

Capitolo 7

Il settore stradale

7 Monitoraggio del settore

7.1 PREMESSA

Nei paragrafi successivi viene sviluppato nel dettaglio il quadro dell'assetto della rete, lo stato della conoscenza della stessa in termini di traffico, di caratteristiche funzionali, oltre che la situazione degli investimenti effettuati, sia con risorse regionali, sia con quelle messe a disposizione dallo Stato, fino al 2009, in attuazione dei D.P.C.M. di trasferimento delle competenze, sia, infine, con quelle derivanti dalle risorse FAS (Fondo aree sottoutilizzate) e, recentemente, FSC (Fondo per lo sviluppo e la coesione).

Il monitoraggio effettuato dalla Regione relativamente agli investimenti attivati sulle strade di 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, ha ritenuto opportuno 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, in particolare mediante la rilevazione e il monitoraggio automatizzato dei flussi di traffico, anche al fine di verificare nel tempo l'efficacia degli interventi previsti e la validità delle assunzioni effettuate.

È proseguita la progressiva implementazione del SIV con ulteriori informazioni e data base dedicati fra i quali quelli relativi agli incidenti stradali e agli interventi stradali finanziati dalla Regione.

Da evidenziare che è stata avviata, in stretta collaborazione con tutte le Province dell'Emilia-Romagna, l'installazione 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, riducendo i tempi di rilascio delle pratiche e i costi di gestione.

All'interno del presente capitolo vengono riportate anche informazioni sui **programmi e i lavori in corso 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 2014 è proseguita la procedura di Valutazione di impatto ambientale tuttora in attesa del provvedimento finale - potrà contribuire a dare attuazione al PRIT, rendendo maggiormente accessibile una parte importante del nostro territorio.

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 e, in alcuni casi, l'intera viabilità dell'Emilia-Romagna.

Le informazioni sono inserite in un *datawarehouse* dedicato, strutturato in banche dati, le principali delle quali riguardano:

- § **l'Archivio regionale delle strade (ARS);**
- § **il Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (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).

Le informazioni sono disponibili, oltre che sul portale regionale dedicato alla Mobilità, tramite applicazioni dedicate per supporti mobile e tablet.

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 fra i quali quelli relativi agli incidenti stradali e agli interventi stradali finanziati dalla Regione.

7.2.1.1 Archivio regionale delle strade (ARS)

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

Approvato con determina n. 3537/2012, l'ARS ha la funzione di riferimento ufficiale della Regione nello svolgimento dei propri compiti istituzionali.

L'ARS è consultabile sul portale regionale della Mobilità (alla voce ARS online⁵⁴) e tramite le applicazioni gratuite "ER_ARS" (per dispositivi Apple) e, dalla fine del 2014, "Viabilità E-R" (per dispositivi mobile e tablet Android).

Gli accessi alla pagina web di ARS online, nel 2014 sono stati **5.909**. Gli accessi all'applicazione "Viabilità E-R" dall'ottobre 2014 sono stati **1245** da parte di **201** utenti.

⁵⁴ <http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/ARS/>

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 sul portale regionale della Mobilità (alla voce Flussi online⁵⁵).

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 annuali relativi al periodo 2009-2014.

Nel corso del 2014 l'organizzazione delle banche dati all'interno del *datawarehouse* dedicato alla viabilità ha consentito l'utilizzo di modalità aggiornate di analisi e validazione dei dati.

Nel periodo di funzionamento del Sistema MTS 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 2014, stati **2.370**.

7.2.1.3 *Limiti di transitabilità puntuali e lineari*

I limiti di transitabilità puntuali e lineari riguardano la principale viabilità extraurbana regionale e si riferiscono a oltre **800 punti singolari** (quali ponti, gallerie, sovrappassi, strettorie, passaggi a livello, ecc.) e alle **18 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 sul portale regionale della Mobilità (alla voce ARS online) e tramite le applicazioni gratuite "ER_ARS" (per dispositivi Apple) e, dalla fine del 2014, "Viabilità E-R" (per dispositivi mobile e tablet Android) 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**.

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 permette la progressiva restituzione di parte delle informazioni alfanumeriche su mappa.

⁵⁵ <http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/FlussiMTS/>

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, sono state predisposte, per la loro diffusione e consultazione pubblica, l'applicazione "Viabilità E-R" (per dispositivi mobile e tablet Android) e un'apposita sezione del portale regionale della Mobilità⁵⁶, dal quale è possibile scaricarne copia.

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.

7.2.1.6 *Trasporti eccezionali: TE_online*

È stata avviata, in stretta collaborazione con tutte le Province dell'Emilia-Romagna, l'installazione dell'applicativo gestionale denominato TE_online, presso gli uffici competenti delle stesse Amministrazioni provinciali. L'installazione proseguirà presso le Amministrazioni comunali, le Forze dell'Ordine e le Associazioni, Imprese e Agenzie di settore.

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 D.P.R. 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.

⁵⁶ <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	<u>2012</u>	2013	2014	2014-09	%2014/09	2014-13	% 2014/13
666					5.877	6.256			379	6,4
173	9.552	9.900	9.212	7.700	7.762	7.198	-2.353	-24,6	-564	-7,3
340	7.463	7.076	7.575	8.124	8.117	8.476	1.013	13,6	359	4,4
435	8.982	8.607	8.348	7.548	4.722	6.928	-2.054	-22,9	2.206	46,7

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).

Si segnala che i traffici annuali 2013 della postazione n. 435 sono stati condizionati da specifici lavori stradali.

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	<u>2012</u>	2013	2014	2014-09	%2014/09	2014-13	% 2014/13
665				7.685	8.272	8.905			633	7,6
122	30.819	30.995	31.361	26.617	26.403	26.861	-3.959	-12,8	458	1,7
303	8.516	8.543	8.486	8.486	8.394	8.533	16	0,2	139	1,7
617	11.499	11.620	11.694	7.850	7.474	7.448	-4.051	-35,2	-26	-0,3

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

Si rileva, nell'ambito la conferma dei transiti giornalieri medi annuali complessivi nell'area censita dalle postazioni esistenti, il progressivo impegno dei traffici lungo la SP1 (post. n. 665) e il contestuale minore impegno delle SSPP7 e 10R (post. nn. 617 e 122).

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	<u>2012</u>	2013	2014	2014-09	%2014/09	2014-13	% 2014/13
153	19.347	16.015	15.684	14.069	13.817	13.665	-5.682	-29,4	-152	-1,1

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 con una sostanziale stabilizzazione dei traffici nell'ultimo biennio.

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	<u>2012</u>	2013	2014	2014-09	%2014/09	2014-13	% 2014/13
157	17.766	17.873	17.805	13.955	11.729	11.932	-5.834	-32,8	203	1,7

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 con una sostanziale stabilizzazione dei traffici nell'ultimo biennio.

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	<u>2012</u>	2013	2014	2014-09	%2014/09	2014-13	% 2014/13
245	8.976	8.320	8.143	7.531	7.309	7.267	-1.709	-19,0	-41	-0,6

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 SP569R con una sostanziale stabilizzazione dei traffici nell'ultimo biennio.

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	2014	2014-09	%2014/09	2014-13	% 2014/13
262	16.739	16.282	16.800	16.009	16.251	16.411	-328	-2,0	160	1,0
342	13.760	13.807	13.843	13.379	15.259	15.556	1.796	13,1	297	1,9
348	9.111	9.069	8.837	8.507	8.414	8.373	-738	-8,1	-41	-0,5

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 e la sostanziale conferma dei transiti giornalieri medi annuali per le altre SSPP (post. nn. 262 e 348).

FLUSSI DI TRAFFICO

STATO DELLE POSTAZIONI

Tabella 50
Postazioni installate

Numero postazioni installate (dati riferiti al 10 aprile 2015)	281 (265 underground - 16 aboveground)	%
In esercizio	249	88,6
Programma di manutenzione	32	11,4
di cui postazioni aboveground	32	
di cui postazioni underground	0	

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

Figura 166
Mappa della distribuzione delle postazioni

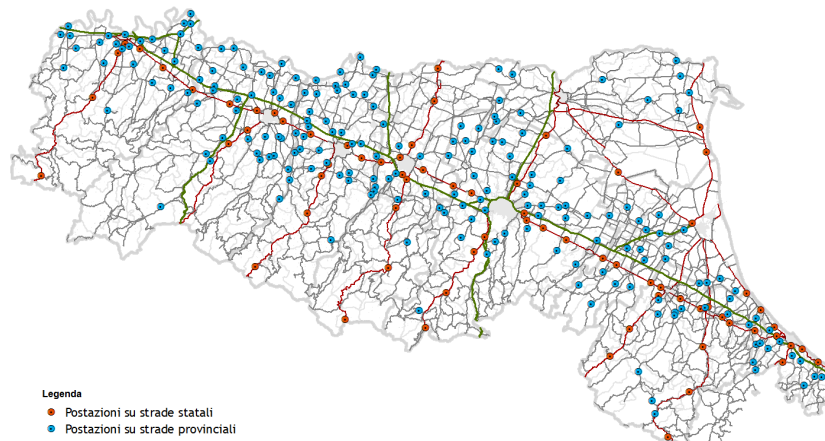


Figura 167
Mappa delle tratte omogenee di traffico

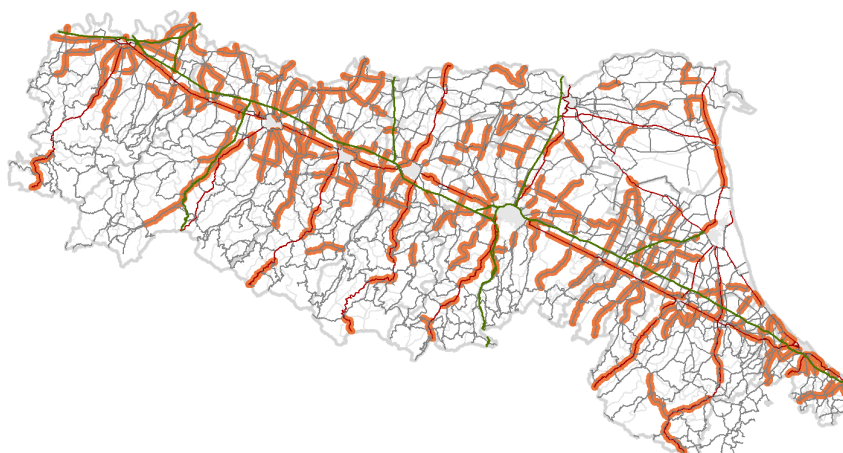


Tabella 51
Postazioni per ambito provinciale

Ambito	N.	%
Bologna	50	18
Ferrara	16	6
Forli-Cesena	31	11
Modena	25	9
Parma	37	13
Piacenza	34	12
Ravenna	22	8
Reggio Emilia	45	16
Rimini	21	7
Totale	281	

Tabella 52
Postazioni per tipo strada

Ente	N.	%
Strada Comunale	7	2
Strada Provinciale	203	73
Strada Statale	71	25
Totale	281	

Tabella 53
Transiti annuali 2009-2014

Anno	Tot. transiti/anno	Var AP %	Tot Leg/Anno	% Leg	Var AP %	Tot pes/anno	% Pes	Var AP %
2009	1.098.513.945		1.019.816.223	93		76.274.377	7	
2010	1.148.317.896	4,5	1.057.575.739	92	3,7	77.966.032	7	2,2
2011	1.168.024.053	1,7	1.075.917.831	92	1,7	79.897.822	7	2,5
2012	1.133.346.482	-3,0	1.037.365.680	92	-3,6	74.134.210	7	-7,2
2013	1.117.052.377	-1,4	1.018.208.632	91	-1,8	69.192.768	6	-6,7
2014	1.134.647.620	1,6	1.044.143.053	92	2,5	69.804.364	6	0,9
Var % 2009/14	3,3							

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

Var AP % = variazione % rispetto all'anno precedente; Leg = transiti veicoli leggeri; Pes = transiti veicoli pesanti; Classe NC (transiti non classificati) non inserita, i valori sono di entità limitata.

Si evidenzia nell'ultimo anno, una lieve inversione di tendenza rispetto al trend in **diminuzione dei traffici totali e una sostanziale stabilizzazione dei traffici pesanti.**

Tabella 54
Transiti mensili

Mese	Transiti mensili (milioni di transiti)						Var % mese				
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2010/	2011/	2012/	2013/	2014/
							2009	2010	2011	2012	2013
Gennaio	87	80	87	89	87	90	-8	8	2	-2	4
Febbraio	88	82	87	75	80	87	-7	5	-13	6	9
Marzo	100	93	98	100	94	101	-7	5	2	-6	7
Aprile	99	94	99	98	91	96	-5	6	-1	-8	6
Maggio	97	98	104	102	97	99	1	6	-1	-5	2
Giugno	90	101	100	99	95	93	12	0	-2	-3	-3
Luglio	104	106	105	100	100	97	1	0	-5	0	-3
Agosto	80	90	90	85	85	84	13	0	-5	0	-2
Settembre	92	105	103	98	99	98	13	-2	-4	0	-1
Ottobre	100	107	104	102	101	102	7	-3	-1	-2	1
Novembre	94	99	97	96	93	95	4	-2	-1	-2	1
Dicembre	90	94	95	88	94	93	4	1	-7	6	-1

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

Tabella 55
Transiti giornalieri medi annui delle postazioni con i valori più alti di traffico
 (Anni 2009-2014)

Postazione	Provincia	Tratto	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Var % 2014-13
152	BO	SP 569 tra Innesto tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	59.304	58.526	58.531	58.379	57.663	59.220	2,7
381	MO	Tangenziale Modena	49.882					52.410	
636	PR	SS 9 tra la tangenziale nord di Parma (intersezione SP 343R) e l'intersezione SP 62R	49.898	51.366	50.115			48.925	
453	MO	Asse viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	36.662	38.124		40.296	40.322	41.499	2,9
129	PR	SS 9 tra Parma e ponte fiume Taro (Tangenziale nord di Parma)	36.018	37.047	38.254	37.229	38.201	38.032	-0,4
149	MO	SP 255R tra Modena e Navicello	30.855	31.155	31.409	30.669	30.882	31.307	1,4
25	PR	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	28.682	28.856	28.864	28.682	29.345	29.414	0,2
184	RN	SS 16 tra Riccione e Rimini	31.299	31.553	31.203	30.426	30.004	29.090	-3,0
454	RN	SS 72 tra A 14 e tangenziale di Rimini	31.429	30.778	30.037	28.355	27.931	28.549	2,2
321	MO	SP 467R tra SP 486R e confine provinciale	22.968	24.547	27.557			28.306	
148	MO	SS 9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia	28.069	28.150	28.175	27.387	27.323	27.811	1,8
244	BO	SP 569 tra Pragatto e innesto variante Ponte Ronca	27.011	27.174	27.352	26.675	27.040	27.225	0,7
186	RN	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	28.829	28.894	29.429	28.769	29.275	27.193	-7,1
122	PC	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'	30.819	30.995	31.361	26.617	26.403	26.861	1,7
188	RN	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	25.562	26.643	26.943	26.119	26.075	25.785	-1,1
174	FC	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	24.904	25.592	25.716	24.464	25.631	25.690	0,2
29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera	24.469	24.410	24.675	24.348	24.798	25.137	1,4
615	PC	Piazzale Milano (ex SS 9) c/o ponte fiume Po				23.263	23.874	24.860	4,1
140	RE	SS 9 tra Masone e Rubiera	24.167	24.009	24.262	23.851	24.188	24.526	1,4
261	FC	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	25.088		25.689	24.742	24.128	24.390	1,1
349	FC	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	22.755	25.671	24.879	23.324	23.380	23.606	1,0
351	RN	SS 72 tra Rimini e San Marino	25.603	24.493	24.161	23.349	23.569	23.457	-0,5
239	RE	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	22.307	23.017	23.931	23.535	23.225	23.254	0,1
328	MO	SP 486R tra Modena e Baggiovara	22.692	23.147	23.530	23.090	23.283	22.723	-2,4
187	RN	SS 16 tra Bellaria e Cesenatico	24.053	26.001		23.907	22.314	22.671	1,6
258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	23.452	23.605	23.638	22.255	22.396	22.581	0,8
127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	21.850	21.776	21.910	21.417	21.902	22.459	2,5
333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	22.675	22.819	22.920	21.733	22.040	21.821	-1,0
215	BO	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A 13	20.941	21.190	21.443	20.328	21.213	21.675	2,2
143	RE	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	21.119	21.548	21.707	21.337	21.151	21.485	1,6
380	RA	SS 309DIR (tangenziale di Ravenna) in località Canalazzo		21.464		20.137	20.427	20.988	2,7

CAPITOLO 7 - IL SETTORE STRADALE

352	RN	SP 136 tra Casello A 1 Rimini Nord e SS 16	20.711	21.330	21.367	20.593	20.398	20.581	0,9
151	MO	SP 413R tra Modena e Ganaceto	19.867	20.015	20.372	19.847	20.020	20.542	2,6
323	MO	SP 467R fra SP 3 e SS 12	15.242	18.446	19.350	19.055		20.346	
125	PC	SP 654R tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Turro	18.852	19.488	19.671	19.287	19.897	19.971	0,4
282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna			20.186	19.673	19.655	19.948	1,5
156	BO	SP 253 tra Loc. Villanova e Inizio variante Castenaso	20.945	20.316	20.204	19.463	19.780	19.932	0,8
150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	20.864	21.002	20.864	21.268	21.162	19.925	-5,8
344	FC	SS 3 BIS/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	20.376	20.650	21.082	19.849	19.784	19.825	0,2
134	PR	SP 343R tra Parma e San Polo	19.903	18.871	19.500	19.334	19.378	19.819	2,3
391	PC	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e confine regionale (Lombardia)	21.439	21.687	21.468	19.668		19.810	
280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	20.309	20.233	20.141	19.408	19.439	19.624	0,9
146	MO	SS 12 tra Montale e Modena	20.045	19.988	20.057	19.335	19.365	19.558	1,0
263	RN	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	18.879	19.358	20.610	19.776	19.283	19.437	0,8
131	PR	SP 665R tra Parma e Corcagnano	19.108	19.447	19.366	18.845	18.791	19.034	1,3
137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia (Tangenziale) e Cavriago	20.607	20.246	20.082	19.039	18.855	18.890	0,2
638	RE	SS 9 tra la tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	20.164	20.064	19.774	18.965	18.835	18.889	0,3
132	PR	SP 513R tra Parma e Pilastrello	18.810	19.224	20.028	19.046	18.370	18.377	0,0
255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	19.980	19.636	19.085	17.968	17.794	17.976	1,0
147	MO	SP 623R tra Modena Sud/casello A 1 e Spilamberto	17.495	17.807	17.815	17.139	17.295	17.672	2,2
161	BO	SP 568 da Tavernelle all'intersezione della SP3	16.782	16.796	17.130	16.681	16.751	16.905	0,9
124	PC	SS 45 tra Piacenza e Settima	17.031	17.063		17.222	16.430	16.613	1,1
162	MO	SS 9 località Cavazzona	16.291	16.258	16.874	16.286	16.280	16.505	1,4
262	FC	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	16.739	16.282	16.800	16.009	16.251	16.411	1,0
651	RA	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)		16.983	16.864	16.060	16.303	16.226	-0,5
133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	16.537	17.017	16.112	15.518	15.595	16.064	3,0
128	PC	SP 10R tra Piacenza (Casello A 1/A 21) e il bivio SP 10R e SP 587R			16.204	16.499	16.519	16.051	-2,8
182	RN	SP 258R tra Rimini e A 14	19.560	19.485	19.112			16.004	
612	PR	SP 665R dalla località Pilastro a Langhirano	15.927	16.299	16.592	15.614	15.897	15.953	0,4
254	BO	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	16.540	16.137	16.112	15.257	15.495	15.714	1,4
655	RA	SP 253R dal bivio SP 302R allo svincolo A 14dir a Fornace Zarattini		16.399	16.345	15.499	15.684	15.669	-0,1
622	RE	SP 468R tra Correggio e il confine provinciale	14.371	12.831	14.627	14.743	15.116	15.568	3,0
342	FC	SP 33 in località Gatteo	13.760	13.807	13.843	13.379	15.259	15.556	1,9
219	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	15.907	15.855	16.007	15.573	15.508	15.481	-0,2
139	RE	SP 467R tra Fogliano e località Pratissolo (c/o Scandiano)	15.401	15.282	15.348	15.099	15.273	15.266	0,0
126	PC	SP 6 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e bivio SP 42/ponte fiume Nure in località San Giorgio Piacentino	15.644	15.809	15.682	15.118	14.863	15.260	2,7
288	BO	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	15.326	15.332	15.541	15.097	14.977	15.184	1,4

