di completamento alla società controllata Pavimental (ora Amplia) avviando contestualmente la progettazione di alcuni interventi di ripristino resi necessari dal decennio di inattività. Durante la validazione del progetto è emersa la necessità di verificare ed eventualmente adeguare le opere d'arte in conformità alle nuove Norme Tecniche delle Costruzioni del 2018. Inoltre, poiché si sono riscontrati movimenti franosi non trascurabili su un'area più ampia di quanto previsto originariamente, i cui effetti sono riscontrabili anche su porzioni delle opere non completate, si è reso necessario effettuare apposite indagini al fine di progettare e realizzare opere di sostegno aggiuntive per la stabilizzazione dell'area dello svincolo e della stazione di Riveggio. ASPI prevede di completare e validare il nuovo progetto di completamento dello Svincolo e Stazione di Riveggio entro ottobre 2022 per contrattualizzare all'impresa Pavimental (ora Amplia) entro il primo bimestre del 2023.

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.

Nel corso del 2021 la Regione ha però sottoposto al Ministero l'esigenza, molto sentita dal territorio, di riprendere in considerazione l'ampliamento alla IV corsia anche di questo tratto dell'autostrada A1, ottenendo dal Ministero l'indicazione ad ASPI di avviare un primo studio di traffico per la valutazione della necessità dell'opera.

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.

A seguito di una modifica normativa introdotta a fine 2021, è stata introdotta la possibilità di affidare la concessione dell'autostrada A22 e di altre opere ad essa connesse all'aggiudicatario di una proposta di partenariato pubblico-privato, come previsto dal D.Lgs. 50/2016: la Società Autostrada del Brennero ha quindi avviato le attività per avanzare tale proposta nei primi mesi del 2022.

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 del procedimento 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 MATTM 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 08/02/2021, confermando la validità dello screening regionale. A seguito del riavvio del procedimento localizzativo, in data 19/05/2021, la Regione ha comunicato gli esiti dell'accertamento di conformità urbanistica e, tenuto conto posizioni espresse dal Comune di Rubiera e Reggio Emilia e dalla Provincia di Reggio Emilia, ha proposto al MIMS di procedere alla dichiarazione dell'intesa, limitatamente ad un primo lotto dell'opera ricadente interamente in Comune di Rubiera. In data 07/02/2022 la Regione ha espresso l'assenso all'intesa, per quanto di propria competenza, in merito agli aspetti localizzativi, tenendo conto del parere già espresso dal Comune. Il secondo lotto dell'opera, a seguito delle criticità fatte rilevare dai Comuni interessati, necessita di una rivisitazione progettuale che è stata chiesta ad AutoCS.

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 31/12/2021, è pari circa al 95% dell'importo complessivo. A seguito dell'esigenza, emersa nel corso dei primi mesi del 2021, di 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, l'ultimazione dei lavori ha subito uno slittamento per cui il termine di ultimazione traslerà a ottobre 2022.

Il 10 ottobre 2017 la società SALT (Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A.) ha incorporato la società Autocamionale della Cisa S.p.A., subentrando in tutti gli obblighi e gli impegni, compresa la Convenzione Unica sottoscritta da 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 dalla concessionaria ed inviato al MIT nei primi mesi del 2020, ma a fine 2021 l'opera non risulta inserita nel piano economico finanziario del concessionario.

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 ma ad oggi l'opera non risulta più programmata.

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

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

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

In merito al programmato **allargamento a 3 corsie dell'autostrada A22, da Modena Nord al confine regionale**, di competenza della Società Autostrada del Brennero S.p.A., 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 Autostrada del Brennero S.p.A. e attualmente la Società concessionaria opera in regime di proroga in attesa che venga individuato il nuovo gestore dell'infrastruttura.

La Società ha comunque riavviato l'iter approvativo dell'opera e in ottobre 2021, il Ministero della Transizione Ecologica (MITE) ha comunicato la procedibilità dell'istanza per il rilascio del provvedimento di V.I.A. nell'ambito del provvedimento unico in materia ambientale di competenza statale, ai sensi dell'art. 27, del D.Lgs. 152/2006, proposta da Autostrada del Brennero S.p.A.,

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 MIMS e il nuovo concessionario, all'esito della procedura di individuazione avviata con la proposta di partenariato pubblico-privato (PPP) avanzata da Autostrada del Brennero S.p.A. ai sensi del D.Lgs. 50/2019, come anticipato più sopra con riferimento alla Bretella autostradale Campogalliano - Sassuolo.

