

Capitolo 7

Il settore stradale

7 Monitoraggio del settore

7.1 PREMESSA

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

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

Dai dati di monitoraggio riportati nei paragrafi successivi si può trarre un bilancio estremamente positivo sulla "regionalizzazione" operata con i Decreti attuativi della legge Bassanini (L. 59/97). Le Province dell'Emilia-Romagna, ereditando dall'ANAS una rete del tutto inadeguata a far fronte alle esigenze di competitività del sistema regionale, hanno saputo dotarsi della struttura tecnica necessaria per farsi carico della realizzazione di un **consistente volume di opere, per un ammontare superiore ai 735 milioni di euro**. Non è marginale evidenziare come una maggiore vicinanza alle problematiche del territorio abbia consentito, tra l'altro, di calibrare gli interventi da realizzare in maniera mirata alle reali esigenze, senza quindi imporre opere sovradimensionate, sia pur attente alle prospettive di sviluppo delle aree interessate e senza dimenticare il contenimento dell'impatto sull'ambiente.

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

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

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

Nel testo viene posta anche particolare attenzione agli aspetti relativi alla **conoscenza della rete stradale di interesse regionale**. Infatti la Regione, nell'ambito delle proprie funzioni di coordinamento, non appena avvenuto il trasferimento delle strade dall'ANAS alle Province, ha ritenuto indispensabile dare vita, anche prevedendo risorse dedicate, a un Sistema informativo della viabilità (SIV), in grado di ottenere un'informazione più precisa sulle caratteristiche funzionali e di traffico della rete stradale. La prima delle tre componenti ritenute strutturali del SIV è costituita dal catasto della viabilità, ossia dal rilievo informatizzato e georeferenziato delle caratteristiche geometriche e strutturali delle infrastrutture stradali. La seconda è costituita dalla rilevazione e dal monitoraggio automatizzato dei flussi di traffico, anche al fine di verificare nel tempo l'efficacia degli interventi previsti e la validità delle assunzioni effettuate. La terza componente è quella

costituita dai dati di incidentalità, che, grazie a un progetto specifico, denominato Mister, sono ora disponibili come base dati georeferenziata.

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

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

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 s'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 del SIV.

Il SIV è costantemente implementato con ulteriori informazioni e data base dedicati, fra i quali quelli relativi agli incidenti stradali e agli interventi sulla rete stradale finanziati e coordinati dalla Regione.

7.2.1.1 Archivio regionale delle strade (ARS)

L'ARS è costituito dall'elenco degli oltre **74.000 odonimi di tutte le strade dell'Emilia-Romagna**, associati a oltre 1.500.000 informazioni amministrative (come la classificazione e la lunghezza) e tecniche (come quelle riguardanti i limiti puntuali e lineari alla percorribilità delle strade), 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 online⁵²) e tramite le applicazioni ER_ARS e Viabilità E-R.

Gli accessi alla pagina web di ARS online, nel 2015 sono stati **5.413**.

Le mappe a seguito raffigurano, a titolo esemplificativo, la classificazione amministrativa della rete stradale provinciale, statale e autostradale, e le variazioni amministrative sulla principale rete regionale.

⁵² <http://servizissir.regione.emilia-romagna.it/ARS/>

Figura 176
Mappa della classificazione della rete stradale principale

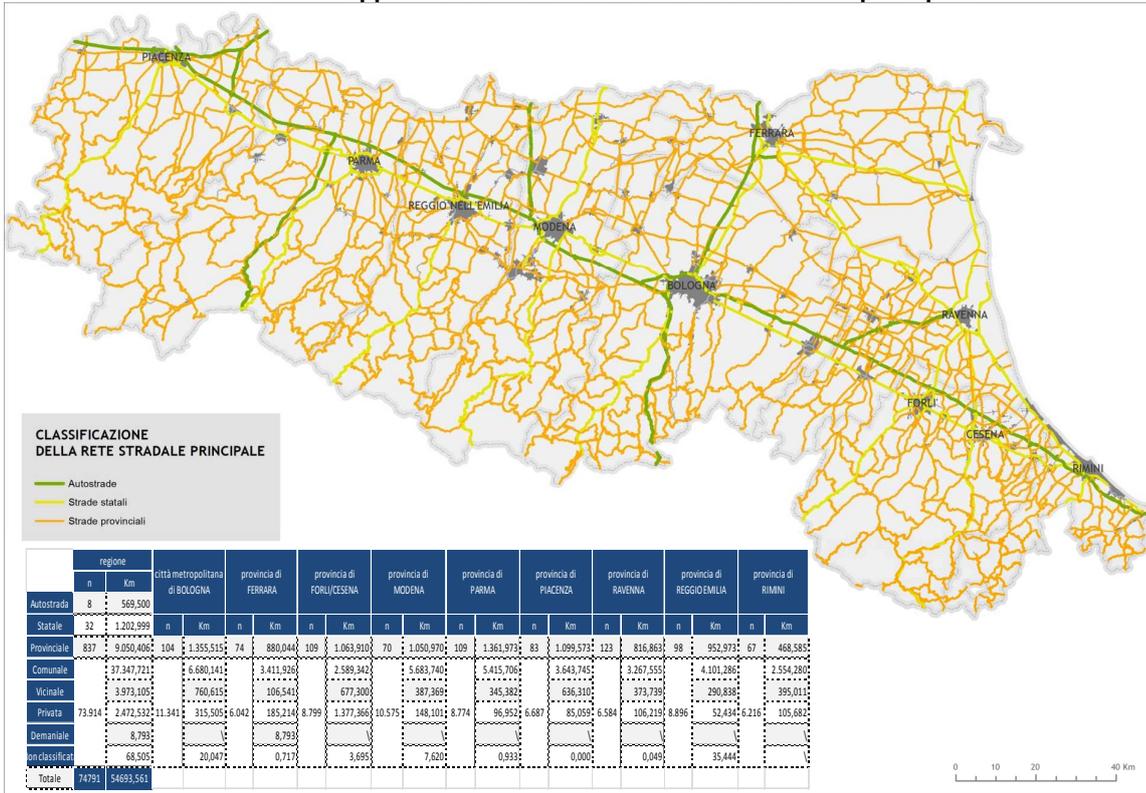


Figura 177
Mappa delle interruzioni amministrative della rete stradale principale (punti di intersezione tra le strade e i centri abitati > 10.000)

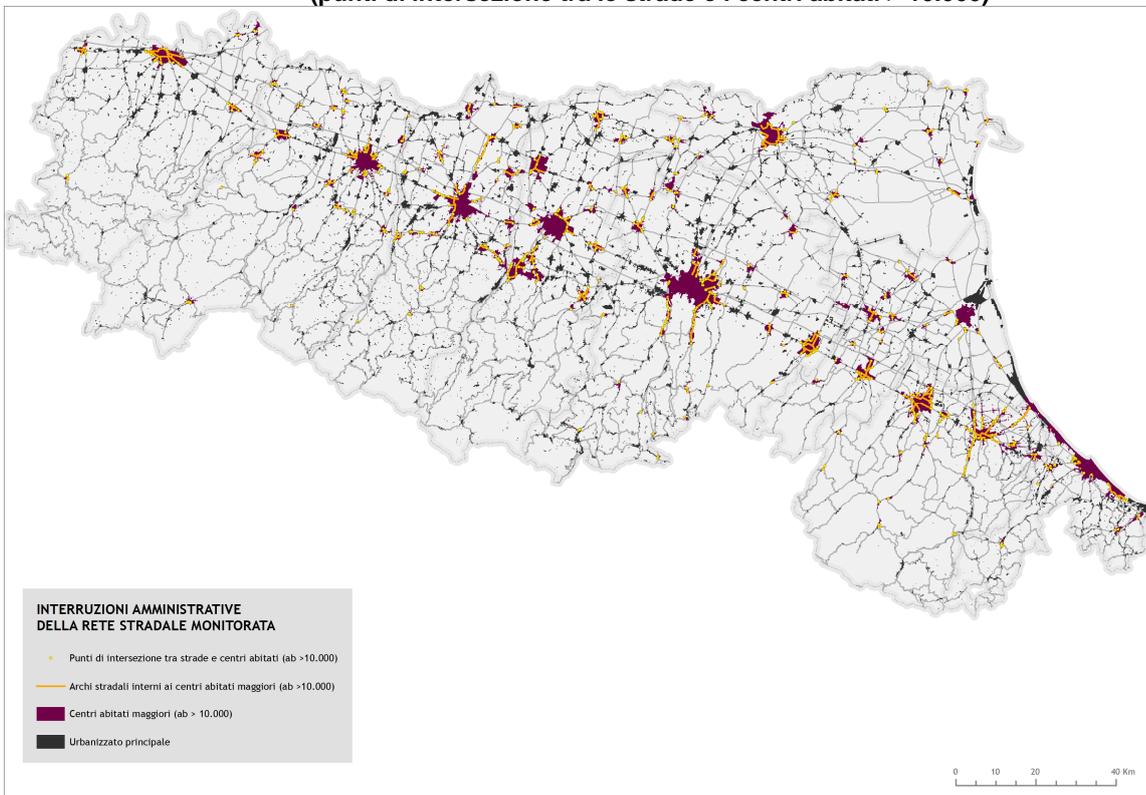
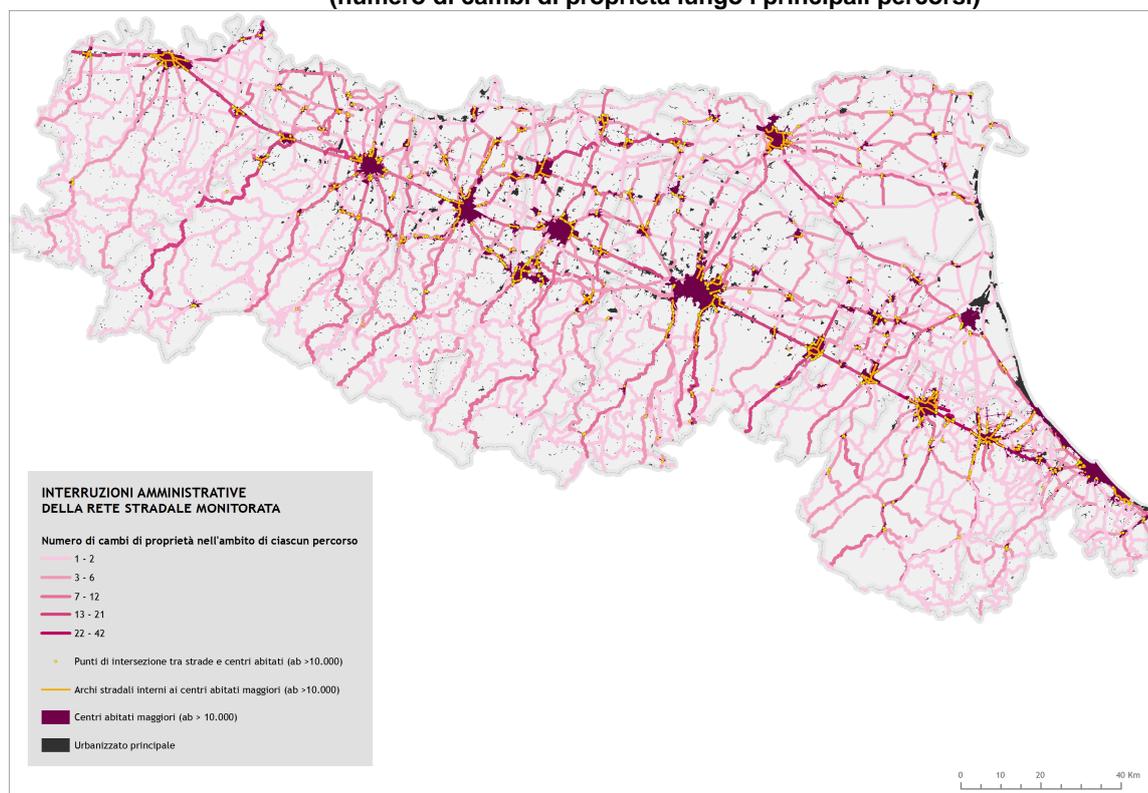


Figura 178
Mapa delle interruzioni amministrative della rete stradale principale
(numero di cambi di proprietà lungo i principali percorsi)



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

Il Sistema MTS è attualmente costituito da **281 postazioni** installate in ambito extraurbano e periurbano, al margine della carreggiata stradale ed alimentate da pannelli fotovoltaici. La viabilità censita è la principale dei percorsi statali e provinciali. La densità e il numero delle postazioni per ambito provinciale varia in rapporto all'ampiezza ed all'articolazione del reticolo stradale stesso.

Le strade censite sono sia bidirezionali (la maggioranza) che monodirezionali e dotate di due, tre e quattro corsie. 265 postazioni (underground) sono dotate di spire magnetiche inserite nella pavimentazione stradale. 16 postazioni (aboveground) sono dotate di sensori a microonde installate su portali o semiportali. Le prime 258 postazioni sono attive dall'ottobre 2008.

Le postazioni rilevano a fini statistici parametri di transito quali: data-ora, corsia, progressivo veicolare e classificazione, velocità. Le postazioni rilevano i veicoli in transito e li classificano nelle seguenti categorie: 1 Motoveicoli; 2 Auto e monovolume; 3 Auto e monovolume con rimorchio; 4 Furgoncini e Camioncini; 5 Camion medi (fino a 7,5 m); 6 Camion grandi; 7 Autotreni (autocarri con rimorchio); 8 Autoarticolati (trattori con semirimorchio); 9 Autobus; 10 Altri (mezzi speciali, trasporti eccezionali, mezzi agricoli, macchine operatrici...).

Le postazioni underground sono principalmente costituite dal pannello fotovoltaico, dal relativo palo di sostegno e dal plinto di fondazione, dall'armadietto con porta allarmata, dalla batteria di alimentazione e dal relativo regolatore di tensione, dall'antenna e dal modem per la trasmissione dei dati, dalla scheda di controllo ed elaborazione dati, dall'unità di codifica, censimento e classificazione dei veicoli sulla base dei segnali censiti dalle spire inserite nella pavimentazione.

Nel caso in cui i sensori delle postazioni subiscano danni che ne compromettano parzialmente il funzionamento, il Sistema MTS è comunque in grado di conteggiare i veicoli in transito, ma non di classificarli (ovvero di attribuirli ad una delle categorie suddette).

Le postazioni aboveground differiscono dalle precedenti, dato che l'unità di codifica è collocata su portali o semiportali. Gli armadietti di tutte le postazioni sono identificati da uno specifico logo regionale e, in varie lingue, è indicata la funzione a fini statistici delle postazioni stesse.

Le postazioni censiscono e aggregano i singoli veicoli in transito, secondo intervalli di dati di 15 minuti. Più in dettaglio, i dati censiti dalle postazioni a campo vengono trasmessi, tramite rete mobile, al servizio di prima acquisizione regionale che li raccoglie, ne certifica la congruenza e consistenza e ciclicamente li ritrasferisce al servizio di conservazione dei dati.

I dati vengono definitivamente riversati nel datawarehouse del SIV per le validazioni, le elaborazioni e la loro diffusione pubblica (portale regionale/mobile) ed a richiesta. La frequenza del ciclo di trasmissione dei dati nel datawarehouse è più frequente nel caso dei dati destinati al servizio mobile (qualche ora) mentre avviene una volta a settimana nel caso di dati destinati alle elaborazioni ed al portale regionale.

I dati sono validati positivamente su base giornaliera se si ricevono almeno l'85% dei dati aggregati al quarto d'ora inviati dalle postazioni a campo; se si registrano un massimo di 12 ore di transiti nulli e un minimo di 50 transiti; se il numero dei transiti dei veicoli conteggiati non supera il 15% del numero dei transiti totali rilevati e se il numero dei transiti rilevati a campo e registrati nel database non si discosta di oltre il 10%.

I dati rilevati sono disponibili pubblicamente, tramite il portale regionale, per dati aggregati su base mensile, e tramite i servizi mobile su base oraria e/o giornaliera per dati aggregati per soglie predefinite, georeferenziati su mappa. Al competente Servizio è inoltre possibile inoltrare richieste più specifiche.

Nelle tabelle successive sono riportati i dati di traffico annuali relativi al periodo 2008-2015. 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 portale regionale nel 2015, sono stati **2.620**.

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 **2.500 punti singolari** (ponti, gallerie, sovrappassi, strettoie, passaggi a livello...) e alle **15 tipologie** (alcune delle quali suddivise per massa e per sagoma) previste dal Codice della strada per i veicoli e trasporti eccezionali, i mezzi d'opera, le macchine operatrici e i veicoli a uso speciale. Queste ultime informazioni sono associate a ognuna delle strade contenute nell'ARS.

I limiti di transitabilità puntuali e lineari sono consultabili, in formato alfanumerico, sul portale regionale della Mobilità (alla voce ARS online) e tramite l'app ER_ARS. Tramite l'altra app Viabilità E-R i limiti puntuali e lineari sono inoltre visualizzabili anche geograficamente.

Nelle mappe a seguito sono raffigurati i limiti puntuali e lineari di transitabilità sulla principale rete stradale. La rete di percorsi che ne deriva, una per ogni tipologia, costituisce la viabilità "offerta" dagli enti proprietari al sistema dell'autotrasporto. Su queste reti infatti è possibile circolare, nel rispetto dei limiti previsti per ogni tipologia, senza la necessità di un provvedimento autorizzativo. Un'offerta che contraddistingue, per unicità, l'Emilia-Romagna rispetto allo standard nazionale.

Va segnalato, in particolare, come tutte le mappe realizzate nell'ambito del SIV, qui visualizzate in un formato ridotto, hanno un livello di dettaglio particolarmente elevato. Le informazioni sono infatti associate ad ognuno degli oltre 65.000 archi del reticolo di primo livello. Questo consente, quindi, di visualizzare i dati anche a scala molto ridotta.

Figura 179
 Mappa dei limiti puntuali di transitabilità

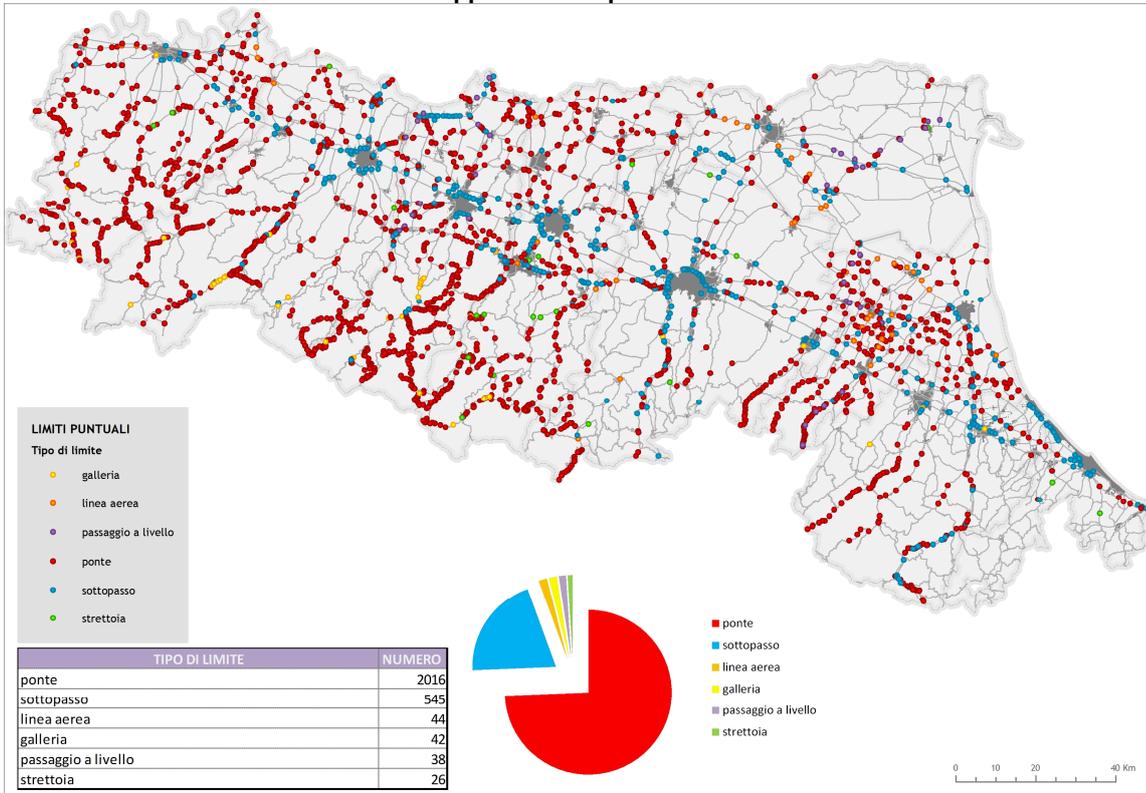


Figura 180
 Mappa dei limiti lineari di transitabilità per i mezzi agricoli

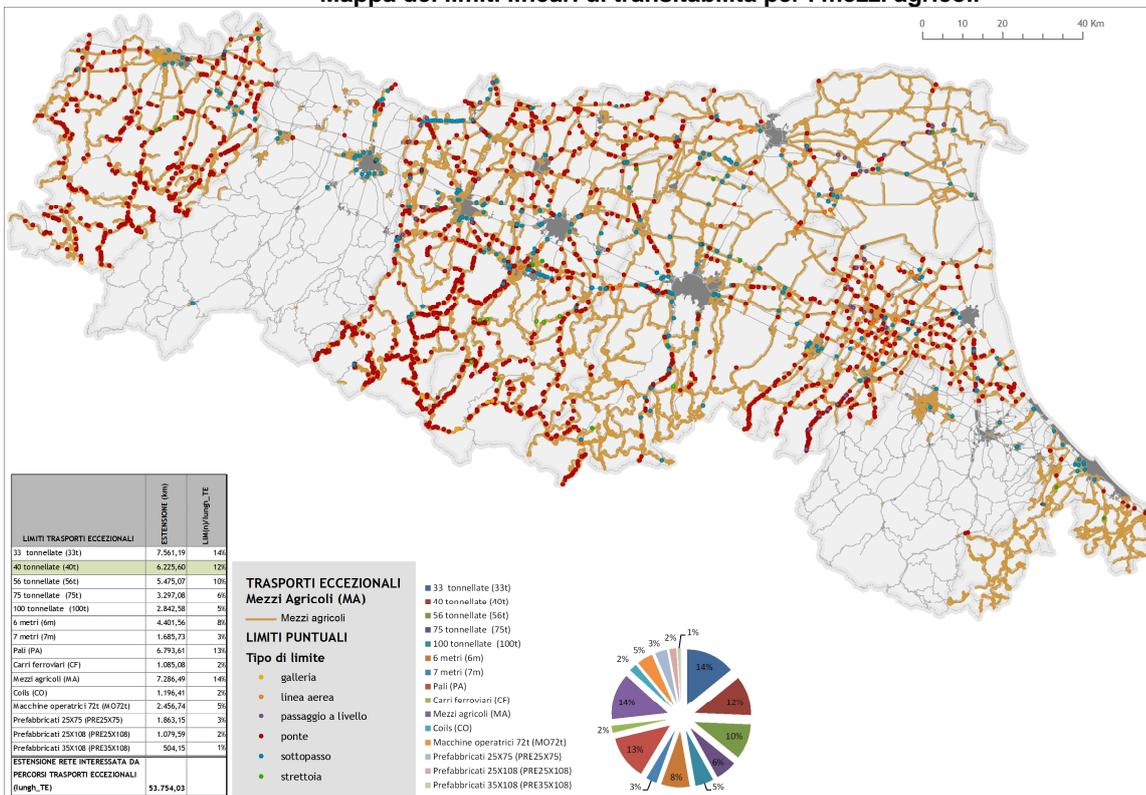


Figura 181
Mappa dei limiti lineari di transitabilità per sagoma (6, 7 m.)

