

**Capitolo 7**

# **Il settore stradale**



## 7 Monitoraggio del settore

### 7.1 PREMESSA

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 dallo Stato, fino al 2009, in attuazione dei D.P.C.M. di trasferimento delle competenze, sia, infine, con quelle derivanti dalle risorse FAS (Fondo aree sottoutilizzate) e, recentemente, FSC (Fondo per lo sviluppo e la coesione).

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

Dai dati di monitoraggio riportati nei paragrafi successivi si può trarre un bilancio estremamente positivo sulla "regionalizzazione" operata con i Decreti attuativi della legge Bassanini (L. 59/97). Le Province dell'Emilia-Romagna, 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 della realizzazione 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.

Questo positivo sistema organizzativo e gestionale, tuttavia, sta ora attraversando una profonda crisi. L'azzeramento dei trasferimenti finanziari provenienti dallo Stato relativi alla viabilità, avvenuto con la Legge n. 122 del 30/7/2010 e con le varie manovre finanziarie statali successive, per far fronte alla grave contingenza economica che stiamo attraversando, non consente di ipotizzare, almeno nel breve periodo, la possibilità di nuovi stanziamenti per far fronte alle esigenze infrastrutturali che ancora permangono sul territorio.

Per quel che riguarda il monitoraggio effettuato in ordine agli interventi finanziati con fondi statali destinati alle aree sottoutilizzate (FAS) e ricompresi in Accordi di programma Quadro in materia di viabilità sottoscritti fra Regione e Governo, emerge che tali risorse sono state utilizzate prevalentemente per la riqualificazione e l'ammodernamento di tratti di strade in territorio montano e per la viabilità minore in territorio ferrarese.

Un paragrafo specifico è poi dedicato a un approfondimento relativo agli interventi finanziati, con il concorso di risorse FSC (Fondo per lo sviluppo e la coesione) e regionali, con lo strumento delle Intese provinciali attuative del Documento Unico di Programmazione (DUP).

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, che, grazie a un progetto specifico, denominato Mister<sup>57</sup>, sono ora disponibili come base dati georeferenziata.

All'interno del presente capitolo vengono riportate 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 vigente e dall'aggiornamento in corso. 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 la realizzazione di un'autostrada regionale. Anche questo intervento - per il quale nel corso del 2013 è proseguita la procedura di Valutazione di impatto ambientale oltre che quella volta all'accordo di programma in variante agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, attualmente sospesa in attesa del provvedimento di VIA ministeriale - potrà contribuire a dare attuazione al PRIT, rendendo maggiormente accessibile una parte importante del nostro territorio.

---

<sup>57</sup> Per l'approfondimento si rimanda al paragrafo 8.1.1 "L'incidentalità nella regione Emilia-Romagna".

## 7.2 INQUADRAMENTO GENERALE

### 7.2.1 Il Sistema informativo della viabilità

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

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

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

Predisposte per l'inserimento in un *datawarehouse* dedicato, le informazioni sono organizzate in specifici data base, i principali dei quali riguardano:

§ **l'Archivio regionale delle strade (ARS);**

§ **il Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (MTS);**

§ **i limiti di transitabilità puntuali e lineari.**

Una parte delle informazioni sono progressivamente associate geograficamente al reticolo della principale viabilità regionale (autostrade, statali, provinciali e alcune comunali).

In questo ambito si inserisce anche il progressivo sviluppo del Centro di monitoraggio regionale per la sicurezza stradale (CMR), che si configura, 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 SIV.

È prevista la progressiva implementazione del SIV con ulteriori informazioni e data base dedicati.

#### 7.2.1.1 Archivio regionale delle strade (ARS)

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

Approvato con determina 12061/2008 (e aggiornato con determina 3557/2012) l'ARS ha la funzione di riferimento ufficiale della Regione nello svolgimento dei propri compiti istituzionali.

L'ARS è consultabile pubblicamente sul portale regionale della Mobilità (alla voce ARS online<sup>58</sup>) e tramite l'applicazione per dispositivi mobile e tablet Apple denominata ER\_ARS, scaricabile gratuitamente da Apple Store.

Gli accessi alla pagina web di ARS online, nel periodo di riferimento 1 ottobre 2013 - 27 marzo 2014 sono stati **2.449 (circa 410 mensili)**, con un tempo medio di permanenza superiore ai due minuti.

<sup>58</sup> <http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/ARS/>

In considerazione dell'utenza specialistica alla quale si rivolge l'applicazione e del carattere evolutivo della stessa, gli attuali accessi sono valutati positivamente, in quanto tali da costituire una soglia di riferimento adeguata per lo sviluppo di ulteriori servizi.

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

Il Sistema MTS è composto da **281 postazioni fisse** installate lungo la principale viabilità regionale, alimentate da pannelli solari e attive, 24 ore al giorno, dal settembre 2008. I dati rilevati vengono inviati alla Regione a intervalli di 15 minuti.

I dati sono condivisi dagli Enti che partecipano al Sistema (le Province e l'Anas) e sono in parte consultabili, pubblicamente, sul portale regionale della Mobilità (alla voce Flussi online<sup>59</sup>).

È prevista la progressiva implementazione dei dati disponibili alla consultazione pubblica e lo sviluppo sperimentale di metodologie per l'analisi e l'estensione dei dati di traffico, rilevati dal Sistema MTS, al reticolo della principale rete viaria regionale.

Nelle tabelle successive sono riportati i dati di traffico relativi agli anni 2009, 2010, 2011, 2012 e 2013. I dati riportati nelle tabelle sono quelli validati su base mensile e derivati dai transiti rilevati dalle postazioni.

Nel periodo di funzionamento del Sistema MTS (2009-2013), sono stati rilevati, in media, circa **1.100.000.000 di transiti annui**, tra veicoli leggeri e veicoli pesanti.

Gli accessi alla pagina web di Flussi online, nel periodo di riferimento 1 ottobre 2013 - 27 marzo 2014 sono stati **1.359 (circa 225 mensili)**, con un tempo medio di permanenza superiore ai due minuti.

In considerazione dell'utenza specialistica alla quale si rivolge l'applicazione e del carattere evolutivo della stessa, gli attuali accessi sono valutati positivamente, in quanto tali da costituire una soglia di riferimento adeguata per lo sviluppo di ulteriori servizi.

### 7.2.1.3 *Limiti di transitabilità puntuali e lineari*

I limiti di transitabilità puntuali e lineari sono parte del **Catasto della principale viabilità extraurbana regionale e si riferiscono a oltre 500 punti singolari** (come ponti, gallerie, sovrappassi, strettorie, passaggi a livello, ecc.) e alle 15 tipologie (alcune delle quali suddivise per massa e per sagoma) previste dal Codice della strada per i veicoli e trasporti eccezionali, i mezzi d'opera, le macchine operatrici e i veicoli a uso speciale. Queste ultime informazioni sono associate a ognuna delle strade contenute nell'ARS.

I limiti di transitabilità puntuali e lineari sono consultabili pubblicamente sul portale regionale della Mobilità (alla voce ARS online) e tramite l'applicazione per dispositivi mobile e tablet Apple denominata ER\_ARS, scaricabile gratuitamente da Apple Store, dove i limiti puntuali sono visualizzabili anche su mappa.

### 7.2.1.4 *Reticolo della principale viabilità regionale*

Il reticolo della principale viabilità regionale (costituito dalla rete stradale autostradale, statale, provinciale e da alcune strade comunali) è la **struttura geografica alla quale sono associate le informazioni del SIV**.

<sup>59</sup> <http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/FlussiMTS/>

È costituito da due livelli sovrapposti: uno di dettaglio (composto da oltre 65.000 archi) e uno di sintesi (composto da oltre 7.000 archi), ai quali sono associate le informazioni contenute nell'Archivio regionale delle strade.

Allineato ai contenuti del data base topografico regionale, il reticolo permetterà la progressiva restituzione di parte delle informazioni alfanumeriche su mappa.

#### 7.2.1.5 *Applicativo mobile delle Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale*

A completamento delle Linee guida (approvate con delibera 1643/2013), realizzate in collaborazione tra Regione, tutte le Province e i Comuni di Casalecchio di Reno, Cesena, Parma e Reggio nell'Emilia, nell'ambito del 3° Programma di attuazione del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS) e condivise con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltreché con le Associazioni di categoria, è stata predisposta, per la loro diffusione e consultazione pubblica, **l'applicazione per supporti mobile e tablet denominata ER-segnaletica**, scaricabile da Google Play per supporti con sistema operativo Android.

L'applicazione consente una migliore fruizione del contenuto delle Linee guida (tutta la segnaletica verticale trattata dal Regolamento del Codice della strada, nel Titolo II, capo II, § 3, artt. dal 77 al 136), che costituiscono l'indirizzo tecnico della Regione Emilia-Romagna, al quale le Amministrazioni locali devono riferirsi nell'installazione di nuova segnaletica; nella manutenzione della segnaletica esistente e nell'adeguamento della segnaletica esistente a mutati assetti infrastrutturali. In particolare, l'applicazione consente di navigare fra 280 ambiti, 339 fra segnali, pannelli e simboli e fra 681 relazioni fra ambito e segnale, a seconda delle proprie esigenze, trovando le relazioni che legano gli uni agli altri, all'interno dell'impianto metodologico sul quale le Linee guida sono state impostate. Le Linee guida sono consultabili e stampabili dal portale regionale della Mobilità<sup>60</sup>.

#### 7.2.1.6 *Trasporti eccezionali: TE\_online*

È stata avviata, in stretta collaborazione con le tutte le Province dell'Emilia-Romagna, la realizzazione dell'applicativo gestionale denominato TE\_online.

Si tratta di un applicativo per la gestione online (back office e front office) delle **autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali**, dei mezzi d'opera, delle macchine operatrici e dei veicoli a uso speciale su tutte le strade provinciali e comunali dell'Emilia-Romagna, la cui competenza, attribuita dal Decreto del Presidente della Repubblica 285/1992 (Codice della strada) alla Regione, è delegata alle Province.

Acquisito a riuso dalla Provincia di Venezia e già utilizzato nelle regioni del Friuli Venezia Giulia e del Veneto e nelle Province di Bolzano, Roma e Trento, lo sviluppo e la personalizzazione dell'applicativo anche in Emilia-Romagna ha la finalità di qualificare i servizi offerti dalla pubblica Amministrazione agli autotrasportatori, in un'ottica di semplificazione amministrativa e dematerializzazione. L'applicazione, infatti, intende (anche in ottemperanza al DPR 31/2013) uniformare le procedure in una porzione significativa, per i volumi di traffico, del territorio nazionale, ridurre i tempi di rilascio delle pratiche e sviluppare piattaforme online condivise, ottimizzando le strumentazioni hardware e software, accentrando le banche dati, semplificando e velocizzando gli aggiornamenti e riducendo i costi di gestione.

<sup>60</sup> <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/strade/sezioni/indirizzi-tecnici-1/linee-guida-per-la-progettazione-dei-piani-di-segnaletica>

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

**n NUOVA VIABILITÀ DOTATA DI POSTAZIONI DI RILIEVO DEL TRAFFICO**

Provincia di Forlì-Cesena. Realizzazione Variante sud/est di Forlì (SP3 tra Via Monda e Via Caminate)

Postazione MTS n. 666 realizzata sulla variante

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

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

Postazione MTS n. 435 realizzata al contorno (SP37 dalla loc. Selbagnone al bivio SP72)

Post	Transiti giornalieri medi annuali					Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	2012	2013	2013-09	%2013/09	2013-12	%2013/12
<b>666</b>					5.907				
<b>173</b>	9.412	9.903	9.215	7.814	7.762	-1.651	-17,54	-52	-0,67
<b>340</b>	7.322	7.074	7.572	8.126	8.148	825	11,27	21	0,26
<b>435</b>	8.829	8.604	8.351	7.548	5.002	-3.827	-43,35	-2.546	-33,73

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

Si rileva, nell'ambito della sostanziale conferma dei transiti giornalieri medi annuali complessivi nell'area censita dalle postazioni esistenti, il maggiore impegno della SP72 (postazione n. 340) e il contestuale minore impegno delle SSPP 4 e 37 (post. nn. 173 e 435) a partire dall'anno 2012, anno precedente alla realizzazione del lotto della variante su cui è stata ubicata la postazione di rilievo del traffico.

Provincia di Piacenza. Realizzazione Tangenziale sud/ovest di Piacenza (SP1 tra intersezione SP7 e Piacenza)

Postazione MTS n. 665 realizzata sulla variante

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

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

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

Post	Transiti giornalieri medi annuali					Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	2012	2013	2013-09	%2013/09	2013-12	%2013/12
<b>665</b>				7.648	8.249	601	7,86	601	7,86
<b>122</b>	30.337	31.038	31.469	26.617	26.403	-3.934	-12,97	-214	-0,80
<b>303</b>	8.363	8.546	8.488	8.497	8.479	116	1,39	-18	-0,21
<b>617</b>	11.307	11.621	11.688	7.667	7.474	-3.832	-33,90	-192	-2,51

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

Si rileva, nell'ambito della sostanziale conferma dei transiti giornalieri medi annuali complessivi nell'area censita dalle postazioni esistenti, il progressivo impegno dei traffici lungo la SP1 (post. n. 666) e il contestuale minore impegno delle SSPP7 e 10R (post. nn. 617 e 122) a partire dall'anno 2012, anno di realizzazione della variante su cui è stata ubicata la postazione di rilievo del traffico.

**n NUOVA VIABILITÀ NON DOTATA DI POSTAZIONI DI RILIEVO DEL TRAFFICO**

Provincia di Bologna. Realizzazione Variante alla SS64 tra Casalecchio di Reno e Sasso Marconi  
Postazione MTS n. 153 realizzata sul percorso storico (Via Porrettana ex SS64, tra Bologna e Pontecchio Marconi)

Post	Transiti giornalieri medi annuali					Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	2012	2013	2013-09	%2013/09	2013-12	% 2013/12
<b>153</b>	18.957	15.985	15.686	14.069	13.817	-5.140	-27,11	-252	-1,79

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

Si evidenzia, nel punto di rilievo, il progressivo disimpegno del percorso storico della SS64, a partire dall'anno 2010, anno di realizzazione della variante alla stessa SS.

Provincia di Bologna. Realizzazione Variante alla SP5 a Granarolo dell'Emilia

Postazione MTS n. 157 realizzata sul percorso storico (Via San Donato ex SP5 tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore)

Post	Transiti giornalieri medi annuali					Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	2012	2013	2013-09	%2013/09	2013-12	% 2013/12
<b>157</b>	17.293	17.898	17.720	13.877	11.802	-5.491	-31,75	-2.075	-14,95

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

Si evidenzia, nel punto di rilievo, il progressivo disimpegno del percorso storico della SP5, a partire dall'anno 2012, anno di realizzazione della variante alla stessa SS.

Provincia di Modena. Realizzazione Pedemontana - Variante SP569R e nuovo ponte sul fiume Panaro a Vignola

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

Post	Transiti giornalieri medi annuali					Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	2012	2013	2013-09	%2013/09	2013-12	% 2013/12
<b>245</b>	8.770	8.276	8.137	7.531	7.309	-1.462	-16,67	-222	-2,95

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

Si evidenzia, nel punto di rilievo, il minore impegno del percorso storico della SP569R, a partire dall'anno 2012, anno di realizzazione della variante alla stessa SP.

**n NUOVI CASELLI AUTOSTRADALI**

Provincia di Forlì-Cesena. Realizzazione nuovo casello autostradale A14 Valle del Rubicone

Postazione MTS n. 262 realizzata al contorno (SS9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna)

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

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

Post	Transiti giornalieri medi annuali					Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2013-09	%2013/09	2013-12	%2013/12
<b>262</b>	16.220	16.715	16.822	16.009	16.251	31	0,19	241	1,51
<b>342</b>	13.440	13.799	13.852	13.379	15.096	1.657	12,33	1.717	12,84
<b>348</b>	8.967	9.073	8.840	8.630	8.415	-551	-6,15	-215	-2,49

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

Si rileva, nell'area censita dalle postazioni esistenti, il maggiore impegno della SP33 (post. n. 342), quale strada di principale accesso al nuovo casello, a partire dall'anno 2012, anno di sua realizzazione e la sostanziale conferma dei transiti giornalieri medi annuali per le altre SSPP (post. nn. 262 e 348).

n FLUSSI DI TRAFFICO

STATO DELLE POSTAZIONI

Tabella 55  
Postazioni installate

Numero postazioni installate (dati riferiti al 28 marzo 2014)	281 (265 underground - 16 aboveground)	%
In esercizio	254	90,4
Programma di manutenzione	27	9,6
di cui postazioni aboveground	0	
di cui postazioni underground	27	

Nota: il 2008 (ottobre) è stato l'anno di attivazione del sistema MTS.

Figura 183  
Mappa della distribuzione delle postazioni

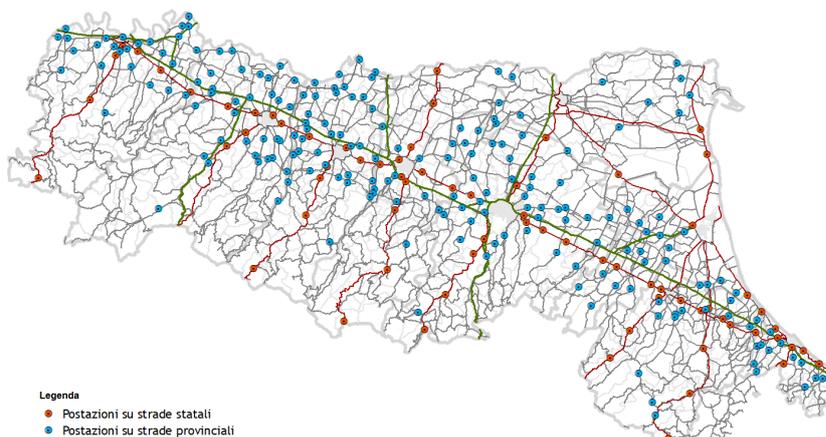
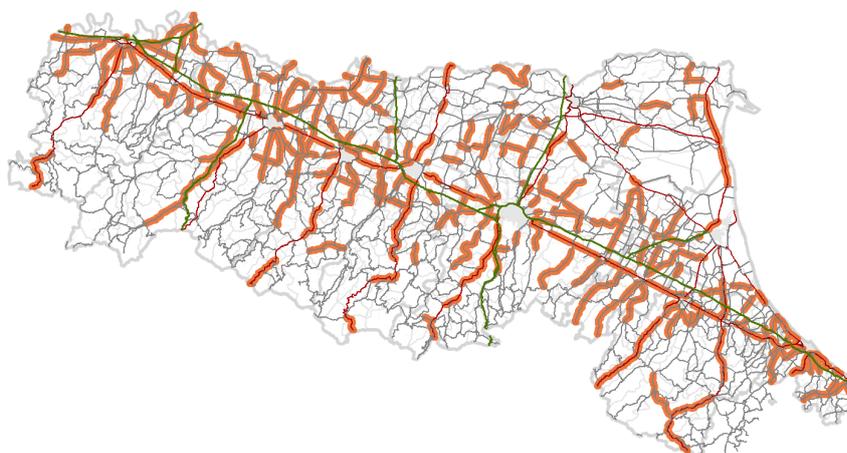


Figura 184  
Mappa delle tratte omogenee di traffico



**Tabella 56**  
Postazioni per ambito provinciale

Ambito	N.	%
Bologna	51	18%
Ferrara	17	6%
Forlì-Cesena	31	11%
Modena	23	8%
Parma	37	13%
Piacenza	34	12%
Ravenna	22	8%
Reggio Emilia	45	16%
Rimini	21	8%
<b>Totale</b>	<b>281</b>	

**Tabella 57**  
Postazioni per proprietà

Ente	N.	%
ANAS	73	26%
Prov. Bologna	40	14%
Prov. Ferrara	14	5%
Prov. Forlì-Cesena	16	6%
Prov. Modena	10	3%
Prov. Parma	31	11%
Prov. Piacenza	27	10%
Prov. Ravenna	19	7%
Prov. Reggio Emilia	38	13%
Prov. Rimini	13	5%
<b>Totale</b>	<b>281</b>	

**Tabella 58**  
Transiti annuali 2009-2013

Anno	Tot transiti/anno	Var AP %	Tot NC/anno	% NC	Tot Leg/Anno	% Leg	Var AP %	Tot pes/anno	% Pes	Var AP %
<b>2009</b>	1.108.685.611		1.968.060	0,2	1.029.039.832	92,8		76.913.226	7	
<b>2010</b>	1.124.449.796	1,42	11.079.661	1	1.034.437.848	92	-0,88	75.450.478	7	-3,28
<b>2011</b>	1.143.359.601	1,68	11.133.327	1	1.053.424.294	92	0,15	77.891.719	7	1,53
<b>2012</b>	1.094.890.224	-4,24	20.583.084	2	1.000.604.759	91	-0,81	71.208.391	7	-4,53
<b>2013</b>	1.077.041.344	-1,63	26.973.355	3	981.808.882	91	-0,25	66.564.745	6	-4,97
<b>Var % 2009/13</b>	-2,85									

Nota: Il confronto % è sulla base dei dati disponibili e delle postazioni attivate

Var AP % = variazione % rispetto all'anno precedente; NC = transiti non classificati; Leg = transiti veicoli leggeri; Pes = transiti veicoli pesanti

**Tabella 59**  
Transiti mensili

Mese	Transiti mensili					Var % mese			
	2009	2010	2011	2012	2013	2010/2009	2011/2010	2012/2011	2013/2012
<b>gennaio</b>	86.097.799	82.593.585	84.264.297	87.756.298	80.945.121	-4,1	2,0	4,1	-7,8
<b>febbraio</b>	87.554.266	81.746.316	85.508.783	73.686.763	75.985.576	-6,6	4,6	-13,8	3,1
<b>marzo</b>	96.405.780	92.267.961	96.874.171	96.433.413	90.661.087	-4,3	5,0	-0,5	-6,0
<b>aprile</b>	96.277.325	90.644.687	97.184.153	96.121.719	88.639.009	-5,9	7,2	-1,1	-7,8
<b>maggio</b>	94.532.184	93.485.986	102.039.149	99.763.650	90.845.130	-1,1	9,1	-2,2	-8,9
<b>giugno</b>	90.603.828	97.850.474	96.457.502	94.586.227	93.805.682	8,0	-1,4	-1,9	-0,8
<b>luglio</b>	99.456.432	102.617.382	101.452.535	95.239.482	97.962.178	3,2	-1,1	-6,1	2,9
<b>agosto</b>	80.686.028	88.373.666	88.729.715	83.355.502	82.363.605	9,5	0,4	-6,1	-1,2
<b>settembre</b>	99.745.967	103.187.117	101.177.781	92.907.636	97.236.695	3,4	-1,9	-8,2	4,7
<b>ottobre</b>	100.697.150	103.802.451	102.481.381	98.523.530	98.977.029	3,1	-1,3	-3,9	0,5
<b>novembre</b>	90.513.315	95.989.599	95.348.812	90.768.749	87.710.135	6,1	-0,7	-4,8	-3,4
<b>dicembre</b>	86.115.537	91.890.572	91.841.322	85.747.255	91.910.097	6,7	-0,1	-6,6	7,2

Nota: Il confronto % è sulla base dei dati disponibili e delle postazioni attivate

**Tabella 60**  
**Transiti giornalieri medi annui delle postazioni con i valori più alti di traffico**  
 (Anni 2009-2013)