Tabella 87

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	Svolta la Conferenza di Servizi ai fini dell'Intesa Stato-Regione.	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	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 con un avanzamento del 95% (consegna definitiva dei lavori avvenuta il 15/03/2017)	322	10
A14, ampliamento a quattro corsie per senso di marcia da Bologna San Lazzaro a diramazione A14-dir	Autostrade per l'Italia	In corso attività propedeutiche all'affidamento dell'opera	300	27(*)
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), avviato nel 2021 iter per approvazione del progetto definitivo adeguato alle prescrizioni.	492	33
Complanare Nord all'A14 da Bologna San Lazzaro a Ponte Rizzoli	Autostrade per l'Italia	Attività previste nel 2022: localizzazione urbanistica ai sensi del DPR 383/1994.	90	7

(*) le modifiche di costo e di lunghezza rispetto al Rapporto di monitoraggio 2020 discendono dall'aver indicato separatamente i corrispondenti dati relativi alla complanare nord Ponte Rizzoli-San Lazzaro di Savena e caselli.

(**) il costo dell'opera sarà finanziato nel nuovo Piano Economico Finanziario che regolerà i rapporti tra il MIMS e il nuovo concessionario.

Tabella 88

Intervento	Stazione appaltante	Gestore	Fase di avanzamento	Costo in M€	km
A1 Complanare Sud di Modena	Autostrade per l'Italia	ANAS	Attività previste nel 2022: adeguamento e asseverazione del PE e inizio attività propedeutiche all'avvio dei lavori	65	5

■ Approfondimento su affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero

Con la conversione in legge del DL 121/2021 (operata con L.156/2021), all'art. 2, in alternativa all'affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero ad una società in house a totale partecipazione pubblica, è stata introdotta la possibilità di fare ricorso alle procedure previste dall'articolo 183 del codice dei contratti pubblici (finanza di progetto), che di seguito si richiamano.

Art. 180. (Partenariato pubblico privato)

1. *Il contratto di partenariato è il contratto a titolo oneroso di cui all'art. 3, comma 1, lett. eee)*
2. *Nei contratti di partenariato pubblico privato, i ricavi di gestione dell'operatore economico provengono dal canone riconosciuto dall'ente concedente e/o da qualsiasi altra forma di contropartita economica ricevuta dal medesimo operatore economico, anche sotto forma di introito diretto della gestione del servizio ad utenza esterna [...]*

Art. 181 (Procedure di affidamento)

1. *La scelta dell'operatore economico avviene con procedure ad evidenza pubblica anche mediante dialogo competitivo.*
2. *Le amministrazioni aggiudicatrici provvedono all'affidamento dei contratti ponendo a base di gara il progetto definitivo e uno schema di contratto e di piano economico finanziario, che disciplinino l'allocazione dei rischi tra amministrazione aggiudicatrice e operatore economico. [...]*

Art. 183 (Finanza di progetto)

1. *Per la realizzazione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, ivi inclusi quelli relativi alle strutture dedicate alla nautica da diporto, inseriti negli strumenti di programmazione formalmente approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente, ivi inclusi i Piani dei porti, finanziabili in tutto o in parte con capitali privati, le amministrazioni aggiudicatrici possono, in alternativa all'affidamento mediante concessione ai sensi della parte III, affidare una concessione ponendo a base di gara il progetto di fattibilità, mediante pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte che contemplino l'utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti. In ogni caso per le infrastrutture afferenti le opere in linea, è necessario che le relative proposte siano ricomprese negli strumenti di programmazione approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

[...]

10. L'amministrazione aggiudicatrice:

- a) *prende in esame le offerte che sono pervenute nei termini indicati nel bando;*
- b) *redige una graduatoria e nomina promotore il soggetto che ha presentato la migliore offerta; la nomina del promotore può aver luogo anche in presenza di una sola offerta;*
- c) **pone in approvazione il progetto definitivo presentato dal promotore, con le modalità indicate all'articolo 27, anche al fine del successivo rilascio della concessione demaniale**

marittima, ove necessaria. In tale fase è onere del promotore procedere alle modifiche progettuali necessarie ai fini dell'approvazione del progetto, nonché a tutti gli adempimenti di legge anche ai fini della valutazione di impatto ambientale, senza che ciò comporti alcun compenso aggiuntivo, né incremento delle spese sostenute per la predisposizione delle offerte indicate nel piano finanziario;

- d) *quando il progetto non necessita di modifiche progettuali, procede direttamente alla stipula della concessione;*
- e) *qualora il promotore non accetti di modificare il progetto, ha facoltà di richiedere progressivamente ai concorrenti successivi in graduatoria l'accettazione delle modifiche al progetto presentato dal promotore alle stesse condizioni proposte al promotore e non accettate dallo stesso.*

[...]