

Capitolo 8

Il settore stradale

8 Monitoraggio del settore

All'interno di questo capitolo vengono ripresentate alcune informazioni statiche, utili ai fini di un inquadramento sul settore stradale, oltre che una serie di aggiornamenti e informazioni su nuovi progetti e attività regionali in questo ambito specifico.

8.1 PREMESSA

Nel corso degli ultimi anni, a seguito del trasferimento di gran parte delle strade dall'ANAS alle Province, la Regione ha assunto un ruolo molto più rilevante nel settore stradale. Infatti, fino al 2002 i compiti svolti erano legati:

- alla pianificazione delle opere nell'ambito del PRIT;
- al coordinamento fra gli Enti locali da una parte e l'ANAS e le Società concessionarie di autostrade dall'altro, nelle diverse fasi di progettazione e realizzazione delle opere di interesse nazionale;
- alla collaborazione con i diversi soggetti per risolvere i problemi che ostacolavano una rapida attuazione degli interventi di competenza statale;
- all'individuazione, d'intesa con gli Enti locali, delle priorità di intervento sulla rete statale, al fine di giungere a programmi pluriennali condivisi fra ANAS, Regione ed Enti locali.

A tale ruolo tradizionale, nel 2002 si è aggiunto quello legato alla **programmazione e al coordinamento della rete delle strade e autostrade di interesse regionale**.

Al fine di poter assolvere alle funzioni trasferite è stato dunque individuato un nuovo strumento di programmazione, il **Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale**, con il quale la Regione definisce gli interventi da promuovere per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione delle strade.

Nella predisposizione del Programma, la Regione si basa sulle indicazioni fornite dalle Province, beneficiarie dei finanziamenti, e persegue l'obiettivo di concretizzare il disegno infrastrutturale previsto dal PRIT 98-2010, che offre ampio spazio al tema delle infrastrutture stradale e che è finalizzato alla creazione di una rete in grado di offrire alternative valide per l'attraversamento del proprio territorio, da un lato attraverso la predisposizione di corridoi intermodali (sia in direzione nord/sud che est/ovest), per alleggerire il corridoio dorsale, dall'altro attraverso il potenziamento della rete viaria secondaria, per facilitare l'accesso ai distretti industriali, alle aree urbane e ai territori periferici della montagna e della pianura interna.

Nei paragrafi successivi viene sviluppato nel dettaglio il **quadro del nuovo 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 con i D.P.C.M. di trasferimento delle competenze, sia, infine, con quelle derivanti dalle risorse CIPE per le aree sottoutilizzate.

Il monitoraggio effettuato dalla Regione relativamente agli investimenti attivati sulle strade di interesse regionale è puntuale e dettagliato ed evidenzia i consistenti interventi messi in campo in tutta la rete per opere di manutenzione straordinaria, di ammodernamento e messa in sicurezza e infine per nuovi interventi.

Dai dati di monitoraggio riportati nei paragrafi successivi emerge con chiarezza la grande capacità programmatica, progettuale e attuativa delle Province dell'Emilia-Romagna, che, ereditando dall'ANAS una rete del tutto inadeguata a far fronte alle esigenze di competitività del sistema regionale, hanno saputo dotarsi della struttura tecnica necessaria per farsi carico dell'attuazione di

un **consistente volume di opere, per un ammontare superiore ai 735 milioni di euro**. Non è marginale evidenziare come una maggiore vicinanza alle problematiche del territorio abbia consentito, tra l'altro, di calibrare gli interventi da realizzare in maniera mirata alle reali esigenze, senza quindi imporre opere sovradimensionate, sia pur attente alle prospettive di sviluppo delle aree interessate e senza dimenticare il contenimento dell'impatto sull'ambiente.

Altrettanto puntuale e sistematico risulta il monitoraggio effettuato in ordine agli **interventi finanziati con le diverse delibere CIPE nelle aree sottoutilizzate**. Le relative risorse sono state prevalentemente utilizzate per la riqualificazione e l'ammodernamento di tratti di strade in territorio montano e per la viabilità minore in territorio ferrarese.

Nel testo viene posta anche particolare attenzione agli aspetti relativi alla **conoscenza della rete stradale di interesse regionale**; infatti, la Regione, nell'ambito delle proprie funzioni di coordinamento, non appena avvenuto il trasferimento delle strade dall'ANAS alle Province, ha ritenuto indispensabile dare vita, anche prevedendo risorse dedicate, a un **Sistema informativo della viabilità (SIV)**, in grado di ottenere un'informazione più precisa sulle caratteristiche funzionali e di traffico della rete stradale.

La prima delle tre componenti ritenute strutturali del SIV è costituita dal **catasto della viabilità**, ossia dal rilievo informatizzato e georeferenziato delle caratteristiche geometriche e strutturali delle infrastrutture stradali. La seconda è costituita dalla **rilevazione e dal monitoraggio automatizzato dei flussi di traffico**, anche al fine di verificare nel tempo l'efficacia degli interventi previsti e la validità delle assunzioni effettuate. La terza componente è quella costituita dai **dati di incidentalità**, sino ad ora contraddistinti da sensibili carenze nell'acquisizione e nell'elaborazione delle informazioni⁶⁰.

Il testo contiene anche informazioni sui **programmi dell'ANAS** e su quelli delle società concessionarie di Autostrade nel territorio regionale, nonché sui lavori in corso e su quelli ultimati sulle strade statali, approfondimenti che consentono di avere un quadro aggiornato degli investimenti complessivi in atto sulla rete stradale emiliano-romagnola.

Risulta evidente tuttavia come nonostante i rilevanti finanziamenti sia regionali che statali sulla rete principale dell'Emilia-Romagna, siamo ben lontani dall'avere quel sistema viario efficiente e sicuro previsto dal PRIT 98-2010, attualmente vigente. Ciò deriva soprattutto dal **costo elevato di realizzazione delle infrastrutture stradali e dalla sempre inferiore disponibilità di risorse pubbliche**.

Tale valutazione ha portato la Regione ad assumere la decisione di realizzare un **importante tratto di Cispadana compreso fra la A22 a Reggiolo e la A13 a Ferrara Sud con procedura di project financing**, mettendo così in campo risorse private per un'autostrada regionale. Anche questa iniziativa, che nel corso del 2010 ha avuto un considerevole avanzamento, in quanto nel gennaio del 2010 c'è stata l'aggiudicazione della concessione e il 28 gennaio 2011 si è aperta la conferenza dei servizi preliminare sul progetto preliminare⁶¹, potrà contribuire a dare attuazione al PRIT, rendendo maggiormente accessibile una parte importante del nostro territorio.

⁶⁰ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 9.1.1 "L'incidentalità nella regione Emilia-Romagna".

⁶¹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.3 "L'Autostrada regionale Cispadana".

8.2 INQUADRAMENTO GENERALE

8.2.1 L'assetto della rete stradale

In applicazione della Legge Bassanini (L. 59/97)⁶² e del successivo D.Lgs. 112/98⁶³, **gran parte delle strade statali sono state trasferite al demanio delle Regioni o delle Province.**

In particolare, con il D.P.C.M. del 21/2/2000 ("Individuazione e trasferimento alle Regioni ed agli Enti locali delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale, ai sensi art. 101 D.Lgs. 112/98"), sono stati **trasferiti alle Regioni a Statuto ordinario 23.739 km di strade prima di competenza ANAS.**

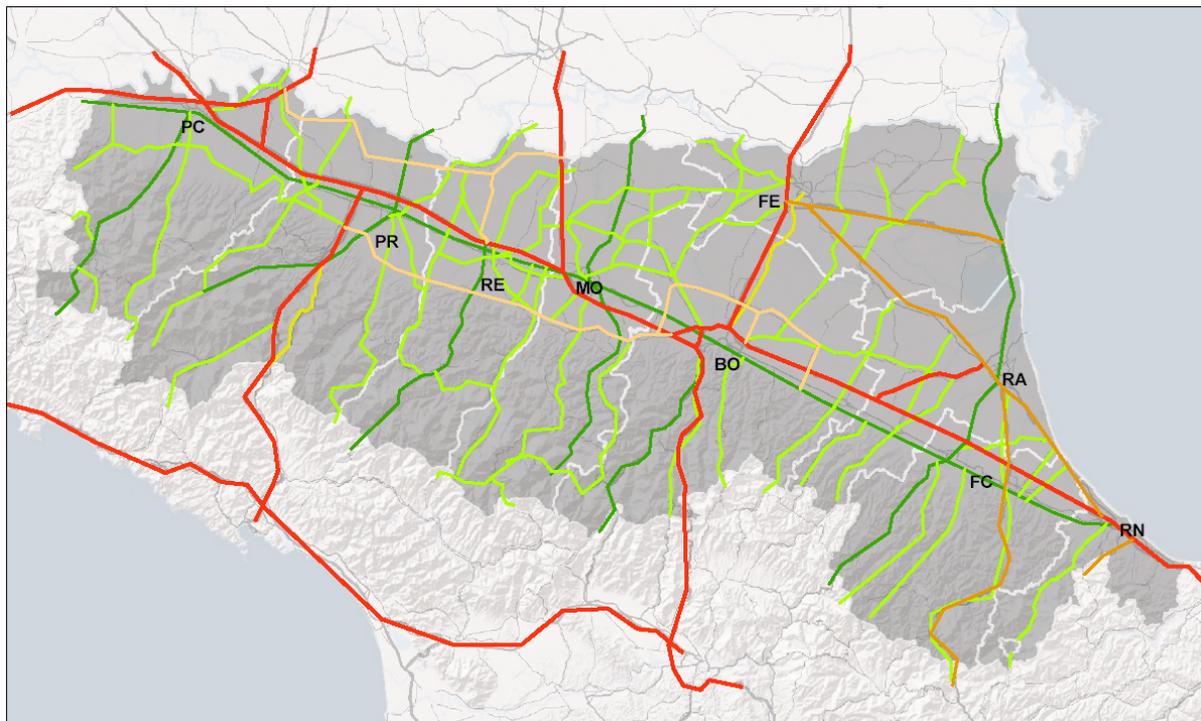
La ripartizione della rete di competenza dell'ANAS e della Regione Emilia-Romagna è la seguente:

Tabella 70
Strade ex ANAS trasferite alla Regione Emilia-Romagna

Regione	km trasferiti	km in capo all'ANAS	Totale	Percentuale rete trasferita
Emilia-Romagna	1.940	1.225	3.165	63%

Sono stati considerati anche i **31 km di ex SS258 "Marecchiese"** trasferiti il 3/8/2009 a seguito del distacco dei 7 comuni della Valmarecchia dalla regione Marche alla regione Emilia-Romagna.

Figura 241
La rete stradale della regione Emilia-Romagna



Legenda

Grande Rete PRIT 98

- Autostrade
- Strade Statali
- Strade Provinciali

Rete di Base PRIT 98

- Strade Statali
- Strade Provinciali

— Strade Statali non rientranti nella Rete del PRIT 98

⁶² L. 59/97: "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle Regioni ed Enti locali, per la riforma della pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa".

⁶³ L. 112/98: "Disposizioni attuative di carattere generale per il conferimento delle funzioni alle Regioni e agli Enti locali in materia di viabilità.

Con la L.R. 12/01 è stato previsto lo strumento del **Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale**⁶⁴, con il quale la Regione Emilia-Romagna definisce gli interventi da promuovere per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione delle strade, nonché gli interventi di manutenzione straordinaria.

Per quanto riguarda le **risorse per la gestione delle funzioni trasferite**, la Regione Emilia-Romagna ha optato per un **trasferimento diretto da Stato a Province delle risorse per la manutenzione ordinaria**, nonché della quasi totalità delle risorse per il personale e per le spese di funzionamento.

Con il D.P.C.M. 13 novembre 2000 sono state individuate le percentuali di riparto e le quote di risorse per ciascuna Regione. Tali risorse sono:

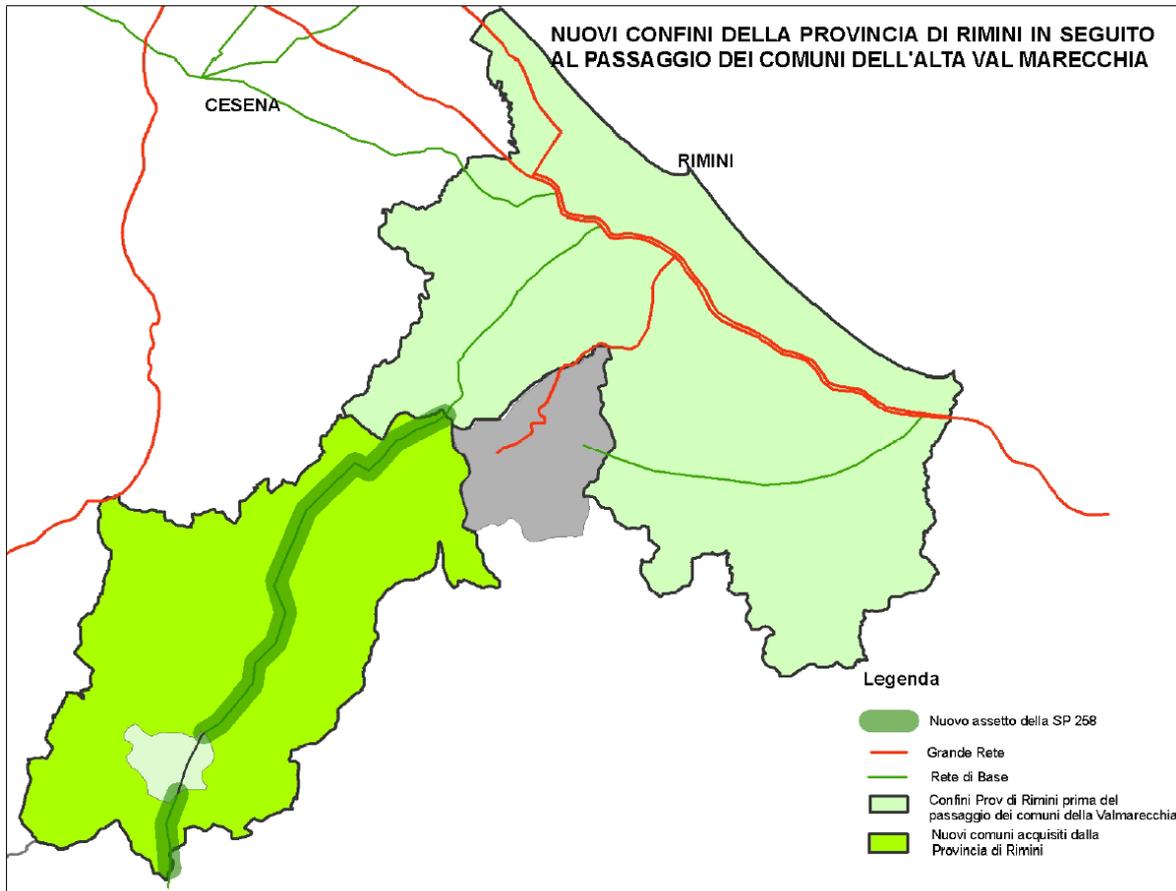
- **risorse per la manutenzione ordinaria della rete stradale**, pari a complessive L. 500 miliardi (€ 258.228.449,54) annui.
Percentuale di riparto per l'Emilia-Romagna: 7,66%, pari a L. 38.300.000.000 (€ 19.780.299,24) annue;
- **spese in conto capitale a carattere continuativo**, pari a complessive L. 1.648 miliardi (€ 851.120.969,70) annue.
Percentuale di riparto per l'Emilia-Romagna: 7,66%, pari a L. 126.236.800.000 (€ 65.195.866,28) annue;
- **piano straordinario**, pari a complessive L. 600 miliardi per il 2001 (€ 309.874.139,45) e L. 594 miliardi (€ 306.775.398,06) per il 2002.
Percentuale di riparto per l'Emilia-Romagna: 7,66%, pari a L. 45.960.000.000 (€ 23.736.359,08) per l'anno 2001 e L. 45.500.400.000 (€ 23.498.995,49) per l'anno 2002;
- **contingente complessivo di personale non dirigenziale da trasferire**, pari a 3.920 unità complessive.
Quota per l'Emilia-Romagna di 287 unità, per le quali viene attribuita la somma annua di L. 87.755.102 (€ 45.321,73) per unità;
- **contingente di personale dirigenziale**, pari a 40 unità complessive.
Quota per l'Emilia-Romagna di 2 unità, per le quali viene attribuita la somma annua di L. 170.000.000 (€ 87.797,67) per unità;
- **risorse per spese di funzionamento**, pari a L. 82.200.000.000 (€ 42.452.757,11) complessive.
Percentuale di riparto per l'Emilia-Romagna: 7,4%, pari a L. 6.082.800.000 (€ 3.141.504,03).

Da evidenziare infine che è stata richiesta una modifica al succitato D.P.C.M. di riparto, in considerazione dell'acquisizione di 31 km di **SP258R "Marecchiese"**, avvenuta a seguito del distacco dei comuni della Valmarecchia dalla regione Marche alla regione Emilia-Romagna. Ciò comporta un aumento pari a 887.245,92 euro in favore di quest'ultima e per 334.754,61 euro a favore della Provincia di Rimini. Questi importi devono essere decurtati dai trasferimenti di risorse spettanti rispettivamente alla Regione Marche e alla Provincia di Pesaro-Urbino.

Occorre purtroppo sottolineare che le suddette risorse trasferite dallo Stato non sono state più confermate. Infatti l'ultima legge finanziaria ha di fatto cancellato le cosiddette "Bassanini", che hanno permesso in questi anni di finanziare interventi sulla rete di interesse regionale, obbligando le Regioni a ipotizzare nuovi canali di finanziamento.

⁶⁴ Per rete di interesse regionale si intende la "grande rete" e la "rete di base principale" definite dal PRIT 98-2010, integrata con le strade trasferite dallo Stato (quando non ricadenti nelle due categorie precedenti) e con le autostrade regionali (l'unica programmata ad oggi è l'autostrada regionale Cispadana).

Figura 242
I nuovi confini della provincia di Rimini



8.2.2 Il Sistema informativo della viabilità

Il Sistema informativo della viabilità (SIV) è finalizzato a ottenere una **base informativa delle caratteristiche della rete stradale extraurbana** e dei fenomeni di interesse trasportistico ad essa connessi, oltre che a consentire il continuo monitoraggio e aggiornamento del Piano Regionale Integrato dei Trasporti.

In particolare, l'organizzazione del SIV è volta alla semplificazione, al riordino, alla messa a sistema delle **informazioni riguardanti la rete stradale extraurbana**.

A questo fine sono stati predisposti e vengono gestiti una serie di strati informativi, che verranno correlati tra loro mediante valori-chiave o relazioni territoriali. I principali contenuti degli strati informativi riguardano:

- l'archivio regionale delle strade (tabella);
- il sistema dei percorsi della viabilità provinciale e statale (strato geografico);
- il sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (database);
- il catasto della principale viabilità extraurbana regionale (tabelle e strati geografici);
- i dati di incidentalità (tabelle);
- l'archivio fotografico (database e strato geografico);
- l'archivio delle basi cartografiche e di alcuni reticoli storici (strati geografici);
- i trasporti eccezionali (tabella).

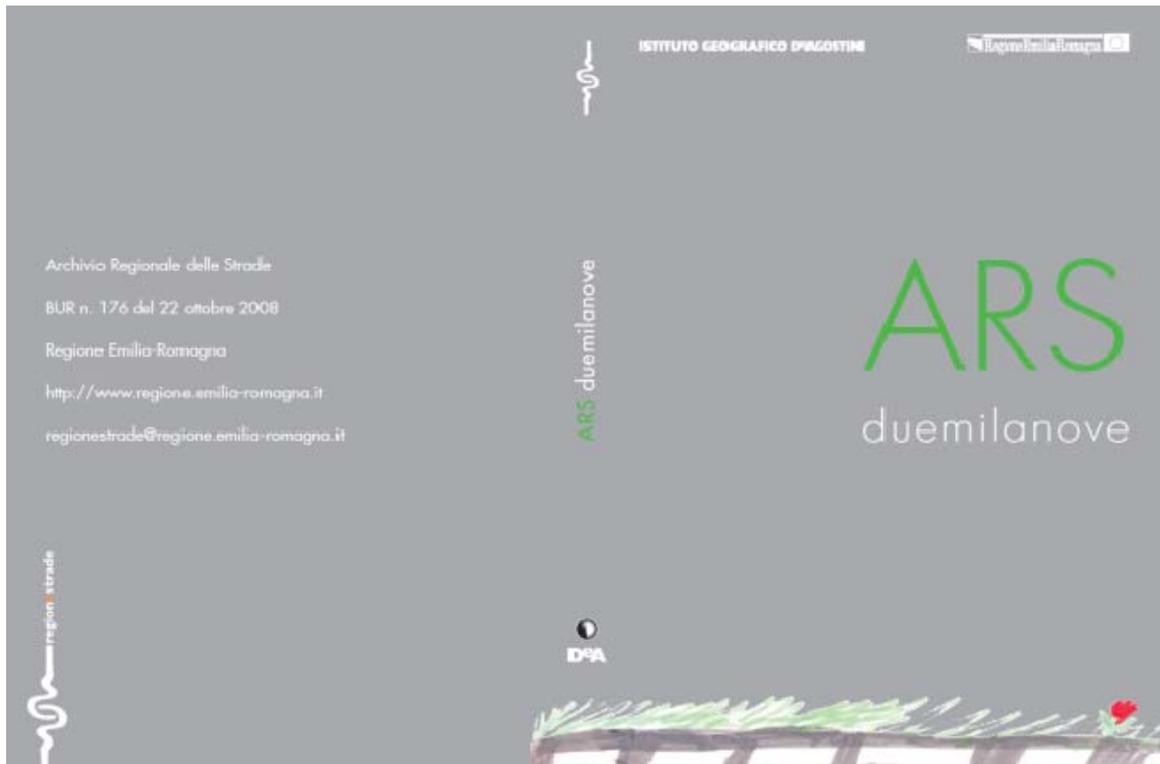
In questo ambito si integra anche la realizzazione del **Centro di monitoraggio regionale (CMR)** per la sicurezza stradale, del quale è attualmente in corso la predisposizione della convenzione per l'accesso ai finanziamenti ministeriali. Il CMR si pone l'obiettivo di informatizzare e mettere a sistema tutte le informazioni riguardanti le caratteristiche geometriche, tecniche, funzionali, di traffico e di incidentalità delle strade della regione, configurandosi, d'intesa con l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, come il nucleo funzionale, oltre che il luogo di sintesi e di elaborazione, del Sistema informativo della viabilità.

