

Capitolo 7

Il settore stradale

7 Monitoraggio del settore

7.1 INQUADRAMENTO GENERALE

7.1.1 Il Sistema informativo della viabilità

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

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

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

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

- **l'Archivio regionale delle strade (ARS);**
- **i Limiti di transitabilità puntuali e lineari;**
- **il Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (Sistema MTS).**

Una parte significativa delle informazioni è associata geograficamente al reticolo della principale viabilità regionale (autostrade, statali, provinciali e alcune comunali), consentendo l'analisi e l'elaborazione integrata e geografica.

Le informazioni delle suddette banche dati sono accessibili attraverso i servizi online dedicati, raggiungibili dal portale Mobilità al link <https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/strade/strumenti/banche-dati-e-applicativi> e attraverso l'applicazione Viabilità (E-R) descritta al paragrafo 7.1.1.4.

In questo ambito si inserisce il Centro di monitoraggio regionale per la sicurezza stradale (CMR), che si configura, d'intesa con il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti e l'Osservatorio regionale per l'educazione alla sicurezza stradale, come il nucleo funzionale del SIV.

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

7.2.1.1 Archivio regionale delle strade (ARS)

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

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

L'ARS è consultabile sul portale regionale della Mobilità (alla voce ARS online).

La consistenza stradale registrata in ARS al 18 marzo 2024 è la seguente:

- nella regione

	N	Km
autostrade	9	593,830
statali	61	1.938,192
provinciali	834	8.250,293
comunali	74.606	37.763,853
vicinali		4.113,359
private		2.397,250
demaniali		8,793
non classificate		123,117
totale	75.510	55.188,687

- nella città metropolitana e nelle singole province

		provinciali	comunali	vicinali	private	demaniali	non classificate
BOLOGNA	n	98	11.419				
	Km	1.163,220	6.769,191	754,351	311,961	/	20,047
FERRARA	n	71	6.043				
	Km	792,793	3.414,230	106,541	185,214	8,793	6,239
FORLÌ-CESENA	n	109	8.877				
	Km	1.023,880	2.631,287	750,583	1.350,130	/	17,315
MODENA	n	67	10.639				
	Km	940,459	5.779,331	368,717	121,501	/	32,890
PARMA	n	103	8.794				
	Km	1.173,779	5.374,536	373,292	96,952	/	0,933
PIACENZA	n	93	6.719				
	Km	952,725	3.673,181	662,895	85,059	/	0,000
RAVENNA	n	122	6.609				
	Km	813,292	3.292,764	367,890	106,553	/	0,049
REGGIO EMILIA	n	96	8.927				
	Km	924,002	4.147,726	290,838	52,434	/	35,444
RIMINI	n	75	6.579				
	Km	466,143	2.681,607	438,252	87,446	/	10,200

Le mappe a seguito raffigurano, a titolo esemplificativo, la classificazione amministrativa della rete stradale provinciale, statale e autostradale, e i maggiori tratti urbani e di ingresso alle località sulla principale rete regionale.

Figura 238
Mappa della classificazione della rete stradale principale

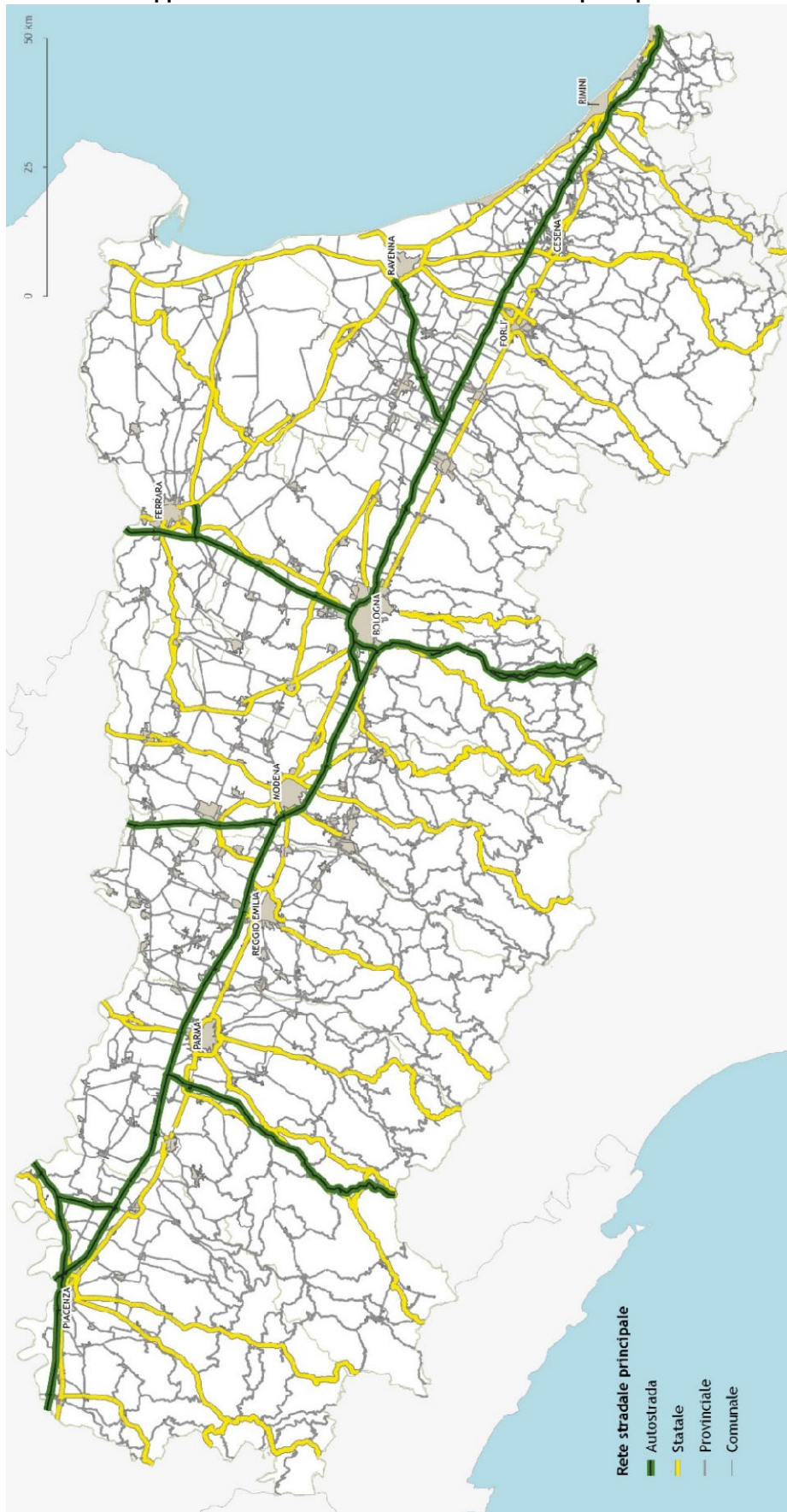
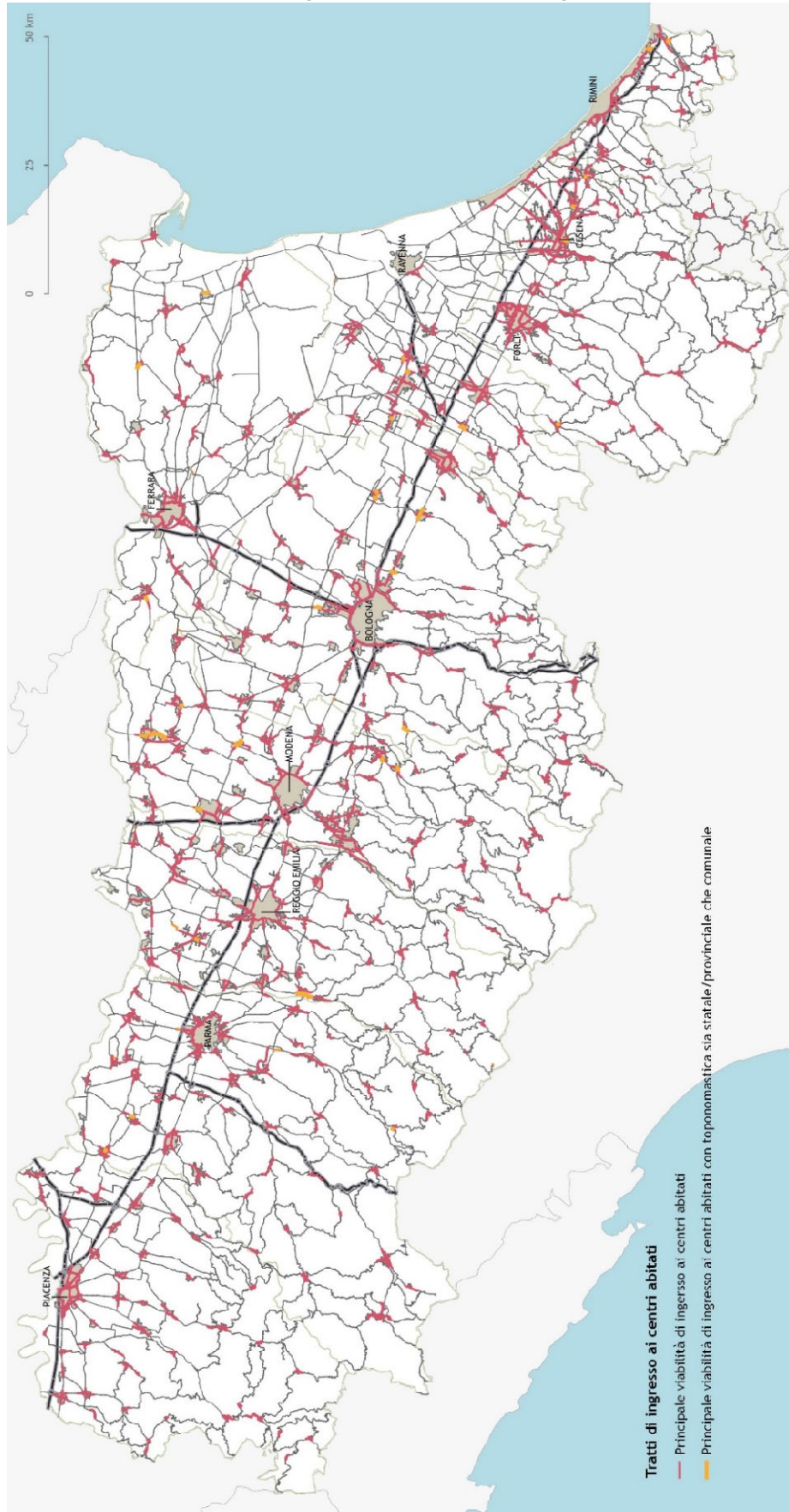


Figura 239

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



7.2.1.2 Limiti di transitabilità puntuali e lineari

I limiti di transitabilità puntuali e lineari riguardano la principale viabilità extraurbana regionale e si riferiscono a **oltre 5.000 punti singoli** (ponti, gallerie, sovrappassi, strettoie, passaggi a livello ecc.) e alle **16 tipologie** suddivise per massa (33, 40, 56, 75 e 100 t.), per sagoma (6 e 7 m.) e per tipologia (pali, carri ferroviari, macchine agricole, coils, macchine operatrici trasportate, prefabbricati in tre differenti configurazioni, agricole “Mother Regulation”), previste dal Codice della strada per i veicoli e trasporti eccezionali. Queste ultime informazioni sono associate a ognuna delle strade contenute nell'ARS.

Si segnala l'introduzione della tipologia agricole “Mother Regulation” che riguarda veicoli agricoli e forestali e loro rimorchiati, eccezionali Dir. 2006/26/CE e UE 167/2013 (Mother Regulation) di massa complessiva fino a 58 tonnellate.

I limiti di transitabilità puntuali e lineari sono consultabili, in formato alfanumerico, sul portale regionale della Mobilità (alla voce ARS online). Tramite il portale regionale della Mobilità (alla voce Limiti online) i limiti puntuali e lineari sono inoltre visualizzabili anche geograficamente.

Nelle mappe a seguito sono raffigurati i limiti puntuali e, a titolo esemplificativo, una delle 16 tipologie di limiti lineari di transitabilità sulla principale rete stradale.

La rete di percorsi che ne deriva costituisce la viabilità “offerta” dagli enti proprietari al sistema dell'autotrasporto. Su queste reti infatti è possibile circolare, nel rispetto dei limiti previsti per ogni tipologia, senza la necessità di un provvedimento autorizzativo, come per i mezzi d'opera eccezionali, oppure con un provvedimento autorizzativo di tipo periodico che consente una pluralità di transiti. Un'offerta che contraddistingue, per estensione, articolazione e dettaglio, l'Emilia-Romagna rispetto allo standard nazionale.

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

Figura 240
Mappa dei principali limiti puntuali di transitabilità lungo la viabilità statale e provinciale

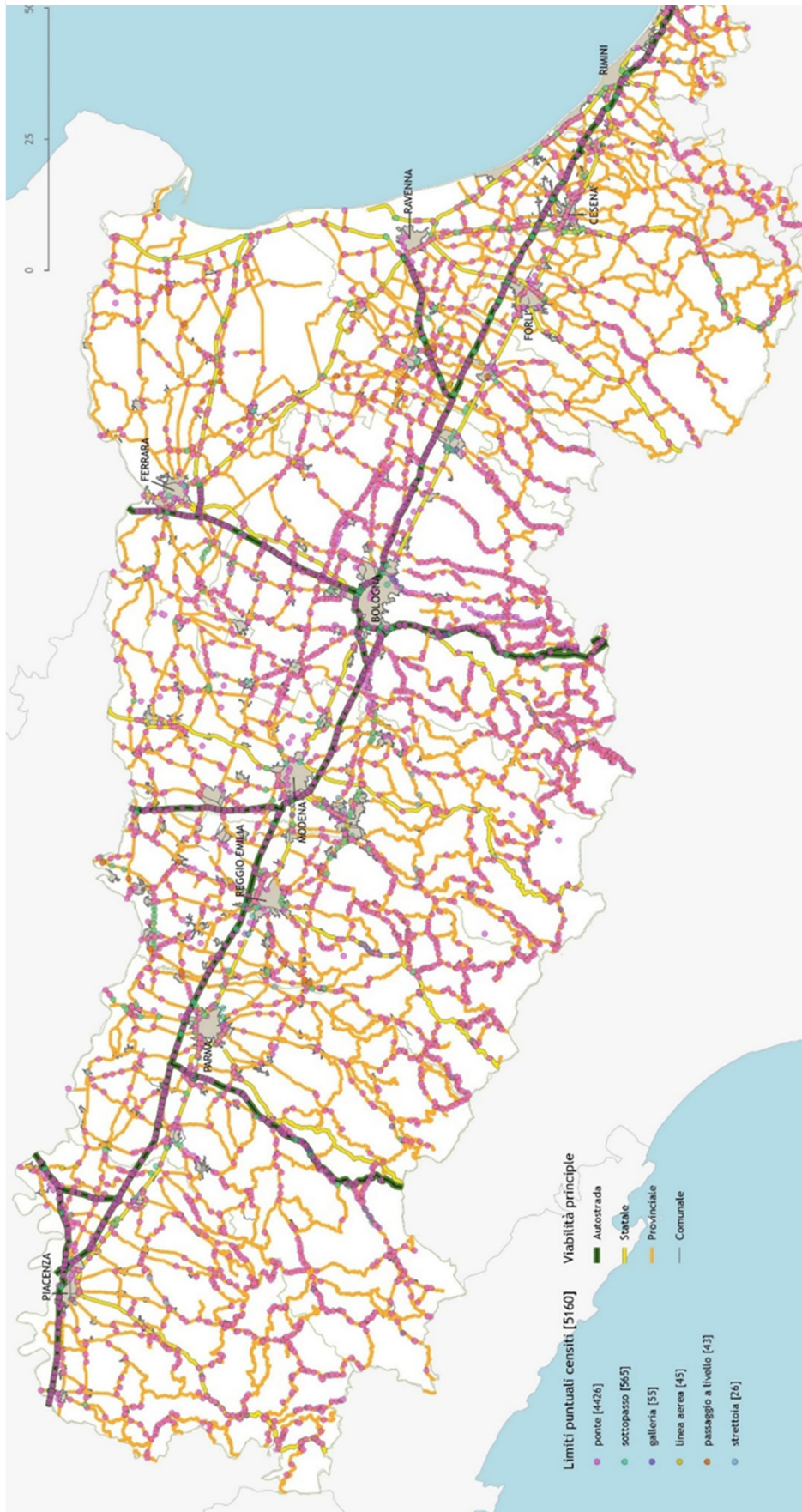
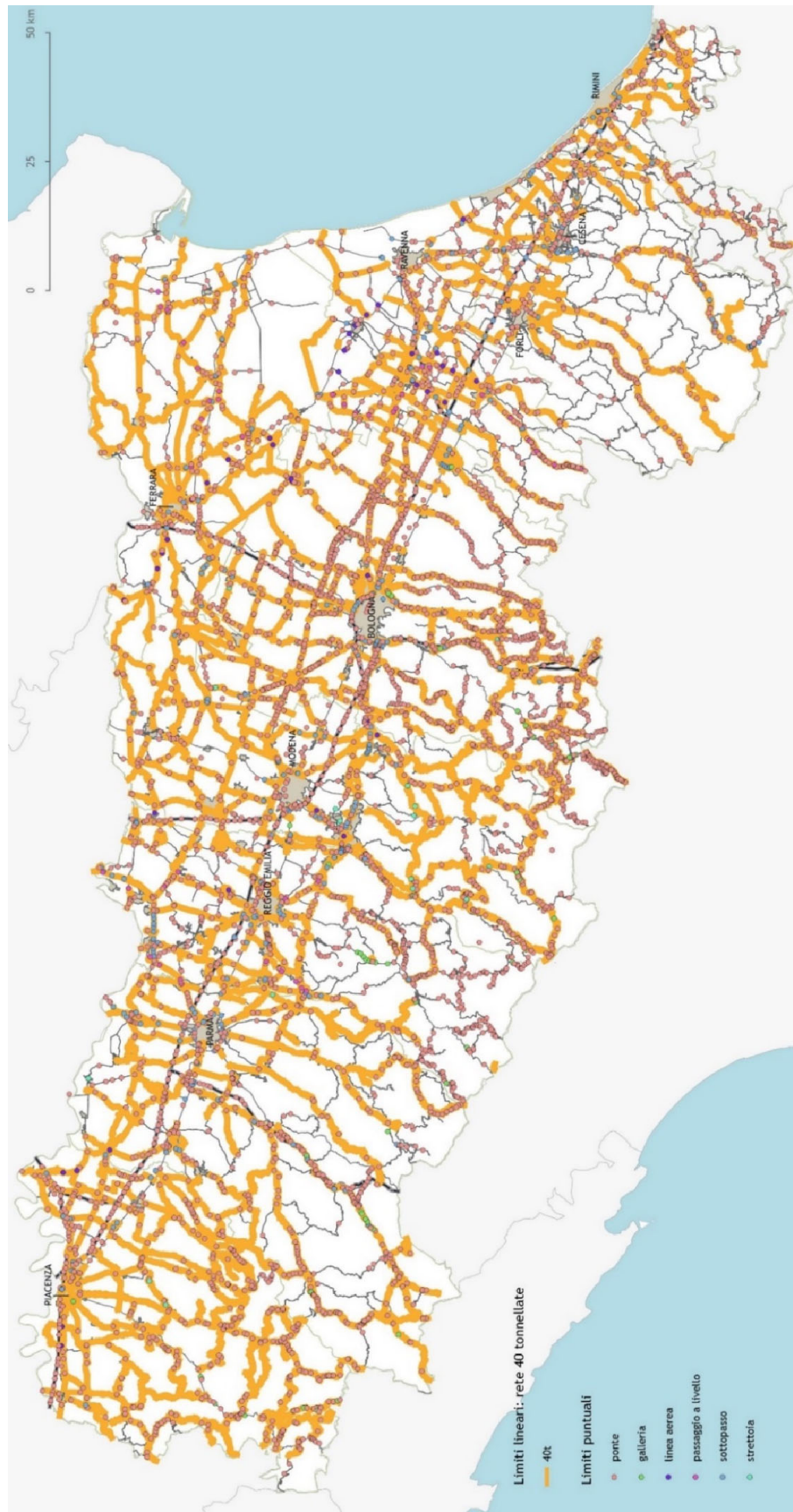