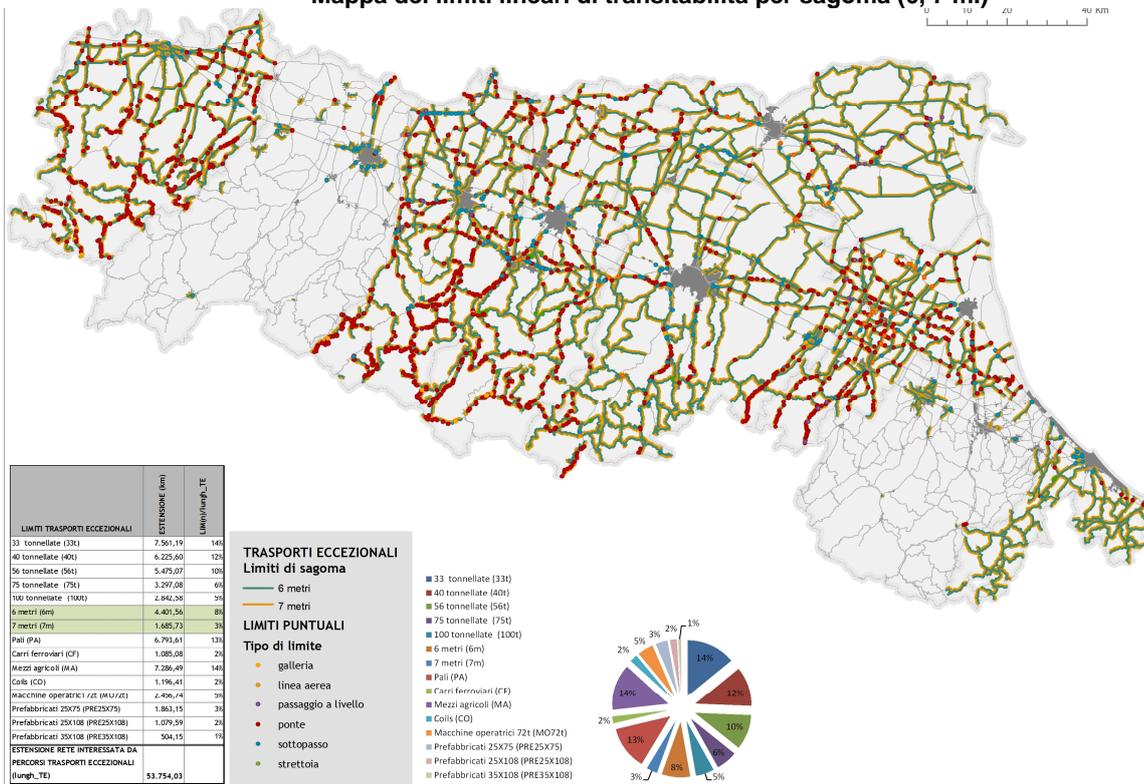


Figura 182
Mappa dei limiti lineari di transitabilità per portata (33, 40, 56 t)

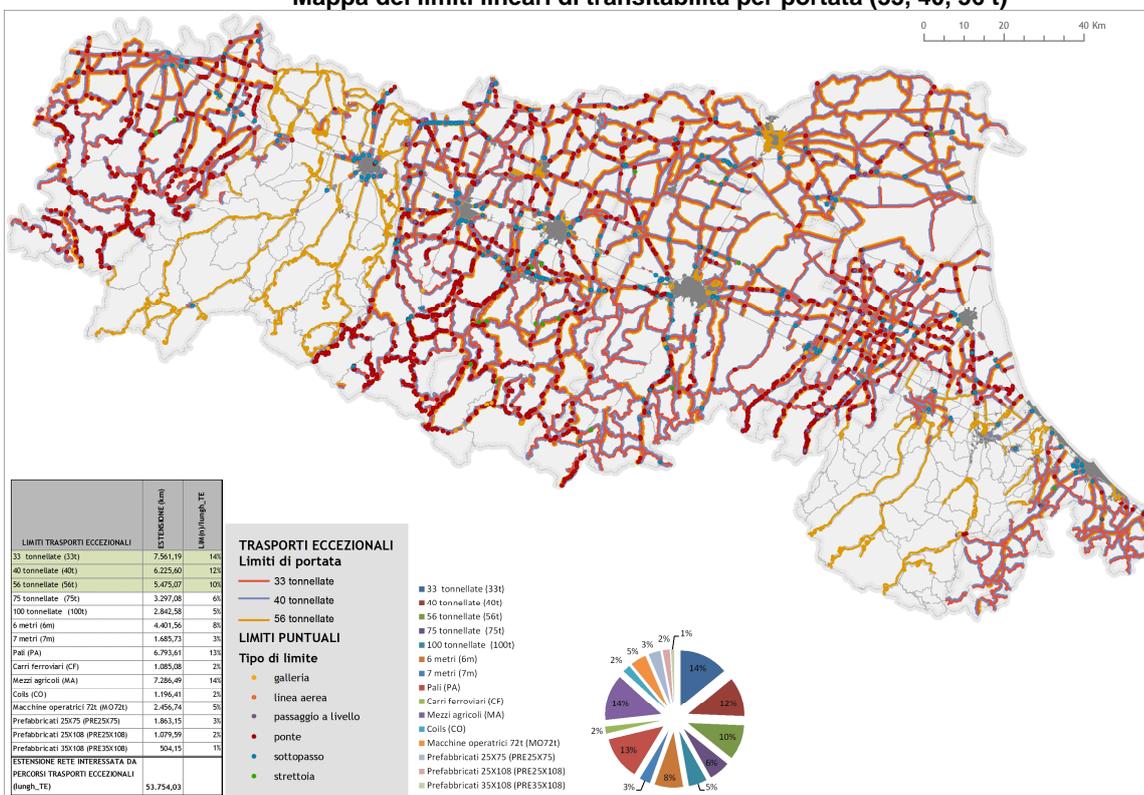


Figura 183
Mappa dei limiti lineari di transitabilità per portata (prefabbricati)

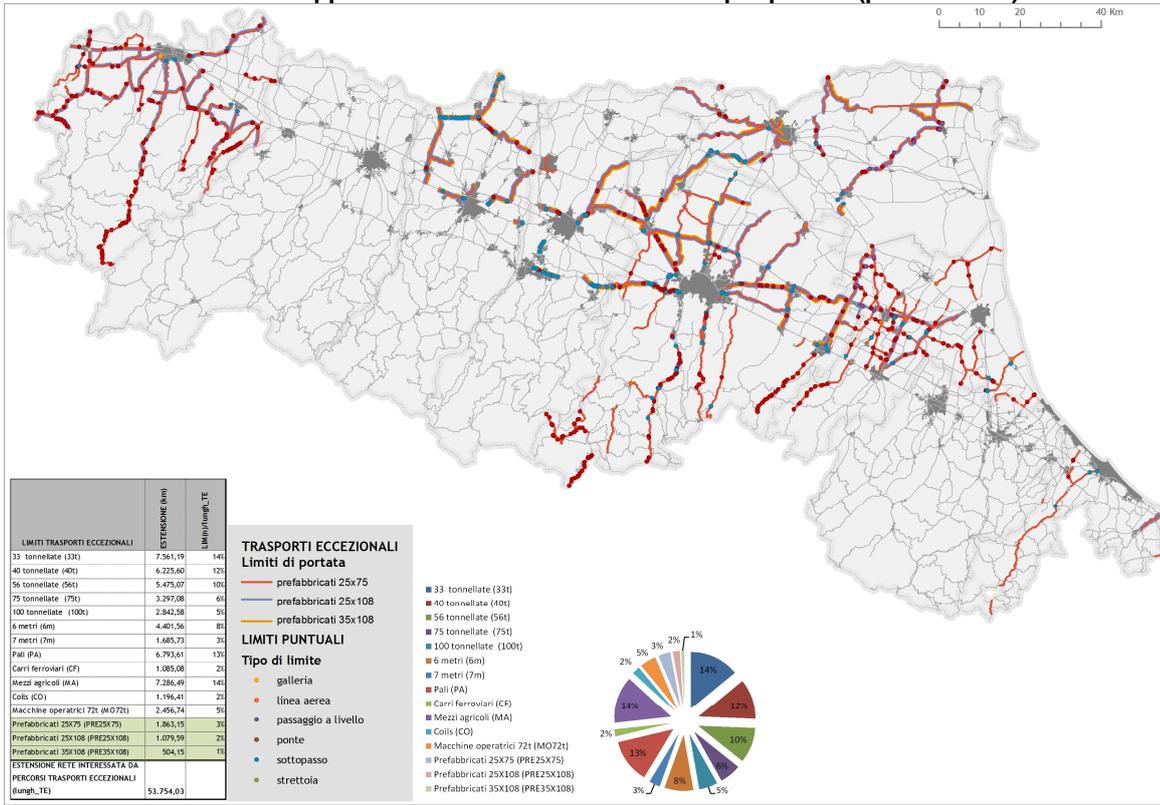
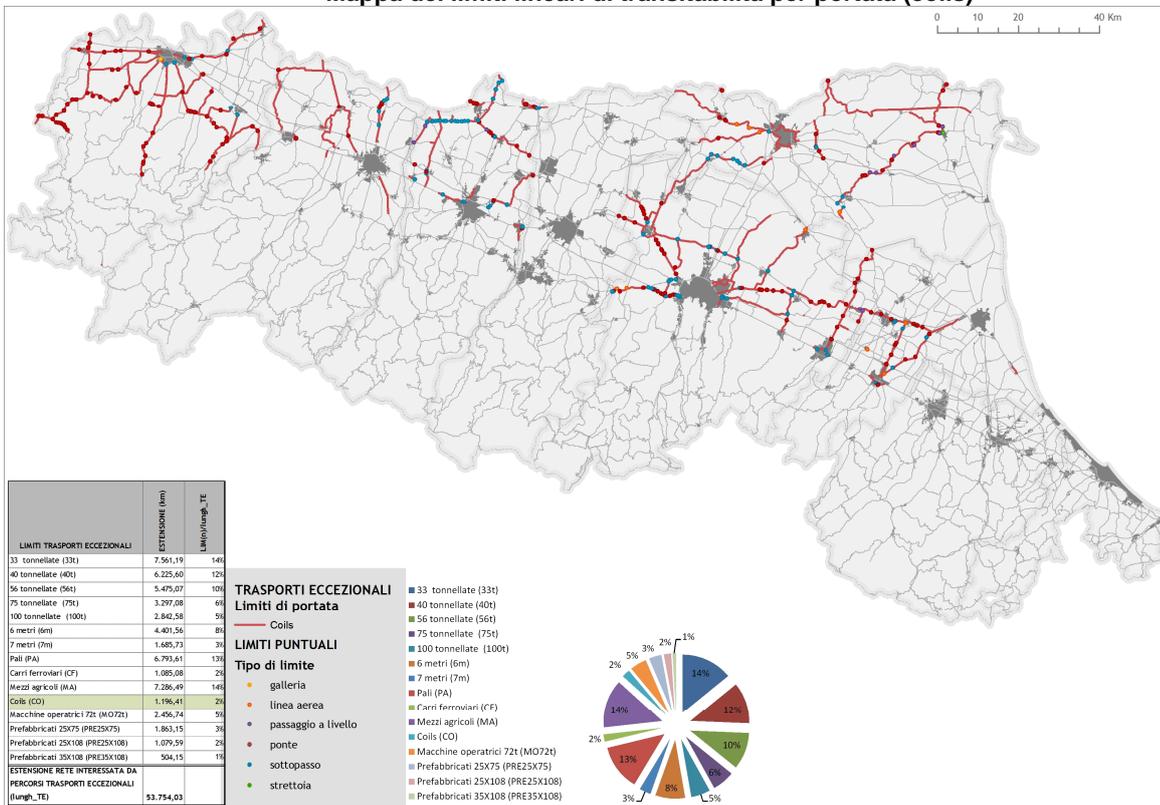


Figura 184
Mappa dei limiti lineari di transitabilità per portata (coils)



7.2.1.4 *Reticolo della principale viabilità regionale*

Il reticolo della principale viabilità regionale (costituito dalla rete stradale autostradale, statale, provinciale e da alcune strade comunali per un totale di circa 13.000 km) è la **struttura geografica alla quale sono associate le informazioni del SIV**.

È costituito da due livelli sovrapposti: uno di dettaglio (composto da oltre 65.000 archi) e uno di sintesi (composto da oltre 7.000 archi), ai quali sono associate le informazioni contenute nell'ARS. Allineato ai contenuti del data base topografico regionale, il reticolo permette la progressiva restituzione di parte delle informazioni alfanumeriche su mappa.

7.2.1.5 *Applicazioni per supporti mobile (ER-ARS e Viabilità E-R)*

Nell'ambito del SIV sono state realizzate e recentemente aggiornate due applicazioni (app) per supporti mobile dedicata alla viabilità della Regione.

Viabilità E-R è un'app contenitore, implementabile, che raccoglie altre app, alcune con funzioni di mappa, dedicate a specifici argomenti.

Predisposta per sistemi operativi Android e scaricabile gratuitamente da Play Store, l'app contiene attualmente le app tematiche ARS (dedicata all'Archivio regionale delle strade e alla percorribilità per i veicoli e trasporti eccezionali), FLUSSI (dedicata al Sistema MTS), LIIMITI (dedicata alla consultazione geografica delle limitazioni lineari e puntuali di percorribilità per l'autotrasporto), BOX (dedicata alla raccolta di materiali e informazioni tecniche e normative) e SEGNALETICA (dedicata alle Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale), un lettore QR (per la verifica delle autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali) e i collegamenti ai portali regionali MOBILITA', ARPA METEO e TE_ONLINE (il portale regionale dedicato alla gestione dei procedimenti per il rilascio delle autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali).

ER – ARS, predisposta per sistemi operativi iOS e scaricabile gratuitamente da Apple Store, è la prima app realizzata ed è dedicata all'ARS con la percorribilità per i veicoli e trasporti eccezionali.

Gli accessi all'applicazione Viabilità E-R dall'ottobre 2014 sono stati **4598** da parte di **577** utenti.

7.2.1.6 *Trasporti eccezionali: TE_online*

Tra i servizi erogati nell'ambito del SIV si segnala la piattaforma denominata TE_online, tramite la quale, dal 1° gennaio 2016, tutta la procedura autorizzativa (back office e front office) delle **autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali**, dei mezzi d'opera, delle macchine operatrici e dei veicoli ad uso speciale su tutte le strade provinciali e comunali dell'Emilia-Romagna, si svolge, per la prima volta in Italia, **esclusivamente online**.

Realizzata in stretta collaborazione con la Città metropolitana e tutte le Province dell'Emilia-Romagna, la nuova procedura coinvolge tutti i soggetti interessati ai transiti: le Amministrazioni provinciali e comunali, le Forze dell'Ordine, le associazioni, le agenzie e le imprese italiane e straniere circolanti in Emilia-Romagna, che interagiscono tra loro (dalla richiesta di autorizzazione alla fornitura degli allegati tecnici, dal rilascio dei nulla osta ai pagamenti, dall'emanazione dell'autorizzazione ai controlli su strada) esclusivamente online.

La nuova procedura (anche in ottemperanza al DPR 31/2013) consente di qualificare il servizio dell'Amministrazione pubblica alle imprese, in un'ottica di semplificazione amministrativa e dematerializzazione, avvalendosi di funzioni come lo stato della pratica, l'anagrafe unica, il registro delle imprese, la firma digitale, il bollo virtuale, i pagamenti online, il codice QR (per la lettura dei codici a barre tramite mobile) e di servizi come PayER (la piattaforma regionale per i pagamenti online) e Parix (la piattaforma di accesso ai dati del registro nazionale delle imprese).

Dando seguito all'esperienza iniziale della Provincia di Venezia, seguita da altre Amministrazioni in Veneto e Friuli Venezia Giulia nonché dalle Province di Bolzano, Roma e Trento, lo sviluppo e la

personalizzazione della piattaforma in Emilia-Romagna uniforma le procedure in una porzione significativa, per i volumi di traffico, del territorio nazionale.

L'esperienza di TE_online, in particolare nel rapporto sviluppato tra Amministrazioni pubbliche al fine di fornire servizi di maggiore qualità al sistema economico e produttivo regionale, può costituire un significativo punto di riferimento per ulteriori, analoghe iniziative.

I primi riscontri sugli effetti della nuova procedura sono, infatti, rilevanti per tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti.

Per l'Amministrazione pubblica che ottimizza le strumentazioni hardware e software, accentra le banche dati, semplifica e velocizza gli aggiornamenti, riduce i tempi di rilascio delle pratiche, uniforma gli standard sul territorio regionale e riduce sensibilmente i costi di gestione.

Per il sistema delle Imprese, i cui risparmi in termini di riduzione dei costi e dei tempi di attesa, nonché di numero di viaggi per la consegna e il ritiro delle pratiche, sono di assoluta rilevanza.

Per le Forze dell'Ordine, che possono programmare i controlli accedendo all'intera banca dati delle autorizzazioni e svolgerli con modalità facilitate attraverso il codice QR ed i supporti mobile.

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

■ NUOVA VIABILITA' DOTATA DI POSTAZIONI DI RILIEVO DEL TRAFFICO

AMBITO 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 Carpena 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 tra Selbagnone e il bivio SP72)

Post	Transiti giornalieri medi annuali							Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014	2015	2015-09	%2015/09	2015-14	%2015/14
666					5.877	6.292	6.720			428	6,8
173	9.552	9.900	9.212	7.700	7.762	7.198	7.070	-2.481	-26,0	-128	-1,8
340	7.463	7.076	7.575	8.124	8.117	8.476	8.922	1.459	19,5	445	5,3
435	8.982	8.607	8.348	7.548	4.722	6.579	7.015	-1.967	-21,9	436	6,6

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

Si rileva, nell'ambito della sostanziale conferma dei transiti giornalieri medi annuali complessivi nell'area censita dalle postazioni esistenti, il progressivo 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.

AMBITO 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						2015	Differenza 2015-09	Variazione %2015/09	Differenza 2015-14	Variazione %2015/14
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014					
665				7.685	8.272	8.904	9.391			487	5,5
122	30.819	30.995	31.361	26.617	26.403	26.861	26.536	-4.284	-13,9	-325	-1,2
303	8.516	8.543	8.486	8.486	8.394	8.533	8.617	101	1,2	84	1,0
617	11.499	11.620	11.694	7.850	7.474	7.448	7.347	-4.152	-36,1	-102	-1,4

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

Si rileva, nell'ambito della 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), con una sostanziale stabilizzazione dei traffici negli ultimi anni.

■ POSTAZIONI REALIZZATE SUL PERCORSO STORICO IN CORRISPONDENZA DI VARIANTI

AMBITO DI BOLOGNA. Realizzazione Variante alla SS64 tra Casalecchio di Reno e Sasso Marconi

Postazione MTS n. 153 realizzata sul percorso storico della Via Porrettana (ex SS64, tra Bologna e Pontecchio Marconi)

Post	Transiti giornalieri medi annuali						2015	Differenza 2015-09	Variazione %2015/09	Differenza 2015-14	Variazione %2015/14
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014					
153	19.347	16.015	15.684	14.069	13.817	13.665	13.468	-5.879	-30,4	-197	-1,4

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

Si evidenzia nel punto di rilievo del traffico veicolare il progressivo disimpegno del percorso storico della SS64 con una sostanziale stabilizzazione negli ultimi anni.

AMBITO 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						2015	Differenza 2015-09	Variazione %2015/09	Differenza 2015-14	Variazione %2015/14
	2009	2010	2011	<u>2012</u>	2013	2014					
157	17.766	17.873	17.805	13.955	11.729	11.932	11.821	-5.945	-33,5	-111	-0,9

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

Si evidenzia nel punto di rilievo del traffico veicolare il progressivo disimpegno del percorso storico della SP5 con una sostanziale stabilizzazione negli ultimi anni.

AMBITO 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
	<u>2009</u>	2010	2011	2012	2013	2014	2015				
245	8.976	8.320	8.143	7.531	7.309	7.267	7.299	-1.677	-18,7	32	0,4

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

Si evidenzia nel punto di rilievo del traffico veicolare il progressivo disimpegno del percorso storico della SP569R con una sostanziale stabilizzazione negli ultimi anni.

AMBITO DI PARMA. Realizzazione Pedemontana - Variante alla SP32 a Pilastro/Felino

Postazione MTS n. 404 realizzata sul percorso storico (dalla località Pilastro alla località San Michele Tiorre)

Post	Transiti giornalieri medi annuali							Differenza	Variazione	Differenza	Variazione
	2009	2010	2011	2012	2013	<u>2014</u>	2015				
404	10.377	10.668	11.008	10.655	10.506	8.865	6.759	-3.618	-34,9	-2.106	-23,8

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

Si evidenzia nel punto di rilievo del traffico veicolare il progressivo disimpegno del percorso storico della exSP32.