8.2.2.1 Archivio regionale delle strade (ARS)

Lo strato informativo dell'ARS è costituito dal primo **elenco dell'odonomastica** (unitamente ad alcune informazioni tecniche e amministrative associate, quali la lunghezza e la classificazione) **di tutte le strade della regione** e costituisce il riferimento ufficiale della Regione Emilia-Romagna nello svolgimento dei propri compiti istituzionali. E' stato pubblicato nel 2009 ed è disponibile sia in formato cartaceo che su supporto informatico sul sito web regionale⁶⁵.

Sul sito è inoltre disponibile l'**OPEN ARS**, la versione continuamente aggiornata dell'ARS, priva di valore ufficiale, ma propedeutica alla periodica approvazione e pubblicazione degli aggiornamenti dell'ARS. Attualmente è in corso l'aggiornamento sia dell'Archivio Regionale delle Strade sia dell'Elenco delle strade percorribili.

⁶⁵ Sito web ERMES, sezione "Trasporti e Mobilità", link: <http://www.regione.emilia-romagna.it/temi/mobilita/strade>.



8.2.2.2 Sistema dei percorsi della viabilità provinciale e statale

Lo strato informativo del sistema dei percorsi è derivato dal reticolo georeferenziato delle strade con l'obiettivo di **ricostruire una continuità della rete stradale** indipendentemente dagli assetti proprietari, con una logica sostanzialmente analoga a quella dei navigatori satellitari. E' costituito dalla rete delle autostrade, strade statali e provinciali la cui toponomastica è allineata ai dati contenuti nell'ARS e mantenuta in costante aggiornamento per quanto riguarda la realizzazione di nuovi tratti stradali. Il prossimo aggiornamento si dovrà allineare il sistema dei percorsi anche ai contenuti del Database Topografico regionale.

8.2.2.3 Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico

Lo strato informativo del sistema di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico è composto dai **dati derivanti dalle circa 300 postazioni fisse situate lungo la principale viabilità regionale**. Le postazioni, alimentate da pannelli solari e attive 24 ore al giorno, inviano i dati a intervalli di 15 minuti presso il centro di raccolta regionale. E' in funzione dall'autunno 2008 ed è inoltre prevista l'attivazione di quattro nuove postazioni nella provincia di Ferrara.

I dati rilevati sono integralmente condivisi da tutti gli enti che partecipano al sistema (tutte le Province e l'ANAS). Attualmente è in corso l'aggiornamento sia dell'Archivio Regionale delle Strade sia dell'Elenco delle strade percorribili.

Di seguito sono riportati dati di traffico relativi all'anno 2010, con l'avvertenza che i dati vengono forniti sulla base di valori validati, per cui in questa sintesi non vengono pubblicati quelli di due stazioni di rilevamento.

■ STATO DELLE POSTAZIONI

Tabella 71

Postazioni installate

Numero postazioni complessivamente installate (258 underground - 16 aboveground)	274
Riepilogo stato di esercizio MTS (dati riferiti al 30 marzo 2011)	
In esercizio	274
Programma di manutenzione	22
di cui postazioni aboveground	12
di cui postazioni underground	10

Figura 243
Mappa della distribuzione delle postazioni

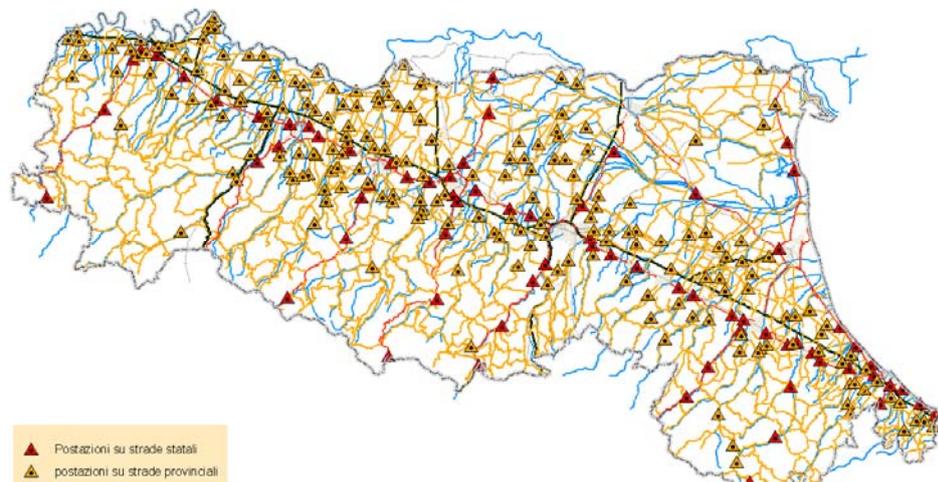


Figura 244
Mappa delle tratte omogenee di traffico

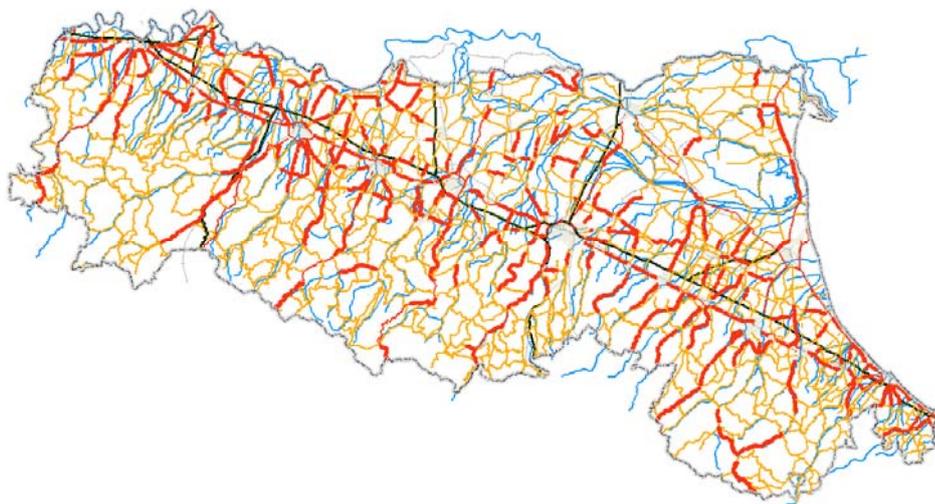


Tabella 72
Postazioni per ambito provinciale

Ambito	N.	%
Bologna	51	19%
Ferrara	13	5%
Forlì-Cesena	30	11%
Modena	22	8%
Parma	37	14%
Piacenza	33	12%
Ravenna	22	8%
Reggio Emilia	45	16%
Rimini	21	8%
Totale	274	

Tabella 73
Postazioni per proprietà

Ente	N.	%
ANAS	73	27%
Prov. Bologna	40	15%
Prov. Ferrara	10	4%
Prov. Forlì-Cesena	15	5%
Prov. Modena	9	3%
Prov. Parma	31	11%
Prov. Piacenza	26	9%
Prov. Ravenna	19	7%
Prov. Reggio Emilia	38	14%
Prov. Rimini	13	5%
Totale	274	

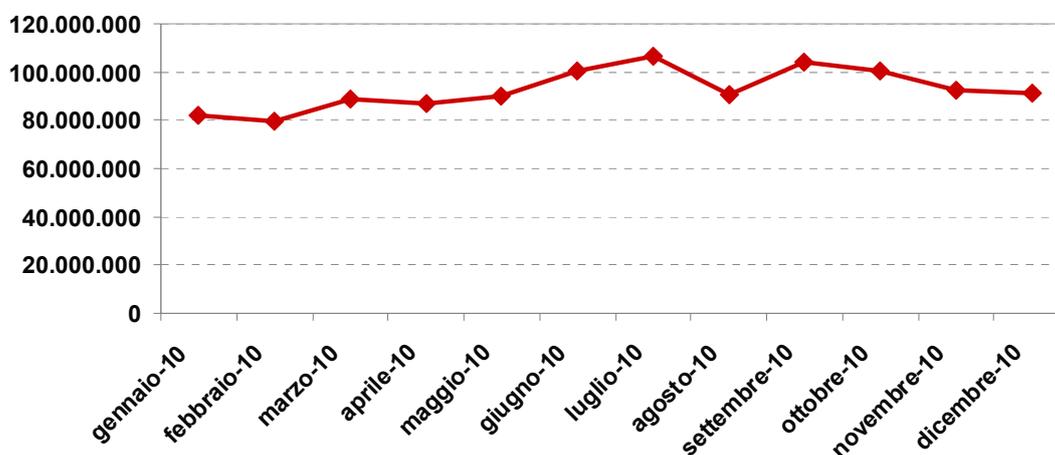
■ **TRANSITI MENSILI PER AMBITO TERRITORIALE**

Periodo di monitoraggio gennaio 2010 – dicembre 2010

Tabella 74
Transiti mensili
(gennaio 2010-dicembre 2010)

Mese	Transiti mensili
Gennaio 2010	81.872.028
Febbraio 2010	79.700.158
Marzo 2010	88.861.198
Aprile 2010	87.047.296
Maggio 2010	89.869.367
Giugno 2010	100.153.600
Luglio 2010	106.442.385
Agosto 2010	90.911.332
Settembre 2010	104.255.367
Ottobre 2010	100.321.295
Novembre 2010	92.521.545
Dicembre 2010	91.488.046

Figura 245
Transiti mensili
(gennaio 2010 – dicembre 2010)



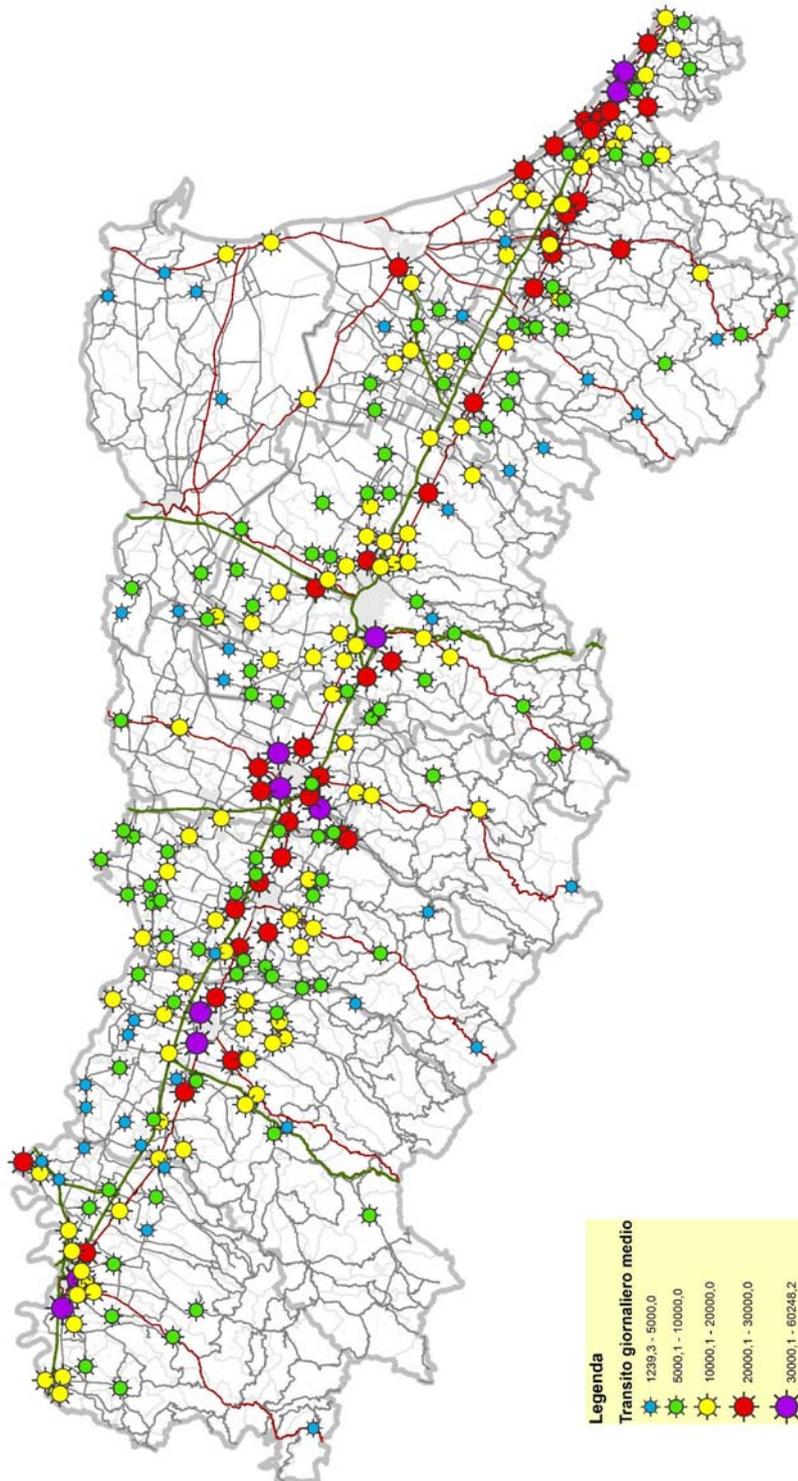
■ TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO PER POSTAZIONE

Periodo di monitoraggio gennaio 2010 – dicembre 2010

Tabella 75
Le postazioni che hanno registrato i trenta valori più alti di T.G.M. in regione

Prog.	Numero postazione	Tipo postazione (A = above; U =	Media transiti giornalieri - annuale	Media transiti pesanti giornalieri -	% Quota transiti pesanti	Provincia	Strada	NN corsie	Chilometrica	Tratto
1	152	U	60.248	2.115	3,5	BO	SP569R	4	41+621	SP 569 tra Innesso Tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)
2	636	U	53.180	2.711	5,1	PR	SS9	4	3+050	SS9 tra Tangenziale nord di Parma (intersezione SP343R) e intersezione SP62R
3	635	U	41.683	2.800	6,7	PC	SS9	4	5+570	SS9 tra Tangenziale sud di Piacenza (intersezione SS45) e intersezione SP6
4	381	U	39.681	3.297	8,3	MO	SS9	4	3+000	Tangenziale Modena
5	453	U	38.690	3.688	9,5	MO	SP000	4	13+600	Asse Viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara
6	129	U	37.729	3.615	9,6	PR	SS9	4	10+100	SS9 tra Parma e Ponte Taro (Tangenziale nord di Parma)
7	184	U	35.015	1.023	2,9	RN	SS16	3	208+322	SS16 tra Riccione e Rimini
8	454	U	32.315	1.922	5,9	RN	SS72	4	0+470	SS72 tra A14 e tangenziale di Rimini
9	149	U	31.534	2.272	7,2	MO	SP255R	2	4+900	SP 255R tra Modena e Navicello
10	122	U	31.391	1.265	4,0	PC	SP010R	2	184+000	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'
11	186	U	29.502	1.394	4,7	RN	SS16	2	195 + 660	SS16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba
12	25	U	29.250	1.896	6,5	PR	SS9	2	198+100	SS9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza
13	188	U	29.112	1.140	3,9	RN	SS9	4	3+300	SS9 tra Rimini e Santa Giustina
14	148	U	28.882	1.879	6,5	MO	SS9	2	143 +250	SS9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia
15	187	U	27.510	2.051	7,5	RN	SS16	4	187+400	SS16 tra Bellaria e Cesenatico
16	244	U	27.462	1.371	5,0	BO	SP569R	2	32+935	SP 569 tra Pragatto e Innesso Variante Ponte Ronca
17	349	U	26.167	1.963	7,5	FC	SS16	2	179+650	SS16 tra Cervia e Cesenatico
18	174	U	26.156	997	3,8	FC	SS9	2	42 bis+570	SS9 tra Ronco e Forlimpopoli
19	383	U	26.064	3.012	11,6	RE	SS9	4	174+550	Tangenziale Reggio Emilia
20	351	U	25.698	1.212	4,7	RN	SS72	4	7+300	SS72 tra Rimini e San Marino
21	321	U	25.693	2.980	11,6	MO	SP467R	4	16+000	SP 467R var. fra SP 486R e confine provinciale
22	261	U	25.260	1.937	7,7	FC	SS9	2	22+200	SS9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone
23	630	U	24.990	2.422	9,7	FC	SS9	4	25+750	SS9 tra Tangenziale di Cesena (intersezione EXSS71BIS) e intersezione SP304R
24	29	U	24.632	2.073	8,4	MO	SS9	2	159+850	SS9 tra Modena e Rubiera
25	140	U	24.273	2.183	9,0	RE	SS9	2	167+300	SS9 tra Masone e Rubiera
26	258	U	24.057	1.846	7,7	FC	SS9	2	34+570	SS9 tra Forlimpopoli e Cesena
27	328	U	23.614	556	2,4	MO	SP486R	2	6+900	SP 486R tra Modena e Baggiovara
28	175	U	23.510	4.492	19,1	FC	E45	4	226+380	E45 tra Borgo Pievesestina e Casemurate
29	239	U	23.219	2.569	11,1	RE	SP486R	2	19+900	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano
30	333	U	23.202	794	3,4	RA	SS9	2	66+740	SS9 tra Castel Bolognese e Faenza

Figura 246
Transito giornaliero medio per postazione



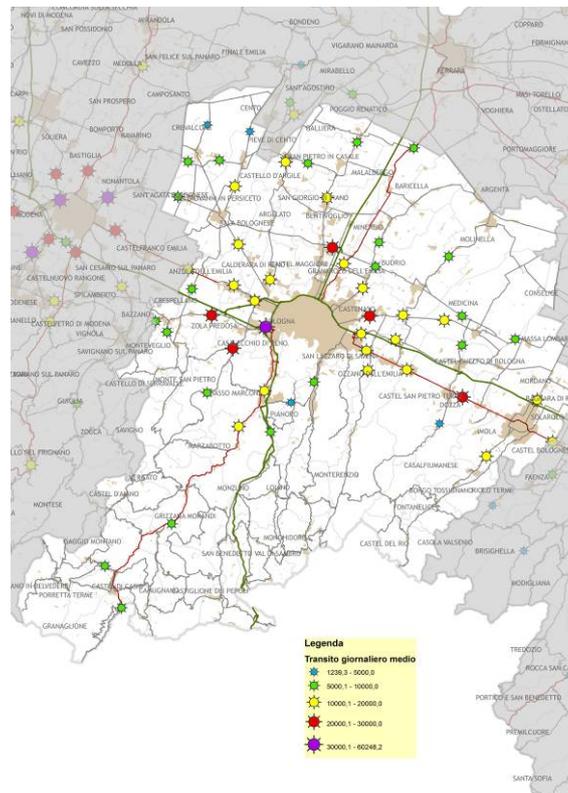
■ TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO PER PROVINCIA

Provincia di Bologna

Tabella 76
I valori più alti di T.G.M. registrati in provincia di Bologna

Prog.	Numero postazione	Tipo postazione (A = above; U =	Media transiti giornalieri - annuale	Media transiti pesanti giornalieri - annuale	% Quota transiti pesanti	Provincia	Strada	NN corsie	Chilometrica	Tratto
1	152	U	60.248	2.115	3,5	BO	SP569R	4	41+621	SP 569 tra Innesto Tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)
2	244	U	27.462	1.371	5,0	BO	SP569R	2	32+935	SP 569 tra Pragatto e Innesto Variante Ponte Ronca
3	215	U	21.384	3.917	18,3	BO	SP003	2	15+764	SP 3 tra accesso interporto Bologna e viadotto A13
4	280	U	20.682	454	2,2	BO	SP026	2	8+310	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella
5	156	U	20.630	683	3,3	BO	SP253R	2	7+560	SP 253 tra Loc. Villanova e Inizio variante Castenaso
6	255	U	20.071	744	3,7	BO	SS9	2	87+460	SS9 tra Castel San Pietro e Imola