123	PC	SP 28 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Gossolengo	16.032	16.312	16.552	15.225	14.875	15.105	1,5
397	PR	SP 12 fra casello A 1 e Fidenza	14.396	15.091	15.147	14.702	14.587	14.950	2,5
155	BO	SS 9 tra San Lazzaro e Idice	17.138	16.206	15.798	15.274	14.957	14.866	-0,6
292	BO	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersezione SP 11 c/o San Pietro in Casale	14.731	14.930	14.772	14.439	14.789	14.817	0,2
160	BO	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno (c/o Variante SP18)	13.543	14.136	14.201	14.026	14.145	14.505	2,5
654	RA	SP 7IBISR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS 16		16.450	17.202	14.376	14.400	14.449	0,3
222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	14.480	14.742	14.547	13.903	13.989	14.224	1,7
650	FC	SS 9 da Faenza a Villanova di Forlì (al confine provinciale)		13.914	13.936	13.207	13.482	13.902	3,1
100	RN	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex Confine regionale (località Dogana)	14.350		14.449	13.795	13.855	13.842	-0,1
153	BO	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Pontecchiano Marconi	19.347	16.015	15.684	14.069	13.817	13.665	-1,1
426	RE	SS 63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	13.587	13.667	13.944	13.428	13.386	13.586	1,5
334	RA	SP 8 dal Casello A 1 (Faenza) a Cotignola		13.792	14.466	13.562	13.485	13.551	0,5
623	RE	SP 30 tra Campagnola Emilia e il confine provinciale	13.776	14.142	13.881	13.417	13.559	13.543	-0,1
112	RE	SP 111 tra Boretto e Viadana sul ponte Po	13.550	14.914	14.313	13.555	13.524	13.425	-0,7
237	RE	SP 23 tra Quattro Castella e la Variante di Montecavolo (c/o bivio SP 21)	13.438	13.710	14.172	13.641	13.432	13.324	-0,8
637	PR	SS 62 tra Fornovo di Taro e Collecchio	13.699	13.571	13.725	13.320	13.038	13.286	1,9
108	PC	SP 412R tra Castel San Giovanni (Casello A 21) e ponte fiume Po	13.600	13.658	13.496	12.786	12.610	13.152	4,3
220	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al confine provinciale	12.705	13.092	13.238	12.795	12.953	13.134	1,4
310	RE	SP 358R fra Cadelbosco di Sopra e Castelnuovo di Sotto	12.944	13.186	13.437	12.935	12.795	12.902	0,8
12	RN	SS 16 Adriatica al Confine regionale (Marche)	13.599	12.767	14.302	11.935	12.714	12.780	0,5
289	FE	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino	12.656	12.772	12.980	12.846	12.530	12.578	0,4
355	RN	SP 17V tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna (variante)			12.462	11.674	12.231	12.523	2,4
278	BO	SP 6 tra Budrio e bivio SP 253	12.576	12.723	12.743	12.296	12.292	12.444	1,2
330	BO	SS 64 tra Sasso Marconi e Marzabotto	13.444	13.452	13.426	12.698	12.330	12.416	0,7
246	BO	SP 255 da Decima a San Giovanni in Persiceto	12.275	12.422	12.593	11.983	12.092	12.274	1,5
251	BO	SP 610 tra Imola e Casalfiumanese in località Ca' Miseria	12.908	12.809	12.835	12.165	12.170	12.267	0,8
628	FE	SS 309 tra Comacchio e confini provinciali di Ferrara e Ravenna	13.306	11.813	13.360	12.242	12.105	12.159	0,4
652	FE	SS 16 dal bivio SP 610R ad Argenta		12.344	12.601	11.779	11.823	11.996	1,5
402	PR	SP 18 da Pilastrello (bivio SP 513R) al bivio per la Pedemontana	11.941	12.144	12.421	12.207	12.103	11.995	-0,9
157	BO	Via San Donato (ex SP 5) tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore	17.766	17.873	17.805	13.955	11.729	11.932	1,7
439	RN	SP 49 da Santarcangelo di Romagna alla località Posta (bivio SP 258R)	13.130	13.052	12.608	11.921	11.723	11.918	1,7
19	PR	SP 343R tra Colorno e Casalmaggiore	12.270	9.943	11.791	11.523	11.503	11.874	3,2
662	FE	SP 2 tra intersezione SP 14 e Copparo			12.277	11.694	11.730	11.813	0,7

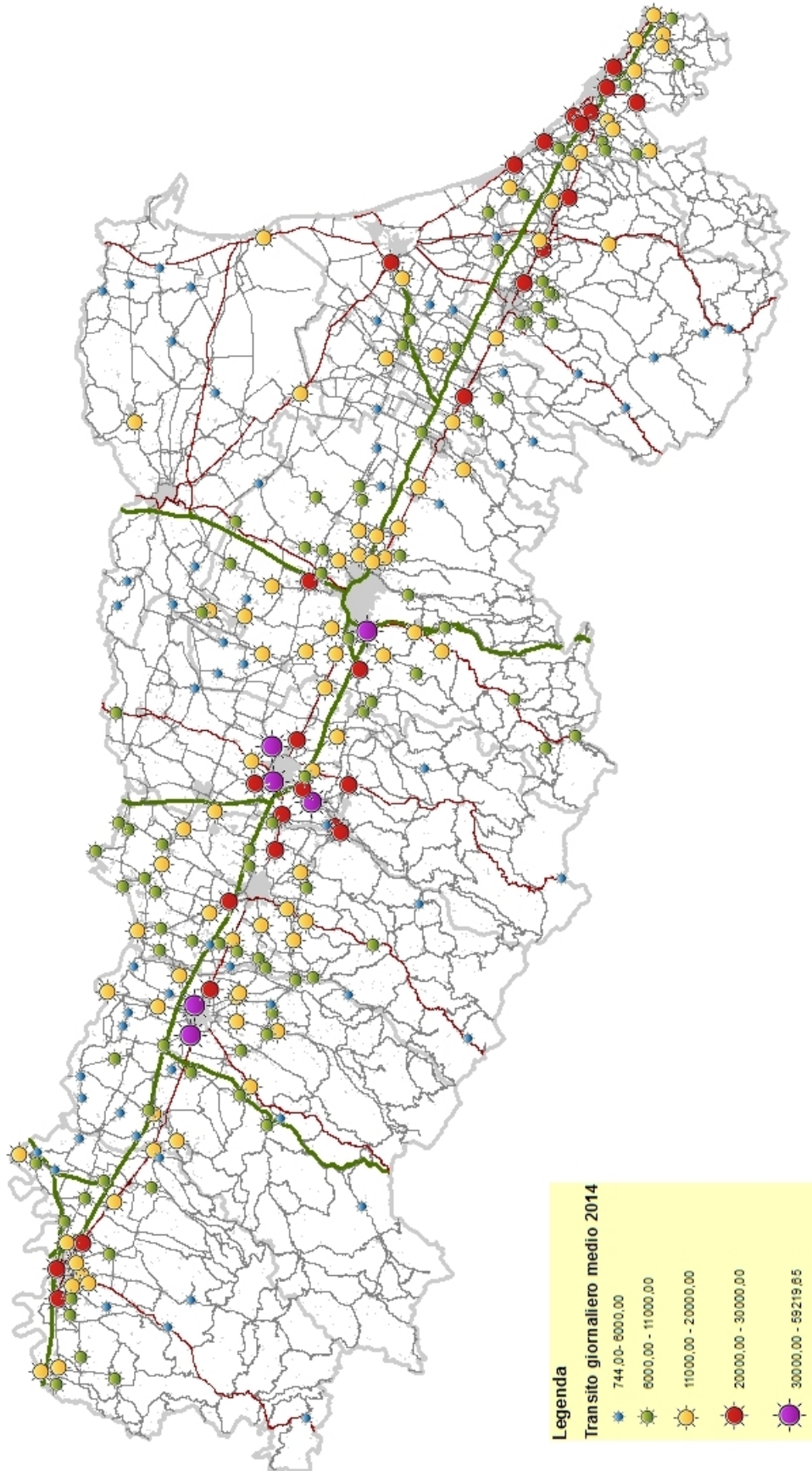
CAPITOLO 7 - IL SETTORE STRADALE

177	BO	Prosecuzione tangenziale di Bologna – complanare sud alla A 14 nel tratto San Lazzaro/Idice	12.461	12.827	13.273	12.469	11.352	11.773	3,7
440	RN	SP 35 tra bivio SP 50 (località Cella) e Sant'Andrea in Casale	11.911	12.222	12.353	11.866	11.823	11.767	-0,5
95	PC	SP 10R tra Castel San Giovanni e Sarmato	12.068	11.732	11.832	11.657	11.622	11.757	1,2
354	RN	SP 31 tra Viadotto A 14 e Coriano	12.767	12.683	12.782	12.003	11.671	11.711	0,3
312	RE	SP 42 fra Novellara e San Giacomo (SP 62R)	11.407	11.376	11.400		11.354	11.675	2,8
138	RE	SS 63 tra Reggio Emilia e Puianello	12.159	11.948	11.708	11.403	11.616	11.646	0,3
260	FC	SP 8 tra Cesena e A 14	11.921	12.325	12.194	11.472	11.380	11.424	0,4
279	BO	SP 31 dal bivio SP 28 per Castenaso a Ponte Rizzoli	10.727	11.000	11.052	10.743	11.167	11.380	1,9
608	FC	SP 140 da Diegaro (SS 9) a Pievesestina (E 45)	12.063	11.565	11.706	11.357	11.415	11.367	-0,4
337	RA	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusignano	11.691	11.907	11.858	11.853		11.130	
135	PR	SP 10 tra Parma (Tangenziale) e Viarolo	11.165	11.538	11.394	10.904	10.754	10.906	1,4
336	RA	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	10.933	11.021	11.257	11.099	11.006	10.873	-1,2
502	BO	SP 26 tra località Pioppa e viadotto A 1 (c/o Zola Predosa)	11.677	11.729	11.606	11.291	11.079	10.831	-2,2
385	PC	SP 10R fra Castel San Giovanni e Confine regionale (Lombardia)	10.876	10.933	11.009	10.770	10.647	10.825	1,7
505	BO	SP 610 tra casello A 1 (Imola) e bivio SP 51 per Castel Guelfo di Bologna	10.476	11.102	11.095	10.180	10.392	10.738	3,3
226	PR	SP 32 dal bivio SP 16 (per Langhirano) al bivio SP 665R	10.368	10.617	10.909	10.620	10.463	10.512	0,5
158	BO	SS 64 tra Bologna e Lovoleto	10.559	10.668	10.770	10.287	10.510	10.400	-1,0
625	RN	SP 14 da Poggio Berni (bivio SP 73) a Sant'Arcangelo di Romagna	11.105	11.156	10.980	10.169	10.174	10.388	2,1
309	PC	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e Monticelli d'Ongina	10.690	10.978	11.077	10.506	10.373	10.323	-0,5
504	BO	SP 7 dalla località Ca de' Mandorli al bivio per Castel de Britti	10.816	10.601	10.636	10.064	10.077	10.189	1,1
393	PC	SP 10R fra Caorso e Roncaglia	10.440	10.059	10.063		9.967	10.028	0,6

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

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

Figura 168
Mappa distribuzione transito giornaliero medio annuo delle
postazioni



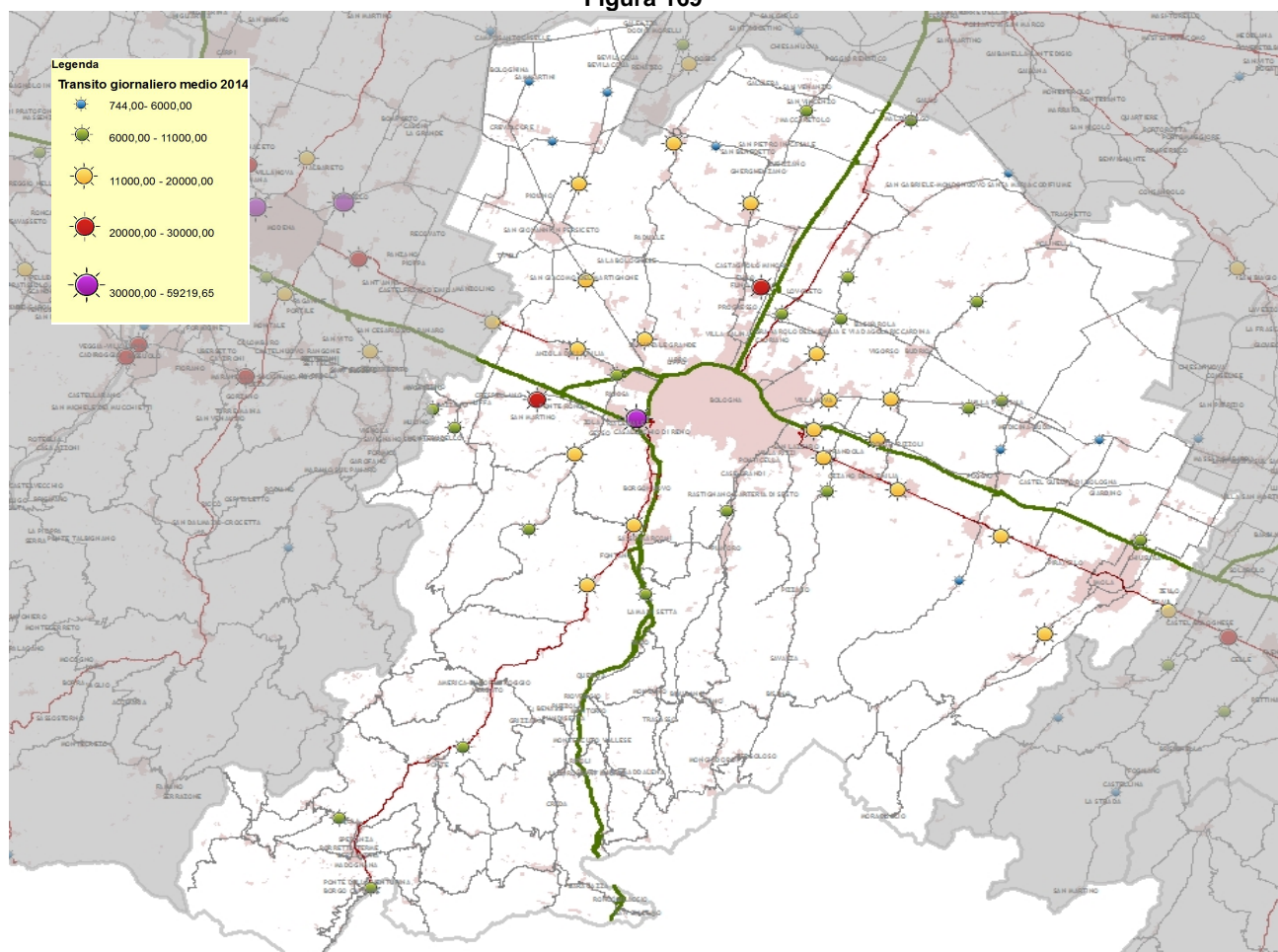
Transiti giornalieri medi 2014 - Provincia di Bologna

Tabella 56

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	Transiti pesanti %
1	152	BO	SP 569 tra Innesso tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	59.220	1.999	3,4
2	244	BO	SP 569 tra Pragatto e innesto variante Ponte Ronca	27.225	1.287	4,7
3	215	BO	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A 13	21.675	4.143	19,1
4	282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	19.948	2.005	10,1
5	156	BO	SP 253 tra Loc. Villanova e Inizio variante Castenaso	19.932	566	2,8
6	280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	19.624	352	1,8
7	255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	17.976	590	3,3
8	161	BO	SP 568 da Tavernelle all'intersezione della SP3	16.905	795	4,7
9	254	BO	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	15.714	482	3,1
10	288	BO	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	15.184	626	4,1

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

Figura 169



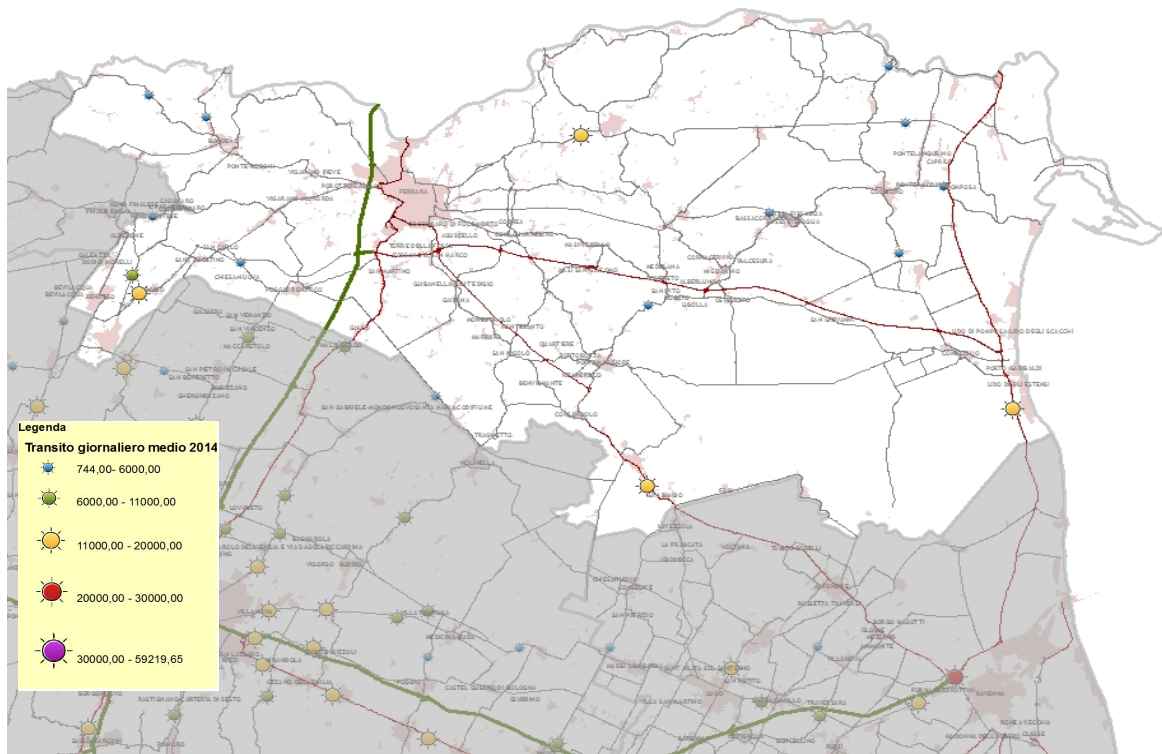
Transiti giornalieri medi 2014 - Provincia di Ferrara