Figura 241
Mapa dei limiti lineari di transitabilità per portata 40 tonnellate



7.1.1.3 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 un numero di archi dell'ordine delle migliaia), 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.

7.1.1.4 Applicazioni per supporti mobile (Viabilità E-R)

Nell'ambito del SIV è stata realizzata, oltre al portale, un'app per supporti mobile dedicata alla viabilità della Regione.

“**Viabilità E-R**” è un'app contenitore che raccoglie altre app tematiche, come: ARS per l'Archivio regionale delle strade, FLUSSI per il Sistema MTS, LIMITI per le limitazioni di percorribilità per l'autotrasporto.

Dato che le funzionalità sono accessibili anche tramite i portali regionali delle banche dati menzionate e si stanno aggiornando questi portali per renderli compatibili con i dispositivi mobili, l'Area di lavoro sta considerando la dismissione delle applicazioni.

7.1.1.5 Trasporti eccezionali: TE_online

Tra i servizi erogati nell'ambito del SIV si segnala la piattaforma denominata TE_online, tramite la quale, dal 1° gennaio 2015, tutta la procedura autorizzativa (back office e front office) delle **autorizzazioni al transito dei veicoli e trasporti eccezionali**, dei mezzi d'opera, delle macchine operatrici e dei veicoli a uso speciale su tutte le strade provinciali e comunali dell'Emilia-Romagna, si svolge, per la prima volta in Italia, **esclusivamente online**.

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

La nuova procedura (anche in ottemperanza al D.P.R. 31/2013) ha consentito di qualificare e unificare su tutto il territorio regionale il servizio dell'Amministrazione pubblica a un importante settore produttivo, come quello dell'autotrasporto, offrendo un servizio qualitativamente elevato per efficienza ed efficacia, in un'ottica di semplificazione amministrativa e dematerializzazione, avvalendosi di funzioni come lo stato della pratica, l'anagrafe unica, il registro delle imprese, la firma digitale, il bollo virtuale, i pagamenti online, il codice QR (per la lettura dei codici a barre tramite mobile) e di servizi come PayER (la piattaforma regionale per i pagamenti online) e Parix (la piattaforma di accesso ai dati del registro nazionale delle imprese).

L'utilizzo di TE_online, con ormai oltre 120.000 pratiche gestite, ha dato risultati molto soddisfacenti sia per le funzionalità di front-office nella presentazione delle istanze, che in quelle di back-office nell'istruttoria e nel rilascio dei provvedimenti autorizzatori, diminuendo i tempi di rilascio dei provvedimenti, garantendo la trasparenza di tutta la procedura, condividendo le banche dati, ottimizzando la strumentazione hardware e software, e riducendo sensibilmente i costi di gestione.

TE online è stato inoltre implementato integrandolo con il programma gestionale denominato TE crossing di Autostrade per l'Italia (ASPI), al fine di ottimizzare le procedure di nulla-osta relative ai transiti sulle opere d'arte stradali, riducendone i tempi di rilascio.

Anche sulla base dell'esperienza dell'Emilia-Romagna altre Amministrazioni regionali, provinciali e comunali hanno sviluppato e personalizzato o stanno acquisendo il programma denominato "Trasporti eccezionali", ottenuto a riuso dalla Provincia di Venezia, consentendo di incrementare la progressiva condivisione procedurale e strumentale tra Amministrazioni in un'ampia area interregionale, più funzionale a un'utenza che effettua transiti in tutto il territorio nazionale.

7.1.1.6 Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico (sistema MTS)

Il Sistema MTS è costituito da **283 postazioni** installate in ambito extraurbano e periurbano, al margine della carreggiata stradale e alimentate da pannelli fotovoltaici.

La viabilità censita è la principale dei percorsi statali e provinciali.

Nel corso dell'anno 2019 sono state realizzate 4 nuove postazioni di rilievo del traffico stradale, dotate di sensori Kemler-Onu (targhe merci pericolose) ed anche Bluetooth. Ulteriori 11 postazioni esistenti del Sistema MTS sono state anch'esse implementate unicamente con sensori Bluetooth.

Le strade censite sono sia bidirezionali (la maggioranza) che monodirezionali con due, tre e quattro corsie. In tali strade sono installate le postazioni del sistema MTS così specificate:

- **269 underground** dotate di sensori a spire magnetiche inserite nella pavimentazione stradale;
- **14 aboveground** dotate di sensori radar a microonde installate su portali o semiportali.

Le prime 258 postazioni sono attive dall'ottobre 2008.

Le postazioni rilevano a fini statistici, per ogni veicolo, parametri di transito fra i quali: data-ora, corsia, direzione, progressivo veicolare e classificazione, velocità.

Le postazioni classificano i veicoli nelle seguenti categorie:

- 1 Motoveicoli;
- 2 Auto e monovolume;
- 3 Auto e monovolume con rimorchio;
- 4 Furgoncini e Camioncini;
- 5 Camion medi (fino a 7,5 m);
- 6 Camion grandi;
- 7 Autotreni (autocarri con rimorchio);
- 8 Autoarticolati (trattori con semirimorchio);
- 9 Autobus;
- 10 Altri (mezzi speciali, trasporti eccezionali, mezzi agricoli, macchine operatrici ecc.).

Le prime classi costituiscono la macro-classe Leggeri, dalla classe 5 compresa in poi costituiscono la macro-classe Pesanti.

La configurazione di base delle postazioni underground è costituita dal pannello fotovoltaico, dal relativo palo di sostegno e dal plinto di fondazione, dall'armadietto con porta allarmata, dalla batteria di alimentazione e dal relativo regolatore di tensione, dall'antenna e dal modem per la trasmissione dei dati, dall'unità di controllo, elaborazione e memorizzazione dei dati, dall'unità di codifica, conteggio e classificazione dei veicoli sulla base dei segnali censiti dai sensori inseriti nella pavimentazione (spire).

Le postazioni aboveground differiscono dalle precedenti, dato che i sensori (radar) sono collocati su portali o semiportali.

Le postazioni del sistema MTS sono in corso di progressivo aggiornamento tecnologico, tramite l'installazione di nuove unità di codifica, integrando in un unico prodotto parte dei precedenti componenti separati (ad es. regolatore di tensione e modem). Al **31/12/2023** sono **109 le postazioni aggiornate** con nuove unità di codifica.

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

I dati vengono definitivamente riversati nel *datawarehouse* del SIV per le validazioni, le elaborazioni e la loro diffusione pubblica (portale regionale) e a richiesta. La frequenza del ciclo di registrazione dei dati nel *datawarehouse* è di una volta a settimana.

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

I dati rilevati sono disponibili pubblicamente:

- tramite il portale regionale della Mobilità / "Flussi online" per dati aggregati su base mensile, giornaliera e oraria e tematizzati su mappa per soglie predefinite. Tale portale è stato aggiornato recentemente, con tecnologia responsive, per rendere più agevole la consultazione attraverso qualsiasi dispositivo mobile;
- tramite il portale "minERva" per dati aggregati al quarto d'ora (si accede dal portale regionale della Mobilità / "Flussi online").

Alla competente Area della Regione (Viabilità, Logistica, Vie d'acqua e Aeroporti) è inoltre possibile inoltrare richieste specifiche.

Link al portale regionale della Mobilità / "Flussi online" - <https://servizissir.regione.emilia-romagna.it/FlussiMTS/>

7.1.1.6.1 Flussi di traffico

A seguire vengono rappresentate le informazioni relative alle postazioni del sistema MTS:

- distribuzione dell'ubicazione delle postazioni per ambito provinciale e per proprietà;
- mappe della distribuzione dell'ubicazione delle postazioni e delle tratte omogenee di traffico;
- tabelle dei transiti annuali, mensili e giornalieri medi annui;
- mappe della distribuzione dei transiti giornalieri totali medi annui e dei transiti giornalieri pesanti medi annui;
- confronto dati 2010-2022.