Figura 247
Traffico giornaliero medio provincia di Bologna

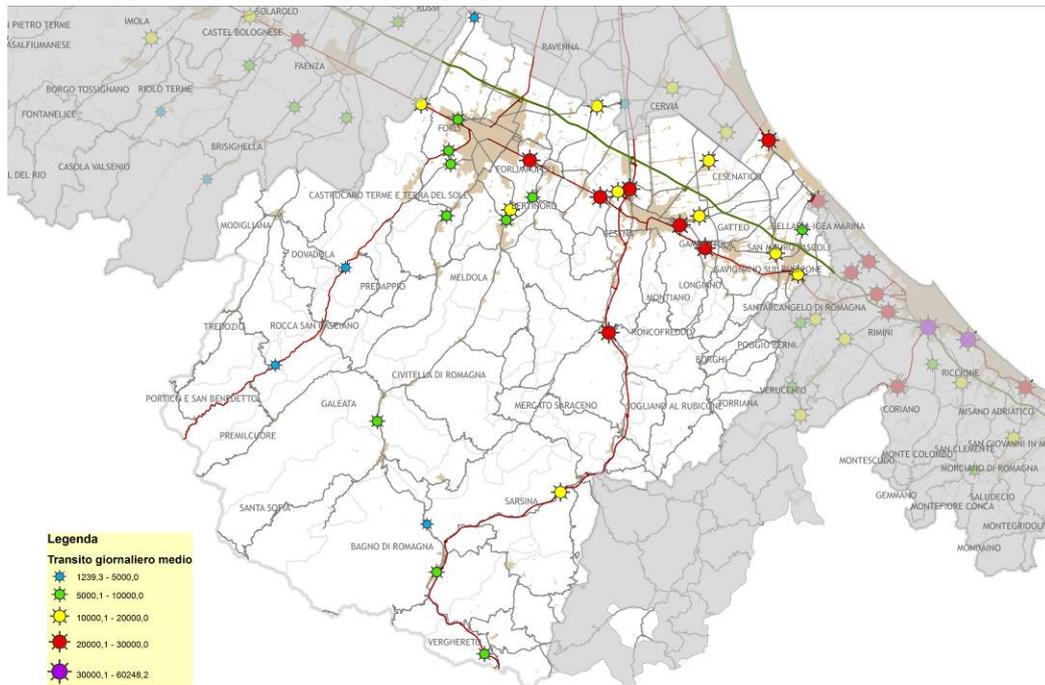


Provincia di Forlì-Cesena

Tabella 77
I valori più alti di T.G.M. registrati in provincia di Forlì-Cesena

Prog.	Numero postazione	Tipo postazione (A = above; U =)	Media transiti giornalieri - annuale	Media transiti pesanti giornalieri - annuale	% Quota transiti pesanti	Provincia	Strada	NN corsie	Chilometrica	Tratto
1	349	U	26.167	1.963	7,5	FC	SS16	2	179+650	SS16 tra Cervia e Cesenatico
2	174	U	26.156	997	3,8	FC	SS9	2	42 bis+570	SS9 tra Ronco e Forlimpopoli
3	261	U	25.260	1.937	7,7	FC	SS9	2	22+200	SS9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone
4	630	U	24.990	2.422	9,7	FC	SS9	4	25+750	SS9 tra Tangenziale di Cesena (intersezione EXSS71BIS) e intersezione SP304R
5	258	U	24.057	1.846	7,7	FC	SS9	2	34+570	SS9 tra Forlimpopoli e Cesena
6	175	U	23.510	4.492	19,1	FC	E45	4	226+380	E45 tra Borgo Pievesestina e Casemurate
7	344	U	21.367	3.237	15,2	FC	E45	4	211+700	E45 tra Borello e Mercato Saraceno

Figura 248
Traffico giornaliero medio provincia di Forlì-Cesena

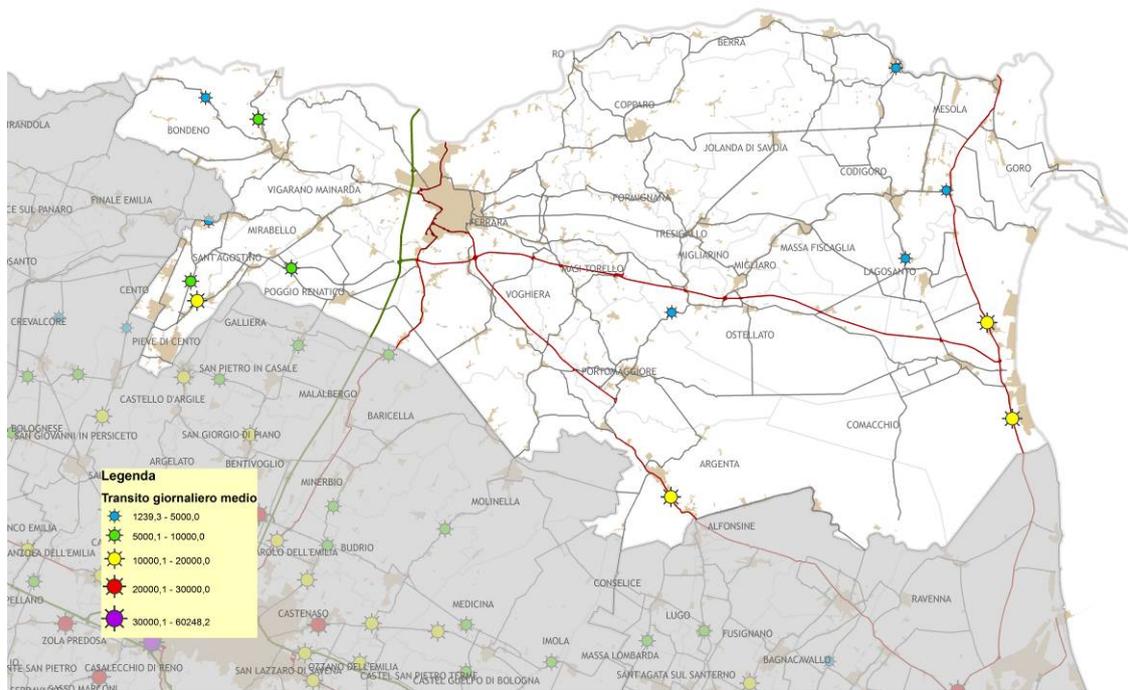


Provincia di Ferrara

Tabella 78
I valori più alti di T.G.M. registrati in provincia di Ferrara

Prog.	Numero postazione	Tipo postazione (A = above; U = underground)	Media transiti giornalieri - annuale	Media transiti pesanti giornalieri - annuale	% Quota transiti pesanti	Provincia	Strada	NN corsie	Chilometrica	Tratto
1	652	A	14.382	1.113	7,7	FE	SS16	2	114+800	SS16 dal bivio SP610R ad Argenta
2	289	U	12.943	576	4,5	FE	SP066R	2	C/o Ponte canale condotto generale	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino
3	628	U	11.452	3.666	32,0	FE	SS309	2	22+400	SS309 tra Comacchio e Confine Provinciale (FE/RA)
4	53	U	10.769	2.801	26,0	FE	SS309	2	31+500	SS309 a San Giuseppe di Comacchio
5	287	U	7.577	346	4,6	FE	SP006	2	3+950	SP 6 fra Cento e Pilastrello

Figura 249
Traffico giornaliero medio provincia di Ferrara

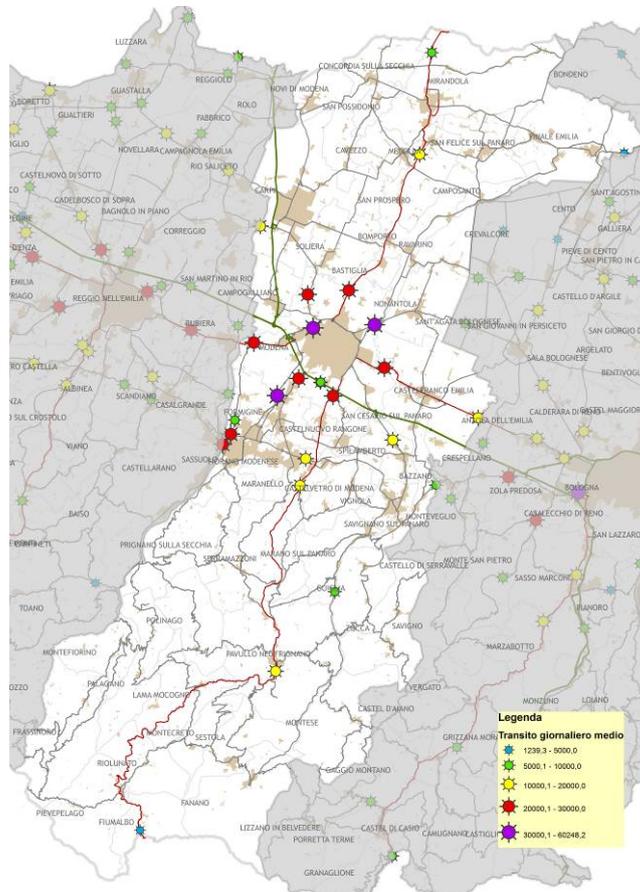


Provincia di Modena

Tabella 79
I valori più alti di T.G.M. registrati in provincia di Modena

Prog.	Numero postazione	Tipo postazione (A = above; U = under)	Media transiti giornalieri - annuale	Media transiti pesanti giornalieri - annuale	% Quota transiti pesanti	Provincia	Strada	NN corsie	Chilometrica	Tratto
1	381	U	39.681	3.297	8,3	MO	SS9	4	3+000	Tangenziale Modena
2	453	U	38.690	3.688	9,5	MO	SP000	4	13+600	Asse Viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara
3	149	U	31.534	2.272	7,2	MO	SP255R	2	4+900	SP 255R tra Modena e Navicello
4	148	U	28.882	1.879	6,5	MO	SS9	2	143 +250	SS9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia
5	321	U	25.693	2.980	11,6	MO	SP467R	4	16+000	SP 467R var. fra SP 486R e confine provinciale
6	29	U	24.632	2.073	8,4	MO	SS9	2	159+850	SS9 tra Modena e Rubiera
7	328	U	23.614	556	2,4	MO	SP486R	2	6+900	SP 486R tra Modena e Baggiovara
8	150	U	21.189	1.451	6,9	MO	SS12	2	191+439	SS12 tra Modena e Bastiglia
9	146	U	20.249	1.094	5,4	MO	SS12	2	172+230	SS12 tra Montale e Modena
10	151	U	20.223	1.120	5,5	MO	SP413R	2	59+900	SP 413R tra Modena e Ganaceto

Figura 250
Traffico giornaliero medio provincia di Modena

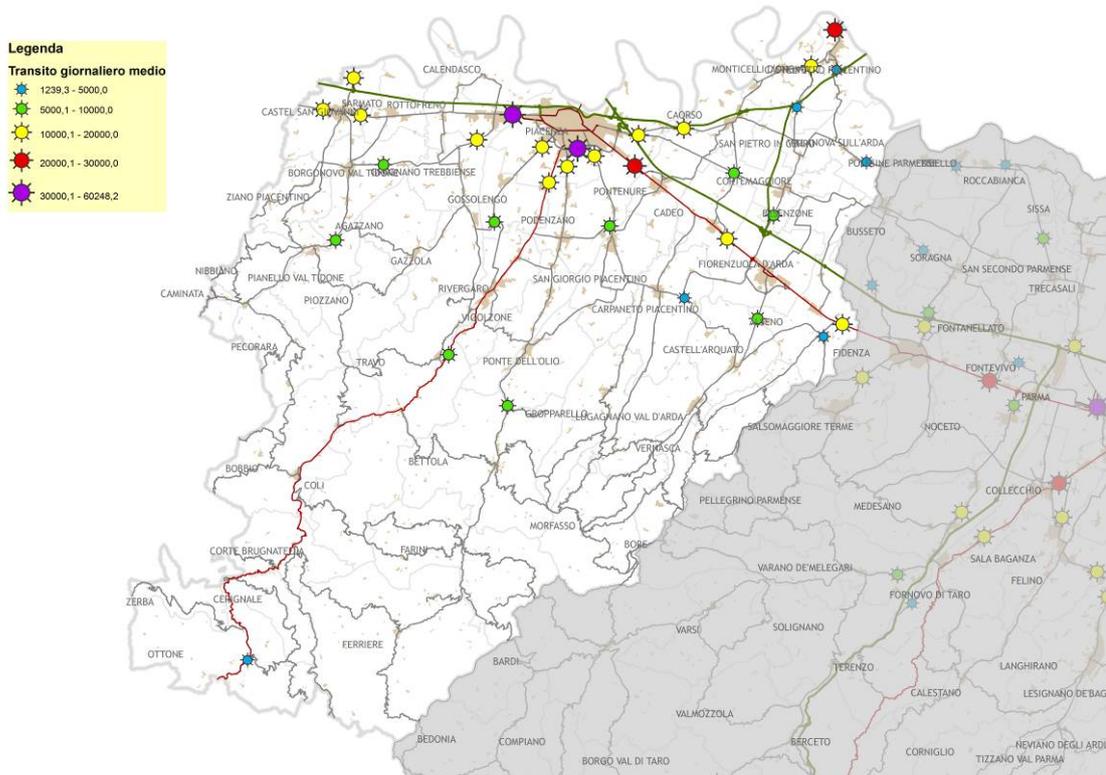


Provincia di Piacenza

Tabella 80
I valori più alti di T.G.M. registrati in provincia di Piacenza

Prog.	Numero postazione	Tipo postazione (A = above; U = underground)	Media transiti giornalieri - annuale	Media transiti pesanti giornalieri - annuale	% Quota transiti pesanti	Provincia	Strada	NN corsie	Chilometrica	Tratto
1	635	U	41.683	2.800	6,7	PC	SS9	4	5+570	SS9 tra Tangenziale sud di Piacenza (intersezione SS45) e intersezione SP6
2	122	U	31.391	1.265	4,0	PC	SP010R	2	184+000	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'
3	391	U	21.992	1.264	5,7	PC	SP010R	2	216+000	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e Confine regionale
4	127	U	21.985	1.426	6,5	PC	SS9	2	254+770	SS9 tra Piacenza e Pontenure
5	125	U	19.809	861	4,3	PC	SP654R	2	2+000	SP 654R tra Piacenza (Tg Sud) e Turro

Figura 251
Traffico giornaliero medio provincia di Piacenza

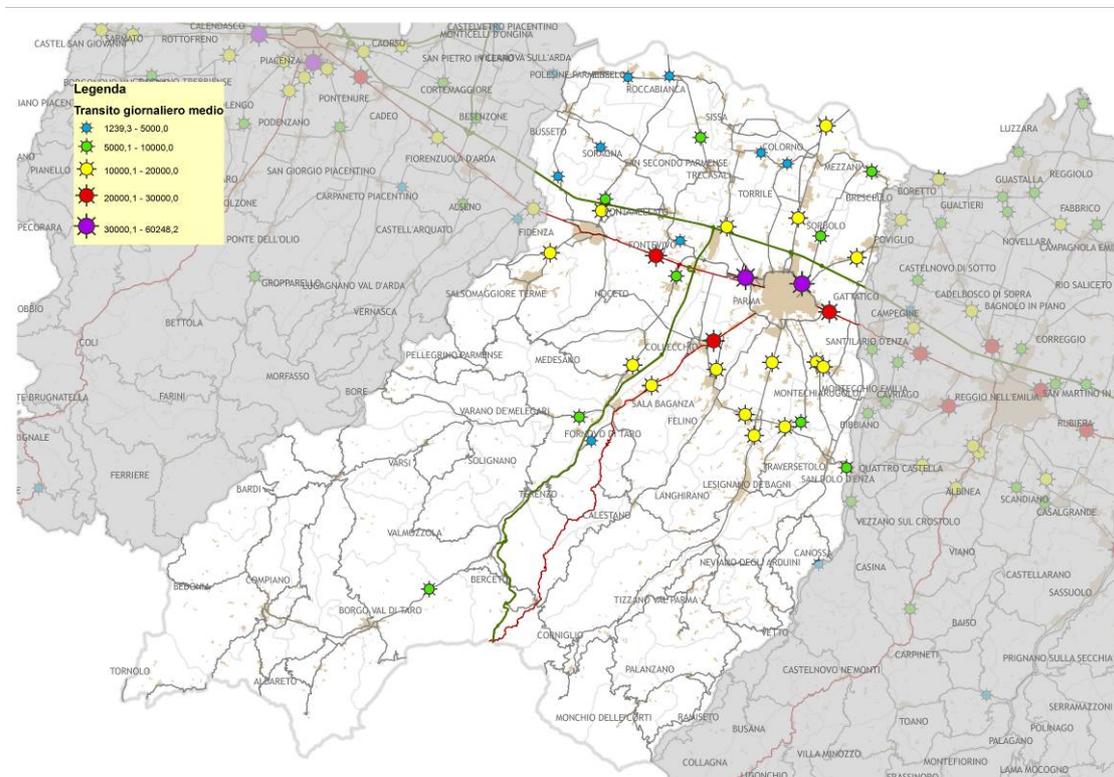


Provincia di Parma

Tabella 81
I valori più alti di T.G.M. registrati in provincia di Parma

Prog.	Numero postazione	Tipo postazione (A = above; U = underground)	Media transiti giornalieri - annuale	Media transiti pesanti giornalieri - annuale	% Quota transiti pesanti	Provincia	Strada	NN corsie	Chilometrica	Tratto
1	636	U	53.180	2.711	5,1	PR	SS9	4	3+050	SS9 tra Tangenziale nord di Parma (intersezione SP343R) e intersezione SP62R
2	129	U	37.729	3.615	9,6	PR	SS9	4	10+100	SS9 tra Parma e Ponte Taro (Tangenziale nord di Parma)
3	25	U	29.250	1.896	6,5	PR	SS9	2	198+100	SS9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza
4	221	U	21.909	2.117	9,7	PR	SS9	2	217 +000	SS9 tra Fidenza e A15
5	130	U	20.474	997	4,9	PR	SS62	2	107+597	SS62 tra Parma e Collecchio

Figura 252
Traffico giornaliero medio provincia di Parma

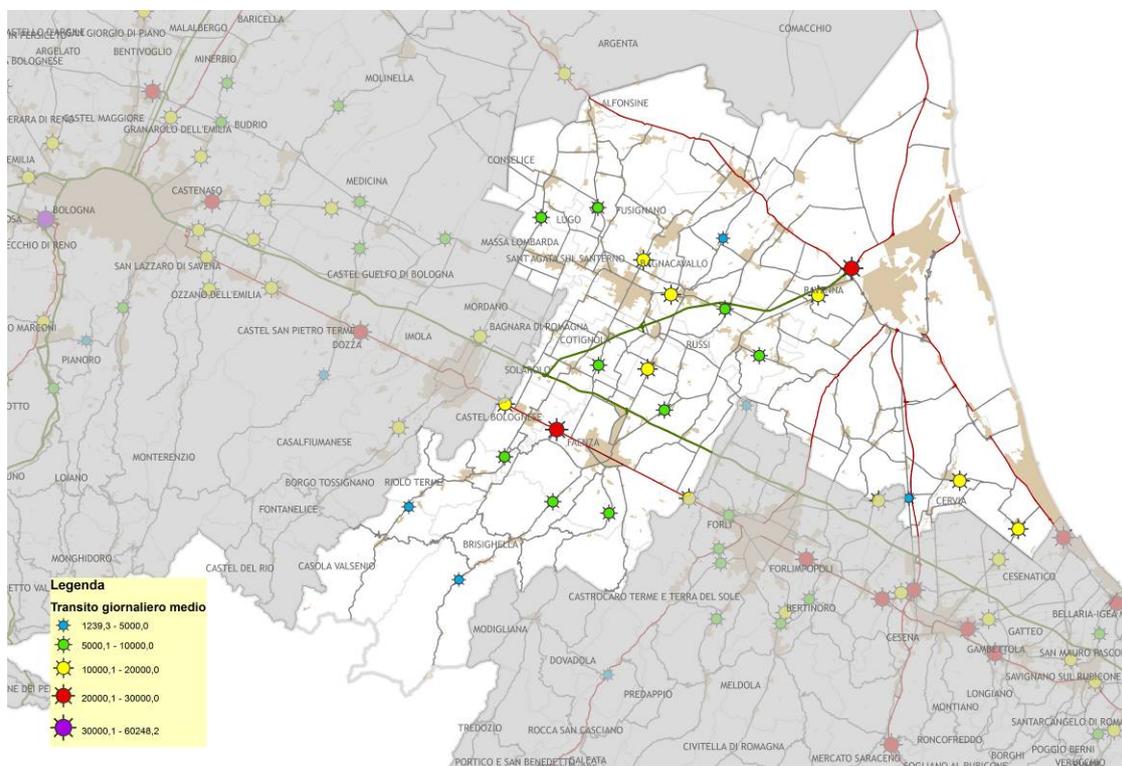


Provincia di Ravenna

Tabella 82
I valori più alti di T.G.M. registrati in provincia di Ravenna

Prog.	Numero postazione	Tipo postazione (A = above; U = underground)	Media transiti giornalieri - annuale	Media transiti pesanti giornalieri - annuale	% Quota transiti pesanti	Provincia	Strada	NN corsie	Chilometrica	Tratto
1	333	U	23.202	794	3,4	RA	SS9	2	66+740	SS9 tra Castel Bolognese e Faenza
2	380	A	22.745	5.421	23,8	RA	SS309DIR	2	04+900	SS309dir (tangenziale di Ravenna) in località Canalazzo
3	654	A	18.835	503	2,7	RA	SP71BISR	2	10+400	SP7 dal bivio SSPP 32/33ter alla SS16
4	655	A	18.334	631	3,4	RA	SP253R	2	68+515	SP253R dal bivio SP302R allo svincolo A14dir a Fornace Zarattini
5	651	A	17.157	727	4,2	RA	SS9	2	72+900	SS9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)