Postazione	Provincia	Tratto	2009	2010	2011	2012	2013	Var % 2012-2013
152	BO	SP 569 tra Innesso Tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	57.514	58.420	58.784	57.190		
636	PR	SS 9 tra Tangenziale nord di Parma (intersezione SP343R) e intersezione SP62R	49.138	51.420	50.361			
381	MO	Tangenziale Modena	48.876			50.416		
635	PC	SS 9 tra Tangenziale sud di Piacenza (intersezione SS45) e intersezione SP6	39.476	39.681		40.074	39.973	-0,25
129	PR	SS 9 tra Parma e Ponte Taro (Tangenziale nord di Parma)	35.588	37.491	38.263	37.229	38.081	2,29
453	MO	Asse Viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	35.487	38.202		40.216		
184	RN	SS 16 tra Riccione e Rimini	30.899	31.568	31.303	30.426	30.004	-1,39
454	RN	SS 72 tra A14 e tangenziale di Rimini	30.717	30.791	29.928	27.914	27.641	-0,98
149	MO	SP 255R tra Modena e Navicello	30.430	31.188	31.514	30.669	30.882	0,70
122	PC	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'	30.337	31.038	31.469	26.617	26.403	-0,80
186	RN	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	28.518	28.827	29.769	28.692	28.909	0,76
25	PR	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	28.411	28.872	28.841	28.682	29.345	2,31
148	MO	SS 9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia	27.728	28.620	28.102	27.387	27.227	-0,59
244	BO	SP 569 tra Pragatto e Innesso Variante Ponte Ronca	26.611	27.014	27.380	26.290	26.891	2,29
351	RN	SS 72 tra Rimini e San Marino	25.176	24.526	24.219	23.349	23.569	0,94
383	RE	Tangenziale Reggio Emilia	25.127	26.242	26.316			
188	RN	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	25.094	26.629	27.014	25.778	26.075	1,15
261	FC	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	24.670	25.020	25.735	24.598	24.126	-1,92
174	FC	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	24.353	25.652	25.758	24.435	25.602	4,78
29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera	24.235	24.433	24.707	24.348	24.798	1,85
630	FC	SS 9 tra Tangenziale di Cesena (intersezione EXSS71BIS) e intersezione SP304R		24.208	25.020	24.536		
140	RE	SS 9 tra Masone e Rubiera	23.798	24.045	24.296	23.851	24.188	1,41
187	RN	SS 16 tra Bellaria e Cesenatico	23.568	25.014	24.391	23.464	22.504	-4,09
615	PC	Piazzale Milano (ex SS9) c/o Ponte Po				23.245	23.874	2,71
258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	23.075	23.628	23.665	22.255	22.396	0,63
349	FC	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	22.605	25.643	24.916	23.324	23.719	1,69
321	MO	SP 467R tra SP 486R e confine provinciale	22.594	24.574	27.488	28.138		
328	MO	SP 486R tra Modena e Baggiovara	22.262	23.161	23.559	23.090	23.283	0,83
333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	22.257	22.846	22.940	21.645	22.050	1,87
239	RE	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	21.925	23.028	23.985	23.535	23.225	-1,32

**CAPITOLO 7 - IL SETTORE STRADALE**

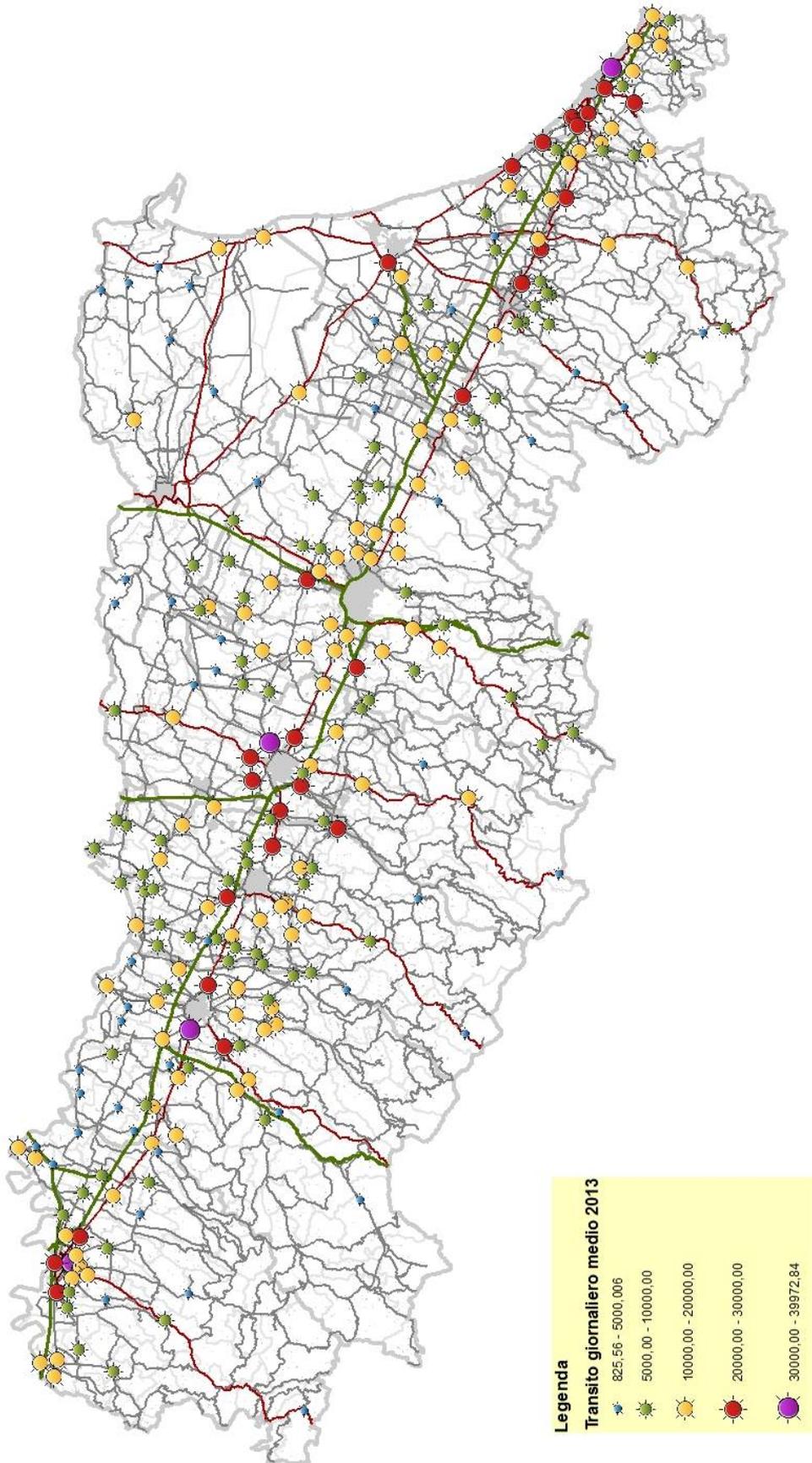
175	FC	SS 3BIS/E 45 tra Borgo Pievesestina e Casemurate	21.824	22.639	23.641	21.886		
127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	21.647	21.805	21.931	21.417	21.902	2,26
391	PC	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e Confine regionale	21.110	21.703	21.507	19.097	17.379	-8,99
221	PR	SS 9 tra Fidenza e A15	20.904	21.715	22.126	20.959	18.670	-10,92
143	RE	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	20.724	21.328	21.677	20.683	20.116	-2,74
352	RN	SP 136 tra Casello A1 Rimini Nord e SS16	20.659	21.278	21.385	20.593	20.398	-0,95
215	BO	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A13	20.530	21.194	21.495	20.494	21.255	3,71
150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	20.505	20.987	20.819	21.234	21.142	-0,43
156	BO	SP 253 tra Loc. Villanova e Inizio variante Castenaso	20.378	20.219	20.228	19.463	19.780	1,63
344	FC	SS 3BIS/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	20.355	20.647	21.110	19.557	19.784	1,16
137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia (Tg) e Cavriago	20.210	20.254	20.087	19.057	18.855	-1,06
380	RA	SS 309DIR (tangenziale di Ravenna) in località Canalazzo				20.010	20.370	1,80
280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	19.997	20.234	20.166	19.408	19.439	0,16
134	PR	SP 343R tra Parma e San Polo	19.729	18.826	19.515	19.326	19.378	0,27
146	MO	SS 12 tra Montale e Modena	19.696	20.003	20.080	18.928	19.365	2,31
130	PR	SS 62 tra Parma e Collecchio	19.666	20.109	20.511	20.573	20.482	-0,44
638	RE	SS 9 tra Tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Illario d'Enza	19.585	20.073	19.787	18.965	18.835	-0,69
151	MO	SP 413R tra Modena e Ganaceto	19.538	20.034	20.402	19.847	20.020	0,87
255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	19.507	19.791	19.181	17.869	17.780	-0,50
182	RN	SP 258R tra Rimini e A14	19.166	19.491	19.098			
153	BO	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Pontecchio Marconi	18.957	15.985	15.686	14.069	13.817	-1,79
131	PR	SP 665R tra Parma e Corcagnano	18.925	19.442	19.390	18.546	18.863	1,71
125	PC	SP 654R tra Piacenza (Tg Sud) e Turro	18.710	19.496	19.703	19.287	19.872	3,03
263	RN	Via Adriatica (exSS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	18.622	19.346	20.639	19.776	19.283	-2,49
282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	18.612		19.445		19.637	
132	PR	SP 513R tra Parma e Pilastrello	18.573	19.272	19.932	19.126	18.370	-3,95
147	MO	SP 623R tra Modena Sud (Casello A1) e Spilamberto	17.319	17.387	17.841	17.139	17.295	0,91
157	BO	Via San Donato (ex SP 5) tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore	17.293	17.898	17.720	13.877	11.802	-14,95
124	PC	SS 45 tra Piacenza e Settima	16.930	17.046	17.411	17.278	16.402	-5,07
651	RA	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)		16.906	16.928	16.041	16.286	1,53
655	RA	SP 253R dal bivio SP302R allo svincolo A14dir a Fornace Zarattini		16.906	16.317	15.391	15.684	1,90
155	BO	SS 9 tra San Lazzaro e Idice	16.824	16.205	15.815	15.409		
654	RA	SP 7IBISR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS16		16.693	17.460	14.396	14.393	-0,03
161	BO	SP 568 da Tavernelle all'intersezione della SP3	16.304	16.789	17.077	16.522	16.095	-2,58
133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A1) e Sorbolo	16.295	16.838	16.515	15.484	15.595	0,72
254	BO	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	16.229	16.099	15.682		15.534	
262	FC	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	16.220	16.715	16.822	16.009	16.251	1,51
162	MO	SS 9 località Cavazzona	16.004	16.245	16.875	16.286	16.280	-0,03
123	PC	SP 28 tra Piacenza (Tg Sud) e Gossolengo	15.893	16.323	16.569	15.225	14.875	-2,30
612	PR	SP 665R dalla loc. Pilastro a Langhirano	15.804	16.306	16.607	15.405	15.897	3,19
219	PC	SS 9 tra Fiorezuola d'Arda e Pontenure	15.653	15.848	16.012	15.573	15.508	-0,41

126	PC	SP 6 tra Piacenza (Tg Sud) e bivio SP 42/ponte fiume Nure in loc. San Giorgio Piacentino	15.495	15.680	15.691	15.118	14.863	-1,69
128	PC	SP 10R tra Piacenza (Casello A1/A21) e il bivio SP10R e SP587R	15.419		16.204	16.458	16.470	0,07
139	RE	SP 467R tra Fogliano e Loc. Pratissolo (c/o Scandiano)	15.171	15.294	15.348	15.099	15.273	1,15
288	BO	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	14.955	15.315	15.561	15.097	14.977	-0,80
323	MO	SP 467R fra SP 3 e SS 12	14.940	17.981	18.993	18.997		
242	MO	SS 12 tra Maranello e Pavullo nel Frignano	14.860	14.791	14.903	14.173	14.047	-0,89
269	MO	SS 12 a Medolla	14.578	15.147	15.098	16.032	17.153	6,99
292	BO	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersezione SP11 c/o San Pietro in Casale	14.426	14.878	14.781	14.439	14.789	2,43
222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	14.230	14.749	14.560	13.903	13.989	0,62
397	PR	SP 12 fra Casello A1 e Fidenza	14.113	15.092	15.149	14.687	14.587	-0,68
622	RE	SP 468R tra Correggio e il Confine provinciale	13.989	12.836	14.640	14.743	15.116	2,53
100	RN	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex-Confine regionale (loc Dogana)	13.912		14.503	13.795	13.855	0,43
53	FE	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	13.867	13.357	13.281	12.486	12.175	-2,49
650	FC	SS 9 da Faenza a Villanova di Forlì (al confine provinciale)		13.796	14.016	13.182	13.460	2,11
334	RA	SP 8 dal Casello A1 (Faenza) a Cotignola		13.761	14.447	13.517	13.417	-0,74
623	RE	SP 30 tra Campagnola Emilia e il Confine provinciale	13.528	14.143	13.880	13.608	13.559	-0,36
12	RN	SS 16 Adriatica al Confine regionale (Marche)	13.520	12.227	14.316	11.915	12.246	2,78
108	PC	SP 412R tra Castel San Giovanni (Casello A21) e ponte fiume Po	13.449	13.654	13.479	12.786	12.602	-1,44
342	FC	SP 33 in località Gatteo	13.440	13.799	13.852	13.379	15.096	12,84

*Nota: il confronto % è sulla base dei dati disponibili*

*Validazione serie dati su base mensile e disponibilità di almeno 6 mesi*

Figura 185  
Mappa distribuzione transito giornaliero medio annuo delle postazioni



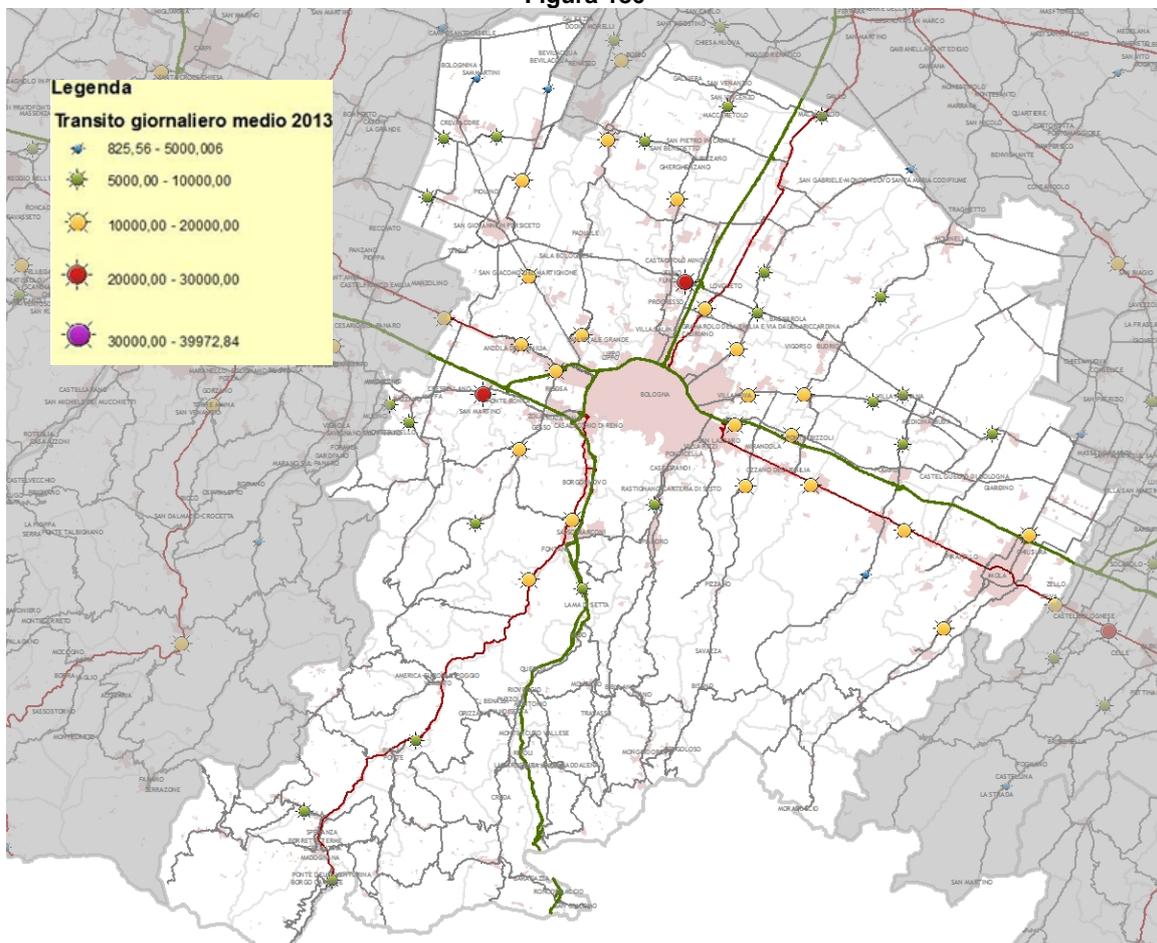
Transiti giornalieri medi 2013 - Provincia di Bologna

Tabella 61

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media transiti giornalieri	Media transiti giornalieri pesanti	Transiti pesanti (%)
1	244	BO	SP 569 tra Pragatto e Innesso var. Ponte Ronca	26.891	1.278	4,8
2	215	BO	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A13	21.255	3.966	18,7
3	156	BO	SP 253 tra Loc. Villanova e Inizio var. Castenaso	19.780	577	2,9
4	282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	19.637	2.028	10,3
5	280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	19.439	364	1,9
6	255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	17.780	623	3,5
7	161	BO	SP 568 da Tavernelle all'intersez. della SP3	16.095	811	5,0
8	254	BO	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	15.534	471	3,0
9	288	BO	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	14.977	623	4,2
10	292	BO	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersez. SP11 c/o San Pietro in Casale	14.789	484	3,3
11	160	BO	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno (c/o var. SP18)	14.145	889	6,3
12	153	BO	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Pontecchio Marconi	13.817	348	2,5

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

Figura 186



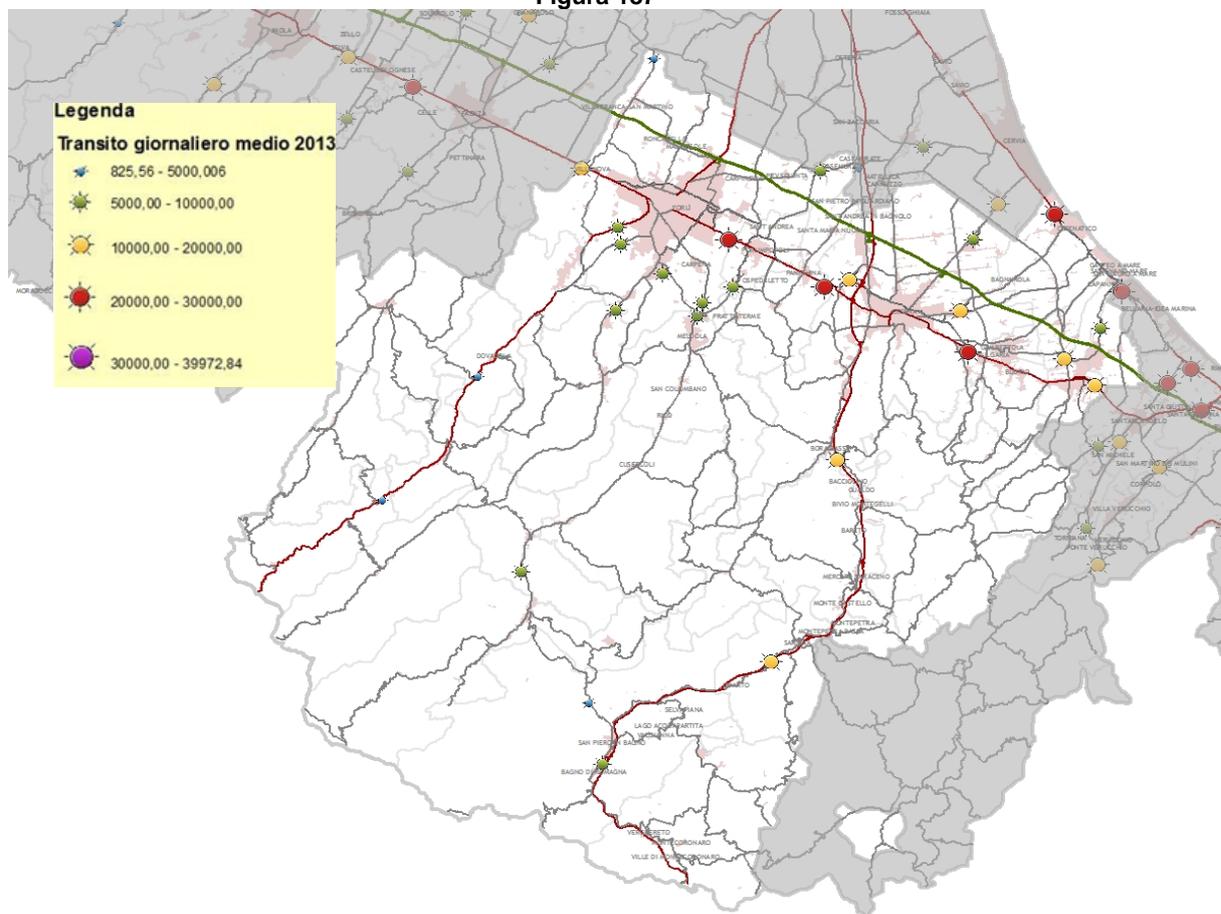
Transiti giornalieri medi 2013 - Provincia di Forlì-Cesena

Tabella 62

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media transiti giornalieri	Media transiti giornalieri pesanti	Transiti pesanti (%)
1	174	FC	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	25.602	978	3,8
2	261	FC	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	24.126	1.945	8,1
3	349	FC	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	23.719	1.680	7,1
4	258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	22.396	1.579	7,1
5	344	FC	SS 3BIS/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	19.784	3.039	15,4
6	262	FC	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	16.251	1.019	6,3
7	342	FC	SP 33 in località Gatteo	15.096	1.044	6,9
8	650	FC	SS 9 da Faenza a Villanova di Forlì (al confine provinciale)	13.460	524	3,9
9	631	FC	SS 3BIS/E 45 tra Sarsina e San Piero in Bagno	12.875	2.658	20,6
10	608	FC	SP 140 da Diegaro (SS9) a Pievesestina (E45)	11.415	960	8,4

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

Figura 187



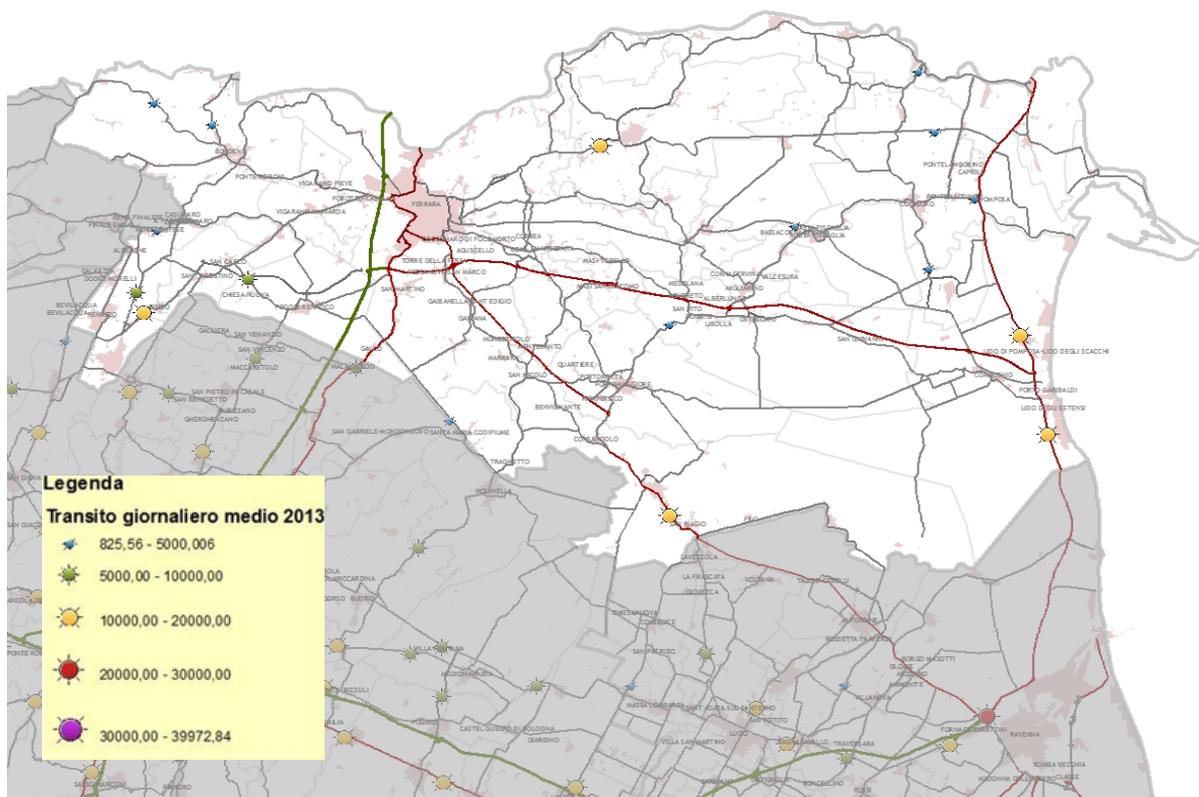
Transiti giornalieri medi 2013 - Provincia di Ferrara

Tabella 63

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media transiti giornalieri	Media transiti giornalieri pesanti	Transiti pesanti (%)
1	289	FE	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino	12.530	527	4,2
2	53	FE	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	12.175		
3	628	FE	SS 309 tra Comacchio e Confine Provinciale (FE/RA)	12.105	3.408	28,2
4	652	FE	SS 16 dal bivio SP610R ad Argenta	11.823	1.016	8,6
5	662	FE	SP 2 tra intersez. SP14 e Copparo	11.730	351	3,0
6	287	FE	SP 6 fra Cento e Pilastrello	7.399	314	4,2
7	606	FE	Cispadana in Loc. Sant'Agostino/San Carlo	5.202	389	7,5
8	377	FE	SP 18 tra Bondeno e il Confine regionale	4.814	307	6,4
9	411	FE	SP 53 fra Codigoro e Marozzo	4.529	97	2,1
10	410	FE	SP 54 fra Pomposa e Codigoro	4.480	224	5,0