Tabella 57

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	Transiti pesanti %
1	289	FE	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino	12.578	510	4,1
2	628	FE	SS 309 tra Comacchio e confini provinciali di Ferrara e Ravenna	12.159	3.428	28,2
3	652	FE	SS 16 dal bivio SP 610R ad Argenta	11.996	1.035	8,6
4	662	FE	SP 2 tra intersezione SP 14 e Copparo	11.813	351	3,0
5	287	FE	SP 6 fra Cento e Pilastrello	7.431	323	4,3
6	606	FE	Cispadana in località Sant'Agostino/San Carlo	5.500	413	7,5
7	377	FE	SP 18 tra Bondeno e il confine regionale (Lombardia)	4.953	322	6,5
8	411	FE	SP 53 fra Codigoro e Marozzo	4.588	90	2,0
9	410	FE	SP 54 fra Pomposa e Codigoro	4.473	225	5,0
10	661	FE	SP 15 tra Tresigallo e Massa Fiscaglia	3.928	135	3,4

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

Figura 170



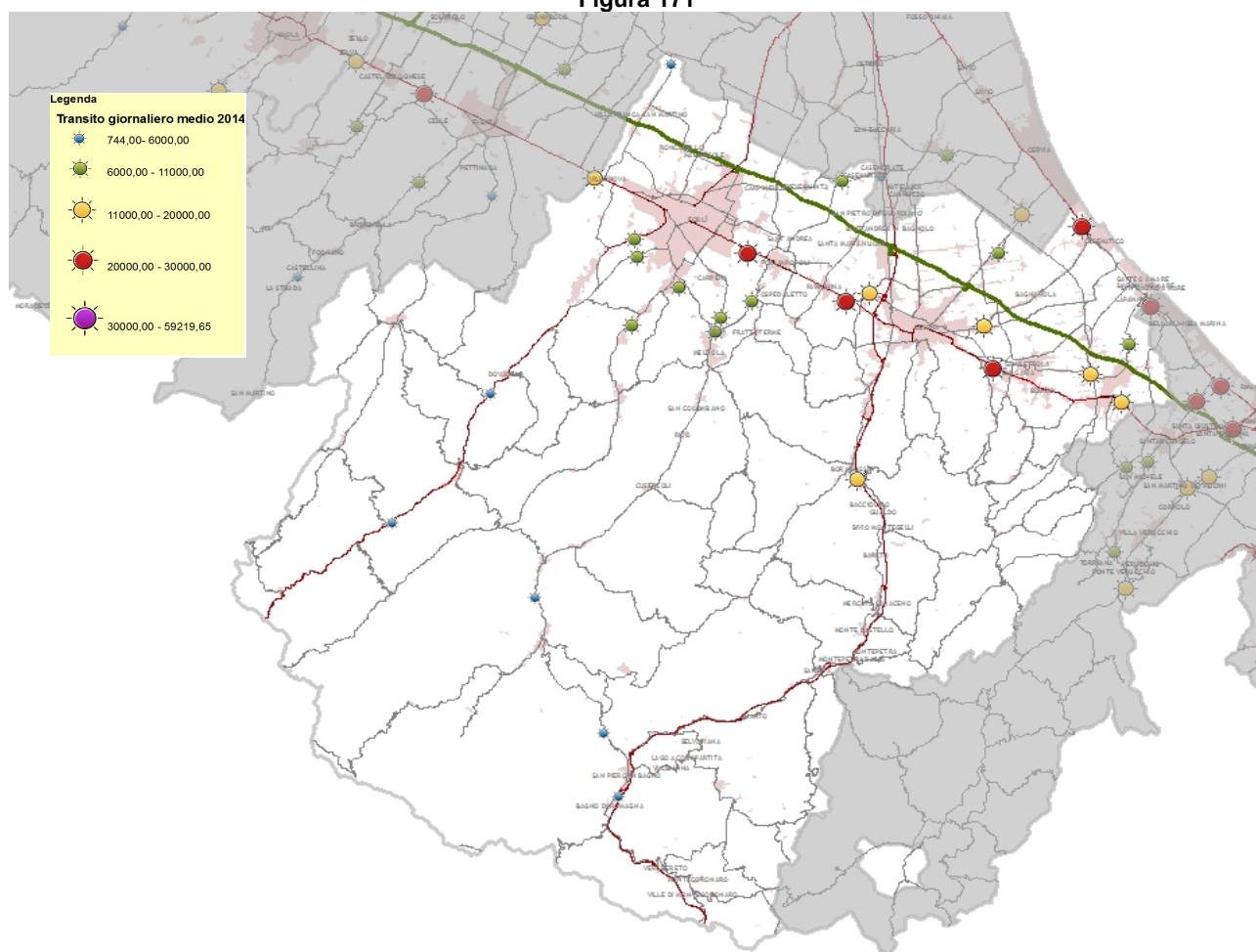
Transiti giornalieri medi 2014 - Provincia di Forlì-Cesena

Tabella 58

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	Transiti pesanti %
1	174	FC	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	25.690	943	3,7
2	261	FC	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	24.390	1.869	7,7
3	349	FC	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	23.606	1.603	6,8
4	258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	22.581	1.541	6,8
5	344	FC	SS 3 BIS/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	19.825	3.028	15,3
6	262	FC	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	16.411	993	6,1
7	342	FC	SP 33 in località Gatteo	15.556	1.071	6,9
8	650	FC	SS 9 da Faenza a Villanova di Forlì (al confine provinciale)	13.902	516	3,7
9	260	FC	SP 8 tra Cesena e A 14	11.424	248	2,2
10	608	FC	SP 140 da Diegaro (SS 9) a Pievesestina (E 45)	11.367	921	8,1

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

Figura 171



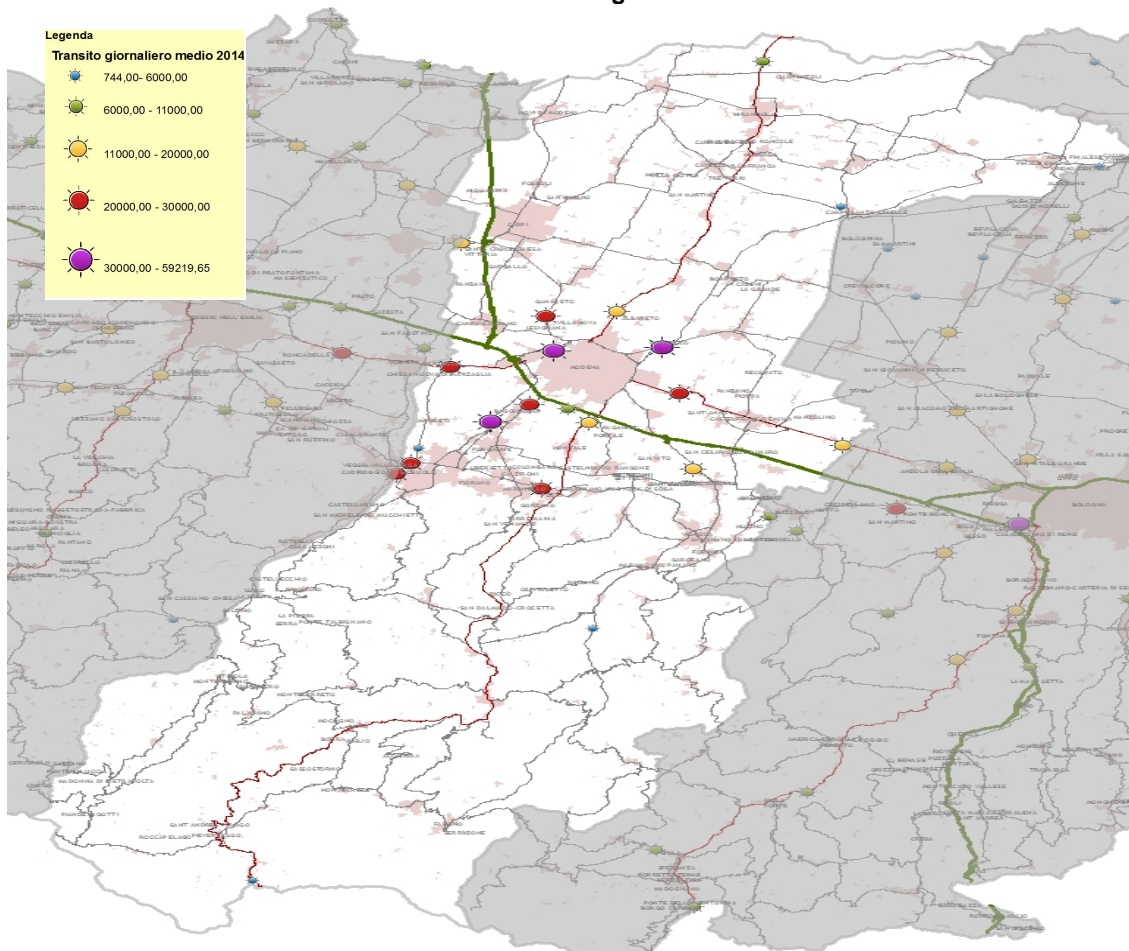
Transiti giornalieri medi 2014 - Provincia di Modena

Tabella 59

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	Transiti pesanti %
1	381	MO	Tangenziale Modena	52.410	4.765	9,1
2	453	MO	Asse viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	41.499	3.571	8,6
3	149	MO	SP 255R tra Modena e Navicello	31.307	2.239	7,2
4	321	MO	SP 467R tra SP 486R e confine provinciale	28.306	3.313	11,7
5	148	MO	SS 9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia	27.811	1.791	6,4
6	29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera	25.137	1.839	7,3
7	328	MO	SP 486R tra Modena e Baggiovara	22.723	463	2,0
8	151	MO	SP 413R tra Modena e Ganaceto	20.542	1.122	5,5
9	323	MO	SP 467R fra SP 3 e SS 12	20.346	2.426	11,9
10	150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	19.925	1.350	6,8

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

Figura 172



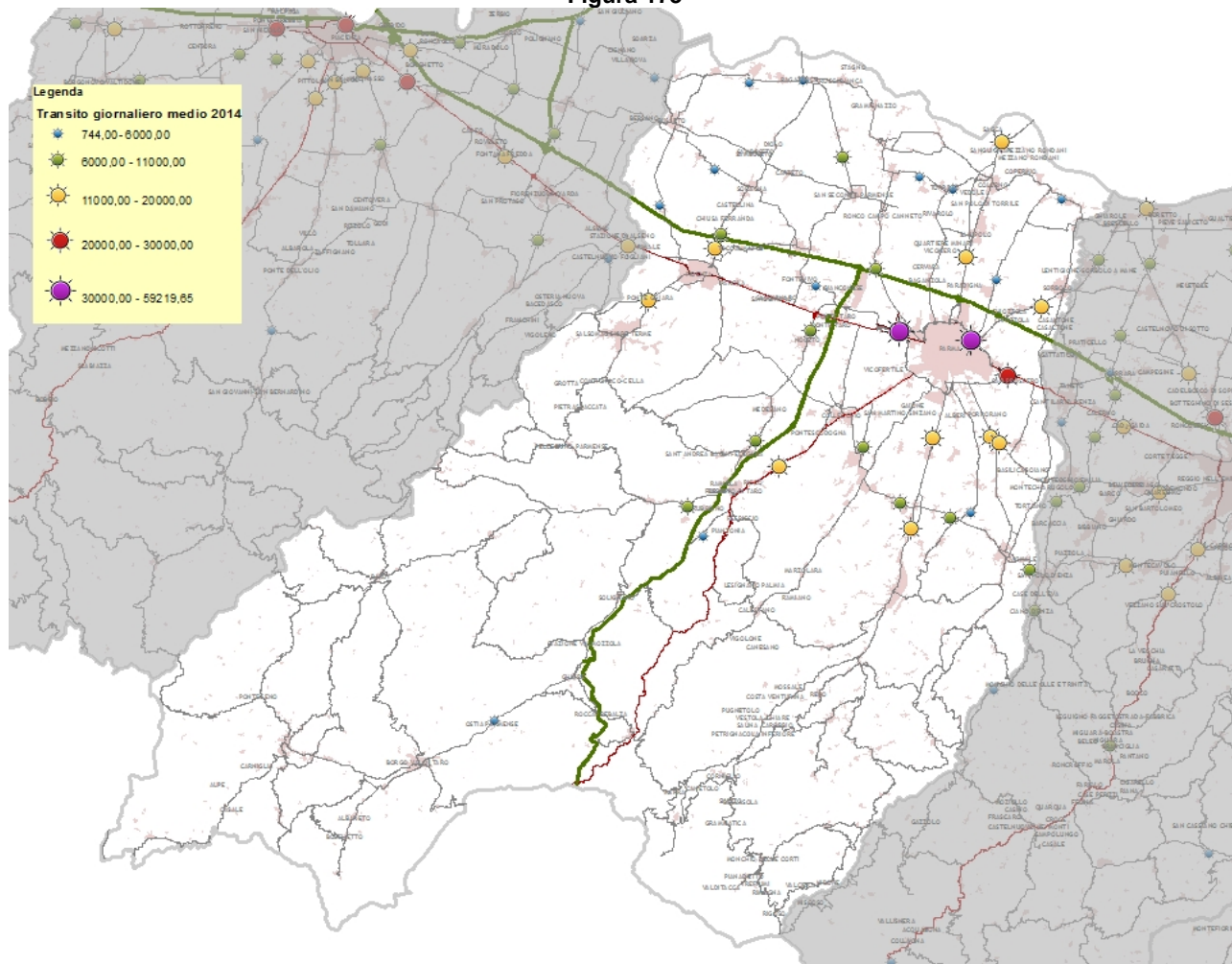
Transiti giornalieri medi 2014 - Provincia di Parma

Tabella 60

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	Transiti pesanti %
1	636	PR	SS 9 tra la tangenziale nord di Parma (intersezione SP 343R) e l'intersezione SP 62R	48.925	2.309	4,7
2	129	PR	SS 9 tra Parma e ponte fiume Taro (Tangenziale nord di Parma)	38.032	3.469	9,1
3	25	PR	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	29.414	1.569	5,3
4	134	PR	SP 343R tra Parma e San Polo	19.819	2.351	12
5	131	PR	SP 665R tra Parma e Corcagnano	19.034	760	4
6	132	PR	SP 513R tra Parma e Pilastrello	18.377	661	3,6
7	133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	16.064	1.098	6,8
8	612	PR	SP 665R dalla località Pilastro a Langhirano	15.953	746	4,7
9	397	PR	SP 12 fra casello A 1 e Fidenza	14.950	1.771	12
10	222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	14.224	352	2,5

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

Figura 173



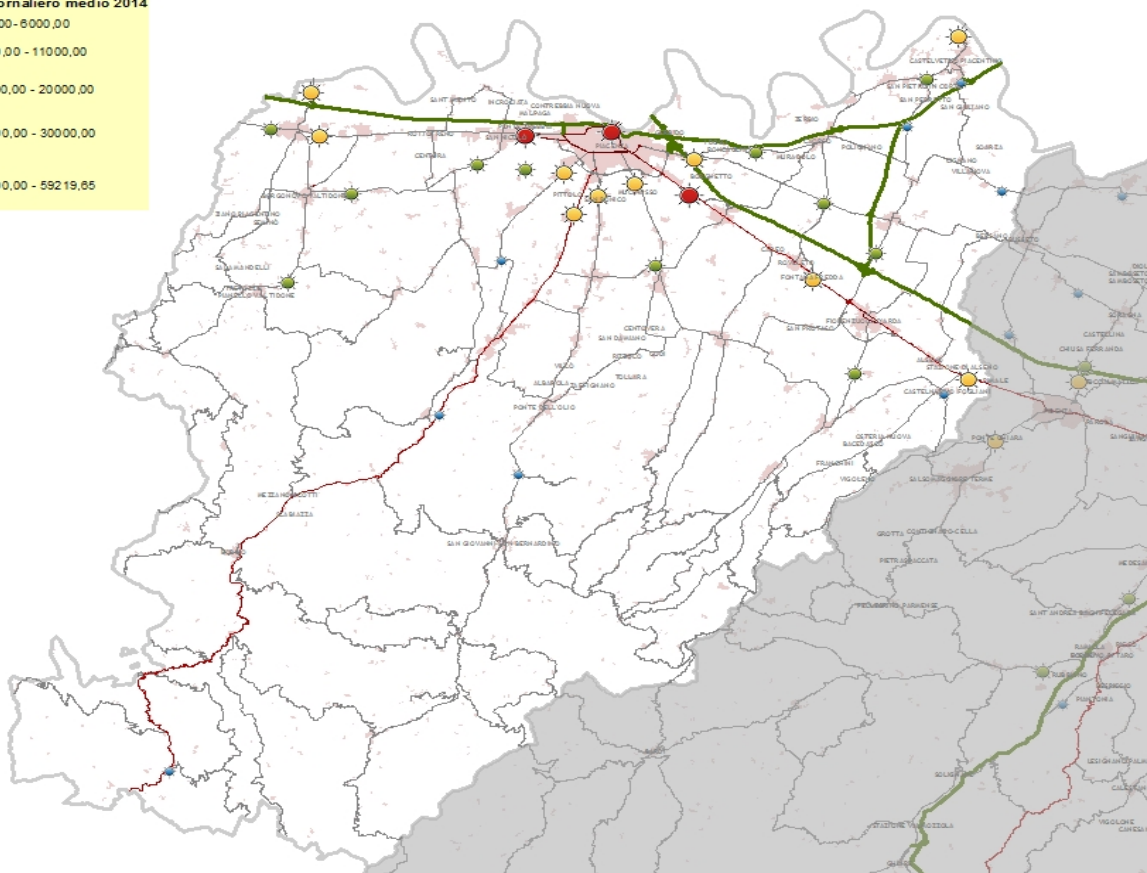
Transiti giornalieri medi 2014 - Provincia di Piacenza

Tabella 61

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	Transiti pesanti %
1	122	PC	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'	26.861	874	3,3
2	615	PC	Piazzale Milano (ex SS 9) c/o ponte fiume Po	24.860	387	1,6
3	127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	22.459	1.409	6,3
4	125	PC	SP 654R tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Turro	19.971	811	4,1
5	391	PC	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e confine regionale (Lombardia)	19.810	630	3,2
6	124	PC	SS 45 tra Piacenza e Settima	16.613	603	3,6
7	128	PC	SP 10R tra Piacenza (Casello A 1/A 21) e il bivio SP 10R e SP 587R	16.051	1.352	8,4
8	219	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	15.481	1.127	7,3
9	126	PC	SP 6 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e bivio SP 42/ponte fiume Nure in località San Giorgio Piacentino	15.260	516	3,4
10	123	PC	SP 28 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Gossolengo	15.105	328	2,2