Figura 253
Traffico giornaliero medio provincia di Ravenna

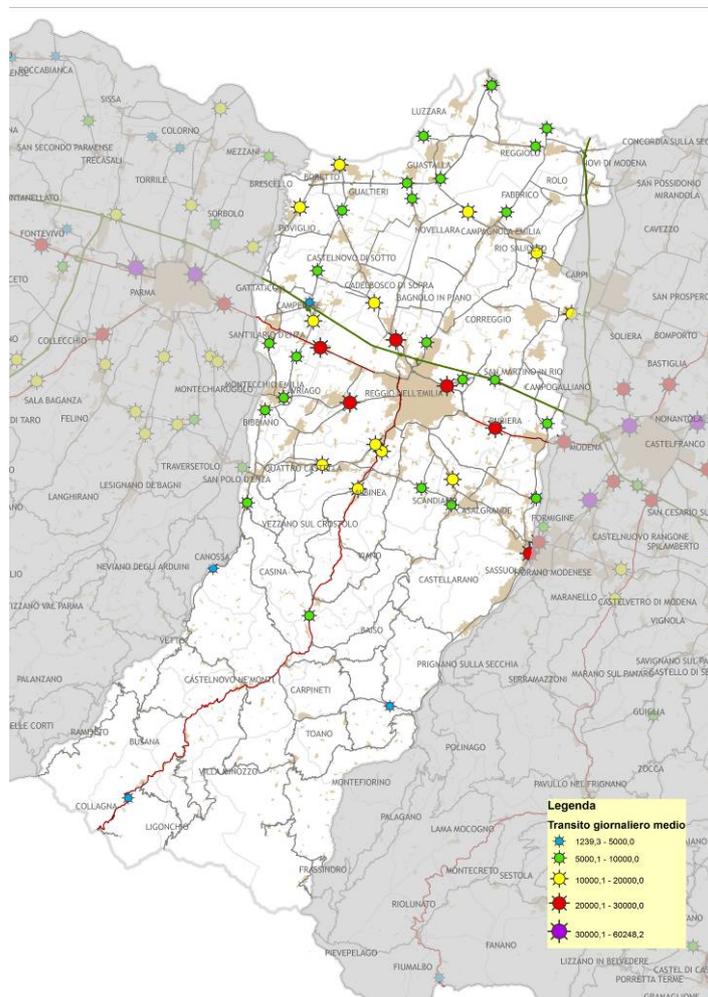


Provincia di Reggio Emilia

Tabella 83
I valori più alti di T.G.M. registrati in provincia di Reggio Emilia

Prog.	Numero postazione	Tipo postazione (A = above; U = underground)	Media transiti giornalieri - annuale	Media transiti pesanti giornalieri - annuale	% Quota transiti pesanti	Provincia	Strada	NN corsie	Chilometrica	Tratto
1	383	U	26.064	3.012	11,6	RE	SS9	4	174+550	Tangenziale Reggio Emilia
2	140	U	24.273	2.183	9,0	RE	SS9	2	167+300	SS9 tra Masone e Rubiera
3	239	U	23.219	2.569	11,1	RE	SP486R	2	19+900	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano
4	143	U	21.490	1.210	5,6	RE	SP063R	2	2+700	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)
5	137	U	20.634	509	2,5	RE	SP028	2	3+600	SP 28 tra Reggio Emilia (Tg) e Cavriago
6	638	U	20.304	1.579	7,8	RE	SS9	2	187+300	SS9 tra Tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Illario d'Enza

Figura 254
Traffico giornaliero medio provincia di Reggio Emilia

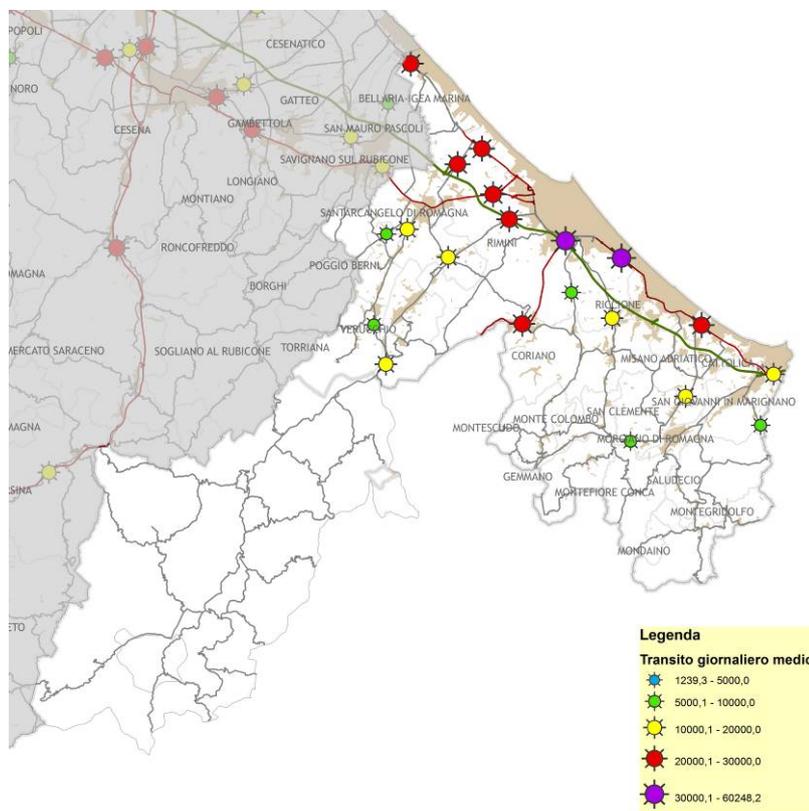


Provincia di Rimini

Tabella 84
I valori più alti di T.G.M. registrati in provincia di Rimini

Prog.	Numero postazione	Tipo postazione (A = above; U = underground)	Media transiti giornalieri - annuale	Media transiti pesanti giornalieri - annuale	% Quota transiti pesanti	Provincia	Strada	NN corsie	Chilometrica	Tratto
1	184	U	35.015	1.023	2,9	RN	SS16	3	208+322	SS16 tra Riccione e Rimini
2	454	U	32.315	1.922	5,9	RN	SS72	4	0+470	SS72 tra A14 e tangenziale di Rimini
3	186	U	29.502	1.394	4,7	RN	SS16	2	195 + 660	SS16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba
4	188	U	29.112	1.140	3,9	RN	SS9	4	3+300	SS9 tra Rimini e Santa Giustina
5	187	U	27.510	2.051	7,5	RN	SS16	4	187+400	SS16 tra Bellaria e Cesenatico
6	351	U	25.698	1.212	4,7	RN	SS72	4	7+300	SS72 tra Rimini e San Marino
7	352	U	21.608	2.054	9,5	RN	SP136	2	1+550	SP 136 tra Casello A1 Rimini Nord e SS16
8	182	U	20.784	694	3,3	RN	SP258R	2	84+750	SP 258R tra Rimini e A14
9	263	U	20.778	498	2,4	RN	SS16_SC	2	216+620	SS16 tra Riccione e Misano Adriatico (tratto di competenza comunale)

Figura 255
Traffico giornaliero medio provincia di Rimini



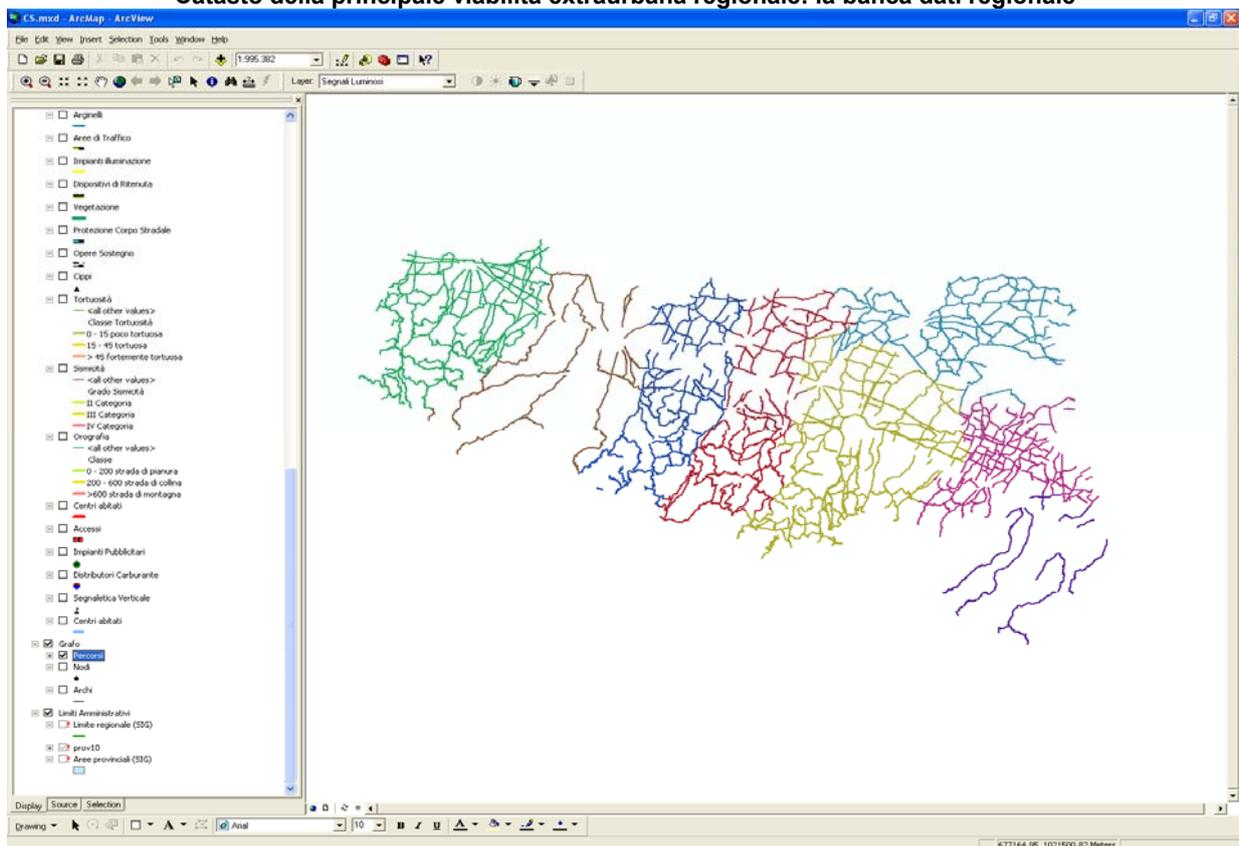
8.2.2.4 Catasto della principale viabilità extraurbana regionale

Lo strato informativo del catasto della principale viabilità extraurbana regionale contiene gli elementi relativi alle caratteristiche geometriche delle strade e delle relative pertinenze nonché gli impianti e i servizi permanenti connessi alle esigenze della circolazione.

Il catasto è stato realizzato nel rispetto del D.Lgs. 285/92 (che all'art. 13 istituisce l'obbligo per gli enti proprietari di istituire e aggiornare il catasto delle strade) e del D.M. dell'1/6/2001 ("Modalità di istituzione e aggiornamento del catasto delle strade"), oltreché della L.R. 3/99, che definisce la rete di interesse regionale (art. 163) e stabilisce che il **Catasto delle Strade deve essere redatto dalle Province in collaborazione con la Regione** (art. 174).

Sulla base di specifiche convenzioni tra Regione e Province è stata rilevata la **principale viabilità provinciale, per un totale di 2.350 km**. In particolare sono stati rilevati 389 km in provincia di Bologna, 216 km in provincia di Ferrara, 227 km in provincia di Forlì-Cesena, 411 km in provincia di Modena, 422 km in provincia di Parma, 304 km in provincia di Piacenza, 183 km in provincia di Ravenna, 361 km in provincia di Reggio Emilia e 17 km in provincia di Rimini.

Figura 256
Catasto della principale viabilità extraurbana regionale: la banca dati regionale



I dati disponibili, riassunti di seguito, sono gestiti in una specifica **banca dati regionale**, che ha allineato le diverse banche dati provinciali.

Tabella 85
Dati disponibili nella banca dati regionale

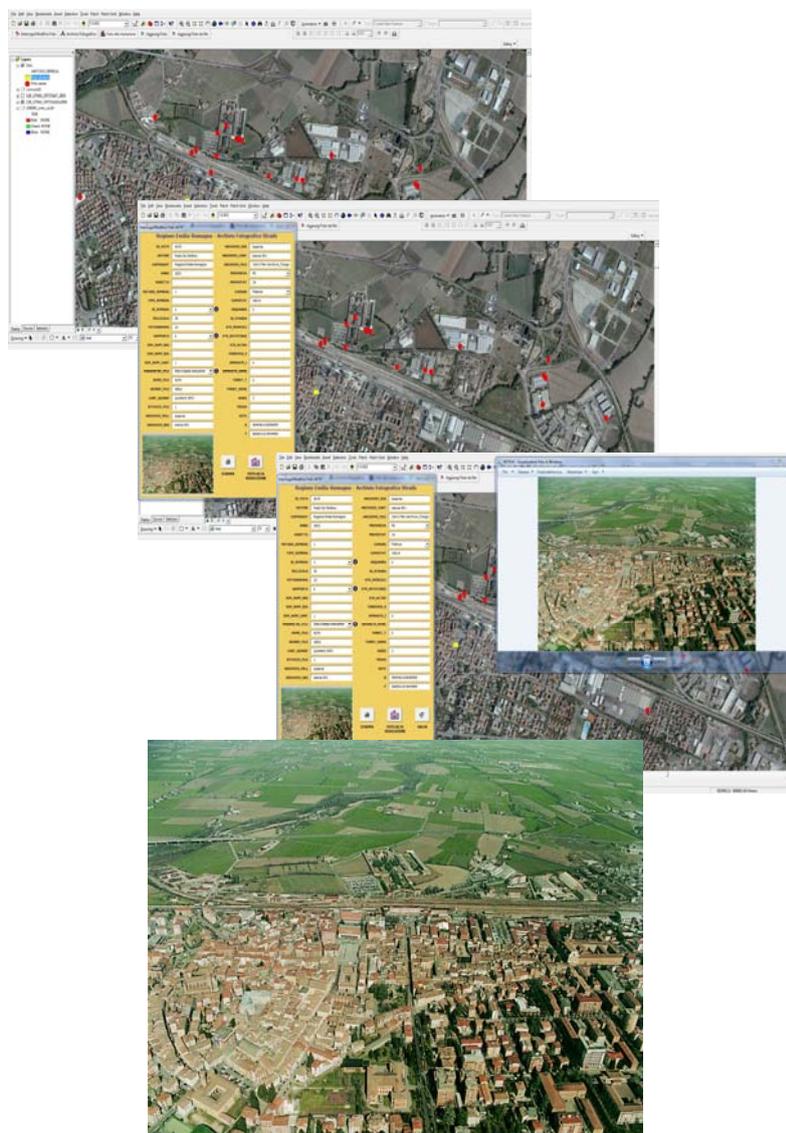
Attributi globali	Informazioni relative al percorso stradale	Attributi amministrativi (denominazione ufficiale e convenzionale della strada, larghezza media, lunghezza, codici ISTAT comune inizio strada e fine strada)
	Informazioni comuni a tutti gli eventi	Informazioni descrittive (progressiva nominale iniziale e finale, coordinata geografica iniziale e finale, ascissa curvilinea iniziale e finale, posizione)
Attributi segmentati	Informazioni relative al percorso stradale	Orografia (altitudine slm) Tortuosità (rapporto distanza tra due punti in linea d'aria e percorrendo la strada) Sismicità Frane Subsidenza Canali/fiumi Centri abitati
	Entità principali	Giunzione Intersezione Area di traffico (aree di servizio, parcheggi, ecc.) Elemento stradale (attributi amministrativi e attributi geometrici)
	Sede stradale	Pavimentazione Carreggiata Direzione di marcia Transitabilità Corsia Spartitraffico Banchina Marciapiede Fermate autobus Piazzole laterali Pista ciclabile Linea tranviaria Passaggi a livello
	Corpo stradale	(Raso, rilevato, trincea, mezzacosta, su ponte, in galleria)
	Pertinenze	Opere d'arte maggiori (ponti, viadotti, gallerie) Opere d'arte minori (sottopassi, sovrappassi, tombini) Opere d'arte complementari (cunette, arginelli, fosso di guardia, opere di continuità idraulica) Protezione corpo stradale (opere di sostegno) Protezione ambiente circostante (barriere antirumore, vegetazione, mitigazione Impatti visivi) Dispositivi di sicurezza (dispositivi di ritenuta, attenuatori di velocità, illuminazione, segnaletica verticale, segnaletica orizzontale, segnali luminosi)
	Cippi	
	Concessioni	Concessioni puntuali (accessi, passi carrai, distributori, impianti pubblicitari) Occupazioni del sottosuolo (acquedotti, reti elettriche, fognature, ecc.) Occupazioni aeree (reti elettriche, ecc.)
	Dati patrimoniali	(Case cantoniere, depositi, magazzini)

8.2.2.5 Dati di incidentalità

Lo strato informativo relativo ai dati di incidentalità attiene alle **attività di monitoraggio dell'incidentalità stradale** e, in particolare, alla gestione dei dati, ai rapporti con l'ISTAT e con le Forze dell'Ordine. Al fine di migliorare la gestione, l'affidabilità e la tempestività dei dati, la Regione ha predisposto uno specifico progetto (denominato **Mister**), attualmente attivo per una parte delle province⁶⁶.

8.2.2.6 Archivio fotografico

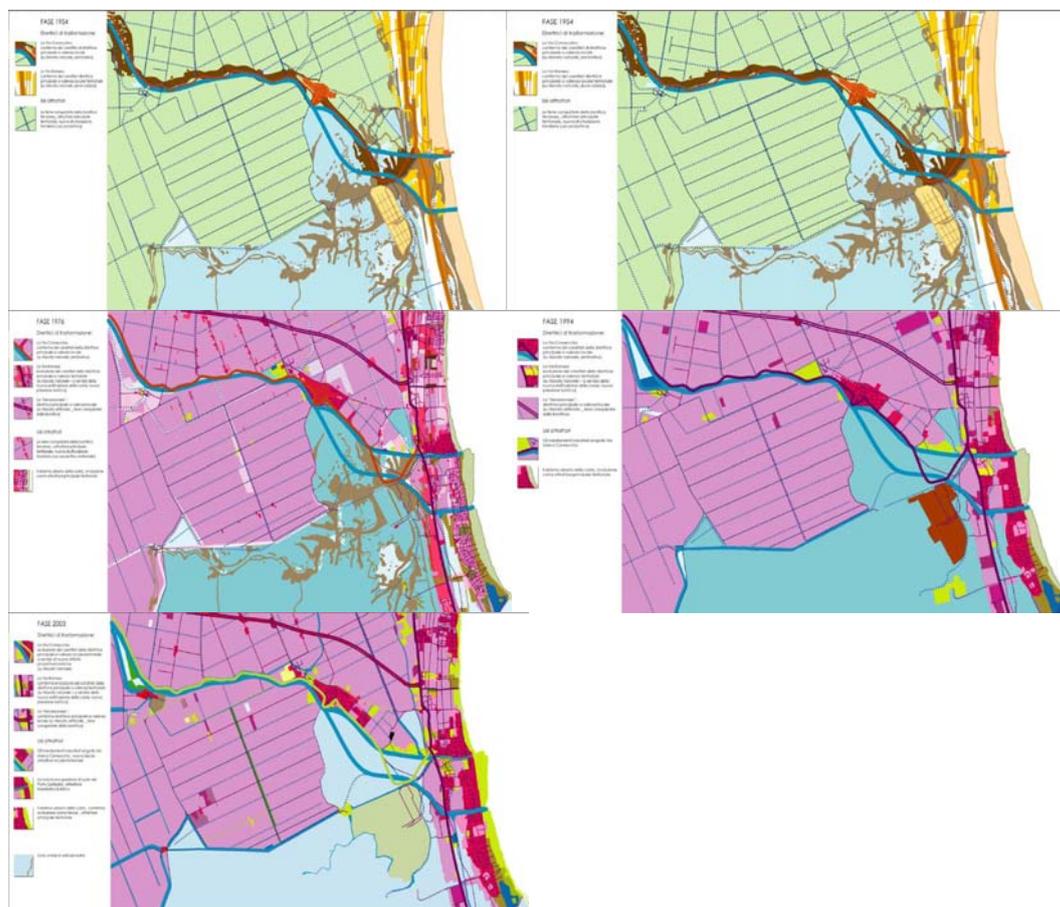
Lo strato informativo riguardante l'Archivio fotografico è costituito da **fotografie della rete stradale regionale**. Si tratta, in particolare, di foto scattate in occasione della **campagna aerea** specificatamente realizzata lungo la principale rete stradale regionale e costituito da **oltre 5.000 immagini**. A queste sono associate **oltre 6.500 foto da terra**. Di seguito, si riportano alcune immagini che esemplificano l'organizzazione dello strato informativo e delle modalità di interrogazione e recupero delle foto:



⁶⁶ Per l'approfondimento si rimanda al capitolo 9.1.1 "L'incidentalità nella regione Emilia-Romagna".