Nota: Validazione serie dati su base mensile e disponibilità di almeno 6 mesi

Figura 188



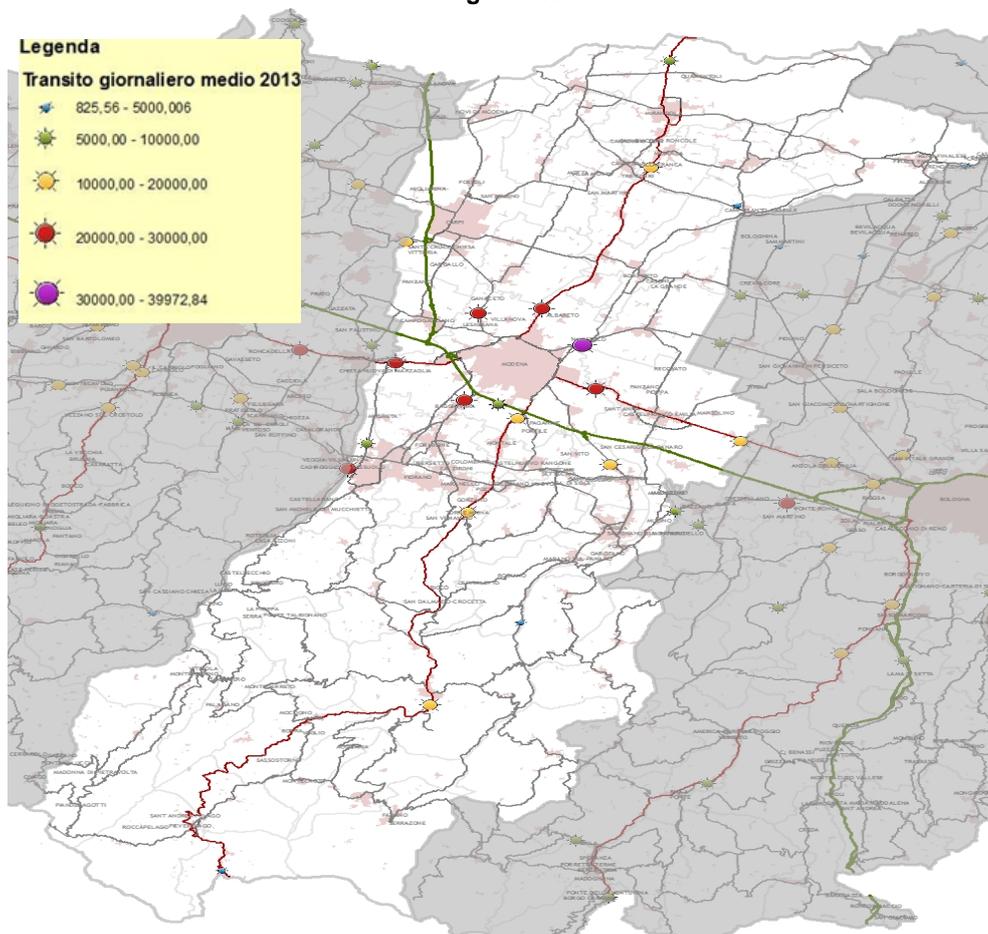
Transiti giornalieri medi 2013 - Provincia di Modena

Tabella 64

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media transiti giornalieri	Media transiti giornalieri pesanti	Transiti pesanti (%)
1	149	MO	SP 255R tra Modena e Navicello	30.882	2.244	7,3
2	148	MO	SS 9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia	27.227	1.771	6,5
3	29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera	24.798	1.862	7,5
4	328	MO	SP 486R tra Modena e Baggiovara	23.283	494	2,1
5	150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	21.142	1.371	6,5
6	151	MO	SP 413R tra Modena e Ganaceto	20.020	1.129	5,6
7	146	MO	SS 12 tra Montale e Modena	19.365	990	5,1
8	147	MO	SP 623R tra Modena Sud (Casello A1) e Spilamberto	17.295	1.970	11,4
9	269	MO	SS 12 a Medolla	17.153	1.341	7,8
10	162	MO	SS 9 località Cavazzona	16.280	1.607	9,9
11	242	MO	SS 12 tra Maranello e Pavullo nel Frignano	14.047		

Nota: Validazione serie dati su base mensile e disponibilità di almeno 6 mesi

Figura 189



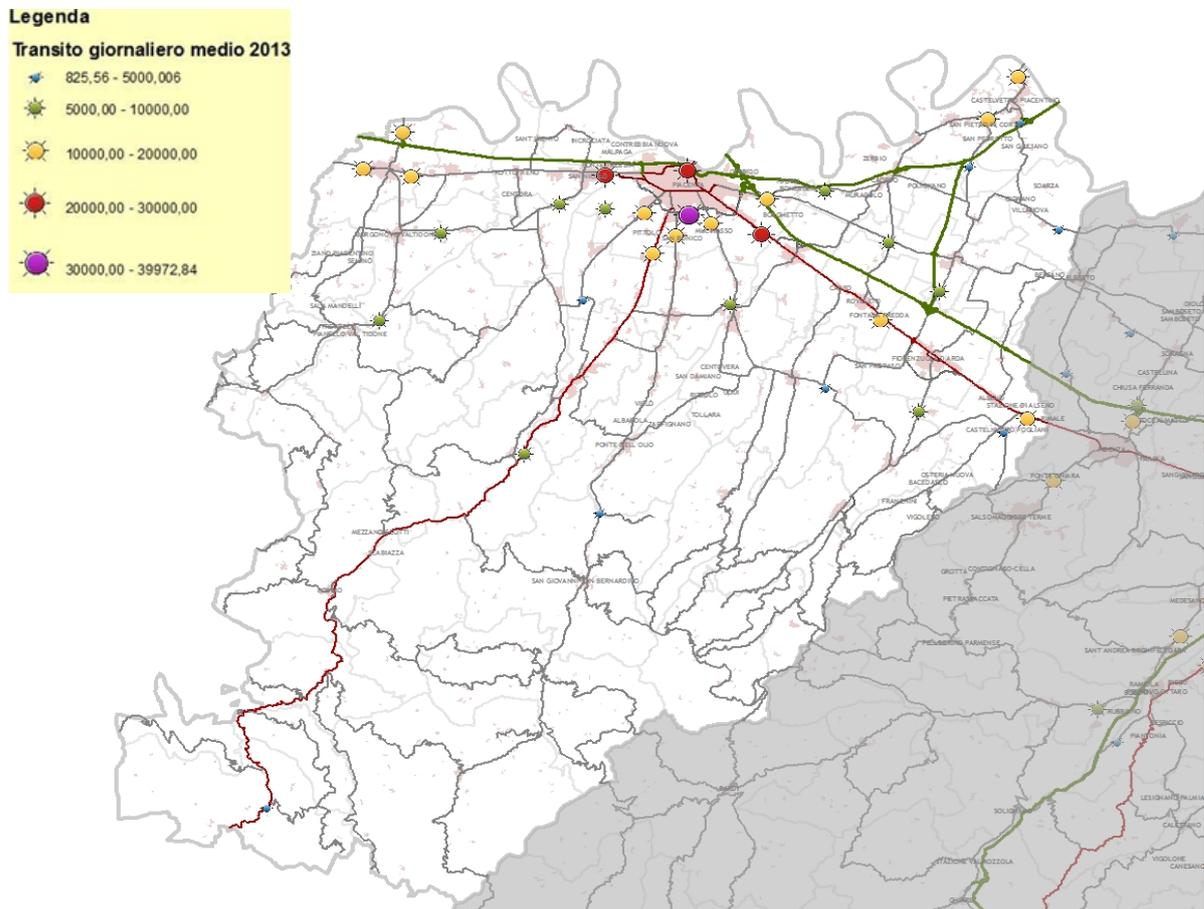
Transiti giornalieri medi 2013 - Provincia di Piacenza

Tabella 65

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media transiti giornalieri	Media transiti giornalieri pesanti	Quota transiti pesanti (%)
1	635	PC	SS 9 tra Tg. sud di Piacenza (intersez. SS45) e intersez. SP6	39.973	2.518	6,3
2	122	PC	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicola'	26.403	899	3,4
3	615	PC	Piazzale Milano (ex SS9) c/o Ponte Po	23.874	374	1,6
4	127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	21.902	1.372	6,3
5	125	PC	SP 654R tra Piacenza (Tg Sud) e Turro	19.872	821	4,1
6	391	PC	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e Confine regionale	17.379		
7	128	PC	SP 10R tra Piacenza (Casello A1/A21) e il bivio SP10R e SP587R	16.470	1.301	7,9
8	124	PC	SS 45 tra Piacenza e Settima	16.402	595	3,6
9	219	PC	SS 9 tra Fiorezuola d'Arda e Pontenure	15.508	1.131	7,3
10	123	PC	SP 28 tra Piacenza (Tg Sud) e Gossolengo	14.875	378	2,5
11	126	PC	SP 6 tra Piacenza (Tg Sud) e bivio SP 42 in loc. San Giorgio Piacentino	14.863	524	3,5
12	220	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al Confine provinciale	12.953	1.274	9,8

Nota: Validazione serie dati su base mensile e disponibilità di almeno 6 mesi

Figura 190



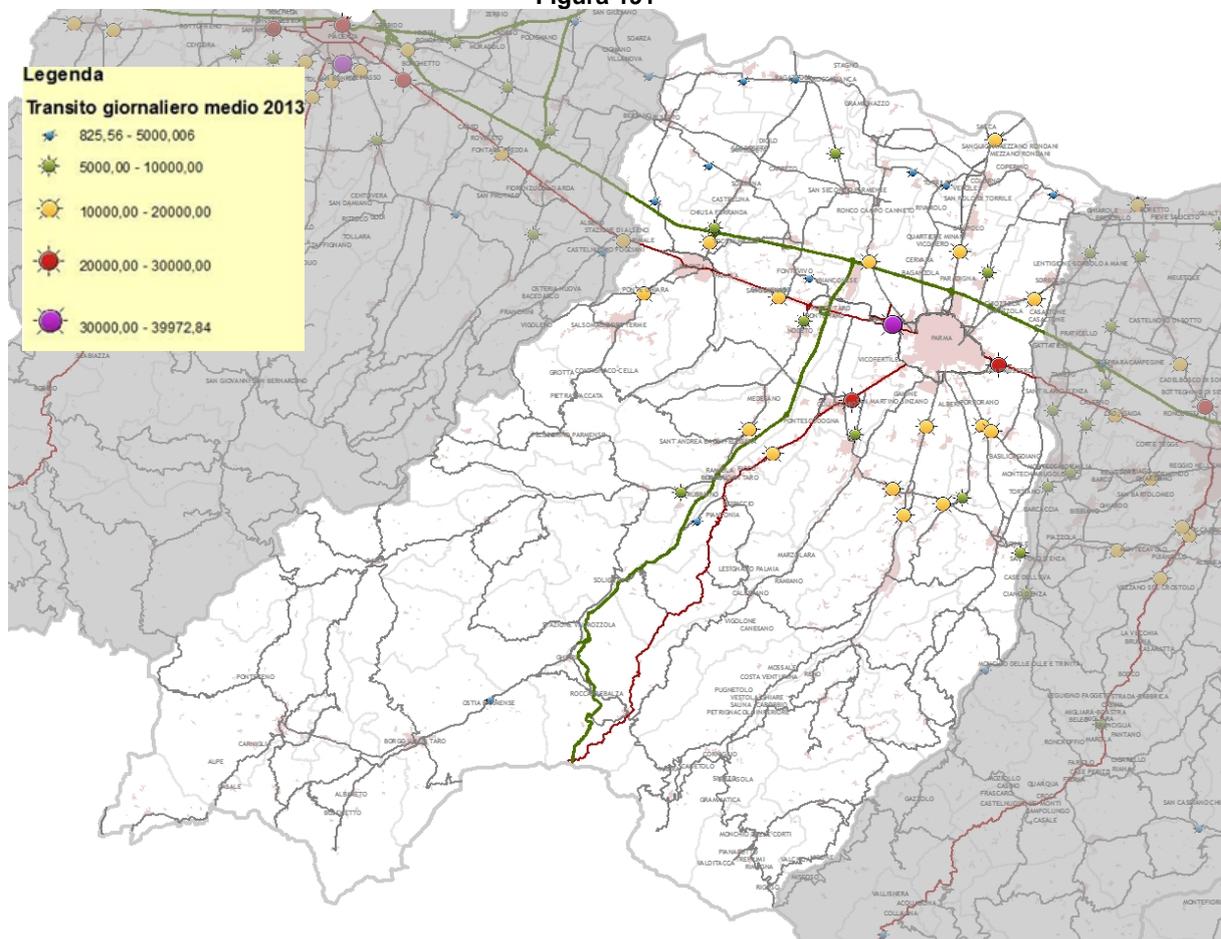
Transiti giornalieri medi 2013 - Provincia di Parma

Tabella 66

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media transiti giornalieri	Media transiti giornalieri pesanti	Quota transiti pesanti (%)
1	129	PR	SS 9 tra Parma e Ponte Taro (Tg. nord di Parma)	38.081	3.546	9,3
2	25	PR	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	29.345	1.620	5,5
3	130	PR	SS 62 tra Parma e Collecchio	20.482		
4	134	PR	SP 343R tra Parma e San Polo	19.378	2.350	12,1
5	131	PR	SP 665R tra Parma e Corcagnano	18.863	745	3,9
6	221	PR	SS 9 tra Fidenza e A15	18.670		
7	132	PR	SP 513R tra Parma e Pilastrello	18.370	655	3,6
8	612	PR	SP 665R dalla loc. Pilastro a Langhirano	15.897	747	4,7
9	133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A1) e Sorbolo	15.595	1.097	7,0
10	397	PR	SP 12 fra Casello A1 e Fidenza	14.587	1.682	11,5
11	222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	13.989	361	2,6
12	637	PR	SS 62 tra Fornovo di Taro e Collecchio	13.038	645	4,9
13	402	PR	SP 18 da Pilastrello (bivio SP 513R) al bivio per la Pedemontana	12.055	220	1,8

Nota: Validazione serie dati su base mensile e disponibilità di almeno 6 mesi

Figura 191



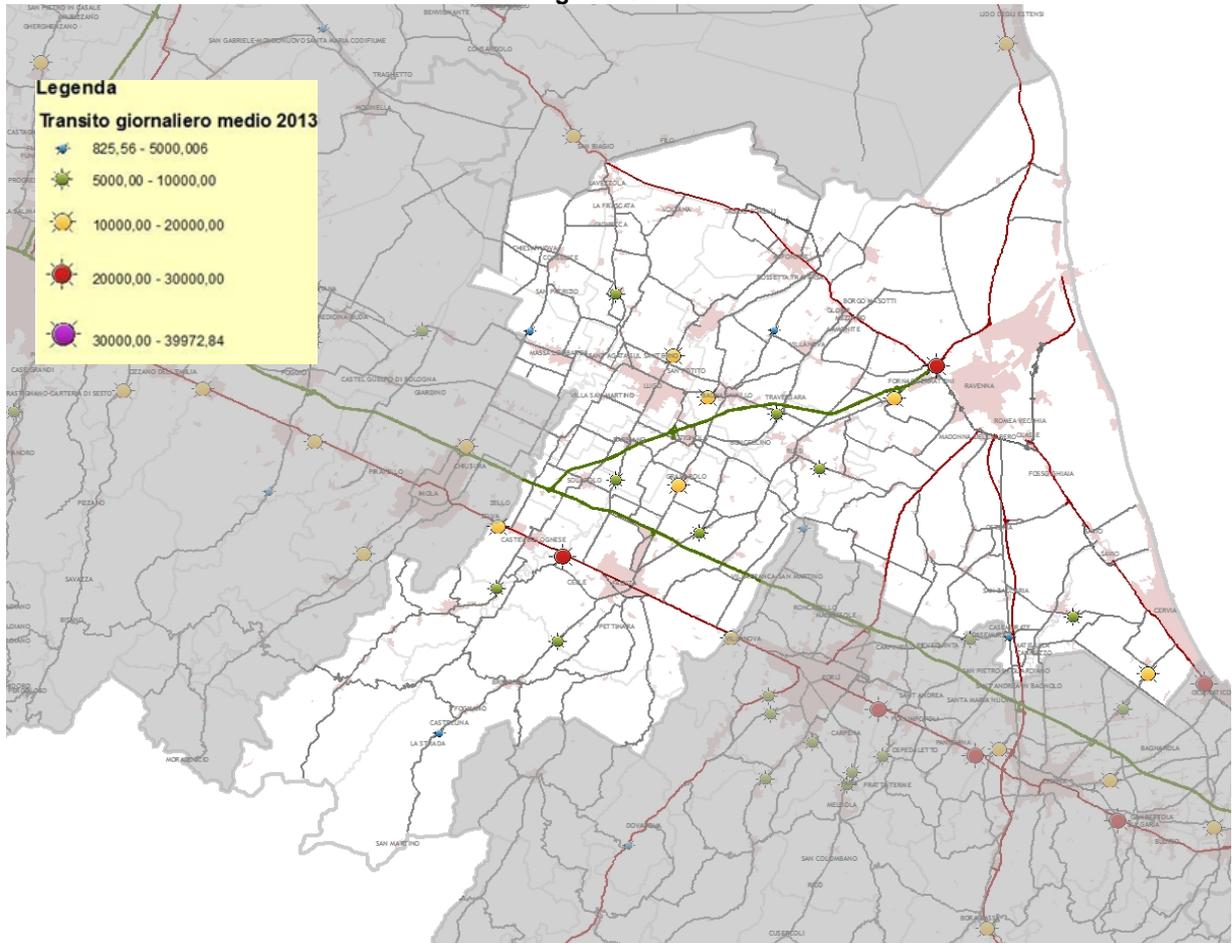
Transiti giornalieri medi 2013 - Provincia di Ravenna

Tabella 67

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media transiti giornalieri	Media transiti giornalieri pesanti	Quota transiti pesanti (%)
1	333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	22.050	754	3,4
2	380	RA	SS 309DIR (Tg. di Ravenna) in località Canalazzo	20.370	4.977	24,4
3	651	RA	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)	16.286	643	3,9
4	655	RA	SP 253R dal bivio SP302R allo svincolo A14dir a Fornace Zarattini	15.684	532	3,4
5	654	RA	SP 7IBISR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS16	14.393	338	2,3
6	334	RA	SP 8 dal Casello A1 (Faenza) a Cotignola	13.417	664	4,9
7	336	RA	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	11.006	516	4,7
8	337	RA	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusignano	10.591		
9	653	RA	SP 254R dal ponte sul fiume Savio alla SS16	8.896	146	1,6
10	332	RA	SP 306R fra Castelbolognese e Riolo Terme	8.319	468	5,6

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

Figura 192



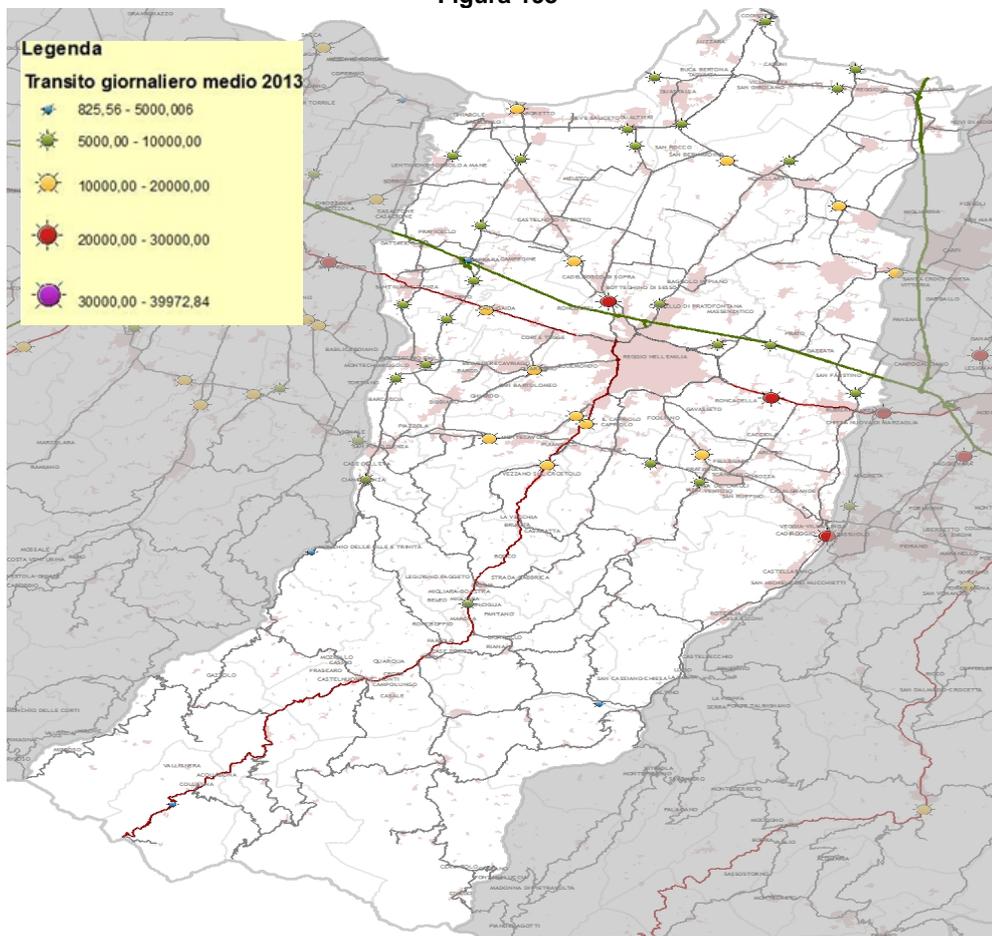
Transiti giornalieri medi 2013 - Provincia di Reggio Emilia

Tabella 68

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media transiti giornalieri	Media transiti giornalieri pesanti	Quota transiti pesanti (%)
1	140	RE	SS 9 tra Masone e Rubiera	24.188	1.984	8,2
2	239	RE	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	23.225	2.269	9,8
3	143	RE	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	20.116	1.041	5,2
4	137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia (Tg) e Cavriago	18.855	411	2,2
5	638	RE	SS 9 tra Tg. nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	18.835	1.295	6,9
6	139	RE	SP 467R tra Fogliano e Loc. Pratisollo (c/o Scandiano)	15.273	555	3,6
7	622	RE	SP 468R tra Correggio e il Confine provinciale	15.116	1.000	6,6
8	623	RE	SP 30 tra Campagnola Emilia e il Confine provinciale	13.559	858	6,3
9	112	RE	SP 111 tra Boretto e Viadana sul ponte Po	13.524	1.254	9,3
10	237	RE	SP 23 tra Quattro Castella e la var. di Montecavolo (c/o bivio SP 21)	13.432	584	4,4
11	426	RE	SS 63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	13.386	382	2,9
12	310	RE	SP 358R fra Cadelbosco di Sopra e Castelnovo di Sotto	12.674	640	5,1

Nota: Validazione serie dati su base mensile e disponibilità di almeno 6 mesi

Figura 193



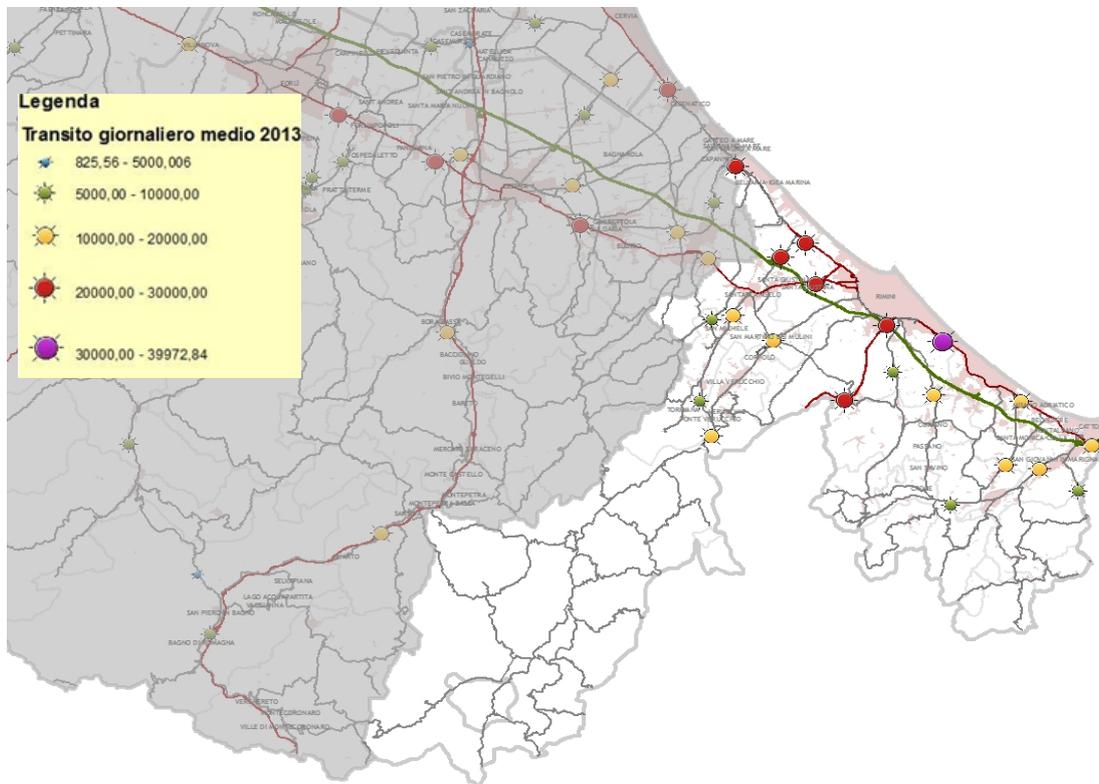
Transiti giornalieri medi 2012 - Provincia di Rimini