Figura 242
Postazioni per ambito provinciale

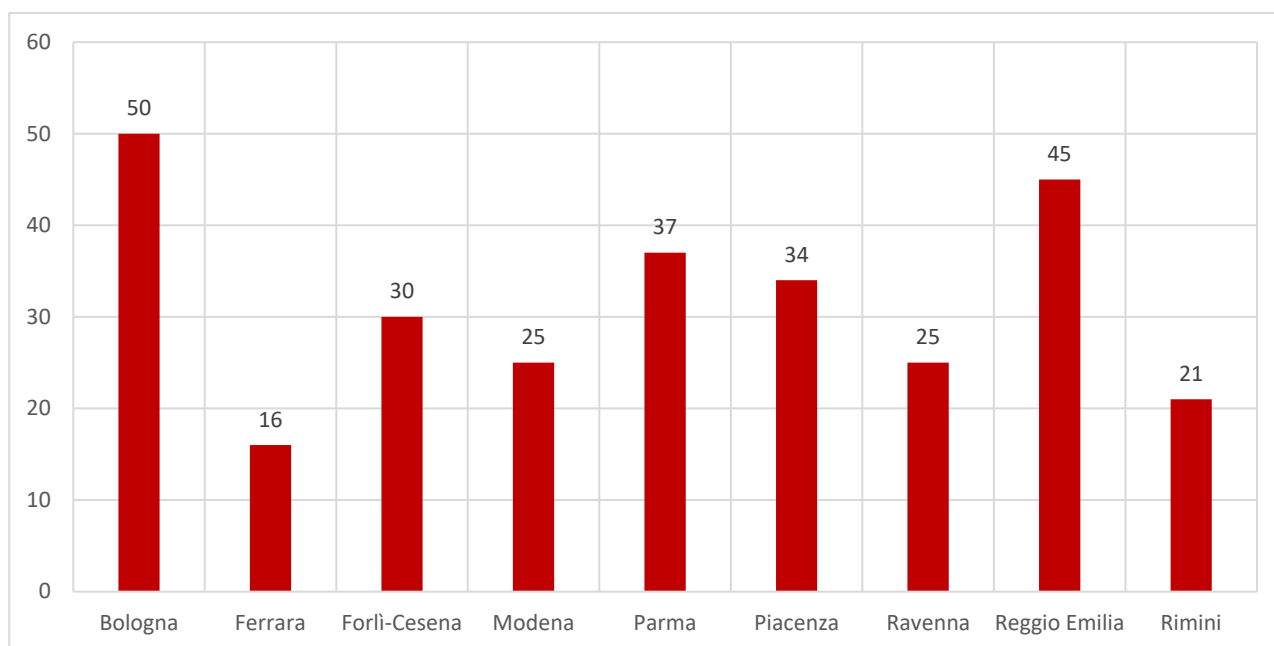


Figura 243
Postazioni per tipo strada

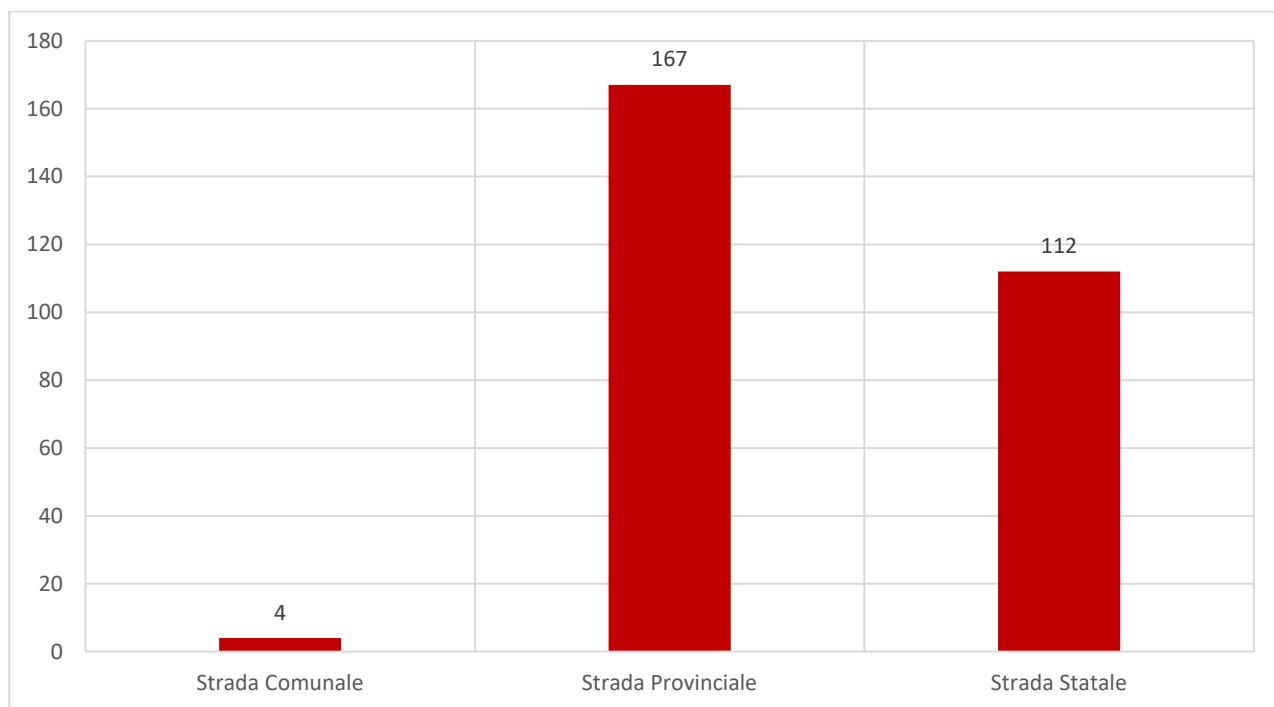


Figura 244
Mappa della distribuzione delle postazioni

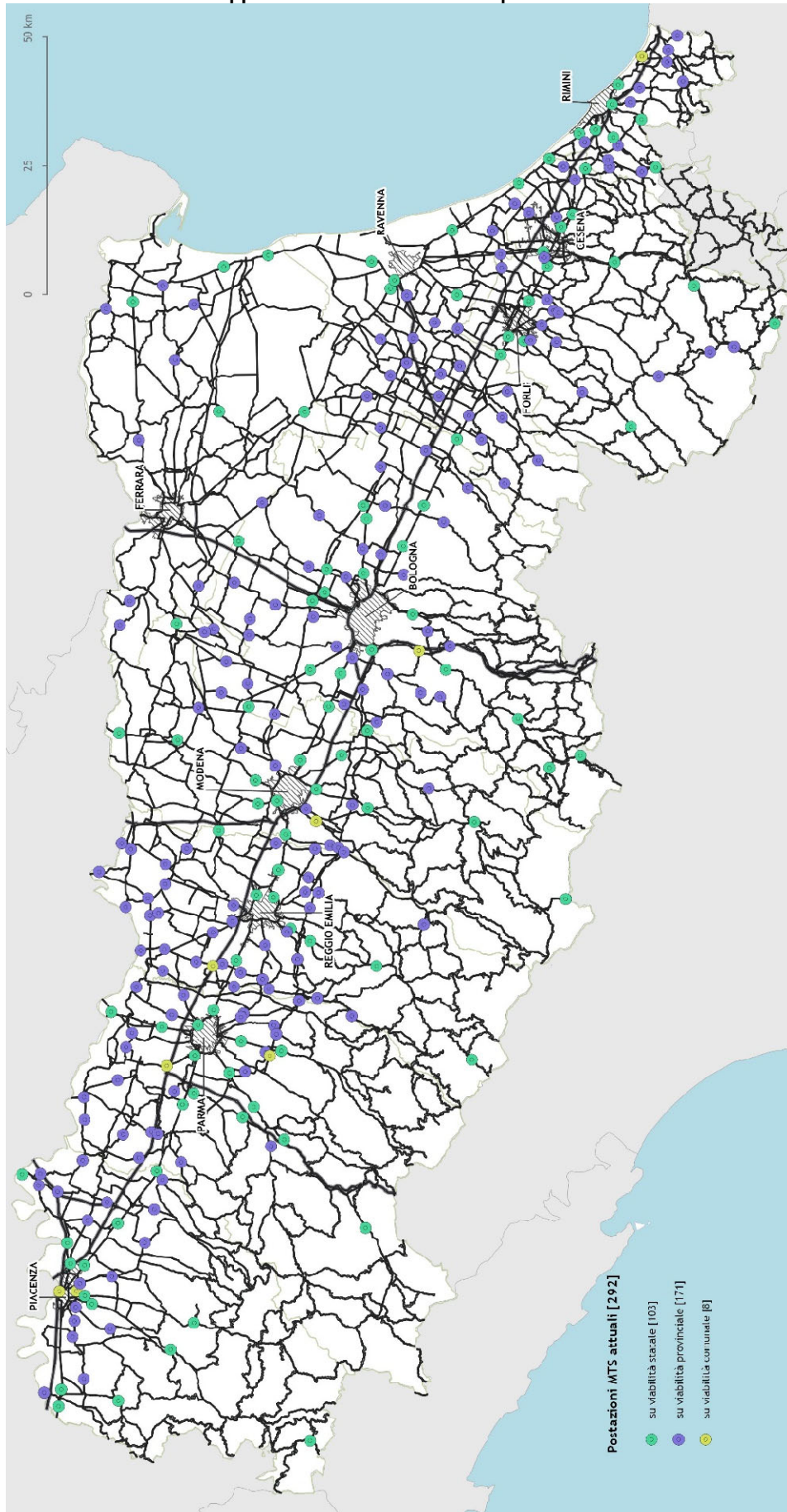
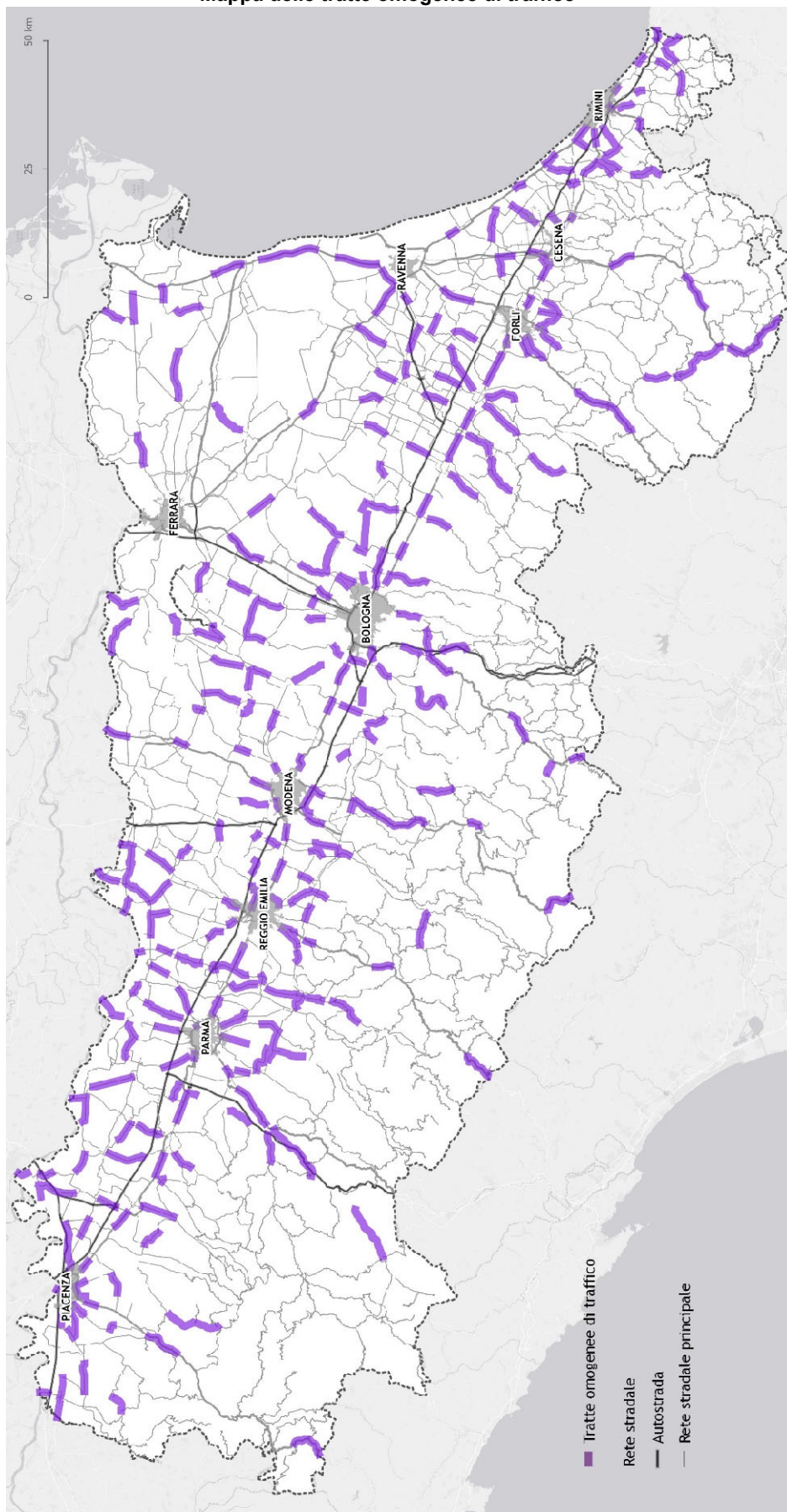


Figura 245
Mappa delle tratte omogenee di traffico



L'andamento dei transiti veicolari rilevati dalle postazioni del Sistema MTS è indicato nelle successive due tabelle. Le elaborazioni si basano sui dati disponibili e le postazioni attive

Tabella 64
Transiti annuali
(2009-2023 - Valori assoluti)

Anno	Tot. Transiti/anno	Tot Leg/Anno	% Leg	Tot. Pes/anno	% Pes
2009	1.142.770.826	1.060.797.739	93	79.438.424	7
2010	1.152.647.768	1.061.675.882	92	78.191.627	7
2011	1.169.714.297	1.077.472.933	92	80.009.821	7
2012	1.133.350.850	1.037.368.890	92	74.134.297	7
2013	1.117.052.377	1.018.208.632	91	69.192.768	6
2014	1.134.647.557	1.044.142.993	92	69.804.361	6
2015	1.121.621.272	1.027.203.462	92	68.655.886	6
2016	1.153.777.026	1.069.809.841	93	72.040.517	6
2017	1.149.016.040	1.063.137.835	93	71.668.338	6
2018	1.042.231.449	948.399.281	91	62.376.163	6
2019	1.053.194.919	961.111.515	91	60.856.039	6
2020	783.341.557	695.019.814	89	52.937.794	7
2021	879.640.875	787.164.422	89	56.663.562	6
2022	999.578.496	914.315.600	91	62.964.839	6
2023	941.549.103	858.613.832	91	57.954.776	6

Leg = transiti veicoli leggeri; Pes = transiti veicoli pesanti; Classe transiti non classificati non inserita.

Tabella 65
Transiti mensili
(2009-2023 - Milioni di veicoli)

Anno/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2009	87	88	99	98	96	95	102	86	102	106	94	90
2010	84	82	93	94	98	101	106	90	105	107	99	94
2011	88	87	98	99	104	100	105	90	103	104	97	95
2012	89	75	100	98	102	99	100	85	98	102	96	88
2013	87	80	94	91	97	95	100	85	99	101	93	94
2014	90	87	101	96	99	93	97	84	98	102	95	93
2015	90	83	98	95	94	93	95	84	99	100	95	96
2016	90	90	100	98	101	95	99	86	99	104	98	94
2017	90	88	102	98	101	96	99	84	101	105	95	89
2018	86	78	90	90	92	91	89	74	84	97	87	83
2019	82	82	97	88	91	90	89	80	91	94	86	83
2020	80	78	40	24	54	72	79	72	82	81	60	62
2021	55	63	58	63	78	80	82	70	81	86	84	80
2022	73	82	93	89	94	88	83	71	81	87	80	77
2023	73	74	88	79	78	75	69	75	86	87	82	77

Tabella 66

**Transiti giornalieri medi annui (2021-2023) delle postazioni con i valori più alti di traffico (Tgm. >10.000).
Le postazioni sono state ordinate per ambito provinciale e Tgm decrescente.**

Relativamente all'anno 2023 le prime cinque postazioni che hanno rilevato i maggiori volumi di traffico sono le seguenti:

152 - ambito BO - SS 569 tra tangenziale Bologna e Riale (Zola Predosa/SP 26): 57.686 v/g

636 - ambito PR - SS 9var tangenziale nord/ovest di Parma tra SS 343 e SP 62R: 49.565 v/g

453 - ambito MO - SS 724 tra Formigine e Baggiovara: 45.708 v/g

129 - ambito PR - SS 9var tangenziale nord Parma a San Pancrazio Parmense tra tangenziale ovest Parma e ponte fiume Taro: 40.667 v/g

635 ambito PC - SS 725 tangenziale sud Piacenza tra SS 45 e bivio Mucinasso/San Polo: 40.026 v/g

Le elaborazioni si basano sui dati disponibili e le postazioni attive, con validazione della serie dati su base annuale e disponibilità di almeno 6 mesi.

Postazione	Ambito	Tratto	Corsie	TGM 2021	TGM 2022	TGM 2023	Var % (2023-2022) /2022	TGM Pesanti 2021	TGM Pesanti 2022	TGM Pesanti 2023	Var % (2023-2022) /2022
152	BO	SS 569 tra tangenziale Bologna e Riale (Zola Predosa/SP 26)	4	51.045		57.686		2.227		1.852	
215	BO	SS 253bis tra bivio interporto Bologna e A 13 (casello Castel Maggiore Bologna interporto)	2			21.290				4.569	
282	BO	SS 9 tra Anzola dell'Emilia e Bologna	2		18.919	19.384	2		1.443	1.459	1
280	BO	SP 26 tra Gesso e Ponte Rivabella	2	16.887	18.137	18.366	1	388	373	354	-5
156	BO	SS 253 tra Villanova di Castenaso/Ca' dell'Orbo e Castenaso	2		17.508	17.426	0		485	467	-4
161	BO	SS 568 tra Tavernelle/Osteria Nuova e San Giovanni in Persiceto	2		16.281	16.945	4		744	764	3
683	BO	SP 86 tra Villanova (Castenaso) e Granarolo dell'Emilia	2		15.354	15.877	3		758	717	-5
288	BO	SP 42 tra Pieve di Cento e Castello d'Argile	2		15.478	15.535	0		622	620	0
254	BO	SS 9 tra Ozzano dell'Emilia e Osteria Grande	2			15.303				459	
292	BO	SP 4 tra San Giorgio di Piano e San Pietro in Casale	2	14.163	15.161	15.161	0	503	479	402	-16
177	BO	NSA 313 complanare sud alla A 14 nel tratto tra San Lazzaro e Idice	2	14.090	15.118	15.044	0	618	598	520	-13
160	BO	SP 18 tra Bargellino e Calderara di Reno	2		14.306	14.740	3		908	910	0
684	BO	SP 87 tra Corticella (Bologna) e Funo	2		12.779	13.391	5		631	604	-4

Postazione	Ambito	Traffico	Corsie	TGM 2021	TGM 2022	TGM 2023	Var % (2023-2022) /2022	TGM Pesanti 2021	TGM Pesanti 2022	TGM Pesanti 2023	Var % (2023-2022) /2022
246	BO	SP 255 tra San Giovanni in Persiceto e San Matteo della Decima	2		12.578				781		
279	BO	SP 31 tra Colunga (SP 28/Castenaso) e Ponte Rizzoli	2	11.488	12.251	12.383	1	748	721	735	2
153	BO	Via Porrettana (ex SS 64) tra Bologna e Sasso Marconi	2	10.882	12.370	12.000	-3	257	248	234	-6
251	BO	SP 610 tra Imola e Casalfiumanese	2	11.350	12.279	12.172	-1	556	562	517	-8
505	BO	SP 610 tra casello A 14 (Imola) e bivio Bubano/Mordano	2	10.723	11.865	12.194	3	1.657	1.709	1.563	-9
155	BO	Via Emilia (ex SS 9) tra San Lazzaro e Idice (ponte torrente Idice)	2	12.153				379			
330	BO	SS 64 tra Sasso Marconi e Marzabotto	2	11.033	11.783			441	457		
154	BO	SS 65bis tra Rastignano e Pian di Macina/Pianoro	2	10.613	10.918			271	241		
158	BO	SS 64 tra Bologna e Lovoleto	2	9.595	10.509			542	521		
278	BO	SP 6 tra Budrio e SS 253	2	10.496				589			
504	BO	SP 7 tra Idice e Castel dei Britti	2	9.599	10.191	10.049	-1	248	242	215	-11
157	BO	Via San Donato (ex SP 5) tra Granarolo dell'Emilia e Quarto Inferiore	2	9.339				240			
244	BO	Via Provinciale (ex SP 569) tra Crespellano e Ponte Ronca	2	9.005				254			
630	FC	SS 726 tangenziale nord Cesena tra svincolo Stadio e Case Missiroli/Gambettola	4		25.896	24.288	-6		1.988	1.805	-9
349	FC	SS 16 tra Cesenatico e Cervia	2	22.418	24.974	24.852	0	1.617	1.575	1.483	-6
261	FC	SS 9 a Case Missiroli tra tangenziale di Cesena e Gambettola	2		24.397	24.766	2		1.799	1.632	-9
174	FC	SS 9 tra Ronco e Forlimpopoli	2	21.237	22.283			1.019	979		
258	FC	SS 9 tra Forlimpopoli e Diegaro/Capocolle (Cesena)	2	18.197	21.099			1.657	1.742		
344	FC	SS 3bis/E 45 tra Borello e Mercato Saraceno	4			19.561				2.894	
342	FC	SP 33 tra A 14 (casello Valle del Rubicone) e Savignano sul Rubicone	2	14.656	16.406	17.088	4	1.354	1.426	1.349	-5