■ NUOVI CASELLI AUTOSTRADALI

AMBITO 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	2015				
262	16.739	16.282	16.800	16.009	16.251	16.411	16.405	-334	-2,0	-6	0,0
342	13.760	13.807	13.843	13.379	15.259	15.556	15.825	2.065	15,0	269	1,7
348	9.111	9.069	8.837	8.507	8.414	8.423	\\				

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), stabilizzatosi nel corso degli anni, 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 48
Postazioni installate

Numero postazioni installate (dati riferiti al 21 marzo 2016)	281 (265 underground - 16 aboveground)	%
In esercizio	259	92,2
Programma di manutenzione	22	7,8
di cui postazioni aboveground	1	
di cui postazioni underground	21	

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

Figura 185
Mappa della distribuzione delle postazioni

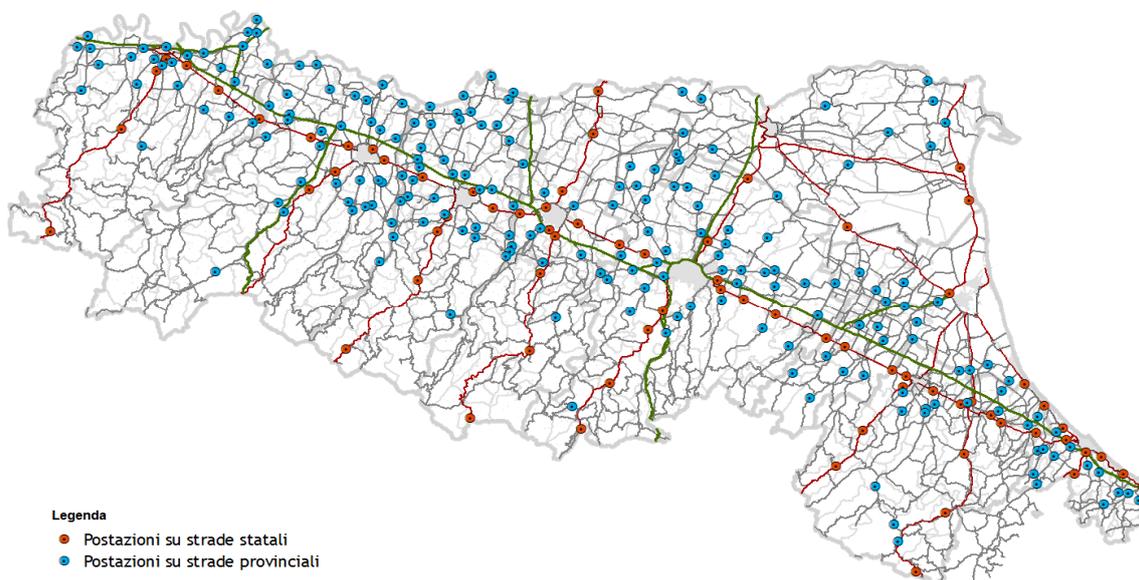


Figura 186
Mappa delle tratte omogenee di traffico

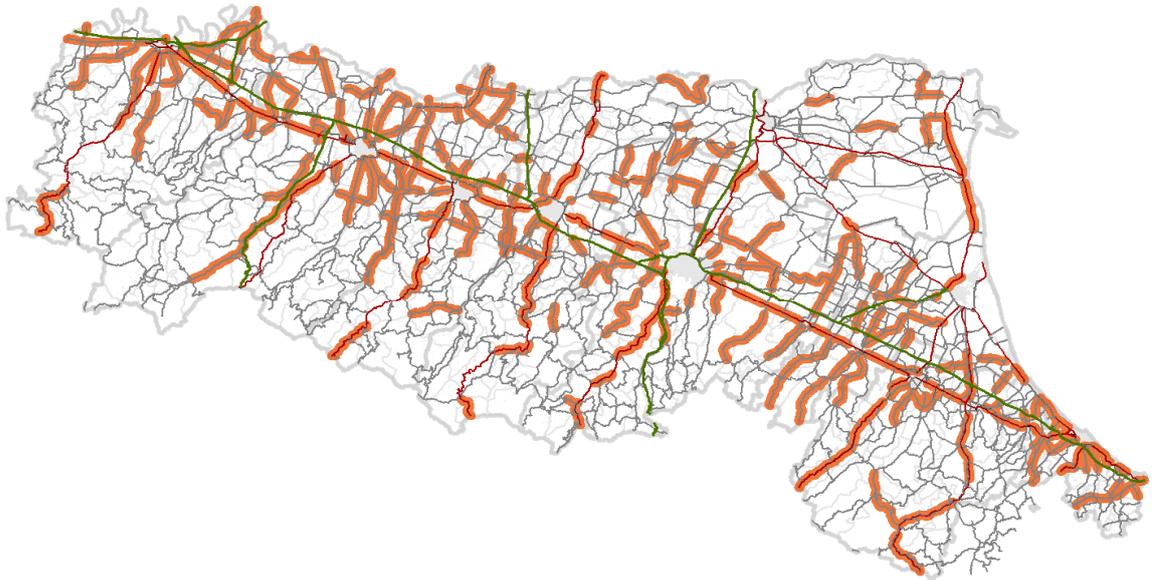


Tabella 49
Postazioni per ambito provinciale

Ambito	N.	%
Bologna	50	18
Ferrara	16	6
Forlì-Cesena	31	11
Modena	25	9
Parma	37	13
Piacenza	34	12
Ravenna	22	8
Reggio Emilia	45	16
Rimini	21	7
Totale	281	100

Tabella 50
Postazioni per tipo strada

Ente	N.	%
Strada Comunale	7	2
Strada Provinciale	204	73
Strada Statale	70	25
Totale	281	100

Tabella 51
Transiti annuali 2009-2015

Anno	Tot. transiti/anno	Var AP %	Tot Leg/Anno	% Leg	Var AP %	Tot pes/anno	% Pes	Var AP %
2009	1.142.770.826		1.060.797.739	93		79.438.424	7	
2010	1.152.647.768	1	1.061.675.882	92	0	78.191.627	7	-1,57
2011	1.169.714.297	1	1.077.472.933	92	1	80.009.821	7	2,33
2012	1.133.350.850	-3	1.037.368.890	92	-4	74.134.297	7	-7,34
2013	1.117.052.377	-1	1.018.208.632	91	-2	69.192.768	6	-6,67
2014	1.134.647.557	2	1.044.142.993	92	3	69.804.361	6	0,88
2015	1.121.644.753	-1	1.027.225.831	92	-2	68.656.812	6	-1,64
Var % 2009/15	-1,8		-3,2			-13,6		

Nota: Il confronto % è sulla base dei dati disponibili (indice transiti pre-aggregati) e delle postazioni attive.
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 negli anni una progressiva diminuzione dei traffici totali, in particolare di quelli pesanti, con una sostanziale stabilizzazione nell'ultimo periodo.

Tabella 52
Transiti mensili 2009-2015

Mese	Transiti mensili (milioni di transiti)							Var % mese	
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015/2009	2015/2014
Gennaio	87	84	88	89	87	90	90	4	1
Febbraio	88	82	87	75	80	87	83	-6	-5
Marzo	99	93	98	100	94	101	98	-1	-3
Aprile	98	94	99	98	91	96	95	-4	-2
Maggio	96	98	104	102	97	99	94	-2	-5
Giugno	95	101	100	99	95	93	93	-2	0
Luglio	102	106	105	100	100	97	95	-7	-2
Agosto	86	90	90	85	85	84	84	-2	0
Settembre	102	105	103	98	99	98	99	-3	1
Ottobre	106	107	104	102	101	102	100	-5	-2
Novembre	94	99	97	96	93	95	95	1	0
Dicembre	90	94	95	88	94	93	96	7	3

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

Tabella 53
Transiti giornalieri medi annui delle postazioni con i valori più alti di traffico
 (Anni 2009-2015)

Postazione	Tratto	Num Corsie	Ambito	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Var % 2015-14
152	SP 569 tra Innesso tangenziale Bologna e uscita Zola Predosa (Gesso/Rivabella)	4	BO	59.304	58.526	58.531	58.379	57.663	59.292	58.948	-1
636	SS 9Var tra la tangenziale nord di Parma (intersezione SP 343R) e l'intersezione SP 62R	4	PR	49.898	51.366	50.115			48.925	48.811	0
453	Asse viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	4	MO	36.662	38.124		40.296	40.322	41.499	42.844	3
129	SS 9Var tra Parma e ponte fiume Taro (Tangenziale nord di Parma)	4	PR	36.018	37.047	38.254	37.229	38.201	38.032	38.804	2
149	SP 255 tra Modena e Navicello	2	MO	30.855	31.155	31.409	30.669	30.882	31.307	31.558	1
25	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	2	PR	28.682	28.856	28.864	28.682	29.345	29.414	29.295	0
186	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	2	RN	28.829	28.894	29.429	28.769	29.275	28.016	28.635	2
321	SP 467 tra SP 486 e confine provinciale	4	MO	22.968	24.547	27.557			28.306	28.294	0
148	SS 9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia	2	MO	28.069	28.150	28.175	27.387	27.323	27.289	27.670	1
244	SP 569 tra Pragatto e innesto variante Ponte Ronca	2	BO	27.011	27.174	27.352	26.675	27.040	27.225	27.513	1
184	SS 16 tra Riccione e Rimini	3	RN	31.299	31.553	31.203	30.426	30.004	29.090	26.686	-8
122	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolo'	2	PC	30.819	30.995	31.361	26.617	26.403	26.861	26.536	-1
188	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	4	RN	25.562	26.643	26.943	26.119	26.075	25.785	25.859	0
615	Piazzale Milano (ex SS 9) c/o ponte fiume Po	3	PC				23.263	23.874	24.860	25.202	1
29	SS 9 tra Modena e Rubiera	2	MO	24.469	24.410	24.675	24.348	24.798	25.137	25.001	-1
261	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	2	FC	25.088		25.689	24.742	24.128	24.403	24.613	1
174	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	2	FC	24.904	25.592	25.716	24.464	25.631	25.823	24.474	-5
140	SS 9 tra Masone e Rubiera	2	RE	24.167	24.009	24.262	23.851	24.188	24.526	24.470	0
349	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	2	FC	22.755	25.671	24.879	23.324	23.380	23.606	23.616	0
351	SS 72 tra Rimini e San Marino	4	RN	25.603	24.493	24.161	23.349	23.569	23.510	23.346	-1
239	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	2	RE	22.307	23.017	23.931	23.535	23.225	23.254	23.217	0
328	SP 486 tra Modena e Baggiovara	2	MO	22.692	23.147	23.530	23.090	23.283	22.723	22.537	-1
127	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	2	PC	21.850	21.776	21.910	21.417	21.902	22.459	22.508	0
258	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	2	FC	23.452	23.605	23.638	22.255	22.396	22.581	22.460	-1
333	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	2	RA	22.675	22.819	22.920	21.733	22.040	21.962	22.079	1
323	SP 467 fra SP 3 e SS 12	2	MO	15.242	18.446	19.350	19.055		20.517	21.406	4
143	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	2	RE	21.119	21.548	21.707	21.337	21.151	21.485	21.400	0
215	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A 13	2	BO	20.941	21.190	21.443	20.328	21.213	21.734	21.390	-2
150	SS 12 tra Modena e Bastiglia	2	MO	20.864	21.002	20.864	21.268	21.162	20.084	21.067	5
151	SP 413 tra Modena e Ganaceto	2	MO	19.867	20.015	20.372	19.847	20.020	20.542	20.928	2
352	SP 136 tra Casello A 1 Rimini Nord e SS 16	2	RN	20.711	21.330	21.367	20.593	20.398	20.581	20.613	0
125	SP 654R tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Turro	2	PC	18.852	19.488	19.671	19.287	19.897	19.971	20.575	3

CAPITOLO 7 - IL SETTORE STRADALE

344	SS 3Bis/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	4	FC	20.376	20.650	21.082	19.849	19.784	19.864	20.566	4
380	SS 309Dir (tangenziale di Ravenna) in località Canalazzo	2	RA		21.464		20.137	20.427	20.988	20.451	-3
282	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	2	BO			20.186	19.673	19.655	19.948	20.414	2
146	SS 12 tra Montale e Modena	2	MO	20.045	19.988	20.057	19.335	19.365	19.521	19.882	2
156	SP 253 tra la località Villanova e inizio variante Castenaso	2	BO	20.945	20.316	20.204	19.463	19.780	19.932	19.850	0
134	SP 343R tra Parma e San Polo	2	PR	19.903	18.871	19.500	19.334	19.378	19.819	19.724	0
391	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e confine regionale (Lombardia)	2	PC	21.439	21.687	21.468	19.668		19.810	19.599	-1
280	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	2	BO	20.309	20.233	20.141	19.408	19.439	19.624	19.494	-1
131	SP 665R tra Parma e Corcagnano	2	PR	19.108	19.447	19.366	18.845	18.791	19.130	19.196	0
263	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	2	RN	18.879	19.358	20.610	19.776	19.283	19.276	18.845	-2
137	SP 28 tra Reggio Emilia (Tangenziale) e Cavriago	2	RE	20.607	20.246	20.082	19.039	18.855	18.890	18.843	0
132	SP 513R tra Parma e Pilastrello	2	PR	18.810	19.224	20.028	19.046	18.370	18.377	18.661	2
638	SS 9 tra la tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	2	RE	20.164	20.064	19.774	18.965	18.835	18.751	18.531	-1
255	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	2	BO	19.980	19.636	19.085	17.968	17.794	17.976	18.135	1
147	SP 623 tra Modena Sud/casello A 1 e Spilamberto	2	MO	17.495	17.807	17.815	17.139	17.295	17.672	17.822	1
161	SP 568 da Tavernelle all'intersezione della SP3	2	BO	16.782	16.796	17.130	16.681	16.751	16.905	17.044	1
162	SS 9 località Cavazzona	2	MO	16.291	16.258	16.874	16.286	16.280	16.536	16.836	2
124	SS 45 tra Piacenza e Settima	2	PC	17.031	17.063		17.222	16.430	16.613	16.814	1
262	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	2	FC	16.739	16.282	16.800	16.009	16.251	16.411	16.405	0
612	SP 665R dalla località Pilastro a Langhirano	2	PR	15.927	16.299	16.592	15.614	15.897	15.953	16.204	2
651	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)	2	RA		16.983	16.864	16.060	16.303	16.258	16.159	-1
182	SP 258R tra Rimini e A 14	2	RN	19.560	19.485	19.112			16.004	16.073	0
128	SP 10R tra Piacenza (Casello A 1/A 21) e il bivio SP 10R e SP 587R	2	PC			16.204	16.499	16.519	16.116	15.933	-1
133	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	2	PR	16.537	17.017	16.112	15.518	15.595	15.862	15.835	0
342	SP 33 in località Gatteo	2	FC	13.760	13.807	13.843	13.379	15.259	15.556	15.825	2
254	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	2	BO	16.540	16.137	16.112	15.257	15.495	15.664	15.693	0
622	SP 468R tra Correggio e il confine provinciale	2	RE	14.371	12.831	14.627	14.743	15.116	15.568	15.579	0
288	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	2	BO	15.326	15.332	15.541	15.097	14.977	15.184	15.552	2
655	SP 253R dal bivio SP 302R allo svincolo A 14dir a Fornace Zarattini	2	RA		16.399	16.345	15.499	15.684	15.669	15.373	-2
219	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	2	PC	15.907	15.855	16.007	15.573	15.508	15.481	15.367	-1
126	SP 6 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e bivio SP 42/ponte fiume Nure in località San Giorgio Piacentino	2	PC	15.644	15.809	15.682	15.118	14.863	15.337	15.260	-1
123	SP 28 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Gossolengo	2	PC	16.032	16.312	16.552	15.225	14.875	15.105	15.210	1
292	SP 4 tra San Giorgio di Piano e Intersezione SP 11 c/o San Pietro in Casale	2	BO	14.731	14.930	14.772	14.439	14.789	14.817	15.061	2
139	SP 467R tra Fogliano e località Pratissolo (c/o Scandiano)	2	RE	15.401	15.282	15.348	15.099	15.273	15.266	15.054	-1
160	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno (c/o Variante SP18)	2	BO	13.543	14.136	14.201	14.026	14.145	14.505	14.823	2
397	SP 12 fra casello A 1 e Fidenza	2	PR	14.396	15.091	15.147	14.702	14.587	14.909	14.692	-1

654	SP 7IBisR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS 16	2	RA		16.450	17.202	14.376	14.400	14.449	14.447	0
650	SS 9 da Faenza a Villanova di Forlì (al confine provinciale)	2	FC		13.914	13.936	13.207	13.482	13.902	14.416	4
222	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	2	PR	14.480	14.742	14.547	13.903	13.989	14.268	14.253	0
100	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex Confine regionale (località Dogana)	2	RN	14.350		14.449	13.795	13.855	13.842	14.117	2
334	SP 8 dal Casello A 1 (Faenza) a Cotignola	2	RA		13.792	14.466	13.562	13.485	13.628	13.902	2
426	SS 63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	2	RE	13.587	13.667	13.944	13.428	13.386	13.586	13.769	1
623	SP 30 tra Campagnola Emilia e il confine provinciale	2	RE	13.776	14.142	13.881	13.417	13.559	13.543	13.563	0
112	SP 111 tra Boretto e Viadana sul ponte Po	2	RE	13.550	14.914	14.313	13.555	13.524	13.499	13.521	0
153	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Pontecchio Marconi	2	BO	19.347	16.015	15.684	14.069	13.817	13.665	13.468	-1
355	SP 17V tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna (variante)	2	RN			12.462	11.674	12.231	12.553	13.454	7
108	SP 412R tra Castel San Giovanni (Casello A 21) e ponte fiume Po	2	PC	13.600	13.658	13.496	12.786	12.610	13.152	13.448	2
637	SS 62 tra Fornovo di Taro e Collecchio	2	PR	13.699	13.571	13.725	13.320	13.038	13.286	13.389	1
237	SP 23 tra Quattro Castella e la Variante di Montecavolo (c/o bivio SP 21)	2	RE	13.438	13.710	14.172	13.641	13.432	13.324	13.388	0
670	SP 114 dalla rotonda SP 114/viale Parisoli alla rotonda SP467	2	RE							13.357	
220	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al confine provinciale	2	PC	12.705	13.092	13.238	12.795	12.953	13.134	13.193	0
310	SP 358R fra Cadelbosco di Sopra e Castelnovo di Sotto	2	RE	12.944	13.186	13.437	12.935	12.795	12.902	13.120	2
289	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino	2	FE	12.656	12.772	12.980	12.846	12.530	12.578	12.777	2
330	SS 64 tra Sasso Marconi e Marzabotto	2	BO	13.444	13.452	13.426	12.698	12.330	12.416	12.602	1
278	SP 6 tra Budrio e bivio SP 253	2	BO	12.576	12.723	12.743	12.296	12.292	12.444	12.597	1
246	SP 255 da Decima a San Giovanni in Persiceto	2	BO	12.275	12.422	12.593	11.983	12.092	12.274	12.487	2
251	SP 610 tra Imola e Casalfiumanese in località Ca' Miseria	2	BO	12.908	12.809	12.835	12.165	12.170	12.267	12.335	1
652	SS 16 dal bivio SP 610R ad Argenta	2	FE		12.344	12.601	11.779	11.823	11.996	12.247	2
628	SS 309 tra Comacchio e confini provinciali di Ferrara e Ravenna	2	FE	13.306	11.813	13.360	12.242	12.105	12.237	12.163	-1
19	SP 343R tra Colorno e Casalmaggiore	2	PR	12.270	9.943	11.791	11.523	11.503	11.874	11.921	0
312	SP 42 fra Novellara e San Giacomo (SP 62R)	2	RE	11.407	11.376	11.400		11.354	11.675	11.874	2
279	SP 31 dal bivio SP 28 per Castenaso a Ponte Rizzoli	2	BO	10.727	11.000	11.052	10.743	11.167	11.380	11.868	4
157	Via San Donato (ex SP 5) tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore	2	BO	17.766	17.873	17.805	13.955	11.729	11.932	11.821	-1
402	SP 18 da Pilastrello (bivio SP 513R) al bivio per la Pedemontana	2	PR	11.941	12.144	12.421	12.207	12.103	11.818	11.782	0
95	SP 10R tra Castel San Giovanni e Sarmato	2	PC	12.068	11.732	11.832	11.657	11.622	11.757	11.728	0
439	SP 49 da Santarcangelo di Romagna alla località Posta (bivio SP 258R)	2	RN	13.130	13.052	12.608	11.921	11.723	11.918	11.689	-2
354	SP 31 tra Viadotto A 14 e Coriano	2	RN	12.767	12.683	12.782	12.003	11.671	11.711	11.644	-1
138	SS 63 tra Reggio Emilia e Puianello	2	RE	12.159	11.948	11.708	11.403	11.616	11.646	11.643	0
662	SP 2 tra intersezione SP 14 e Copparo	2	FE			12.277	11.694	11.730	11.813	11.620	-2
608	SP 140 da Diegaro (SS 9) a Pievesestina (E 45)	2	FC	12.063	11.565	11.706	11.357	11.415	11.442	11.533	1
260	SP 8 tra Cesena e A 14	2	FC	11.921	12.325	12.194	11.472	11.380	11.424	11.444	0

CAPITOLO 7 - IL SETTORE STRADALE

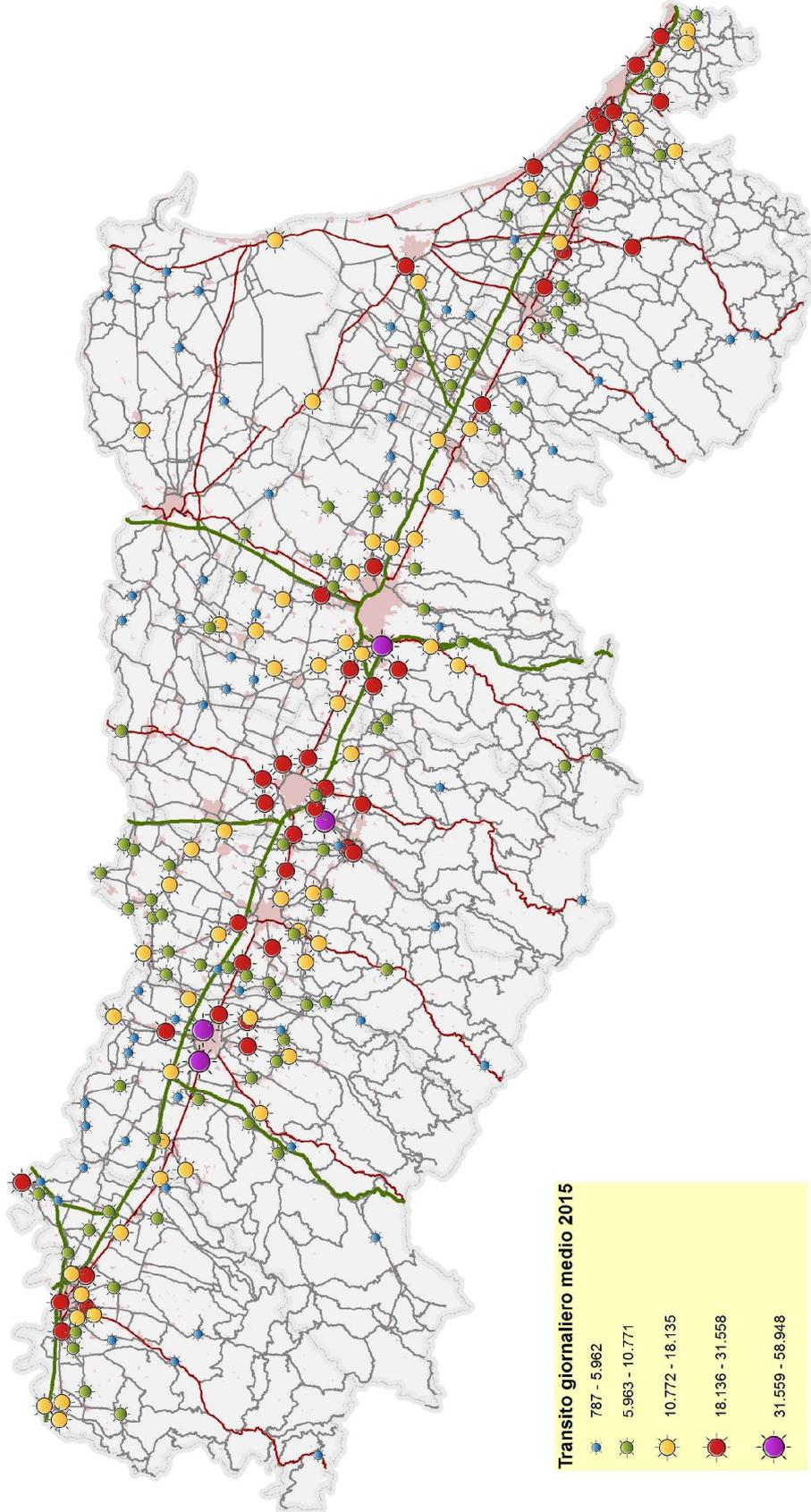
505	SP 610 tra casello A 1 (Imola) e bivio SP 51 per Castel Guelfo di Bologna	2	BO	10.476	11.102	11.095	10.180	10.392	10.738	11.208	4
502	SP 26 tra località Pioppa e viadotto A 1 (c/o Zola Predosa)	2	BO	11.677	11.729	11.606	11.291	11.079	10.831	11.115	3
135	SP 10 tra Parma (Tangenziale) e Viarolo	2	PR	11.165	11.538	11.394	10.904	10.754	10.906	11.094	2
440	SP 35 tra bivio SP 50 (località Cella) e Sant'Andrea in Casale	2	RN	11.911	12.222	12.353	11.866	11.823	11.647	11.081	-5
385	SP 10R fra Castel San Giovanni e Confine regionale (Lombardia)	2	PC	10.876	10.933	11.009	10.770	10.647	10.825	11.014	2
336	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	2	RA	10.933	11.021	11.257	11.099	11.006	10.873	10.771	-1
624	SP 23 tra Rivalta e la variante di Montecavolo	2	RE	10.505	10.870	11.002	10.648	10.637		10.647	
226	SP 32 dal bivio SP 16 (per Langhirano) al bivio SP 665R	2	PR	10.368	10.617	10.909	10.620	10.463	10.512	10.492	0
337	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusignano	2	RA	11.691	11.907	11.858	11.853		11.130	10.457	-6
625	SP 14 da Poggio Berni (bivio SP 73) a Sant'Arcangelo di Romagna	2	RN	11.105	11.156	10.980	10.169	10.174	10.388	10.443	1
158	SS 64 tra Bologna e Lovoleto	2	BO	10.559	10.668	10.770	10.287	10.510	10.318	10.259	-1
504	SP 7 dalla località Ca de' Mandorli al bivio per Castel de Britti	2	BO	10.816	10.601	10.636	10.064	10.077	10.189	10.223	0
611	SP 357R da Fornovo di Taro al bivio SP 93 per Fidenza	2	PR	10.416	10.694	10.985	10.496	10.127	9.950	10.198	2
309	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e Monticelli d'Ongina	2	PC	10.690	10.978	11.077	10.506	10.373	10.323	10.161	-2
154	Tra Rastignano e Pian di Macina (SP85 Fondo Valle Savena)	2	BO	9.576	9.394	9.408	8.948	9.075	9.552	10.120	6
451	SP 62RVar sulla variante di Luzzara (c/o Codisotto)	2	RE	8.580	9.206	9.470	9.413	9.552	9.908	10.029	1

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

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

Si evidenzia nell'ultimo biennio una sostanziale conferma dei traffici, con lieve tendenza all'aumento.