8.2.2.7 Archivio delle basi cartografiche e di alcuni reticoli storici

Lo strato informativo riguardante l'archivio delle basi cartografiche è costituito dalla **raccolta di basi cartografiche storiche** derivanti da specifiche ricerche e collaborazioni con Università e organismi pubblici, volte a ricostruire l'evoluzione della rete stradale e dei suoi rapporti con l'espansione del territorio urbanizzato. A queste è associata, per alcune aree campione, la stratificazione dei reticoli georeferenziati su basi storiche. Di seguito si riportano alcune immagini tratte da questo archivio:



8.2.2.8 Trasporti eccezionali

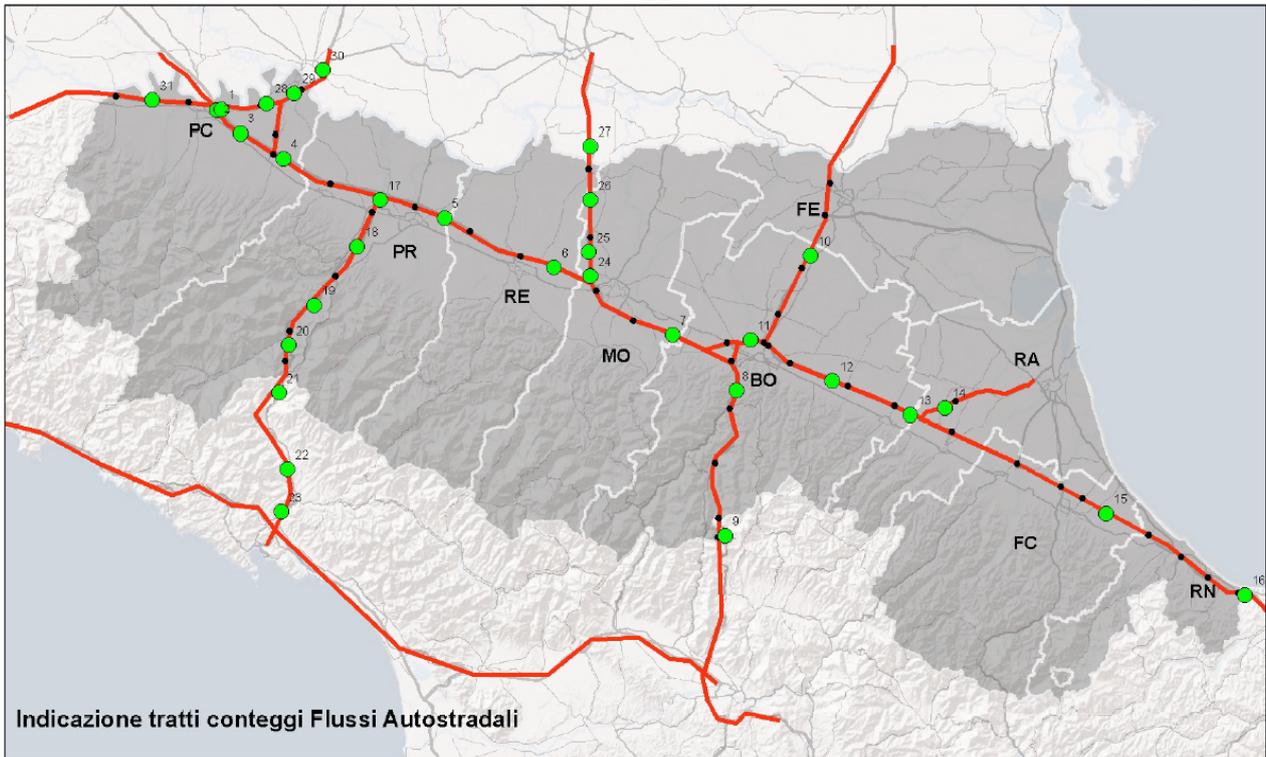
Lo strato informativo riguardante i trasporti eccezionali è costituito da un insieme di **informazioni specificatamente rivolte al transito dei mezzi e trasporti eccezionali**. Si compone di un **Elenco delle strade percorribili (ESP)**, già associato nel corso del 2009 all'Archivio Regionale delle Strade. Si compone inoltre di un rilevante numero di informazioni geometriche e di limiti di altezza e larghezza sia su base cartografica che informatica, per il quale è in programma la costruzione di uno strato informativo integrato al Sistema dei percorsi della viabilità provinciale e statale. I materiali sono disponibili sia in formato cartaceo che su supporto informatico sul sito web regionale. Attualmente è in corso l'aggiornamento sia dell'Archivio Regionale delle Strade (ARS) sia dell'Elenco delle strade percorribili (ESP) e sul sito della Regione è inoltre disponibile l'OPEN ARS, la versione continuamente aggiornata di ARS ed ESP, priva di valore ufficiale, ma propedeutica alla periodica approvazione e pubblicazione dell'ESP.



8.2.3 Flussi autostradali

A completamento dei dati di traffico si riportano le informazioni sui **flussi autostradali**. I dati sono stati forniti dalle società che gestiscono i relativi tratti e sono riferiti a un giorno ferialo medio del mese di maggio 2008. Sono attualmente in corso attività per l'aggiornamento periodico i tali dati e l'analisi dei flussi ai caselli.

Figura 257
Indicazione tratti conteggi flussi autostradali



Legenda

- Autostrade
- Flussi Autostradali 2008
- Svincoli e caselli autostradali

Tabella 86
Flussi autostradali – T.G.M. maggio 2008

Autostrada	Postazione	Flusso totale	Veicoli leggeri		Veicoli pesanti		% flusso tot direzione nord	% flusso tot direzione sud
			Flusso	% sul tot	Flusso	% sul tot		
A 1	1	56.802	36.996	65%	19.806	35%	47%	53%
A 1	2	24.450	13.844	57%	10.606	43%	48%	52%
A 1	3	81.252	50.840	63%	30.412	37%	48%	52%
A 1	4	93.702	57.539	61%	36.163	39%	48%	52%
A 1	5	85.138	52.935	62%	32.203	38%	48%	52%
A 1	6	87.812	56.320	64%	32.492	37%	48%	52%
A 1	7	119.001	75.632	64%	43.369	36%	49%	51%
A 1	8	64.248	38.699	60%	25.549	40%	49%	51%
A 1	9	53.128	29.908	56%	23.520	44%	49%	51%
A 13	10	51.322	34.044	66%	17.278	34%	50%	50%
A 14	11	92.159	57.757	63%	34.406	37%	48%	52%
A 14	12	98.007	66.119	67%	31.888	33%	49%	51%
A 14	13	88.667	59.174	67%	29.493	33%	47%	53%
A 14 dir	14	18.898	12.924	68%	5.974	32%	50%	50%
A 14	15	64.300	42.898	67%	21.402	33%	49%	51%
A 14	16	51.418	30.755	60%	20.663	40%	50%	50%
A 15	17	24.118	14.401	60%	9.717	40%	48%	52%
A 15	18	21.994	12.779	58%	9.215	42%	49%	51%
A 15	19	20.922	12.291	59%	8.631	41%	49%	51%
A 15	20	19.662	11.344	58%	8.318	42%	49%	51%
A 15	21	19.427	11.130	57%	8.297	43%	49%	51%
A 15	22	21.463	12.955	60%	8.508	40%	49%	51%
A 15	23	28.089	18.668	66%	9.421	34%	50%	50%
A 22	24	46.320	32.588	70%	13.732	30%	50%	50%
A 22	25	45.803	32.414	71%	13.390	29%	50%	50%
A 22	26	41.281	28.682	69%	12.599	31%	50%	50%
A 22	27	40.951	28.540	70%	12.411	30%	50%	50%
A 21	28	24.635	nd	nd	nd	nd	51%	49%
A 21	29	43.851	nd	nd	nd	nd	51%	49%
A 21	30	41.714	nd	nd	nd	nd	51%	49%
A 21	31	38.803	28.583	74%	10.220	26%	49%	51%

8.3 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 prevenute da altrettanti operatori**, singoli e associati, una delle quali, nel luglio del 2007 è stata dichiarata di pubblico interesse dalla Giunta regionale, ai sensi della disciplina in materia di **project financing**.

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

Successivamente 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.

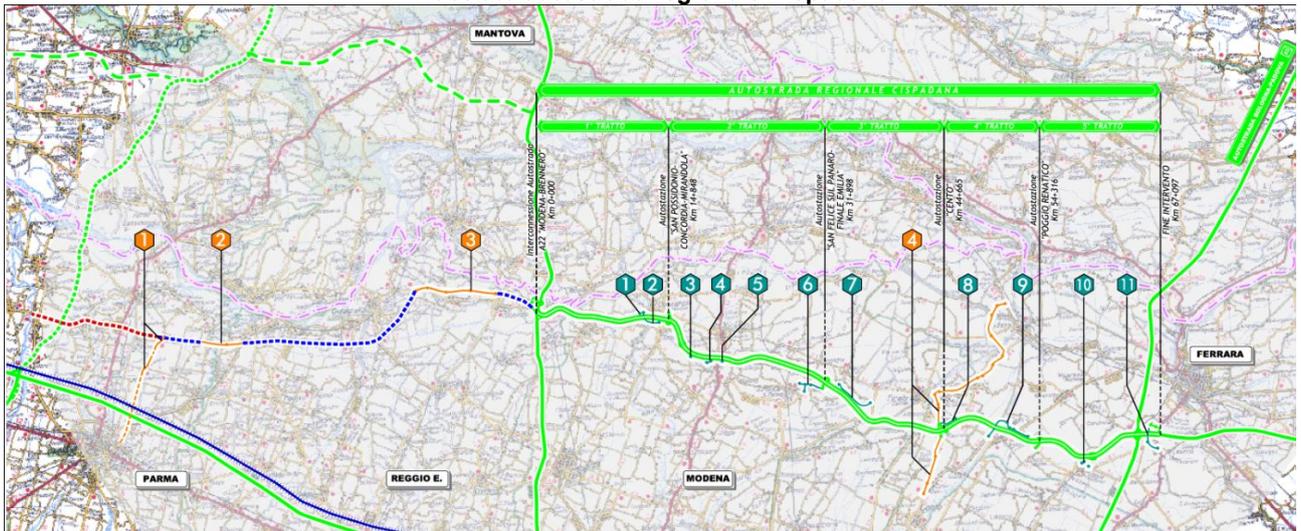
Il 28 di gennaio 2011 si è aperta la **conferenza dei servizi preliminare** sul progetto preliminare (conclusasi il 19 maggio 2011), da cui prende avvio tutto l'iter di approvazione dei vari livelli progettuali.

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: Reggiolo, 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 complessivamente 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.

Figura 258
Tracciato autostrada regionale Cispadana



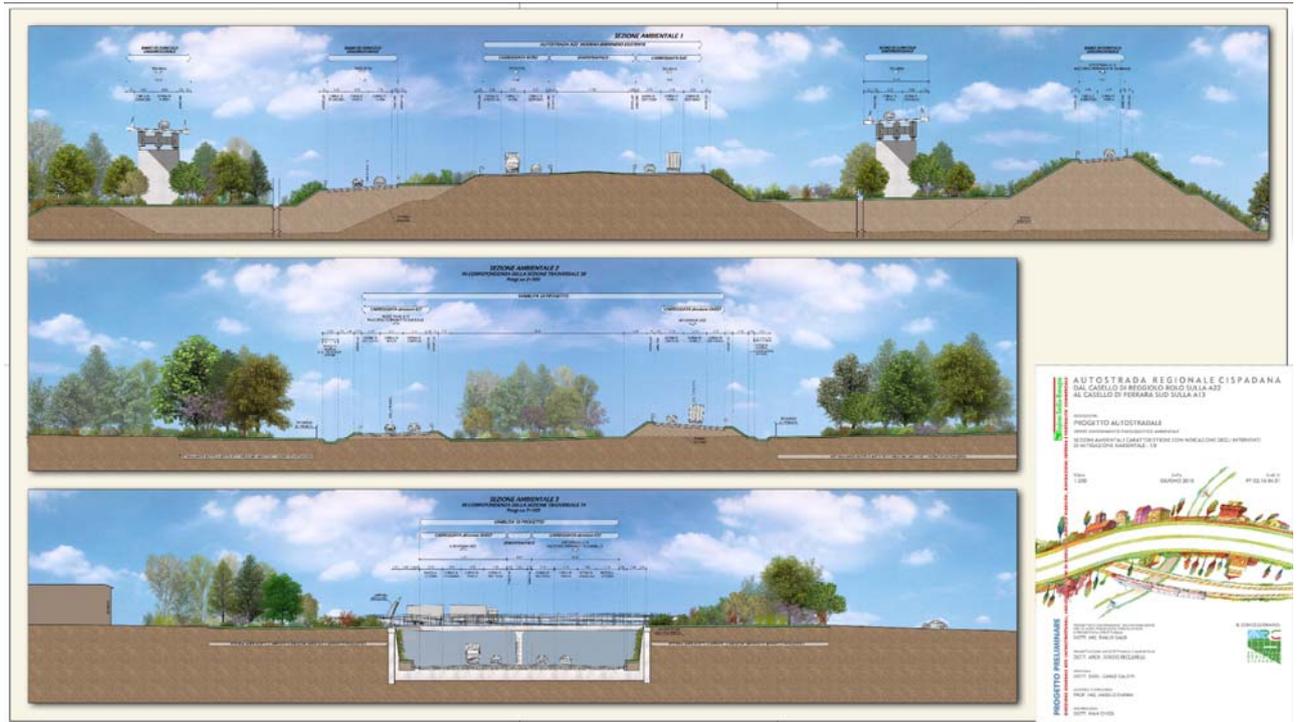
Viabilità di adduzione al sistema autostradale:

- 1 Provincia di Parma
Riqualificazione della S.P. n° 72 "Parma-Mezzani" (1PR)
- 2 Provincia di Reggio Emilia
Variante alla S.P. n° 41 in corrispondenza del tracciato Cispadano-
Treatto tra la S.P. n° 60 e Brescello (1RE)
- 3 Provincia di Reggio Emilia
Cispadana tra la S.P. n° 2 "Reggiolo-Gonzaga" e la ex S.S. n° 62 "della Cisa" (1RE)
- 4 Provincia di Ferrara
Raccordo Bondeno-Cento-Autostrada Cispadana (1FE)

Interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale

- 1 Comune di Concordia sulla Secchia
Intersezione a rotatoria fra via Boccaletto ed S.P. n° 8 "di Mirandola" (MO01)
- 2 Comune di Concordia sulla Secchia
Variante Sud all'abitato di Concordia sulla Secchia (MO02)
- 3 Comune di Mirandola
Intersezione a rotatoria fra via di Mezzo, via Baccarella, via Personal e via Margotta (MO03)
- 4 Comune di Mirandola
Svincolo di raccordo fra la variante alla S.S. n° 12 "dell'Abetone e del Brennero",
via di Mezzo (MO04)
- 5 Comune di Mirandola
Intersezione a rotatoria fra la S.S. n° 12 "dell'Abetone e del Brennero",
via di Mezzo e via Camurano (MO05)

- 6 Comune di San Felice sul Panaro
Completamento della tangenziale di San Felice sul Panaro e circosollazione di Rivara (MO06)
- 7 Comune di Finale Emilia
Viabilità di collegamento tra la S.C. "Salde Entra" ed il polo industriale di Finale Emilia (MO07)
- 8 Comune di Cento
Strada di collegamento tra via degli Orologi e l'autostrada "Cento" (FE01)
- 9 Comune di S. Agostino
Variante alla S.P. n° 35 "S. Carlo-Poggio Renatico" all'abitato di S. Carlo (FE02)
- 10 Comune di Poggio Renatico
Completamento del sistema di circosollazione dell'abitato di Poggio Renatico (FE03)
- 11 Comune di Ferrara
Tangenziale Ovest di Ferrara (FE04)



8.4 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE

8.4.1 Programmi triennali di intervento sulla rete stradale di interesse regionale

Il **primo Programma regionale di interventi sulla viabilità** è stato approvato nel dicembre del 2001, anno in cui è stato formalizzato il trasferimento al demanio provinciale della rete delle strade ex statali. Questo primo Programma **copriva il triennio 2002-2004**. Sono seguiti una serie di aggiornamenti che, nell'estenderne la validità a un'ulteriore annualità, hanno ridefinito e integrato gli interventi programmati in un arco temporale sempre triennale. **L'ultimo programma**, approvato dall'Assemblea legislativa nel luglio 2008, **copre il triennio 2008-2010**.

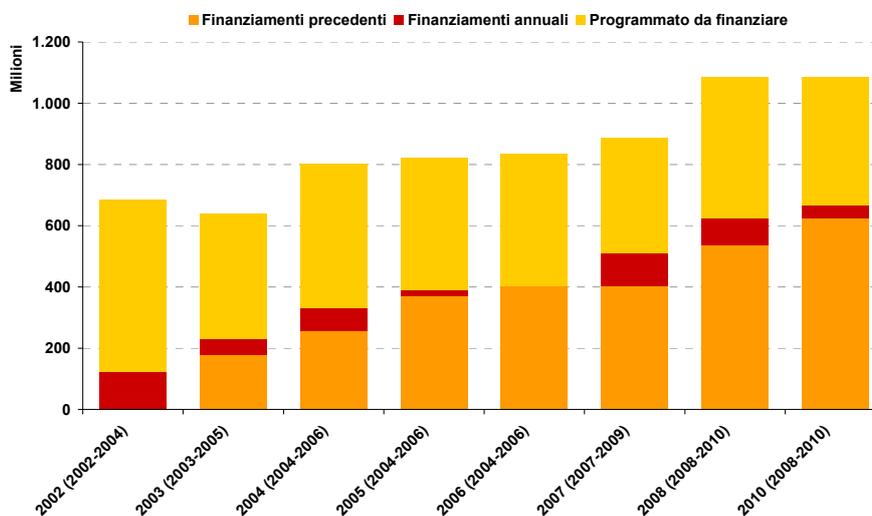
Nella predisposizione del Programma, sulla base delle indicazioni fornite dalle Province beneficiarie dei finanziamenti, la Regione persegue l'obiettivo di concretizzare il disegno infrastrutturale previsto dal PRIT, finalizzato alla creazione di una rete in grado di offrire alternative valide per l'attraversamento del proprio territorio, attraverso da un lato la **predisposizione di corridoi intermodali** (sia in direzione nord/sud che est/ovest) per alleggerire il corridoio dorsale, e dall'altro il **potenziamento della rete viaria secondaria**, per facilitare l'accesso ai distretti industriali, alle aree urbane e ai territori periferici della montagna e della pianura interna.

Nell'ambito della programmazione regionale, **nelle annualità 2002-2010** sono stati finanziati interventi sulla rete di interesse regionale per un **costo complessivo di oltre 735 milioni di euro**, di cui oltre 500 milioni di euro a carico di un Fondo unico in cui confluiscono le risorse trasferite dallo Stato per la gestione delle strade di interesse regionale e quelle proprie della Regione. In particolare **dal 2002 al 2010** sono stati stanziati circa **400 milioni di euro di provenienza statale** e circa **106 milioni di finanziamento diretto della Regione**.

Occorre evidenziare che il D.L. n. 78 del 31 maggio 2010, denominato "Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica", è stato convertito nella Legge n. 122 del 30/7/2010 e alcune sue disposizioni di impatto finanziario gravano in maniera significativa sulla realtà delle autonomie locali. La manovra finanziaria, infatti, ha tagliato i suddetti trasferimenti dello Stato, obbligando la Regione ad affrontare una difficile situazione economico-finanziaria che non permette di avere disponibilità di risorse sia per istruire la programmazione 2011-2013 che per l'attuazione nell'annualità 2011 delle opere già programmate.

La figura seguente rappresenta l'andamento dei finanziamenti annuali dal 2002 al 2010 in rapporto alla programmazione regionale.

Figura 259
Finanziamenti sulla rete stradale di interesse regionale
(Anni 2002-2010)



La tabella seguente mostra in sintesi l'andamento annuale dei finanziamenti, derivanti dal Fondo unico Stato-Regione e dai cofinanziamenti, nell'arco temporale 2002-2010.

Tabella 87
Finanziamenti regionali assegnati nel periodo 2002-2010 divisi per anni
 (Importi in euro)

	2002	2003	2004	2005	2007	2008	2009	2010	Totale
Fondo unico	122.243.518	50.336.302	74.357.598	22.665.433	106.033.232	59.321.772	28.300.000	39.700.000	502.957.857
Cofinanziamenti	56.358.544	28.221.202	32.564.492	12.309.600	28.517.980	67.056.616	7.609.000	3.804.000	234.000.979
Importo complessivo	178.602.062	78.557.503	106.922.090	34.975.033	134.551.213	126.378.389	35.909.000	43.504.000	736.958.836

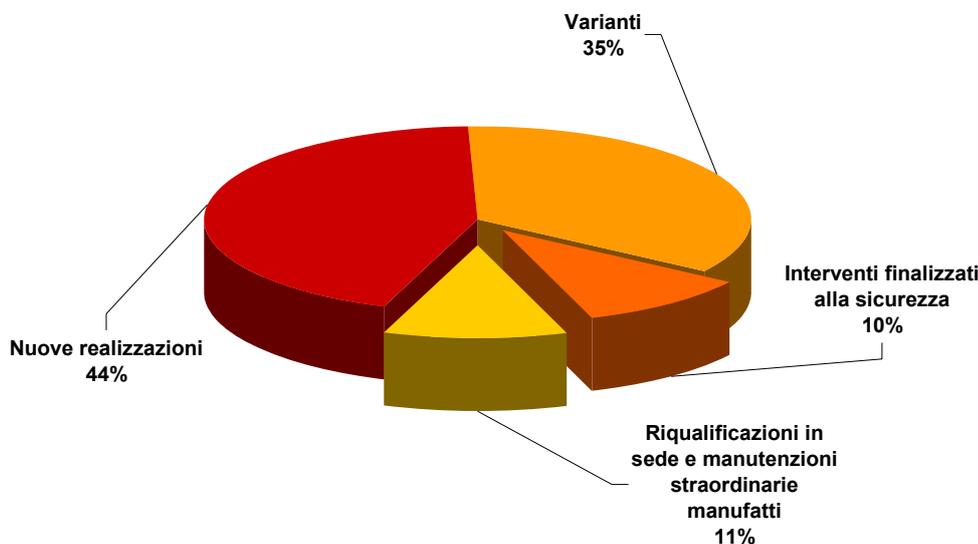
Di seguito si riporta il dettaglio dei **finanziamenti assegnati**, nel medesimo intervallo di tempo, **raggruppati per sistema nell'ambito del quale ricadono le opere**.