Tabella 69

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media transiti giornalieri	Media transiti giornalieri pesanti	Quota transiti pesanti (%)
1	184	RN	SS 16 tra Riccione e Rimini	30.004	1.016	3,4
2	186	RN	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	28.909	1.308	4,5
3	454	RN	SS 72 tra A14 e Tg. di Rimini	27.641	1.800	6,5
4	188	RN	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	26.075	1.019	3,9
5	351	RN	SS 72 tra Rimini e San Marino	23.569	1.030	4,4
6	187	RN	SS 16 tra Bellaria e Cesenatico	22.504	1.597	7,1
7	352	RN	SP 136 tra Casello A1 Rimini Nord e SS16	20.398	1.755	8,6
8	263	RN	Via Adriatica (exSS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	19.283	440	2,3
9	100	RN	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex-Confini regionale (loc Dogana)	13.855	828	6,0
10	12	RN	SS 16 Adriatica al Confini regionale (Marche)	12.246	485	4,0
11	355	RN	SP 17V tra S.Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna (var.)	12.231	432	3,5

Nota: Validazione serie dati su base mensile e disponibilità di almeno 6 mesi

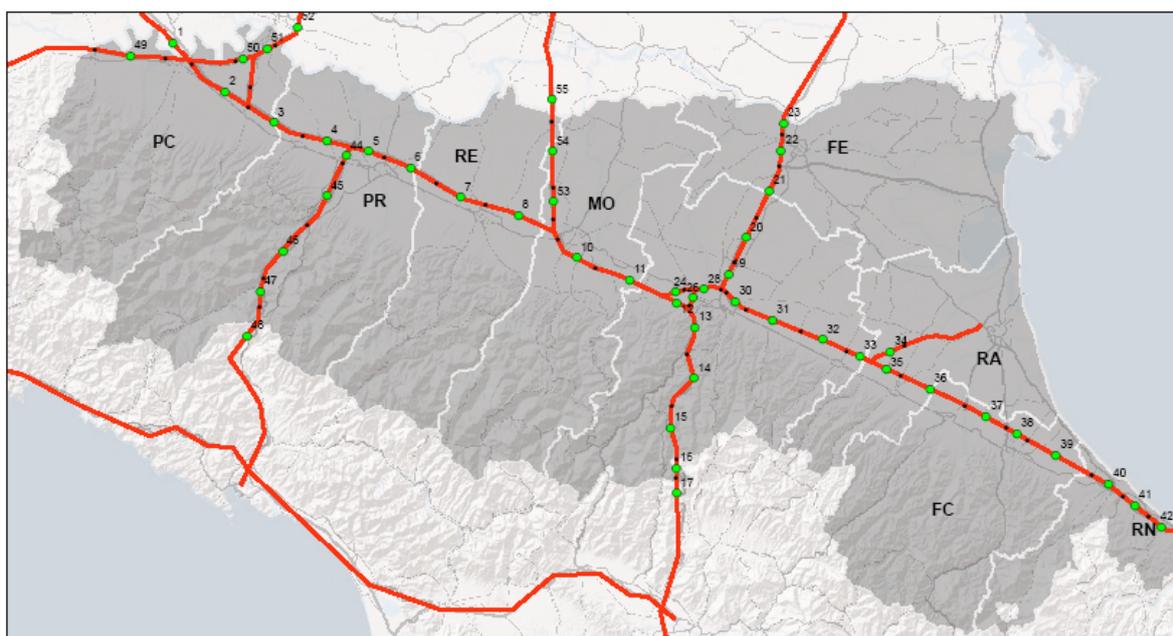
Figura 194



## 7.2.2 Flussi autostradali

Nel presente paragrafo si riportano le informazioni sui **flussi veicolari autostradali**. I dati sono stati forniti dalle società che gestiscono i relativi tratti di competenza in territorio regionale e sono riferiti all'autunno 2013. In particolare, per una migliore lettura dei dati, si segnala che nel computo dei mezzi pesanti sono state inserite le categorie di pedaggio (B, 3, 4, 5). I flussi nelle tratte elementari per quanto riguarda le autostrade A1, A13, A14, A22 e A21 sono rilevati attraverso sistemi automatici (p.e. tutor). Per quanto riguarda la A15 i dati derivano dalla matrice OD dei caselli.

**Figura 195**  
Indicazione tratti conteggi flussi autostradali  
(Anno 2013)



Localizzazione Tratte Elementari Flussi Autostradali

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

**Tabella 70**  
Confronto Flussi Autostradali - Tratte Elementari  
(Anni 2013-2008 e 2013-2012)

Autostrada	Postazione	Descrizione Tratta Elementare	Flussi 2013			Variazione % 2013 - 2008 Flussi totali	Variazione % 2013 - 2012 Flussi Totali
			Flusso Totale	Veicoli Pesanti	% Pesanti		
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	66.483	21.605	32%	N.D.	-3%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	80.295	27.932	35%	N.D.	-2%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	76.277	26.384	35%	-19%	-3%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	75.927	26.009	34%	N.D.	-4%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	70.412	24.553	35%	N.D.	-5%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	73.176	25.430	35%	-14%	-2%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	75.141	25.564	34%	N.D.	-2%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	76.572	25.441	33%	-13%	-2%
A1	10	MODENA NORD - MODENA SUD	92.644	32.258	35%	N.D.	-1%

A1	11	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N.	100.958	33.402	33%	-15%	-1%
A1	12	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	32.458	11.055	34%	N.D.	1%
A1	13	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI	53.405	19.598	37%	-17%	-1%
A1	14	SASSO MARCONI - RIOVEGGIO	48.092	18.645	39%	N.D.	-1%
A1	15	RIOVEGGIO - PIAN DEL VOGLIO	46.040	18.363	40%	N.D.	0%
A1	16	PIAN DEL VOGLIO - RONCOBILACCIO	45.321	18.183	40%	N.D.	0%
A1	17	RONCOBILACCIO - BARBERINO	45.296	18.174	40%	-15%	0%
A13	19	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTERPORTO	57.470	17.117	30%	N.D.	-3%
A13	20	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	51.867	15.154	29%	N.D.	-2%
A13	21	ALTEDO - FERRARA SUD	49.417	14.958	30%	-4%	-2%
A13	22	FERRARA SUD - FERRARA NORD	43.552	15.699	36%	N.D.	-3%
A13	23	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO	44.320	15.602	35%	N.D.	-3%
A14	24	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	68.653	22.399	33%	N.D.	-1%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	37.856	10.698	28%	N.D.	-1%
A14	28	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	79.700	27.315	34%	-14%	-3%
A14	30	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	64.966	21.875	34%	N.D.	-3%
A14	31	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	83.719	24.912	30%	-15%	-2%
A14	32	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	82.099	24.934	30%	N.D.	-1%
A14	33	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	77.110	23.765	31%	-13%	-1%
A14 dir	34	ALL. A14/DIR. RA - RAVENNA	15.097	4.654	31%	-20%	-1%
A14	35	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	64.423	19.942	31%	N.D.	-1%
A14	36	FAENZA - FORLI'	62.428	19.728	32%	N.D.	-1%
A14	37	FORLI' - CESENA NORD	62.079	19.018	31%	N.D.	1%
A14	38	CESENA NORD - CESENA	55.385	17.017	31%	N.D.	1%
A14	39	CESENA - RIMINI NORD	54.436	16.806	31%	-15%	1%
A14	40	RIMINI NORD - RIMINI SUD	51.836	16.656	32%	N.D.	1%
A14	41	RIMINI SUD - RICCIONE	53.669	17.098	32%	N.D.	1%
A14	42	RICCIONE - CATTOLICA	49.807	16.395	33%	N.D.	1%
A14	43	CATTOLICA - PESARO URBINO	42.116	15.172	36%	-18%	0%
A15	44	PARMA OVEST - ALL. A1	16.585	6.296	38%	-31%	-14%
A15	45	FORNOVO - PARMA OVEST	16.616	6.664	40%	-24%	-8%
A15	46	BORGOTARO - FORNOVO	16.644	6.630	40%	-20%	-7%
A15	47	BERCETO - BORGOTARO	15.206	6.389	42%	-23%	-2%
A15	48	PONTREMOLI - BERCETO	14.984	6.386	43%	-23%	1%
A21	49	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	32.985	15.720	48%	-15%	-6%
A21	50	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA	35.112	15.565	44%	43%	-5%
A21	51	ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA - CASTELVETRO PIACENTINO	33.200	15.159	46%	-24%	-5%
A21	52	CASTELVETRO PIACENTINO - CREMONA	31.147	13.531	43%	-25%	-2%
A22	53	CAMPOGALLIANO - CARPI	42.049	14.481	34%	-8%	-2%
A22	54	CARPI - REGGIOLO	36.860	13.653	37%	-11%	0%
A22	55	REGGIOLO - PEGOGNAGA	35.672	13.398	38%	-13%	0%

CONFRONTO DATI 2008 - 2013 PER VIABILITÀ ORDINARIA E AUTOSTRADALE

Nella figura seguente è riportata un'elaborazione dell'andamento medio dei traffici stradali (totali e pesanti), per direttrice, nel periodo 2008-2013 e 2012-2013, relativamente alla viabilità ordinaria.

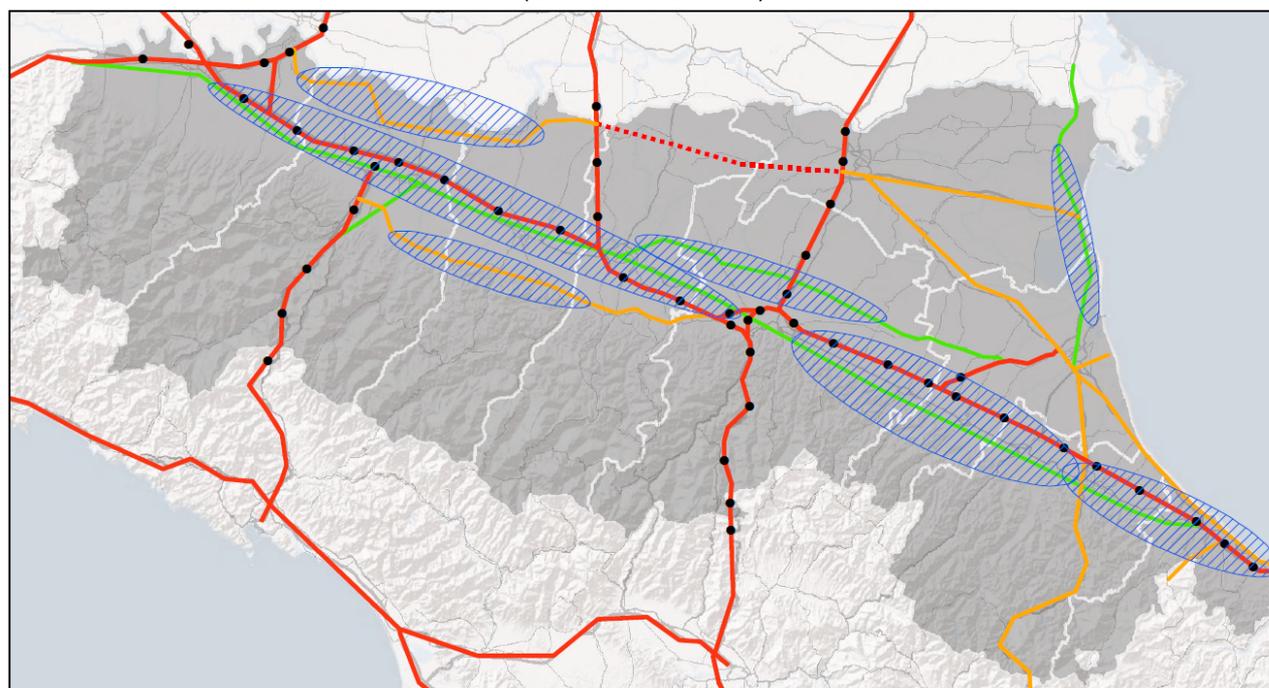
Dove esiste nello specifico corridoio della direttrice, viabilità autostradale parallela alla viabilità ordinaria, è riportato il loro confronto, negli stessi periodi.

Dalle elaborazioni emerge, nel quinquennio in esame (2008-2013), una tendenziale e **generalizzata diminuzione dei flussi medi di traffico** rilevati sulle direttrici, più accentuata nel caso dei flussi di traffico pesante e della viabilità autostradale, con alcune eccezioni riguardanti la viabilità ordinaria.

La generalizzata **diminuzione tende a confermarsi nell'ultimo anno** (confronto 2012-2013).

Nel quinquennio indicato, nei corridoi Piacenza - Bologna e Cispadano (province di Reggio Emilia, Parma e Piacenza), la tendenza alla diminuzione dei flussi medi di traffico totali sulla viabilità ordinaria risulta attenuata. Nelle direttrici Sistema Trasversale nord Bologna e Modena e Asse Pedemontano (province di Reggio Emilia e Parma) sono in aumento i flussi di traffico medi totali sulla viabilità ordinaria. Nel corridoio SS9 Emilia/SS16 Adriatica, i flussi di traffico medi totali sulla viabilità ordinaria sono stabili. Si registra infine nel periodo 2012-2013, relativamente alla direttrice Sistema Trasversale nord Bologna e Modena, un aumento dei flussi di traffico medi pesanti.

**Figura 196**  
**Flussi veicolari per direttrice**  
(Confronto 2008-2013)



Confronto 2008-2013 flussi veicolari per direttrice

Grande Rete

- Autostradale esistente
- Autostradale di previsione
- Stradale esistente

Rete di Base

- Sistema trasversale Modena-Bologna-Ravenna, SS 9 Emilia, SS 62 Cisa, SS 309 Romea



Direttrici interessate dal confronto



Flussi veicolari su tratte elementari autostradali

**Tabella 71**  
**Confronto dati 2008 – 2013 TGM (traffico giornaliero medio) per direttrici autostradali e di viabilità ordinaria**

Direttrice	Tratta	TGM ottobre 2008			TGM ottobre 2012			TGM ottobre 2013			% Variazione 2008-2013		% Variazione 2012-2013	
		Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	Pesanti	% Pesanti	Totale	% Pesanti	Totale	% Pesanti
SS9 Emilia	Piacenza - Bologna	25.395	2.176	8,6%	24.805	1.821	7,3%	24.787	1.795	7,2%	-2,4%	-17,5%	-0,1%	-1,4%
A1 Autosole	Piacenza - Bologna	96.414	36.207	37,6%	83.164	28.335	34,1%	81.746	27.664	33,8%	-15,2%	-23,6%	-1,7%	-2,4%
SS9 Emilia	Bologna - Cesena	21.567	1.142	5,3%	19.959	954	4,8%	19.906	889	4,5%	-7,7%	-22,1%	-0,3%	-6,7%
A14 Adriatica	Bologna - Cesena	93.337	30.691	32,9%	81.309	24.672	30,3%	80.414	24.339	30,3%	-13,8%	-20,7%	-1,1%	-1,3%
SS9 Emilia/SS16 Adriatica	Cesena - Pesaro	21.902	961	4,4%	22.027	965	4,4%	21.877	854	3,9%	-0,1%	-11,1%	-0,7%	-11,4%
A14 Adriatica	Cesena - Pesaro	57.859	21.033	36,4%	48.063	16.201	33,7%	48.276	15.989	33,1%	-16,6%	-24,0%	0,4%	-1,3%
<b>Altre direttrici</b>														
Asse Pedemontano (SP23_RE-SP32_PR)	Quattro Castella (RE)- Feli	12.483	730	5,8%	12.933	707	5,5%	12.655	634	5,0%	1,4%	-13,1%	-2,1%	-10,3%
Sistema Trasversale nord Bologna e Modena	Modena - Medicina (BO)	17.173	2.247	13,1%	17.985	2.064	11,5%	17.915	2.147	12,0%	4,3%	-4,4%	-0,4%	4,0%
SS309 Romea	Ravenna - Pomposa/Com	12.871	4.022	31,2%	11.274	3.546	31,5%	11.063	3.224	29,1%	-14,0%	-19,8%	-1,9%	-9,1%
Asse Cispadano (SP62_RE-SP10_PR-SP588_PC)	Reggiolo (RE)-Castelvetro	6.848	939	13,7%	6.694	866	12,9%	6.714	846	12,6%	-2,0%	-9,9%	0,3%	-2,3%

*I dati delle direttrici non autostradali sono elaborati sulla base dei dati disponibili negli anni 2008-2013.*

*I dati delle direttrici autostradali sono elaborati sulla base dei dati disponibili relativi alle tratte elementari degli anni 2008-2013*

#### n EVOLUZIONE DEI TRAFFICI AFFERENTI AI COMUNI CAPOLUOGO DAL 2008 - 2013

È stata fatta un'analisi dei dati provenienti dalle **postazioni di monitoraggio dei flussi di traffico regionali (MTS)** posti lungo le direttrici di viabilità ordinaria radiali ai comuni Capoluogo di Provincia (nel caso di Forlì-Cesena l'analisi è stata eseguita su entrambe le città separatamente), confrontando il dato complessivo dei transiti in entrata e in uscita del mese di ottobre negli anni dal 2008 (anno di entrata in esercizio del sistema MTS) al 2013. È stata posta estrema attenzione alla verifica che le postazioni scelte per tale analisi fossero correttamente in uso nel periodo prestabilito ogni anno (es. guasti, manutenzioni, ecc.), ed è stata fatta inoltre un'ulteriore verifica che lungo tali direttrici non si siano realizzate rilevanti modifiche infrastrutturali da variare la funzionalità dell'asse stesso rispetto al centro urbano (es. varianti di tracciato, nuove radiali, ecc.). Questo lavoro di verifica permette di avere un requisito di confrontabilità nelle serie storiche in modo da escludere errori rilevanti da un anno all'altro.

Dall'analisi del diagramma dei veicoli pesanti rispetto al trend del 2012, **si conferma un accenno di ripresa nella crescita dei flussi nell'intorno dei centri urbani**. Uniche eccezioni degne di nota sono quelle inerenti agli agglomerati di Bologna, per il quale il trend negativo persiste da 2008, e quello di Rimini, che evidenzia una forte inversione di tendenza in negativo rispetto all'anno precedente.

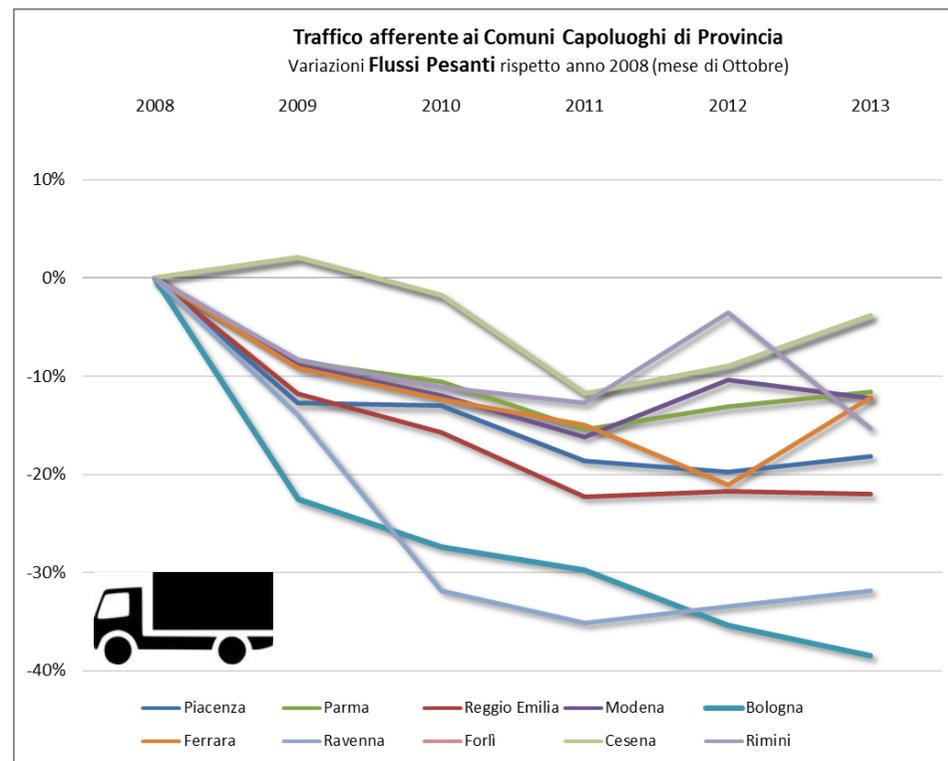
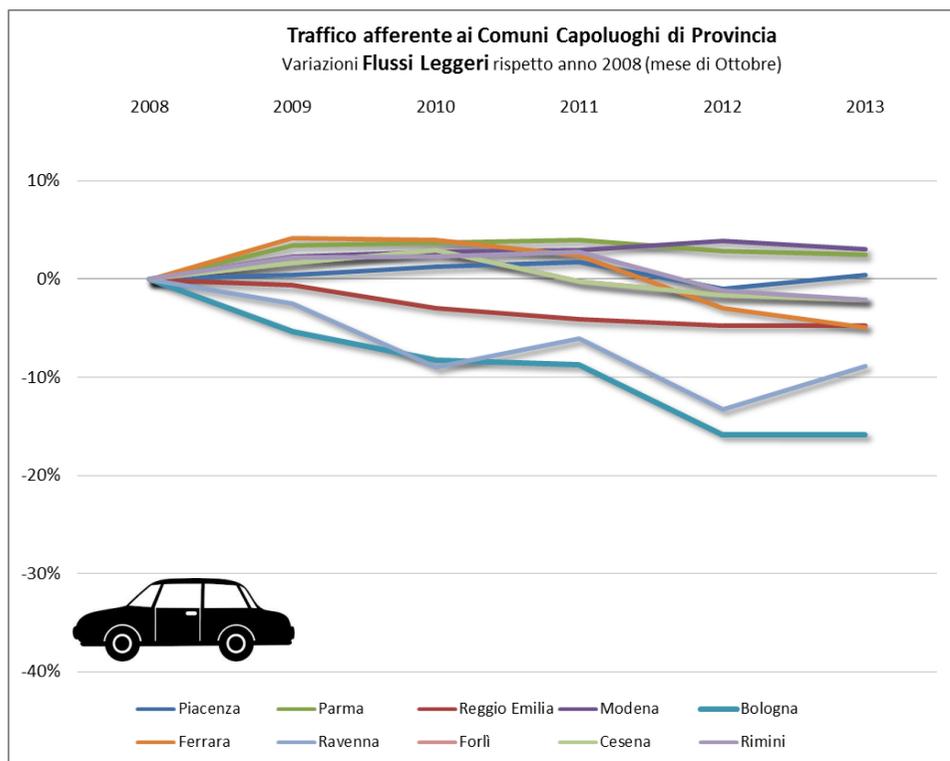
Tale comportamento potrebbe essere legato all'apertura del nuovo casello A14 del Rubicone, che potrebbe aver generato nuovi possibili itinerari di scambio tra viabilità ordinaria e viabilità autostradale. Per quanto riguarda il traffico leggero rispetto al 2012, si mantengono in generale le tendenze alla stabilità e in alcuni casi come Piacenza e Ravenna si registra un aumento del traffico.