Figura 187
Mappa distribuzione transito giornaliero medio annuo (2015) delle postazioni



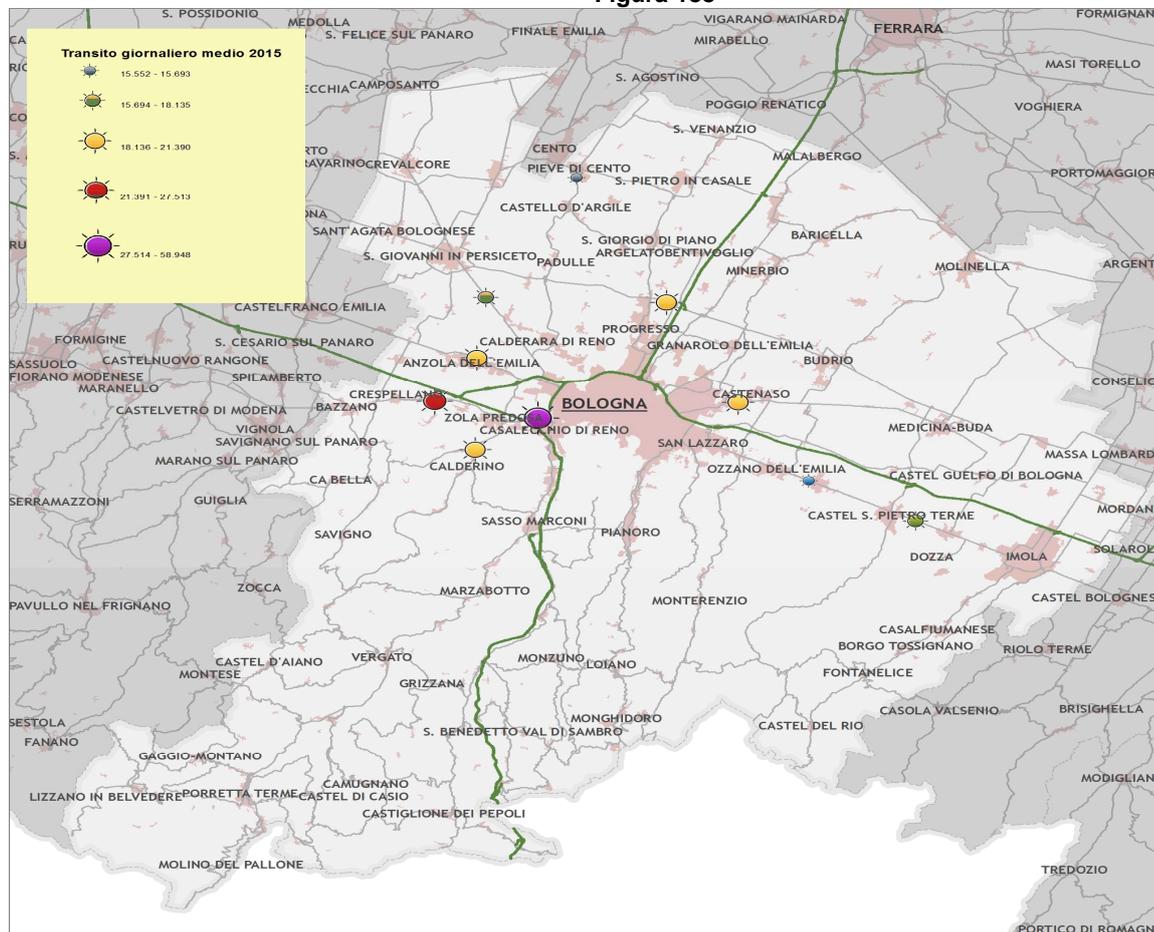
Transiti giornalieri medi 2015 - provincia di Bologna

Tabella 54

Prog.	Postazione	Ambito	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)	58.948	2.030	3,4
2	244	BO	SP 569 tra Pragatto e innesto variante Ponte Ronca	27.513	1.326	4,8
3	215	BO	SP 3_1 tra accesso interporto Bologna e viadotto A 13	21.390	3.996	18,7
4	282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	20.414	2.058	10,1
5	156	BO	SP 253 tra la località Villanova e inizio variante Castenaso	19.850	591	3,0
6	280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	19.494	361	1,9
7	255	BO	SS 9 tra Castel San Pietro e Imola	18.135	579	3,2
8	161	BO	SP 568 da Tavernelle all'intersezione della SP3	17.044	786	4,6
9	254	BO	SS 9 tra Ozzano Emilia e Castel San Pietro	15.693	490	3,1
10	288	BO	SP 42 fra Pieve di Cento e Castello d'Argile	15.552	630	4,1

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

Figura 188



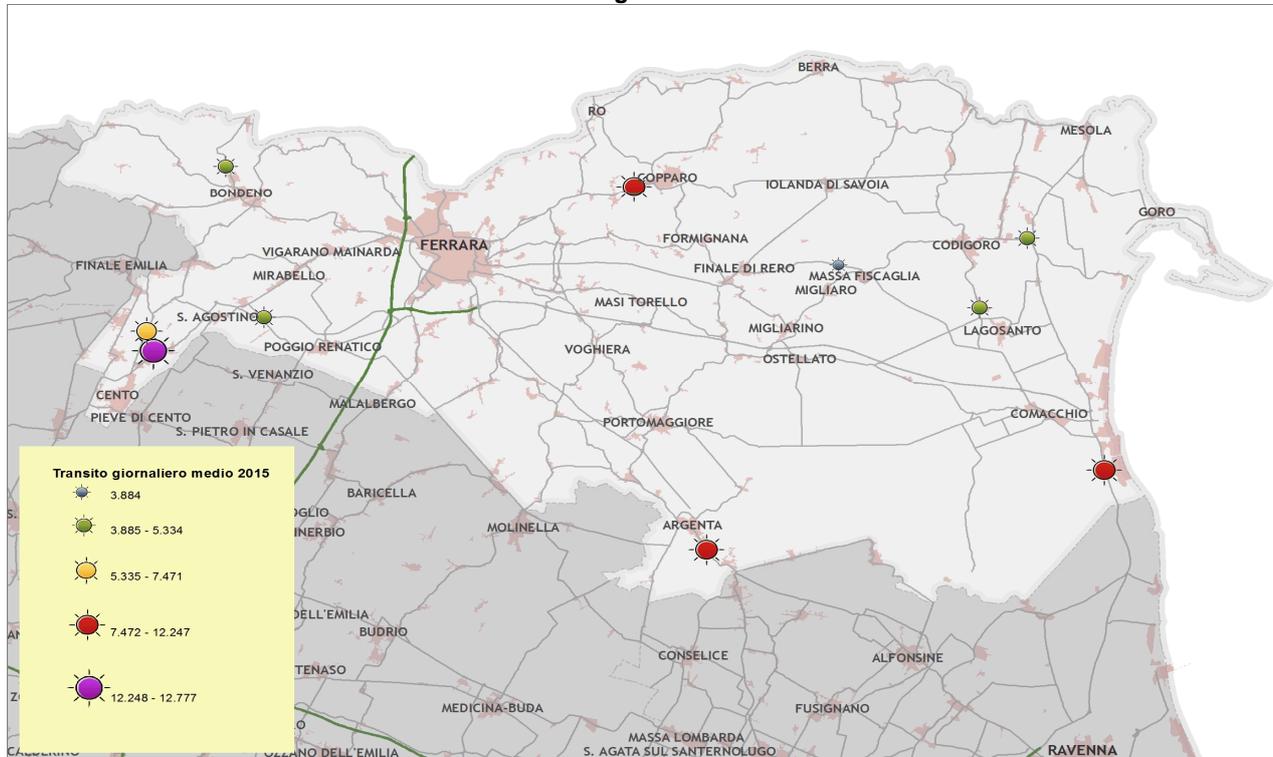
Transiti giornalieri medi 2015 - provincia di Ferrara

Tabella 55

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	% Transiti pesanti
1	289	FE	SP 66 fra Cento e Sant'Agostino	12.777	527	4,1
2	652	FE	SS 16 dal bivio SP 610R ad Argenta	12.247	1.062	8,7
3	628	FE	SS 309 tra Comacchio e confini provinciali di Ferrara e Ravenna	12.163	3.495	28,7
4	662	FE	SP 2 tra intersezione SP 14 e Copparo	11.620	342	2,9
5	287	FE	SP 6 fra Cento e Pilastrello	7.471	324	4,3
6	606	FE	SP 70 Cispadana in località Sant'Agostino/San Carlo	5.334	391	7,3
7	377	FE	SP 18 tra Bondeno e il confine regionale (Lombardia)	4.871	321	6,6
8	411	FE	SP 53 fra Codigoro e Marozzo	4.642	90	1,9
9	410	FE	SP 54 fra Pomposa e Codigoro	4.516	224	5,0
10	661	FE	SP 15 tra Tresigallo e Massa Fiscaglia	3.884	125	3,2

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

Figura 189



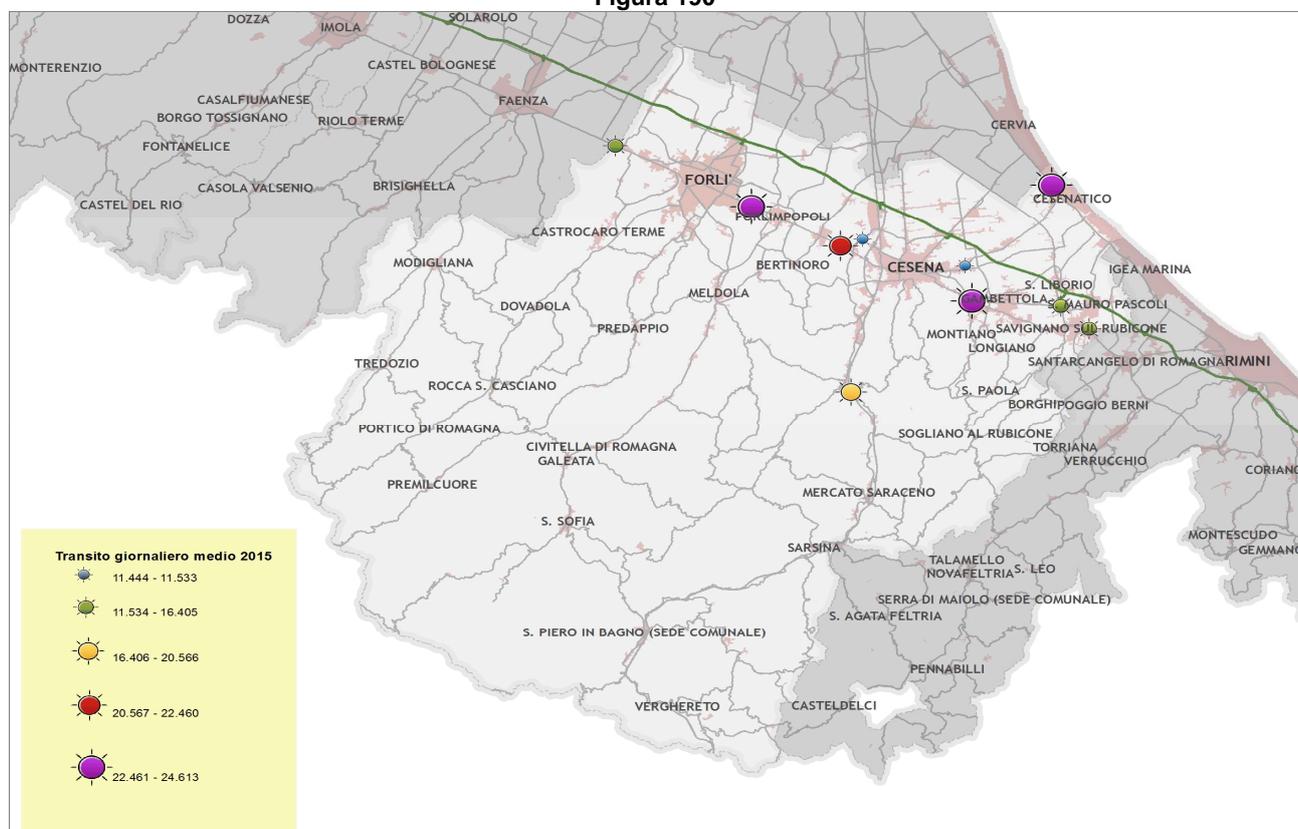
Transiti giornalieri medi 2015 - provincia di Forlì-Cesena

Tabella 56

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	% Transiti pesanti
1	261	FC	SS 9 tra Cesena e Savignano sul Rubicone	24.613	1.882	7,6
2	174	FC	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	24.474	873	3,6
3	349	FC	SS 16 tra Cervia e Cesenatico	23.616	1.589	6,7
4	258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Cesena	22.460	1.585	7,1
5	344	FC	SS 3Bis/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	20.566	3.182	15,5
6	262	FC	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna	16.405	1.018	6,2
7	342	FC	SP 33 in località Gatteo	15.825	1.113	7,0
8	650	FC	SS 9 da Faenza a Villanova di Forlì (al confine provinciale)	14.416	547	3,8
9	608	FC	SP 140 da Diegaro (SS 9) a Pievesestina (E 45)	11.533	989	8,6
10	260	FC	SP 8 tra Cesena e A 14	11.444	241	2,1

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

Figura 190



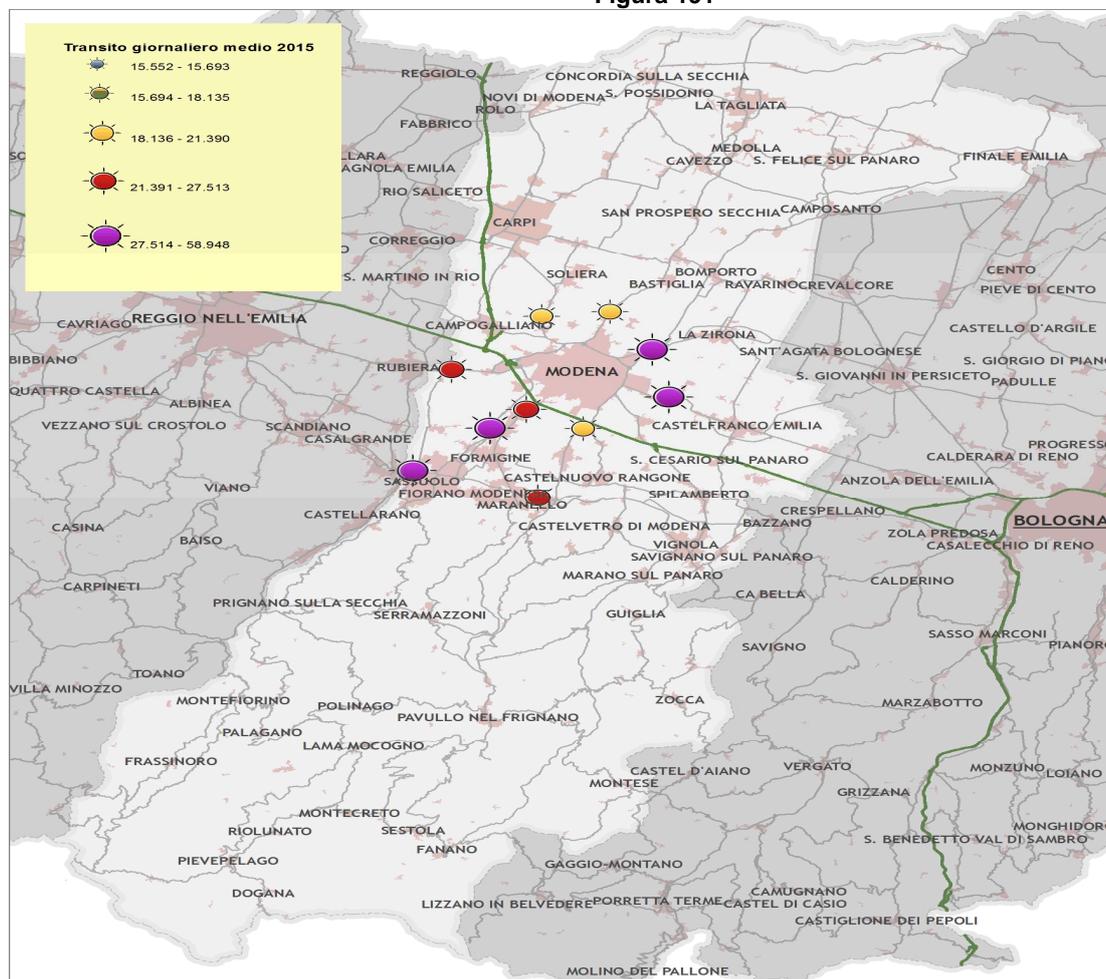
Transiti giornalieri medi 2015 - provincia di Modena

Tabella 57

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	% Transiti pesanti
1	453	MO	Asse viario Modena-Sassuolo tra Modena e Baggiovara	42.844	3.679	8,6
2	149	MO	SP 255 tra Modena e Navicello	31.558	2.267	7,2
3	321	MO	SP 467 tra SP 486 e confine provinciale	28.294	3.366	11,9
4	148	MO	SS 9 tra Sant'Ambrogio e Castelfranco Emilia	27.670	1.792	6,5
5	29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera	25.001	1.801	7,2
6	328	MO	SP 486 tra Modena e Baggiovara	22.537	451	2,0
7	323	MO	SP 467 fra SP 3 e SS 12	21.406	2.463	11,5
8	150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	21.067	1.400	6,6
9	151	MO	SP 413 tra Modena e Ganaceto	20.928	1.118	5,3
10	146	MO	SS 12 tra Montale e Modena	19.882	1.012	5,1

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

Figura 191



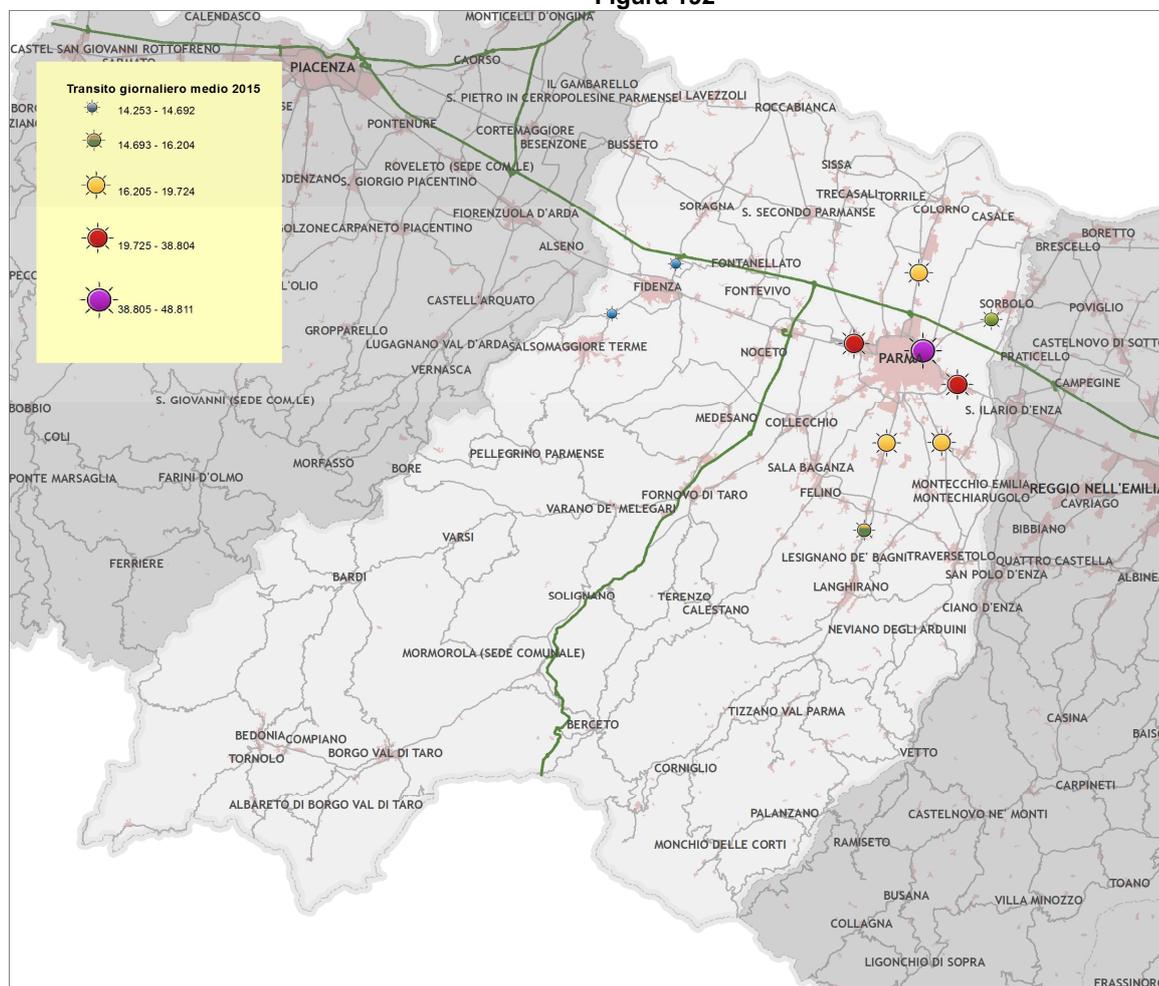
Transiti giornalieri medi 2014 - provincia di Parma

Tabella 58

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	% Transiti pesanti
1	636	PR	SS 9Var tra la tangenziale nord di Parma (intersezione SP 343R) e l'intersezione SP 62R	48.811	2.325	4,8
2	129	PR	SS 9Var tra Parma e ponte fiume Taro (Tangenziale nord di Parma)	38.804	3.507	9,0
3	25	PR	SS 9 tra San Prospero (Case Crostolo) e Sant'Ilario d'Enza	29.295	1.555	5,3
4	134	PR	SP 343R tra Parma e San Polo	19.724	2.352	11,9
5	131	PR	SP 665R tra Parma e Corcagnano	19.196	788	4,1
6	132	PR	SP 513R tra Parma e Pilastrello	18.661	694	3,7
7	612	PR	SP 665R dalla località Pilastro a Langhirano	16.204	756	4,7
8	133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	15.835	1.058	6,7
9	397	PR	SP 12 fra casello A 1 e Fidenza	14.692	1.677	11,4
10	222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	14.253	344	2,4