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

Figura 174



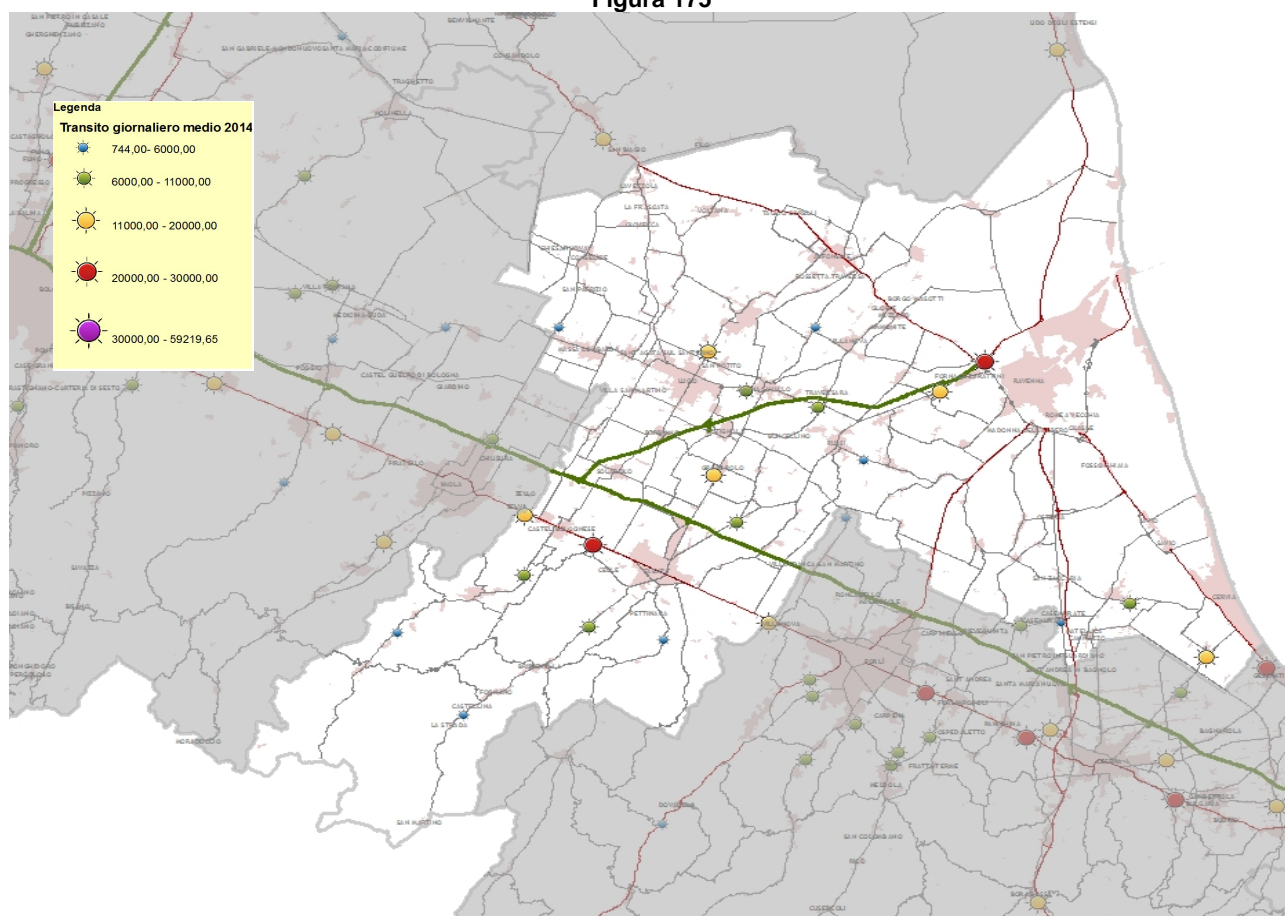
Transiti giornalieri medi 2014 - Provincia di Ravenna

Tabella 62

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	Transiti pesanti %
1	333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	21.821	733	3,4
2	380	RA	SS 309DIR (tangenziale di Ravenna) in località Canalazzo	20.988	5.025	23,9
3	651	RA	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)	16.226	623	3,8
4	655	RA	SP 253R dal bivio SP 302R allo svincolo A 14dir a Fornace Zarattini	15.669	522	3,3
5	654	RA	SP 7IBISR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS 16	14.449	330	2,3
6	334	RA	SP 8 dal Casello A 1 (Faenza) a Cotignola	13.551	667	4,9
7	337	RA	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusignano	11.130	444	4,0
8	336	RA	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	10.873	497	4,6
9	653	RA	SP 254R dal ponte sul fiume Savio alla SS 16	8.984	135	1,5
10	332	RA	SP 306R fra Castel Bolognese e Riolo Terme	8.312	438	5,3

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

Figura 175



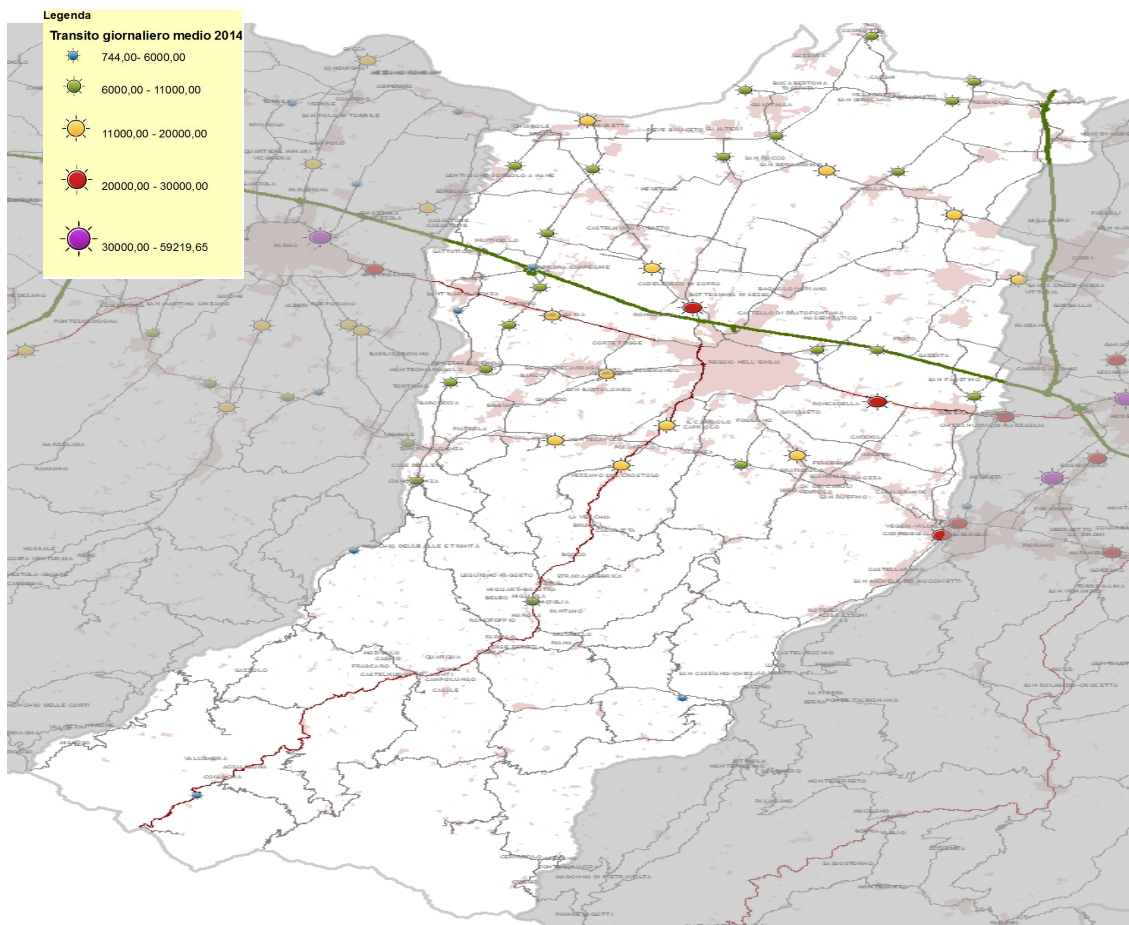
Transiti giornalieri medi 2014 - Provincia di Reggio Emilia

Tabella 63

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	Transiti pesanti %
1	140	RE	SS 9 tra Masone e Rubiera	24.526	1.973	8,0
2	239	RE	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	23.254	2.267	9,7
3	143	RE	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	21.485	1.004	4,7
4	137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia (Tangenziale) e Cavriago	18.890	410	2,2
5	638	RE	SS 9 tra la tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	18.889	1.283	6,8
6	622	RE	SP 468R tra Correggio e il confine provinciale	15.568	989	6,4
7	139	RE	SP 467R tra Fogliano e località Pratissolo (c/o Scandiano)	15.266	508	3,3
8	426	RE	SS 63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	13.586	382	2,8
9	623	RE	SP 30 tra Campagnola Emilia e il confine provinciale	13.543	818	6,0
10	112	RE	SP 111 tra Boretto e Viadana sul ponte Po	13.425	1.231	9,2

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

Figura 176



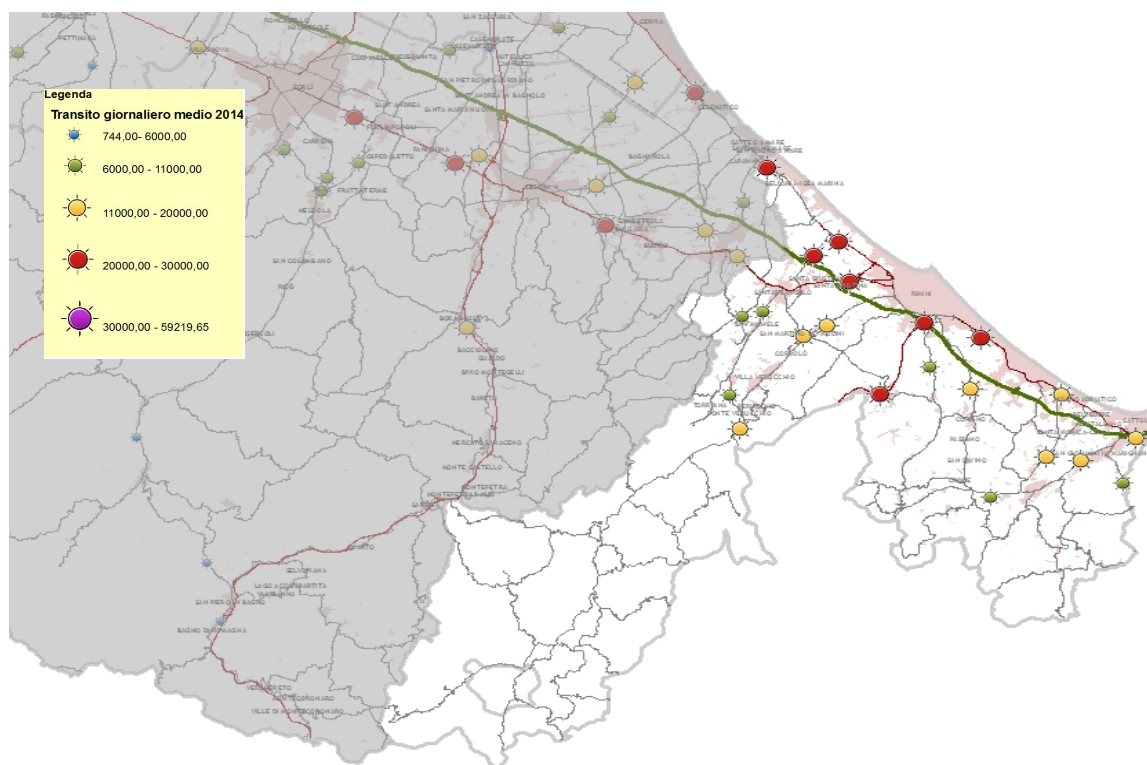
Transiti giornalieri medi 2014 - Provincia di Rimini

Tabella 64

Prog.	Postazione	Provincia	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	Transiti pesanti %
1	184	RN	SS 16 tra Riccione e Rimini	29.090	927	3,2
2	454	RN	SS 72 tra A 14 e tangenziale di Rimini	28.549	1.666	5,8
3	186	RN	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	27.193	1.183	4,4
4	188	RN	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	25.785	951	3,7
5	351	RN	SS 72 tra Rimini e San Marino	23.457	979	4,2
6	187	RN	SS 16 tra Bellaria e Cesenatico	22.671	1.541	6,8
7	352	RN	SP 136 tra Casello A 1 Rimini Nord e SS 16	20.581	1.673	8,1
8	263	RN	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	19.437	432	2,2
9	182	RN	SP 258R tra Rimini e A 14	16.004	496	3,1
10	100	RN	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex Confine regionale (località Dogana)	13.842	781	5,6

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

Figura 177



CONFRONTO DATI 2008 - 2014 PER DIRETTRICI

L'analisi dei dati provenienti dalle **postazioni di monitoraggio dei flussi di traffico regionali** è riepilogata nella seguente tabella riguardante i traffici stradali (totali e pesanti) nel periodo 2008-2014 e 2013-2014.

Emerge, per quanto riguarda i traffici complessivi, una tendenza eterogenea per direttrice.

Si evidenzia nell'ultimo anno, una lieve inversione di tendenza rispetto al trend in diminuzione dell'intero periodo.

Tabella 65
Confronto dati 2008 - 2014 TGM (traffico giornaliero medio)

Direttrice	Tratta	TGM Ottobre 2008			TGM Ottobre 2013			TGM Ottobre 2014			% Var. 2014-08		% Var. 2014-13	
		Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	% Pes	Tot	% Pes
SS9 Emilia	Piacenza - Bologna	22.689	2.084	9,2	22.538	1.779	7,9	22.554	1.733	7,7	-0,6	-16,8	0,1	-2,6
SS9 Emilia	Bologna - Cesena (FC)	23.295	1.131	4,9	22.220	988	4,4	22.199	990	4,5	-4,7	-12,5	-0,1	0,2
SS9 Emilia/SS16 Adriatica	Cesena - Cattolica (RN)	22.861	1.362	6,0	22.699	1.183	5,2	22.404	1.127	5,0	-2,0	-17,2	-1,3	-4,7
Asse Pedemontano	Prov BO, MO, RE, PR	15.210	916	6,0	15.165	782	5,2	15.305	781	5,1	0,6	-14,7	0,9	-0,1
Sistema trasversale nord Bologna e Modena	Modena - Medicina (BO)	21.017	2.655	12,6	21.327	2.513	11,8	21.577	2.597	12,0	2,7	-2,2	1,2	3,4
SS 309 Romea	Ravenna - Comacchio (FE)	12.677	4.238	33,4	10.785	3.633	33,7	11.117	3.689	33,2	-12,3	-13,0	3,1	1,5
Asse Cispadano	Prov MO, RE, PR, PC	5.922	683	11,5	5.382	510	9,5	5.971	578	9,7	0,8	-15,5	10,9	13,3

I dati sono elaborati sulla base dei dati disponibili negli anni 2008-2014.

CONFRONTO DATI 2008 - 2014 PER DIRETTRICI DI ACCESSO AI COMUNI CAPOLUOGO

L'analisi dei dati provenienti dalle **postazioni di monitoraggio dei flussi di traffico regionali** posti lungo alcune direttrici di accesso ai comuni capoluogo di provincia (tranne il caso di Ferrara dove non sono presenti postazioni afferenti significative), è riepilogata nella seguente tabella riguardante i transiti del mese di ottobre del periodo 2008-2014.

Si evidenzia una conferma della **flessione dei veicoli pesanti e una tendenza all'aumento dei traffici totali** su alcune direttrici nell'ultimo anno.

Tabella 66
Confronto dati 2008 - 2014 TGM (traffico giornaliero medio)
 (Variazioni % rispetto al 2008)

Anno	Piacenza			Parma			Reggio Emilia			Modena			Bologna		
	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes
2008	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
2009	-3,3	-2,4	-17,8	-1,2	-0,1	-12,3	-3,3	-2,4	-15,7	-3,5	-2,6	-15,3	-3,6	-2,5	-20,7
2010	-0,2	0,6	-13,3	0,6	1,7	-10,5	-3,1	-2,3	-13,8	-0,7	0,3	-14,0	-2,7	-1,5	-22,0
2011	0,0	1,1	-18,8	0,4	1,9	-15,1	-4,5	-3,2	-21,3	-0,8	0,5	-18,1	-3,7	-2,3	-25,4
2012	-2,6	-1,6	-19,9	-0,8	0,3	-12,2	-4,3	-3,2	-19,6	0,5	1,5	-12,4	-4,3	-3,2	-21,3
2013	-1,2	-0,2	-18,3	-0,6	0,4	-11,6	-4,2	-3,0	-19,9	-0,5	0,6	-14,2	-5,8	-4,4	-27,0
2014	0,0	1,2	-20,7	-0,4	1,1	-15,6	-4,4	-2,9	-23,7	-1,0	0,1	-15,1	2,1	3,8	-24,3

Anno	Ravenna			Forlì			Cesena			Rimini		
	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes
2008	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2009	0,0	1,0	-10,7	0,4	0,4	-0,7	-1,7	-1,6	-3,0	-0,2	0,6	-13,6
2010	-1,6	-0,2	-16,2	2,7	2,9	-1,8	-1,8	-1,3	-8,3	2,3	3,3	-12,1
2011	0,1	2,2	-22,5	-0,8	-0,3	-11,7	-1,3	-0,7	-9,8	2,5	3,7	-14,4
2012	-1,2	0,8	-21,4	-2,1	-1,8	-11,7	-2,7	-2,4	-6,2	-0,4	0,0	-5,6
2013	-0,9	1,1	-20,8	-2,2	-2,1	-3,8	-5,4	-4,6	-16,4	-2,3	-1,2	-18,2
2014	1,6	3,7	-20,3	-3,0	-2,5	-14,2	-3,2	-2,5	-12,4	-3,6	-2,3	-23,0

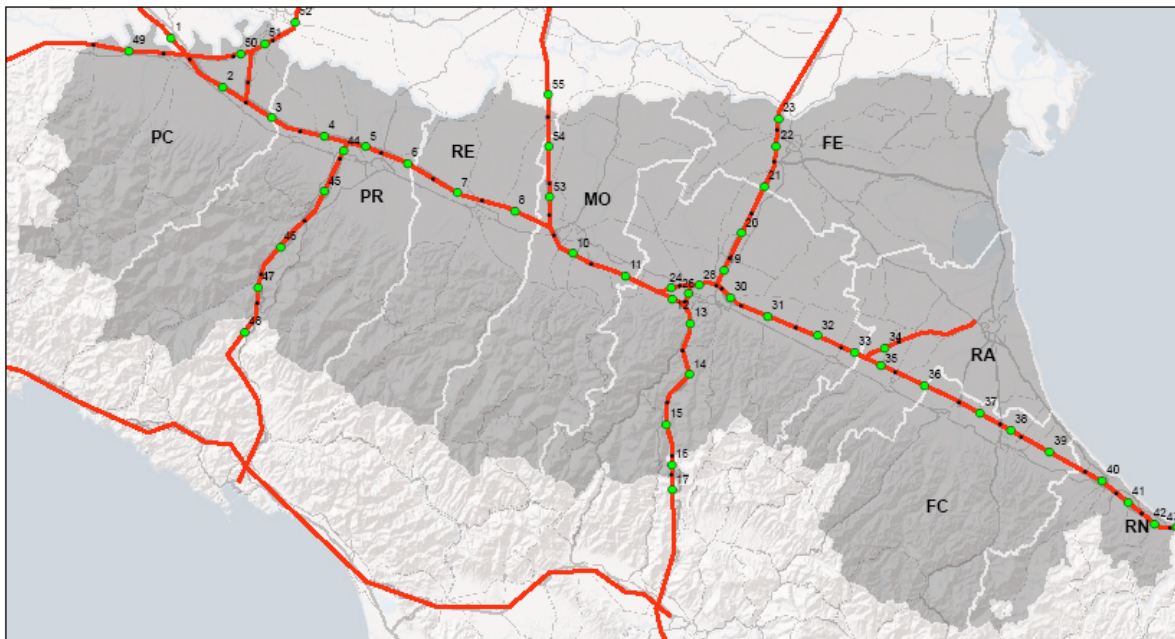
I dati delle sono elaborati sulla base dei dati disponibili negli anni 2008-2014.

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 2014. In particolare per una migliore lettura dei dati si segnala che nel computo dei mezzi pesanti sono stati inserite le categorie di pedaggio (B, 3, 4, 5). I flussi nelle tratte elementari per quanto riguarda le autostrade A1, A13, A14 e A21 sono rilevati attraverso sistemi automatici (p.e. tutor). Per quanto riguarda la A15 i dati derivano dalla matrice OD dei caselli.

I dati sulla autostrada A22 e sulla A21 tratta Piacenza - Cremona non sono stati resi disponibili.