**Tabella 72**  
**Traffico afferente ai Capoluoghi di provincia**  
 (Variazioni % rispetto al 2008)

	Variazione % rispetto all'anno 2008 <b>PIACENZA</b>			Variazione % rispetto all'anno 2008 <b>PARMA</b>			Variazione % rispetto all'anno 2008 <b>REGGIO EMILIA</b>			Variazione % rispetto all'anno 2008 <b>MODENA</b>			Variazione % rispetto all'anno 2008 <b>BOLOGNA</b>		
	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	Leggeri	Pesanti
<b>2008</b>	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>2009</b>	-0,3%	0,4%	-12,7%	2,5%	3,4%	-8,5%	-1,4%	-0,7%	-11,8%	1,5%	2,2%	-8,8%	-6,2%	-5,3%	-22,5%
<b>2010</b>	0,5%	1,3%	-13,0%	2,5%	3,7%	-10,6%	-3,7%	-2,9%	-15,7%	1,7%	2,8%	-12,0%	-9,2%	-8,2%	-27,4%
<b>2011</b>	0,6%	1,8%	-18,6%	2,4%	4,0%	-15,4%	-5,2%	-4,1%	-22,2%	1,6%	3,0%	-16,2%	-9,8%	-8,7%	-29,7%
<b>2012</b>	-2,0%	-0,9%	-19,7%	1,5%	2,8%	-13,1%	-5,7%	-4,6%	-21,7%	2,9%	3,9%	-10,4%	-16,8%	-15,8%	-35,4%
<b>2013</b>	-0,6%	0,4%	-18,1%	1,4%	2,5%	-11,6%	-5,8%	-4,7%	-22,0%	1,9%	3,0%	-12,2%	-17,0%	-15,8%	-38,5%

	Variazione % rispetto all'anno 2008 <b>FERRARA</b>			Variazione % rispetto all'anno 2008 <b>RAVENNA</b>			Variazione % rispetto all'anno 2008 <b>FORLI'</b>			Variazione % rispetto all'anno 2008 <b>CESENA</b>			Variazione % rispetto all'anno 2008 <b>RIMINI</b>		
	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	Leggeri	Pesanti
<b>2008</b>	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>2009</b>	3,3%	4,2%	-9,2%	-3,7%	-2,5%	-13,9%	1,6%	1,6%	2,1%	1,6%	1,6%	2,1%	1,7%	2,2%	-8,3%
<b>2010</b>	2,9%	4,0%	-12,3%	-11,5%	-9,0%	-31,8%	2,8%	3,0%	-1,8%	2,8%	3,0%	-1,8%	1,6%	2,3%	-11,1%
<b>2011</b>	1,2%	2,4%	-14,9%	-9,2%	-6,0%	-35,1%	-0,7%	-0,3%	-11,7%	-0,7%	-0,3%	-11,7%	2,0%	2,8%	-12,7%
<b>2012</b>	-4,2%	-2,9%	-21,0%	-15,4%	-13,2%	-33,4%	-2,0%	-1,7%	-9,0%	-2,0%	-1,7%	-9,0%	-1,3%	-1,2%	-3,5%
<b>2013</b>	-5,4%	-4,9%	-12,1%	-11,4%	-8,8%	-31,8%	-2,1%	-2,0%	-3,8%	-2,1%	-2,0%	-3,8%	-2,8%	-2,1%	-15,3%

Figura 197



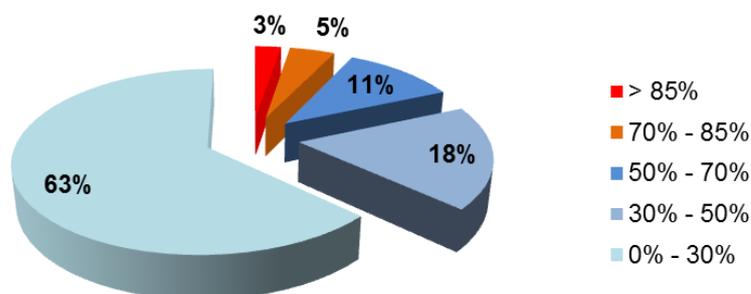
### 7.2.3 Stato di saturazione della Rete stradale - Modello del traffico della regione Emilia-Romagna

La Regione Emilia-Romagna si avvale di un **modello dei trasporti privato\pubblico** per poter eseguire approfondimenti su ipotesi previsionali infrastrutturali e di servizio in funzione di tassi di crescita socio-economici. Questo modello rappresenta la rete stradale in modo schematico e viene periodicamente calibrato attraverso dati oggettivi sui flussi di traffico veicolare e passeggeri, allo scopo di offrire anche una rappresentazione credibile e coerente dello stato attuale del sistema.

Di seguito si riportano due figure che descrivono:

- § la percentuale di **km di rete** con i diversi gradi di saturazione, ricordando che tale grado rappresenta il rapporto tra i flussi circolanti sulla tratta stradale e la rispettiva capacità;
- § i **veicoli per km**, che offrono una lettura correlata al grafico precedente, evidenziando le quantità di veicoli che percorrono le tratte con diversi livelli di congestione.

**Figura 198**  
Km rete per classi di saturazione  
(Anno 2012)



**Figura 199**  
Veicoli per km per classi di saturazione  
(Anno 2012)

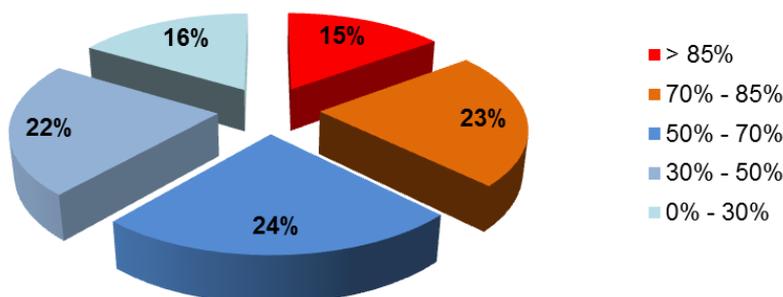


Tabella 73

Classi saturazione	Archi	Somma lunghezza archi	%	Somma veicoli equiv. X Km	%
> 85%	305	462.865	3%	1.242.531.911	15%
70% - 85%	358	803.169	5%	1.893.625.860	23%
50% - 70%	925	1.999.470	11%	2.003.475.226	24%
30% - 50%	1.321	3.248.155	18%	1.865.906.124	22%
0% - 30%	3.250	11.164.633	63%	1.370.453.889	16%
<b>Totali</b>	<b>6.159</b>	<b>17.678.293</b>	<b>100%</b>	<b>8.375.993.009</b>	<b>100</b>

A titolo di riferimento si allegano anche gli analoghi grafici ricavati in occasione della redazione del **Quadro Conoscitivo preparato per l'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti**.

La modellazione ha tenuto conto delle diverse condizioni socio-economiche e demografiche dei due periodi, dei potenziamenti e dei miglioramenti della rete stradale principale e di verifiche puntuali per la complessiva calibrazione. Non sono considerati gli spostamenti intra-zonali e le reti locali. Con queste precisazioni si vede come mediamente la **rete presenti oggi migliori prestazioni di funzionamento sia in termini di km**, ossia archi di infrastruttura, che di veicoli\*km, ossia modalità di utilizzo dell'infrastruttura.

Figura 200

Stato di Saturazione della Rete Stradale 2008 - Modello del traffico della Regione Emilia Romagna (Quadro Conoscitivo PRIT 2020)

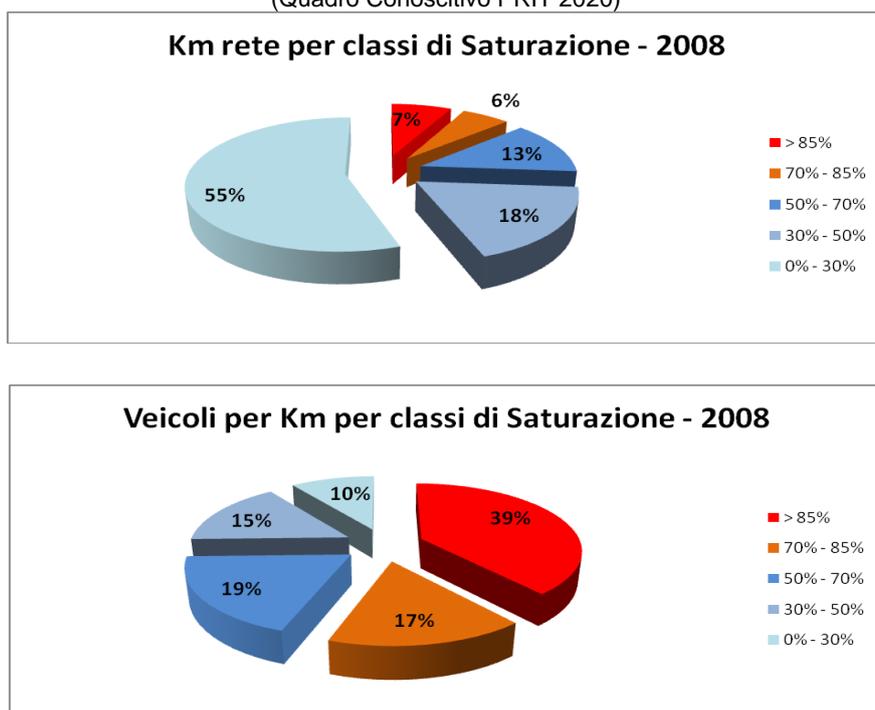


Tabella 74

Classi Saturazione	Archi	Somma lunghezza archi	%	Somma veicoli equiv. X Km	%
> 85%	629	1.317.741	7%	4.462.614.912	39%
70% - 85%	421	1.049.869	6%	1.909.205.839	17%
50% - 70%	838	2.321.247	13%	2.211.408.127	19%
30% - 50%	1096	3.271.036	18%	1.773.392.340	15%
0% - 30%	2789	9.897.546	55%	1.149.836.438	10%
<b>Totale</b>	<b>5.773</b>	<b>17.857.439</b>	<b>100%</b>	<b>11.506.457.656</b>	<b>100</b>

### 7.3 L'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

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

Pertanto, a seguito della programmazione dell'opera, è stato pubblicato un avviso pubblico di intervento realizzabile con capitale privato, che ha comportato l'esame da parte delle strutture regionali di **6 proposte 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** dall'approvazione del progetto esecutivo. 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. Tale Conferenza ha consentito alla Regione di acquisire preventivamente - da parte di tutti gli enti che ai sensi della normativa vigente dovranno esprimersi sul progetto definitivo dell'opera - le condizioni per ottenere, sullo stesso progetto, **le intese, i pareri, i nulla-osta** previsti dalla legge. Ciò ha permesso, in sostanza, agli stessi enti di esprimersi fin da subito sulla possibilità di prestare l'assenso finale in sede di progetto definitivo dell'opera.

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

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

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

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

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

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

Il concessionario, a seguito della richiesta della Commissione VIA, ha provveduto alla ripubblicazione della documentazione integrativa, presentata nell'agosto 2013 conseguentemente all'espressa richiesta del Ministero. L'avviso di avvenuto deposito della documentazione integrativa ai fini delle osservazioni, i cui termini sono scaduti lo scorso 12 gennaio 2014, è stato pubblicato sui quotidiani il 13 novembre 2013.

Conclusa la procedura di VIA, seguiranno le approvazioni dei progetti definitivo ed esecutivo, previa predisposizione degli stessi da parte del Concessionario e il conseguente avvio effettivo dei lavori.

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.

## 7.4 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE

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

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

Occorre evidenziare però che la manovra finanziaria 2010 ha tagliato i trasferimenti delle risorse finanziarie dello Stato, obbligando la Regione ad affrontare una difficile situazione economico-finanziaria che a tutt'oggi non permette di avere disponibilità di risorse per istruire una nuova programmazione.

Nel frattempo è intervenuta una modifica alla legge regionale 3/99, che ha portato da triennale a quinquennale la durata del Programma che prevede interventi per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione della rete delle strade di interesse regionale anche realizzabili con la tecnica della finanza di progetto e opere stradali compensative o complementari o connesse alle autostrade regionali.

Tuttavia, l'approvazione di un nuovo Programma, di validità quinquennale, potrà avvenire avendo una prospettiva di finanziamenti congrui e continuativi per le annualità successive e pertanto, al momento, non è possibile prevedere né l'avvio dell'aggiornamento della programmazione, né, a maggior ragione, l'effettivo finanziamento delle opere che saranno in essa contenute.

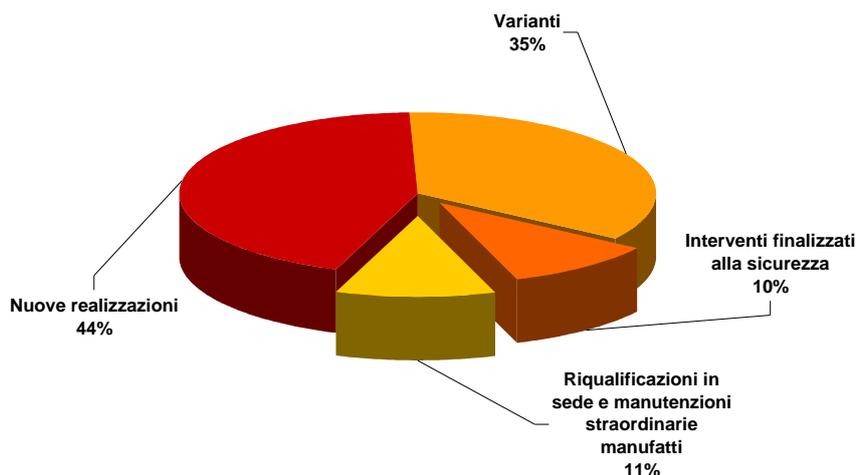
Di seguito si riporta il dettaglio dei **finanziamenti assegnati** nell'arco temporale 2002-2010, **raggruppati per sistema nell'ambito del quale ricadono le opere**.

Tabella 75  
Interventi finanziati nel periodo 2002-2010 per sistemi viari e ambiti di intervento

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
<b>Totale</b>	<b>736.958.836,40</b>	<b>502.957.856,98</b>	<b>234.000.979,42</b>

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

Figura 201  
Tipologia degli interventi finanziati  
(Importi complessivi delle opere)



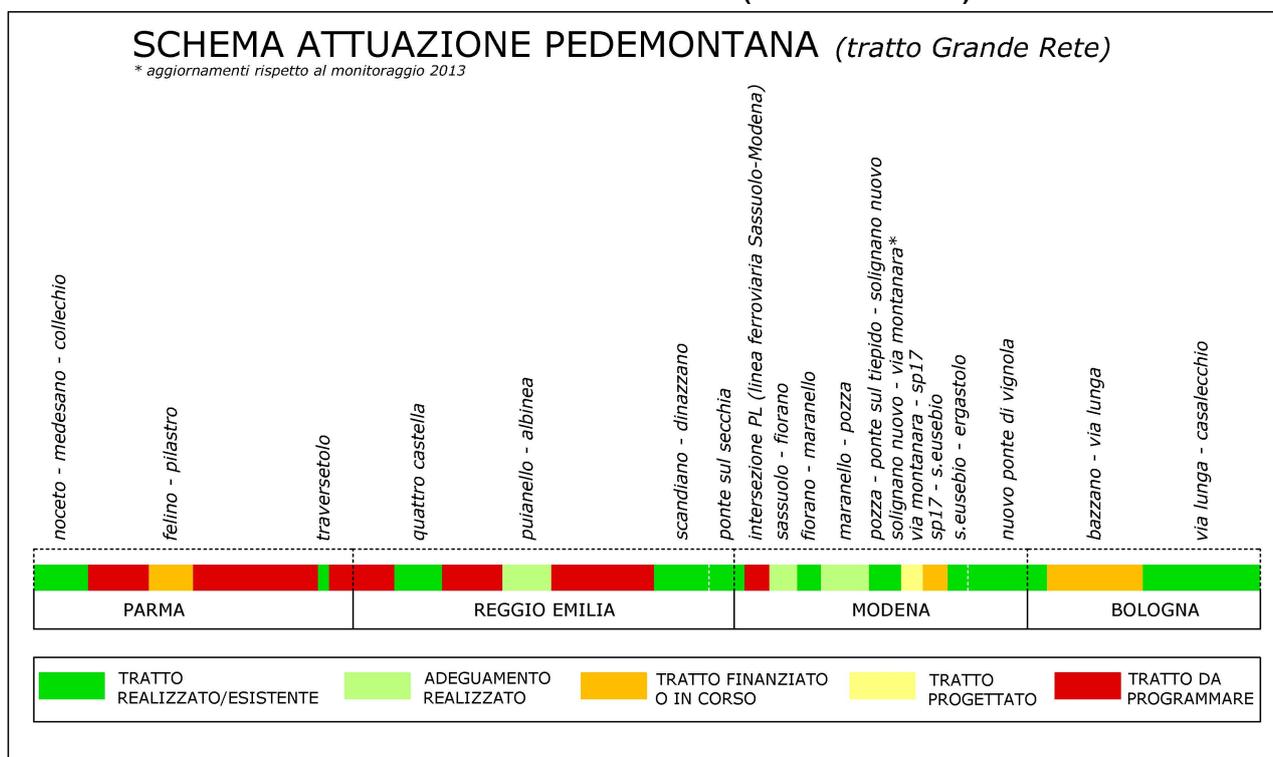
È interessante evidenziare come l'obiettivo perseguito dalla Regione in questi anni, di concerto con le Province, sia stato quello di **potenziare la struttura complessiva della rete stradale regionale**, sia attraverso nuove realizzazioni o varianti ai centri abitati, sia orientando gli interventi verso 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.

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

Lo stato di attuazione dei due corridoi è rilevante: infatti, per quanto 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 riportata di seguito.

Invece, 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**<sup>61</sup>. 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 204 sono previsti a carico del concessionario dell'autostrada regionale come opere di adduzione.

Figura 202  
Schema di attuazione Pedemontana (tratto Grande Rete)



<sup>61</sup> Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.3 "L'autostrada regionale Cispadana".

Figura 203  
Schema di attuazione Cispadana

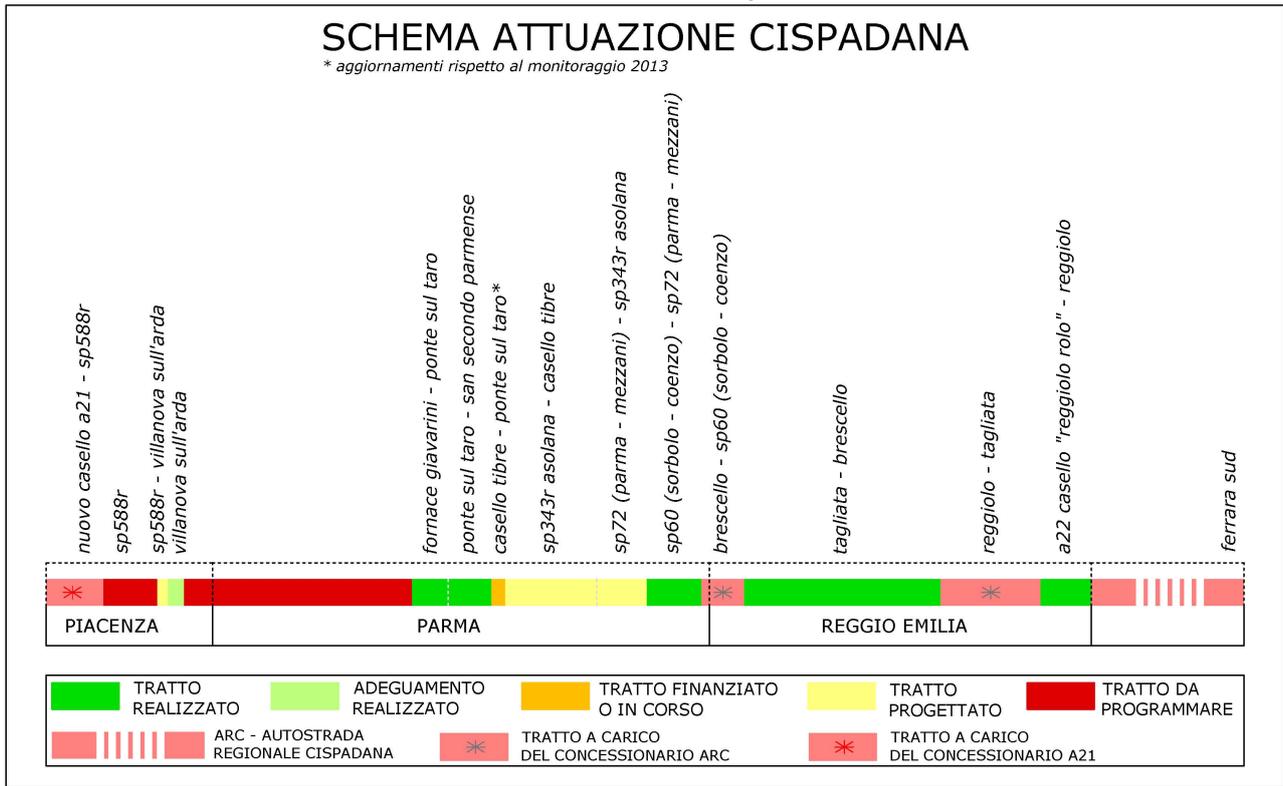
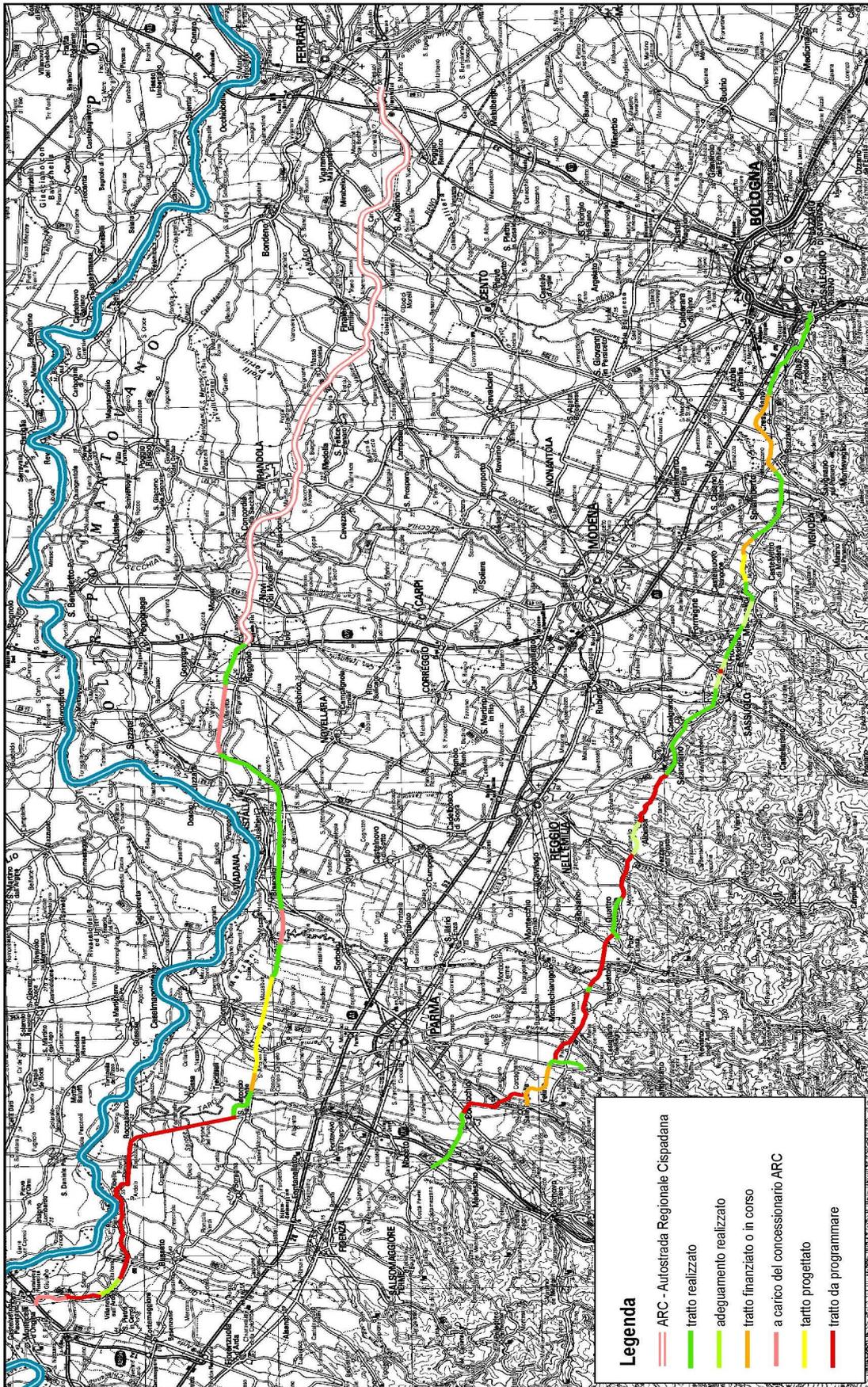


Figura 204  
Stato di attuazione dei corridoi viari Pedemontano e Cispadano



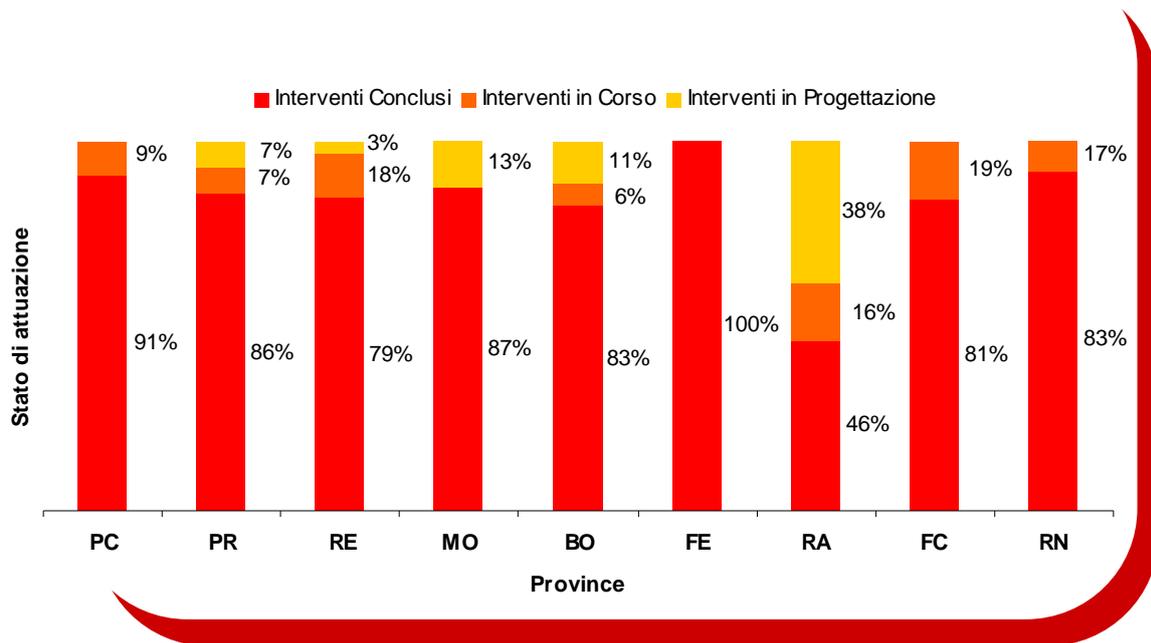
**MONITORAGGIO SEMESTRALE AL 31/12/2013**

La Regione **monitora semestralmente l'andamento dei lavori degli interventi finanziati alle Province**. Tale monitoraggio (l'ultimo è quello al 31/12/2013, che costituisce la base del presente paragrafo), viene effettuato mediante il programma chiamato "Mercurio"; con tale sistema si aggiornano semestralmente i dati inviati dai soggetti attuatori che rilevano lo stato degli interventi in itinere necessari per varie elaborazioni e studi.