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

Figura 192



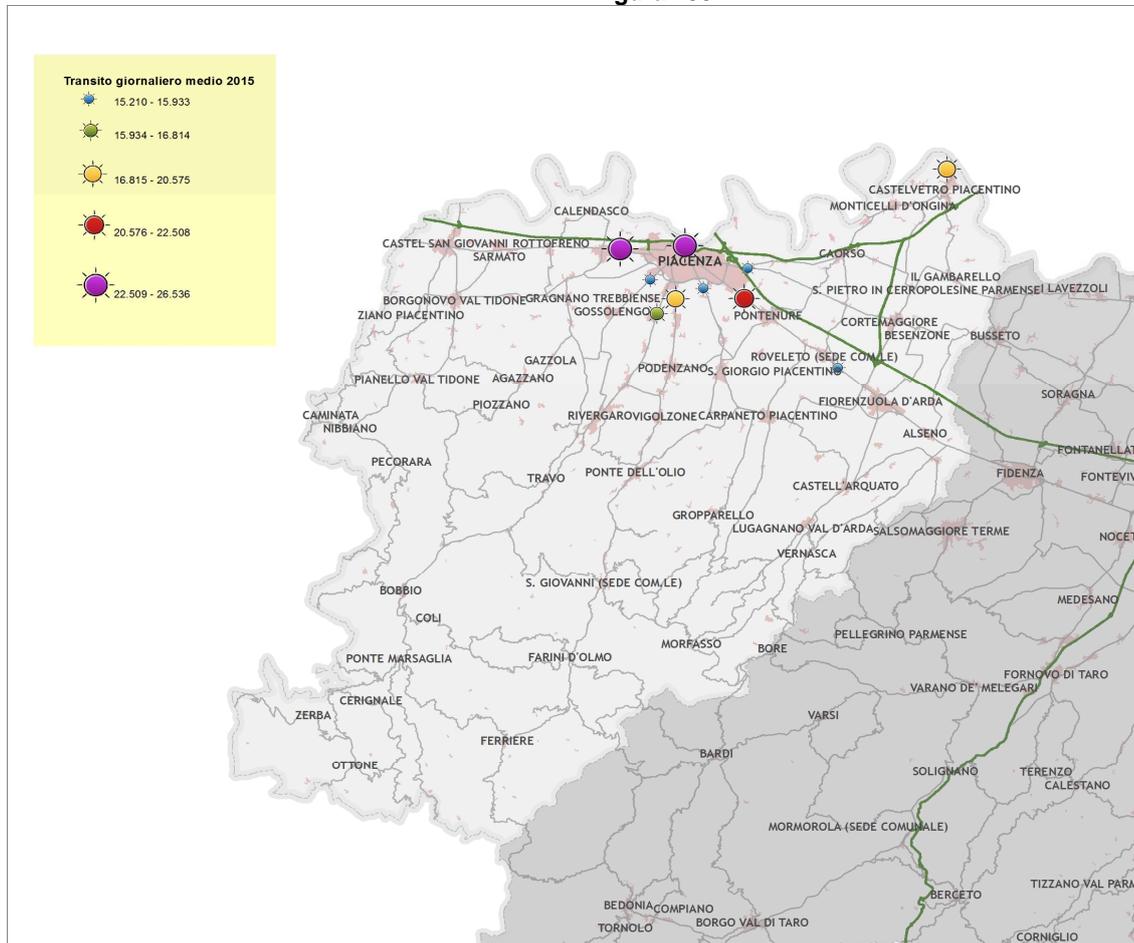
Transiti giornalieri medi 2015 - provincia di Piacenza

Tabella 59

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	% Transiti pesanti
1	122	PC	SP 10R tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolò	26.536	867	3,3
2	615	PC	Piazzale Milano (ex SS 9) c/o ponte fiume Po	25.202	404	1,6
3	127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	22.508	1.431	6,4
4	125	PC	SP 654R tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Turro	20.575	842	4,1
5	391	PC	SP 10R fra Castelvetro Piacentino e confine regionale (Lombardia)	19.599	479	2,4
6	124	PC	SS 45 tra Piacenza e Settima	16.814	613	3,6
7	128	PC	SP 10R tra Piacenza (Casello A 1/A 21) e il bivio SP 10R e SP 587R	15.933	1.315	8,3
8	219	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	15.367	1.116	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	521	3,4
10	123	PC	SP 28 tra Piacenza (Tangenziale Sud) e Gossolengo	15.210	324	2,1

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

Figura 193



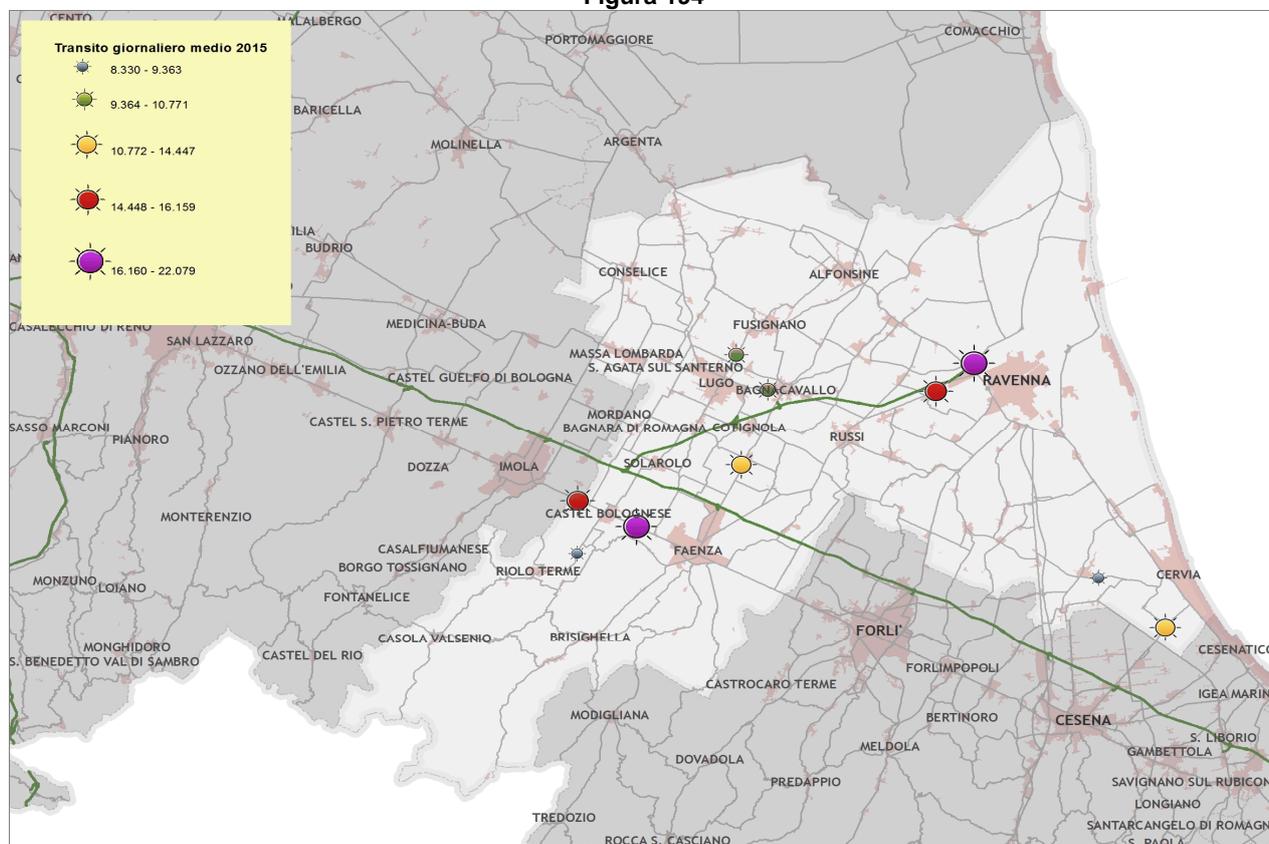
Transiti giornalieri medi 2015 - provincia di Ravenna

Tabella 60

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	% Transiti pesanti
1	333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	22.079	726	3,3
2	380	RA	SS 309Dir (tangenziale di Ravenna) in località Canalazzo	20.451	5.056	24,7
3	651	RA	SS 9 da Imola a Castelbolognese (al confine provinciale)	16.159	636	3,9
4	655	RA	SP 253R dal bivio SP 302R allo svincolo A 14dir a Fornace Zarattini	15.373	537	3,5
5	654	RA	SP 7IBisR dal bivio SSPP 32/33ter alla SS 16	14.447	348	2,4
6	334	RA	SP 8 dal Casello A 1 (Faenza) a Cotignola	13.902	670	4,8
7	336	RA	SP 253R tra Lugo (ponte fiume Senio) e Bagnacavallo	10.771	530	4,9
8	337	RA	SP 14 fra Lugo (bivio SSPP 41/46) e Fusignano	10.457	427	4,1
9	653	RA	SP 254R dal ponte sul fiume Savio alla SS 16	9.363	144	1,5
10	332	RA	SP 306R fra Castel Bolognese e Riolo Terme	8.330	406	4,9

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

Figura 194



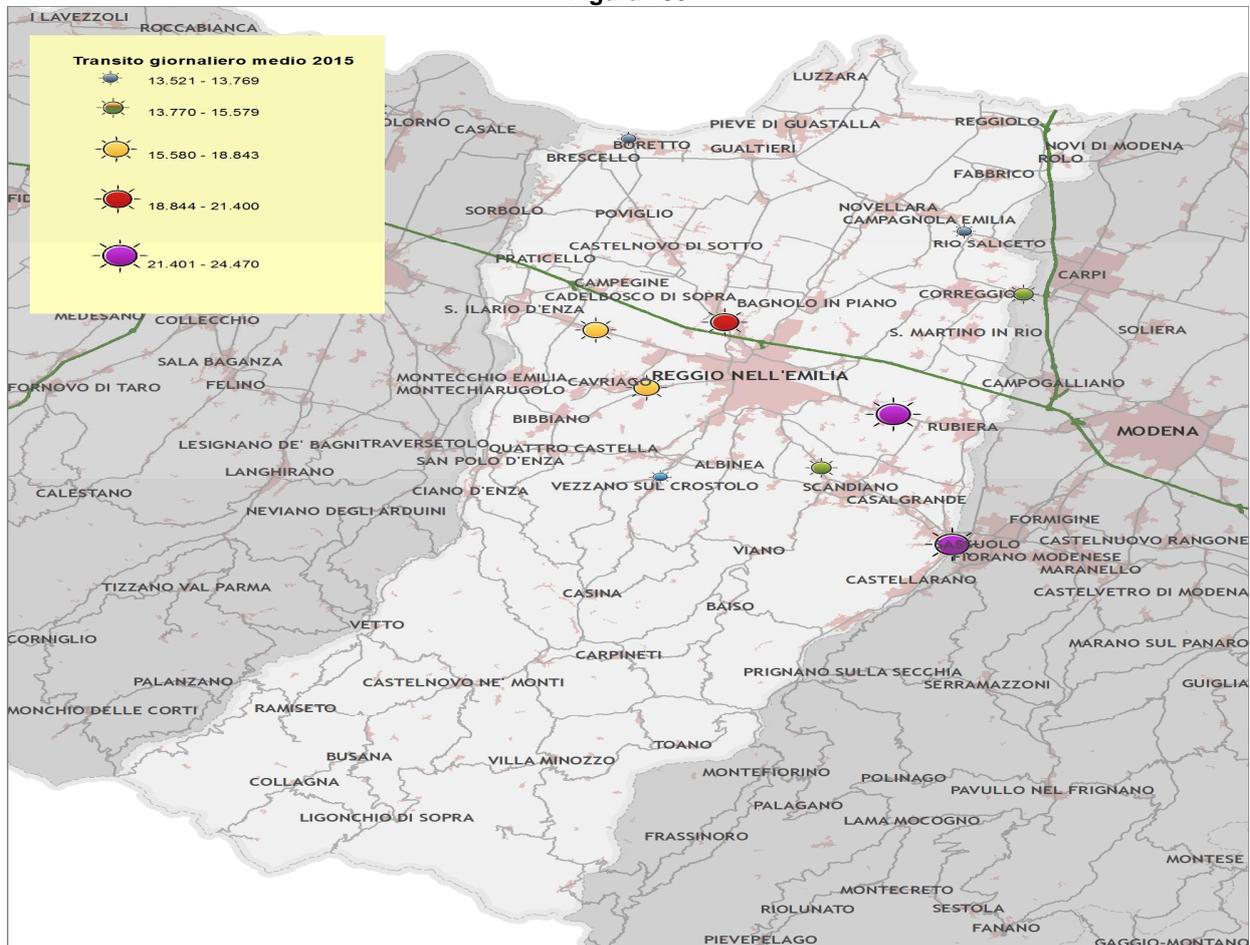
Transiti giornalieri medi 2015 - provincia di Reggio Emilia

Tabella 61

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	% Transiti pesanti
1	140	RE	SS 9 tra Masone e Rubiera	24.470	1.953	8,0
2	239	RE	SP 486R fra Sassuolo e Castellarano	23.217	2.286	9,8
3	143	RE	SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra (bivio SP 358R)	21.400	937	4,4
4	137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia (Tangenziale) e Cavriago	18.843	411	2,2
5	638	RE	SS 9 tra la tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	18.531	1.254	6,8
6	622	RE	SP 468R tra Correggio e il confine provinciale	15.579	997	6,4
7	139	RE	SP 467R tra Fogliano e località Pratissoleo (c/o Scandiano)	15.054	476	3,2
8	426	RE	SS 63 tra Casina e Vezzano sul Crostolo	13.769	388	2,8
9	623	RE	SP 30 tra Campagnola Emilia e il confine provinciale	13.563	800	5,9
10	112	RE	SP 111 tra Boretto e Viadana sul ponte Po	13.521	1.220	9,0

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

Figura 195



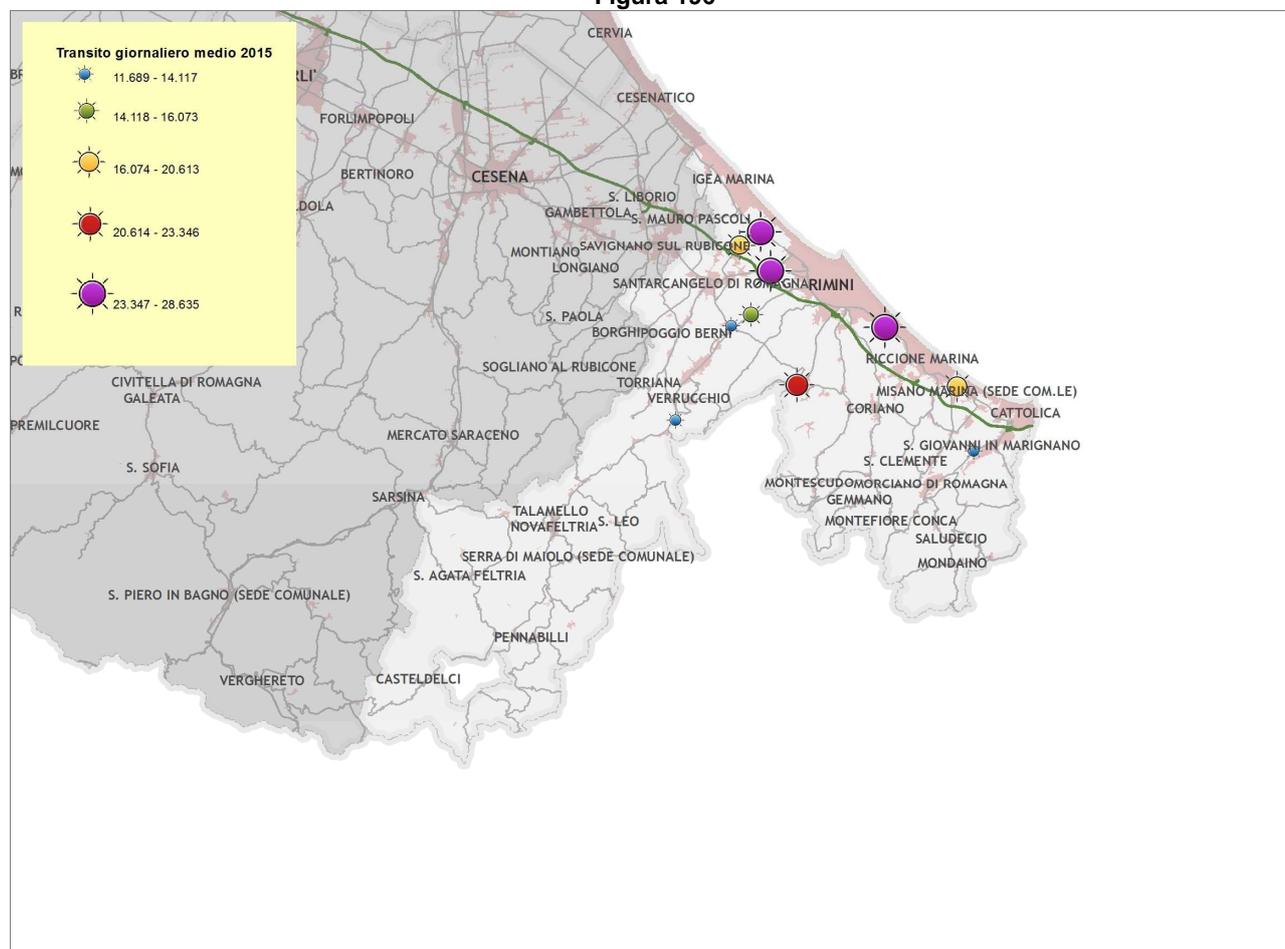
Transiti giornalieri medi 2015 - provincia di Rimini

Tabella 62

Prog.	Postazione	Ambito	Tratto	Media Transiti giornalieri	Media Transiti giornalieri pesanti	% Transiti pesanti
1	186	RN	SS 16 tra Rimini e Igea Marina-Viserba	28.635	1.162	4,1
2	184	RN	SS 16 tra Riccione e Rimini	26.686	825	3,1
3	188	RN	SS 9 tra Rimini e Santa Giustina	25.859	950	3,7
4	351	RN	SS 72 tra Rimini e San Marino	23.346	994	4,3
5	352	RN	SP 136 tra Casello A 1 Rimini Nord e SS 16	20.613	1.636	7,9
6	263	RN	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	18.845	407	2,2
7	182	RN	SP 258R tra Rimini e A 14	16.073	505	3,1
8	100	RN	SP 258R tra Villa Verucchio ed ex Confine regionale (località Dogana)	14.117	795	5,6
9	355	RN	SP 17V tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna (variante)	13.454	472	3,5
10	439	RN	SP 49 da Santarcangelo di Romagna alla località Posta (bivio SP 258R)	11.689	595	5,1

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

Figura 196



■ **CONFRONTO DATI 2008 - 2015 PER DIRETTRICI**

L'analisi dei dati provenienti dalle **postazioni del sistema MTS** è riepilogata, per alcune direttrici, nella seguente tabella riguardante i traffici stradali (totali e pesanti) negli anni 2008, 2014 e 2015.

Emerge, per quanto riguarda i traffici complessivi dell'intero periodo, una tendenza alla diminuzione, a parte alcuni specifici casi, più evidente per i traffici pesanti. Nell'ultimo biennio, tale tendenza risulta meno accentuata per la componente traffici pesanti, mentre i traffici leggeri risultano sostanzialmente costanti.

Tabella 63
Confronto dati 2008 - 2015 TGM (traffico giornaliero medio)

Direttrice	Ambito	TGM Ottobre 2008			TGM Ottobre 2014			TGM Ottobre 2015			% Var. 2015-08		% Var. 2015-14	
		Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	Tot	Pes
Asse Cispadano	MO, RE, PR, PC	6.933	764	11	6.460	618	10	6.333	562	9	-9	-27	-2	-9
Asse Pedemontano	BO, MO, RE, PR	16.648	1.639	10	19.105	1.626	9	19.002	1.565	8	14	-5	-1	-4
Asse Pedemontano (PC)	PC	11.933	573	5	11.368	426	4	11.386	419	4	-5	-27	0	-2
Asse Val D'Enza	RE	9.102	1.173	13	9.695	1.231	13	9.879	1.182	12	9	1	2	-4
Sistema trasversale nord Bologna e Modena	MO, BO	20.079	1.645	8	20.673	1.536	7	20.713	1.401	7	3	-15	0	-9
SP10 PR di Cremona	PR	6.405	759	12	6.433	644	10	6.211	569	9	-3	-25	-3	-12
SP10R PC Padana Inferiore	PC	14.004	1.025	7	13.360	772	6	13.354	680	5	-5	-34	0	-12
SP253R San Vitale	BO, RA	10.865	645	6	11.400	550	5	11.234	531	5	3	-18	-1	-3
SP255R di San Matteo Decima	BO, FE, MO	20.016	1.502	8	20.148	1.323	7	20.310	1.259	6	1	-16	1	-5
SP258R Marecchia	RN	17.840	1.071	6	15.748	739	5	15.761	715	5	-12	-33	0	-3
SP302R Brisighellese Ravennate	RA - tratto appenninico	7.348	250	3	6.434	184	3	6.401	165	3	-13	-34	-1	-10
SP306R Casolana Rioliese	RA	7.529	500	7	6.733	389	6	6.542	327	5	-13	-35	-3	-16
SP343R Asolana	PR	17.610	2.671	15	16.953	2.340	14	16.859	2.154	13	-4	-19	-1	-8
SP4 Galliera	BO	12.908	553	4	12.726	469	4	13.030	418	3	1	-25	2	-11
SP610R Selice Montanara	BO, RA	10.575	1.193	11	9.946	953	10	10.116	950	9	-4	-20	2	0
SP62R della Cisa	RE, PR	14.757	1.535	10	13.297	1.089	8	13.483	1.055	8	-9	-31	1	-3
SP665R Massese	PR	17.587	908	5	18.376	833	5	18.428	833	5	5	-8	0	0
SS12 dell'Abetone e del Brennero	MO - tratto Nord Modena	16.930	1.460	9	16.607	1.272	8	16.733	1.177	7	-1	-19	1	-7
SS309 Romea	RA, FE	12.677	4.238	33	11.117	3.689	33	10.927	3.658	33	-14	-14	-2	-1
SS45 di Val Trebbia	PC	7.695	359	5	7.520	305	4	7.565	303	4	-2	-16	1	-1
SS63 del Cerreto	RE	8.632	354	4	8.572	278	3	8.564	277	3	-1	-22	0	-1
SS9 Emilia	Bologna - Cesena (FC)	23.295	1.131	5	22.199	990	4	21.834	918	4	-6	-19	-2	-7
SS9 Emilia	Piacenza - Bologna	22.689	2.085	9	22.554	1.733	8	22.490	1.642	7	-1	-21	0	-5
SS9 Emilia/SS16 Adriatica	Cesena - Cattolica (RN)	23.806	1.323	6	23.260	1.104	5	22.861	1.042	5	-4	-21	-2	-6

I dati sono elaborati sulla base dei dati disponibili negli anni 2008-2015.

■ **CONFRONTO DATI 2008 - 2015 PER DIRETTRICI AFFERENTI AI CENTRI ABITATI**

L'analisi dei dati provenienti dalle **postazioni del sistema MTS** è riepilogata, per la viabilità afferente ad alcuni centri abitati, nella seguente tabella riguardante i traffici stradali (totali e pesanti) negli anni 2008, 2014 e 2015.

Emerge, per quanto riguarda i traffici complessivi dell'intero periodo, una tendenza alla diminuzione, a parte alcuni specifici casi, più evidente per i traffici pesanti. Nell'ultimo biennio, tale tendenza risulta meno accentuata per la componente traffici pesanti, mentre i traffici leggeri risultano sostanzialmente costanti.