Tabella 88
Interventi finanziati nel periodo 2002-2010 per sistemi viari e ambiti di intervento
 (Importi in euro)

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

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

Figura 260
Tipologia degli interventi finanziati
 (Importi complessivi delle opere)



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

Nello specifico si segnala che per il **settore della riqualificazione in sede sono stati finanziati 31 interventi** e per l'ambito della **messa in sicurezza 50 interventi**. A questo proposito si evidenzia che le condizioni in cui versavano le strade ex statali al momento della consegna alle Province hanno scontato anni di mancata manutenzione, con la conseguente necessità di intervenire, in particolare sui manufatti, con lavori di grande impegno finanziario, superiore a quello cui era possibile far fronte attraverso i finanziamenti, pure regionali, destinati alla manutenzione straordinaria⁶⁷. Infine una rilevante quota dei finanziamenti (circa 35%) è stata destinata alla **realizzazione di varianti a centri abitati**, sempre nella logica di fluidificare il traffico sulla rete stradale esistente.

Alla **realizzazione di nuove infrastrutture** è stato destinato il 44% dei finanziamenti totali: si tratta prevalentemente di **tronchi di Pedemontana e Cispadana**.

Queste due arterie, introdotte dal PRIT come "sistemi di gronda" alternativi all'asse centrale, dopo il processo di decentramento delle strade sono passate nelle competenze di Regione e Province. Il completamento delle stesse, in una prima fase a una corsia per senso di marcia, come previsto dal Piano regionale, comporta un onere finanziario consistente, a cui, fino alla modifica della L.R. 3/99 che ha consentito di realizzare autostrade regionali, era possibile far fronte solo procedendo per stralci funzionali nell'ambito della programmazione triennale ordinaria.

Pertanto, per quel che riguarda la **Cispadana**, la Regione si è orientata verso il ricorso al finanziamento da parte dei privati, mediante la programmazione nel 2006 della **prima autostrada regionale attraverso un project financing per la realizzazione della stessa nel tratto ricadente nelle province di Ferrara e di Modena**⁶⁸. Nei territori di Reggio Emilia, Parma e Piacenza invece si tratta di ricucire i tratti mancanti, tenuto conto che un'ampia parte del percorso è stato realizzato dall'ANAS o dalle Province e che alcuni lotti sono in fase di progettazione e previsti nella programmazione regionale. Si sottolinea che i tratti indicati con asterisco * nella figura 262 sono previsti a carico del concessionario dell'autostrada regionale come opere di adduzione.

Infine per quel che riguarda la **Pedemontana si è riusciti a completare il disegno del nuovo tracciato nelle province di Bologna e Modena**, mentre si sta procedendo al finanziamento di altri tratti, a partire dalle principali situazioni di criticità territoriale, in provincia di Reggio Emilia e Parma, come si evidenzia nella figura 261 riportata di seguito.

Vale la pena ricordare che alcuni dei lotti di competenza dell'ANAS, dopo la regionalizzazione delle strade, sono stati trasferiti alla Provincia di Modena in virtù di una specifica convenzione, consentendone una rapida attuazione.

⁶⁷ Per questi ultimi si rinvia al paragrafo 8.4.2 "La manutenzione straordinaria della rete stradale di interesse regionale" del presente documento.

⁶⁸ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.3 "L'autostrada regionale Cispadana".

Figura 261
Schema di attuazione Pedemontana (tratto Grande Rete)

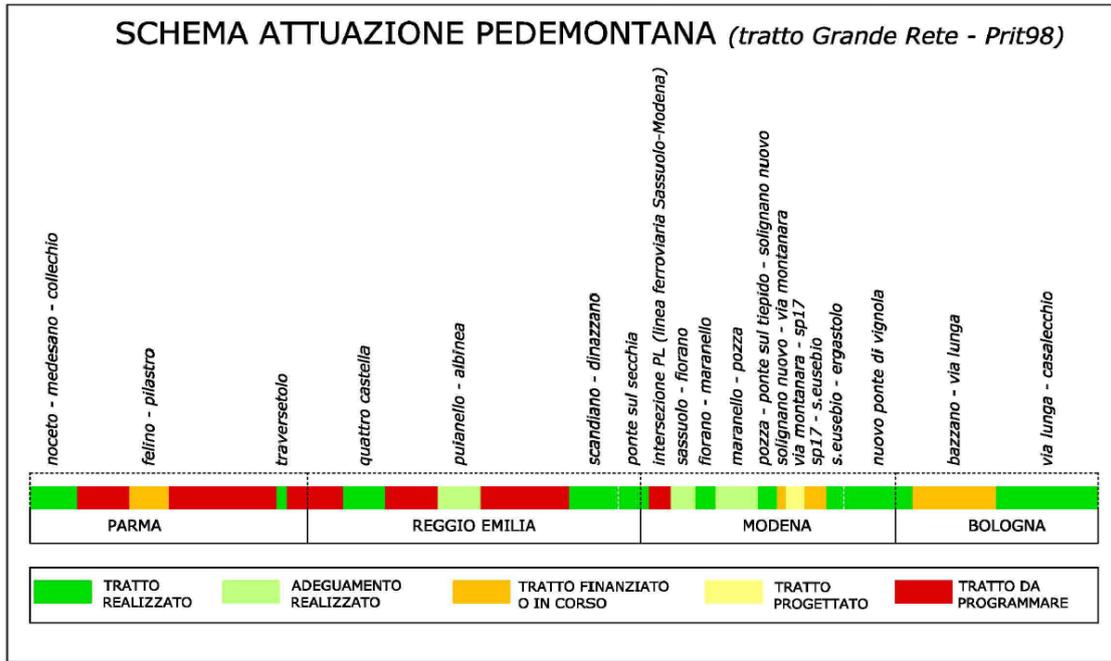


Figura 262
Schema di attuazione Cispadana

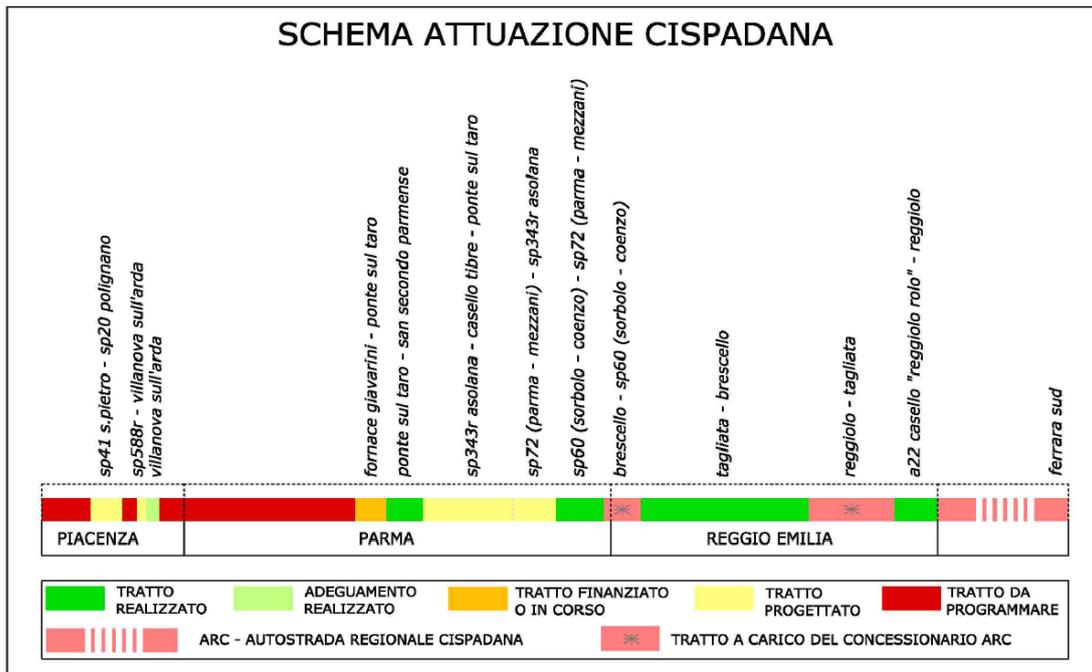


Figura 263
Schema di attuazione corridoio viario Pedemontano e Cispadano



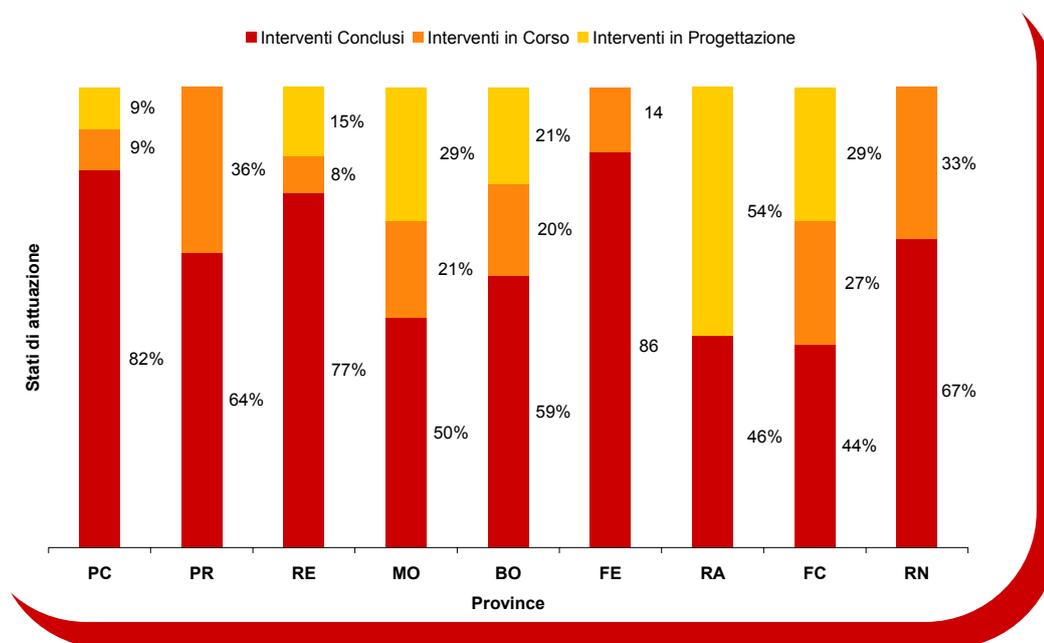
■ **MONITORAGGIO SEMESTRALE AL 31/12/2010**

La Regione **monitora semestralmente l'andamento dei lavori degli interventi finanziati alle Province**. L'ultimo monitoraggio al 31/12/2010 costituisce la base del presente paragrafo e viene effettuato aiutandosi digitalmente con il programma chiamato "**Mercurio**", con cui si aggiornano semestralmente i dati inviati dai soggetti attuatori che rilevano lo stato degli interventi in itinere. Prossimamente sarà possibile, per i soggetti attuatori, aggiornare direttamente i dati via web: questo sarà realizzabile in una prima fase solo per alcuni soggetti attuatori e poi dopo questa fase sperimentale sarà allargato a tutte le altre Amministrazioni locali interessate dagli interventi finanziati.

Gli interventi finanziati dal 2002 al 2010 sono 161, di cui 107 conclusi, 27 in corso di realizzazione e 27 in fase di progettazione o ancora da avviare.

In particolare lo **stato di attuazione delle opere finanziate nel periodo 2002-2010 nei vari territori provinciali** è il seguente:

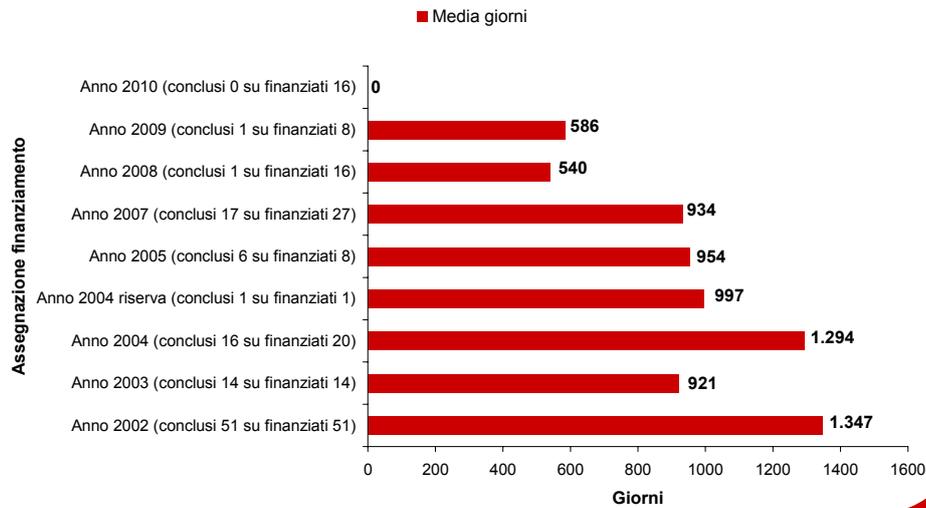
Figura 264
Stato di attuazione interventi TRIRER per provincia
 (Dal 2002 al 2010)



Dall'analisi dei dati relativi all'andamento dei finanziamenti e alla conseguente realizzazione delle opere emergono alcune considerazioni interessanti. Si evidenzia, ad esempio, che nell'ambito dei 107 interventi già conclusi, la **media dei tempi tra l'assegnazione del finanziamento e la fine lavori si è notevolmente ridotta**, passando dagli interventi finanziati nel 2002 (circa tre anni e mezzo), a quelli finanziati nel 2007, per i quali la durata è in media di 934 giorni (circa due anni e mezzo). Questo studio però non deve trarre in inganno per gli ultimi anni di assegnazione tenendo conto che sono ancora troppo pochi gli interventi conclusi per confermare il dato migliorativo precedentemente esposto.

Nonostante tutto ciò si evidenzia l'efficienza delle Province nel farsi carico delle nuove competenze derivanti dal processo di decentramento delle strade, sia nella fase progettuale che in quella di esecuzione dei lavori. La maggior durata relativa agli interventi finanziati nel 2002 è in parte imputabile al fatto che, per molte di queste opere, all'avvio della prima programmazione triennale regionale la Provincia non disponeva ancora del progetto.

Figura 265
Media dei giorni intercorsi tra l'assegnazione del finanziamento e la fine lavori



8.4.2 La manutenzione straordinaria della rete stradale di interesse regionale

Come richiamato al paragrafo 2.1.4 “Le funzioni in materia stradale”, con il D.P.C.M. 21 febbraio 2001 sono state individuate, in attuazione della Legge Bassanini 59/97, per ogni ambito regionale, le **strade trasferite alle Regioni e agli Enti locali territorialmente competenti**. L'estesa complessiva di tale rete in Emilia-Romagna ammontava a **1.909,857 km**.

Con il D.P.C.M. 12 ottobre 2000 sono state individuate, fra l'altro, le risorse finanziarie continuative e straordinarie da trasferire a decorrere dall'1 gennaio 2001 alle Regioni e agli Enti locali per l'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi in materia di viabilità.

Conseguentemente, **la Regione ha destinato alle Province, per opere di manutenzione straordinaria, le seguenti quote**, definite sulla base di una modalità più congrua alla tipologia di intervento, rispetto all'individuazione di una percentuale di riparto fra i nove ambiti provinciali, ovvero sulla base dell'estesa delle strade trasferite dallo Stato:

- € 10.329,14 al km per l'anno 2001;
- € 10.329,14 al km per l'anno 2002;
- € 7.746,85 al km per l'anno 2003;
- € 5.164,57 al km dall'anno 2004 all'anno 2006;
- € 5.200,00 al km a partire dall'anno 2007.

Le **quote attribuite alle singole Province** sono riportate nella tabella seguente:

Tabella 89
Quote attribuite alle singole Province dell'Emilia-Romagna
 (Importi in euro)

Provincia	Estesa km	2001	2002	2003	2004/2006	2007 e successivi
Bologna	304	3.140.057,95	3.140.057,95	2.355.043,46	1.570.028,97	1.580.800,00
Ferrara	139	1.435.750,18	1.435.750,18	1.076.812,64	717.875,09	722.800,00
Forlì-Cesena	227	2.473.311,06	2.473.311,06	1.887.132,48	1.300.953,90	1.309.000,00
Modena	301	3.109.070,53	3.109.070,53	2.331.802,90	1.554.535,27	1.565.200,00
Parma	325	3.356.969,84	3.356.969,84	2.517.727,38	1.678.484,92	1.690.000,00
Piacenza	245	2.530.638,81	2.530.638,81	1.897.979,10	1.265.319,40	1.274.000,00
Ravenna	160	1.652.662,08	1.652.662,08	1.239.496,56	826.331,04	832.000,00
Reggio Emilia	192	1.983.194,49	1.983.194,49	1.487.395,87	991.597,25	998.400,00
Rimini	48 (17+31)	175.595,35	175.595,35	131.696,51	87.797,67	249.600,00
Totale	1.941	19.857.250,28	19.857.250,28	14.925.086,89	9.992.923,51	10.221.800,00

Come si può evincere dalla tabella precedente a partire dal 2010 sono stati aggiunti in provincia di Rimini i 31 km di SP258R "Marecchiese" a seguito del distacco dei comuni della Valmarecchia⁶⁹.

L'art. 164, comma 4 della L.R. 3/99 (attuativa a livello regionale del processo di decentramento⁷⁰), prevede l'obbligo da parte delle Province di inviare ogni anno alla Regione una relazione sullo stato della viabilità di interesse regionale, con particolare riferimento agli interventi di manutenzione straordinaria realizzati con le risorse trasferite annualmente.

L'analisi dei dati relativi all'annualità 2010 (che prende in esame gli interventi effettuati nell'anno 2009), oggetto del presente monitoraggio, evidenzia, nei diversi ambiti provinciali, la seguente ripartizione delle tipologie di intervento riconducibili a manutenzione straordinaria:

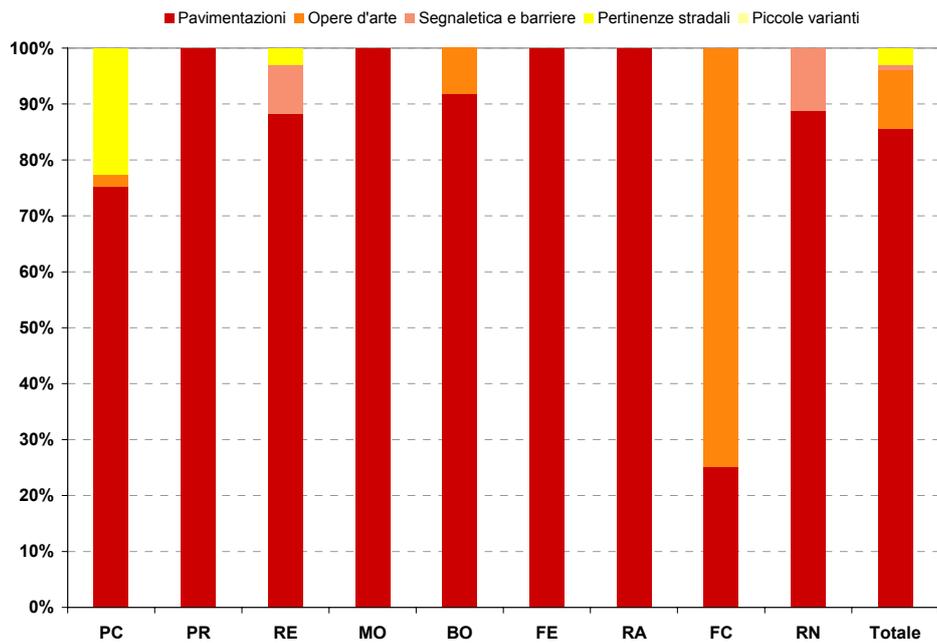
Tabella 90
Ripartizione tipologie di interventi di manutenzione straordinaria
 (Importi in milioni di euro)

Province	Pavimentazioni	%	Opere d'arte	%	Segnaletica e barriere	%	Pertinenze stradali	%	Piccole varianti	%	Totale
PC	1,000	75	0,03	2	0	0	0,30	23	0	0	1,335
PR	1,713	100	0	0	0	0	0	0	0	0	1,713
RE	0,900	88	0	0	0,09	9	0,03	3	0	0	1,018
MO	1,565	100	0	0	0	0	0	0	0	0	1,565
BO	1,450	92	0,13	8	0	0	0	0	0	0	1,580
FE	0,990	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0,990
RA	1,320	100	0	0	0	0	0	0	0	0	1,320
FC	0,330	25	0,98	75	0	0	0	0	0	0	1,309
RN	0,080	89	0	0	0,01	11	0	0	0	0	0,090
Totale	9,348	85,45	1,14	9,44	0,10	2,22	0,33	2,89	0	0,00	10,918

⁶⁹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.2.5 "L'accorpamento dei comuni dell'Alta Valmarecchia".

⁷⁰ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.1.4 "Le funzioni in materia stradale".

Figura 266
Ripartizione tipologie di interventi di manutenzione straordinaria



Ad eccezione della provincia di Forlì-Cesena, che ha eseguito in prevalenza manutenzione di opere d'arte, le restanti Province hanno eseguito solo o in prevalenza lavori di pavimentazione.

8.4.3 Accordo di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie

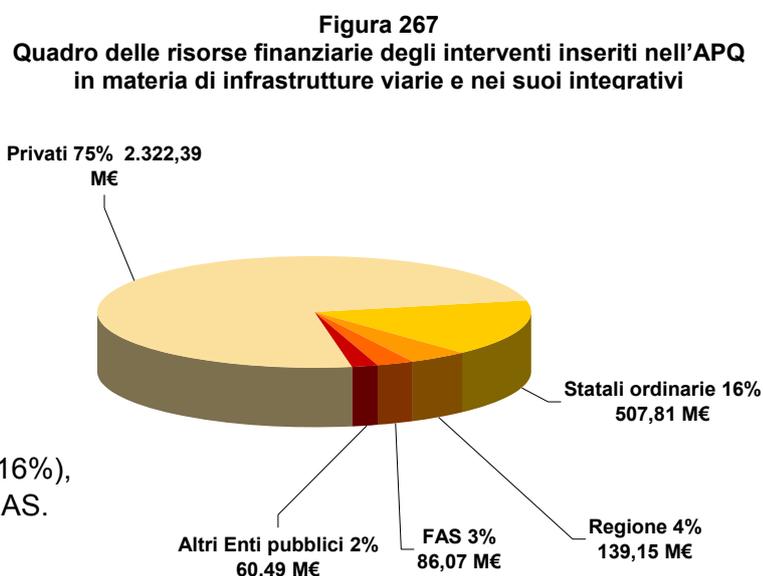
L'Accordo di Programma Quadro (APQ) in materia di infrastrutture viarie e i suoi integrativi (che, come descritto nel paragrafo 2.2.4 del presente documento sono strumenti attuativi dell'Intesa Istituzionale di Programma), hanno la finalità di **assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale**, individuando programmi di intervento coerenti con il PRIT e con il PGTL (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica), per la cui attuazione Governo e Regione Emilia-Romagna hanno espresso il proprio impegno comune.