Postazione	Ambito	Traffo	Corsie	TGM 2021	TGM 2022	TGM 2023	Var % (2023-2022) /2022	TGM Pesanti 2021	TGM Pesanti 2022	TGM Pesanti 2023	Var % (2023-2022) /2022
262	FC	SS 9 tra Savignano sul Rubicone e Santarcangelo di Romagna (confine provinciale Forlì-Cesena/Ravenna)	2	14.054	15.147	14.998	-1	1.056	1.072	973	-9
629	FC	SS 727 tangenziale nord Forlì tra SS 9 (Cava/Villanova) e SS 67	4	14.168				921			
608	FC	SP 140 tra Diegaro/Capocolle e Pievesestina (E 45)	2		12.084	12.694	5		1.073	1.075	0
259	FC	SP 7 (ex SS 71bis) a La Pioppa tra A 14 (casello Cesena) e confine provinciale Forlì-Cesena/Ravenna (SSPP 33)	2	9.681	10.776	10.774	0	350	359	368	3
260	FC	SP 8 (ex SS 304) tra Cesena (Ponte Pietra) e viadotto A 14	2	9.803	10.649	10.699	0	279	278	259	-7
176	FC	SP 2 (ex SS 254) a La Caserma tra viadotto A 14 e Casemurate/E 45 (confine provinciale Forlì-Cesena/Ravenna)	2	8.735	10.042	8.415	-16	318	337	286	-15
289	FE	SP 66 (ex SS 255) tra Cento e Sant'Agostino	2	10.805	13.301			521	602		
652	FE	SS 16 tra San Biagio/Lavezzola e Argenta	2	11.182	11.832	12.202	3	1.186	1.226	1.228	0
628	FE	SS 309 tra Comacchio e confine provinciale di Ferrara/Ravenna	2		11.956	12.039	1		3.407	3.406	0
53	FE	SS 309 a San Giuseppe di Comacchio	2	10.485		11.305		2.884		2.760	
662	FE	SP 2 tra SP 14 (bivio Ro/Polesella) e Copparo	2	10.408	10.943	11.058	1	378	341	342	0
381	MO	SS 724 tangenziale nord di Modena tra Bruciata (SS 9) e SS 12	4		54.965				4.506		
453	MO	SS 724 tra Formigine e Baggiovara	4		44.566	45.708	3		4.100	4.014	-2
149	MO	SP 255 tra Modena e Navicello (viadotto ferroviario AV)	2	29.006	30.425	31.297	3	2.360	2.241	2.227	-1
321	MO	SP 467 tra Sassuolo e ponte fiume Secchia (confine provinciale)	4		27.072				3.105		

Postazione	Ambito	Traffo	Corsie	TGM 2021	TGM 2022	TGM 2023	Var % (2023-2022) /2022	TGM Pesanti 2021	TGM Pesanti 2022	TGM Pesanti 2023	Var % (2023-2022) /2022
		Modena/Reggio Emilia									
148	MO	SS 9 tra Modena (Fossalta) e ponte fiume Panaro	2	23.052	24.018	23.615	-2	1.254	1.292	1.246	-4
323	MO	SP 467 tra Maranello (SP 3) e Pozza (SS 12)	2	21.424	22.669	23.337	3	2.669	2.488	2.420	-3
151	MO	SS 413 tra Modena e Soliera	2	19.978		22.077		1.088		1.123	
29	MO	SS 9 tra Modena e Rubiera (confine provinciale Modena/Reggio Emilia)	2	19.361	21.365			1.747	1.763		
150	MO	SS 12 tra Modena e Bastiglia	2			20.039				1.254	
328	MO	SP 486 tra Modena (viadotto A 1) e Baggiovara/Casinalbo	2	18.809	19.800	19.885	0	447	428	475	11
146	MO	SS 12 tra Montale Rangone e Modena (viadotto A 1)	2			19.688				964	
269	MO	SS 12 tra Tre Torri (Cavezzo) e Medolla	2	15.709		17.407		1.408		1.350	
162	MO	SS 9 al confine provinciale Modena/Bologna tra Cavazzona e Ponte Samoggia	2	14.494	15.749	15.835	1	1.121	1.162	1.180	2
242	MO	SS 12 tra Maranello e Torre Maina	2	14.249	15.485	15.390	-1	1.049	1.028	1.004	-2
147	MO	SS 623 tra A 1 (casello Modena sud) e Spilamberto	2	13.992	15.193	14.918	-2	1.879	1.761	1.751	-1
634	MO	SS 12 a Pavullo nel Frignano presso aeroporto	2	11.119	11.766	11.825	0	414	429	403	-6
635	PC	SS 725 tangenziale sud Piacenza tra SS 45 e bivio Mucinasso/San Polo	4		39.144	40.026	2		2.565	2.554	0
122	PC	SS 10 tra Piacenza (ponte fiume Trebbia) e San Nicolò a Trebbia	2	21.690	19.579	22.405	14	962	827	804	-3
127	PC	SS 9 tra Piacenza e Pontenure	2	20.232	19.186			1.629	1.456		
125	PC	SS 654 presso tangenziale sud di Piacenza (San Bonico) tra Piacenza e Podenzano	2		19.980				854		
391	PC	SS 10 tra Castelvetro Piacentino e ponte fiume Po al confine regionale Lombardia	2	15.424	17.420			382	381		
124	PC	SS 45 a Quarto tra Piacenza e Settima/Niviano	2		15.771	15.867	1		588	536	-9

Postazione	Ambito	Traffico	Corsie	TGM 2021	TGM 2022	TGM 2023	Var % (2023-2022) /2022	TGM Pesanti 2021	TGM Pesanti 2022	TGM Pesanti 2023	Var % (2023-2022) /2022
128	PC	SS 10 tra A 1/A 21 (casello Piacenza sud) e il bivio SP 587R	2	14.634	15.129	15.356	1	1.557	1.586	1.622	2
123	PC	SP 28 presso tangenziale sud di Piacenza tra Piacenza e Gossolengo	2	14.885	14.156	13.524	-4	417	363	281	-22
219	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Pontenure	2		14.109	13.394	-5		1.105	1.064	-4
126	PC	SP 6 presso tangenziale sud di Piacenza (Mucinasso) tra Piacenza e San Giorgio Piacentino	2	13.738				527			
220	PC	SS 9 tra Fiorenzuola d'Arda e Fidenza al confine provinciale Piacenza/Parma	2	12.005	13.336	13.274	0	1.354	1.302	1.317	1
95	PC	SS 10 tra Castel San Giovanni e Sarmato	2	11.226	12.073	12.135	1	712	718	690	-4
665	PC	SP 1 (tangenziale sud/ovest di Piacenza) tra Madonna del Pilastro (SP 7) e Piacenza	2	10.662	11.434	11.733	3	659	648	664	3
385	PC	SS 10 tra Castel San Giovanni e confine regionale Lombardia	2		10.744				770		
393	PC	SS 10 tra Caorso e Roncaglia/Fossadello	2	9.529	9.657			1.195	1.161		
108	PC	SP 412R tra A 21 (casello Castel San Giovanni) e ponte fiume Po (confine regionale Lombardia)	2	9.415				449			
636	PR	SS 9var tangenziale nord/ovest di Parma tra SS 343 e SP 62R	4			49.565				2.311	
129	PR	SS 9var tangenziale nord Parma a San Pancrazio Parmense tra tangenziale ovest Parma e ponte fiume Taro	4		39.579	40.667	3		3.169	3.045	-4
25	PR	SS 9 a San Prospero Parmense tra Parma e confine provinciale Parma/Reggio Emilia	2	25.234	24.733			1.625	1.456		
221	PR	SS 9 tra Fidenza e A 15 (casello Parma ovest)	2	19.673	21.496	21.920	2	2.135	2.103	2.089	-1
134	PR	SS 343 tra A 1 (casello Parma) e San Polo	2	18.078		20.677		2.525		2.621	
131	PR	SS 665 tra Parma e Corcagnano/Pilastro	2	17.602	18.980	18.239	-4	860	857	799	-7
130	PR	SS 62 tra Parma e Collecchio	2			18.477				879	

Postazione	Ambito	Traffico	Corsie	TGM 2021	TGM 2022	TGM 2023	Var % (2023-2022) /2022	TGM Pesanti 2021	TGM Pesanti 2022	TGM Pesanti 2023	Var % (2023-2022) /2022
132	PR	SP 513R tra Parma e bivio Pilastrello/Monticelli Terme	2	18.263	17.079			844	759		
612	PR	SS 665 tra Pilastro e Langhirano	2	15.975	16.727	16.228	-3	810	805	711	-12
133	PR	SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	2		15.544				1.248		
397	PR	SP 12 tra A 1 (casello Fidenza-Salsomaggiore) e Fidenza	2	13.616	14.522			1.932	1.615		
222	PR	SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	2	13.017	13.548			375	372		
637	PR	SS 62 tra Fornovo di Taro e Collecchio	2		13.308				686		
402	PR	SP 18 tra Pilastrello e Monticelli Terme	2	11.179	11.587			260	253		
19	PR	SS 343 tra Colorno e ponte fiume Po (confine regionale Lombardia)	2	9.338	10.713	11.469	7	1.838	1.849	1.917	4
611	PR	SS 357 tra Fornovo di Taro e Medesano	2	10.048	10.729	11.023	3	400	395	382	-3
135	PR	SP 10 tra Parma (viadotto A 1) e Viarolo	2		10.446	10.957	5		639	611	-4
226	PR	SP 32 al ponte sul torrente Parma, tra SP 16 (Mamiano/Santa Mari del Piano) e Pilastro/Pannocchia	2	10.162	10.646	10.147	-5	637	615	494	-20
678	RA	SS 16 tra Fosso Ghiaia e Savio	2	21.339	22.495	22.406	0	1.540	1.456	1.439	-1
333	RA	SS 9 tra Castel Bolognese e Faenza	2	18.568				690			
676	RA	SS 16 tra tangenziale di Ravenna e Glorie/Mezzano	2	15.709		16.796		1.107		1.077	
651	RA	SS 9 tra Imola e Castelbolognese (confine provinciale Ravenna/Bologna)	2	13.746	15.088	15.395	2	609	598	646	8
654	RA	SP 7IbisR tra Montaletto e Cervia	2	13.352	14.516			398	402		
655	RA	SP 253R tra bivio Russi e Fornace Zarattini (svincolo A 14dir)	2	13.271	13.901	14.012	1	540	531	555	4
334	RA	SP 8 tra A 14 (casello Faenza) e Granarolo Faentino	2	12.003	12.900	12.873	0	711	692	693	0
675	RA	SS 309 presso SS 309Dir (tangenziale di Ravenna)	2			12.844				3.512	
337	RA	SP 14 tra Lugo e Fusignano	2	9.024	9.851	10.209	4	458	449	453	1

Postazione	Ambito	Tratto	Corsie	TGM 2021	TGM 2022	TGM 2023	Var % (2023-2022) /2022	TGM Pesanti 2021	TGM Pesanti 2022	TGM Pesanti 2023	Var % (2023-2022) /2022
383	RE	SS 722 tangenziale nord/est di Reggio Emilia a Gavassa	4	25.869	26.609	26.534	0	2.786	2.761	2.648	-4
143	RE	SP 63R tra viadotto A 1 (Reggio Emilia) e bivio Cadelbosco di Sopra	2	20.687	22.834			1.083	1.093		
140	RE	SS 9 tra Reggio Emilia e Rubiera	2	20.980	22.414	18.969	-15	2.063	2.033	1.591	-22
239	RE	SP 486R a Veggia tra Castellarano e SP467R (ponte fiume Secchia-confine provinciale Reggio Emilia/Modena)	2	21.273	21.957	21.895	0	2.327	2.145	2.020	-6
137	RE	SP 28 tra Reggio Emilia e Cavriago	2		18.037	18.477	2		458	461	0
638	RE	SS 9 tra Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza	2	16.167	17.614	17.577	0	1.301	1.358	1.267	-7
622	RE	SS 468 tra Correggio e il confine provinciale Reggio Emilia/Modena	2			16.838				1.097	
426	RE	SS 63 tra Vezzano sul Crostolo e Puianello	2	13.443	14.076	14.787	5	398	378	369	-2
670	RE	SS 722Var (tangenziale sud/est di Reggio Emilia) tra rotonda viale Parisoli e rotonda Martiri di Cervarolo	2	13.559	14.466	13.516	-7	603	578	528	-9
310	RE	SP 358R tra Cadelbosco di Sopra e Castelnovo di Sotto	2		13.802	14.014	2		690	685	-1
237	RE	SP 23 tra Quattro Castella e Montecavolo	2	13.266	13.879	13.611	-2	614	590	499	-15
112	RE	SP 111 tra Boretto e ponte fiume Po (confine regionale Lombardia)	2	11.959	13.448	13.773	2	1.499	1.429	1.415	-1
623	RE	SP 30 tra Campagnola Emilia e Rio Saliceto	2	11.529	11.347	13.592	20	818	700	735	5
139	RE	SP 467R tra Fogliano e Scandiano	2	13.449				519			
138	RE	SS 63 tra Rivalta (Reggio Emilia) e Puianello	2	11.051	11.794	12.194	3	332	329	334	1
312	RE	SP 42 tra Novellara e San Giacomo	2	11.207	10.979			958	876		
238	RE	SP 37 tra Albinea e Scandiano	2	9.327	10.342	9.872	-5	454	446	375	-16
452	RE	SP 3 tra A 1 (casello Reggio Emilia) e Bagnolo in Piano	2	9.732	10.217			989	967		
624	RE	SP 23 tra Rivalta e Montecavolo	2	9.611	10.146			286	284		

Postazione	Ambito	Tratto	Corsie	TGM 2021	TGM 2022	TGM 2023	Var % (2023-2022) /2022	TGM Pesanti 2021	TGM Pesanti 2022	TGM Pesanti 2023	Var % (2023-2022) /2022
427	RE	SP 7 tra Scandiano e Iano	2	9.858	9.909			534	511		
230	RE	SP 62Rvar tra Boretto e Gualtieri	2	8.944		9.345		1.745		1.679	
311	RE	SP 62Rvar tra San Giacomo e Tagliata	2		9.065	9.331	3		1.670	1.681	1
449	RE	SP 111 tra Calerno e A 1 (casello Terre di Canossa-Campegine)	2		8.339				1.359		
186	RN	SS 16 tra Rimini e Bellaria-Igea Marina	2	26.452	27.605	28.548	3	1.134	1.103	1.170	6
454	RN	SS 72 tra A 14 (casello Rimini sud) e Rimini	4		27.478	21.241	-23		1.559	1.214	-22
188	RN	SS 9 tra San Martino in Riparotta (Rimini) e viadotto A 14 (Santa Giustina)	4	21.952	23.977	24.730	3	863	912	905	-1
187	RN	SS 16 tra Bellaria e Cesenatico	4			24.270				1.425	
184	RN	SS 16 a Rimini Miramare presso aeroporto Federico Fellini	3	19.753	24.034	23.619	-2	665	701	659	-6
351	RN	SS 72 tra A 14 (casello Rimini sud) e confine nazionale San Marino	4		20.649	21.013	2		956	941	-2
352	RN	SP 136 tra A 14 (casello Rimini Nord) e SS 16 (Torre Pedrera)	2	19.021	19.882	19.444	-2	1.662	1.621	1.626	0
263	RN	Via Adriatica (ex SS 16) tra Riccione e Misano Adriatico	2	15.513	16.357	16.855	3	338	348	298	-14
182	RN	SS 258 a Sant'Ermite tra viadotto A 14 e San Martino dei Mulini	2	13.475		15.567		506		484	
12	RN	SS 16 tra A 14 (casello Cattolica) e confine regionale Marche	2	12.123	14.227	14.902	5	473	487	518	6
100	RN	SS 258 tra Verucchio e Dogana di Verucchio II (ex confine regionale)	2	13.330	14.627			916	922		
355	RN	SP 17v tra San Giovanni in Marignano e Morciano di Romagna	2	13.231	14.469	14.425	0	508	492	469	-5
354	RN	SP 31 tra viadotto A 14 e Coriano	2	10.724	11.478	11.919	4	262	252	225	-11
439	RN	SP 49 tra Santarcangelo di Romagna e San Martino dei Mulini	2	10.608	11.208			661	625		
440	RN	SP 35 tra viadotto A 14 e Sant'Andrea in Casale	2	10.857				261			

Figura 246
Mappa distribuzione transiti giornalieri totali medi annui (2023) delle postazioni