**Gli interventi finanziati dal 2002 al 2010 sono 161**, di cui 134 conclusi, 14 in corso di realizzazione e 13 in fase di progettazione o ancora da avviare.

In particolare lo **stato di attuazione delle opere finanziate nel periodo 2002-2013 nei vari territori provinciali** è il seguente:

**Figura 205**  
**Stato di attuazione interventi TRIRER per provincia**  
 (Dal 2002 al 2013)



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 134 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 di **circa quattro anni**, a quelli finanziati nel 2009 e 2010, per i quali si sta confermando, se non abbassando ulteriormente, il trend della durata media rispetto alle medie dell'anno precedente, attestandosi su una durata media – nel 2010 - di **1029 giorni, pari a poco più di due anni e mezzo**.

Dai dati desunti dal sistema "Mercurio" si sono poi verificate le tempistiche fra **l'assegnazione del finanziamento regionale e la conclusione della progettazione esecutiva** di tutti gli interventi finanziati dal 2002 al 2010 per cui si è conclusa tale fase progettuale, desumendo tempi medi di **449 giorni per interventi sotto i cinque milioni di euro e di 360 giorni per valori dell'appalto superiori a cinque milioni, valori che scendono non di poco rispetto ai dati dell'anno scorso**.

Ciò conferma l'efficienza delle Province sia nella fase progettuale che in quella di esecuzione dei lavori. Si riporta di seguito l'elenco degli interventi che risultano tuttora in esecuzione.

**Tabella 76**  
**Elenco lavori TRIRER in corso di esecuzione**

Delibera di assegnazione	Beneficiario	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali
TRIRER Del. G.R. n. 1128/2007 del 23/07/2007	Provincia di Bologna	SP4 Galliera: Variante generale 1° lotto 1° stralcio da Via Corticella in Comune di Castel Maggiore alla SP3 Trasversale di Pianura in Comune di Argelato	19.385.795,76	18.000.000,00	1.385.795,76
TRIRER Del. G.R. n.303/2010 del 08/02/2010	Provincia di Bologna	SP 65R "della Futa - riqualificazione e adeguamento normativo ponti e manufatti - stralcio 1	900.000,00	900.000,00	0
TRIRER Del. G.R. n. 201/2009 del 23/02/2009	Provincia di Forli-Cesena	Ex SS71 bis "Cervese" - Collegamento fra il casello A14 di Cesena e la Secante - Bretella Gronda	8.000.000,00	3.000.000,00	5.000.000,00
TRIRER Del. G.R. n.303/2010 del 08/02/2010	Provincia di Forli-Cesena	Sistema di accesso all'area urbana di Forlimpopoli - Collegamento fra la ex SS310 "del Bidente" e la SS9 "Emilia"; tratto Para - Due Palazzi (SP37 "Forlimpopoli-Para")	4.500.000,00	4.500.000,00	0
TRIRER Del. G.R. n.303/2010 del 08/02/2010	Provincia di Forli-Cesena	Ex SS 71 "Umbro Casentinese Romagnola" - ammodernamento e messa in sicurezza per alternativa E45	2.500.000,00	2.500.000,00	0
TRIRER Del. G.R. n. 201/2009 del 23/02/2009	Provincia di Parma	Nuova Pedemontana: tratto dalla SP665R "Massese" alla SP15 "di Calestano"	16.000.000,00	16.000.000,00	0
TRIRER Del. G.R. n.303/2010 del 08/02/2010	Provincia di Piacenza	SP654 di Val Nure - Messa in sicurezza del tracciato con adeguamento della sezione esistente e varianti su nuova sede. 1° stralcio	5.000.000,00	5.000.000,00	0
TRIRER Del. G.R. n. 2221/2008 del 15/12/2008	Provincia di Ravenna	Ex SS254 "di Cervia" - Ulteriori interventi di razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS254 "di Cervia"	2.600.000,00	2.600.000,00	0
TRIRER Del. G.R. n.303/2010 del 08/02/2010	Provincia di Ravenna	Sistema di accesso all'area urbana di Castelbolognese - Realizzazione di rotatoria fra la SS9 Via Emilia e la SP47 Borello Castelnuovo in Comune di Castelbolognese	2.000.000,00	2.000.000,00	0
TRIRER Del. G.R. n. 2221/2008 del 15/12/2008	Provincia di Reggio Emilia	Variante nord di Novellara III° lotto	10.577.582,25	3.615.000,00	6.962.582,25
TRIRER Del. G.R. n. 201/2009 del 23/02/2009	Provincia di Reggio Emilia	Variante alla SP513R - Completamento della variante di San Polo d'Enza (asse Val d'Enza) lotto n. 2	5.409.000,00	3.500.000,00	1.909.000,00
TRIRER Del. G.R. n. 201/2009 del 23/02/2009	Provincia di Reggio Emilia	Interventi di razionalizzazione e messa in sicurezza SP467R - SP63R - SP486R (rete regionale) lotto n. 2 - Messa in sicurezza SP63R	1.700.000,00	1.700.000,00	0
TRIRER Del. G.R. n.303/2010 del 08/02/2010	Provincia di Reggio Emilia	Interventi di razionalizzazione e messa in sicurezza SP467R- SP63R - SP486R (RETE REGIONALE) Lotto n. 3 - Messa in sicurezza della SP467R	1.000.000,00	1.000.000,00	0
TRIRER Del. G.R. n. 2221/2008 del 15/12/2008	Provincia di Rimini	Asse Cattolica - Morciano - S. Marino - S. Clemente - Casello Autostradale A14 2° e 3° stralcio. Realizzazione di una bretella di collegamento fra la SP17 e la SP35 con ponte sul fiume Conca	13.068.204,00	6.203.000,00	6.865.204,00

## 7.4.2 La manutenzione straordinaria della rete stradale di interesse regionale

La Regione, dopo il trasferimento alle Province delle strade individuate dal D.P.C.M. 21 febbraio 2001, ha destinato alle stesse **risorse per opere di manutenzione straordinaria**, definite sulla base dell'estesa chilometrica di tali strade. Fino all'anno 2011 è stata erogata la quota di 5.200,00 euro al km, con un impegno finanziario regionale annuo complessivo di circa 10,2 milioni di euro.

Nel corso del 2011 le Province hanno manifestato l'esigenza di un sostegno finanziario anche per lavori di manutenzione straordinaria sulla restante rete provinciale, ancorché non definita di interesse regionale. Tale istanza è stata recepita con una modifica alla L.R. 3/99<sup>62</sup> (apportata con L.R. 20/2011), con la quale si è prevista la possibilità per la Regione di stanziare risorse, fra l'altro, per interventi di manutenzione straordinaria della rete stradale provinciale, con priorità di spesa per quella ricadente nella rete stradale di interesse regionale, al fine di mantenere omogenei standard tecnici e funzionali sulla stessa.

Tuttavia, a causa della nota contingenza economica e del relativo impatto sul bilancio regionale, per l'annualità 2012 è stata assegnata alle Province l'esigua quota complessiva di 3 milioni di euro, mentre per l'annualità 2013 non è stato effettuato alcun trasferimento.

Con Delibera di Giunta 143/2014 è stato invece possibile ripartire l'importo complessivo di 5.800.000,00 euro, che potrà essere rendicontato nel prossimo Rapporto annuale di monitoraggio.

L'art. 164, comma 4 della L.R. 3/99 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 riferiti agli interventi effettuati nell'anno 2012 evidenzia, nei diversi ambiti provinciali, la seguente ripartizione delle tipologie di intervento riconducibili a manutenzione straordinaria:

**Tabella 77**  
**Ripartizione tipologie di interventi di manutenzione straordinaria**  
(Importi in milioni di euro)

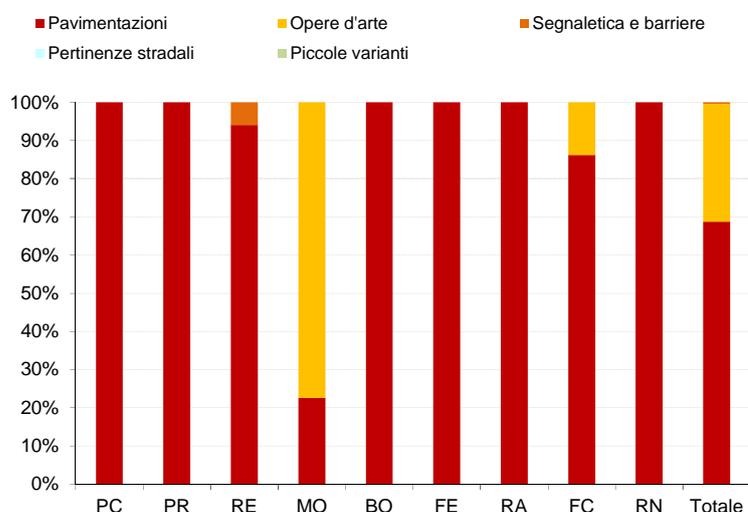
Province	Pavimentazioni	Opere d'arte	Segnaletica e barriere	Pertinenze stradali	Piccole varianti	Totale	di cui rete di interesse regionale	di cui contributo RER	% contributo RER
PC	1.022.628,46	-	-	-	-	1.022.628,46	191.886,14	373.906,75	37%
PR	495.998,74	-	-	-	-	495.998,74	495.998,74	495.998,74	100%
RE	316.846,00	-	20.000,00	-	-	336.846,00	336.846,00	293.020,80	87%
MO	459.371,15	1.574.793,01	-	-	-	2.034.164,16	2.034.164,16	459.371,15	23%
BO	463.949,60	-	-	-	-	463.949,60	-	463.949,60	100%
FE	212.134,85	-	-	-	-	212.134,85	212.134,85	212.134,85	100%
RA	244.184,00	-	-	-	-	244.184,00	244.184,00	244.184,00	100%
FC	331.242,49	52.936,42	-	-	-	384.178,91	384.178,91	384.178,91	100%
RN	73.255,20	-	-	-	-	73.255,20	73.255,20	73.255,20	100%
<b>Totale</b>	<b>3.215.112,80</b>	<b>1.574.793,01</b>	<b>20.000,00</b>	-	-	<b>4.809.905,81</b>	<b>3.515.213,89</b>	<b>3.000.000,00</b>	

Si evidenzia che nel corso del 2012 la Provincia di Bologna e quella di Piacenza hanno colto l'opportunità offerta dalla modifica alla L.R. 3/99 destinando in tutto o in parte le risorse regionali per la manutenzione straordinaria delle strade non di interesse regionale, ciò secondo le stesse finalità della legge volte ad assicurare standard omogenei su tutta la rete provinciale.

La tabella sopra riportata evidenzia altresì la percentuale del contributo regionale rispetto alle risorse complessivamente messe in campo da ciascun Ente. In particolare, le Province di Piacenza, Reggio Emilia e Modena sono state in grado di mettere a valore nel complesso degli interventi di manutenzione straordinaria della propria rete, anche risorse provinciali e/o derivanti da altre fonti di finanziamento, quali ad esempio, nel caso di Modena e in relazione agli interventi conseguenti al sisma del 2012, finanziamenti della Protezione Civile.

<sup>62</sup> Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.1.4 "Le funzioni in materia stradale".

**Figura 206**  
**Ripartizione tipologie di interventi di manutenzione straordinaria**  
 (Anno 2012)



Ad eccezione della Provincia di Modena e, in parte di quella di Forlì, che sono intervenute in maniera consistente su alcune opere d'arte, le restanti Province hanno privilegiato **interventi sulle pavimentazioni**, con interventi sia di mero ripristino che di consolidamento e bonifica dei piani viabili, spesso soggetti a fenomeni di cedimento. Per quel che riguarda la Provincia di Modena, in particolare, occorre evidenziare che le opere che si sono rese necessarie sulle opere d'arte sono state conseguenti al sisma del 20 e 29 maggio 2012.

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

Il 22 marzo 2000 la Regione Emilia Romagna ha sottoscritto con il Presidente del Consiglio dei Ministri l'Intesa Istituzionale di Programma, prevista dalla L. 662/96, uno **strumento di programmazione negoziata per lo sviluppo economico e occupazionale di una determinata area**. Modalità attuativa dell'Intesa è l'**Accordo di Programma Quadro**, che è uno strumento di programmazione operativa per ogni settore di intervento, cui l'Intesa rimanda, per la definizione puntuale delle opere da realizzare, dei soggetti responsabili, dei finanziamenti e delle procedure per il monitoraggio dell'attuazione degli investimenti e la verifica dei risultati.

L'**Accordo di Programma Quadro (APQ) in materia di infrastrutture viarie** e i suoi integrativi, sottoscritti dalla Regione, dal Ministero dello Sviluppo economico, dalle Amministrazioni centrali settorialmente competenti e da altri soggetti, pubblici e privati (quali ANAS SpA e Autostrade per l'Italia SpA), hanno la finalità di **assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale**, individuando programmi di intervento coerenti con il PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) 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.

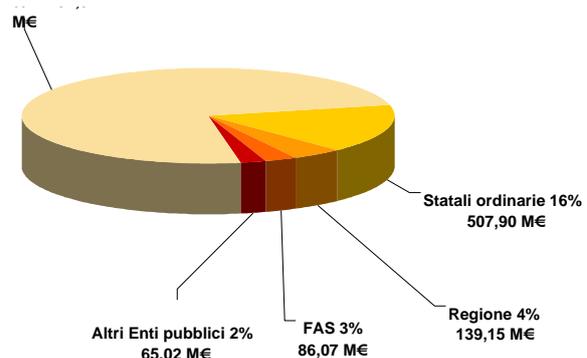
Tali Accordi, nello specifico, individuano azioni condivise per la realizzazione di alcuni **interventi riconducibili al sistema autostradale** (variante di valico, nodo stradale di Bologna, raccordo TIBRE tra Autostrada del Brennero – A22 e AutoCisa – A15, bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo) 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).

Gli interventi contenuti negli APQ sono soggetti a un monitoraggio dell'avanzamento della spesa. In particolare, il Dipartimento per le politiche di sviluppo e coesione (DPS) del Ministero dello Sviluppo economico, ha adottato il Manuale operativo sulle procedure di monitoraggio delle risorse FAS con riferimento sia al periodo di programmazione 2007–2013, per il quale lo strumento di riferimento sono le Intese attuative del DUP (paragrafo 7.4.4), che al periodo 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 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 (74%) 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.

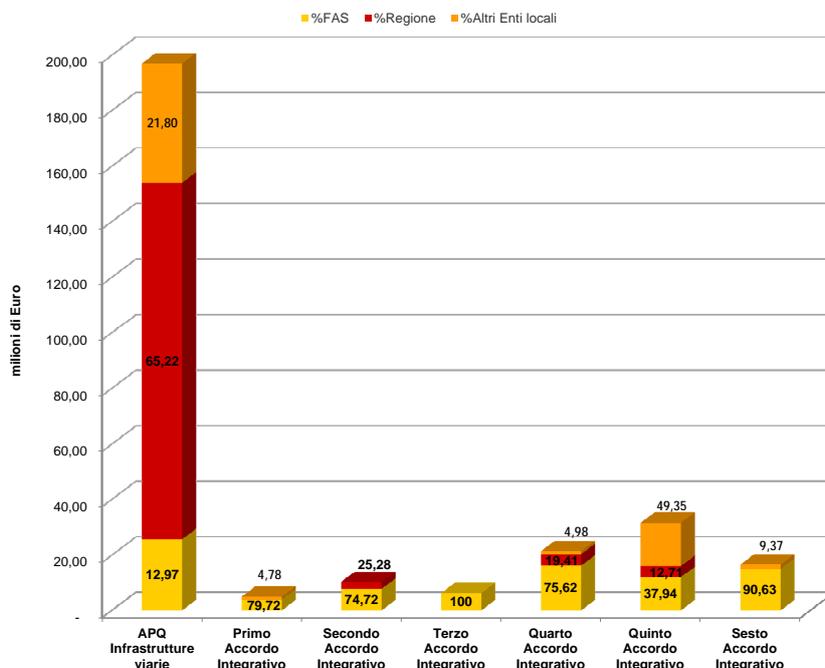
**Figura 207**  
**Quadro delle risorse finanziarie degli interventi inseriti nell'APQ in materia di infrastrutture viarie e nei suoi integrativi**



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 208**  
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. Per un approfondimento sui finanziamenti assegnati mediante il programma triennale sulla rete viarie di interesse regionale si rimanda al paragrafo 7.4.

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.

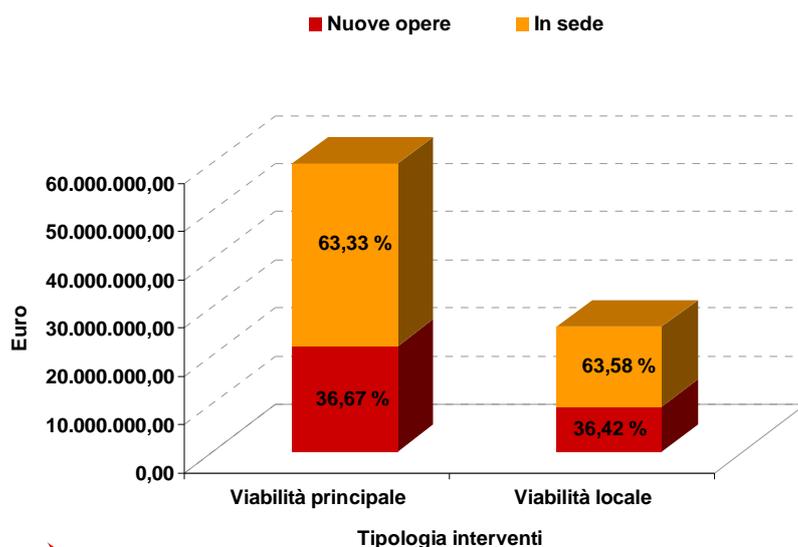
Il sistema di monitoraggio SGP consente di rilevare le eventuali criticità che si manifestano nel corso di attuazione degli interventi.

Ad esempio per l'intervento di "Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS302 Brisighellese (1° lotto – 1° stralcio)" di importo pari a € 2.000.000,00, (risorse FAS delibera CIPE 19/04), la Provincia ha dovuto avviare il procedimento per la rescissione contrattuale in essere con la ditta per inadempienza della stessa che, dopo aver effettuato lavorazioni per un importo del 30%, ha abbandonato il cantiere senza riprendere più i lavori e obbligando l'Ente a riaggiudicare la rimanenza dei lavori con ulteriori ritardi sull'ultimazione delle opere.

Altre criticità riscontrate in alcuni appalti sono le problematiche di liquidità legate ai vincoli dei patti di stabilità, che immobilizzano gli enti nell'ultimazione di opere o nell'appalto di nuovi interventi.

Nella figura seguente si riporta la distribuzione delle **fonti di finanziamento FAS tra viabilità di interesse regionale e viabilità locale**, evidenziando che, come illustrato nel paragrafo 7.4, ai sensi della L.R. 3/99 e s.m.i., la rete di interesse regionale è costituita dalle strade trasferite dallo Stato alle Province a seguito dei Decreti "Bassanini" nonché dalle restanti strade ricadenti sulla Grande Rete e nella Rete di Base principale come definite dal vigente PRIT 1998/2010.

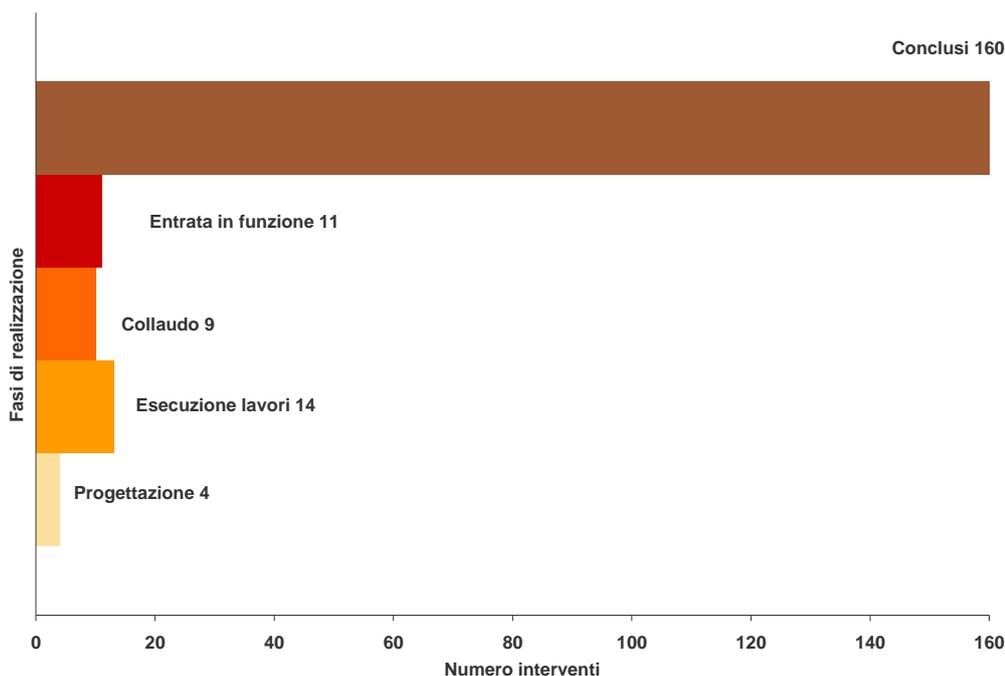
**Figura 209**  
Distribuzione fonti di finanziamento FAS tra viabilità di interesse regionale e locale



Lateralmente si va a evidenziare 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 198)** inseriti negli Accordi di Programma Quadro.

**Figura 210**  
Stato di attuazione degli interventi



Analizzando le fasi del cronoprogramma procedurale di tutti gli interventi inseriti negli Accordi, compresi quelli ANAS e ASPI, si può vedere che il **valore** degli interventi **conclusi rappresenta circa il 31% del totale** (per un importo complessivo pari 972,36 M€), il valore degli interventi che si trovano in fase di collaudo e di prossima entrata in funzione costituisce il 48,79% del totale (per un importo complessivo pari a 1.510,28 M€) e quello degli interventi per i quali i lavori sono tuttora in corso è l'11,77% circa del totale (per un importo complessivo pari a 364,33 M€). Infine si trova ancora in fase di progettazione il 3,25% del totale (per un importo complessivo pari a 100,68 M€).