Tali Accordi, nello specifico, individuano azioni condivise per la realizzazione di alcuni **interventi riconducibili al sistema autostradale** (variante di valico, nodo stradale di Bologna, raccordo TIBRE tra Autostrada del Brennero – A22 e AutoCisa – A15, bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo) e di alcune **ulteriori infrastrutture statali**, ma di interesse strategico anche per la Regione (Corridoio Adriatico E55 - SS16, SS9 Emilia e nodo di Piacenza, attraversamenti appenninici ed E45, sistema Cispadano, sistema Pedemontano), ed effettuano anche la ripartizione delle risorse erogate dal CIPE nel periodo 2000-2006 e destinate alla realizzazione di infrastrutture viarie nelle aree sotto utilizzate (FAS).

Il Dipartimento per le politiche di sviluppo e coesione (DPS) del Ministero dello Sviluppo Economico, ha recentemente adottato il Manuale Operativo sulle procedure di monitoraggio delle risorse FAS con riferimento sia al periodo di programmazione 2007-2013 che 2000-2006. L'esigenza di unificazione delle procedure è dettata sostanzialmente dalla necessità di assicurare modalità omogenee di raccolta e gestione del dato. In tale ottica è stato realizzato anche il **Sistema Gestione Progetti (SGP)**, in grado di monitorare i dati per entrambi i periodi di programmazione

Di seguito si riporta la **ripartizione delle risorse finanziarie degli Accordi di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie**.

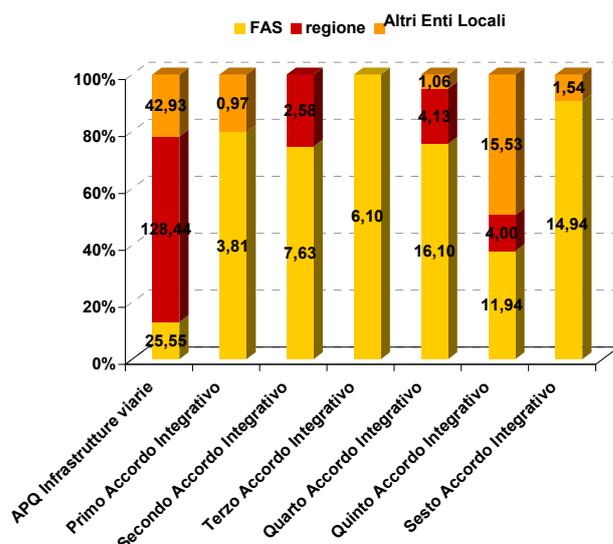
La figura di fianco evidenzia una **netta predominanza delle fonti finanziarie private** derivanti prevalentemente dalla Società Autostrade (75%) e destinate alla Variante di Valico, all'ampliamento alla IV corsia nel tratto Modena-Brennero e all'ampliamento alla III corsia nel tratto Casalecchio di Reno-Sasso Marconi. Si evince inoltre la partecipazione di fonti FAS (3%), regionali (4%), di altri enti pubblici (2%) e di risorse ordinarie statali (16%), determinate in particolare dai finanziamenti ANAS.



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

Di seguito si riporta la suddivisione delle fonti di finanziamento per ogni Accordo di Programma Quadro, evidenziando solamente le **risorse derivanti dal FAS, dagli Enti locali e dalla Regione**, relative pertanto a interventi ricadenti sulla rete di interesse regionale e/o su quella locale.

Figura 268
Finanziamento FAS, finanziamento regionale e finanziamenti locali



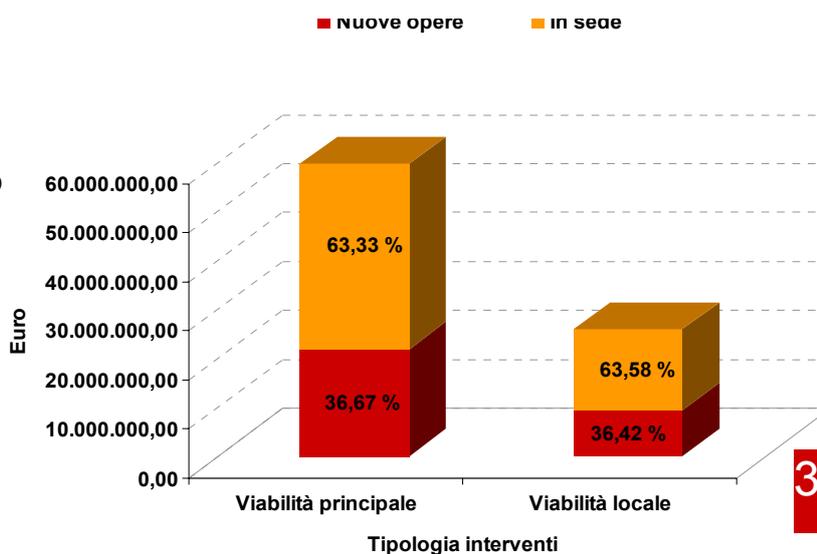
La figura precedente evidenzia un **consistente apporto di fonti di finanziamento regionali** nell'Accordo di Programma Quadro generale del 2001, poiché all'atto della stipula la Regione si era impegnata a inserire nell'Accordo gli interventi compresi nell'attuazione per l'anno 2002 del Programma triennale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

Gli interventi inseriti negli Accordi sono **localizzati nelle aree obiettivo 2 o in aree direttamente funzionali ad esse**, con conseguente ricaduta diretta di benefici sulle aree sottoutilizzate. In particolare, individuando interventi ricadenti in zone industriali con tasso di disoccupazione superiore alla media comunitaria, si è cercato di favorire la riconversione economica e sociale di questi territori, dando quindi rilevanza allo sviluppo territoriale socio-economico. Pertanto, l'apporto delle **fonti FAS è stato maggiormente distribuito nelle aree di pianura (basso ferrarese) e di montagna** (attraversamenti appenninici nelle aree forlivesi cesenati e ravennati).

In particolare, la realizzazione degli **interventi ricadenti nel basso ferrarese** contribuisce alla messa in sicurezza e al miglioramento delle condizioni della viabilità di collegamento sia alle principali arterie di rilevanza nazionale e provinciale esistente, sia all'E55 "Nuova Romea", infrastruttura di valenza internazionale, che nell'ambito del Corridoio Adriatico assume un ruolo fondamentale e si pone quale prosecuzione dell'itinerario E45 con funzioni di collegamento principale.

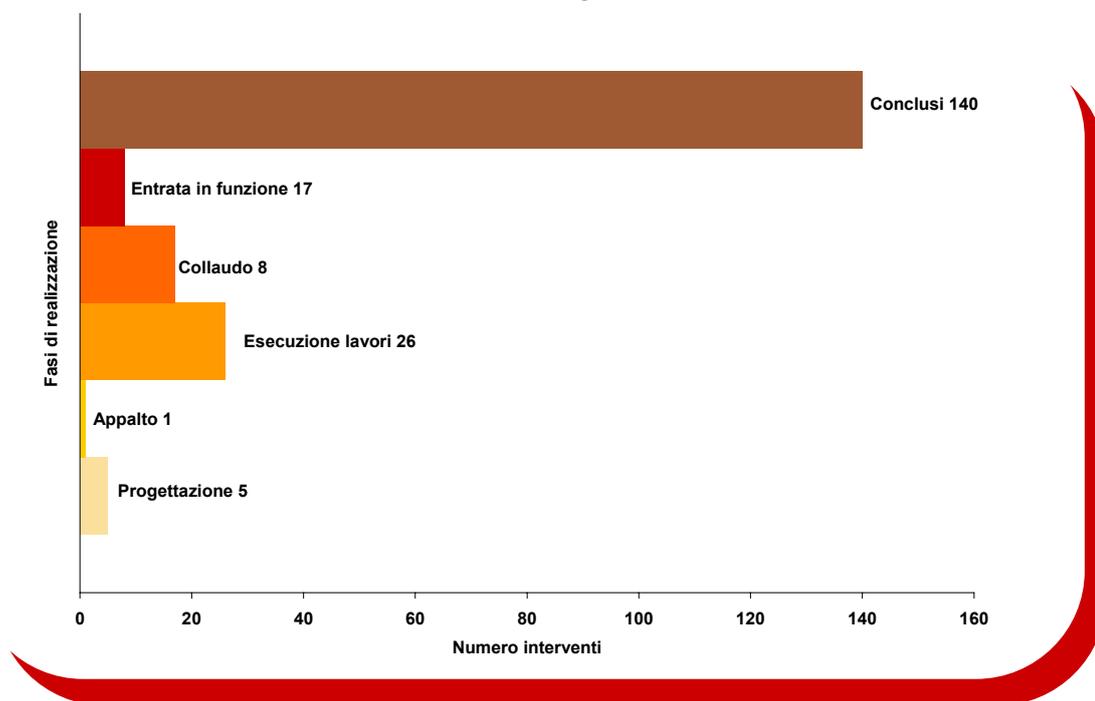
Figura 269
Distribuzione fonti di finanziamento FAS tra viabilità di interesse regionale e locale

Di fianco si riporta la **distribuzione delle fonti di finanziamento FAS tra viabilità di interesse regionale e viabilità locale**, evidenziando rispettivamente la percentuale di realizzazione di nuove opere rispetto a quella degli interventi in sede (manutenzione straordinaria, ammodernamento, ecc.).



Di seguito si riporta lo **stato di attuazione del totale degli interventi (pari a 197)** inseriti negli Accordi di Programma Quadro.

Figura 270
Stato di attuazione degli interventi



Analizzando le fasi del cronoprogramma procedurale di tutti gli interventi inseriti negli Accordi possiamo vedere che i **conclusi rappresentano il 71% circa del totale** (per un importo complessivo pari 889,59 M€), gli interventi che si trovano in fase di collaudo e di prossima entrata in funzione sono il 13% (per un importo complessivo pari a 179,16 M€) e quelli per i quali i lavori sono tuttora in corso sono il 13 % circa (per un importo complessivo pari a 1.872,67 M€). Infine si trovano ancora in fase di progettazione il 2,5 % (per un importo complessivo pari a 170,49M€) e in fase di appalto l'0,5% (per un importo complessivo pari a 4,00 M€).

8.4.4 Altri finanziamenti

In aggiunta ai finanziamenti relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria, l'art. 167 della L.R. 3/99 e successive modifiche e integrazioni, istituisce un **fondo unico per la viabilità di interesse regionale**, nell'ambito del quale vengono stanziati le risorse trasferite dallo Stato alla Regione, nonché le risorse aggiuntive proprie della Regione, da destinarsi agli interventi sulla rete stradale relativi, tra l'altro, ad **opere volte alla sistemazione della viabilità provinciale di interesse regionale rese necessarie a seguito di eventi eccezionali o calamitosi** (comma 2, lettera c).

Si è registrato un consistente incremento, da parte delle Province, di richieste derivanti dalla necessità di interventi urgenti per danni causati dagli eventi calamitosi, al fine di garantire accettabili condizioni di sicurezza alla circolazione. Tale situazione dovrà essere tenuta in debita considerazione in sede di programmazione e destinazione delle risorse, in previsione delle esigenze future.

Tali risorse sono trasferite con delibera della Giunta regionale alla Provincia interessata.

Nel periodo 2002-2010 sono stati erogati contributi alle Province per un importo pari a **19.390.073 euro**; nella tabella sottostante si forniscono i dettagli dei finanziamenti.

Tabella 91
Finanziamenti per eventi calamitosi
 (Importi in euro)

Provincia	Importo finanziato	Infrastrutture interessate
Bologna	1.521.733	SP65R – SP324R – SP325R – SP568R – SP 623R - SP632R – SP610R
Ferrara	118.800	SP496
Forlì-Cesena	1.901.000	Asse Ex SS71 – Ex SS 9 Ter - Ex SS 310
Modena	1.255.000	SP324R – SP486R
Parma	6.442.000	SP28 – SP523R – SP359R – SP665R – SP357R – SP343R
Piacenza	2.035.000	SP461R – SP586R – SP654R – SP359R – SP412R
Ravenna	333.000	SP302R – SP 306R
Reggio Emilia	4.204.000	SP358R – SP513R – SP9
Rimini	1.579.540	SP258R
Totale	19.390.073	

L'art. 167 bis "Contributi per le opere stradali" della stessa L.R. 3/99 e successive modifiche e integrazioni autorizza la Regione ad **assegnare alle Province fondi da destinarsi alla realizzazione di interventi di sistemazione, miglioramento e costruzione di strade di proprietà comunale.**

Annualmente, in relazione alle disponibilità di bilancio, sulla base dei criteri stabiliti dalla Giunta con apposita delibera, vengono assegnati contributi alle Province, che provvedono al riparto a favore dei Comuni stilando graduatorie che derivano dall'applicazione di propri criteri.

Per quanto riguarda l'annualità 2010, in considerazione dell'eccezionalità della stagione invernale che ha comportato ingenti spese e causato notevoli danni alle infrastrutture viarie in particolare nei territori montani, è stata approvata una delibera dei criteri da parte della Giunta, valida per l'esercizio 2010, che destina i fondi disponibili esclusivamente ai Comuni montani.

Sono state pertanto erogati, per l'esercizio 2010, finanziamenti per **5.000.000 euro alle Province**, con l'obbligo di destinazione delle risorse **per gli interventi sulla viabilità comunale in territorio montano.**

Nel periodo 2002-2010 sono stati complessivamente erogati contributi alle Province per un importo pari a **29.260.963,80 euro**; nella tabella di fianco sono riportati i dettagli dei finanziamenti.

Tabella 92
Finanziamenti per viabilità comunale
 (Importi in euro)

L'art. 31, comma 2, lettera d), della L.R. 2 ottobre 1998, n. 30 e successive modifiche e integrazioni, prevede fra le tipologie degli interventi finanziari a carico della Regione **contributi per l'incentivazione alla progettazione di opere in attuazione del PRIT**, nonché di studi e progetti di carattere territoriale e ambientale connessi alla loro realizzazione.

Con apposita delibera di Giunta sono stati individuati i criteri e le modalità per l'assegnazione di tali contributi che, tra l'altro, prevedono che gli stessi possono essere assegnati e **concessi fino a un massimo del 70% del costo complessivo di ogni singolo studio o progetto**, con un limite di 200.000 euro.

Nel periodo **1999-2010** sono stati erogati contributi agli Enti richiedenti per un importo pari a **2.448.789,77 euro.**

Provincia	Importo finanziato
Bologna	6.025.411,28
Ferrara	1.355.401,15
Forlì-Cesena	2.382.227,90
Modena	3.958.782,62
Parma	5.188.023,88
Piacenza	3.911.979,17
Ravenna	1.876.384,64
Reggio Emilia	2.970.869,00
Rimini	1.591.884,16
Totale	29.260.963,80

L'Assemblea legislativa regionale, nell'ambito del Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale, ha individuato inoltre la possibilità di stipulare convenzioni con Enti locali e/o soggetti privati per perseguire due finalità: favorire e sostenere il completamento dei lavori avviati da ANAS su strade trasferite alle Province a seguito del D.Lgs. n. 112 del 1998 e garantire speditezza e tempestività nella realizzazione di opere sulla rete di interesse regionale, per le quali soggetti privati o operatori economici rendano disponibili dei cofinanziamenti.

Quindi, con apposite delibere di Giunta, dal 2002 al 2010, sono state approvate otto convenzioni, per un importo complessivo di **29.228.805,53 euro a carico della Regione, a favore di interventi su strade di interesse regionale.**

Nello specifico, per la **provincia di Piacenza** all'inizio del 2010 è stata siglata una convenzione per la realizzazione delle opere finalizzate al consolidamento e alla manutenzione straordinaria del ponte sul fiume Trebbia lungo la SP10R, per un importo pari circa a 1,8 milioni di euro a fronte di un costo complessivo di 3,5 milioni di euro.

Nell'ottobre del 2010, sempre attraverso una convenzione, la Regione ha finanziato 1.200.000 euro in **provincia di Parma**, su un costo complessivo di oltre 2,5 milioni di euro. L'intervento localizzato sulla SP523R "Colle di Cento Croci", compreso tra i comuni di Borgotaro e Albareto, è finalizzato alla realizzazione di lavori di riqualifica e ammodernamento della strada provinciale.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei finanziamenti assegnati suddivisi per Provincia beneficiaria, con l'indicazione dell'asse viario della rete di interesse regionale sul quale ricadono le opere contenute nella convenzione e l'annualità del finanziamento regionale.

Tabella 93
Finanziamenti della Regione alle Province attraverso convenzioni
(Importi in euro)

Provincia	Asse viario	Importo finanziato	Costo totale	Anno del finanziamento
Piacenza	SP10R "Padana Inferiore"	1.844.793,81	3.500.000,00	2010
Parma	SP 523R "Colle di Cento Croci"	1.200.000,00	2.584.130,26	2010
Bologna	SP569R "Nuova Bazzanese"	10.000.000,00	51.684.051,29	2002 (integrazione 2008)
	Asse Lungosavena	2.650.000,00	11.831.025,89	2009
Forlì-Cesena	SP310R "del Bidente"	734.011,72	4.400.000,00	2006
Ferrara	Asse Cispadano	8.500.000,00	8.500.000,00	2008
	EX SS495 (SP68)	1.500.000,00	1.500.000,00	
Ravenna	SS16/SP71 bis	3.000.000,00	13.140.000,00	2008
	SS9	1.000.000,00	10.500.000,00	
Totale		30.428.805,53	107.639.207,44	

Tabella 94
Stato di attuazione delle convenzioni finanziate dalla Regione

Provincia	Asse viario	Tipologia opera	Stato di attuazione
Piacenza	SP10R "Padana Inferiore"	Messa in sicurezza	Approvato progetto preliminare nel 2009. In corso di approntamento progetto definitivo
Parma	SP 523R "Colle di Cento Croci"	Riqualificazione in sede	Approvato il progetto definitivo nel 2011. In corso di realizzazione.
Bologna	SP569R "Nuova Bazzanese"	Nuove opere	Approvato il progetto preliminare nel 2010. Screening ambientale regionale in corso
	Asse Lungosavena	Nuove opere, adeguamenti	Approvato il progetto esecutivo nel 2010. In corso di realizzazione
Forlì-Cesena	SP310R "del Bidente"	Nuove opere e messa in sicurezza	Approvato il progetto definitivo nel 2006. In corso di realizzazione.
Ferrara	Asse Cispadano	Nuove opere, adeguamenti e messe in sicurezza	Opera suddivisa in 5 sottointerventi (4 ultimati e 1 in fase di approvazione del progetto definitivo, previsto per il 2011)
	EX SS495 (SP68)	Nuova opera: variante abitato di Migliarino.	Approvato il progetto esecutivo nel 2008. In corso di realizzazione.
Ravenna	SS16/SP71 bis	Messa in sicurezza – soppressione pl	Approvato il progetto definitivo nel 2010. In corso di realizzazione.
	SS9	Messa in sicurezza – soppressione pl	Approvato il progetto definitivo nel 2010. In corso di realizzazione.

8.5 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE

8.5.1 Pianificazione pluriennale ANAS

Le **strade rimaste di proprietà dello Stato e gestite dall'ANAS** dopo il processo di decentramento concluso l'1/10/2001 sono riportate nella tabella seguente:

Tabella 95
Strade di proprietà dello Stato e gestite dall'ANAS

SS	Denominazione	km
9	Via Emilia	262,387
12	Dell'Abetone e del Brennero	133,924
16	Adriatica	153,896
45	Di Val Trebbia	73,980
62	Della Cisa - dal confine regionale a Parma	56,559
63	Del Valico del Cerreto – dall'innesto con la SS9 al confine con la Toscana	72,027
64	Porrettana	106,470
67	Tosco Romagnola	90,108
72	di San Marino	10,654
309	Romea	55,730
309 dir	Romea	5,200
R.A.	Raccordo Autostradale Ferrara – Porto Garibaldi	49,282
E/45	Orte-Ravenna (comprende collegamento E45 - E55 - Porto di Ravenna)	87,867
	Strade non classificate o classificate come viabilità ordinaria	90.274
Totale		1.224,657

Su queste strade l'ANAS ha elaborato fino al 2002 **programmi pluriennali degli interventi**, approvati dal Ministero competente, con il parere delle Regioni (reso in Conferenza Unificata).

A seguito della trasformazione dell'ANAS in Società per Azioni, avvenuta nel 2002, la stessa è divenuta concessionaria dello Stato, e ha l'obbligo di predisporre un **Piano pluriennale di lunga durata** contenente l'elenco delle opere infrastrutturali di nuova realizzazione, ovvero di integrazione e manutenzione di quelle esistenti. Ogni 5 anni ANAS dovrà predisporre l'aggiornamento sia del piano che dell'elenco allegato.