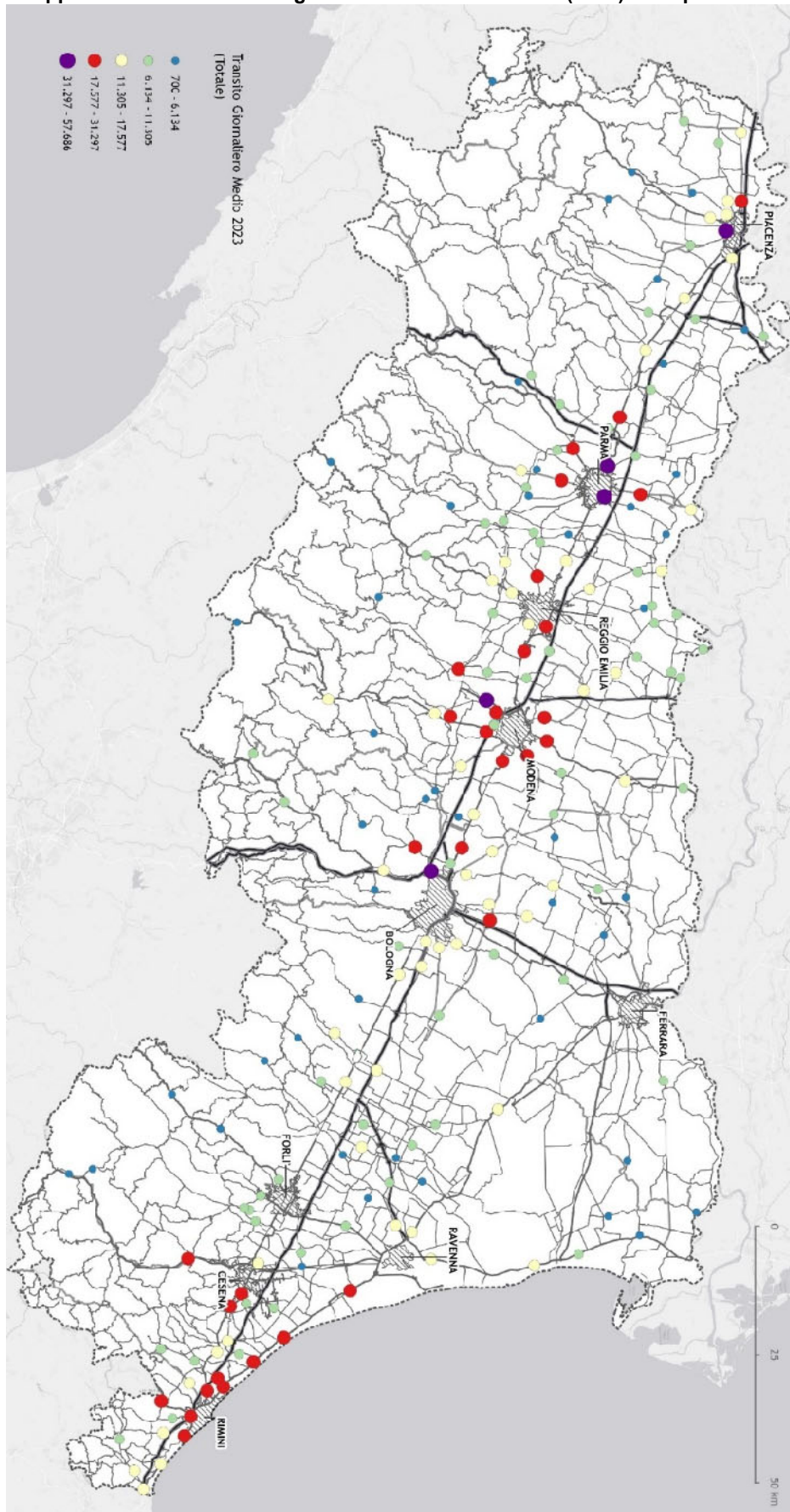
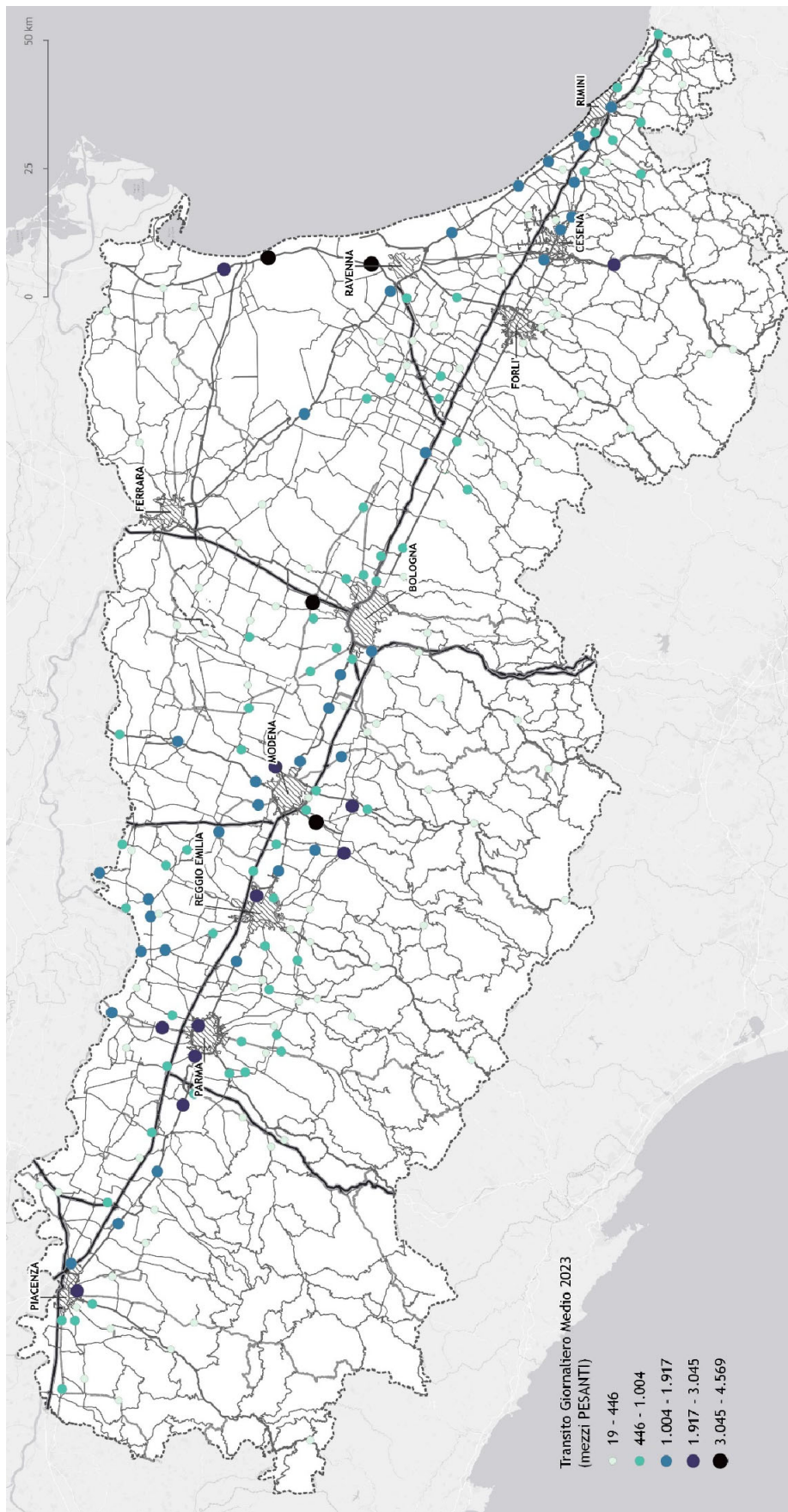


Figura 247
Mappa distribuzione transiti giornalieri pesanti medi annui (2023) delle postazioni



L'andamento dei dati di traffico stradale **del sistema MTS** è riepilogato nei seguenti due grafici. L'annualità 2010 costituisce il primo riferimento storico completo, le annualità 2020 e 2021 sono condizionate dalla pandemia Coronavirus Covid-19.

Le elaborazioni si basano sui dati disponibili e le postazioni attive. Validazione serie dati su base annuale e disponibilità di almeno del 50% di giorni feriali.

Figura 248
Media annuale transiti totali feriali giornalieri

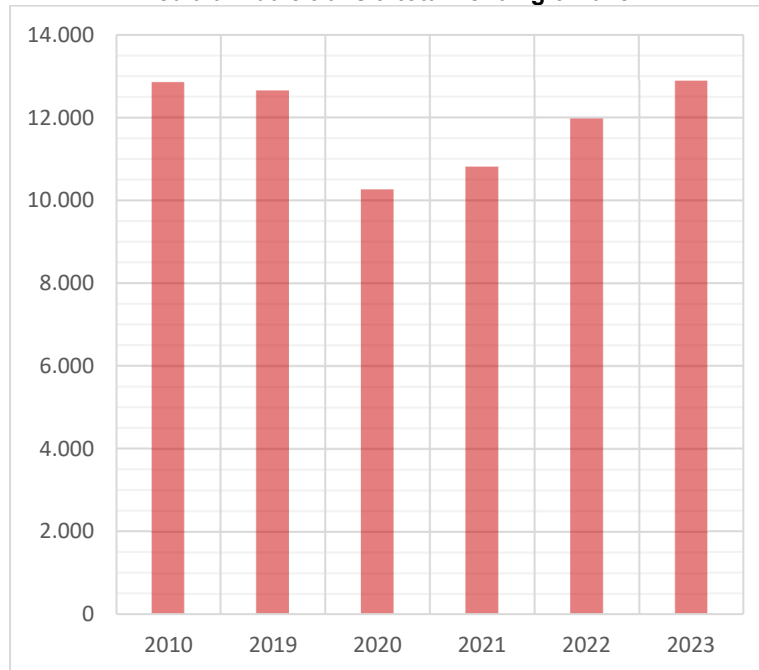
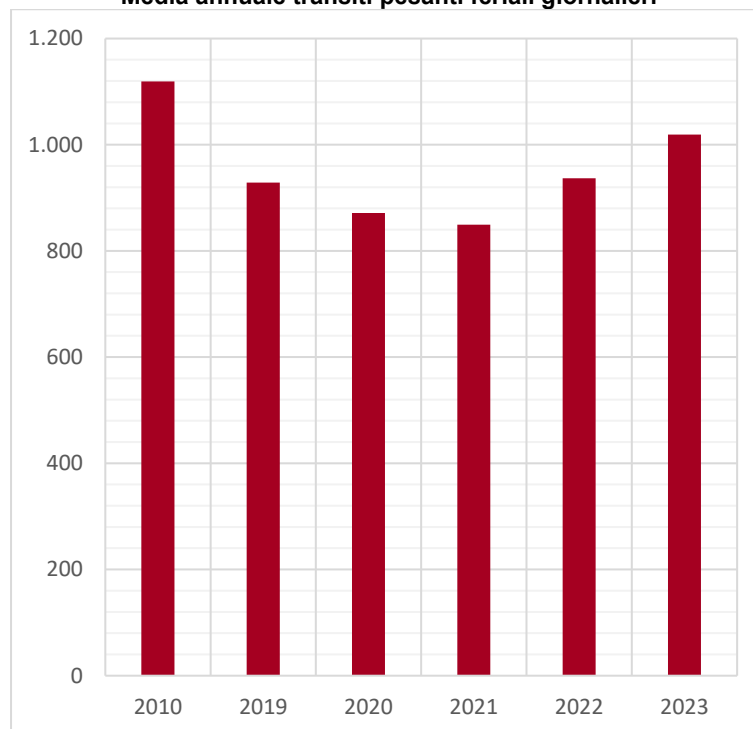


Figura 249
Media annuale transiti pesanti feriali giornalieri



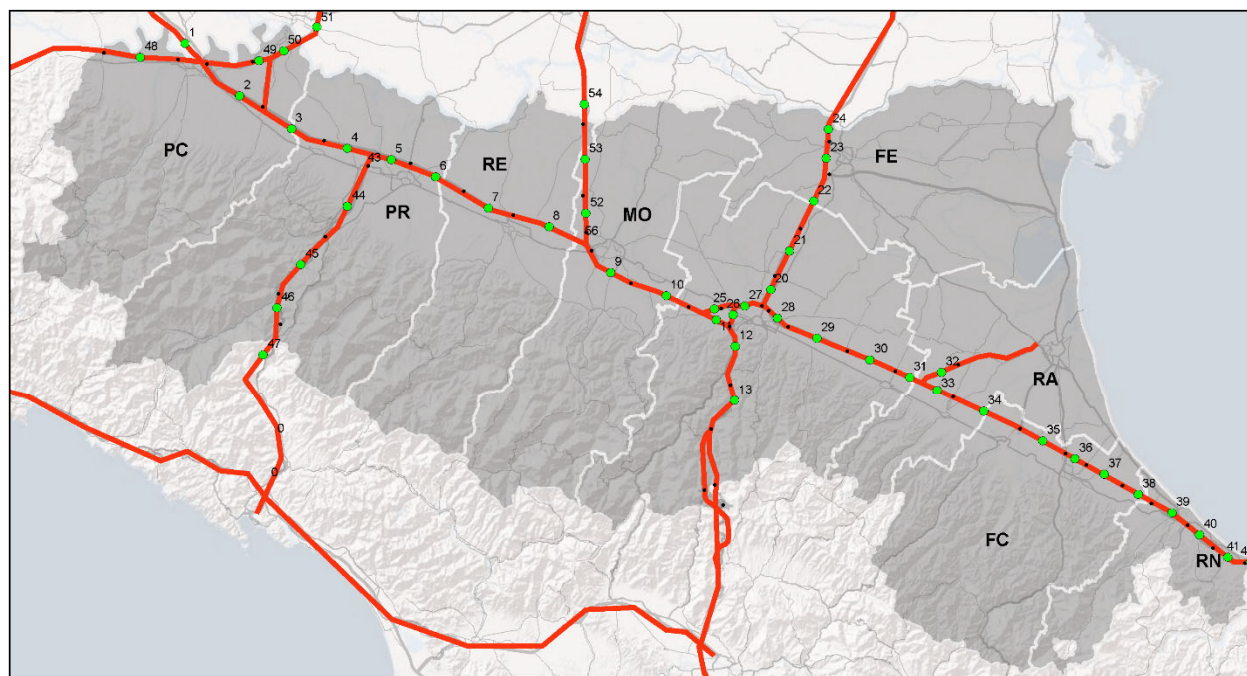
7.1.2 Flussi autostradali

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 ai giorni feriali nel periodo autunnale 2023. 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).

(*) La tratta di A1 tra il casello di Modena Sud e l'allacciamento A1/A14 è stata calcolata come la media tra le due tratte elementari prima e dopo il casello di Val Samoggia in modo da poterlo confrontare con il dato storico del 2008 nel quale il suddetto casello non era ancora stato realizzato.

(**) La tratta di A1 tra l'allacciamento A1 e il Raccordo Casalecchio è stata calcolata come la media tra le due tratte prima e dopo il casello Free-Flow di Sasso Marconi Nord in modo da poterlo confrontare con il dato storico del 2008 nel quale il suddetto casello non era ancora realizzato.

Figura 250
Localizzazione Tratte Elementari Flussi Autostradali



Localizzazione Tratte Elementari Flussi Autostradali

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

Tabella 67
Confronto Flussi Autostradali - Tratte Elementari (*)
(2023 - 2008) e (2023 - 2022)

Autostrada	Postazione	Descrizione Tratta Elementare	Flussi 2023				Flussi 2022				Flussi 2008		Variazione % 2023 - 2008 Flussi totali	Variazione % 2023 - 2022 Flussi Totali
			Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli Pesanti		
A1	1	PIACENZA NORD - N. A1/COMPLANARE KM 55	72.977	47.161	25.816	35%	71.770	46.619	25.151	35%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A1	2	ALL.A1/A21 - FIORENZUOLA	85.285	53.297	31.987	38%	88.145	55.123	33.022	37%	N.D.	N.D.	N.D.	-3%
A1	3	FIORENZUOLA - FIDENZA SALSOMAGGIORE T.	84.848	53.225	31.622	37%	84.969	53.339	31.629	37%	93702	36763	-9%	0%
A1	4	FIDENZA SALSOMAGGIORE T. - ALL. A1/A15	85.473	54.013	31.460	37%	85.189	53.744	31.445	37%	N.D.	N.D.	N.D.	0%
A1	5	ALL. A1/A15 - PARMA	80.105	49.965	30.140	38%	78.649	48.805	29.844	38%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A1	6	PARMA - CANOSSA CAMPEGINE	83.256	51.878	31.378	38%	80.737	50.098	30.639	38%	85138	32203	-2%	3%
A1	7	CANOSSA CAMPEGINE - REGGIO EMILIA	86.956	55.229	31.727	36%	84.004	53.061	30.944	37%	N.D.	N.D.	N.D.	4%
A1	8	REGGIO EMILIA - ALL. A1/A22	87.764	56.232	31.532	36%	84.024	53.696	30.328	36%	87814	32492	0%	4%
A1	9	MODENA NORD - MODENA SUD	104.318	65.131	39.187	38%	103.115	63.993	39.122	38%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A1	10	MODENA SUD - ALL. A1/A14 N. (*)	114.903	73.777	41.126	36%	112.725	71.783	40.942	36%	119001	43369	-3%	2%
A1	11	ALL. A1/A14 N. - ALL.A1/RAC.CAS.	39.964	25.447	14.517	36%	40.287	25.887	14.400	36%	N.D.	N.D.	N.D.	-1%
A1	12	ALL.A1/RAC.CAS. - SASSO MARCONI (**)	69.466	43.490	25.975	37%	68.339	43.128	25.211	37%	64248	25549	8%	2%
A1	13	SASSO MARCONI - ALL.A1/DV NORD	60.674	36.337	24.338	40%	60.151	36.481	23.670	39%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A13	20	BOLOGNA ARCOVEGGIO - BOLOGNA INTERPORTO	58.805	38.660	20.145	34%	59.383	38.858	20.525	35%	N.D.	N.D.	N.D.	-1%
A13	21	BOLOGNA INTERPORTO - ALTEDO	55.779	37.686	18.093	32%	55.329	37.297	18.033	33%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A13	22	ALTEDO - FERRARA SUD	54.227	36.317	17.910	33%	53.419	35.657	17.762	33%	51322	17278	6%	2%
A13	23	FERRARA SUD - FERRARA NORD	45.446	27.371	18.075	40%	44.672	26.935	17.737	40%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A13	24	FERRARA NORD - OCCHIOBELLO	48.910	30.275	18.635	38%	48.209	29.799	18.411	38%	N.D.	N.D.	N.D.	1%
A14	25	ALL. A1/A14 N. - BOLOGNA B.PANIGALE	75.015	48.389	26.626	35%	72.512	45.951	26.561	37%	N.D.	N.D.	N.D.	3%
A14	26	ALL.A1/RAC.CAS. - BOLOGNA CASALECCHIO	46.187	32.945	13.242	29%	45.497	32.642	12.854	28%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	27	ALL.A14/RAC.CAS - ALL.A14/A13	90.227	56.888	33.339	37%	90.425	56.804	33.621	37%	92159	34406	-2%	0%
A14	28	BOLOGNA FIERA - BOLOGNA S.LAZZARO	72.292	46.655	25.638	35%	71.166	45.256	25.910	36%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	29	BOLOGNA S.LAZZARO - CASTEL S.PIETRO	89.809	61.286	28.523	32%	88.886	60.154	28.732	32%	98007	31888	-8%	1%
A14	30	CASTEL S.PIETRO - IMOLA	89.974	61.065	28.910	32%	88.541	59.625	28.916	33%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	31	IMOLA - AL. A14/DIR. RA	85.910	58.104	27.807	32%	83.996	56.340	27.655	33%	88667	29493	-3%	2%
A14 dir	32	ALL. A14/DIR. RA - RAVENNA	17.322	11.715	5.607	32%	16.511	10.812	5.699	35%	18898	5974	-8%	5%