Da questi dati si possono derivare alcune considerazioni:

- § non si riscontra un avanzamento, rispetto all'anno scorso, degli interventi in progettazione, sia per motivi burocratici connessi ai lunghi tempi necessari per concludere la fase approvativa, sia per il venir meno di una continuità nei flussi di finanziamento degli investimenti, rispetto al passato;
- § gli interventi conclusi, intesi come ultimati sia a livello di pagamenti effettuati, sia di collaudo, sono solo due in più rispetto al 2012;
- § gli interventi che sono nella fase di esecuzione lavori non sono tantissimi, e per lo più di competenza di ASPI, appartenendo per la maggior parte alla variante di valico appenninica;
- § gli interventi nella fase di collaudo sono diminuiti nel valore complessivo (da 588,86 M€ a 364,33 M€), il che significa, da un lato, che alcuni interventi sono conclusi o entrati in funzione, dall'altro, dato l'aumento, rispetto al 2012, nel numero degli interventi appartenenti a questa categoria, che alcuni, in esercizio da vari anni, sono in fase pre-conclusiva;
- § l'aumento rispetto al 2012, in valore (da 11,43 M€ a 148,00 M€) e nel numero (da 8 a 11), degli interventi entrati in funzione indica che siamo in una fase di progressiva conclusione delle opere e di relativa contabilizzazione finale dei finanziamenti.

### 7.4.4 Finanziamenti previsti dalle Intese attuative del DUP

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

Le Intese, che sono un atto di programmazione strategica, si compongono di un Documento Programmatico – condiviso dal sistema delle Autonomie locali, le forze economiche e sociali e la Regione – e di un'Intesa, sottoscritta da tutti gli Enti pubblici coinvolti. Il processo, iniziato compiutamente all'inizio del 2009, ha consentito di definire tutte le Intese su base provinciale, che nell'arco del 2013 sono state pressoché tutte riviste al fine di definire le opere prioritarie su cui concentrare i finanziamenti derivanti dal FSC e quelli aggiuntivi regionali<sup>63</sup>.

Il DUP si pone in particolare alcuni obiettivi (9 e 10) la cui attuazione compete alla Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità della Regione.

Con l'**Obiettivo 9** si prevede di **valorizzare i potenziali territoriali e consolidare le aree ex Obiettivo 2**. I territori dell'Emilia-Romagna, nelle loro diversità e specificità, sono infatti tutti

<sup>63</sup> Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.2.4 "Il Documento Unico di Programmazione e le Intese territoriali".

collegati in un'unica trama e costituiscono insieme il vantaggio competitivo dell'intero territorio regionale. La sfida è quella di valorizzare queste differenze e queste specificità, ricomponendole strategicamente come un vero sistema territoriale integrato.

Le linee d'intervento prevedono **tre ambiti territoriali principali**: le aree sub regionali ad alta specificità e potenzialità di rilievo per lo sviluppo regionale - le aree dell'ex Obiettivo 2 - il Sistema Appennino e il Sistema della pianura orientale, per le quali risulta opportuno prevedere una fuoriuscita graduale dai benefici previsti in sede comunitaria per accelerare processi virtuosi innescati, ma non ancora del tutto consolidati.

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

- § promuovere la capacità delle città di essere motori di sviluppo;
- § promuovere l'integrazione sociale, la qualità ambientale e la qualità della vita, anche attraverso la promozione di un approccio innovativo alla terza età;
- § promuovere le reti di città alla dimensione regionale e sovra-regionale.

Negli anni dal 2010 al 2013 si è data una prima attuazione alle Intese sottoscritte e, relativamente al settore stradale, sono stati attivati i finanziamenti relativi ai seguenti interventi:

**Tabella 78**  
**Attuazione DUP**  
(Anno 2010)

N. obiettivo	Beneficiario	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali	Stato di attuazione
9	Comune Vigarano Mainarda (Ferrara)	Interventi di viabilità di interesse regionale e locale	260.634,19	200.000,00	60.634,19	In corso
9	Comune Lizzano Belvedere (Bologna)	Riqualificazione di infrastrutture per il turismo invernale - Lotto 1 strade di accesso	404.523,11	372.565,78	31.957,33	Concluso
10	Comune Ravenna	Realizzazione nuova rotonda sulla SS Romea e riqualificazione del tratto di via esistente di accesso alla nuova area artigianale Bassette ovest Comune di Ravenna	1.200.000,00	800.000,00	400.000,00	Concluso
9	Provincia Reggio Emilia	Miglioramento della tratta Reggio Emilia-Castelnuovo né Monti mediante variante alla SS63 in prossimità del centro abitato di Ponte Rosso	4.600.000,00	3.100.000,00	1.500.000,00	In corso
10	Comune Rimini	Progetto "Raggio Verde": Riqualificazione ambientale delle aree prospicienti il nuovo Palazzo dei congressi, relativamente al parco "la Cava" e al tratto Via della Fiera incluso nella fascia verde e realizzazione del Ponte/Sottopasso	5.000.000,00	3.500.000,00	1.500.000,00	In corso

**Tabella 79**  
**Attuazione DUP**  
(Anno 2011)

N. obiettivo	Beneficiario	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali	Stato di attuazione
9	Comune Lagosanto (Ferrara)	Interventi per la sicurezza idraulica nei centri abitati: Opere viarie e di sistemazione	260.000,00	260.000,00	0,00	In corso
10	Provincia Ravenna	Realizzazione di rotonda per riorganizzare la viabilità di accesso al casello autostradale A14 di Faenza e migliorare l'accessibilità al Parco Torricelli, allo scalo merci e al polo commerciale di Faenza	2.400.000,00	600.000,00	1.800.000,00	In corso
9	Comune Vetto (Reggio Emilia)	Interventi nel comune di Vetto: Lavori di sistemazione e miglioramento della strada comunale Groppo – Cerribuchi e lavori di sistemazione e miglioramento della strada comunale Vetto capoluogo – La Costa – Casone – 1° stralcio	500.000,00	500.000,00	0,00	Concluso

**Tabella 80**  
**Attuazione DUP**  
(Anno 2013)

N. obiettivo	Beneficiario	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali	Stato di attuazione
9	Provincia di Ferrara	Viabilità di accesso al nuovo polo ospedaliero S. Anna da nord-ovest, località Cona di Ferrara, completamento bretella principale	1.999.498,41	1.999.498,41	0,00	Concluso
9	Comunità Montana Appennino Piacentino	Messa in sicurezza viabilità turistica	498.591,58	383.224,38	115.367,20	In progettazione

Per meglio evidenziare a che punto siano arrivati gli interventi, nelle tabelle sopra descritte è stato riportato lo stato di attuazione diviso in tre fasi: in progettazione, in corso e concluso. Con la dicitura “in progettazione” è da intendersi che l'intervento non ha superato al 31/12/2013 l'approvazione del progetto esecutivo; per la fase in corso siamo tra l'aggiudicazione del lavoro e lo svolgimento dei lavori stessi; per la fase di concluso si intende che il lavoro è ultimato, collaudato e in funzione.

### 7.4.5 Altri finanziamenti

L'art. 167 della L.R. 3/99 e successive modifiche e integrazioni prevede che la Regione stanzi per la rete viaria le risorse trasferite dallo Stato, nonché le risorse aggiuntive proprie, da destinarsi, tra l'altro, oltre che agli interventi previsti nel Programma di intervento sulla rete delle strade di interesse regionale e alla manutenzione straordinaria, anche a **opere volte alla sistemazione della viabilità provinciale di interesse regionale rese necessarie a seguito di eventi eccezionali o calamitosi** (comma 2, lettera c).

Negli ultimi anni 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.

Nel periodo compreso tra la fine del 2012 e aprile del 2013, in gran parte del territorio della regione Emilia-Romagna si sono verificati avversità atmosferiche eccezionali che hanno determinato gravi **dissesti idrologici**. In conseguenza agli eventi avvenuti in particolare nei mesi di marzo e aprile 2013, è stato dichiarato lo stato di emergenza, con deliberazione del Consiglio dei Ministri del 9/5/2013.

In particolare nelle province di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Parma si sono verificati movimenti franosi delle scarpate di monte e di valle con conseguenti colate di materiale sulle carreggiate e cedimenti dei piani viabili, dissesti e lesioni di ponti, crolli di muri di sostegno delle scarpate e danneggiamento di tombini stradali.

Le opere messe in campo dalle Province per il ripristino della transitabilità in condizioni di sicurezza hanno previsto **opere di difesa**, come ad esempio il rivestimento di pareti rocciose interessate dai fenomeni di crollo e caduta massi e detriti mediante reti metalliche paramassi, opere di regimazione delle acque meteoriche (drenaggi), realizzazione di muri di contenimento in gabbioni e ripristino dei muri di sostegno esistenti e **opere di consolidamento e ripristino** del corpo stradale, delle relative pertinenze e dei ponti lesionati.

Nel caso del grave dissesto avvenuto in provincia di Parma, nel comune di Tizzano Val Parma nella frazione Boschetto, consistente in un esteso movimento franoso che ha provocato oltre a notevoli danni anche l'interruzione della Strada Provinciale 665 "Massese", si è instaurata un'importante sinergia con l'Agenzia Regionale di Protezione Civile, che ha permesso la compartecipazione al finanziamento urgente per la *"realizzazione di un percorso stradale provvisoriale alternativo a monte della frana"*, in considerazione del fatto che, visto l'ordine di grandezza del dissesto, il consolidamento del versante e del corpo stradale compromesso non sarebbe potuto avvenire in tempi rapidi e tenendo conto della rilevanza della strada provinciale ai fini della sicurezza per i cittadini dei territori interessati e dei gravi effetti che l'interruzione della stessa avrebbe provocato sul sistema economico e sociale della Provincia.

Per tale intervento sono stati dunque assegnati alla Provincia di Parma 850.000,00 euro, di cui 400.000,00 euro dall'Agenzia Regionale di Protezione Civile (ai sensi della L.R. 1/05 che prevede lo stanziamento di risorse per interventi di somma urgenza a causa di eccezionali eventi meteorologici per i quali è stato dichiarato lo stato di emergenza con DPCM) e 450.000,00 euro dal nostro Assessorato (mediante Delibera di Giunta n. 1410 del 7/10/2013), a fronte di un costo complessivo dell'opera pari a 908.200,00 euro.

Nel periodo compreso tra il 2002 e il 2013 sono stati assegnati alle Province, mediante deliberazioni di Giunta regionale, contributi per un ammontare di **22.879.573,00 euro**.

In particolare, nel 2013, le risorse assegnate sono pari a 949.500,00 euro. Di seguito si riepilogano gli interventi finanziati nel 2013 e la relativa descrizione.

**Tabella 81**  
**Interventi assegnati nel 2013**  
 (Importi in euro)

Provincia	Importo finanziato	Costo intervento	Infrastrutture interessate	Descrizione interventi
Bologna	234.500	335.000	SP324R (Lizzano in Belvedere) SP325R (Monzuno e Castiglione dei Pepoli) SP623R (Castel d'Aiano) SP632R (Granaglione) SP610R (Borgo Tossignano)	8 interventi di ripristino della sedi stradali danneggiate da movimenti franosi di monte e di valle, con realizzazione di muri in gabbioni, drenaggi, reti paramassi e ripristino di un muro di contenimento in c.a.
Modena	75.000	150.000	SP486R (Frassinoro)	1 intervento di ripristino e consolidamento del ponte in bozze di pietrame sull'affluente del fosso della Croce in Comune di Frassinoro, attraverso la ricostruzione delle spalle lesionate e delle relative murature e il ripristino della pavimentazione stradale con nuovi cordoli e barriere guard-rail
Parma	450.000	908.200	SP665R (Tizzano Val Parma)	1 intervento di ripristino della viabilità provinciale in frazione Boschetto del comune di Tizzano Val Parma mediante realizzazione di una viabilità provvisoria
Reggio Emilia	190.000	240.000	SP513R (Vetto)	1 intervento di ripristino della scarpata di valle mediante un muro di sostegno in c.a. fondato su pali, risanamento del muro in sassi esistente, sistemazione del terreno franato con ricostituzione del rilevato con ghiaia, opere di drenaggio delle acque, ricostruzione del piano viabile e installazione barriere stradali di sicurezza
<b>Totale</b>	<b>949.500</b>	1.633.200		

Inoltre, sempre con risorse rientranti nella disponibilità del 2013, nel mese di febbraio è stato destinato alla Provincia di Reggio Emilia un importo di 180.000,00 euro per 2 interventi di ripristino delle scarpate di valle e di monte in due tratti della SP513R, in comune di Vetto, mediante realizzazione di opere di drenaggio delle acque, realizzazione di gabbioni, posa in opera di reti di contenimento con chiodature al substrato roccioso e ricostruzione del piano viabile (costo complessivo 272.000,00 euro).

L'Assemblea legislativa regionale, nell'ambito del Programma 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 **30.428.805,53 euro a carico della Regione, a favore di interventi su strade di interesse regionale.**

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 82**  
**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 – Lotto II bis	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	
<b>Totale</b>		<b>30.428.805,53</b>	<b>107.639.207,44</b>	

**Tabella 83**  
**Stato di attuazione degli interventi finanziati dalla Regione mediante convenzione**

Provincia	Asse viario	Tipologia opera	Stato di attuazione
Piacenza	SP10R "Padana Inferiore"	Messa in sicurezza	Approvato progetto preliminare nel 2009. Si prevede di completare la progettazione definitiva/esecutiva entro il 2014. Previsione consegna lavori nel primo semestre del 2015.
Parma	SP 523R "Colle di Cento Croci"	Riqualificazione in sede	Approvato il progetto esecutivo e aggiudicati i lavori nel 2011. In corso di realizzazione. Sono state approvate 3 perizie di variante per migliorie alle opere in appalto
Bologna	SP569R "Nuova Bazzanese"	Nuove opere	Progetto esecutivo di prossima approvazione. Pubblicazione bando di gara prevista entro estate 2014. Svolto coordinamento per la risoluzione di interferenze e criticità tecniche.
	Asse Lungosavena – Lotto II bis	Nuove opere, adeguamenti	In corso verifica di possibili varianti migliorative
Forlì-Cesena	SP310R "del Bidente"	Nuove opere e messa in sicurezza	Approvato il progetto definitivo nel 2006. Opera completata e collaudata a dicembre 2010
Ferrara	Asse Cispadano	Nuove opere, adeguamenti e messe in sicurezza	Opera suddivisa in 5 sottointerventi (4 lavori collaudati e 1 i cui lavori sono iniziati a marzo 2012)
	EX SS495 (SP68)	Nuova opera: variante abitato di Migliarino.	I lavori sono stati conclusi a fine 2009 e collaudati a metà del 2010
Ravenna	SS16/SP71 bis	Messa in sicurezza – soppressione PL	Approvato il progetto definitivo nel 2010. Aggiudicazione per appalto integrato. Progetto esecutivo approntato e in corso di approvazione
	SS9	Messa in sicurezza – soppressione PL Castelbolognese	Approvato il progetto definitivo nel 2010. Lavori in fase di ultimazione

Da ultimo vale la pena ricordare il caso del **Nodo di Rastignano**. Per questa importante opera di variante alla SP65 della "Futa" in provincia di Bologna, che sarà destinata a risolvere uno storico problema di congestione sulla direttrice che assicura il collegamento fra la città di Bologna e la valle del Savena, la Regione non stanziava fondi ma ha svolto in questi anni un importantissimo lavoro di coordinamento fra le Istituzioni che hanno un ruolo importante nella sua realizzazione.

Per un problema di mancanza della copertura finanziaria necessaria l'opera, pure approvata nella sua interezza, verrà realizzata in due successivi passaggi. Verrà prima realizzato uno stralcio, noto come "Stralcio funzionale Futa", per il quale sono in corso le procedure espropriative e di appalto. Tale stralcio raggiunge l'abitato di Rastignano provenendo da Bologna e trova la sua funzionalità mediante innesto nella rete stradale urbana esistente. Successivamente, quando sarà possibile reperire la somma necessaria per il secondo stralcio, che è inserito nell'XI Allegato Infrastrutture strategiche, in quanto opera connessa al Nodo di Bologna, sarà possibile dare attuazione alla

piena funzionalità della variante completando l'attraversamento verso i comuni della valle del Savena.

Per quanto riguarda i finanziamenti previsti dall'art. 167 bis della L.R. 3/99 e successive modifiche e integrazioni, destinati a interventi di sistemazione, miglioramento e costruzione di strade di proprietà comunale, nonché i contributi per l'incentivazione alla progettazione di opere in attuazione del PRIT (previsti dall'art. 31, comma 2, lettera d), della L.R. 2 ottobre 1998, n. 30 e successive modifiche e integrazioni), nel 2013 non c'è stata disponibilità finanziaria e pertanto non sono state assegnate risorse.

## 7.5 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE

### 7.5.1 Il nuovo assetto dell'ANAS

Come già evidenziato nell'edizione 2013 del presente Rapporto annuale di monitoraggio, per effetto delle disposizioni introdotte dal D.L. n. 98 del 6/7/2011 (manovra finanziaria), in materia di riordino dell'ANAS SpA, e delle successive proroghe ivi previste, la funzione di vigilanza sulle concessioni autostradali, in precedenza esercitata dalla stessa ANAS, è stata trasferita all'interno di un'apposita struttura istituita in seno al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, denominata **“Struttura per la vigilanza sulle concessioni autostradali”**.

Tale struttura, oltre agli specifici compiti di vigilanza, ha altresì acquisito il compito di soggetto aggiudicatore delle nuove concessioni autostradali.

In Emilia-Romagna, in particolare, provvederà all'aggiudicazione definitiva della concessione relativa alla Bretella Campogalliano – Sassuolo e dovrà avviare le procedure approvative ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006 e successive modifiche e integrazioni (opere strategiche: approvazione preliminare comportante VIA e localizzazione urbanistica) del progetto di trasformazione in autostrada del Raccordo Ferrara – Porto Garibaldi, propedeutiche alla stipula della convenzione con il concessionario già individuato con gara.

L'ANAS, invece, ha mantenuto inalterate tutte le altre funzioni che aveva storicamente presiedute.

Vale la pena evidenziare che la disposizione introdotta dall'art. 1 comma 1018 della L. 296/06 (Finanziaria 2007), che si riporta testualmente: *“Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ANAS SpA predispose un nuovo piano economico-finanziario, riferito all'intera durata della sua concessione, nonché l'elenco delle opere infrastrutturali di nuova realizzazione ovvero di integrazione e manutenzione di quelle esistenti, che costituisce parte integrante del piano. Il piano è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro dei trasporti e il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentite le competenti Commissioni parlamentari; con analogo decreto è approvato l'aggiornamento del piano e dell'elenco delle opere che ANAS SpA predispose ogni cinque anni. In occasione di tali approvazioni è altresì sottoscritta una convenzione unica di cui il nuovo piano ed i successivi aggiornamenti costituiscono parte integrante, avente valore ricognitivo per tutto quanto non deriva dal nuovo piano ovvero dai suoi aggiornamenti”*, non prevede l'espressione di un parere da parte delle Regioni sul piano pluriennale delle opere relative alla viabilità nazionale.

Pertanto si deve registrare che, al di là del costante rapporto di collaborazione che si è sviluppato e mantenuto nel tempo con il Compartimento per la Viabilità dell'Emilia-Romagna, è da tempo venuta meno la possibilità per la Regione di incidere sulla programmazione pluriennale e annuale relativa alla viabilità statale, che peraltro negli ultimi anni è stata limitata alla sola manutenzione straordinaria.

## 7.5.2 Stato di avanzamento interventi ANAS

Il **Piano quinquennale 2007-2011**, che è l'ultimo piano pluriennale ANAS finora approvato dal CIPE e che prevede gli interventi riportati nella tabella seguente, ha uno stato di attuazione molto basso, in quanto rispetto al totale degli investimenti previsti (1.219,45 M€), solo due lavori risultano ultimati (Variante SS45 Perino-Rio Cernusca e Variante di Mirandola - 1° lotto) e sono attualmente in corso lavori per 120,51 M€, pari a solo quasi il 10% (Variante SS63 all'abitato di Bocco, 4° lotto Tangenziale Est di Forlì, completamento Tangenziale Ovest di Ferrara).

**Tabella 84**  
Interventi previsti dal Piano pluriennale 2007-2011

Intervento	Importo (M€)	Appaltabilità	Tipologia opera	Stato di attuazione
SS45 "di valle di Trebbia" - Lavori di costruzione del tratto compreso tra le località Perino e Rio Cernusca	19,70	2007	Bandi pubblicati prima del 2007	Lavori ultimati
SS16 - SS64 Tangenziale Ovest di Ferrara – Completamento	29,51	2007	Varianti e rescissioni	Lavori in corso (SAL 35,41%)
SS12 - Lavori di costruzione della variante di Mirandola 1° lotto	10,18	2007	Varianti e rescissioni	Lavori ultimati
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	48	2009	Nuova opera	Lavori in corso
SS62 - Ammodernamento dell'asse stradale nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio	13,4	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°	43	2009	Nuova opera	Lavori in corso (SAL 50%)
SS16 - Adeguamento della statale con variante tra Rimini nord e Misano Adriatico 1° Stralcio	574,42	2009	Varianti e rescissioni	In progettazione (fase VIA Min conclusa )
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°	37	2011	Nuova opera	In progettazione
SS9 - Tangenziale di Reggio Emilia da S. Prospero Strinati a Corte Tegge (suddiviso in 2 stralci funzionali)	185	2011	Nuova opera	In progettazione
SS16 - Variante di ponte Bastia -Variante di Argenta 1° lotto	94,8	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
<b>Totale</b>	<b>1.219,45</b>			

Per quanto riguarda gli interventi in corso di progettazione si evidenzia quanto segue.

In riferimento alla **“Variante alla SS16 tra Rimini nord e Misano”**, la Regione, a seguito della richiesta da parte degli Enti locali di completare alcuni tratti di viabilità dismessi a seguito dei lavori autostradali di potenziamento della A14, si è fatta promotrice, nel corso del 2013, di svariati incontri alla presenza della Struttura di vigilanza delle concessioni autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di ASPI, di ANAS e dei rappresentanti degli Enti locali, riscontrando

una condivisione circa l'opportunità di anticipare la realizzazione da parte di ASPI dei due tratti di variante alla SS16, a fronte della loro successiva gestione da parte di ANAS.

In particolare i tratti sono i seguenti:

- 1) il tratto n. 1 (per uno sviluppo complessivo di 2.8 km), utilizza il vecchio sedime autostradale, ora dismesso, dalla progressiva di progetto della SS16 km 202+000 (SP258 "Marecchiese") al km 205+000 (svincolo SS72 "di San Marino");
- 2) il tratto n. 2 (per uno sviluppo complessivo di circa 3 km) dallo svincolo di Riccione fino al cavalcavia sulla SP35 di Morciano (via Tavoletto).

Con la formalizzazione degli accordi su evidenziati, che potrà avvenire mediante apposita convenzione da stipularsi tra tutti i soggetti sopracitati, si intende ottimizzare la sinergia, instaurata sin dalla fase progettuale, fra le opere di potenziamento della A14 e la variante alla SS16, dando allo stesso tempo risposta a una situazione di elevatissima criticità per il territorio determinata dal consistente traffico di attraversamento dei centri urbani, che oggi grava sulla Statale Adriatica.

Un passo avanti significativo nell'iter progettuale è stato fatto per la "**Tangenziale di Reggio Emilia da S. Prospero Strinati a Corte Tegge**" (suddiviso in 2 stralci funzionali: tratto S. Prospero Strinati - Pieve Modolena e tratto Pieve Modolena - Corte Tegge), che consentirà il completamento del sistema delle tangenziali intorno alla città di Reggio Emilia e costituirà un tratto importante della Via Emilia bis.

Anche a seguito dell'attenzione manifestata dal nostro Assessorato, nell'ambito delle attività di coordinamento con ANAS e con gli Enti locali, si è riscontrata una ripresa dell'iter che vedrà a breve l'attivazione della Valutazione di Impatto Ambientale di competenza nazionale sulla base dello SIA e del progetto definitivo redatti dal Comune di Reggio Emilia e trasmessi ad ANAS (a novembre 2013).