Tabella 64
Confronto dati 2008 - 2015 TGM (traffico giornaliero medio)

Postazioni sulla viabilità afferente ai centri abitati	Ambito	TGM Ottobre 2008			TGM Ottobre 2014			TGM Ottobre 2015			% Var. 2015-08		% Var. 2015-14	
		Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	% Pes	Tot	Pes	Tot	Pes
Bagnacavallo	RA	5.687	411	7	5.823	351	6	5.531	332	6	-3	-19	-5	-5
Bologna	BO	22.454	1.354	6	22.220	1.114	5	22.361	1.087	5	0	-20	1	-2
Castel Bolognese	RA	17.650	917	5	16.633	721	4	16.506	631	4	-6	-31	-1	-12
Castel San Giovanni	PC	13.147	1.336	10	12.661	1.231	10	12.683	1.176	9	-4	-12	0	-4
Castelvetro Piacentino	PC	12.989	754	6	11.880	423	4	11.898	380	3	-8	-50	0	-10
Cento/Pieve di Cento	FE, BO	11.055	584	5	10.887	496	5	11.071	468	4	0	-20	2	-6
Cesena	FC	19.050	1.500	8	18.665	1.295	7	18.531	1.263	7	-3	-16	-1	-2
Crevalcore	BO	4.139	251	6	3.731	211	6	3.695	196	5	-11	-22	-1	-7
Faenza	RA	14.098	596	4	13.070	459	4	12.873	410	3	-9	-31	-2	-11
Fidenza	PR	14.337	1.005	7	14.500	863	6	14.564	836	6	2	-17	0	-3
Forlì	FC	12.114	521	4	11.119	421	4	11.296	402	4	-7	-23	2	-5
Forlimpopoli	FC	20.382	1.174	6	19.803	1.063	5	19.107	998	5	-6	-15	-4	-6
Fornovo di Taro	PR	9.591	554	6	8.984	406	5	9.134	396	4	-5	-29	2	-2
Imola	BO	13.044	1.428	11	12.409	1.140	9	12.587	1.138	9	-3	-20	1	0
Medicina	BO	7.397	582	8	7.443	503	7	7.475	444	6	1	-24	0	-12
Modena	MO	23.052	1.983	9	23.383	1.635	7	23.595	1.589	7	2	-20	1	-3
Parma	PR	21.528	1.732	8	21.326	1.433	7	21.390	1.386	6	-1	-20	0	-3
Piacenza	PC	19.087	1.024	5	19.049	820	4	19.060	789	4	0	-23	0	-4
Reggio Emilia	RE	18.594	1.298	7	17.895	974	5	17.828	937	5	-4	-28	0	-4
Rimini	RN	21.982	1.308	6	21.043	1.005	5	19.565	808	4	-11	-38	-7	-20
Rubiera	RE	20.687	2.141	10	20.312	1.626	8	20.384	1.561	8	-1	-27	0	-4
Santarcangelo di Romagna	RN	15.892	1.239	8	15.586	949	6	15.560	960	6	-2	-23	0	1
Sassuolo - Maranello	MO	25.074	2.596	10	28.874	2.451	8	29.050	2.389	8	16	-8	1	-3

I dati delle sono elaborati sulla base dei dati disponibili negli anni 2008-2015.

7.2.2 Flussi autostradali

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 2015. 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, A22 e A21 sono rilevati attraverso sistemi automatici (p.e. tutor). Per quanto riguarda la A15 i dati derivano dalla matrice OD dei caselli.

Tabella 65
Confronto Flussi Autostradali - Tratte Elementari - (2015 - 2008) e (2015 - 2014)

Autostrada	Post.	Descrizione Tratta Elementare	2015			Variazione % 2015 - 2008 Flussi Totali	Variazione % 2015 - 2008 Flussi Pesanti	Variazione % 2015 - 2014 Flussi Totali	Variazione % 2015 - 2014 Flussi Pesanti
			Flusso Totale	Veicoli Pesanti	% Pesanti				
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	75.592	22.866	30%	N.D.	N.D.	14%	5%
A1	2	ALL. A1/A21 - FIORENZUOLA	89.414	29.468	33%	N.D.	N.D.	10%	4%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	85.778	28.086	33%	-8%	-24%	10%	4%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	85.729	27.791	32%	N.D.	N.D.	10%	4%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	80.320	26.714	33%	N.D.	N.D.	10%	4%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	81.249	27.069	33%	-5%	-16%	9%	4%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	83.714	27.189	32%	N.D.	N.D.	9%	4%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	84.287	27.022	32%	-4%	-17%	8%	5%
A1	10	MODENA NORD - MODENA SUD	99.127	33.851	34%	N.D.	N.D.	6%	4%
A1	11	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N.	108.357	35.215	32%	-9%	-19%	7%	5%
A1	12	ALL. A1/A14 N. - ALL. A1/RAC.CAS	34.955	11.631	33%	N.D.	N.D.	7%	4%
A1	13	ALL. A1/RAC.CAS - SASSO MARCONI	55.668	20.296	36%	-13%	-21%	4%	3%
A1	14	SASSO MARCONI - RIOVEGGIO	50.279	19.413	39%	N.D.	N.D.	4%	3%
A1	15	RIOVEGGIO - PIAN DEL VOGLIO	48.338	19.203	40%	N.D.	N.D.	5%	4%
A1	16	PIAN DEL VOGLIO - RONCOBILACCIO	47.554	18.918	40%	N.D.	N.D.	4%	3%
A1	17	RONCOBILACCIO - BARBERINO	47.624	18.920	40%	-10%	-20%	4%	3%
A13	19	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTERPORTO	58.713	17.625	30%	N.D.	N.D.	1%	3%
A13	20	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	53.057	15.567	29%	N.D.	N.D.	1%	3%
A13	21	ALTEDO - FERRARA SUD	50.225	15.296	30%	-2%	-11%	1%	3%
A13	22	FERRARA SUD - FERRARA NORD	44.274	16.034	36%	N.D.	N.D.	-2%	1%
A13	23	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO	45.890	16.194	35%	N.D.	N.D.	2%	3%
A14	24	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	73.547	23.630	32%	N.D.	N.D.	6%	5%
A14	26	ALL. A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	38.646	10.898	28%	N.D.	N.D.	2%	3%
A14	28	ALL. A14/RAC.CAS - ALL. A14/A13	86.560	28.811	33%	-6%	-16%	6%	4%
A14	30	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	70.584	23.120	33%	N.D.	N.D.	6%	4%
A14	31	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	87.442	25.808	30%	-11%	-19%	4%	4%
A14	32	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	86.244	25.984	30%	N.D.	N.D.	4%	4%
A14	33	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	80.845	24.614	30%	-9%	-17%	4%	4%
A14 dir	34	ALL. A14/DIR. RA - RAVENNA	15.288	4.856	32%	-19%	-19%	0%	3%
A14	35	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	67.932	20.556	30%	N.D.	N.D.	5%	4%
A14	36	FAENZA - FORLÌ	65.619	20.272	31%	N.D.	N.D.	5%	3%
A14	37	FORLÌ - CESENA NORD	65.768	19.686	30%	N.D.	N.D.	4%	4%
A14	38	CESENA NORD - CESENA	58.846	17.773	30%	N.D.	N.D.	4%	4%
A14	39	CESENA - RIMINI NORD (*)	57.948	17.563	30%	-10%	-18%	5%	5%
A14	40	RIMINI NORD - RIMINI SUD	55.481	17.404	31%	N.D.	N.D.	5%	5%
A14	41	RIMINI SUD - RICCIONE	57.316	17.651	31%	N.D.	N.D.	5%	4%
A14	42	RICCIONE - CATTOLICA	53.046	16.925	32%	N.D.	N.D.	5%	4%
A14	43	CATTOLICA - PESARO URBINO	44.501	15.639	35%	-13%	-24%	5%	4%
A15	44	PARMA OVEST - ALL. A1	20.511	7.073	34%	-15%	-27%	10%	1%
A15	45	FORNOVO - PARMA OVEST	19.373	6.898	36%	-12%	-25%	11%	0%
A15	46	BORGOTARO - FORNOVO	19.218	6.882	36%	-8%	-20%	11%	0%
A15	47	BERCETO - BORGOTARO	17.418	6.714	39%	-11%	-19%	9%	0%
A15	48	PONTREMOLI - BERCE TO	17.086	6.670	39%	-12%	-20%	8%	0%
A21	49	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	37.995	17.389	46%	-2%	N.D.	3%	4%
A21	50	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA	26.467	11.365	43%	7%	N.D.	N.D.	N.D.
A21	51	ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA - CASTELVETRO	36.074	15.305	42%	-18%	N.D.	N.D.	N.D.
A21	52	PIACENTINO	33.973	15.056	44%	-19%	N.D.	N.D.	N.D.
A21	53	CASTELVETRO PIACENTINO - CREMONA	42.648	14.718	35%	-7%	N.D.	N.D.	N.D.
A22	54	CAMPOGALLIANO - CARPI	37.417	13.953	37%	-9%	N.D.	N.D.	N.D.
A22	55	REGGIOLO - PEGOGNAGA	36.313	13.717	38%	-11%	N.D.	N.D.	N.D.

(*) La tratta Cesena - Rimini Nord presenta in realtà un casello intermedio Valle del Rubicone i valori dei flussi indicati sono infatti la media tra la tratta precedente e quella successiva, questa scelta è stata fatta per poter ancora rendere confrontabili i valori sui riferimenti del 2008 anno in cui il casello in questione non era ancora realizzato.

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 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.

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, con L.R.30/04/2015 n. 2, collegata alla Legge Finanziaria 2015 della Regione Emilia-Romagna, è stato previsto che la stessa possa adottare tutti i provvedimenti volti a

permettere anche l'eventuale trasferimento allo Stato della somma disponibile per la realizzazione dell'opera, pari a 179,7 M€.

Nel corso dell'anno 2015 sono state quindi avviate le procedure per il subentro dello Stato alla Regione nella concessione dell'autostrada Cispadana, che potranno essere completate solo a seguito dell'imminente conclusione della procedura di VIA, che è propedeutica alle attività da intraprendere per tale subentro, ed in particolare alla definizione dei costi dell'opera necessari per l'elaborazione del Piano Economico Finanziario da sottoporre allo Stato.

In considerazione del contrasto tra i due Ministeri, si segnala che la valutazione sulla compatibilità o meno dell'opera è stata rimessa al Consiglio dei Ministri che, a norma dell'art. 5, comma 2 lett. C bis della L. 400/88, nella seduta del 10 febbraio 2016, ha condiviso la proposta del Ministero dell'Ambiente.

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

Una volta conclusasi positivamente la 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.

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**.

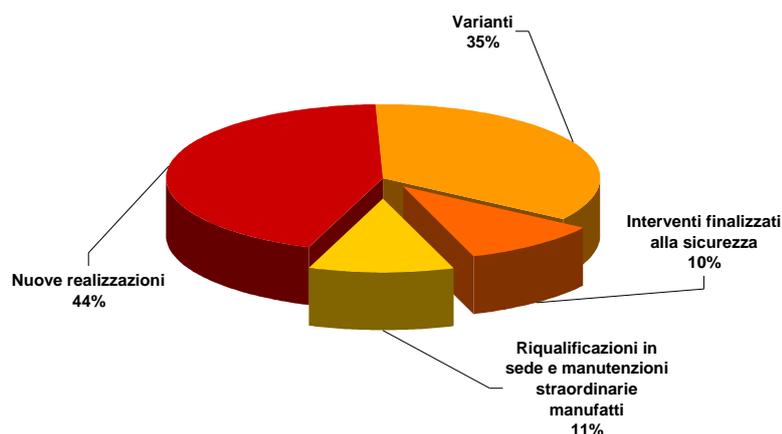
Di seguito si riporta il dettaglio dei **finanziamenti assegnati** nell'arco temporale 2002-2010, **raggruppati per sistema nell'ambito del quale ricadono le opere**.

Tabella 66
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**.

Figura 197
Tipologia degli interventi finanziati
(Importi complessivi delle opere)



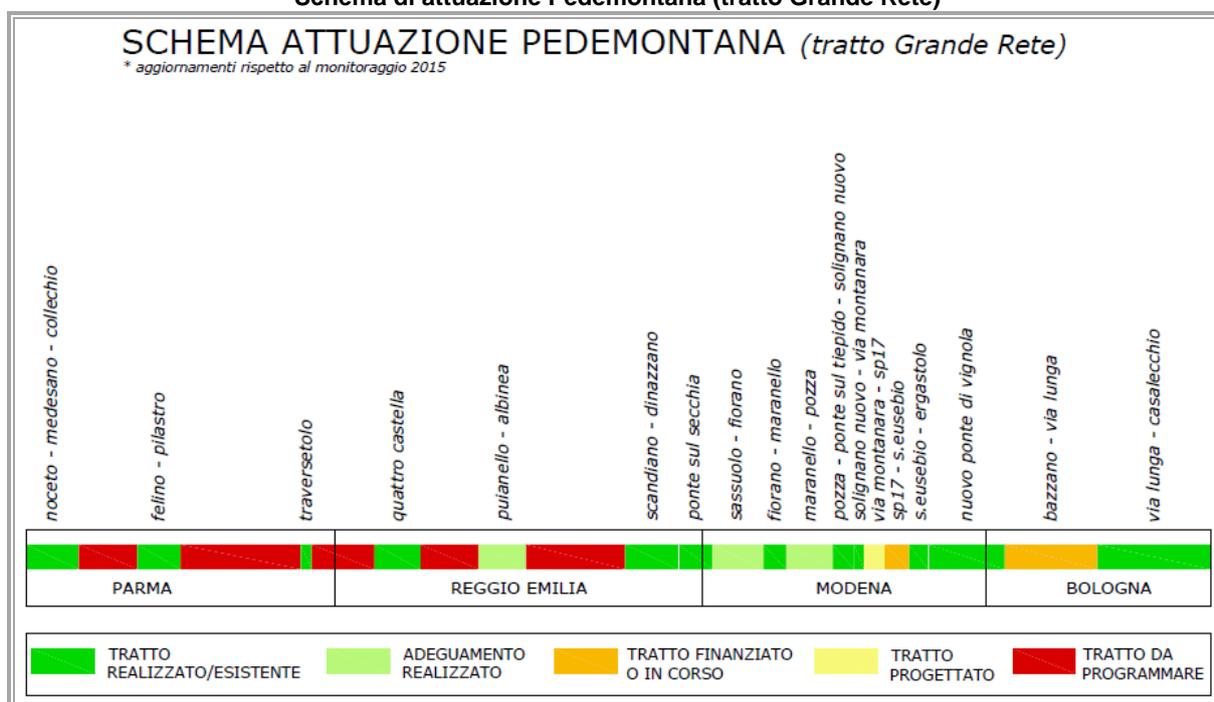
Risulta evidente come l'obiettivo perseguito dalla Regione, di concerto con le Province, sia stato quello di **potenziare la struttura complessiva della rete stradale regionale**, sia attraverso nuove realizzazioni o varianti ai centri abitati, sia orientando gli interventi verso una riqualificazione 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 non ha subito avanzamento nel corso del 2015.

Per quanto riguarda la **Pedemontana** è stato pressoché completato il nuovo tracciato nelle province di Bologna e Modena e sono in esercizio alcuni tratti in provincia di Reggio Emilia e Parma. In particolare, in provincia di Bologna nel luglio 2015 sono stati avviati i lavori della cosiddetta Nuova Bazzanese, mentre in provincia di Modena un lotto già finanziato non è stato ancora avviato a causa di ricorsi nella procedura espropriativa. In provincia di Parma è stato avviato un approfondimento tecnico per armonizzare il progetto della realizzanda cassa di espansione del torrente Baganza con quello del tratto di Pedemontana in variante all'abitato di Sala Baganza, che si raccorderà con il tratto Collecchio-Noceto-Medesano, ad ovest, e con la tangenziale di Felino, ad est. Nella figura riportata di seguito si evidenzia lo stato di attuazione complessivo della Pedemontana.

Figura 198
Schema di attuazione Pedemontana (tratto Grande Rete)



Per quel che riguarda la **Cispadana**, come si evidenzia dallo schema riportato in figura 205, la Regione si è orientata verso il ricorso al finanziamento da parte dei privati, attraverso un project financing per la realizzazione di una infrastruttura autostradale nel tratto ricadente nelle province di Ferrara e di Modena⁵³.

Nei territori di Reggio Emilia, Parma e Piacenza, invece, si intende 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 205 sono previsti a carico del concessionario dell'autostrada Cispadana come opere di adduzione, mentre quello indicato con asterisco rosso * è previsto quale opera connessa alla bretella autostradale Castelvetro Piacentino – Porto di Cremona, approvata dal Ministero delle Infrastrutture il 30/8/2011, ma non ancora avviata in attesa dell'aggiudicazione della nuova concessione per la tratta di A21 Piacenza - Brescia.

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

⁵³ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.3 "L'autostrada regionale Cispadana"

dell'asse autostradale, la Regione Emilia Romagna⁵⁴ ha proposto di inserire nella nuova Programmazione delle Infrastrutture Strategiche l'intervento di completamento della Cispadana fino alla SP72 "Parma – Mezzani" (cfr. tratto giallo della figura 205). Ciò darebbe continuità all'intero itinerario realizzando una nuova infrastruttura con caratteristiche di extraurbana principale (tipo C1, 1 corsia/senso di marcia), alternativa all'asse centrale della via Emilia e della A1, a servizio dei territori della pianura parmense e reggiana, e di collegamento fra i due assi autostradali A15 e A22 e di qui, attraverso l'autostrada Cispadana, fino alla A13 e alla Ferrara - mare.

Figura 199
Schema di attuazione Cispadana

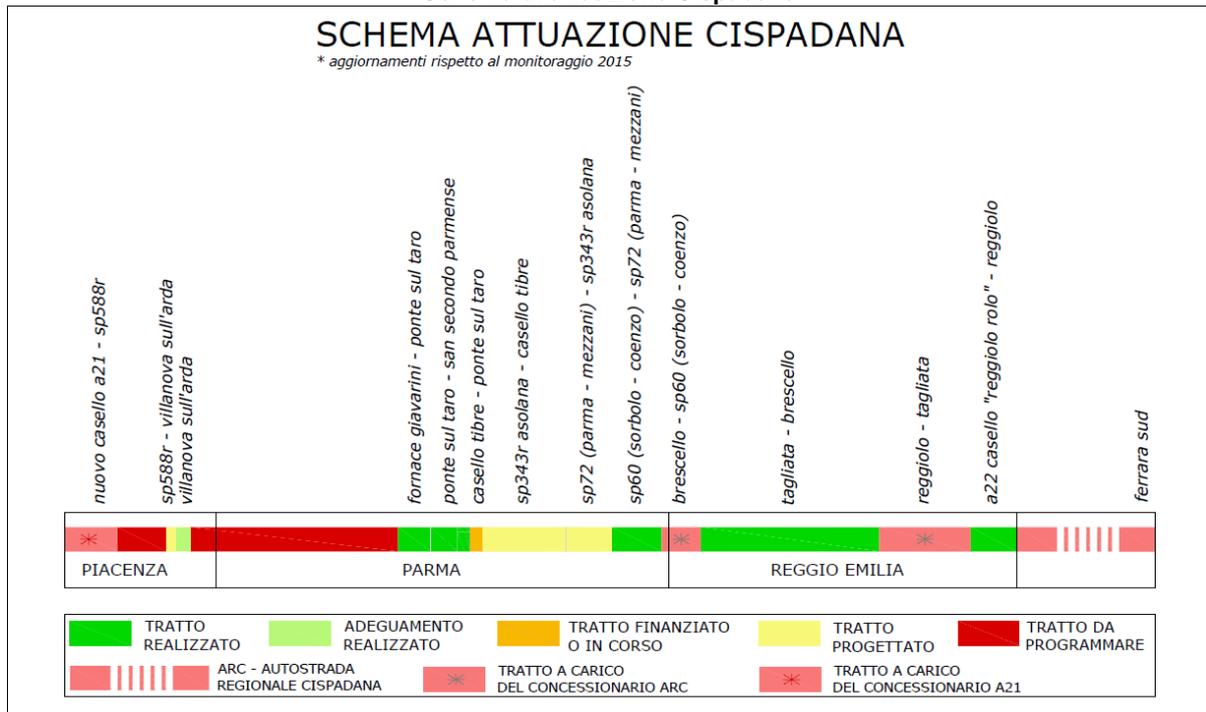
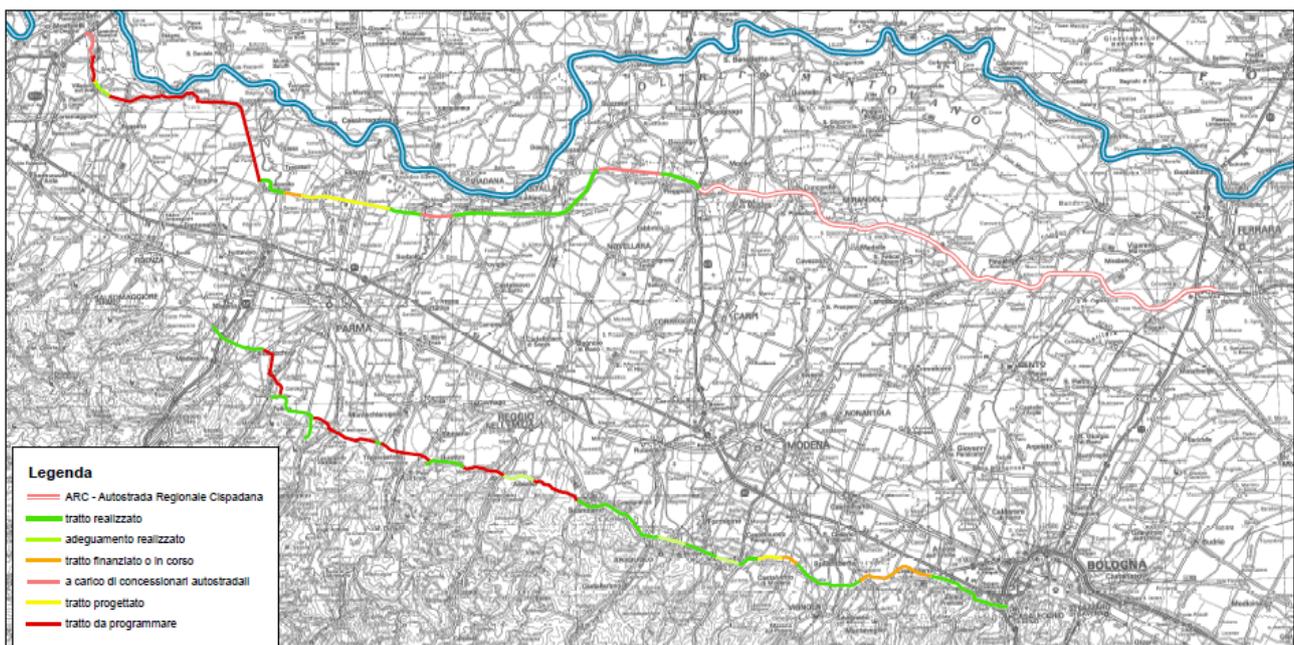


Figura 200
Stato di attuazione dei corridoi viari Pedemontano e Cispadano

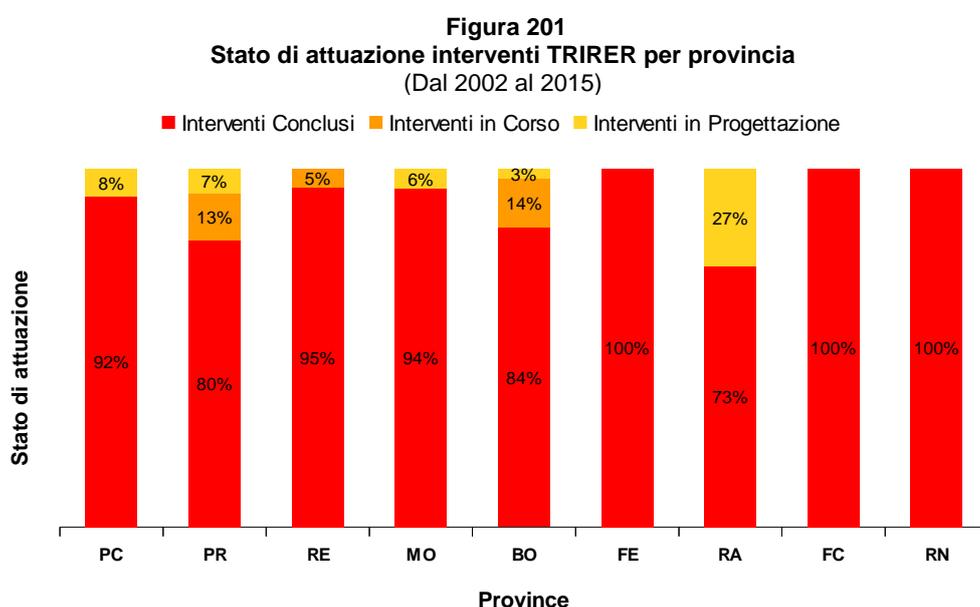


⁵⁴ Con Delibera n. 1617 del 26/10/2016 di approvazione del Quadro complessivo delle opere infrastrutturali prioritarie per la Regione nell'ambito del Programma Infrastrutture Strategiche e coerenti con il PRIT 98-2010

■ **Monitoraggio semestrale al 31/12/2015**

La Regione **monitora semestralmente l'andamento dei lavori degli interventi finanziati alle Province**. Tale monitoraggio (l'ultimo è quello al 31/12/2015, 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. Di questi 147 sono conclusi, 5 in corso di realizzazione e 6 in fase di progettazione o ancora da avviare. A questi interventi delle annualità 2002/2010 vanno aggiunti 13 nuovi lavori, di cui 8 conclusi, 4 in corso e 1 in progettazione, finanziati con le economie degli interventi degli anni precedenti. In particolare, lo stato di attuazione delle opere finanziate nel periodo 2002-2015 nei vari territori provinciali (tot. 171) è il seguente:



Dall'analisi dei dati relativi all'andamento dei finanziamenti e alla conseguente realizzazione delle opere si evidenzia che nell'ambito dei 147 interventi già conclusi, la **media dei tempi tra l'assegnazione del finanziamento e la fine lavori** si è notevolmente ridotta, passando dagli interventi finanziati nel 2002 di **circa quattro anni**, a quelli finanziati nel 2009 e 2010, per i quali si sta confermando, 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.