Figura 178
Indicazione tratti conteggi flussi autostradali



Localizzazione Tratte Elementari Flussi Autostradali

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

Tabella 67
Confronto Flussi Autostradali - Tratte elementari
(Anni 2014-2008 e 2014-2013)

Autostrada	Postazione	Descrizione Tratta Elementare	Flussi 2014			Variazione % 2014 - 2008 Flussi totali	Variazione % 2014 - 2013 Flussi Totali
			Flusso Totale	Veicoli Pesanti	% Pesanti		
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	66.529	21.751	33%	N.D.	0%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	81.123	28.293	35%	N.D.	1%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	77.846	26.976	35%	-17%	2%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	78.046	26.719	34%	N.D.	3%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	73.278	25.574	35%	N.D.	4%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	74.649	26.001	35%	-12%	2%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	76.962	26.071	34%	N.D.	2%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	77.715	25.839	33%	-12%	1%

CAPITOLO 7 - IL SETTORE STRADALE

A1	10	MODENA NORD - MODENA SUD	93.138	32.456	35%	N.D.	1%
A1	11	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N.	101.692	33.634	33%	-15%	1%
A1	12	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	32.663	11.188	34%	N.D.	1%
A1	13	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI	53.584	19.665	37%	-17%	0%
A1	14	SASSO MARCONI - RIOVEGGIO	48.321	18.762	39%	N.D.	0%
A1	15	RIOVEGGIO - PIAN DEL VOGLIO	46.181	18.490	40%	N.D.	0%
A1	16	PIAN DEL VOGLIO - RONCOBILACCIO	45.598	18.365	40%	N.D.	1%
A1	17	RONCOBILACCIO - BARBERINO	45.582	18.351	40%	-14%	1%
A13	19	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTERPORTO	58.249	17.177	29%	N.D.	1%
A13	20	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	52.355	15.099	29%	N.D.	1%
A13	21	ALTEDO - FERRARA SUD	49.876	14.911	30%	-3%	1%
A13	22	FERRARA SUD - FERRARA NORD	45.060	15.942	35%	N.D.	3%
A13	23	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO	45.017	15.768	35%	N.D.	2%
A14	24	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	69.161	22.490	33%	N.D.	1%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	37.970	10.601	28%	N.D.	0%
A14	28	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	81.909	27.633	34%	-11%	3%
A14	30	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	66.772	22.167	33%	N.D.	3%
A14	31	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	84.378	24.928	30%	-14%	1%
A14	32	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	82.976	24.967	30%	N.D.	1%
A14	33	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	77.687	23.691	30%	-12%	1%
A14 dir	34	ALL. A14/DIR. RA - RAVENNA	15.218	4.719	31%	-19%	1%
A14	35	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	64.845	19.785	31%	N.D.	1%
A14	36	FAENZA - FORLI'	62.770	19.603	31%	N.D.	1%
A14	37	FORLI' - CESENA NORD	63.267	19.000	30%	N.D.	2%
A14	38	CESENA NORD - CESENA	56.440	17.031	30%	N.D.	2%
A14	39	CESENA - RIMINI NORD	55.258	16.772	30%	-14%	2%
A14	40	RIMINI NORD - RIMINI SUD	52.697	16.600	32%	N.D.	2%
A14	41	RIMINI SUD - RICCIONE	54.540	16.970	31%	N.D.	2%
A14	42	RICCIONE - CATTOLICA	50.399	16.286	32%	N.D.	1%
A14	43	CATTOLICA - PESARO URBINO	42.368	15.068	36%	-18%	1%
A15	44	PARMA OVEST - ALL. A1	18.705	7.006	37%	-22%	13%
A15	45	FORNOVO - PARMA OVEST	17.490	6.905	39%	-20%	5%
A15	46	BORGOTARO - FORNOVO	17.262	6.898	40%	-17%	4%
A15	47	BERCETO - BORGOTARO	16.036	6.703	42%	-18%	5%
A15	48	PONTREMOLI - BERCETO	15.857	6.697	42%	-18%	6%
A21	49	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	36.910	16.744	45%	-5%	12%
A21	50	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A21	51	ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA - CASTELVETRO PIACENTINO	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A21	52	CASTELVETRO PIACENTINO - CREMONA	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A22	53	CAMPOGALLIANO - CARPI	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A22	54	CARPI - REGGIOLO	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
A22	55	REGGIOLO - PEGOGNAGA	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

7.3 L'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

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

Pertanto, a seguito della programmazione dell'opera, è stato pubblicato un avviso pubblico di intervento realizzabile con capitale privato, che ha comportato l'esame da parte delle strutture regionali di **6 proposte pervenute da altrettanti operatori**, singoli e associati, una delle quali, nel luglio del 2007 è stata dichiarata di pubblico interesse dalla Giunta regionale, ai sensi della disciplina in materia di **project financing**.

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

L'autostrada si sviluppa per una **lunghezza complessiva di circa 67 km**, con inizio nel comune di 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 **4 autostazioni** (San Possidonio-Concordia-Mirandola, San Felice sul Panaro-Finale Emilia, Cento, Poggio Renatico) e **2 aree di servizio** (Mirandola e Poggio Renatico), oltre ai **2 svincoli di interconnessione** con le autostrade A22 e A13.

Il 23 marzo 2010, l'ATI Autostrada del Brennero (mandataria) ha costituito la società di progetto (di cui all'art. 156 del D.Lgs. 163/06 e s.m.i.) con denominazione Autostrada Regionale Cispadana SpA (ARC SpA). Il 25 novembre 2010 è stata sottoscritta la convenzione tra la Regione Emilia-Romagna e l'ARC, concessionaria dell'opera, che realizzerà e gestirà l'infrastruttura.

Il 28 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 in questa fase ineriscono, in particolare, l'ambito del Nodo di Ferrara, del collegamento Bondeno-Cento, del Casello San Felice-Finale Emilia, dell'attraversamento in trincea in comune di Mirandola, della Tangenziale di Concordia in complanare all'Autostrada, dell'Interconnessione con la A22 e

miglioramento accessibilità area industriale Rame, della Partecipanza agraria di Cento con lo studio di una soluzione più a sud, dell'attraversamento in comune di Sant'Agostino.

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

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

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

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

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

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

La Regione Emilia Romagna con la sua deliberazione di Giunta n. 300 del 10 marzo 2014, ha quindi espresso "**Parere in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto autostrada regionale Cispadana che collegherà il casello Reggiolo Rolo (Mo) sulla A22 con la barriera di Ferrara sud sull'A13 (FE) (art. 25, comma 2, D.Lgs. 152/06)**" riassumendo l'istruttoria svolta dal Servizio "Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale" della Direzione Generale Ambiente, difesa del suolo e della costa, sulle osservazioni presentate in merito alla procedura di VIA dell'opera, in capo al Ministero dell'Ambiente e a tutt'oggi in corso. Tale parere regionale afferma la compatibilità ambientale dell'opera seppur ponendo alcune prescrizioni che recepiscono in parte le indicazioni degli Enti che hanno espresso le osservazioni.

Il Ministero dei Beni Culturali, in data 23 giugno 2014, ha espresso parere contrario alla realizzazione dell'opera progettata, ma aperto alla valutazione di diverse soluzioni progettuali; tale parere è endoprocedimentale, obbligatorio e concorrente, assieme al parere del Ministero dell'Ambiente, all'emissione del provvedimento di compatibilità ambientale dell'opera.

Al contrario il 16 gennaio 2015 la Commissione VIA ha espresso parere favorevole con prescrizioni.

La valutazione sulla compatibilità o meno dell'opera sarà quindi rimessa al Consiglio dei Ministri.

A eventuale esito positivo della procedura di VIA, si procederà alla localizzazione dell'opera e alla successiva approvazione del progetto definitivo e successivamente dell'esecutivo, previa predisposizione dello stesso da parte del concessionario, cui seguirà l'avvio effettivo dei lavori.

Nel frattempo, in seguito alla sottoscrizione nell'aprile 2013 della Nuova Intesa Generale Quadro fra la Regione e il Governo, l'autostrada regionale Cispadana è stata inserita nell'XI Allegato Infrastrutture Strategiche al DEF.

Con la Legge di conversione del DL 133/14 (Sblocca Italia) è stato introdotto l'art. 5 bis, che prevede la possibilità che lo Stato subentri alla Regione Emilia-Romagna nella concessione in

forza dell'inserimento dell'opera, qualificata di rilevanza strategica nazionale, nel citato Allegato Infrastrutture.

A seguito di ciò nel collegato alla proposta di Legge Finanziaria 2015 della Regione Emilia-Romagna è previsto che la stessa possa adottare tutti i provvedimenti volti a permettere anche l'eventuale trasferimento allo Stato della somma disponibile per la realizzazione dell'opera, pari a 179,7 M€.

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.

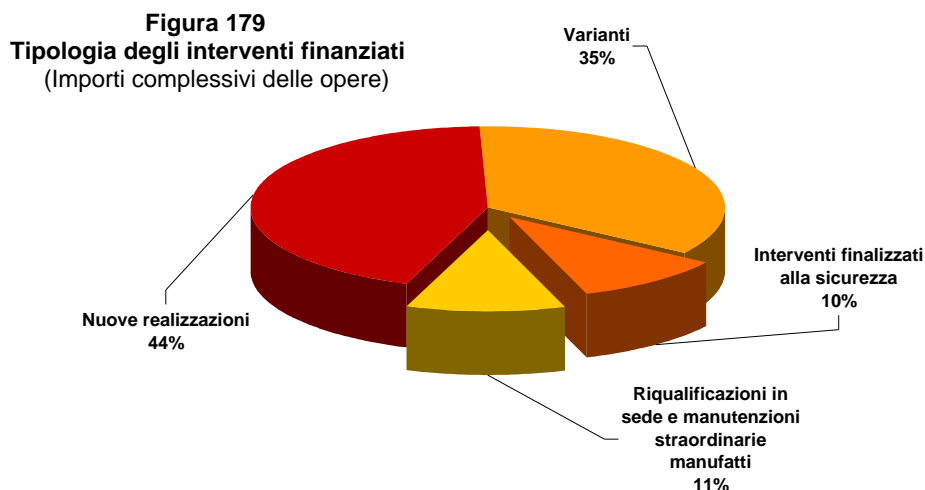
Tuttavia, l'approvazione di un nuovo Programma, di validità quinquennale, potrà avvenire avendo una prospettiva di finanziamenti congrui e continuativi per le annualità successive e pertanto, al momento, non è possibile prevedere né l'avvio dell'aggiornamento della programmazione, né, a maggior ragione, 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 68
Interventi finanziati nel periodo 2002-2010 per sistemi viari e ambiti di intervento
(Importi in euro)

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

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

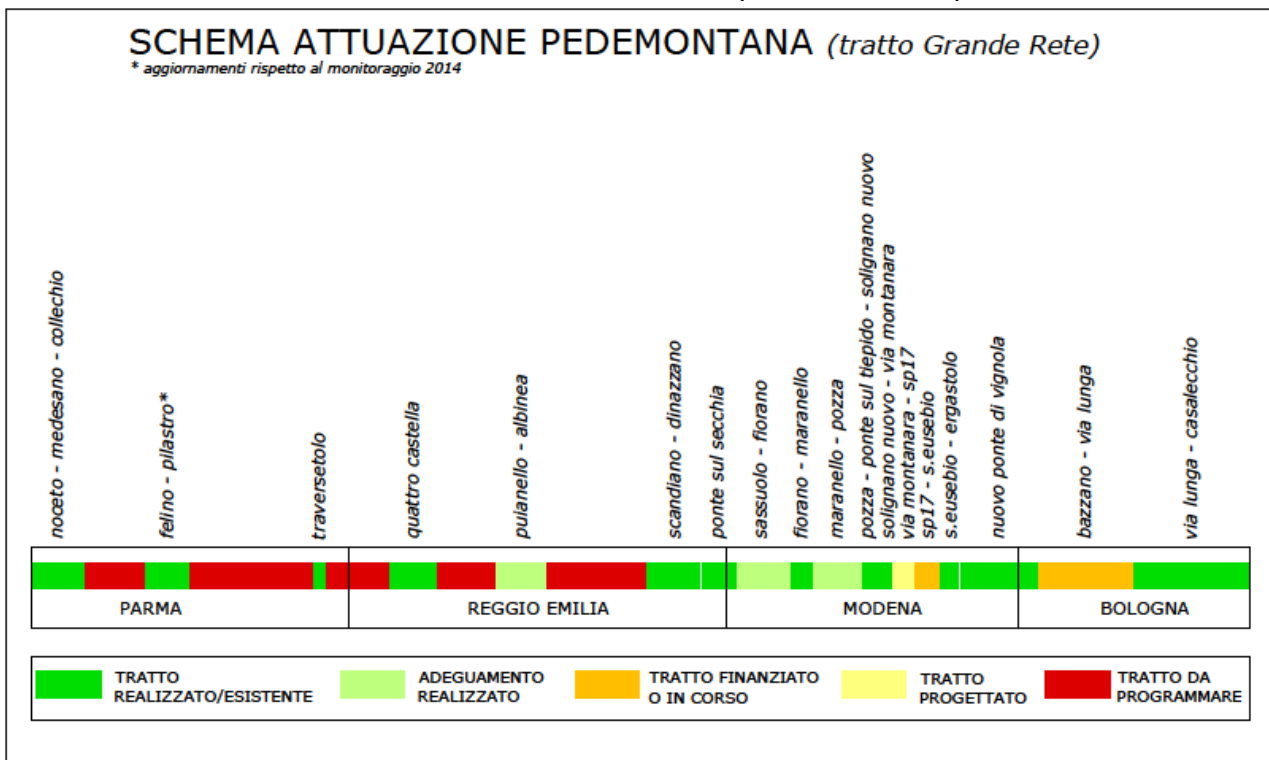


Risulta evidente come l'obiettivo perseguito dalla Regione, di concerto con le Province, sia stato quello di **potenziare la struttura complessiva della rete stradale regionale**, sia attraverso nuove realizzazioni o varianti ai centri abitati, sia orientando gli interventi verso una riqualificazione 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 pressoché a completare il disegno del nuovo tracciato nelle province di Bologna e Modena (alcuni tratti già finanziati sono di prossimo avvio), mentre sono stati ultimati i lavori relativi ad alcuni tratti, individuati sulla base delle principali situazioni di criticità territoriale, in provincia di Reggio Emilia e Parma, come si evidenzia nella figura riportata di seguito.

Figura 180
Schema di attuazione Pedemontana (tratto Grande Rete)



Invece, per quel che riguarda la **Cispadana**, come si evidenzia dallo schema riportato in figura seguente, 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**⁵⁷.

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. Si sottolinea che i tratti indicati con asterisco nero * nella figura 216 sono previsti a carico del concessionario dell'autostrada regionale come opere di adduzione, mentre quello indicato con asterisco rosso * sono previsti a carico dell'aggiudicatario della nuova concessione di gestione della A21 Piacenza – Brescia.

⁵⁷ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.3 "L'autostrada regionale Cispadana".

Figura 181
Schema di attuazione Cispadana

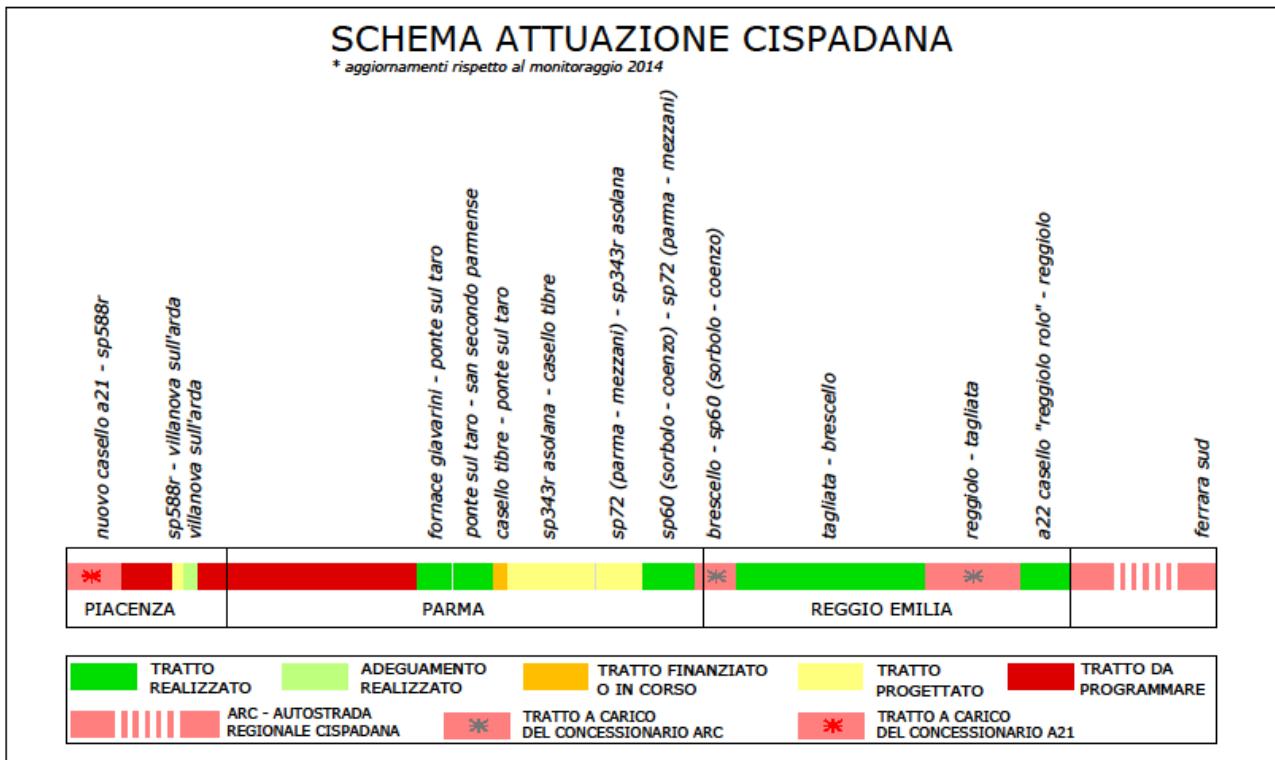
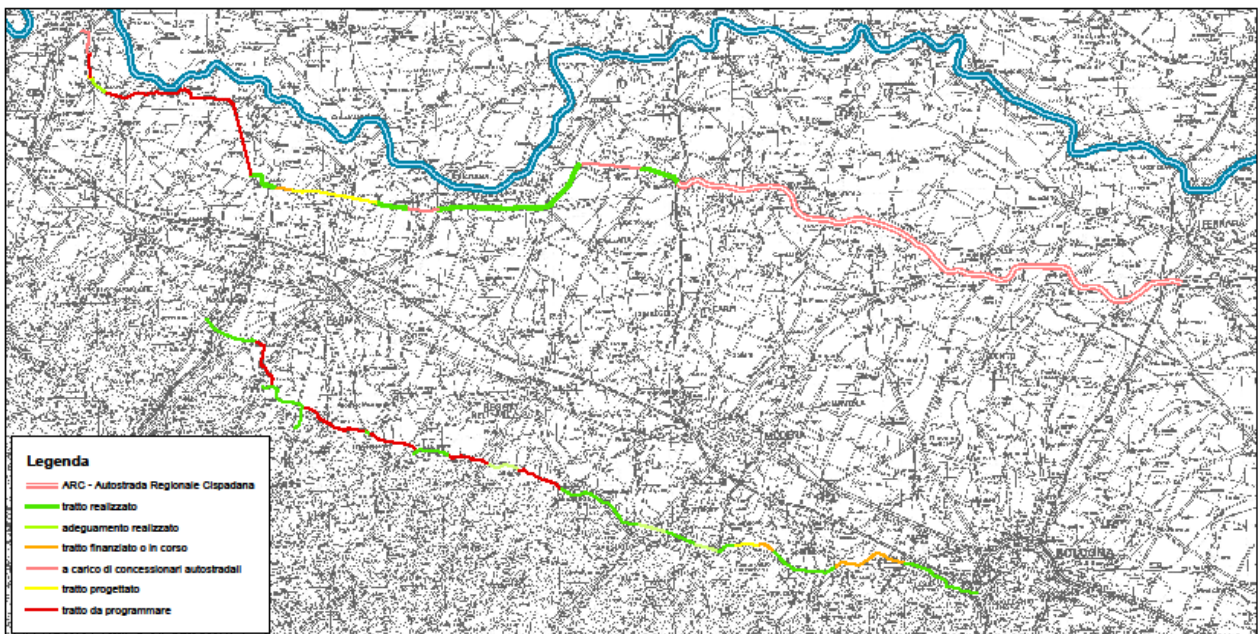