Ad oggi l'unico riferimento per le opere da avviare nel breve periodo è il Piano quinquennale 2007-2011.

A tutela del proprio territorio, la Regione svolge un **ruolo di coordinamento fra gli Enti locali e l'ANAS**, sia nella fase di progettazione e di approvazione delle opere, sia in quella successiva di programmazione e finanziamento, sia infine in quella realizzativa, per assicurare il minore impatto possibile dei cantieri sui territori interessati e allo stesso tempo il più celere completamento degli stessi.

In particolare, nell'ambito delle proprie funzioni di coordinamento, la Regione eroga, durante la fase progettuale, contributi agli Enti locali o ad altri soggetti per studi e progettazioni di strade di interesse regionale, anche statali (L.R. 30/98).

Per approvare gli **interventi su strade statali** deve essere raggiunta un'**intesa fra Stato e Regione**, che si fonda sulla valutazione della compatibilità territoriale e urbanistica dell'opera progettata, e avviene nell'ambito di apposite conferenze di servizi indette dallo Stato, a cui partecipano la Regione e gli altri Enti interessati.

La Regione inoltre esprime il proprio **parere al Ministero dell'Ambiente per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) delle strade statali**.

Il **Piano Quinquennale 2007-2011**, che prevede gli interventi riportati nella tabella seguente, ha uno stato di attuazione molto basso, in quanto rispetto al totale degli investimenti previsti (1.100 M€), sono attualmente in appalto o in corso lavori per 172 M€ pari a solo il 15,3% (Variante SS45 Perino-Rio Cernusca, Completamento 1° lotto Variante di Mirandola, Variante SS63 all'abitato di Bocco, 4° lotto Tangenziale Est di Forlì, Completamento Tangenziale Est di Ferrara).

Tabella 96
Interventi previsti dal Piano pluriennale 2007-2011

Intervento	Importo	Appaltabilità	Tipologia opera	Stato di attuazione
SS45 "di valle di Trebbia" - Lavori di costruzione del tratto compreso tra le località Perino e Rio Cernusca	18,74	2007	Bandi pubblicati prima del 2007	Lavori in corso
SS16 - SS64 Tangenziale Est di Ferrara – Completamento	28,76	2007	Varianti e rescissioni	Appalto aggiudicato
SS12 - Lavori di costruzione della variante di Mirandola 1° lotto	12,47	2007	Varianti e rescissioni	Lavori in corso
SS63 - Variante alla Statale in corrispondenza dell'abitato di Bocco in comune di Casina (RE) lavori di completamento dal km 88+600 al km 90+104	64,10	2009	Nuova opera	In appalto
SS62 - Ammodernamento dell'asse stradale nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio	11,34	2009	Nuova opera	In progettazione
SS16 Adriatica - Lavori di variante nel tratto compreso tra i km 120+238 e 147+420 - 2° stralcio Alfonsine (Loc. Taglio Corelli)	120,00	2009	Nuova opera	In progettazione
SS9/SS67 - Sistema tangenziale di Forlì - Collegamento viario Tangenziale Est lotto 4°	47,75	2009	Nuova opera	In appalto
SS16 - Adeguamento della statale con variante tra Rimini nord e Misano Adriatico 1° Stralcio	574,42	2009	Varianti e rescissioni	In fase approvativa (VIA)
SS9 - Potenziamento e variante nel tratto Forlì Cesena - Lavori di completamento della secante di Cesena e collegamento alla SS9 in Località Diegaro - Lotto 0	36,68	2010	Nuova opera	In progettazione
SS9 - Prolungamento complanare Bologna-Tratto S. Lazzaro-Osteria Grande Lotto 3°	17,82	2011	Nuova opera	In progettazione
SS9 - Tangenziale di Reggio Emilia da S. Prospero Strinati a Cavazzoli	84,7	2011	Nuova opera	In progettazione
SS16 - Variante di ponte Bastia -Variante di Argenta 1° lotto	97,00	2011	Varianti e rescissioni	In progettazione
SS9 - Lavori di completamento della costruzione della variante all'abitato di Castelfranco Emilia fra il km 134+200 e il km 138+800	7,76	2011	Varianti e rescissioni	In progettazione
Totale	1.121,54			

Nel periodo 1999-2010 sono state gestite inoltre da parte di ANAS SpA, opere, derivanti da piani approvati prima del 2007, per un numero di **68 interventi**, di cui n. 52 conclusi, n. 9 in corso di esecuzione, n. 4 in fase di appalto o aggiudicazione e n. 3 per i quali è in corso la progettazione.

In particolare per i soli lavori conclusi o in fase di esecuzione, corrispondenti a n. 61 interventi, l'investimento di ANAS è stato di oltre **1.000 milioni di euro nel decennio**.

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

Figura 271
Ripartizione interventi ANAS suddivisi per direttrici
 (Aggiornamento al 31/12/2010)

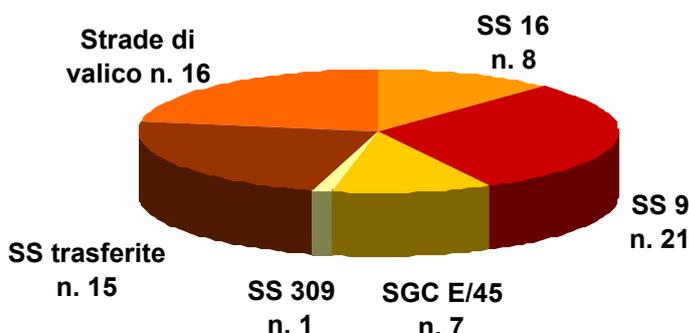
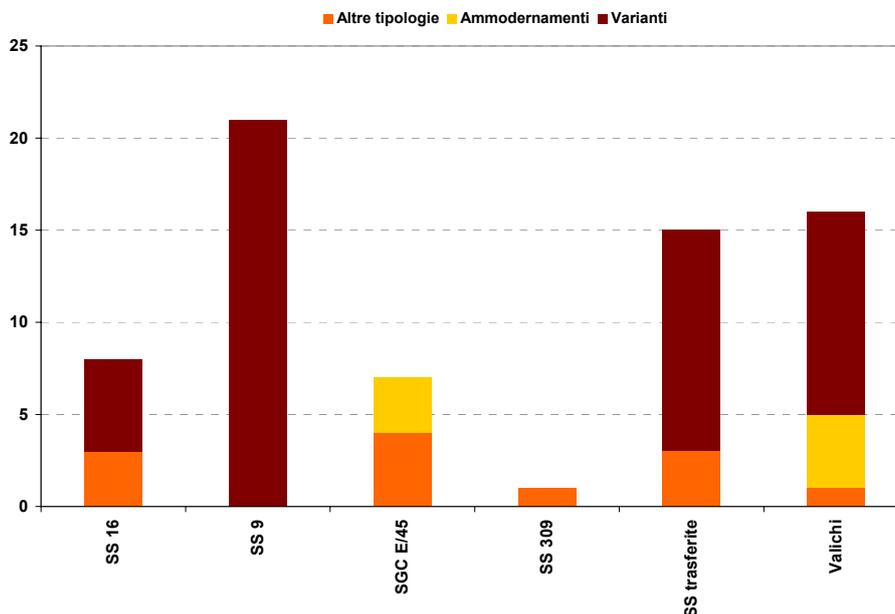


Figura 272
Ripartizione interventi suddivisi per tipologia di opere e direttrici



Fonte: elaborazione dati RER da fonte ANAS SpA.

Si evidenzia che il **maggior numero di varianti stradali realizzate sulla rete ANAS ha interessato la SS9 Emilia**, mentre sono in corso i lavori o i progetti di alcune significative tangenziali anche lungo la SS16 Adriatica. Ciò nonostante è necessario garantire, oltre al finanziamento e al completamento delle opere già programmate su tali assi, anche la previsione, mediante l'aggiornamento del piano quinquennale, di alcuni importanti varianti che diano una risposta a una serie di problematiche legate all'attraversamento di alcuni centri abitati, da molto tempo segnalate dal territorio.

Non è trascurabile inoltre il numero di interventi di **variante e ammodernamento in sede delle strade di valico appenninico** che, oltre alle due principali arterie sopra citate, sono rimaste nelle competenze dell'ANAS. Su tali assi è opportuno valutare con attenzione gli interventi da programmare, in modo da prevedere, in un contesto nazionale di scarsità di risorse, interventi mirati e risolutivi di specifiche problematiche localizzate, progettati in un'ottica di minimizzazione dell'impatto ambientale e territoriale.

Relativamente alla **SS45 di Val Trebbia**, a maggio 2010 è stato sottoscritto un **protocollo di intesa** avente ad oggetto la promozione di interventi di messa in sicurezza e di riqualificazione della strada. Tra i soggetti coinvolti nella sottoscrizione, oltre alla Regione Emilia-Romagna, ci sono la Regione Liguria, le Province di Piacenza e Genova e tutti i Comuni e le associazioni interessate dalla strada. Su tale arteria, che è gestita dal Compartimento ANAS di Bologna per quanto concerne il tratto emiliano, terminante a Piacenza, consistenti tratte necessitano di significativi interventi di messa in sicurezza e di riqualificazione in sede. L'istituzione del tavolo tecnico oggetto del protocollo d'intesa, permette, attraverso l'effettuazione di ricognizioni sulle condizioni di sicurezza, di funzionalità e manutenzione, di definire il fabbisogno di interventi di carattere straordinario anche conseguenti a criticità e a situazioni di rischio.

Infine si evidenzia che l'ANAS ha portato a termine, nel periodo 1999-2010, alcuni interventi ricadenti su strade che, a partire dall'1 ottobre 2001 sono state trasferite al demanio provinciale.

Inoltre la Regione si è fatta promotrice di una serie di accordi fra ANAS e le Province interessate per il completamento di un certo numero di interventi, che a termini di legge avrebbero dovuto essere portati a termine dalla società nazionale, ma per i quali erano insorti problemi di varia natura che ne mettevano a rischio la realizzazione. Grazie anche al coordinamento regionale è stato così possibile concretizzare la **realizzazione di un tratto di Cispadana e della variante di Migliarino**, in provincia di Ferrara, **della variante di Tombina**, in provincia di Forlì-Cesena, di **due interventi lungo la Pedemontana modenese** fra cui il più significativo è il nuovo ponte di Vignola, nonché della **variante di Nonantola**, di un **tratto di Cispadana in provincia di Reggio Emilia**, della **messa in sicurezza del ponte sul fiume Trebbia** in Provincia di Piacenza e dell'**ammodernamento della SP523R** nei comuni di Borgotaro e Albereto in provincia di Parma.

Infine, per quel che riguarda la **variante alla ex SS65** della Futa in corrispondenza del nodo di Rastignano, si è concluso nel 2010 un importante accordo che consentirà di realizzarne un primo stralcio funzionale. Su questa opera strategica, che rientrava nell'ambito degli accordi TAV per la realizzazione dell'alta velocità ferroviaria, ANAS aveva precisi impegni finanziari e operativi. Con l'accordo concluso si è raggiunto l'obiettivo di impegnare il previsto contributo di circa 9 M€ da parte di ANAS e di vincolare RFI a farsi carico dell'eredità lasciata da TAV, svolgendo le funzioni di stazione appaltante dei lavori dello stralcio funzionale.

8.5.2 Attuazione della rete autostradale nazionale

La rete autostradale nazionale italiana è giuridicamente di competenza dell'ANAS, anche se la gestione e l'esercizio delle varie infrastrutture è affidata dalla stessa ANAS a un certo numero di società concessionarie autostradali.

ANAS svolge un'attività di supervisione e controllo sull'operato delle concessionarie attraverso una propria struttura chiamata **Ispettorato di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali**, nata specificamente per lo svolgimento di questa funzione.

Nel territorio regionale sono attive **5 società concessionarie** (Autostrade per l'Italia, Autostrada del Brennero, Autocamionale per la Cisa, Autostrade Centropadane e Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza - SATAP).

Oltre alle autostrade nazionali citate, in Emilia-Romagna sono presenti **tre superstrade** (attualmente fruibili gratuitamente):

- Superstrada Ferrara-Mare gestita dal Compartimento ANAS per la Viabilità Ordinaria;
- Superstrada E45 Cesena-Orte gestita dal Compartimento ANAS per la Viabilità Ordinaria;
- Tangenziale di Bologna, complanare all'autostrada A14 nel tratto di circuitazione cittadino e gestita da Autostrade per l'Italia per conto di ANAS ai sensi di un apposito accordo.

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

Il PRIT 98-2010 attualmente vigente prevede numerosi interventi di modernizzazione e potenziamento della rete autostradale nazionale presente in Emilia-Romagna, alcuni dei quali sono già stati realizzati.

Attualmente **lo sviluppo chilometrico complessivo** sul territorio regionale della rete autostradale nazionale (comprensivo delle tre superstrade fruibili gratuitamente) **ammonta a circa 729 km**.

Gli interventi di modernizzazione e potenziamento prevedono:

- la riqualificazione delle due superstrade gestite dall'ANAS per trasformarle in infrastrutture con caratteristiche autostradali, per un totale di circa 136 km;
- l'ampliamento in sede del numero di corsie per un totale di circa 145 km di interventi già previsti sulla rete autostradale nazionale, sviluppo che potrà essere fortemente incrementato (per ulteriori 135 km) con la realizzazione di una serie di interventi previsti nel Piano finanziario di alcune società concessionarie in corso di concertazione con gli Enti territoriali;
- nuove opere per un totale di circa 230 km.

Complessivamente **gli interventi di riqualificazione/ampliamento riguardano il 57% della rete esistente** (416 km su 729).

Le **nuove opere consentiranno invece un incremento pari a circa il 31,5% dell'estesa chilometrica attuale** (che passerà da 729 a circa 960 km).

Tutti questi interventi implicano nel loro complesso **un investimento ingente da parte delle concessionarie autostradali, per un importo totale di circa 11 miliardi di euro**, importo che potrebbe salire a 12,8 miliardi di euro se si tiene conto degli interventi in corso di concertazione.

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.

In fase di progettazione e di autorizzazione degli interventi (autorizzazione che avviene nell'ambito dei procedimenti di localizzazione urbanistica e di valutazione di impatto ambientale) il ruolo politico e istituzionale della Regione è quello di creare le condizioni per ottenere i seguenti obiettivi:

- migliorare l'accessibilità del territorio alla rete autostradale;
- migliorare la fluidità e le condizioni di sicurezza della circolazione sia all'interno dell'autostrada, sia sulle principali strade ordinarie che svolgono la funzione di viabilità di adduzione al sistema autostradale;
- ridurre l'inquinamento derivante da emissione di sostanze inquinanti da parte dei veicoli, grazie alla maggiore fluidità e regolarità della circolazione;
- migliorare l'integrazione ambientale e paesaggistica delle nuove opere, attraverso l'inserimento di interventi di mitigazione appositamente studiati.

Anche in fase di realizzazione la Regione garantisce un contributo fondamentale, principalmente riguardo ai seguenti aspetti:

- proporre nuove varianti e integrazioni finalizzate a rendere l'impatto delle lavorazioni di cantiere più sostenibile da parte della popolazione residente, riducendo al massimo le ricadute sui cronoprogrammi di realizzazione dell'opera autostradale principale;
- monitorare le condizioni di utilizzo e di manutenzione della viabilità ordinaria utilizzata con funzioni di viabilità di servizio;
- minimizzare le conseguenze negative sulla vita e sulle economie delle comunità locali derivanti da situazioni di improvvisa crisi, come è ad esempio avvenuto nel caso della Variante di Valico in seguito a interruzioni dei lavori provocate da crisi finanziarie delle imprese appaltatrici.

La tabella di seguito riporta una breve sintesi sullo **stato d'avanzamento dei principali interventi di potenziamento 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).

Tabella 97

Stato di avanzamento dei principali interventi di potenziamento sulle infrastrutture autostradali nazionali che attraversano il territorio dell'Emilia-Romagna

Intervento	Società concessionaria	Fase di avanzamento	Costo in M€	km	Fine lavori
A1, 4° corsia da Bologna Borgo Panigale a Modena Nord	Autostrade per l'Italia	Lavori ultimati	188	32	Avvenuta
A14, 3° corsia dinamica da Bologna San Lazzaro a Bologna Borgo Panigale	Autostrade per l'Italia	Lavori ultimati	245	14	Avvenuta
A1, Variante di Valico da Sasso Marconi a La Quercia	Autostrade per l'Italia	Lavori ultimati	577	20	Avvenuta
A1, nuovo casello Terre di Canossa - Campegine	Autostrade per l'Italia	Lavori ultimati	13	/	Avvenuta
A1, 3° corsia da Casalecchio a Sasso Marconi	Autostrade per l'Italia	Lavori ultimati	80	5	Avvenuta
A1, Variante di Valico da La Quercia a confine regionale	Autostrade per l'Italia	Lavori in corso	2.024	32	2013
A14, nuovo casello del Rubicone	Autostrade per l'Italia	Lavori in corso	20	/	2011
A14, 3° corsia da Rimini Nord a Cattolica – confine regionale	Autostrade per l'Italia	Lavori in corso	528	30	2015
Passante autostradale Nord di Bologna	Autostrade per l'Italia	Progetto preliminare in corso	1.450	40	Non disponibile
A21, bretella autostradale da Castelvetro Piacentino al Porto di Cremona	Autostrade Centropadane	In corso di conclusione la procedura di localizzazione urbanistica	220	7	Non disponibile
Corridoio autostradale E55-E45 – Nuova E55 Cesena-Mestre	Concessionario da definire	Individuato promotore. In corso di chiusura la procedura di Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) Ministeriale	1.950	92	Non disponibile
Corridoio autostradale E55-E45 – Riquilificazione E45 Cesena-Orte con caratteristiche autostradali	Attualmente gestita da ANAS. Futuro concessionario da definire	Individuato promotore. In corso di chiusura la procedura di Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) Ministeriale	800	88	Non disponibile
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	Concessionario da definire	Gara per l'individuazione del Promotore in corso	560	20	Non disponibile
Corridoio autostradale Tirreno – Brennero (TIBRE) da Parma a Nogarole Rocca	Autocamionale per la Cisa	Approvato il primo stralcio dall'interconnessione con la A1 al casello di Terre Verdiane. Progetto esecutivo in corso	810	18	Non disponibile
Riquilificazione superstrada Ferrara-Mare con caratteristiche autostradali	Attualmente gestita da ANAS. Futuro concessionario da definire	Gara per la realizzazione dell'opera mediante project financing	500	48	Non disponibile
A22, 3° corsia da Modena Nord al confine regionale	Autostrada del Brennero	In corso la procedura di Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) Ministeriale	350	30	Non disponibile
A14, 4° corsia da Bologna San Lazzaro a diramazione A14-dir	Autostrade per l'Italia	Progetto definitivo in corso	600	35	Non disponibile
A13, 3° corsia da Bologna a Ferrara	Autostrade per l'Italia	In corso di concertazione con il territorio	550	33	Non disponibile
A1, 4° corsia da Modena Nord a Piacenza Sud	Autostrade per l'Italia	In corso di concertazione con il territorio	1.350	100	Non disponibile

È interessante notare che una parte significativa degli interventi (22% del valore di quelli ancora da completare) è in corso di realizzazione.

Negli interventi che si trovano in questa fase si riscontrano varie tipologie di problematiche, legate ad esempio a criticità che insorgono durante lo svolgimento dei lavori (imprevisti progettuali, danneggiamenti ai fabbricati o alle infrastrutture interferenti, ecc.) o a variazioni progettuali necessarie in corso d'opera a causa di elementi imponderabili in sede di progettazione definitiva ed esecutiva.

In altri casi si registrano difficoltà ancora più gravi legate a problemi di liquidità finanziaria delle imprese appaltatrici che possono in taluni casi, particolarmente critici anche se molto rari, comportare l'interruzione dei lavori e l'abbandono dei cantieri.

Occorre poi segnalare una percentuale decisamente rilevante di interventi (57% del valore di quelli che sono ancora da completare) che stanno svolgendo i necessari adempimenti amministrativi per poter passare alla fase realizzativa.

Anche su questo fronte si possono registrare difficoltà che comportano un aumento dei tempi previsti, soprattutto a causa delle situazioni in cui risulta difficile trovare soluzioni compatibili con le esigenze e le caratteristiche del territorio, oppure risulta necessario risolvere l'interferenza con vincoli di varia natura (tutela del patrimonio naturale o storico-culturale, infrastrutture, servizi e sottoservizi preesistenti, densità antropica, ecc.).

Infine occorre purtroppo menzionare il fatto che alcuni interventi risentono ancora di un problema di reperimento delle risorse finanziarie necessarie, pur essendo stato da lungo tempo previsto il loro inserimento nell'Intesa Generale Quadro sulle infrastrutture strategiche e pur essendo quasi sempre iniziata e in molti casi anche terminata la progettazione.

La Regione sta perciò lavorando con grande energia per dare il contributo di propria competenza alla risoluzione delle problematiche che, caso per caso, stanno determinando il permanere dei vari interventi all'interno di questa fase, nell'intento di creare rapidamente le condizioni per l'avvio dei lavori.

Infine vale la pena sottolineare l'impegno della Regione sul tentativo di concretizzare l'opportunità offerta dagli interventi previsti nel Piano finanziario delle società concessionarie e in corso di concertazione con gli Enti territoriali, che rappresentano il 23% del valore economico complessivo degli interventi "possibili".

Il lavoro che la Regione sta svolgendo per raggiungere questo obiettivo è di creare il consenso sulla realizzazione di queste opere, anche attraverso la definizione di una serie di interventi finalizzati a migliorare l'integrazione delle infrastrutture proposte con il territorio, in modo tale che lo stesso territorio possa beneficiare di una valorizzazione delle proprie potenzialità attraverso la loro realizzazione.