Autostrada	Postazione	Descrizione Tratta Elementare	Flussi 2023				Flussi 2022				Flussi 2008		Variazione % 2023 - 2008 Flussi totali	Variazione % 2023 - 2022 Flussi Totali
			Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli leggeri	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flusso Totale	Veicoli Pesanti		
A14	33	ALL. A14/DIR. RA - FAENZA	71.013	47.893	23.120	33%	69.527	46.733	22.794	33%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	34	FAENZA - FORLI'	69.059	46.253	22.806	33%	67.880	45.271	22.609	33%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	35	FORLI' - CESENA NORD	70.371	48.284	22.087	31%	68.803	46.984	21.819	32%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	36	CESENA NORD - CESENA	65.677	44.906	20.771	32%	63.584	43.181	20.403	32%	N.D.	N.D.	N.D.	3%
A14	37	CESENA - VALLE RUBICONE	65.449	44.645	20.804	32%	63.308	42.916	20.392	32%	N.D.	N.D.	N.D.	3%
A14	38	VALLE RUBICONE - RIMINI NORD	62.389	42.471	19.918	32%	60.513	40.999	19.513	32%	N.D.	N.D.	N.D.	3%
A14	39	RIMINI NORD - RIMINI SUD	61.156	41.229	19.928	33%	59.544	40.011	19.533	33%	N.D.	N.D.	N.D.	3%
A14	40	RIMINI SUD - RICCIONE	63.294	43.105	20.188	32%	61.793	41.995	19.798	32%	N.D.	N.D.	N.D.	2%
A14	41	RICCIONE - CATTOLICA	58.423	39.232	19.192	33%	56.719	37.964	18.754	33%	N.D.	N.D.	N.D.	3%
A14	42	CATTOLICA - PESARO URBINO	49.345	31.565	17.781	36%	47.524	30.230	17.294	36%	51418	20663	-4%	4%
A15	43	PARMA OVEST - ALL. A1	23.449	15.486	7.963	34%	22.008	14.193	7.815	36%	24118	9717	-3%	N.D.
A15	44	FORNOVO - PARMA OVEST	22.663	15.036	7.627	34%	21.127	13.573	7.554	36%	21994	9215	3%	N.D.
A15	45	BORGOTARO - FORNOVO	22.585	15.111	7.474	33%	20.779	13.441	7.339	35%	20922	8631	8%	N.D.
A15	46	BERCETO - BORGOTARO	20.713	13.487	7.226	35%	19.114	12.062	7.052	37%	19662	8318	5%	N.D.
A15	47	PONTREMOLI - BERCETO	20.441	13.219	7.222	35%	18.895	11.834	7.061	37%	19427	8297	5%	N.D.
A21	48	CASTEL SAN GIOVANNI - PIACENZA OVEST	40.114	21.792	18.322	46%	42.350	23.126	19.224	45%	38803	10220	3%	-5%
A21	49	CAORSO - ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA	27.756	14.208	13.548	49%	26.313	13.362	12.951	49%	24635	8622	13%	5%
A21	50	ALL. A21 DIR. FIORENZUOLA - CASTELVETRO PIACENTINO	35.294	18.238	17.056	48%	37.231	19.507	17.724	48%	43851	14909	-20%	-5%
A21	51	CASTELVETRO PIACENTINO - CREMONA	34.477	17.212	17.265	50%	35.115	17.521	17.594	50%	41714	15017	-17%	-2%
A22	52	CAMPOGALLIANO - CARPI	45.917	28.279	17.637	38%	45.020	27.643	17.378	39%	45803	13390	0%	2%
A22	53	CARPI - REGGIOLO	42.123	25.249	16.874	40%	41.070	24.513	16.557	40%	41281	12599	2%	3%
A22	54	REGGIOLO - PEGOGNAGA	40.910	24.233	16.677	41%	39.982	23.698	16.284	41%	40951	12411	0%	2%

7.2 L'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

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

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

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

L'autostrada si sviluppa per una **lunghezza complessiva di circa 67 km**, con inizio nel comune di Reggiolo (dove si raccorda con l'autostrada A22), e termine nel comune di Ferrara (con attestazione finale sulla barriera di Ferrara Sud della A13, in raccordo alla superstrada "Ferrara-Porto Garibaldi").

I comuni interessati sono complessivamente 13: 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 si riferivano, in particolare, l'ambito del Nodo di Ferrara, del collegamento Bondeno-Cento, del Casello San Felice-Finale Emilia, dell'attraversamento in trincea in comune di Mirandola, della Tangenziale di Concordia in complanare all'Autostrada, dell'Interconnessione con la A22 e miglioramento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Al contrario il 16 gennaio 2015 la Commissione VIA ha espresso parere favorevole con prescrizioni. Nel frattempo, in seguito alla sottoscrizione nell'aprile 2013 della Nuova Intesa Generale Quadro fra la Regione e il Governo, l'autostrada regionale Cispadana è stata inserita nell'XI Allegato Infrastrutture Strategiche al DEF.

Con la Legge di conversione del DL 133/14 (Sblocca Italia) è stato introdotto l'art. 5 bis, che ha previsto la possibilità che lo Stato potesse subentrare alla Regione Emilia-Romagna nella concessione in forza dell'inserimento dell'opera, qualificata di rilevanza strategica nazionale, nel citato Allegato Infrastrutture.

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

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

Nel corso dell'anno 2015 sono state quindi avviate le procedure per il subentro dello Stato alla Regione nella concessione dell'autostrada Cispadana.

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

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

In data 30 maggio 2016 con deliberazione n. 795 la Giunta regionale ha espresso il parere in merito alla valutazione di impatto ambientale del progetto integrativo relativo alle varianti richieste dalla citata delibera del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016.

Nel corso dello stesso anno la Presidenza del Consiglio dei Ministri, a seguito di richiesta di rivalutazione delle alternative di tracciato nel tratto relativo alle partecipanze agrarie di Cento, con delibera del 24 novembre 2016 ha modificato la precedente delibera del 10 febbraio 2016, riguardante la procedura di cui all'art. 5 comma 2 lett. c bis L. 400/88, comportando ciò l'obbligo di ripubblicazione in data 28 gennaio 2017 -nell'ambito della procedura di VIA - , delle variazioni al tracciato relativo a tali partecipanze agrarie. In data 25 luglio 2017 è stato emesso il decreto n. 190 di Via Ministeriale positivo con prescrizioni.

Nel corso dell'anno 2017 è proseguita anche l'attività di interrelazione con il Concessionario e con lo Stato volta a valutare la possibilità di subentro dello stesso nella concessione in essere, anche se alla luce di alcune criticità emerse discendenti dal passaggio della Concessione allo Stato, è stata rivalutata l'opportunità che la Concessione venisse mantenuta in capo alla Regione Emilia-Romagna.

Dopo l'emissione del decreto Via Ministeriale il Concessionario ha avviato l'attività di adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni VIA.

Nel corso degli anni 2018 e 2019 è proseguita l'attività di verifica dell'adeguamento da parte del Concessionario del progetto definitivo alle prescrizioni del Decreto VIA n. 190/2017, anche attraverso la puntuale analisi delle singole prescrizioni del citato Decreto. Sono stati svolti numerosi incontri volti all'analisi di nuove soluzioni progettuali e approfondimenti tecnici nonché di proposte di modifica avanzate dalla concessionaria ARC finalizzate all'ottimizzazione del costo di investimento complessivo dell'autostrada e delle opere complementari, per garantire la sostenibilità finanziaria dell'opera.

La Regione ha inoltre previsto nel proprio bilancio la somma di Euro 100.000.000 iva compresa, ciò al fine di giungere all'approvazione del progetto definitivo dell'opera e rendere possibile l'avvio della preliminare procedura di ripristino dell'equilibrio economico finanziario prevista dalla convenzione sottoscritta con il Concessionario nel novembre del 2010, nel rispetto di tutte le condizioni ivi previste, qualora le misure di compensazione contrattualmente previste non fossero sufficienti a tale ripristino.

Ciò anche a fronte del manifestato impegno della Concessionaria ARC ad un aumento del proprio capitale sociale, pari ad altrettanti 100.000.000 di Euro, per garantire la sostenibilità economico finanziaria e la bancabilità del progetto.

Tale attività finalizzata all'ottimizzazione del costo di investimento complessivo dell'autostrada e delle opere complementari, è proseguita anche nel corso dell'anno 2020, concludendo

l'adeguamento del progetto stesso alle prescrizioni discendenti dalla VIA a parità di costo dell'investimento. In merito alle prescrizioni oggetto di analisi da parte dell'Osservatorio ambientale Cispadana, si è proceduto all'analisi dell'adeguamento alle prescrizioni per le quali è stato esplicitamente richiesto che le modalità di ottemperanza dovessero essere condivise con la Regione Emilia-Romagna.

Nel 2020 è proseguita anche l'attività finalizzata alla verifica della sostenibilità economico finanziaria dell'opera. In collaborazione con il Servizio "Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio" è stato infine redatto il documento di "Valutazione trasportistica e dei costi benefici di tre soluzioni progettuali dell'infrastruttura stradale "Cispadana", con l'obiettivo principale di stimare i flussi veicolari sulla proposta di nuova infrastruttura stradale denominata "Cispadana. Da tale studio è emerso che la soluzione migliore è quella in essere.

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

In merito alle prescrizioni oggetto di analisi da parte dell'Osservatorio ambientale Cispadana, è proseguita anche nel corso dell'anno 2021 l'attività di analisi, a supporto del Servizio regionale "Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale", dell'adeguamento alle prescrizioni per le quali è stato esplicitamente richiesto che le modalità di ottemperanza dovessero essere condivise con la Regione Emilia-Romagna.

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

Nel 2022 si sono svolte le attività di coordinamento volte al rinnovo dell'Osservatorio Ambientale e al rinnovo del periodo di validità della VIA Ministeriale. In particolare, la concessionaria ARC ha effettuato l'aggiornamento dello studio per la Valutazione di Incidenza dei siti Natura 2000, richiesto dal MITE ai fini della proroga del periodo di validità della stessa VIA.

Nel corso del 2022 sono stati effettuati aggiornamenti allo stesso anno dei parametri operativi e finanziari già analizzati nei vari scenari elaborati nel corso del 2021, tenendo conto dell'aumento del costo dell'opera discendente dalla crescita del prezzo delle materie prime, ai fini della verifica della sostenibilità economico finanziaria dell'opera.

A maggio 2023 sono stati definiti con il concessionario gli input per garantire l'equilibrio del piano economico finanziario dell'opera e si sono avviate le interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per assicurarne la disponibilità, con particolare riferimento a quanto previsto nell'ambito della proposta di Partenariato Pubblico-Privato avanzata dalla Società Autostrada del Brennero ai fini dell'assegnazione della concessione della A22.

Sul piano dell'iter approvativo, è stata ripresa l'attività tecnica finalizzata all'approvazione del progetto definitivo, al fine di riavviare il procedimento sospeso nel 2012.

In particolare, il 13/12/2023 il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali - di concerto con il Ministero della Cultura - Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio - ha concesso con decreto "m_amte.MASE.VA REGISTRO DECRETI.R.0000658.13-12-2023" la proroga di 5 anni al Decreto VIA (D.M.190 del 25/07/2017) il cui nuovo termine di scadenza viene fissato al 09/09/2027, ferma restando la necessità che siano ottemperate tutte le condizioni ambientali di cui al DM 190 del 27/07/2017.

Dal punto di vista dell'iter approvativo dell'opera, il 9 maggio 2024 si è svolta la prima seduta della "Conferenza Preliminare all'Accordo di Programma in variante agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica (art. 60 LR 24/2017 e s.m.i, e art. 158 LR. 3/99)" per la sola variante agli strumenti urbanistici vigenti e successiva chiusura della CdS sospesa nel 2012. La conferenza è tutt'ora in corso e si sono svolti anche incontri con le Province interessate dal progetto al fine di coordinare e organizzare le attività in vista della prossima seduta della conferenza.

7.3 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE

7.3.1 Stato di attuazione delle opere sulla rete delle strade di interesse regionale

Per quanto riguarda il finanziamento di interventi sulla rete di interesse regionale, dopo che con i Programmi degli scorsi anni (2002-2010) sono state finanziate opere per un costo complessivo di **oltre 735 milioni di euro**, successivamente si è proceduto attraverso altri canali di finanziamento sia regionali che nazionali, al fine di perseguire l'obiettivo di completare gli interventi programmati e previsti dal PRIT98 e dal successivo vigente PRIT 25, di mettere in sicurezza la rete viaria di competenza delle Province e della Città metropolitana di Bologna.

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

In particolare, si è posta attenzione al completamento dei **corridoi Pedemontana e Cispadana**, che, nel corso del 2021, hanno registrato gli avanzamenti di seguito illustrati.

Per quanto riguarda la **Pedemontana**, come schematicamente riportato nella figura successiva, sono in esercizio il tracciato nel territorio della Città metropolitana di Bologna e alcuni tratti in provincia di Modena, Reggio Emilia e Parma. Dei lotti previsti in provincia di Modena uno è in corso di esecuzione e uno è stato completato nel 2022.

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

Il tratto fra via Montanara e la SP17 ha ottenuto il finanziamento a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, nell'ambito del Piano operativo infrastrutture approvato dal CIPE il 1° dicembre 2016; la progettazione esecutiva è stata completata a gennaio 2022 consentendo la

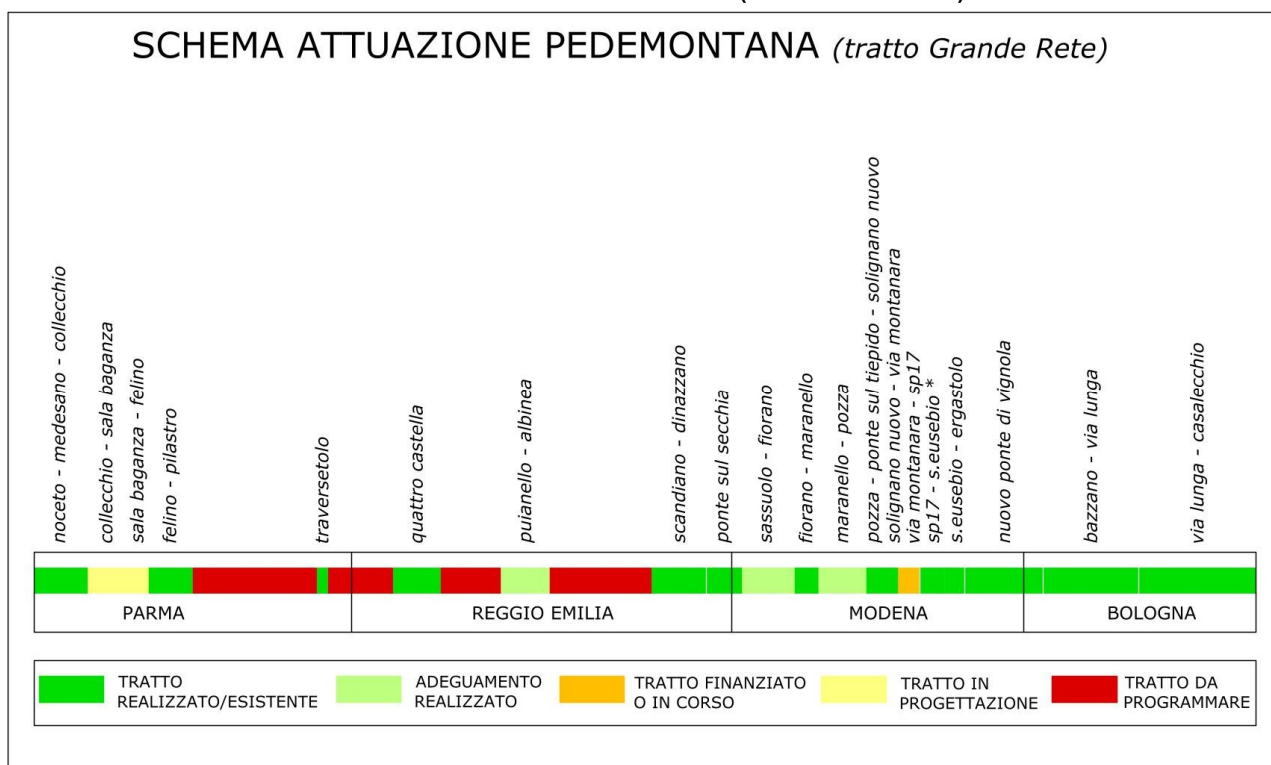
conclusione delle procedure di gara a giugno 2022. I lavori, iniziati nel novembre 2022 sono in corso di realizzazione e se ne prevede la conclusione entro la fine del 2025.