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.

A titolo di esempio si riportano tre interventi che presentano criticità:

- SP 569R Nuova Pedemontana - 4° stralcio Via Montanara - S. Eusebio - 2° e 3° lotto: collegamento Via Belvedere - Via Gualinga Tratto A: Via Belvedere – SP17: dopo l'accorpamento in un unico intervento risultante dalla fusione di due stralci consecutivi, che può aver giustificato in parte il ritardo, siamo fermi alla progettazione definitiva approvata il 26/04/2012; dopodiché, il consiglio di stato ha annullato l'approvazione del progetto definitivo adottato dalla Provincia di Modena, perché non conteneva l'autorizzazione paesaggistica;
- Sistema Cispadano - Riqualfica SP588R e collegamento con la nuova Cispadana - lotto 1 (costituente un tratto della tangenziale di Busseto): è in corso un nuovo aggiornamento del progetto definitivo e del suo quadro economico;
- Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS 302 Brisighellese (2° Lotto): la progettazione definitiva ha una approvazione risalente al 09/02/2005 e dopo svariati solleciti la Provincia ha informato di aver avviato una revisione della progettazione esecutiva con un incarico affidato in data 04/06/2015, per l'aggiornamento ed adeguamento del progetto stesso e la successiva acquisizione delle aree.

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

Tabella 67
Elenco lavori TRIRER in corso di esecuzione programmazione 2002-2010

Anno di assegnazione	Beneficiario (Provincia)	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali	Stato di avanzamento lavori
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	19385795,76	18.000.000,00	1.385.795,76	51,00%
2007	Bologna	Interventi di riqualificazione della SS64 ai fini della sicurezza: miglioramento del livello di servizio di via Porrettana nel tratto compreso tra la rotatoria Biagi e il confine sud del territorio comunale	3.100.800,00	2.200.000,00	900.800,00	35,00%
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	48,63%
2009	Parma	Nuova Pedemontana: tratto dalla SP665R "Massese" alla SP15 "di Calestano"	16.000.000,00	16.000.000,00	0	100,00%
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	5,00%

Tabella 68

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	Stato di avanzamento lavori
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	5,00%
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	1,00%
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	88,60%
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	90,00%

Tabella 69

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
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
2010	Modena	SP 569R Nuova Pedemontana - 4° stralcio Via Montanara - S. Eusebio - 2° e 3° lotto : collegamento Via Belvedere - Via Gualinga Tratto A: Via Belvedere - SP17	8.500.000,00	8.500.000,00	0
2008	Parma	Sistema Cispadano - Riqualifica SP588R e collegamento con la nuova Cispadana - lotto 1 (costituente un tratto della tangenziale di Busseto)	2.800.000,00	1.500.000,00	1.300.000,00
2003	Piacenza	Sistema Pedemontano – Riqualificazione 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
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

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. 3/99 (apportata con L.R. 20/2011), con la quale si è prevista la possibilità per la Regione di stanziare risorse 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.

Con Delibera di Giunta 143/2014 è stato ripartito l'importo complessivo di 5.800.000,00 euro, mentre nel 2015 la somma complessiva di 10.000.000,00 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.

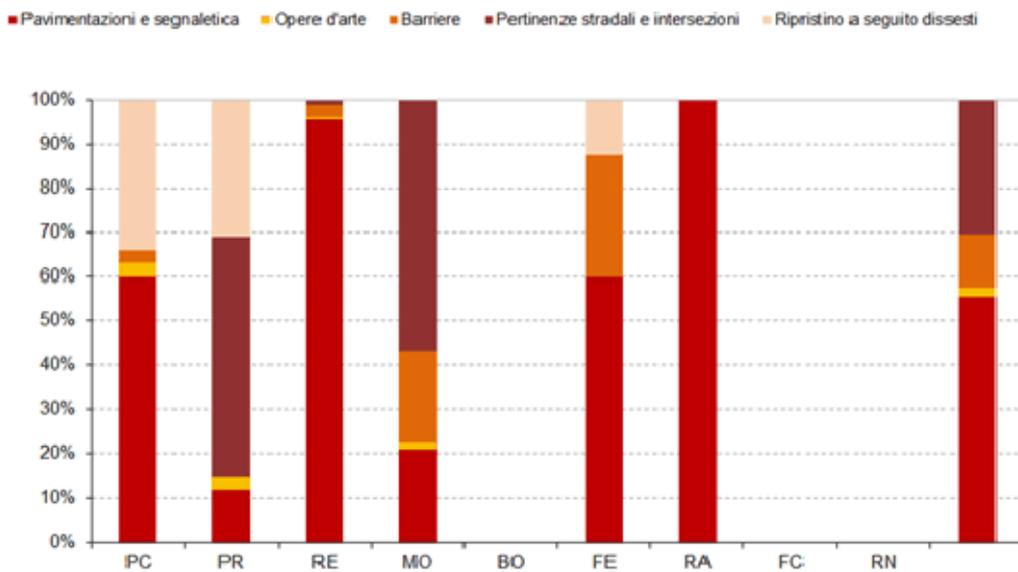
Dalle relazioni provinciali riferite agli interventi finanziati nel **2014** si evidenzia la seguente ripartizione delle tipologie di intervento riconducibili a manutenzione straordinaria:

Tabella 70
Ripartizione tipologie di interventi di manutenzione straordinaria – Risorse 2014

	Finanziamento totale	di cui RER	Tipologia di interventi
Piacenza			
Strade provinciali, di cui	1.295.518,00	736.056,65	pavimentazioni e segnaletica
interesse regionale	16%	28%	pavimentazioni e segnaletica
Parma			
Strade provinciali, di cui	1.231.098,04	995.098,04	non specificato
interesse regionale	100%	100%	ripristino dissesti, opere d'arte, pavimentazioni
Reggio Emilia			
Strade provinciali, di cui	752.188,00	527.559,91	non specificato
interesse regionale	100%	100%	bitumature, segnaletica e cunette laterali, ripristino dissesti
Modena			
Strade provinciali, di cui	4.428.655,66	960.348,58	pavimentazioni
interesse regionale	57%	100%	pavimentazioni, opere d'arte
Bologna			
Strade provinciali, di cui	840.305,00	840.305,00	pavimentazioni
interesse regionale	non specificato	non specificato	
Ferrara			
Strade provinciali, di cui	617.670,00	413.834,42	pavimentazioni, barriere laterali, ripristino frane
interesse regionale	non specificato	non specificato	
Ravenna			
Strade provinciali, di cui	700.271,00	514.923,75	pavimentazioni
interesse regionale	non specificato	non specificato	
Forlì Cesena			
Strade provinciali, di cui	660.239,65	660.239,65	pavimentazioni
interesse regionale	100%	100%	pavimentazioni
Rimini			
Strade provinciali, di cui	151.633,99	151.633,99	pavimentazioni e opere d'arte
interesse regionale	100%	100%	pavimentazioni e opere d'arte
TOTALE	10.677.579,34	5.800.000,00	

Come si evince dalla tabella sopra riportata, la maggior parte delle Province ha destinato il 100% delle risorse a disposizione a favore della viabilità di interesse regionale, che costituisce l'ossatura portante della propria rete viaria. Molte amministrazioni, inoltre, non hanno integrato il finanziamento regionale con risorse proprie. Tuttavia alcuni Enti hanno messo in campo anche importanti risorse proprie e sono intervenuti anche sulla restante viabilità provinciale.

Figura 202
Ripartizione tipologie di interventi di manutenzione straordinaria
 (Anno 2013)



Le tipologie di intervento hanno riguardato principalmente la riqualificazione delle pavimentazioni, ma si evidenzia anche un importante settore di intervento costituito dai ripristini a seguito di movimenti franosi che hanno danneggiato la sede viaria o le opere d'arte.

Infatti è stata rimarcata la forte criticità dei fenomeni di dissesto idrogeologico nelle strade di montagna e il problema della scarsa portanza dei terreni nelle strade di pianura.

Da segnalare che la provincia di Ferrara continua a dedicare, come gli scorsi anni, una quota di risorse ad un programma di adeguamento delle barriere di sicurezza.

Infine si riscontra l'esigenza generalizzata di interventi di consolidamento e/o messa in sicurezza delle opere d'arte, ed in particolare dei ponti.

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.

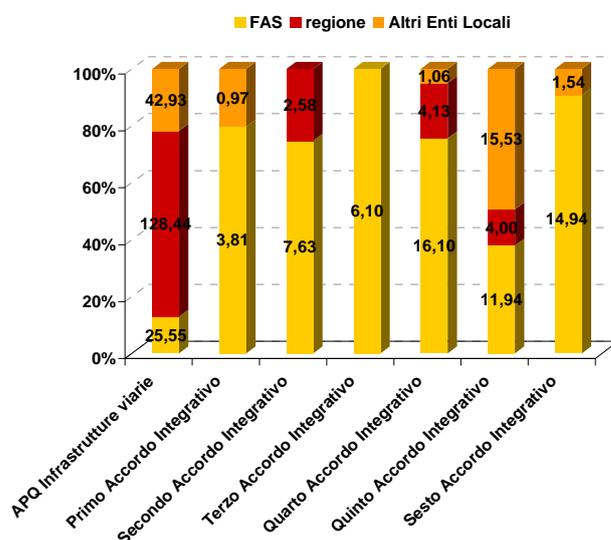
L'**Accordo di Programma Quadro (APQ) in materia di infrastrutture viarie** e i suoi integrativi, sottoscritti dalla Regione, dal Ministero dello Sviluppo economico, dalle Amministrazioni centrali settorialmente competenti e da altri soggetti, pubblici e privati (quali ANAS SPA e Autostrade per l'Italia 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, oltre ad individuare azioni condivise per la realizzazione di alcuni **interventi sul sistema autostradale e su alcune strade statali**, effettuano anche la ripartizione delle risorse erogate dal CIPE nel periodo 2000-2006 e destinate alla realizzazione di infrastrutture viarie nelle aree sotto utilizzate (FAS). La Regione Emilia-Romagna, al fine di raggiungere gli obiettivi sopra citati, ha utilizzato lo strumento dell'APQ non solo per la programmazione di risorse FAS, ma prevedendo la coesistenza di una molteplicità di fonti di finanziamento.

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 e non su quella autostradale e statale.

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 203
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 viaria 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.

Gli interventi contenuti negli APQ sono soggetti ad 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.

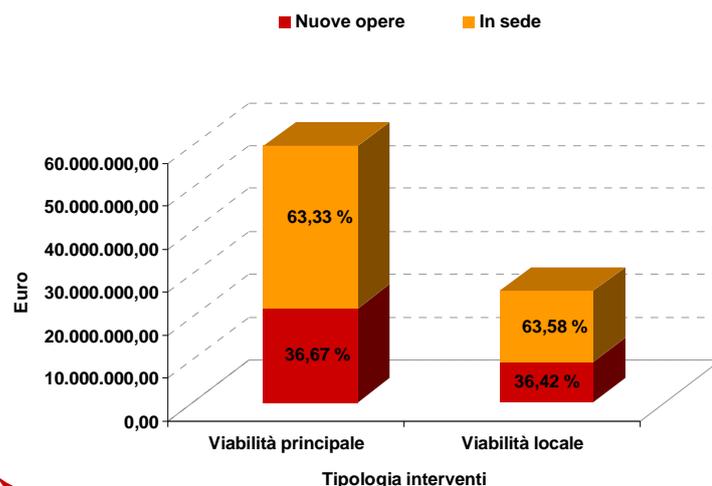
Il sistema di monitoraggio SGP consente di rilevare le eventuali criticità che si manifestano nel corso di attuazione degli interventi.

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, 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.

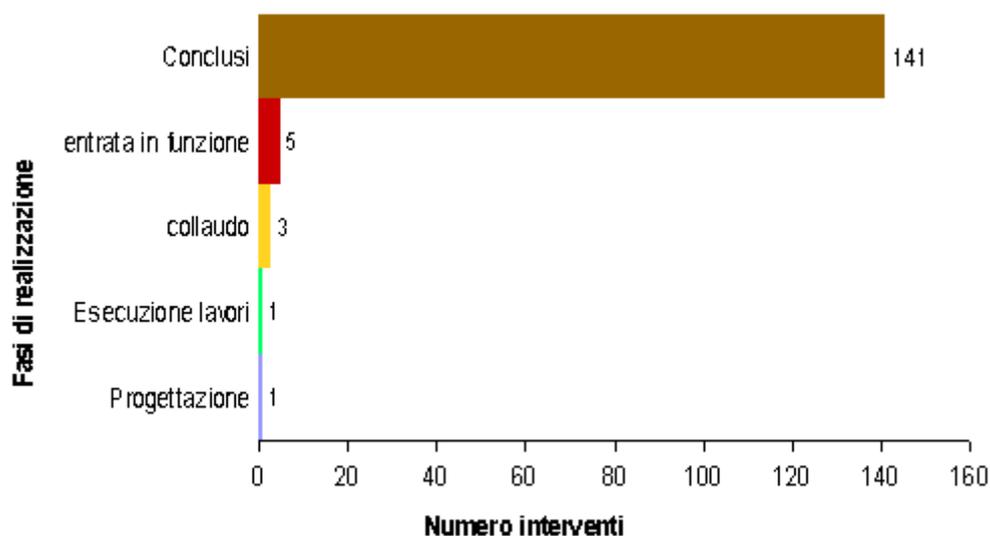
Figura 204
Distribuzione fonti di finanziamento FAS tra viabilità di interesse regionale e locale



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 degli interventi ricadenti sulla rete di interesse regionale e/o su quella locale e non su quella autostradale e statale**, come risultante dal sistema di monitoraggio SGP.

Figura 205
Stato di attuazione degli interventi



Analizzando le fasi procedurali di tutti gli interventi inseriti negli Accordi e considerando il valore economico degli stessi, possiamo vedere che il valore degli interventi conclusi rappresenta circa il 93% circa del totale (per un importo pari 267,40 M€), gli interventi che si trovano in fase di collaudo ed entrati in funzione sono il 5,92% del totale (per un importo complessivo pari a 17 M€) e quelli per i quali i lavori sono tuttora in corso sono il 0,48% circa del totale (per un importo complessivo pari a 1,4 M€).

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

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

In particolare, sono stati introdotti tre nuovi Interventi nell'APQ Infrastrutture Viarie del 3/08/2001, e sue successive integrazioni, la cui realizzazione è resa possibile dalla suddetta riprogrammazione. Gli interventi proposti sono:

- Provincia di Ravenna: SP 65 Toranello KM 4+50 - consolidamento e messa in sicurezza delle scarpate stradali in frana mediante formazione di gabbionature: costo complessivo € 215 .000,00;
- Provincia di Reggio Emilia: SP 513 di Val d'Enza Km 52+ 470- Comune di Vetto – Ripristino e realizzazione del muro di sostegno a seguito del cedimento della scarpata di valle con interessamento della carreggiata stradale: costo complessivo € 110.000,00;
- Provincia di Rimini: interventi di risanamento e manutenzione straordinaria delle SSPP nei comuni ricadenti in Aree Obiettivo 2: costo complessivo € 100.000,00.

Le risorse destinate a ciascun intervento saranno formalmente assegnate ai soggetti beneficiari sopra indicati nel corso del 2016.

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 regionali.

Il DUP si pone in particolare alcuni obiettivi (9 e 10) la cui attuazione compete alla Direzione generale Cura del territorio e dell'ambiente 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.

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 71
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	4.600.000,00	3.100.000,00	1.500.000,00	Concluso

CAPITOLO 7 – IL SETTORE STRADALE

N. obiettivo	Beneficiario	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali	Stato di attuazione
		Monti mediante variante alla SS63 in prossimità del centro abitato di Ponte Rosso				
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						
9	Comune Lagosanto (Ferrara)	Interventi per la sicurezza idraulica nei centri abitati: Opere viarie e di sistemazione	260.000,00	260.000,00	0,00	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)	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	Concluso
9	Comune Vetto (Reggio Emilia)	Lavori di sistemazione e miglioramento della strada comunale Groppo – Cerribuchi e lavori di sistemazione e miglioramento della strada comunale Vetto capoluogo – La Costa – Casone – 2° stralcio	450.000	450.000	0,00	Concluso
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 corso

In particolare nel corso del **2015** si è concluso l'intervento in Comune di Vetto relativo a "lavori di sistemazione e miglioramento della strada comunale Groppo – Cerribuchi e della strada comunale Vetto capoluogo – La Costa – Casone – 2° stralcio" – importo 450.000 euro interamente a carico della Regione; lavori iniziati nel 2014.

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 resi 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. In particolare i fenomeni che più frequentemente si verificano consistono in 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 2015 sono stati assegnati alle Province, mediante deliberazioni di Giunta regionale, contributi per un ammontare di **23.555.573,00 euro**.

In particolare, nel 2015, le risorse assegnate sono state destinate alla **Provincia di Parma** per un importo pari a 48.000,00 euro per un intervento di ripristino della scarpata di valle al km 28+950 della SP523R in comune di Borgo Val di Taro (finanziato per € 48.000 con DGR 1168/2015 e per € 12.000 dalla Provincia di Parma).

E' stato inoltre riassegnato un importo di € 65.000 alla **Provincia di Reggio Emilia**, modificando l'assegnazione effettuata con deliberazione di Giunta Regionale n.1098/2014, a seguito della perizia di variante e suppletiva relativa al progetto di "Realizzazione della bretella di bypass nella zona oggetto di dissesti sulla SP513R di Val d'Enza, al km 40+000, in località Cantoniera, in comune di Vetto – 1° lotto – 1° stralcio" con aumento dell'importo originario di progetto da € 305.000,00 a un importo complessivo di € 405.000,00 (finanziato per € 305.000,00 con OCDPC n. 174 del 09/07/2014, per € 65.000,00 con DGR 1723/2015 e per € 35.000,00 dalla Provincia di Reggio Emilia).

Di seguito si riepilogano gli interventi finanziati nel 2015 e la relativa descrizione.

Tabella 72
Interventi assegnati nel 2015
(Importi in euro)

Provincia	Importo finanziato	Costo intervento	Infrastrutture interessate	Descrizione interventi
Parma	48.000 (DGR 1168/2015)	60.000	SP523R	Lavori di ripristino della scarpata di valle al km 28+950 della SP523R in comune di Borgo Val di Taro
Reggio Emilia	65.000 (DGR 1723/2015)	405.000	SP513R	Realizzazione di una bretella di bypass nella zona oggetto di dissesti sulla SP513R di Val d'Enza al km 40+000
Totale	113.000	465.000		

La LR 3/1999, con la modifica introdotta con LR 22/2015, all'art 167 c. 2 lett. b ter, ha individuato inoltre la possibilità di finanziare interventi di costruzione e manutenzione delle infrastrutture ricadenti sulla rete viaria di interesse regionale oggetto di cofinanziamento da parte di organismi di diritto pubblico o soggetti privati, da disciplinare mediante convenzione.

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 2015.

Tabella 73
Stato di attuazione degli interventi finanziati dalla Regione mediante convenzione
(in corso di esecuzione o ultimati nel 2015)
(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
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	Lavori iniziati nel 2012, ultimati il 18/12/2013 e collaudati il 03/06/2015
Bologna	Collegamento nuovo casello autostradale La Muffa con la nuova Bazzanese	10.000.000,00	51.684.051,29	2002 (integrazione 2008)	Lavori in corso. Termine previsto nella seconda parte del 2019
	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 di cui è imminente l'ultimazione)
Ravenna	Nuova intersezione SS16/SP71 bis e soppressione P.L.	3.000.000,00	13.140.000,00	2008	In corso di realizzazione con SAL superiore al 70%
Totale		27.194.793,81	91.239.207,44		

Relativamente ai "Lavori di consolidamento statico e manutenzione straordinaria del ponte sul fiume Trebbia al km 184+000 della ex SS 10 Padana Inferiore", la **Provincia di Piacenza** ha chiesto una proroga di due anni per la scadenza stabilita dalla Convenzione, poiché la progettazione ha subito rallentamenti nell'iter approvativo in relazione alle richieste avanzate sia dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici sia dai gestori delle reti di sottoservizi tecnologici ubicati sull'infrastruttura. Inoltre la Provincia di Piacenza ha manifestato la necessità di rinviare la fase realizzativa dell'intervento in quanto sarebbe stato inopportuno dare avvio ad un cantiere di elevato impatto su un'arteria viabilistica e di primaria importanza del territorio provinciale, in concomitanza con gli eventi dell'EXPO di Milano 2015 (maggio-ottobre).

In relazione all'intervento in Provincia di Parma "Lavori di **Riqualifica ed Ammodernamento della SP523R** del Colle di Cento Croci nei comuni di Borgotaro e di Albareto", con DGR 852/2014 è stato autorizzato l'utilizzo di un importo pari a € 280.000,00, derivanti dalle economie del suddetto intervento, per la realizzazione di un bypass 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 € 450.000,00. 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. 1/2005, ha assicurato, il concorso finanziario di € 170.000,00. I lavori di **realizzazione del by-pass** sono stati **conclusi nel 2015**. Nel luglio del 2015 è stato, inoltre, autorizzato l'utilizzo di un'ulteriore economia di importo pari a € 105.000, per lavori funzionalmente connessi all'intervento oggetto di finanziamento e all'intervento di by-pass della Galleria Predelle, consistenti nel ripristino e nella manutenzione straordinaria della pavimentazione stradale e nel rifacimento della segnaletica orizzontale. Tali lavori sono stati aggiudicati nel settembre 2015.