Figura 182
Stato di attuazione dei corridoi viari Pedemontano e Cispadano



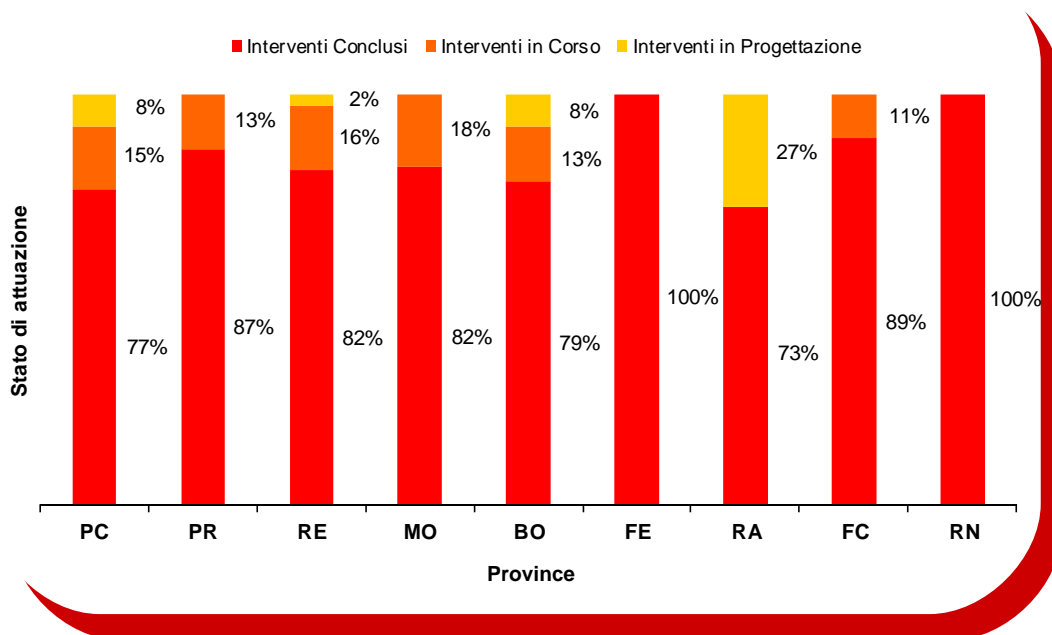
Monitoraggio semestrale al 31/12/2014

La Regione **monitora semestralmente l'andamento dei lavori degli interventi finanziati alle Province**. Tale monitoraggio (l'ultimo è quello al 31/12/2014, che costituisce la base del presente paragrafo), viene effettuato mediante il programma chiamato "Mercurio"; con tale sistema si aggiornano semestralmente i dati inviati dai soggetti attuatori che rilevano lo stato degli interventi in itinere necessari per varie elaborazioni e studi.

Gli interventi finanziati dal 2002 al 2010 sono 158: questa cifra è cambiata nell'arco dell'ultimo anno a causa dell'accorpamento in un unico intervento di due stralci consecutivi di un'opera e della revoca di due finanziamenti a seguito dell'impossibilità dell'ente beneficiario a sostenere gli oneri finanziari di propria competenza. Di questi, 143 sono conclusi, 10 in corso di realizzazione e 5 in fase di progettazione o ancora da avviare. A questi interventi delle annualità 2002/2010 vanno aggiunti **13 nuovi lavori**, di cui 10 in corso e 3 in progettazione, finanziati con le economie degli interventi degli anni precedenti.

In particolare, lo **stato di attuazione delle opere finanziate nel periodo 2002-2014 nei vari territori provinciali (in totale 171)** è il seguente (in % rispetto al numero complessivo di interventi finanziati in ciascuna provincia):

Figura 183
Stato di attuazione interventi TRIRER per provincia
 (Dal 2002 al 2014)



Dall'analisi dei dati relativi all'andamento dei finanziamenti e alla conseguente realizzazione delle opere emergono alcune considerazioni. Si evidenzia, ad esempio, che nell'ambito dei 143 interventi principali 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, la durata media rispetto agli anni precedenti, attestandosi su una **durata media 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 con importi superiori ad € 1.000.000,00: è risultato un **tempo medio di un anno e mezzo**.

Si conferma, come negli ultimi anni, alla luce di una crisi economica generalizzata, una difficoltà crescente da parte delle Province nel far fronte al proprio impegno finanziario, ove previsto un cofinanziamento dell'opera.

Ne sono un esempio i due finanziamenti revocati alla provincia di Ravenna relativi alla realizzazione della tangenziale all'abitato di Bagnacavallo, pari ad € 5.500.000,00 su un costo complessivo di € 13.100.000,00. La Regione ha dovuto procedere alla revoca del finanziamento a seguito dell'impossibilità della Provincia di sostenere gli oneri finanziari di propria competenza.

Attualmente è allo studio la fattibilità tecnica di un'opera infrastrutturale alternativa finalizzata al miglioramento dell'accessibilità all'abitato di Bagnacavallo.

Inoltre, visti i vincoli temporali imposti dal governo centrale sui pagamenti della pubblica Amministrazione verso i privati, si riscontrano in alcuni casi rallentamenti significativi nel passaggio dalla fase progettuale a quella attuativa delle opere, che non siano state avviate prima delle limitazioni imposte dai patti di stabilità degli Enti locali; ciò in quanto le Amministrazioni non sono in condizioni di avviare appalti e quindi lavori, anche interamente finanziati con fonti esterne, se al contempo non viene riscontrata la capacità di sostenere i necessari flussi di cassa in uscita, nell'ambito degli equilibri annuali del patto di stabilità.

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

Tabella 69
Elenco lavori TRIRER in corso di esecuzione programmazione 2002-2010

Anno di assegnazione	Beneficiario (Provincia)	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali
2004	Bologna	SP 5 S.Donato – Realizzazione della variante generale da Via Bargello alla SP 3 trasversale di pianura denominata lungo Savena, nei comuni di Granarolo dell'Emilia e di Castenaso	15.757.163,94	7.000.000,00	8.757.163,94
2007	Bologna	S.P.4 Galliera: Variante generale 1° lotto 1° stralcio da Via Corticella in Comune di Castel Maggiore alla S.P.3 Trasversale di Pianura in Comune di Argelato	19.385.795,76	18.000.000,00	1.385.795,76
2007	Bologna	Interventi di riqualificazione della SS64 ai fini della sicurezza: miglioramento del livello di servizio di via Porrettana nel tratto compreso tra la rotonda Biagi e il confine sud del territorio comunale	3.100.800,00	2.200.000,00	900.800,00
2008	Bologna	SP3 "Trasversale di Pianura": variante a nord dell'abitato di Budrio - lotto B: da via Calamone in Comune di Budrio all'innesto SP3/SP5 "S. Donato" in Comune di Granarolo dell'Emilia	11.500.000,00	5.900.000,00	5.600.000,00
2010	Bologna	SP 569R "di Vignola" - riqualificazione e adeguamento normativo ponti e manufatti	1.000.000,00	1.000.000,00	0
2010	Forlì-Cesena	Sistema di accesso all'area urbana di Forlimpopoli - Collegamento fra la ex SS 310 "del Bidente" e la SS 9 "Emilia"; tratto Para - Due Palazzi (SP 37 "Forlimpopoli-Para")	4.500.000,00	4.500.000,00	0
2010	Forlì-Cesena	Ex SS 71 "Umbro Casentinese Romagnola" - ammodernamento e messa in sicurezza per alternativa E45	2.500.000,00	2.500.000,00	0
2008	Parma	Sistema Cispadano - Riqualifica	2.800.000,00	1.500.000,00	1.300.000,00

		SP588R e collegamento con la nuova Cispadana - lotto 1 (costituente un tratto della tangenziale di Busseto)			
2010	Piacenza	SP 654 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
2010	Reggio Emilia	Interventi di razionalizzazione e messa in sicurezza SP 467R- SP 63R - SP 486R (RETE REGIONALE) Lotto n. 3 - Messa in sicurezza della SP 467R	1.000.000,00	1.000.000,00	0

Tabella 70
Elenco lavori in corso di esecuzione a seguito di economie su programmazione 2002-2010

Anno di assegnazione	Beneficiario (Provincia)	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali
2004	Modena	S.P. 467 di Scandiano - Lavori di manutenzione straordinaria per la riqualificazione della fondazione e del piano stradale nel tratto 1 compreso tra la PKm 31+500 (Pozza di Maranello) e la PKm 27+500 (Via Canaletto) - Anno 2013. Lotto A: dalla P.KM 31+500	947.954,60	947.954,60	0
2004	Modena	S.P. 467 di Scandiano - Lavori di manutenzione straordinaria per la riqualificazione della fondazione e del piano stradale nel tratto 1 compreso tra la PKm 31+500 (Pozza di Maranello) e la PKm 27+500 (Via Canaletto) - Anno 2013. Lotto B: dalla PKm 29+810	983.945,40	983.945,40	0
2005	Modena	S.P. 467 di Scandiano - Lavori di manutenzione straordinaria per la riqualificazione della fondazione e del piano stradale nel tratto 2 compreso tra la PKm 24+800 (Via Ghiarola) e la PKm 27+500 (Via Canaletto) - Anno 2013	1.236.900,00	1.236.900,00	0
2002	Piacenza	Sistema Pedemontano - Riquilificazione e messa in sicurezza della viabilità di collegamento fra la Pedemontana e la SS 9 Emilia presso Fiorenzuola D'Arda	145.379,17	145.379,17	0
2010	Parma	SP 28 di Varsi - Opere di difesa spondale del rilevato al Km 4+700 e la manutenzione straordinaria del ponte sul Rio Gherlonzo	80.000,00	65.185,19	14.814,81

2002	Reggio Emilia	Asse nord-sud di Val d'Enza - Collegamento variante nord di Campegine-Poviglio 2° lotto: interventi di messa in sicurezza della viabilità di collegamento variante nord di Campegine-Poviglio 2° lotto	402.151,93	56.103,68	346.048,25
2002	Reggio Emilia	Intervento di messa in sicurezza con consolidamento del piano viabile sull'attuale tracciato della S.P. n.11 "asse Val d'Enza" in loc. S. Anna di Poviglio	350.000,00	350.000,00	0
2004	Reggio Emilia	Variante di Canali, da via San Marco alla tangenziale sud-est	67.100,06	32.597,21	34.502,85
2007	Reggio Emilia	Trasformazione a rotatoria dell'incrocio in località Montecavolo, tra la SP23 (Via Turati), Via Piave e via F.lli Cervi, in Comune di quattro Castella	292.880,34	267.643,82	25.236,52
2010	Reggio Emilia	Trasformazione a rotatoria dell'incrocio semaforizzato tra la S.P.3 e la S.P.40 in Comune di Bagnolo in Piano	350.000,00	350.000,00	0

Tabella 71

Elenco lavori in progettazione sia su programmazione 2002-2010 e sia sulle economie risultanti

Anno di assegnazione	Beneficiario (Provincia)	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali
2009	Bologna	SP 569 di Vignola: opere funzionalmente connesse ai lavori di riqualificazione e miglioramento degli svincoli nel tratto compreso tra il Km 38+600 ed il Km 42+750 nel territorio dei Comuni di Zola Predosa e Casalecchio di Reno	147.000,00	147.000,00	0
2009	Bologna	SP 255 di San Matteo della Decima: opere funzionalmente connesse ai lavori di riqualificazione delle intersezioni e allargamento della SP 255 di San Matteo della Decima nel tratto S. Giovanni in P.- Confine Modena	282.550,00	282.550,00	0
2010	Bologna	SP 4 "Nuova Galliera" Lungo Reno - opere di collegamento ricadenti in Comune di Bologna tra la Nuova Galliera e la via Cristoforo Colombo - Stralcio 2	1.000.000,00	1.000.000,00	0

2004	Ravenna	Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS 302 Brisighellese (2° Lotto)	2.065.827,60	2.065.827,60	0
2007	Ravenna	Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione di punti critici lungo la ex SS 306 Casolana (1 lotto - 2 stralcio)	3.500.000,00	3.500.000,00	0
2008	Ravenna	Ex SS253 "S.Vitale" - Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS253 "San Vitale" tratto Russi - Lugo 1° lotto	1.700.000,00	1.700.000,00	0
2010	Reggio Emilia	Asse Orientale (Rubiera – Casello di Reggiolo) - Variante all'abitato di Osteriola e razionalizzazione della viabilità connessa	2.004.000,00	2.004.000,00	0
2003	Piacenza	Sistema Pedemontano – Riqualficazione e miglioramento funzionale della viabilità di collegamento fra la ex SS 359 di Salsomaggiore e Bardi e la SS 9 Emilia, nel territorio del comune di Lugagnano Val D'Arda	266.225,00	226.674,64	39.550,36

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 per lavori di manutenzione straordinaria anche sulla restante rete provinciale, ancorché non definita di interesse regionale. Tale istanza è stata recepita con una modifica alla L.R. 3/99⁵⁸ (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.

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. Poiché nell'anno 2013 non sono state trasferite risorse regionali per tale finalità, le Province hanno riferito in tali relazioni lo stato della rete provinciale, gli interventi eseguiti con risorse proprie e le esigenze di intervento ancora permanenti.

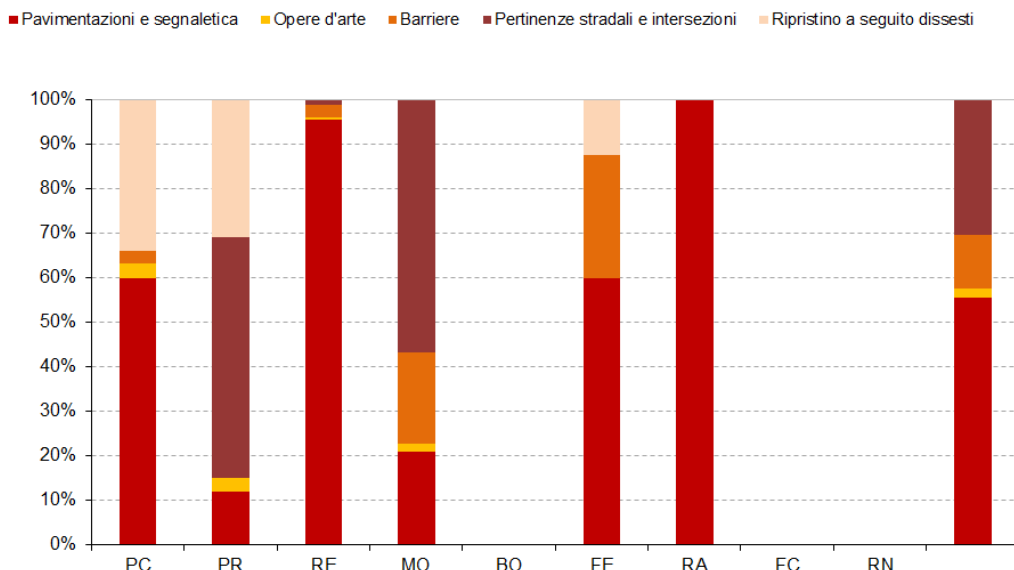
L'analisi dei dati riferiti agli **interventi effettuati dalle Province nell'anno 2013 con risorse proprie** evidenzia, nei diversi ambiti provinciali, la seguente ripartizione delle tipologie di intervento riconducibili a manutenzione straordinaria:

⁵⁸ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.1.4 "Le funzioni in materia stradale".

Tabella 72
Ripartizione tipologie di interventi di manutenzione straordinaria – Risorse 2013

Province	Pavimentazioni e segnaletica	Opere d'arte	Barriere	Pertinenze stradali e intersezioni	Ripristino a seguito dissesti	Totale risorse provinciali	di cui rete di interesse regionale	Note
PC	593.724,28	31.720,00	28.060,00	-	336.720,00	990.224,28	232.336,00	
PR	129.785,68	32.000,00	-	586.000,00	335.644,68	1.083.430,36	1.083.430,36	Inoltre nel 2013 sono stati attivati interventi per €2.384.469,64 derivanti da ulteriori risorse provinciali e da finanziamenti regionali per finalità assimilabili o da trascinamenti di finanziamenti per manutenzione straordinaria delle precedenti annualità già rendicontati in precedenti rapporti di
RE	385.500,00	2.000,00	12.000,00	4.000,00	-	403.500,00	403.500,00	
MO	253.518,17	23.980,19	250.201,05	689.078,93	-	1.216.778,34	942.597,10	
BO	-	-	-	-	-	-	-	inoltre nel 2013 sono stati attivati interventi sulle pavimentazioni delle SSPP con un residuo di €163.289,00 dei finanziamenti regionali 2012 già rendicontati nel precedente rapporto di monitoraggio
FE	482.590,00	-	222.050,00	-	100.000,00	804.640,00	749.640,00	comprese strade di interesse regionale non ex ANAS
RA	500.000,00	-	-	-	-	500.000,00	400.000,00	inoltre nel 2013 sono stati attivati interventi per €628.185,00 derivanti da trascinamenti di finanziamenti regionali delle annualità precedenti già rendicontati nei precedenti rapporti di monitoraggio
FC	-	-	-	-	-	-	-	inoltre nel 2013 sono stati attivati interventi sulle pavimentazioni delle SSPP per €610.000,00 in gran parte derivanti da residui di finanziamenti regionali di annualità precedenti già rendicontati nel precedente rapporto di monitoraggio
RN	-	-	-	-	-	-	-	nessun intervento effettuato lungo la SP258R, non riferiti interventi lungo le restanti SSPP
Totale	2.345.118,13	89.700,19	512.311,05	1.279.078,93	772.364,68	4.998.572,98	3.811.503,46	

Figura 184
Ripartizione percentuale per tipologia di interventi di manutenzione straordinaria (Anno 2013)



Alcune Province, nel corso del 2013, hanno fatto fronte al mancato trasferimento di risorse da parte della Regione impiegando risorse proprie; inoltre alcune di esse hanno avviato nel 2013 lavori finanziati utilizzando in parte le risorse regionali per manutenzione straordinaria trasferite nelle annualità precedenti, in parte i finanziamenti destinati a ripristini a seguito di eventi eccezionali e/o calamitosi, nei casi ricadenti in tale fattispecie.

Le Province di Parma, Ferrara e Modena sono state quelle che hanno messo in gioco le entità più significative di risorse, anche se le hanno impiegate in modo differente: la Provincia di Ferrara destinandole prevalentemente a interventi sulla pavimentazione e all'installazione di barriere di sicurezza, quella di Parma a interventi di consolidamento e ripristino a seguito degli importanti fenomeni conseguenti agli interventi meteo, quella di Modena a interventi più differenziati (barriere di sicurezza, piani viabili, pertinenze).

Si evidenzia che è stata rimarcata da diverse Province (Ravenna, Forlì-Cesena, Parma e Piacenza) la forte criticità dei fenomeni di dissesto idrogeologico nelle strade di montagna e il problema della scarsa portanza dei terreni nelle strade di pianura, per cui è stata evidenziata questa particolare tipologia di intervento nella tabella e nella figura precedenti: in particolare le Province di Parma e Piacenza vi hanno destinato quasi 340.000 € ciascuna, derivanti da risorse proprie dell'Ente, oltre ai finanziamenti regionali appositamente destinati allo scopo, per cui si rimanda al paragrafo 7.4.5 "Altri finanziamenti".