Infine, si segnala l'attività di costante coordinamento svolta dalla Regione in merito alla "**Variante alla Statale 63 in corrispondenza dell'abitato di Bocco in comune di Casina (RE) lavori di completamento dal Km 88+600 al km 90+104**" che ha fatto sì che il Provveditorato alle Opere Pubbliche, ai fini dell'accertamento della conformità urbanistica e localizzazione, mediante attivazione di Conferenza dei Servizi (la cui seduta conclusiva si è tenuta il 20/5/2013), formalizzasse (in data 5/8/2013) il raggiungimento dell'Intesa Stato-Regione necessario per poter procedere all'approvazione del progetto esecutivo da parte di ANAS (5/8/2013) e alla successiva consegna dei lavori (9/8/2013) attualmente in corso di realizzazione.

Per quanto riguarda il "**Prolungamento della complanare di Bologna - tratto Nord**", in forza di una convenzione sottoscritta il 23/9/2009 fra Regione, Provincia di Bologna, Comuni di Ozzano dell'Emilia e San Lazzaro di Savena, ANAS e Autostrade per l'Italia, quest'ultima ha redatto il Progetto preliminare del tratto compreso tra Ponte Rizzoli e San Lazzaro di Savena, del suo collegamento con il tratto di complanare sud già realizzato e dell'interconnessione con la viabilità esistente.

ANAS ha inoltre completato, con il contributo finanziario dei Comuni di San Lazzaro di Savena e di Ozzano Emilia, lo studio di prefattibilità ambientale dell'infrastruttura stradale, finalizzato all'avvio, in data 22/9/2010, della procedura di screening ambientale ministeriale che si è conclusa il 30/5/2011 con l'esclusione dalla VIA (parere regionale in data 19/11/2012).

Con la stipula, il 13/7/2012, di un Protocollo di intesa fra tutti gli Enti interessati dai lavori di ampliamento alla IV corsia della A14 fra Bologna S. Lazzaro e la diramazione fra la A14 e la A14-dir, quest'opera è stata individuata quale infrastruttura fondamentale e strategica, di competenza di ANAS, con funzioni di adduzione al sistema autostradale, finalizzata al potenziamento del corridoio infrastrutturale Bologna - Castel Bolognese.

Si rende ora necessario procedere con la progettazione definitiva dell'opera e con il relativo finanziamento, attualmente stimato in circa 29 M€. La Regione si è quindi adoperata per sollecitare un impegno del Ministero Infrastrutture, da un lato a considerare l'opera fra le priorità di finanziamento nell'ambito del prossimo contratto di programma ANAS, dall'altro a valutare, anche attraverso la Struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali, le più opportune forme di finanziamento della progettazione definitiva, al fine di consentirne l'appalto in tempi compatibili con quelli dell'intervento autostradale. Tale richiesta, tuttavia, al momento non ha avuto esito.

Oltre alle progettazioni degli interventi del Piano pluriennale 2007-2011, sono in corso quelle di alcuni altri interventi discendenti da vari accordi e convenzioni stipulate dalla Regione con ANAS e altri soggetti.

In particolare, spicca per importanza l'intervento noto come "**Nodo di Casalecchio di Reno**", lungo la SS64 Porrettana, in provincia di Bologna, su cui la Regione ha svolto un ruolo di coordinamento e costante presidio nei confronti di ANAS e Autostrade per l'Italia, soggetto finanziatore dell'opera. Si tratta di una variante alla Statale che consentirà di prolungare il nuovo tratto realizzato fra Sasso Marconi e Borgonuovo in complanare alla A1 (in occasione dei lavori del lotto 1 della Variante di Valico) fino a interconnetterlo alla Tangenziale di Bologna attraversando in nuova sede il centro di Casalecchio di Reno, all'interno del quale è prevista anche una galleria artificiale. Il progetto definitivo, pur essendo stato già approvato dal CIPE, ha dovuto subire alcune integrazioni e aggiornamenti ed è ora in corso di validazione all'ANAS prima di potere essere ritrasmesso al CIPE. Per un problema di mancanza dell'intera copertura finanziaria il progetto sarà realizzato in due stralci. Il primo in ordine di tempo, lo stralcio Nord, collegherà la Tangenziale di Bologna a Casalecchio e troverà la funzionalità mediante ricaduta sulla rete stradale esistente in corrispondenza dello svincolo del Faianello.

Nel corso del 2013, inoltre, in merito alla realizzazione della **tangenziale urbana del comune di Castel Bolognese**, in variante alla SS9, si è cercato di dare un nuovo impulso al prosieguo delle fasi progettuali, coerentemente con altre azioni previste dalla pianificazione regionale e mirate al miglioramento delle condizioni di accessibilità urbana. La Regione ha quindi approntato una bozza di convenzione che impegna ANAS alla redazione della progettazione definitiva dell'infrastruttura, anche in attesa del suo inserimento nella programmazione pluriennale, sulla base del progetto preliminare predisposto dal Comune e recependo le prescrizioni dettate dalla Regione in fase di screening ambientale. Al momento si è in attesa di una risposta di ANAS a tale proposta.

A seguito della necessità, condivisa da Regione, Comune di Ravenna e ANAS di individuare un intervento finalizzato a migliorare le condizioni di sicurezza dell'**intersezione tra la SS16 "Adriatica", la SS67 "Tosco-Romagnola" e la S.C. Via Ravegnana**, lungo la tangenziale di Ravenna, oggi regolata da semaforo, è stato sottoscritto un Accordo di programma tra il Comune di Ravenna e ANAS per la progettazione e la realizzazione di una rotatoria a quattro bracci. L'Accordo, condiviso dalla Regione, ha impegnato ANAS alla redazione del progetto preliminare, a inserire l'intervento in un prossimo programma finanziario per un importo di 2,1 milioni di euro, a completare la progettazione definitiva, a redigere il progetto esecutivo acquisiti i pareri necessari, a curare le procedure di appalto, affidamento, direzione dei lavori e collaudo delle opere. Il Comune di Ravenna si è assunto l'onere di espletare le procedure amministrative e sostenere i costi per espropri, frazionamenti e indennità, ad acquisire i nulla osta, pareri e autorizzazioni previsti dalla Legge, a modificare le attuali previsioni urbanistiche in funzione dell'opera da realizzare.

La Regione, infine, in attuazione della propria programmazione, ha sottoscritto insieme ad ANAS e Comune di Cervia una convenzione per la realizzazione della **rotatoria finalizzata alla messa in sicurezza dell'intersezione al km 172+841 della SS16 con la via Comunale Martiri Fantini e la SP254R** in corrispondenza della quale, attualmente, l'intersezione a raso è regolata da impianto semaforico. La Regione e ANAS hanno assunto l'impegno di reperire le risorse necessarie al finanziamento di propria competenza pari rispettivamente al 50% del costo complessivo, stimato in

1.821.000,00 euro. Il Comune invece dovrà provvedere allo sviluppo del progetto esecutivo con particolare riferimento al S.I.A. nonché alle incombenze relative all'occupazione e acquisizione delle aree di proprietà di terzi, alla direzione lavori e al collaudo.

Passando alle opere in corso di realizzazione sulla rete nazionale si riporta il seguente quadro.

Nel corso del 2013 l'ANAS ha gestito lavori (di ammodernamento e varianti), riportati nella tabella seguente, derivanti anche da piani approvati prima del 2007, per un totale di 7 interventi, di cui 1 è stato ultimato e concluso (l'Asse di Arroccamento di Forlì) e 6 sono in corso di esecuzione (lungo la SS63, la SS64, il Sistema Tangenziale di Forlì e la SS16).

**Tabella 85**  
**Interventi di ammodernamento e varianti in corso di realizzazione o conclusi nel 2013**

Direttrici	Ammodernamenti
Valichi	SS64 LAVORI DI AMMODERNAMENTO DELLA SS 64 "PORRETTANA" SOGGETTA A MOVIMENTI FRANOSI FRA LE LOCALITÀ SILLA (KM 38+740) E MARANO (KM 45+841) IN COMUNE DI GAGGIO MONTANO - LAVORI DI COMPLETAMENTO DEL 1° STRALCIO FRA SILLA (KM 38+740) E CA' DEI LADRI (KM 40+400)
	SS64 LAVORI DI AMMODERNAMENTO DELLA STATALE SOGGETTA A MOVIMENTO FRANOSO FRA LE LOCALITÀ SILLA E MARANO IN COMUNE DI GAGGIO MONTANO - 2° STRALCIO
SS16	S.S. 16 - AMMODERNAMENTO DEL TRATTO TRA L'INNESTO CON LA SS 495 E PONTE BASTIA DAL KM 101+330 AL KM 120+238. 2° STRALCIO DAL KM 101+330 ALLO SVINCOLO DI ARGENTA
Direttrici	Varianti
Valichi	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
	SS64 TANGENZIALE DI FERRARA – COMPLETAMENTO
SS9	SS9 SISTEMA TANGENZIALE DI FORLÌ – COLLEGAMENTO VIARIO TANGENZIALE EST - 4° LOTTO
	SS9 ASSE DI ARROCCAMENTO DI FORLÌ

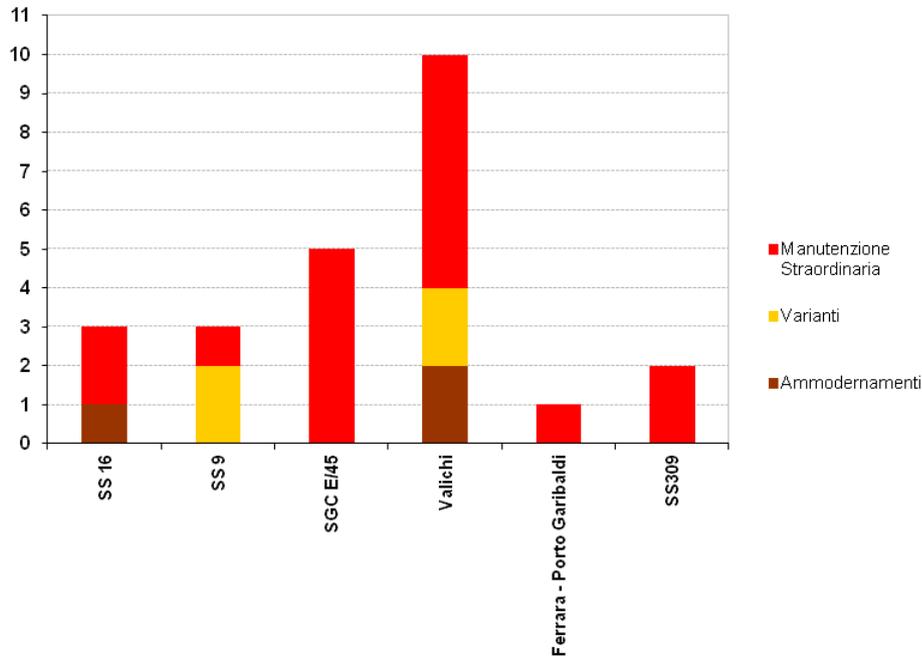
Inoltre, in riferimento alla **manutenzione straordinaria**, i lavori in corso e conclusi nel 2013 sono stati quelli riportati nella tabella seguente.

**Tabella 86**  
**Interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione o conclusi nel 2013**

Direttrici	Manutenzione straordinaria
SS16	SS 16 "ADRIATICA" - LAVORI PER LA SISTEMAZIONE DELL'IMPALCATO E DEI SOSTEGNI VERTICALI DEL PONTE SUL FIUME MARECCHIA AL KM 201+275
	SS 16 "ADRIATICA" - LAVORI DI CONSOLIDAMENTO DEL VIADOTTO TRA IL KM 148+176 E 148+860
SS9	SISTEMA TANGENZIALE DI MODENA LAVORI URGENTI PER LA REALIZZAZIONE DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA DELLO SVINCOLO IN CORRISPONDENZA DELLA SS. 12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO" AL KM 0+33 (USCITA 10)
SGC E/45	SS 3 BIS "TIBERINA" (E45) - LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO RIO DELLA BUSCA AL KM 215+798
	SS 3 BIS "TIBERINA" (E45) - LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO RIO FRATTA AL KM 214+881
	SS 3 BIS "TIBERINA" (E45) - LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO BORELLO AL KM 212+360
	S.S. 3BIS "TIBERINA" TRATTO DAL KM 162+698 AL KM 250+565 LAVORI DI RISANAMENTO DELLA SOVRASTRUTTURA STRADALE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 162+698 AL KM 250+565
	S.S. 3BIS "TIBERINA" LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO DELLO SVINCOLO DI CANILI AL KM 162+800
Valichi	SS12 ELIMINAZIONE DI VIZIOSITÀ PLANOALTIMETRICHE ED ADEGUAMENTO DELLA SEDE STRADALE DAL KM 199+800 AL KM 203+000
	SS. 63 "DEL VALICO DEL CERRETO" - REALIZZAZIONE DEL TRATTO LOCALITÀ CA' DEL MERLO - LOCALITÀ CROCE INTERVENTO N°1 DAL KM 76+200 AL KM 76+980
	SS. 63 "DEL VALICO DEL CERRETO" - REALIZZAZIONE DEL TRATTO LOCALITÀ CA' DEL MERLO - LOCALITÀ CROCE INTERVENTO N°2 DAL KM 75+750 AL KM 76+200
	S.S. 63 "DEL VALICO DEL CERRETO" - REALIZZAZIONE DEL TRATTO LOCALITÀ CA' DEL MERLO - LOCALITÀ CROCE - INTERVENTI 3-4-5
	SS45 MESSA IN SICUREZZA DAL KM 78+200 (PONTE LENZINO) AL KM 94+000 (BOBBIO)
	SS45 LAVORI DI ALLARGAMENTO DEI PONTICELLI E MESSA IN SICUREZZA DELLE BARRIERE DI PROTEZIONE DAL KM 111+600 AL KM 111+730 (LOCALITÀ TRAVO), KM 112+800 (LOCALITÀ CASINO AGNELLI) E MESSA IN SICUREZZA DELLE BARRIERE DI PROTEZIONE DAL KM 62+100 AL KM 95+000
Ferrara – Porto Garibaldi	RACCORDO AUTOSTRADALE FERRARA – PORTO GARIBALDI: MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE
SS309	LAVORI DI REALIZZAZIONE DI ROTATORIE AL KM 23+600 LIDO DEGLI ESTENSI ED AL KM 32+400 LIDO DELLE NAZIONI, RAZIONALIZZAZIONE DELLE INTERSEZIONI TRA I KM 29+100, 35+500 E 49+000
	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA PAVIMENTAZIONE DAL KM 0+000 AL KM 7+000 IN TRATTI SALTUARI

Di seguito si riportano in sintesi le **ripartizioni degli interventi**, di cui alle due tabelle precedenti, **suddivisi per direttrici e per tipologia di opere**.

**Figura 211**  
Ripartizione interventi suddivisi per tipologia di opere in corso/concluse nel 2013 e direttrici



Fonte: elaborazione dati RER da fonte ANAS SpA.

Considerato che il numero di **varianti stradali** ancora in fase di progettazione (previste dal Piano pluriennale 2007-2011 relative alla SS9 e SS16), è superiore al numero di varianti concluse o in corso di realizzazione (che interessano la SS9 e i valichi SS63 e SS64), è necessario proseguire con l'attività propulsiva e di coordinamento con ANAS e con gli Enti locali, necessaria al finanziamento e al completamento delle opere già programmate.

Inoltre si auspica che possa attuarsi un aggiornamento della programmazione ANAS, al fine di prevedere alcune importanti varianti che diano una risposta a una serie di problematiche legate all'attraversamento di alcuni centri abitati, da molto tempo segnalate dal territorio.

Si segnala infine il cospicuo numero di interventi soprattutto di manutenzione straordinaria sulle **strade di valico appenninico**, 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.

### 7.5.3 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.

Solo recentemente tale competenza giuridica è passata dall'ANAS al Ministero delle Infrastrutture, che ha creato al proprio interno una struttura appositamente dedicata a presidiare tale funzione, denominata Struttura di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali (SVCA).

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

Attualmente **lo sviluppo chilometrico complessivo** sul territorio regionale della rete autostradale nazionale (comprensivo di tre superstrade fruibili gratuitamente) **ammonta a circa 729 km**, su cui sono previsti **interventi di riqualificazione/ampliamento che riguardano il 57% della rete esistente** (416 km su 729).

Alcuni di questi interventi sono già stati completati, in particolare:

- § la 4<sup>a</sup> corsia dell'A1 da Bologna Borgo Panigale a Modena Nord;
- § la 3<sup>a</sup> corsia dinamica dell'A14 da Bologna San Lazzaro a Bologna Borgo Panigale;
- § la 3<sup>a</sup> corsia dell'A1 da Casalecchio di Reno a La Quercia (quota parte corrispondente ai lotti 0-1-2-3-4 del più ampio intervento di ampliamento dell'attraversamento appenninico dell'A1 noto come "Variante di Valico");
- § la 3<sup>o</sup> corsia dell'A14 fra Rimini Nord e il confine regionale con le Marche: che risulta già in esercizio, anche se sono in corso alcuni lavori di completamento;
- § il nuovo casello "Terre di Canossa – Campegine" sull'A1;
- § il nuovo casello "Valle del Rubicone" sull'A14.

Sono inoltre programmate alcune **nuove opere che consentiranno 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**: le opere in fase di approvazione ammontano a **un importo totale di circa 10 miliardi di euro**, importo che potrebbe salire a 11,9 miliardi di euro se si tiene conto degli interventi in corso di concertazione, la cui realizzazione effettiva però non può essere ancora considerata certa.

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.

Si ritiene significativo citare, a titolo di esempio, tre casi nei quali l'azione propulsiva data dal lavoro della Regione si è rivelata fondamentale per la risoluzione di criticità insorte o di nodi da sciogliere.

Primo fra tutti il caso della Variante di Valico. Su questa importante opera la Regione svolge da sempre un'azione di coordinamento fra Autostrade e gli Enti territorialmente interessati dall'intervento. Questo coordinamento iniziò fin dai tempi in cui si trattava di progettare e approvare l'opera autostradale principale e poi è proseguito, anche in corso d'opera. Uno dei contesti più significativi nei quali recentemente la Regione ha avuto un ruolo fondamentale ad esempio, è stato il lavoro per affrontare la criticità relativa all'inesco del movimento franoso della frazione di Ripoli, riconducibile allo scavo della galleria Val di Sambro. In questo contesto la Regione ha promosso la formazione di un Tavolo istituzionale che ha portato alla nascita di un Protocollo operativo nel quale sono state disciplinate tutte le azioni necessarie a gestire l'emergenza.

La Regione poi sovrintende il tema delle opere a favore del Territorio che Autostrade è tenuta a realizzare in virtù degli accordi a suo tempo sottoscritti, monitorando il loro andamento o promuovendo accordi per una loro revisione qualora sia resa necessarie dalle mutate esigenze espresse dagli Enti locali nel corso del tempo. Solo per citare gli esempi più significativi, si può

ricordare la realizzazione del casello di Borgonuovo, inizialmente non previsto e conquistato dalla Regione con un complesso di concertazione, e la “Tangenziale di Vado”, ovvero la trasformazione di un tratto dismesso di A1 in variante alla SP325, la cui concertazione con Autostrade, da tempo iniziata, è stata sempre portata avanti sotto la guida della Regione.

Il secondo caso riguarda la realizzazione della 4° corsia sulla A14 fra Bologna San Lazzaro e la A14-dir, per cui si è recentemente conclusa la VIA con Decreto ministeriale.

Su questa opera la Regione ha svolto in primis un’azione di concertazione fra Autostrade e gli Enti locali interessati che ha portato alla sottoscrizione di un accordo, che prevede il finanziamento da parte della società concessionaria di una serie di opere stradali di adduzione alla rete autostradale.

La Regione ha inoltre contribuito a risolvere una serie di criticità che sono emerse nel confronto con gli Enti territoriali in fase di VIA.

Da ultimo, ma non certo per importanza, il caso del Passante Nord di Bologna, che nel corso del 2013 ha rappresentato un vero e proprio “tema caldo”, trattato con grande rilievo su tutti gli organi di stampa. In questo caso siamo ben lontani dalla fase realizzativa e le difficoltà sono consistite principalmente nell’individuazione di posizioni condivise fra Autostrade per l’Italia e gli Enti del territorio sulla scelta del tracciato del Passante e sul tipo di conseguente riorganizzazione dell’esistente infrastruttura tangenziale-autostradale di Bologna.

Anche in questo caso il ruolo della Regione sulla gestione del processo di concertazione è stato di fondamentale importanza, quanto meno per quello che ha riguardato l’obiettivo di fare una sintesi delle articolate e complesse posizioni che si sono registrate nelle varie istituzioni bolognesi. Data l’importanza strategica dell’opera, in questo caso anche il Governo nazionale si è fatto promotore di una mediazione, all’interno della quale la Regione ha fatto confluire la sintesi delle posizioni emerse sul territorio.

Dopo l’approfondimento di una serie di ipotesi alternative è ora in corso la progettazione preliminare di un intervento che sembra avere ottenuto una sufficiente condivisione di tutte le parti.

La tabella seguente riporta una breve sintesi sullo **stato di 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 87

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, Variante di Valico da La Quercia a confine regionale	Autostrade per l'Italia	Lavori in corso	2.024	32	2015
Passante autostradale Nord di Bologna	Autostrade per l'Italia	Progetto preliminare in corso	1.450	40	
A21, bretella autostradale da Castelvetro Piacentino al Porto di Cremona	Autostrade Centropadane fino al 2010, con mandato provvisorio fino al 2013. In attesa di gara per la nuova concessione	Concluse le fasi approvative Progetto esecutivo completato. In attesa dell'individuazione del nuovo concessionario dell'A21	250	7	
Corridoio autostradale E55-E45 – Nuova E55 Cesena-Mestre e Riqualficazione E45 Cesena-Orte con caratteristiche autostradali	Concessionario da definire	Individuato promotore. Approvato dal CIPE progetto preliminare con Delibera in corso di registrazione da parte della Corte dei Conti.	2.750	180	
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	Concessionario individuato	Gara per l'individuazione del concessionario conclusa da parte di ANAS. In attesa di aggiudicazione da parte della nuova struttura competente (SVCA)	560	20	
Corridoio autostradale Tirreno-Brennero (TIBRE) da Parma a Nogarole Rocca	Autocamionale per la Cisa	Conclusa la gara d'appalto per l'affidamento del primo stralcio dall'interconnessione con la A1 al casello di Terre Verdiane (appalto integrato). Progetto esecutivo in corso di conclusione e inizio lavori imminente.	810	18	
Riqualficazione superstrada Ferrara-Mare con caratteristiche autostradali	Concessionario individuato	Conclusa gara per la realizzazione dell'opera mediante project financing e concessionario individuato. Da avviare la fase di Valutazione Impatto Ambientale.	500	48	
A22, 3° corsia da Modena Nord al confine regionale	Autostrada del Brennero	Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) conclusa Avviata la CdS per la localizzazione urbanistica con parere regionale già espresso (con DGR 322 del 17/03/14). In attesa conclusione della CdS da parte del Ministero delle Infrastrutture	350	30	
A14, 4° corsia da Bologna San Lazzaro a diramazione A14-dir	Autostrade per l'Italia	Conclusa Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) da parte del Ministero dell'Ambiente	600	35	
A13, 3° corsia da Bologna a Ferrara	Autostrade per l'Italia	Sospesa la concertazione con il Territorio da parte di Autostrade	550	33	
A1, 4° corsia da Modena Nord a Piacenza Sud	Autostrade per l'Italia	Sospesa la concertazione con il Territorio da parte di Autostrade	1.350	100	

Rispetto all'anno scorso occorre purtroppo segnalare che non c'è stato un avanzamento significativo delle opere per cui risultano tuttora in corso gli adempimenti amministrativi necessari per poter passare alla fase realizzativa.

Per quel che riguarda la bretella di Castelvetro Piacentino ad esempio, ciò che blocca da molto tempo il passaggio alla fase di realizzazione è il fatto che non è stato tuttora risolto da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il problema del rinnovo della concessione dell'autostrada A21, precedentemente gestita dalla società Centropadane.

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.

È questo, ad esempio, il caso del II lotto della bretella autostradale TIBRE, che riguarda il suo completamento al di fuori della nostra regione.

Per la superstrada Ferrara-Mare il concessionario è stato individuato, ma la convenzione di concessione autostradale verrà stipulata solo dopo la conclusione dell'iter autorizzativo, che risulta ancora da avviare.

Trattandosi di opere inserita in Legge Obiettivo, infatti, tale autorizzazione prevede che venga contestualmente svolta la VIA e la localizzazione urbanistica sul progetto preliminare.

A valle di tale procedimento potrà essere stipulata la convenzione di concessione fra la concessionaria e il concedente ANAS, convenzione all'interno della quale verranno disciplinati anche gli aspetti della copertura finanziaria.

Per la Nuova Romea occorrerà attendere la registrazione da parte della Corte dei Conti della Delibera CIPE di approvazione del preliminare per avere conferma della completa copertura finanziaria che è stata ipotizzata mediante il ricorso alla defiscalizzazione, secondo quanto stabilito dall'art. 18 della Legge n. 183 del 2011.

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.