In riferimento ad ulteriori opere da realizzare, si cita, in Provincia di Parma, la **tangenziale di Noceto**. L'Autocamionale della Cisa, società che gestisce in concessione la A15, con la stipula di una convenzione con gli Enti locali, si è impegnata a realizzare tale opera. Si tratta di una strada parallela all'autostrada A15 per il collegamento veloce dei caselli di Fornovo e Pontetaro e riguarda la realizzazione di un sistema di viabilità in aggiramento del nodo urbanizzato di Noceto, costituendo una connessione in variante alla SP357R funzionale al miglioramento dell'accessibilità dell'Autostrada A15, tramite il casello di Parma Ovest situato a Pontetaro. L'opera, di sviluppo complessivo pari a circa 6,4 km, ricade per la quasi totalità in comune di Noceto, ad esclusione dell'ultimo tratto di circa 400 m che si raccorda con la rotatoria delle Ghiaie esistente, nel Comune di Medesano. Il costo di tale variante è di circa 23 M€.

Per tale opera, la Provincia di Parma, ha comunicato (nel novembre 2014) al MIT la conclusione della fase di verifica di ottemperanza del progetto definitivo rispetto a quanto emerso in sede di verifica di assoggettabilità a VIA. E' stato inoltre decretato il perfezionamento dell'Intesa Stato - Regione Emilia Romagna sul procedimento di localizzazione dell'opera (prot. 6530 del 07/09/2015).

La Provincia di Ravenna a causa dei pesanti vincoli imposti dalla Legge di Stabilità in termini di riduzione tassativa dei pagamenti e della possibilità di spesa si è trovata costretta a estinguere il mutuo di € 7.600.000,00 finalizzato al cofinanziamento per la realizzazione di un nuovo collegamento tra la SP 8 Naviglio sud e la SP 8 Naviglio nord a Bagnacavallo (1 lotto - 1 stralcio e 2 stralcio) per cui la Regione compartecipava con un impegno finanziario di € 5.500.000,00 all'interno del Programma Triennale di intervento sulla rete di interesse regionale. La Regione ha quindi deciso, anche in accordo con la Provincia di revocare la sua quota di finanziamento. Le risorse finanziarie che si sono rese disponibili hanno dato il via ad un'intensa attività tecnica finalizzata alla definizione di un nuovo intervento volto a realizzare un'**interconnessione tra la A14 dir e la S.P. 253R San Vitale nel comune di Bagnacavallo in località Borgo Stecchi** che, utilizzando il tratto liberalizzato della A14 dir compreso tra la pk 13+554 e la pk 15+197, consente di concretizzare il miglioramento delle condizioni di accessibilità urbana del Circondario sud-est di Bagnacavallo rispondendo anche agli indirizzi programmatici del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 98-2010. Alla realizzazione delle opere sopra descritte dell'importo complessivo di €

5.800.000,00 concorrerà la Regione, per l'importo massimo di € 3.200.000,00, la Provincia di Ravenna per un importo di euro 2.500.000,00 e il Comune di Bagnacavallo per l'importo di € 100.000,00 attraverso il concorso finanziario di privati. Per quanto attiene le fasi progettuali, realizzative e di collaudo delle opere, si attende una durata di sei anni. Si prevede la sottoscrizione della convenzione entro la prossima estate.

La Regione, l'Anas, la Provincia di Ravenna e il **Comune di Cervia**, concordando sulla necessità di intervenire, mediante la realizzazione di una nuova **intersezione a rotatoria**, tra la **SS.16**, la **SP254R** e **Via Martiri Fantini**, dove allo stato attuale esiste una intersezione a raso regolata da impianto semaforico, hanno approntato una convenzione per la progettazione, la realizzazione e la futura gestione della rotatoria. Scopo dei lavori di ammodernamento è quello d'incrementare quanto più possibile il livello di servizio e sicurezza del nodo, di decongestionare gli elevati flussi di traffico esistenti, riducendo in tal modo gli inquinamenti acustici e gassosi presenti. Alla realizzazione delle opere descritte dell'importo complessivo di € 1.821.000,00 concorrerà ANAS, per l'importo di € 910.500,00, e la Regione, per l'importo di € 910.500,00. Per quanto attiene le fasi progettuali, realizzative e di collaudo delle opere, si attende una durata di cinque anni. Anche di questa convenzione è prevista la stipula entro la prossima estate.

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 l'impresa appaltatrice ha terminato il progetto esecutivo e ha iniziato i lavori, che dovrebbero terminare nella seconda parte del 2017.

Quando successivamente sarà possibile reperire la somma necessaria per il secondo stralcio, che è inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche, in quanto opera connessa al Nodo di Bologna, sarà possibile dare attuazione alla piena funzionalità della variante, completando l'attraversamento verso i comuni della valle del Savena.

Per quanto riguarda i finanziamenti previsti dall'art. 167 bis della L.R. 3/99 e successive modifiche e integrazioni, destinati a interventi di sistemazione, miglioramento e costruzione di strade di proprietà comunale, nel 2015 non c'è stata disponibilità finanziaria e pertanto non sono state assegnate risorse. Sono invece stati stanziati 4 milioni sul bilancio 2016, che saranno prossimamente ripartiti.

7.5 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE

7.5.1 Il nuovo assetto dell'ANAS

Come già evidenziato nelle precedenti edizioni 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, dovrà avviare le procedure approvative 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 a norma di legge le Regioni non esprimono un parere sul piano pluriennale delle opere relative alla viabilità nazionale, nonostante recentemente siano stati avviati dal Ministero delle Infrastrutture contatti informali con le Regioni, preventivi alla definizione del piano stesso.

7.5.2 Stato di avanzamento interventi ANAS

Il nuovo **Piano quinquennale 2015-2019**, approvato dal CIPE il 6 agosto 2015, prevede, per un totale di investimenti di quasi 385 M€ in Emilia Romagna, gli interventi riportati nella tabella seguente:

Tabella 74
Interventi previsti dal Piano quinquennale 2015-2019

Intervento	Importo (M€)	Appaltabilità	Tipologia opera	Stato di attuazione
Completamento tangenziale di Reggio Emilia - 1° lotto (Tratto S. Prospero Strinati - Pieve Modolena)	71,6	2015 (*)	Nuova opera	In progettazione
Completamento tangenziale di Reggio Emilia - 2° lotto (Tratto Pieve Modolena - Corte Tegge)	114	2016	Nuova opera	In progettazione
SS62 - Ammodernamento dell'asse stradale nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio	12,9	2016	Nuova opera	In progettazione
SS12 - Lavori di messa in sicurezza del tratto di SS12 nuova estense compreso fra le progressive km 139+344 e km 139+889 denominato "il carrai", e km 139+889 e km 140+155 denominato "curva Acquabona" in comune di Pavullo nel Frignano	7	2016	Varianti e rescissioni	In progettazione
SS9 - Completamento della Complanare di Bologna - tratto nord Ponte Rizzoli - San Lazzaro	40	2018	Nuova opera	Preliminare concluso
SS72 - Rimini - San Marino (Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza)	25	2019	Messa in sicurezza	In progettazione
Nodo ferro-stradale Casalecchio di Reno: stralcio stradale SUD (=2° lotto)	60	2019	Nuova opera - completamento	Definitivo da adeguare
Totale	384,5			

(*)l'appaltabilità del 1° lotto della tangenziale di Reggio Emilia è stata ora slittata al 2016; ciò consentirà l'appalto dell'intero intervento non più per lotti.

La “**Tangenziale di Reggio Emilia da S. Prospero Strinati a Corte Tegge**” (intervento 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, ha concluso positivamente la VIA con prescrizioni ed è attualmente in corso la procedura per la localizzazione urbanistica e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, mediante Intesa Stato – Regione. A tal fine si è aperta la Conferenza dei Servizi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 2/2/2016.

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. Inoltre la procedura di screening ambientale ministeriale si è conclusa il 30/5/2011 con l'esclusione dalla VIA. 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.

La Regione si è quindi adoperata per l'inserimento dell'opera nel contratto di programma ANAS, ma al contempo ha avviato approfondimenti per verificare la possibilità di porre il finanziamento a carico di Autostrade per l'Italia nell'ambito dei sopra citati lavori di potenziamento della A14.

Fra gli interventi fermi tuttora alla fase di progettazione, che facevano parte del vecchio Piano quinquennale 2007-2011, si evidenzia la “**Variante alla SS16 tra Rimini nord e Misano**”: inizialmente nel Piano quinquennale ANAS era previsto un solo stralcio di tale variante; 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 di svariati incontri alla presenza della Struttura di vigilanza delle concessioni autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di ASPI, di ANAS e dei rappresentanti degli Enti locali, finalizzati all'attuazione da parte di ASPI del progetto di completamento e riqualificazione di tali tratti dismessi di A14 nel territorio della Provincia di Rimini.

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

Il progetto definitivo, predisposto da ASPI, è stato trasmesso alla Struttura di Vigilanza del Ministero, che lo ha validato e in data 10/03/2016 è stata avviata la procedura di verifica di conformità urbanistica che si concluderà con l'Intesa Stato – Regione.

In particolare è prevista la realizzazione di:

- Percorso ciclopedonale zona Covignano;
- Attraversamento ciclopedonale della SS.16 – Via Covignano;
- Attraversamento ciclopedonale della SS.16 – Via Pomposa;
- Attraversamento ciclopedonale della SS.16 – Via Coriano;
- Rotatoria intersezione SS16 – SS72/Via Udine;

- Rotatoria Intersezione SS16 – SP 41 “Montescudo”/Coriano;
- Viabilità di collegamento Via Venezia – Via Udine;
- Viabilità di collegamento Via Berlinguer – Via Tavoletto;
- Percorso ciclopedonale zona Scacciano;
- Completamento viabilità di servizio via dell’Autodromo.

Oltre alle progettazioni degli interventi del Piano pluriennale, 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 è stato suddiviso in due stralci. Il primo, lo stralcio Nord, collegherà la Tangenziale di Bologna a Casalecchio e troverà la funzionalità mediante ricaduta sulla rete stradale esistente in corrispondenza dello svincolo del Faianello. ANAS ha avviato la gara d’appalto per l’affidamento dei lavori dello stralcio Nord, gara che tuttavia è stata sospesa senza l’invio delle lettere d’invito, per mancanza della formalizzazione della copertura finanziaria di Autostrade. Tale passaggio è in corso di perfezionamento.

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

Nel corso del 2015 ANAS ha gestito n. **3 lavori di ammodernamento e varianti**, riportati nella tabella seguente, derivanti anche da piani approvati in passato: di questi, uno è stato ultimato (SS64 Ammodernamento tra Silla e Marano - 1° stralcio) e 2 risultavano al 31/12/2015 in corso di esecuzione (lungo la SS63 e la SS64). Si precisa che la tangenziale di Ferrara in variante alla SS64 è stato poi ultimato il 21/03/2016.

Tabella 75
Interventi di ammodernamento e varianti in corso di realizzazione o conclusi nel 2015

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° STALCIO FRA SILLA (KM 38+740) E CA’ DEI LADRI (KM 40+400) CONCLUSI A MAGGIO 2015
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 IN CORSO DI REALIZZAZIONE
Valichi	SS64 TANGENZIALE DI FERRARA – COMPLETAMENTO IN CORSO DI REALIZZAZIONE

Inoltre 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. n°69/2013 (Decreto del Fare) nonché alcuni interventi finanziati dal Piano Sicurezza Stradale (art. 15 L. 166/2002):

Tabella 76

Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di ponti, viadotti e gallerie – aggiudicati, in corso di realizzazione o conclusi nel 2015

Direttrici	Manutenzione straordinaria	
	Programma	Titolo
SS16		SS 16 "ADRIATICA" - LAVORI PER LA SISTEMAZIONE DELL'IMPALCATO E DEI SOSTEGNI VERTICALI DEL PONTE SUL FIUME MAVONE AL KM 202+600 CONCLUSI NEL 2015
SS16/SS67	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 AGGIUDICATI NEL 2015
SS9		PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA ROTATORIA SUL NODO VIARIO POSTO TRA LA STRADA COMUNALE "DELLE BERETTINE" E LA S.S. N. 9 "VIA EMILIA" IN LOCALITÀ SANGUINARO DI FONTANELLATO (PR) DAL KM 217,710 AL KM 217,720 IN CORSO DI REALIZZAZIONE
SGC E/45		SS3 BIS "TIBERINA" (E45) - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER IL RIFACIMENTO DELLE SOLETTE E DELLA PAVIMENTAZIONE AMMALORATA. IN CARREGGIATA NORD (DIREZIONE RAVENNA) DEL VIADOTTO "CASE BRUCIATE" POSTO TRA IL KM 170+359 ED IL KM 172+200 CONCLUSI OTTOBRE 2015
	2° Programma Decreto del fare - priorità 1	LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO SUL FIUME SAVIO AL KM 168+000 CONCLUSI OTTOBRE 2015
	2° Programma Decreto del fare - priorità 1	LAVORI DI RIPRISTINO DEI VIADOTTI SUL FIUME SAVIO DAL KM 172+040 AL KM 173+588 IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	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 IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	DL133/2014 - priorità 1	LAVORI DI RIPRISTINO DEL VIADOTTO SAVIO IV AL KM 199+000 IN CORSO DI REALIZZAZIONE
Valichi	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) IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	2° Programma Decreto del fare - priorità 2	SS45 - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA SS 45 DAL KM 62+000 (CONFINO REGIONALE) AL KM 78+200 (PONTE LENZINO) IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	2° Programma Decreto del fare - priorità 2	SS45 - RIPRISTINO STRUTTURALE DEL VIADOTTO S. SALVATORE, UBICATO AL KM 90+300 IN COMUNE DI BOBBIO (PC) IN CORSO DI REALIZZAZIONE
		SS63 - OPERE NECESSARIE AL RIPRISTINO DELLA SEDE STRADALE TRA IL KM 43+000 E IL KM 44+000 DISSESTATA DALLA FRANA DEL 05/12/2008 (COLLAGNA) IN CORSO DI REALIZZAZIONE

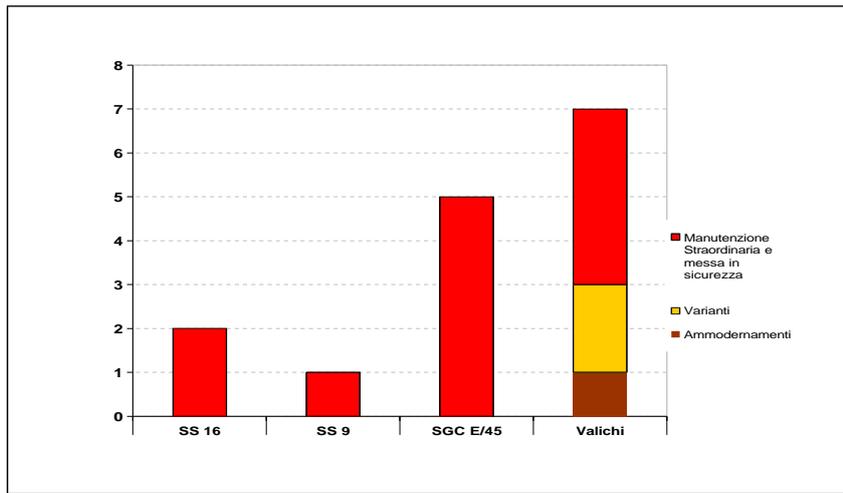
L'importo totale di tali interventi è di circa 34,6 M€

Infine lungo le SS16, SS67, SS72, SS3bis, SS726 e SS722, nel 2015 sono stati avviati, e in alcuni casi conclusi, i seguenti interventi di **rifacimento della pavimentazione stradale**, di **adeguamento delle barriere stradali** e di **impianti tecnologici**, per i quali sono state attivate risorse per un totale di circa 15 M€

- SS 3 bis "Tiberina" (itinerario E45 - E55) Tratto dal km 162+698 al km 250+656. Lavori di rafforzamento della pavimentazione stradale in tratti saltuari lungo la SS 3bis;
- SS 16 - SS 67 - SS 72- Lavori di rifacimento delle pavimentazioni ammalorate in tratti saltuari;
- SS 722 "TANG. DI RE" - Lavori di distese generali lungo le tangenziali - Dal Km 0,000 al Km 9,110;
- SS72 "Consolare di San Marino" - lavori di rafforzamento delle pavimentazioni dal km 0+000 al km 10+654 in tratti saltuari;
- SS72 "Consolare di San Marino" - lavori di messa in opera di spartitraffico di tipo new jersey ed adeguamento delle barriere di sicurezza dal km 0+000 al km 10+600;
- SS 722 "TANG. DI RE" - Lavori di ripristino delle barriere in tratti saltuari;
- SS726 - Lavori di manutenzione straordinaria degli impianti tecnologici della galleria "Vigne".

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 206
Ripartizione interventi suddivisi per tipologia di opere e direttrici



Fonte: elaborazione dati RER da fonte ANAS SpA

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 **17% della rete esistente** (126 km su 729).

Sono inoltre previste alcune **nuove opere che consentiranno un incremento pari a circa l'11% dell'estesa chilometrica attuale** (che passerà da 729 a circa 805 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.

Inoltre il 2015 è stato caratterizzato da una significativa riconsiderazione del progetto di corridoio autostradale E55-E45, che prevedeva precedentemente la realizzazione di una nuova autostrada da Cesena fino a Mestre e la trasformazione in autostrada della E45 da Cesena al confine con la regione Toscana.

E' stata invece avanzata una nuova ipotesi progettuale che prevede il prolungamento della superstrada (categoria B) da Ravenna fino all'interconnessione con la superstrada Ferrara-Mare e la realizzazione del tratto di prosecuzione verso Nord fino alla SP60 Gran linea in categoria C1 (quindi con caratteristiche non di rango autostradale).

In ragione di questo cambiamento di orientamento, il corridoio E55-E45, che era presente nelle edizioni del Rapporto degli anni precedenti, è stato stralciato dall'edizione di quest'anno.

Il 2015 però ha portato anche delle novità positive, in particolare l'entrata in esercizio della **Variante di Valico**, inaugurata il 23 Dicembre, che rappresenta il coronamento di un lavoro che ha richiesto 14 anni nella sola fase di costruzione (senza contare il lavoro propedeutico di approvazione progettuale che risale a molto tempo ancora prima).

Già dalle prime settimane di entrata in esercizio si è assistito ad un utilizzo massiccio della Variante da parte dell'utenza autostradale (i traffici si sono ripartiti circa al 75% sulla nuova Variante di Valico e il 25% è rimasto sul tracciato storico dell'A1) a riprova di quanto fosse necessaria ed urgente questa opera.

Restano da completare le opere a favore del Territorio previste dal PREVAM (Progetto di Restauro e Valorizzazione Ambientale) che hanno accumulato un certo ritardo rispetto all'opera principale.

La Regione sta però svolgendo un monitoraggio attento sulle attività di ASPI al fine di garantire che l'obiettivo del loro completamento venga raggiunto in tempi stretti.

Inoltre è in via di ultimazione il **nuovo casello di Valsamoggia**, lungo la A1, previsto nell'ambito del potenziamento dell'autostrada fra Bologna e Modena, e sono stati avviati (il 23/11/2015) i lavori per la realizzazione del **nuovo casello di Borgonuovo**, in comune di Sasso Marconi, che consentirà un significativo miglioramento dell'accessibilità al sistema infrastrutturale bolognese da parte della vallata del Reno e del Setta, in attesa che venga realizzato il cosiddetto Nodo di Casalecchio.

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 (compresa la Variante di Valico che consideriamo appena terminata) ammontano a un **importo totale di quasi 5,3 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.

Nell'ambito di questo ruolo il 2015 è stato caratterizzato soprattutto da un'attività di grande rilievo sul tema del **Nodo di Bologna**.

Infatti è proseguito l'esame e l'approfondimento del progetto preliminare del Passante Nord su cui negli anni precedenti si era studiato a lungo per cercare la formulazione di ipotesi di lavoro

condivise. In particolare, Autostrada per l'Italia ha avuto dagli Enti interessati il mandato di sviluppare un progetto che risolvesse il problema del Nodo di Bologna attraverso la realizzazione del Passante Nord e la trasformazione dell'infrastruttura interna Tangenziale-autostradale con una serie di by-pass che permettessero lo scambio di traffici da un'infrastruttura all'altra per sfruttare a pieno la capacità residua dell'A14 che lavora con livelli di servizio migliori rispetto a quelli della Tangenziale.

Tuttavia, una volta esaminate nel dettaglio le soluzioni presentate nel progetto preliminare, gli Enti hanno convenuto all'unanimità che permanevano criticità strutturali sulla soluzione complessiva del previsto sistema tangenziale/autostradale sotto i profili territoriale, ambientale, paesaggistico ed economico.

Sulla base di questa valutazione gli Enti hanno perciò deciso di accantonare questa soluzione progettuale e dare mandato ad Autostrada per l'Italia di sviluppare un nuovo progetto preliminare che preveda l'ampliamento in sede sia della A14 che della Tangenziale.

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.

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

In molti casi questa inerzia non è dovuta solo a difficoltà legate alla complessità delle pratiche amministrative ma, cosa ancora più grave, ai dubbi sul fatto che le opere, magari già approvate in passato, siano ancora sostenibili dal punto di vista finanziario con gli attuali livelli di traffico che hanno subito negli anni recenti una contrazione dovuta alla crisi economica.

E' il caso ad esempio della superstrada Ferrara-Mare (trasformazione della superstrada in autostrada) per la quale è stato individuato il concessionario, che dovrebbe realizzare l'opera in project financing, ma nonostante questo la procedura non va avanti.

Esistono infatti dubbi che permanga tuttora la sostenibilità dell'equilibrio finanziario del PEF.

Per la bretella Campogalliano-Sassuolo, invece, la convenzione di concessione, sottoscritta il 4 dicembre 2014 da MIT e Concessionario (AutoCS), non è ancora efficace perchè è sorta la necessità di verificare l'ammissibilità del ricorso alla defiscalizzazione. A seguito dei chiarimenti forniti dal concessionario, che hanno consentito di superare tale criticità, si è ora in attesa del decreto interministeriale di approvazione e della relativa registrazione alla Corte dei Conti.

La Regione sta comunque 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.

Tabella 77
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	Opera entrata in esercizio il 23/12/2015	2.000	23
A1, completamento PREVAM e opere accessorie della Variante di Valico	Autostrade per l'Italia	In corso	200	
Potenziamento del sistema autostradale/tangenziale di Bologna	Autostrade per l'Italia	Progetto preliminare in corso	600 [*]	13
A21, bretella autostradale da Castelvetro Piacentino al Porto di Cremona	Autostrade Centropadane fino al 2010, con mandato provvisorio fino al 2013. Nuovo concessionario individuato nel 2015.	Concluse le fasi approvative Progetto esecutivo completato	250	7
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	AutoCS	Firmata convenzione di concessione che verrà ratificata dal CIPE. Il concessionario dovrà 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 la localizzazione urbanistica con Provvedimento Ministeriale d'Intesa dello Stato con le Regioni interessate del 22/4/14	350	30
A14, 4° corsia da Bologna San Lazzaro a diramazione A14-dir	Autostrade per l'Italia	Conclusa Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.). Di prossimo avvio CdS sul progetto definitivo per la localizzazione urbanistica	360	35

[*] importo da definire nel dettaglio con le successive fasi progettuali