In provincia di Parma nel 2019 è stato sviluppato il progetto di fattibilità tecnico – economica del tratto di Pedemontana in variante all'abitato di Sala Baganza, grazie a una Convenzione, stipulata tra Regione e Provincia nell'ottobre 2017, che ha previsto un cofinanziamento da parte della Regione di un importo di € 80.000 a fronte di una spesa totale di € 100.000.

Sempre mediante convenzione, stipulata nel giugno del 2021, la Regione si è impegnata a compartecipare al 50% alla spesa per le attività di redazione del progetto definitivo, sia del tratto di Pedemontana di attraversamento del Baganza che del tratto fino all'innesto con la SS62, comportanti un importo di € 400.000. La Provincia è attualmente impegnata nello svolgimento delle attività di progettazione.

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

Figura 251
Schema di attuazione Pedemontana (tratto Grande Rete)



Per quel che riguarda la **Cispadana**, come si evidenzia dallo schema riportato in figura 252, la Regione, come noto, si è orientata verso il ricorso al finanziamento da parte dei privati, attraverso un *project financing* per la realizzazione di una nuova infrastruttura autostradale nel tratto ricadente principalmente nelle province di Ferrara e di Modena e in parte nella provincia di Reggio Emilia¹⁰.

Nei territori di Reggio Emilia, Parma e Piacenza, si intende inoltre ricucire i tratti mancanti, tenuto conto che un'ampia parte del percorso è stata realizzata dall'ANAS o dalle Province. I tratti indicati con asterisco nero * nella figura 139 sono previsti a carico del concessionario dell'autostrada Cispadana come opere di adduzione, mentre quello indicato con asterisco rosso * era previsto quale opera connessa alla bretella autostradale Castelvetro Piacentino – Porto di Cremona, approvata dal Ministero delle Infrastrutture il 30/8/2011. L'opera non è stata ancora avviata in quanto nella nuova concessione per la tratta di A21 Piacenza – Brescia (aggiudicata alla Società Autovia

¹⁰ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 7.3 "L'autostrada regionale Cispadana"

Padana S.p.A., con convenzione efficace dal 15/2/2018) è previsto l'eventuale inserimento della bretella autostradale (e quindi della relativa opera connessa, Variante di San Giuliano) solo al termine del primo periodo regolatorio (2023) ed a seguito della verifica della sostenibilità finanziaria dell'opera.

Inoltre, al fine di dare funzionalità al 1° lotto della bretella autostradale Tirreno – Brennero, opera sostanzialmente conclusa ma non ancora entrata in funzione che si sviluppa dall'interconnessione con la A15 e la A1 fino al nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa - Trecasali, con ricaduta sulla SP10 "Padana inferiore" ad ovest dell'asse autostradale, la Regione Emilia-Romagna ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di inserire il tratto di Cispadana, fra il nuovo casello di Terre Verdiane e la SP72 Parma-Mezzani, nell'ambito dell'approvazione del Piano Finanziario Regolatorio 2019-2023 relativo alla concessione alla Società SALT¹¹, concessionaria dell'autostrada A15 e del 1° lotto del TIBRE. Ciò darebbe continuità all'intero itinerario realizzando una nuova infrastruttura con caratteristiche di extraurbana secondaria (tipo C1, 1 corsia/senso di marcia), alternativa all'asse centrale della via Emilia e della A1, a servizio dei territori della pianura parmense e reggiana, e di collegamento fra i due assi autostradali A15 e A22 e di qui, attraverso l'autostrada Cispadana, fino alla A13 e alla superstrada Ferrara–Porto Garibaldi. Il MIMS ha richiesto quindi alla Società SALT di predisporre il progetto di fattibilità tecnico economica di tale soluzione al fine di verificarne la sostenibilità finanziaria nell'ambito della concessione e la società vi ha provveduto nei primi mesi del 2020. Successivamente, tuttavia, il MIMS non ha previsto la realizzazione di quest'opera nell'ambito del Piano finanziario regolatorio di SALT – Tronco AutoCisa.

Invece, è stato realizzato, nell'ambito dei lavori del I lotto del Ti-Bre da parte del concessionario della A15 SALT S.p.A., il tratto di raccordo tra il casello "Sissa-Trecasali" e la rotatoria sulla SP10. In particolare, il tratto iniziale tra il casello e la rotatoria SP 8 non sarà fruibile fino alla conclusione delle operazioni di collaudo effettuate dal Ministero competente (legate al I lotto del raccordo autostradale); il tratto tra la rotatoria SP 8 e la rotatoria SP 10 è aperto al traffico.

L'apertura al traffico del primo tratto è subordinata al completamento delle operazioni di collaudo tecnico amministrativo attualmente in corso, che dipendono dalla Commissione di collaudo e dal Ministero Infrastrutture e Trasporti.

A giugno 2024 la Regione Lombardia e la Regione Emilia-Romagna hanno approvato un Accordo di Intesa, al fine di avviare da subito un percorso condiviso per garantire la realizzazione del completamento del Tibre, che è stato inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

¹¹ Si fa presente che in data 10 ottobre 2017 la società SALT (Società Autostrada Ligure Toscana p.a.) ha incorporato la società Autocamionale della Cisa S.p.A., subentrando in tutti gli obblighi e gli impegni, compresa la Convenzione Unica sottoscritta da Cisa con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Figura 252
Schema di attuazione Cispadana

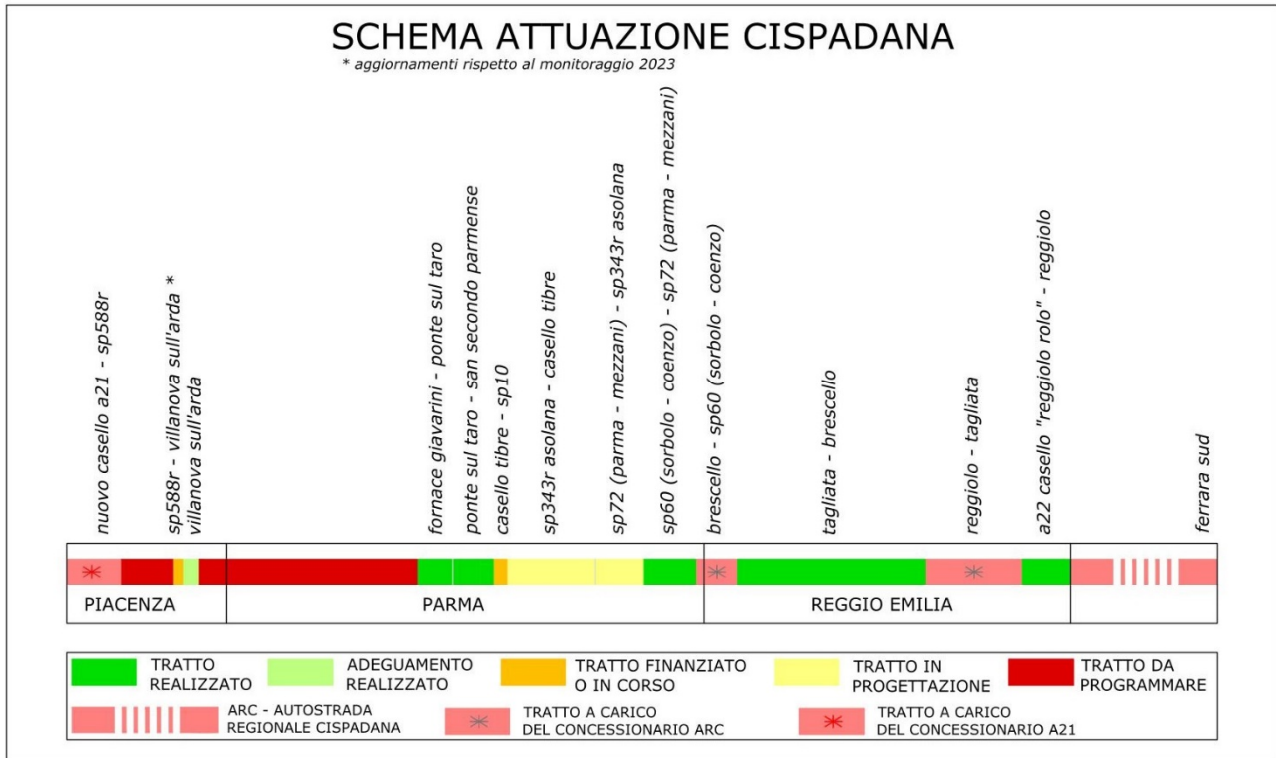
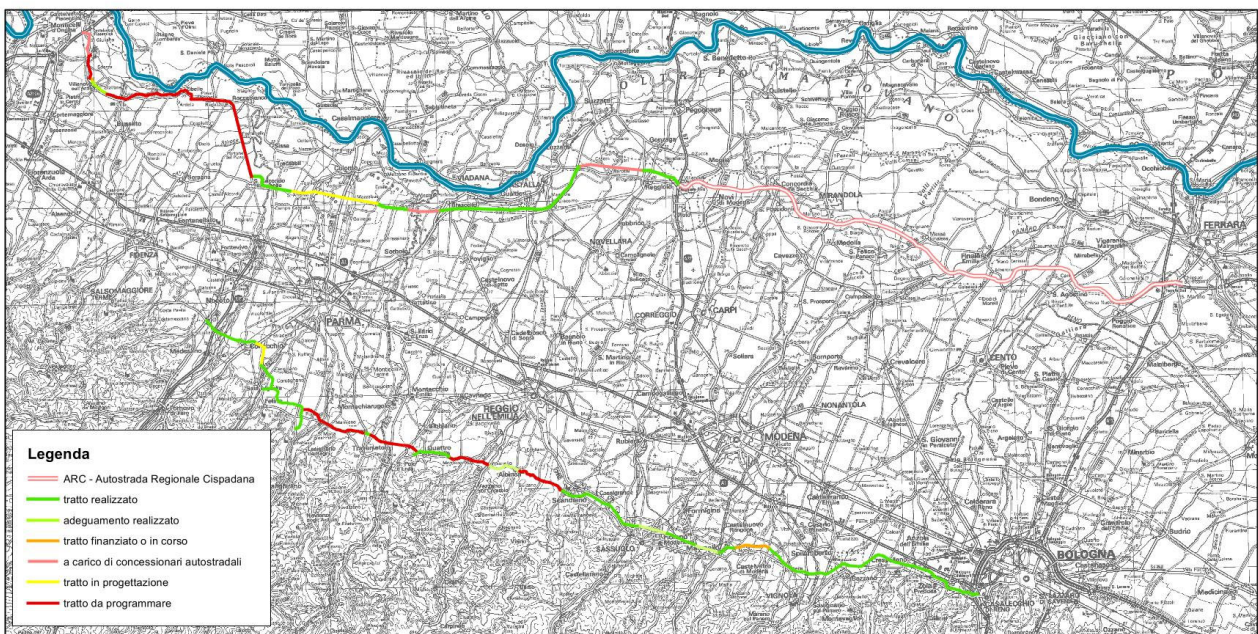


Figura 253
Stato di attuazione dei corridoi viari Pedemontano e Cispadano



■ Monitoraggio semestrale al 31/12/2023

La Regione **monitora semestralmente l'andamento dei lavori degli interventi finanziati a favore delle Province mediante i Programmi previsti dall'art. 167 della LR 3/1999**. Il monitoraggio al 31/12/2023 costituisce la base del presente paragrafo.

Gli interventi finanziati dal 2002 al 2010 sono 158. Di questi, 155 sono conclusi, 2 in corso di realizzazione e 1 in fase di progettazione e quindi ancora da avviare. A questi interventi delle annualità 2002/2010 vanno aggiunti **47 nuovi lavori**, finanziati con le economie degli interventi degli anni precedenti.

Interventi da avviare:

- SP 4 "Nuova Galliera" Lungo Reno - opere di collegamento ricadenti in comune di Bologna tra la Nuova Galliera e la via Cristoforo Colombo - Stralcio 2:** il progetto ha subito forti ritardi a causa della particolare complessità del procedimento di acquisizione delle aree. La Città Metropolitana ha completato il progetto definitivo nel luglio 2020 ma solo nel 2021 è stato acquisito lo studio acustico ed è stata redatta la relazione ambientale necessari al fine di avviare la conferenza di servizi per il procedimento unico ai sensi dell'art.53 della L.R. 24/2017. La conferenza dei servizi è stata avviata a luglio 2022 da Città Metropolitana e nello stesso mese si è tenuta la prima seduta, mentre la seconda si è tenuta il 09/03/2023. In tale sede gli enti competenti hanno valutato che gli studi di fattibilità ambientali pubblicati, non contenendo la sintesi non tecnica, non potevano ritenersi esaustivi e pertanto si è convenuto sulla necessità di effettuare una ulteriore pubblicazione sul BUR, avvenuta il 25/05/2023, del documento di Valsat nel frattempo predisposto dal Comune di Bologna. Per via del necessario adeguamento del computo metrico al prezzario corrente si è registrato un aumento dei costi. Si è ipotizzato di inserire questo intervento in quello contiguo e più ampio denominato Intermedia di Pianura, attualmente in capo ad Autostrade per l'Italia a seguito dell'Accordo aggiuntivo del 2019 all'Accordo del 15/04/2016 per il Potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna. ASPI è disposta, ma la conferenza di servizi non è ancora conclusa a causa delle difficoltà organizzative di Città Metropolitana, impegnata nell'emergenza dell'alluvione di maggio 2023.

Interventi in corso di esecuzione

Tabella 68

Elenco lavori in corso di esecuzione programmazione TRIRER 2002-2010

Anno di assegnazione	Beneficiario (Provincia)	Titolo intervento	Importo intervento	Contributo regionale	Risorse locali	Stato di avanzamento lavori
2004	Ravenna	Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS 302 Brisighellese (2° lotto)	2.065.827,60	2.065.827,60	0,00	70% Previsione fine lavori e collaudo statico 30/06/25

2007	Bologna	Interventi di riqualificazione della SS64 ai fini della sicurezza: miglioramento del livello di servizio di via Porrettana nel tratto compreso tra la rotatoria Biagi e il confine sud del territorio comunale	3.100.800,00	2.200.000,00	900.800,00	100,00% (*)
------	---------	--	--------------	--------------	------------	----------------

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

Di seguito si riporta lo stato di attuazione al 31/12/2023 degli interventi in corso di esecuzione:

- **Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS 302 Brisighellese (2° Lotto):** la procedura concorsuale di appalto si è conclusa, con Provvedimento n. 830 del 15/09/2020, con cui è stata disposta l'aggiudicazione definitiva dei lavori alla ditta Zaccaria Costruzioni. L'aggiudicazione definitiva è divenuta efficace in data 16/10/2020. I lavori sono stati consegnati alla ditta Zaccaria Costruzioni S.r.l. in data 10/03/2022 e la fine lavori è prevista a giugno 2025.
- L'intervento di **riqualificazione della SS64 Porrettana nel tratto compreso tra la rotatoria Biagi e il confine sud del territorio comunale** prevede la costruzione di cinque nuove rotatorie ed è stato avviato da molto tempo, ma ha avuto un avanzamento lento. Infatti, la necessità di realizzare le rotatorie una dopo l'altra (per non impattare troppo sul livello di congestione dell'asta già molto alto) implica un cronoprogramma molto dilazionato. Attualmente risultano completate quattro rotatorie su cinque. La quinta rotatoria, della quale è stata realizzata ad oggi solo la corona esterna, sarà realizzata a seguito di un accordo con un soggetto privato nell'ambito degli interventi compensativi per la realizzazione di un comparto immobiliare: il 14/01/2022 è stata avviata la conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto definitivo dell'ultima rotatoria da realizzare "Da Vinci" e sono state avviate le procedure per il collaudo delle 4 rotatorie già realizzate. È stata avviata l'installazione dei sensori per il funzionamento del sistema semaforico. Nel corso del 2023 sono stati ultimati i lavori delle rotatorie Micca, Duse, Fattori e Marconi e quota parte del sistema di gating semaforico e il collaudo tecnico amministrativo delle rotatorie è datato 20/10/2023. Per quanto riguarda la quinta rotatoria, Da Vinci, con prot. 32481 del 20/10/2023 il Comune di Casalecchio ha rilasciato il "Permesso di Costruire per opere di urbanizzazione compensative consistenti nella realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra via Porrettana e via Leonardo da Vinci" che il privato deve ancora ritirare per dare l'avvio ai lavori. La realizzazione della rotatoria è strettamente legata alla realizzazione dell'adiacente parcheggio pubblico a servizio di un supermercato per i quali si è in attesa di rilascio del titolo abilitativo. Tali lavori dovranno comunque essere coordinati con i tanti lavori in corso nel Comune di Casalecchio (tra cui il nodo ferro-stradale) per non bloccare la viabilità urbana.