Le Province di Reggio Emilia, Ferrara, Ravenna e Forlì Cesena hanno segnalato, inoltre, in modo particolare, la problematica della manutenzione, adeguamento e/o sostituzione delle barriere di sicurezza laterali, nonché della necessità di intervenire a protezione di alberature in banchina o canali che corrono lungo alcune strade provinciali.

Diverse Province inoltre hanno riportato l'esigenza di intervenire sui giunti di ponti e viadotti o con opere di consolidamento dei manufatti, che in molti casi si presentano vetusti o prossimi al fine vita utile.

La Provincia di Rimini, che non ha eseguito alcun intervento sulla rete di interesse regionale, consistente nella sola SP258 Marecchiese, oltre a riferire di un diffuso stato di ammaloramento e dissesto della strada, ha segnalato anche la necessità di un intervento specifico di consolidamento del ponte sul torrente Marzocco.

Per cui si può affermare, in conclusione, che le principali linee di azione da sviluppare nei prossimi anni, dovrebbero essere finalizzate, **oltre che a una manutenzione diffusa dei piani viabili e al recupero di manutenzione progressa** ove necessario, a **interventi di consolidamento** (versanti, piani viabili, manufatti) per far fronte al fenomeno del dissesto idrogeologico, interessante con maggiore intensità la parte ovest della regione e l'appennino forlivese-cesenate, a opere di adeguamento/consolidamento di manufatti e infine all'installazione e manutenzione delle barriere di sicurezza.

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 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.

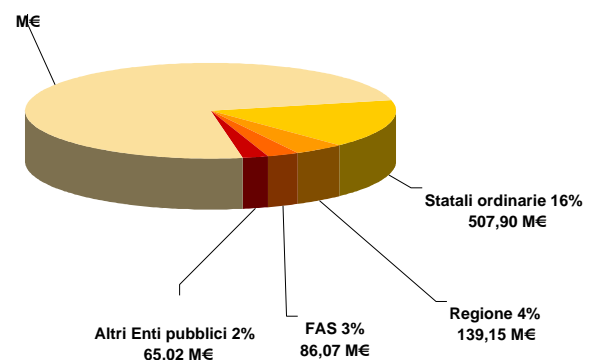
Tali Accordi, nello specifico, individuano azioni condivise per la realizzazione di alcuni **interventi riconducibili al sistema autostradale** (variante di valico, nodo stradale di Bologna, raccordo TIBRE tra Autostrada del Brennero – A22 e AutoCisa – A15, bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo) 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 per cui si rimanda al paragrafo 7.4.4, che 2000–2006. L'esigenza di unificazione delle procedure è dettata sostanzialmente dalla necessità di assicurare modalità omogenee di raccolta e gestione del dato. In tale ottica è stato realizzato 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.

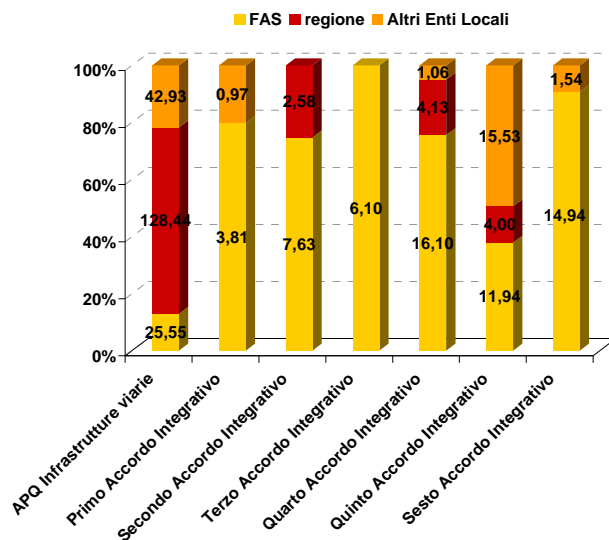
Figura 185
Quadro delle risorse finanziarie degli interventi inseriti nell'APQ in materia di infrastrutture viarie e nei suoi integrativi



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 186
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 7.4.1.

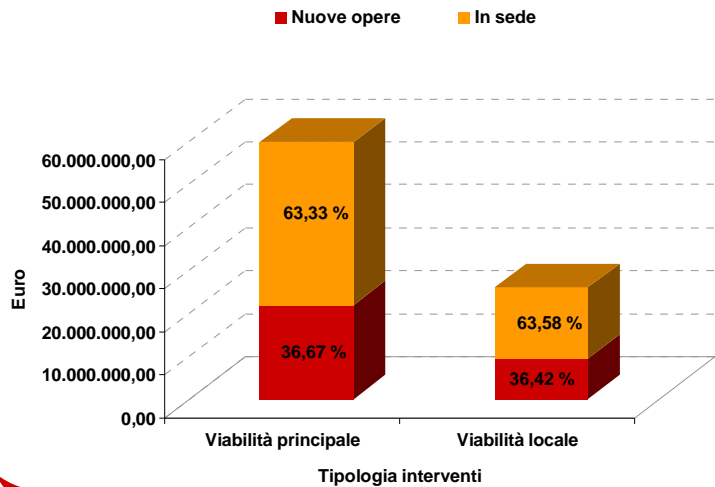
Gli interventi inseriti negli Accordi sono **localizzati nelle aree obiettivo 2 o in aree direttamente funzionali ad esse**, con conseguente ricaduta diretta di benefici sulle aree sottoutilizzate. In particolare, individuando interventi ricadenti in zone industriali con tasso di disoccupazione superiore 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 in alcuni appalti sono state riscontrate problematiche di liquidità legate ai vincoli dei patti di stabilità che immobilizzano gli enti nella ultimazione di opere o nell'appalto di nuovi interventi.

Di fianco si riporta la **distribuzione delle fonti di finanziamento FAS tra strade provinciali di interesse regionale e viabilità locale**; si ricorda, che come illustrato nel paragrafo 7.4.1, ai sensi della L.R. 3/1999 e s.m.i., la rete di interesse regionale è costituita dalle strade trasferite dallo Stato alle Province a seguito dei Decreti “Bassanini” nonché dalle restanti strade ricadenti sulla Grande Rete e nella Rete di Base principale come definite dal vigente PRIT 1998/2010.

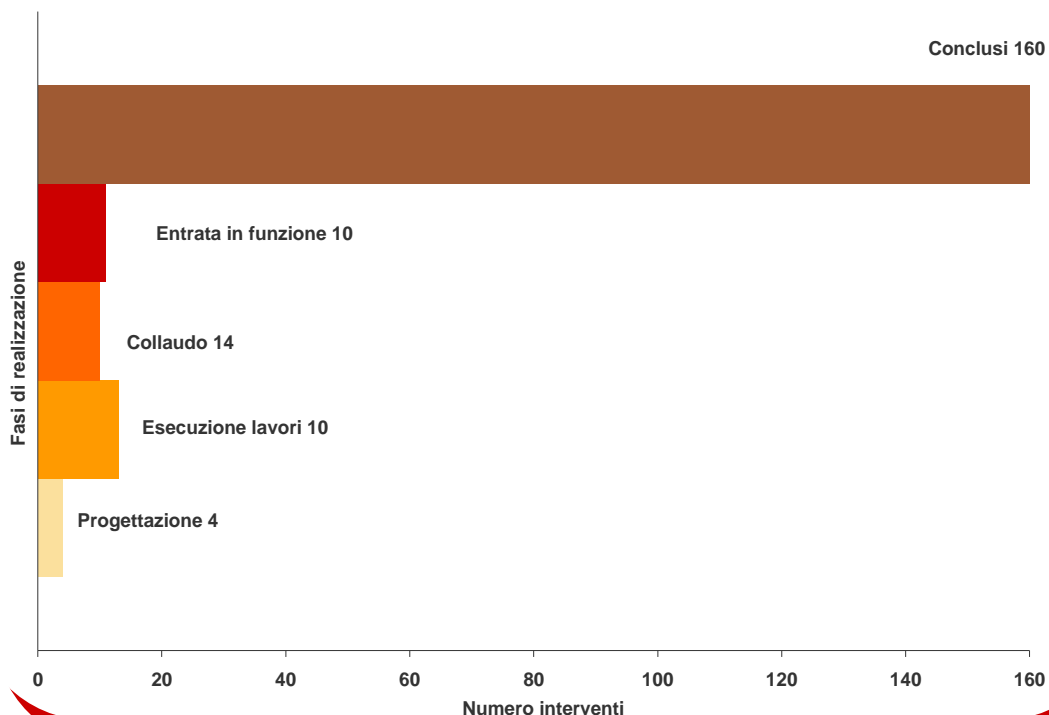
Figura 187
Distribuzione fonti di finanziamento FAS tra viabilità di interesse regionale e locale



Inoltre, per ciascuna tipologia di viabilità viene evidenziata la percentuale di realizzazione di nuove opere rispetto a quella degli interventi in sede (messa in sicurezza, ammodernamento, ecc.).

Di seguito si riporta lo **stato di attuazione del numero totale degli interventi (pari a 198)** inseriti negli Accordi di programma Quadro, come risultante dal sistema di monitoraggio SGP.

Figura 188
Stato di attuazione degli interventi



Analizzando le fasi procedurali di tutti gli interventi inseriti negli Accordi, compresi quelli ANAS e ASPI e considerando il valore economico degli stessi, possiamo vedere che il valore degli interventi conclusi rappresenta circa il 31% circa del totale (per un importo pari 972,36 M€), gli interventi che si trovano in fase di collaudo ed entrati in funzione sono il 29% del totale (per un

importo complessivo pari a 900 M€) e quelli per i quali i lavori sono tuttora in corso sono il 48,79% circa del totale (per un importo complessivo pari a 100,68 M€).

Occorre tuttavia formulare alcune precisazioni.

Fra gli interventi che a sistema risultano tuttora in fase di esecuzione vi sono i lotti della variante di valico, di competenza ASPI, e la tangenziale di Forlì, di competenza ANAS, che presentano un SAL prossimo al 100%, quando addirittura non sono aperti al traffico. Infatti il sistema consente di considerare conclusi gli interventi solo quando risulta ultimata anche la fase di collaudo e terminate tutte le procedure amministrativo – contabili.

Relativamente agli altri interventi sulla viabilità di interesse regionale o locale, di competenza degli Enti locali, lo stato di avanzamento degli interventi in esecuzione è comunque molto elevato, pari ad oltre il 90%.

Per quanto riguarda i 4 interventi che in SGP risultano in progettazione, si evidenzia che uno di questi, e precisamente il lotto 8 della variante di valico, consistente in una bretella di collegamento autostradale fra la vecchia e la nuova autostrada, su decisione congiunta di ASPI e degli Enti locali, non sarà più realizzato, in quanto verrà utilizzata una viabilità ordinaria appositamente adeguata, allo scopo di accogliere i flussi autostradali in caso di emergenza e conseguente chiusura di una carreggiata autostradale.

Inoltre risultano in progettazione due interventi di competenza ANAS, il 1° lotto della variante di Argenta e la complanare Nord alla A14 fra Ponte Rizzoli e San Lazzaro di Savena, per i quali non si registra un avanzamento nella progettazione in quanto non sono stati confermati nei contratti di programma ANAS. La Regione si è attivata per sollecitare ANAS e Governo al completamento delle progettazioni di queste come di altre opere da tempo attese dal territorio. Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.5.2.

L'unico intervento sulla rete di interesse regionale, rientrato negli accordi di programma quadro ma finanziato nell'ambito del programma triennale di intervento, che risulta tuttora in progettazione è l'ammodernamento della ex SS 302 Brisighellese – 2° lotto, per il quale si rimanda al paragrafo 7.4.1.

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 (Programmazione europea 2007-2013) e quelli aggiuntivi regionali⁵⁹.

¹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 2.2.3 "Il Documento Unico di Programmazione e le Intese territoriali".

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 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.

Negli anni dal 2010 al 2014 si è data attuazione alle Intese sottoscritte e, relativamente al settore stradale, sono stati attivati i finanziamenti relativi ai seguenti interventi:

Tabella 73
Attuazione DUP

N. obiettivo	Beneficiario	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali	Stato di attuazione
ANNO 2010						
9	Comune Vigarano Mainarda (Ferrara)	Interventi di viabilità di interesse regionale e locale	260.634,19	200.000,00	60.634,19	Concluso
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	Concluso
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	Concluso
ANNO 2011						

CAPITOLO 7 – IL SETTORE STRADALE

9	Comune Ligosanto (Ferrara)	Interventi per la sicurezza idraulica nei centri abitati: Opere viarie e di sistemazione	260.000,00	260.000,00	0,00	Concluso
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	Concluso
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
ANNO 2013						
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 corso
ANNO 2014						
10	Provincia di Rimini	Bretella di collegamento fra la SP 17 e al SP 35 con ponte sul fiume Conca – (ad integrazione di un finanziamento TRIRER)	13.068.204,00	2.200.000,00 (+ 6.203.000 TRIRER)	10.868.204,00	Concluso
9	Comune di Maiolo	Allargamento strada comunale di Antico-Via Antico-Santa Maria	160.000,00	160.000,00	0,00	In progettazione

In particolare nel corso del 2014 si sono conclusi i seguenti interventi:

- § comune di Vigarano Mainarda (Ferrara): interventi di viabilità di interesse regionale e locale;
- § provincia di Reggio Emilia: miglioramento della tratta Reggio Emilia-Castelnuovo né Monti mediante variante alla SS63 in prossimità del centro abitato di Ponte Rosso;
- § comune di 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;
- § comune di Ligosanto (Ferrara): interventi per la sicurezza idraulica nei centri abitati (opere viarie e di sistemazione);
- § provincia di 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.

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 2013 e la fine del 2014, in gran parte del territorio della regione Emilia-Romagna si sono verificati avversità atmosferiche eccezionali che hanno determinato gravi **dissesti idrogeologici**.

In particolare nelle province di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna e Forlì-Cesena si sono verificati movimenti franosi delle scarpate di monte e di valle con conseguenti colate di materiale sulle carreggiate e cedimenti dei piani viabili, 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 periodo compreso tra il 2002 e il 2014 sono stati assegnati alle Province, mediante deliberazioni di Giunta regionale, contributi per un ammontare di **23.507.573,00 euro**.

In particolare, nel 2014, le risorse assegnate sono pari a **628.000,00 euro**. Di seguito si riepilogano gli interventi finanziati nel 2014 e la relativa descrizione.

Tabella 74
Interventi assegnati nel 2014
(Importi in euro)

Provincia	Importo finanziato	Costo intervento	Infrastrutture interessate	Descrizione interventi
Bologna	50.000 (DGR 1261/2014)	100.000	SP610R	Interventi di consolidamento del piano viabile km 54+000 mediante realizzazione di gabbionata a sostegno della scarpata e della fondazione stradale e ripristino drenaggi
Modena	65.000 (DGR 1406/2014)	130.000	SP324R	Interventi di ricostruzione del corpo stradale danneggiato da movimento franoso al km 64+050 della SP324R mediante realizzazione di un muro di sostegno su micropali
Forlì-Cesena	125.000 (DGR 1415/2014)	250.000	SP142	Interventi di consolidamento del movimento franoso al km 4+000 della SP142 mediante realizzazione di micropali, scogliera in massi ciclopici e ripristino stradale
Parma	63.000 (DGR 1060/2014)	90.000	SP665R	Lavori di ripristino stradale tra il km 41+000 e km 42+000 della SP359R mediante realizzazione di drenaggi e terre rinforzate

Piacenza	70.000 (DGR 1154/2014)	140.000	SP654R	Interventi di ripristino della SP654R ai km 63+350 e km 63+430 mediante realizzazione di drenaggi e gabbionate.
Reggio Emilia	190.000 (DGR 606/2014) + 65.000 (DGR 1098/2014)	372.000	SP513R	2 interventi di ripristino della scarpata di valle della SP513R: - al km 39+770 mediante realizzazione di palificata, trincea drenante e ricostruzione del rilevato stradale; - al km 38+200 mediante gabbionata, drenaggi e ripristino pavimentazione stradale; + 1 intervento di ripristino del versante di monte al km 39+940 mediante posa in opera di reti di contenimento con chiodature al substrato roccioso e ricostruzione del piano viabile
Totale	628.000	1.082.000		

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 i cui lavori sono in corso di esecuzione o ultimati nel 2014.

Tabella 75
Stato di attuazione degli interventi finanziati dalla Regione mediante convenzione
(in corso di esecuzione o ultimati nel 2014)
(Importi in euro)

Prov	Descrizione interventi	Importo finanziato	Costo totale	Anno del finanziamento	Stato di attuazione
Piacenza	Lavori di consolidamento statico e manutenzione straordinaria del ponte sul fiume Trebbia al km 184+000 della ex SS 10 "Padana Inferiore"	1.844.793,81	3.500.000,00	2010	Approvato progetto preliminare nel 2009. Approvazione esecutivo entro agosto 2015, aggiudicazione entro dicembre 2015, inizio lavori entro marzo 2016, fine lavori entro dicembre 2016, collaudo entro marzo 2017
Parma	Lavori di Riqualifica ed Ammodernamento della SP523R del Colle di Cento Croci nei comuni di Borgotaro e di Albareto	1.200.000,00	2.584.130,26	2010	Approvato il progetto esecutivo e aggiudicati i lavori nel 2011. In corso di realizzazione con SAL pari al 77,47%. Sono state approvate 3 perizie di variante per migliorie alle opere in appalto
Bologna	Collegamento nuovo casello autostradale La Muffa con la nuova Bazzanese	10.000.000,00	51.684.051,29	2002 (integrazione 2008)	Conclusa la gara d'appalto. Consegna dei lavori imminente.
	Asse Lungosavena – Lotto II bis	2.650.000,00	11.831.025,89	2009	Progetto esecutivo in corso di aggiornamento. Da avviare la gara d'appalto e le procedure espropriative

Ferrara	Completamento 1° lotto Asse Cispadano	8.500.000,00	8.500.000,00	2008	Opera suddivisa in 5 sottointerventi (4 lavori collaudati e 1 i cui lavori sono iniziati a marzo 2012)
Ravenna	Nuova intersezione SS16/SP71 bis e soppressione P.L..	3.000.000,00	13.140.000,00	2008	Approvato il progetto definitivo nel 2010. Aggiudicazione per appalto integrato. Lavori in corso
Totale		27.194.793,81	91.239.207,44		

In relazione all'intervento in provincia di Parma "Lavori di **riqualifica e ammodernamento della SP523R** del Colle di Cento Croci nei comuni di Borgotaro e di Albareto", con Delibera di Giunta regionale 852/2014 è stato autorizzato l'utilizzo di un importo pari a € 280.000, derivanti dalle economie del suddetto intervento, per la realizzazione di un by-pass della galleria Predelle al km 17+600 lungo la SP523R, funzionalmente connesso ai suddetti lavori e finalizzato al miglioramento della sicurezza stradale, avente un costo complessivo di € 450.000. Infatti, il dissesto avvenuto negli ultimi anni lungo la SP523R, consistente nel fenomeno gravitativo del versante destro della valle del fiume Taro, ha investito in particolare il manufatto della Galleria stradale Predelle (oltre alla galleria ferroviaria posta più a monte) causando fenomeni di cedimento strutturale, ammaloramenti del rivestimento strutturale con infiltrazioni idriche, distacchi localizzati di calcestruzzo e formazione di lesioni, l'aumento delle quali ha subito un'accelerazione negli ultimi 2/3 anni. La Provincia di Parma, per consentire l'esecuzione dei lavori di consolidamento nella galleria Predelle in sicurezza e per evitare l'isolamento forzato della Val di Taro, ha quindi previsto la realizzazione di tale by-pass provvisorio, richiedendo alla Regione Emilia-Romagna la partecipazione finanziaria. L'Agenzia regionale di Protezione Civile, ai sensi dell'art. 10 della L.R. 1/05, ha assicurato il concorso finanziario di € 170.000.

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", che è stato appaltato nel 2014. Tale stralcio raggiunge l'abitato di Rastignano provenendo da Bologna e trova la sua funzionalità mediante innesto nella rete stradale urbana esistente. L'opera è stata aggiudicata mediante appalto integrato (bandito da Italferr, in virtù dell'accordo sottoscritto) e attualmente il progettista incaricato dall'impresa sta redigendo il progetto esecutivo.

Per quanto riguarda l'opera nella sua interezza, 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, si potrà 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 2014 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 (1.208,44 M€), solo tre lavori risultano ultimati (Variante SS45 Perino-Rio Cernusca; Variante di Mirandola - 1° lotto; Tangenziale Est di Forlì - 4° lotto) e sono attualmente in corso lavori per 74,50 M€, pari a solo il 6,2% (Variante SS63 all'abitato di Bocco e completamento Tangenziale Ovest di Ferrara).

Tabella 76
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
SS12 - Lavori di costruzione della variante di Mirandola 1° lotto	10,18	2007	Varianti e rescissioni	Lavori ultimati
SS9/SS67 - Sistema tangenziale di Forlì - Collegamento viario Tangenziale Est lotto 4°	43	2009	Nuova opera	Lavori ultimati
SS16 - SS64 Tangenziale Ovest di Ferrara – Completamento	26,50	2007	Varianti e rescissioni	Lavori in corso (SAL 62%)
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 (SAL 10,44%)
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
SS16 - Adeguamento della statale con variante tra Rimini nord e Misano Adriatico	621	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°	40	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
Totale	1.255,02			

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

In riferimento alla **“Variante alla SS16 tra Rimini nord e Misano”**, inizialmente nel Piano quinquennale ANAS era previsto un solo stralcio; ANAS ha successivamente deciso di provvedere all’aggiornamento del progetto di tutta l’opera, prevedendo l’intera tratta a 2 corsie/senso di marcia.

Successivamente, 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, anche nel corso del 2014, di svariati incontri alla presenza della Struttura di vigilanza delle concessioni autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di ASPI, di ANAS e dei rappresentanti degli Enti locali, finalizzati all’attuazione da parte di ASPI del progetto di completamento e riqualificazione di tali tratti dismessi di A14 nel territorio della provincia di Rimini.

Il progetto definitivo, predisposto da ASPI, è stato trasmesso alla Struttura di Vigilanza del Ministero, che lo ha validato.

In particolare è prevista la realizzazione di:

- § collegamento ciclabile in prossimità di Covignano per favorire la permeabilità della rete di piste ciclabili e realizzazione del tratto a ridosso di Covignano tra la SP258 Marecchiese e la SS72;
- § attraversamento SS16 della ciclopedonale in via Covignano;
- § completamento della rete ciclabile all'altezza di via Pomposa;
- § attraversamento SS16 con sottopasso ciclopedonale Via Coriano;
- § realizzazione nuova rotatoria SS16 nuovo incrocio con sottopasso via Euterpe;
- § nuova rotatoria Innesto SP41 "Montescudo";
- § adeguamento di via Empoli a Riccione quale connessione viaria tra via Berlinguer e la SS16 (circa L=650m);
- § realizzazione del tratto in cui è presente la galleria di Scacciano (circa 3km tra via Berlinguer a Riccione e via Tavoleto a Misano) e Pista ciclabile Scacciano circa L=1350 m;
- § completamento viabilità di servizio Via dell'Autodromo.

Con la formalizzazione degli accordi sopra 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.

Relativamente alla **“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, è in corso la procedura di VIA di competenza ministeriale ed è stata avviata la procedura per la localizzazione urbanistica. Il primo stralcio dell'intervento è stato inserito nella bozza di Programmazione per il triennio 2014-2016, con appaltabilità prevista per il 2015.

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 40 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. 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. ANAS sta attualmente svolgendo la gara d'appalto per l'affidamento dei lavori dello stralcio Nord. L'aggiudicazione definitiva di tali lavori comunque potrà avvenire solo nel momento in cui Autostrade sarà autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture a erogare all'ANAS il contributo finanziario necessario. Tale passaggio comunque è in corso di perfezionamento e si stima che sia compatibile, in termini di tempistiche, con la conclusione della gara d'appalto.

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

Nel corso del 2014 **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 **6 interventi**, di cui 3 sono stati ultimati (SS64 Ammodernamento tra Silla e Marano - 1° stralcio, Tangenziale Est di Forlì - 4° lotto e SS16 Ammodernamento Argenta 2° stralcio) e 3 sono in corso di esecuzione (lungo la SS63 e la SS64).

Tabella 77
Interventi di ammodernamento e varianti in corso di realizzazione o conclusi nel 2014

Direttrici	Ammodernamenti
Valichi	SS64 LAVORI DI AMMODERNAMENTO DELLA SS 64 "PORRETTANA" SOGGETTA A MOVIMENTI FRANOSI FRA LE LOC 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 LOCALITA` 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

Infine, si elencano nella tabella seguente, gli interventi, suddivisi per direttrici, contenuti nei "**Programmi di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie**" in gestione ad ANAS previsti dal D.L. 69/2013 (Decreto del Fare) nonché alcuni interventi finanziati dal Piano Sicurezza Stradale (art. 15 L. 166/02):

Tabella 78

Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di ponti, viadotti e gallerie

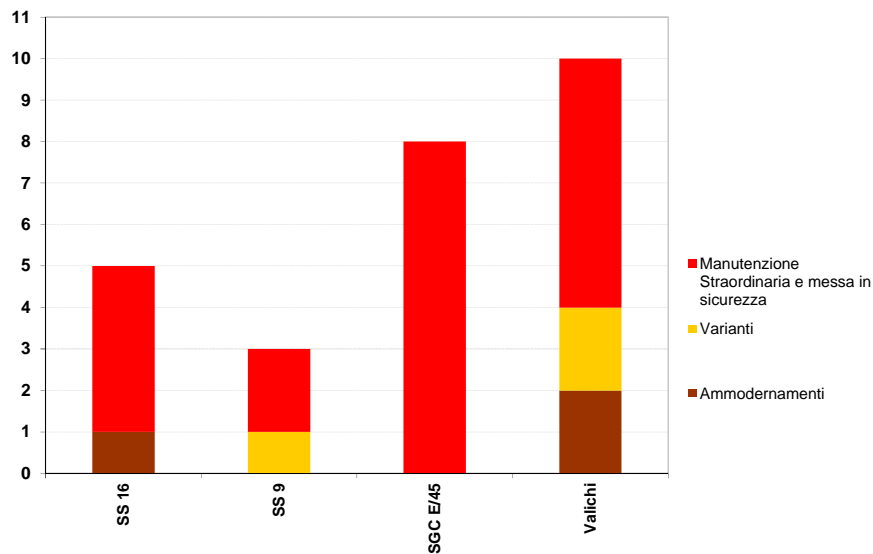
Direttrici	Manutenzione straordinaria	
	Programma	Titolo
SS16	1° programma Decreto del fare	LAVORI PER LA SISTEMAZIONE DELL'IMPALCATO E DEI SOSTEGNI VERTICALI DEL PONTE SUL FIUME MARECCHIA AL KM 201+275
	1° programma Decreto del fare	LAVORI DI CONSOLIDAMENTO DEL VIADOTTO TRA IL KM 148+176 E 148+860 IN COMUNE DI RAVENNA
	1° programma Decreto del fare	LAVORI DI RICOSTRUZIONE DELL'IMPALCATO DEL PONTE IN CORRISPONDENZA DELLA SP IN LOCALITÀ MONESTIROLO AL KM 91+860 IN COMUNE DI FERRARA
	2° programma Decreto del fare - priorità 3	ACCORDO DI PROGRAMMA TRA ANAS E COMUNE DI RAVENNA PER LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DI UNA ROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'INTERSEZIONE A RASO TRA LA SS 16 "ADRIATICA", LA SS 67 "TOSCO ROMAGNOLA" E LA SC VIA RAVEGNANA
SS9	art. 15 L. 166/2002	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)
	DL133/2014 - priorità 1	SS726 (TANGENZIALE DI CESENA) - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI DELLA GALLERIA "VIGNE"
SGC E/45	1° programma Decreto del fare	LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO RIO DELLA BUSCA AL KM 215+798
	1° programma Decreto del fare	LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO RIO FRATTA AL KM 214+881
	1° programma Decreto del fare	LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO BORELLO AL KM 212+360
	1° programma Decreto del fare	LAVORI DI RISANAMENTO DELL'ESTRADOSSO DELLE SOLETTE IN C.A. E DELLA PAVIMENTAZIONE DELLE OPERE D'ARTE DAL KM 210+800 AL KM 216+000 (BORELLO)
	2° Programma Decreto del fare - priorità 1	LAVORI DI RIPRISTINO DEI VIADOTTI SUL FIUME SAVIO DAL KM 172+040 AL KM 173+588
	2° Programma Decreto del fare - priorità 1	LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO SUL FIUME SAVIO AL KM 168+000
	DL133/2014 - priorità 1	LAVORI DI RIPRISTINO DEGLI IMPALCATI ED ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA DEI VIADOTTI DELLO SVINCOLO DI BAGNO DI ROMAGNA AL KM 176+000
	DL133/2014 - priorità 1	LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO SAVIO IV AL KM 199+000
Valichi	1° programma Decreto del fare	SS.12 INTERVENTI DI DEMOLIZIONE DELLE VELETTE LATERALI IN FASE DI DISTACCO DEL VIADOTTO AL KM 97+200 E SOSTITUZIONE DI GIUNTI DI DILATAZIONE E RIFACIMENTO PAVIMENTAZIONE AI VIADOTTI 146+500 E 147+000
	art. 15 L. 166/2002	SS. 63 "DEL VALICO DEL CERRETO" - RAZIONALIZZAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DEL TRACCIATO - REALIZZAZIONE DEL TRATTO LOCALITÀ CA' DEL MERLO - LOCALITÀ CROCE INTERVENTO N°1 DAL KM 76+200 AL KM 76+980
	art. 15 L. 166/2002	S.S. 63 "DEL VALICO DEL CERRETO" - RAZIONALIZZAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DEL TRACCIATO - REALIZZAZIONE DEL TRATTO LOCALITÀ CA' DEL MERLO - LOCALITÀ CROCE - INTERVENTI 3-4-5
	2° Programma Decreto del fare - priorità 2	SS45 - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA SS 45 DAL KM 95+000 (LOCALITÀ BOBBIO) AL KM 135+000 (LOCALITÀ LA VERZA)
	2° Programma Decreto del fare - priorità 2	SS45 - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA SS 45 DAL KM 62+000 (CONFINE REGIONALE) AL KM 78+200 (PONTE LENZINO)
	2° Programma Decreto del fare - priorità 2	SS45 - RIPRISTINO STRUTTURALE DEL VIADOTTO S. SALVATORE, UBICATO AL KM 90+300 IN COMUNE DI BOBBIO (PC)

L'importo totale di tali interventi è di circa 50,9 M€

Oltre ai citati interventi, sono stati previsti, lungo le SS309, RA08, SS16, SS67, SS72, SS9, SS3bis, SS725, SS9var/A, SS722 e SS45 anche interventi di **rifacimento della pavimentazione stradale** e di **adeguamento delle barriere stradali**, per i quali sono state attivate risorse per un totale di circa 11 M€.

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 189
Ripartizione interventi suddivisi per tipologia di opere e direttrici



Fonte: elaborazione dati RER da fonte ANAS SpA.

Si segnala un cospicuo numero di interventi soprattutto di manutenzione straordinaria sulle **strade di valico appenninico** rimaste nelle competenze dell'ANAS e sulla **SGC E/45**. 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, piuttosto che onerose varianti fuori sede che comporterebbero nella quasi totalità dei casi opere in galleria.

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.

7.5.3 Attuazione della rete autostradale nazionale

La rete autostradale nazionale italiana è giuridicamente di competenza del Ministero delle Infrastrutture (MIT), anche se la gestione e l'esercizio delle varie infrastrutture è affidata a un certo numero di società concessionarie autostradali.

Il Ministero esercita la propria funzione di concedente controllando l'operato delle società concessionarie, la gestione della rete autostradale e la realizzazione degli interventi di ampliamento: tale compito è demandato ad un'apposita struttura del Ministero 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**, alcuni dei quali sono già stati completati, in particolare:

- § la 4^a corsia dell'A1 da Bologna Borgo Panigale a Modena Nord;
- § la 3^a corsia dinamica dell'A14 da Bologna San Lazzaro a Bologna Borgo Panigale;
- § la 3^a 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^o corsia dell'A14 fra Rimini Nord e il confine regionale con le Marche;
- § il casello "Terre di Canossa – Campegine" sull'A1;
- § il casello "Valle del Rubicone" sull'A14.

Gli **ulteriori interventi di riqualificazione/ampliamento programmati**, ma non ancora avviati, riguardano il **24% della rete esistente** (177 km su 729).

Sono inoltre previste alcune **nuove opere che consentiranno un incremento pari a circa il 29% dell'estesa chilometrica attuale** (che passerà da 729 a circa 930 km).

Era stata avviata negli anni scorsi anche la progettazione preliminare, da parte di Autostrade per l'Italia, di due interventi di ampliamento, rispettivamente della A1 fra Modena Nord e Piacenza Sud e della A13 fra Bologna Interporto e Ferrara Sud. Tuttavia per tali interventi è stata sospesa la concertazione con il territorio, poiché Autostrade, in considerazione del significativo calo di traffico registrato nel periodo della crisi economica, ha ritenuto opportuno rinviarne l'attuazione.

Gli interventi complessivamente programmati (ampliamento e nuove opere) implicano nel loro complesso **un investimento ingente da parte delle concessionarie autostradali**: le opere in fase di approvazione e/o esecuzione ammontano a **un importo totale di quasi 9 miliardi di euro**.

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. L'apertura al traffico della Variante di Valico è prevista per la fine del 2015.

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 necessaria dalle mutate esigenze espresse dagli Enti locali nel corso del tempo.

Il secondo caso riguarda la realizzazione della 4^a corsia sulla A14 fra Bologna San Lazzaro e la A14-dir, per cui si è conclusa lo scorso anno la VIA e nella prima parte del 2015 è stata avviata la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo finalizzata alla localizzazione urbanistica.

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 e del 2014 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, nel luglio del 2014 è stato sottoscritto un accordo su una soluzione progettuale su cui avviare la progettazione preliminare, tuttora in corso. Su tale livello progettuale deve essere raggiunta la condivisione con il territorio interessato.

La tabella seguente riporta una breve sintesi sullo **stato di avanzamento dei principali interventi previsti sulle infrastrutture autostradali nazionali che attraversano il territorio regionale**; per le infrastrutture che attraversano diverse regioni i dati di costo e di lunghezza riportati sono calcolati parametricamente con riferimento al solo tratto presente in Emilia-Romagna, inoltre per le infrastrutture che hanno già superato la fase di gara è riportato il costo dopo il ribasso.

Tabella 79
Stato di avanzamento dei principali interventi relativi alle infrastrutture autostradali nazionali che attraversano il territorio dell'Emilia-Romagna

Intervento	Società concessionaria	Fase di avanzamento	Costo in M€	km
A1, Variante di Valico da La Quercia a confine regionale	Autostrade per l'Italia	Lavori in corso	2.024	32
Passante autostradale Nord di Bologna	Autostrade per l'Italia	Progetto preliminare in corso	1.280	40
A21, bretella autostradale da Castelvetro Piacentino al Porto di Cremona	Autostrade Centropadane fino al 2010, con mandato provvisorio fino al 2013. In corso gara per la nuova concessione	Concluse le fasi approvative Progetto esecutivo completato. In attesa dell'individuazione del nuovo concessionario dell'A21 (gara in corso)	250	7
Corridoio autostradale E55-E45 – Nuova E55 Cesena-Mestre e Riqualificazione E45 Cesena-Orte con caratteristiche autostradali	Concessionario da definire	Individuato promotore. Approvato dal CIPE progetto preliminare. Concesse agevolazioni fiscali per facilitare l'equilibrio del PEF	3.000	156
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	AutoCS	Firmata convenzione di concessione che verrà ratificata a breve dal CIPE. Il concessionario deve ora redigere il progetto esecutivo.	506	20
Corridoio autostradale Tirreno-Brennero (TIBRE) da Parma a Nogarole Rocca – 1° stralcio (Parma – Terre Verdiane)	Autocamionale della Cisa	Concluso progetto esecutivo da parte dell'appaltatore (appalto integrato), già validato dalla concessionaria Autocamionale della Cisa e in corso di validazione da parte della SVCA.	322	12
Corridoio autostradale Tirreno-Brennero (TIBRE) da Parma a Nogarole Rocca – 2° stralcio (Terre Verdiane – Nogarole Rocca)	Autocamionale della Cisa	Il secondo stralcio non ha copertura finanziaria nell'ambito della concessione vigente di Autocamionale della Cisa	297	6
Riqualificazione superstrada Ferrara-Mare con caratteristiche autostradali	Concessionario individuato ma sospesa stipula del contratto in attesa di approvazione del preliminare da parte del CIPE	Conclusa gara per la realizzazione dell'opera mediante project financing e concessionario individuato. Da avviare la fase di approvazione del preliminare da parte del CIPE con localizzazione urbanistica e Valutazione Impatto Ambientale.	580	48
A22, 3° corsia da Modena Nord al confine regionale	Autostrada del Brennero fino ad aprile 2014, successivamente mandato provvisorio	Conclusa il 07/04/2014 la localizzazione urbanistica (parere regionale espresso con DGR 322 del 17/03/14). In attesa del Provvedimento Finale di perfezionamento dell'Intesa Stato-Regioni Veneto-Lombardia-Emilia-Romagna.	350	30
A14, 4° corsia da Bologna San Lazzaro a diramazione A14-dir	Autostrade per l'Italia	Conclusa Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.). In corso CdS sul progetto definitivo per la localizzazione urbanistica	360	35

Si conferma in generale la tendenza a riscontrare tempi molto lunghi per l'espletamento delle pratiche autorizzative e per l'avvio dei lavori.

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 è stata sospesa per lungo tempo la gara per il rinnovo della concessione dell'autostrada A21, precedentemente gestita dalla società Centro Padane, gara che è attualmente in fase conclusiva da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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.

È questo, ad esempio, il caso del 2° lotto della bretella autostradale TIBRE, che riguarda il suo completamento al di fuori della nostra regione, con ricaduta sulla A22. Il significativo aumento dei costi nelle varie fasi approvative del progetto non ha consentito di trovare la necessaria copertura finanziaria nell'ambito della concessione in essere di Autocamionale della Cisa.

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 opera inserita in Legge Obiettivo, infatti, tale autorizzazione prevede che venga contestualmente svolta la VIA e la localizzazione urbanistica sul progetto preliminare. Inoltre, contestualmente, il CIPE dovrà disporre la copertura finanziaria della quota parte a carico dello Stato. 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. Il CIPE infatti ha approvato il progetto preliminare, con prescrizioni e raccomandazioni, valutando altresì la proposta del promotore, e ha determinato l'ammontare delle misure di agevolazione fiscale da riconoscere a compensazione della quota di contributo pubblico a fondo perduto (che non verrà erogato) necessario ad assicurare l'equilibrio del piano economico finanziario (PEF). Ha inoltre individuato criteri e modalità per la rideterminazione delle misure in caso di miglioramento dei parametri posti a base del piano economico finanziario. Pertanto, dopo la registrazione della Corte dei Conti, sarà possibile per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti bandire la gara per l'affidamento in concessione dell'opera.

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.