Interventi conclusi nel 2023

- **Razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex SS253 "San Vitale" nel tratto Russi - Lugo (1° lotto):** i lavori risultano conclusi nella primavera del 2024. Nello specifico, sono state ultimate le opere di adeguamento statico e sismico del Ponte dell'Albergone, che avevano consentito la sua apertura al traffico, mentre i lavori già appaltati presso il Ponte della Chiusa, sono stati per un periodo sospesi. A seguito degli aumenti dei prezzi delle materie prime ed in particolare del ferro da carpenteria si sono, infatti, allungati i tempi per la approvazione della perizia di variante resasi necessaria per l'avvio dei lavori di adeguamento statico e sismico del Ponte sul fiume Senio. Sono state emanate ordinanze con limiti velocità e limiti di portata. Ora i lavori sono conclusi.

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

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

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

■ Fondo FAS (Aree sottoutilizzate 2000-2006)

Il 22 marzo 2000 la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto con il Presidente del Consiglio dei Ministri l'Intesa Istituzionale di Programma, prevista dalla L. 662/96, uno **strumento di programmazione negoziata per lo sviluppo economico e occupazionale di una determinata area**. In attuazione dell'Intesa sono stati sottoscritti l'**Accordo di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie e successivi Accordi integrativi**.

Tali Accordi, oltre ad individuare azioni condivise per la realizzazione di alcuni **interventi sul sistema autostradale e su alcune strade statali**, hanno sancito anche la ripartizione delle **risorse erogate dal CIPE nel periodo 2000-2006** e destinate alla realizzazione di infrastrutture viarie nelle aree sottoutilizzate (FAS).

Relativamente ai **solli interventi ricadenti sulla rete di interesse regionale e/o su quella locale**, la suddivisione delle fonti di finanziamento iniziali per ogni Accordo di Programma Quadro è il seguente: **FAS 86,07 mln €, Enti locali 62,03 mln € e Regione 139,15 mln €, per un totale di circa 287 mln €**.

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

Inoltre, nel tempo, l'ammontare complessivo dei finanziamenti previsti dagli Accordi sulla rete di interesse regionale e/o locale è aumentato per effetto dell'apporto di ulteriori fonti finanziarie da parte sia della Regione che degli Enti Locali, a compensazione degli aumenti di costo di alcune opere nei successivi approfondimenti progettuali, portando quindi il totale complessivo a **circa 300 mln di €**.

Gli interventi contenuti negli APQ sono soggetti ad un monitoraggio dell'avanzamento della spesa, che prosegue tuttora nonostante il lungo tempo trascorso dalla sottoscrizione dell'ultimo Accordo integrativo, poiché alcuni interventi non sono ancora conclusi. Lo strumento di monitoraggio messo a disposizione dal Ministero dello Sviluppo Economico è il Sistema Gestione Progetti (SGP), in grado di monitorare bimestralmente gli interventi.

Si evidenzia, tuttavia, che alcuni soggetti attuatori, quali Autostrade per l'Italia, ANAS, Comunità dell'Appennino Forlivese e Provincia di Reggio Emilia, per diverse sessioni di monitoraggio, non hanno trasmesso i dati relativi agli interventi di propria competenza. A inizio 2020, si è avviata un'attività di confronto con gli Enti locali, con l'obiettivo di chiudere, ove possibile, le schede di monitoraggio degli interventi di rispettiva competenza.

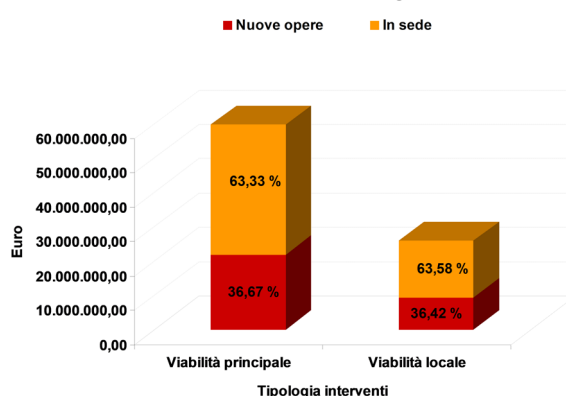
In particolare, si è provveduto a completare il monitoraggio degli interventi di cui è stato possibile liquidare il saldo nel corso del 2023.

Di fianco si riporta la **distribuzione delle fonti di finanziamento FAS (circa 86 mln €) tra strade provinciali di interesse regionale e viabilità locale**.

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

Si evidenzia che le riprogrammazioni delle economie rese disponibili dalle risorse di cui alle delibere CIPE, attuate nell'ambito del tavolo dei sottoscrittori dell'Accordo, hanno permesso la realizzazione di vari interventi, tutti, ad oggi, conclusi.

Figura 254
Distribuzione fonti di finanziamento FAS
tra viabilità di interesse regionale e locale



■ Fondo FSC 2014-2020

Come anticipato nel capitolo "Il contesto istituzionale", il 1° dicembre 2016 il CIPE, con Delibera n. 54, ha approvato il Piano Operativo Infrastrutture, **a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020**, articolato in Assi tematici e in Linee di azione che si sviluppano attraverso singoli interventi.

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del 16/4/2017 della Delibera CIPE n. 54/2016, i soggetti attuatori degli interventi finanziati a valere sul FSC (Province e Comuni) hanno potuto dare avvio alle attività di progettazione degli stessi, al fine di assicurare il rispetto del termine assegnato per il perfezionamento dell'obbligazione giuridicamente vincolante (aggiudicazione dei lavori) entro il 31/12/2021 (termine così modificato con Delibera CIPE n. 26/2018). Riguardo a questa scadenza,

si evidenzia che il termine ultimo per l'assunzione delle OGV è stato prorogato da ultimo dall'art 11-novies del Decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52 "Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19" (come modificato in sede di conversione da Legge n.87/2021) e fissato al 31 dicembre 2022.

Su proposta della Regione, con Delibera CIPE n. 12 del 28 febbraio 2018, è stato approvato un Addendum al Piano Operativo Infrastrutture che ha previsto il finanziamento di alcuni ulteriori interventi ricadenti sia negli Assi: Asse A "Settore stradale", B "Settore ferroviario", D "Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente" ed E "Altri interventi".

Successivamente, la Regione ha proposto successive rimodulazioni di tale Addendum che, secondo le procedure stabilite dalla Delibera CIPE 25/2016, sono state approvate dalla Cabina di Regia del Fondo.

Gli interventi stradali (Assi A, D ed E) compresi nel Piano Operativo e nell'Addendum sono pertanto, a seguito delle citate rimodulazioni, i seguenti:

Tabella 69
Interventi stradali (Assi A, D ed E) compresi nel Piano Operativo e nell'Addendum

Interventi	Soggetto Attuatore	Costo [M€]	Risorse FSC [M€]	Stato attuazione interventi
ASSE TEMATICO A: INTERVENTI STRADALI				
Linea d'azione 1: Completamento di itinerari già programmati				
Nuova rotonda su SS. 16 in Comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	Comune di San Giovanni in M.	0,620	0,620	Lavori terminati il 19/10/2023. Opera collaudata il 20/12/2023
Completamento viabilità di via Brenta in Comune di S. Giovanni in Marignano (RN)	Comune San Giovanni in M.	0,880	0,880	Lavori terminati il 29/09/2023. Opera collaudata il 21/12/2023
1° e 2° lotto della Nuova Via Emilia tra Forlì tangenziale e Cesena secante con attraversamento dei Comuni di Forlimpopoli e Bertinoro	Comune di Forlì	7,000	7,000	Approvazione del PD il 28/10/2021. Approvazione del PE il 07/05/22. Il 22/11/22 è stato sottoscritto il contratto tra il comune di Forlì e la ditta affidataria dei lavori. Lavori in corso, fine lavori prevista il 24/11/2024
Interventi funzionali all'accesso nord all'Interporto di Bologna ⁽¹⁾	Società Interporto Bologna S.p.A.	2,612	2,000	Nel 2023 si sono svolti i lavori, conclusi il 29/03/2024
Allargamento della via Bondanello in Comune di Castel Maggiore (BO)	Comune di Castel Maggiore	1,430	1,000	Nel 2023 si sono svolti i lavori, la data prevista di conclusione è il 30/06/2024
TOTALE		12,542	11,500	

Interventi	Soggetto Attuatore	Costo [M€]	Risorse FSC [M€]	Stato attuazione interventi
Linea d'azione 2: Interventi di adeguamento e razionalizzazione della rete stradale				
Interventi in Comune di Rimini finalizzati al miglioramento dei flussi di transito su infrastrutture statali e provinciali. Suddiviso nei seguenti 3 stralci: <ul style="list-style-type: none"> - A2EA099 (Parcheeggio Marvelli 12.601.304,92€); - A2EA100 (Studio viabilità alternativa ponte di Tiberio 203.543,83€); - A2EA004 (via Diredaua 6.430.765,50€). 	Comune di Rimini	19,236	16,830	A2EA099: prog.def terminato il 13/09/2022; stipula contratto 29/12/2022; Inizio lavori 06/06/2024. Fine lavori prevista entro 2025 A2EA100: stipula contratto 13/02/2020; Fine prevista entro il 2024 A2EA004: concluso e collaudato il 20/12/2021
Manutenzione straordinaria strade comunali di montagna	Unioni montane	7,000	7,000	<i>Dettagli riportati in successiva tabella</i>
Messa in sicurezza SP 35 all'interno del centro abitato di Sant'Andrea in Casale – fraz. del Comune di San Clemente (RN) -1°stralcio	Comune di San Clemente	0,297	0,230	I lavori sono stati ultimati in data 21/03/2019. Il collaudo è stato approvato in data 31/03/2019
SS 45 Ammodernamento del tratto Rio Cernusca – Rivergaro ⁽²⁾	ANAS	191,36	15,000	Progetto Definitivo completato a luglio 2020. Avvio del PUA a settembre 2021 con emissione da parte del MASE del decreto di compatibilità ambientale riguardante VIA, screening incidenza ambientale e Piano utilizzo terre. Conclusione della CdS decisoria a dicembre 2023. Approvazione del PD e avvio delle procedure di appalto per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori.
Ripristino viabilità comunale in Comune di Gemmano (RN)	Comune di Gemmano	0,150	0,150	I lavori sono stati ultimati in data 07/02/2019
Restyling Piazza Boccioni e nuova pavimentazione in Comune di Morciano di Romagna (RN)	Comune di Morciano di R.	0,570	0,570	I lavori aggiudicati ad agosto 2018, sono stati ultimati in data 06/12/2019. Il verbale di regolare esecuzione è stato approvato in data 02/07/2020
SS 9 – Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini ⁽²⁾	ANAS	22,250	11,180	A ottobre 2021 è stata avviata la CdS per localizzazione urbanistica. Conclusa CdS e approvato il progetto definitivo a dicembre 2022. In data 28/12/2022 è stata bandita la gara d'appalto per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori, conclusa nel luglio 2023.

Interventi	Soggetto Attuatore	Costo [M€]	Risorse FSC [M€]	Stato attuazione interventi
SS 67 adeguamento da Classe al Porto di Ravenna	ANAS	43,000 I stralcio	20,000	Il 31/08/2021 si è aperta la CdS per la localizzazione urbanistica, approvazione PD e apposizione vincolo espropriativo. Conclusione CdS avvenuta agli inizi del 2022. Nei primi mesi del 2023 è stato approvato il PE del I stralcio I lavori sono stati consegnati in data 11/10/2023.
Collegamento SS9 località S. Giovanni in Compito - casello A14 Valle del Rubicone	Provincia di Forlì-Cesena	9,000	7,000	Stipula contratto avvenuta l'08/03/2023. Il 21/04/2023 avvenuto inizio lavori. Previsione fine lavori il 01/06/2025
Rifunionalizzazione e messa in sicurezza della strada provinciale 513R nel tratto ricadente in Comune di Vetto al Km. 41+600 – 1° lotto ⁽¹⁾	Provincia di Reggio Emilia	0,660	0,300	Completata la progettazione definitivo-esecutiva a luglio 2022. Lavori in corso di esecuzione ed ultimazione prevista nel primo semestre 2024.
TOTALE		293,523	78,260	
Linea d'azione 3: Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio				
Nuova rotatoria tra la S.P. 13 di Campogalliano e S.C. Fornace in Comune di Campogalliano (MO)	Provincia di Modena	0,880	0,330	Lavori completati il 15/01/2021
Tangenziale di Fogliano fraz. del Comune di Reggio Emilia 1° Lotto– SP467R	Provincia di Reggio Emilia	11,270	5,000	In corso di realizzazione ed ultimazione prevista per febbraio 2025
Riqualificazione di via Gardizza (SP 59) Conselice (RA)	Provincia di Ravenna	3,298	3,000	Il 16/07/21 si sono conclusi i lavori. Il 15/11/21 è stato emesso il collaudo dell'opera.
Tangenziale sud di Formigine (MO)	Comune di Formigine	5,629	5,415	Lavori completati il 20/08/2021
SP467R MO Pedemontana – 4° stralcio 3° lotto – tratto B: SP17 – Via Gualinga e 4° stralcio 4° lotto: Via Gualinga – Via Montanara.	Provincia di Modena	15,850	11,850	Lavori iniziati a novembre 2022 prevista fine entro il 2025
IV stralcio nuova viabilità Sud di Fidenza (PR) per il collegamento casello A1 - SS9 Via Emilia - ospedale di Vaio – Salsomaggiore	Comune di Fidenza	2,800	1,000	Progetto definitivo approvato a settembre 2020; progetto esecutivo approvato il 30/10/2021; lavori avviati a luglio 2022 con fine prevista entro il 2024.
Nuovo collegamento SP 5 - zuccherificio Co.Pro.B. in comune di Minerbio (BO) e rotatorie su via Ronchi	Comune di Minerbio	2,910	2,000	Nel 2023 si sono svolti i lavori del prolungamento di via Sanità (II stralcio). La parte di opera finanziata è stata inaugurata ad aprile 2024. Ora si è in attesa che lo zuccherificio realizzi l'ampliamento dell'intera

Interventi	Soggetto Attuatore	Costo [M€]	Risorse FSC [M€]	Stato attuazione interventi
				strada. Il I stralcio è già ultimato.
Riqualificazione ponte sul fiume Taro nei comuni di Parma, Noceto e Fontevivo Suddiviso in 3 lotti: - Lotto 1 (parte in alveo €1.477.486,27) - Lotto 2 (restauro strutture murarie €361.326,48) - Lotto 3 (pavimentazione € 161.187,25)	Comune di Parma	2,000	1,500	- Lotto 1 conclusione dei lavori a novembre 2022. - Lotto 2 lavori avviati a marzo 2023 e previsione di ultimazione entro il 2024; - Lotto 3: conclusione dei lavori il 15/10/21 e collaudo effettuato a giugno 2022.
TOTALE		44,637	30,095	
ASSE TEMATICO D: MESSA IN SICUREZZA DEL PATRIMONIO INFRASTRUTTURALE ESISTENTE				
Linea d'azione 1: Interventi di adeguamento e manutenzione straordinaria della rete stradale riguardanti itinerari e strade particolarmente pericolose in quanto affette da rilevante incidentalità, interventi di messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali				
SP72 PR Parma-Mezzani "Via Burla" - interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	Provincia di Parma	3,000	3,000	Progetto esecutivo completato a settembre 2022; avvio dei lavori avvenuto a marzo 2023 e previsione di ultimazione entro il 2024
Ripristino ponte sul Po Giuseppe Verdi	Provincia di Parma	2,100	1,000	Lavori aggiudicati il 05/12/2018, avviati il 04/03/2019 e conclusi il 28/11/2019.
SS 16 messa in sicurezza nell'abitato di Rimini Suddiviso nei seguenti 3 stralci: - D1EA390 (Polo intermodale su SS16 - Rotatorie su SS16 - stralcio Aeroporto – TRC) 1.150.000,00€; - D1EA391 (SS16 Messa in sicurezza nell'abitato di Rimini - stralcio Padulli) 2.300.000,00€; - D1EA001 (SS16 Messa in sicurezza nell'abitato di Rimini – va Verenin) 1.820.000,00€.	Comune di Rimini	5,270	5,270	D1EA390: stipula contratto 02/12/2022; Inizio lavori 08/02/2023. Previsione fine lavori entro il 2024 D1EA391: stipula contratto 30/03/2022; Inizio lavori 18/07/2022. Previsione fine lavori entro il 2024 D1EA001 stipula contratto 02/05/2022. Inizio lavori 28/02/2023. Previsione fine lavori entro il 2024.
TOTALE		10,370	9,270	
ASSE TEMATICO E: ALTRI INTERVENTI				
Linea d'azione 1: Miglioramento sicurezza infrastrutture				
Messa in sicurezza SP18 Padullese con realizzazione di rotonda ⁽¹⁾	Comune di Calderara di R. (BO)	0,640	0,400	i lavori sono stati eseguiti e conclusi nel 2023. Il 19/12/2023 è avvenuta l'inaugurazione.
TOTALE		0,640	0,400	
TOTALE INTERVENTI STRADALI		361,072	129,525	

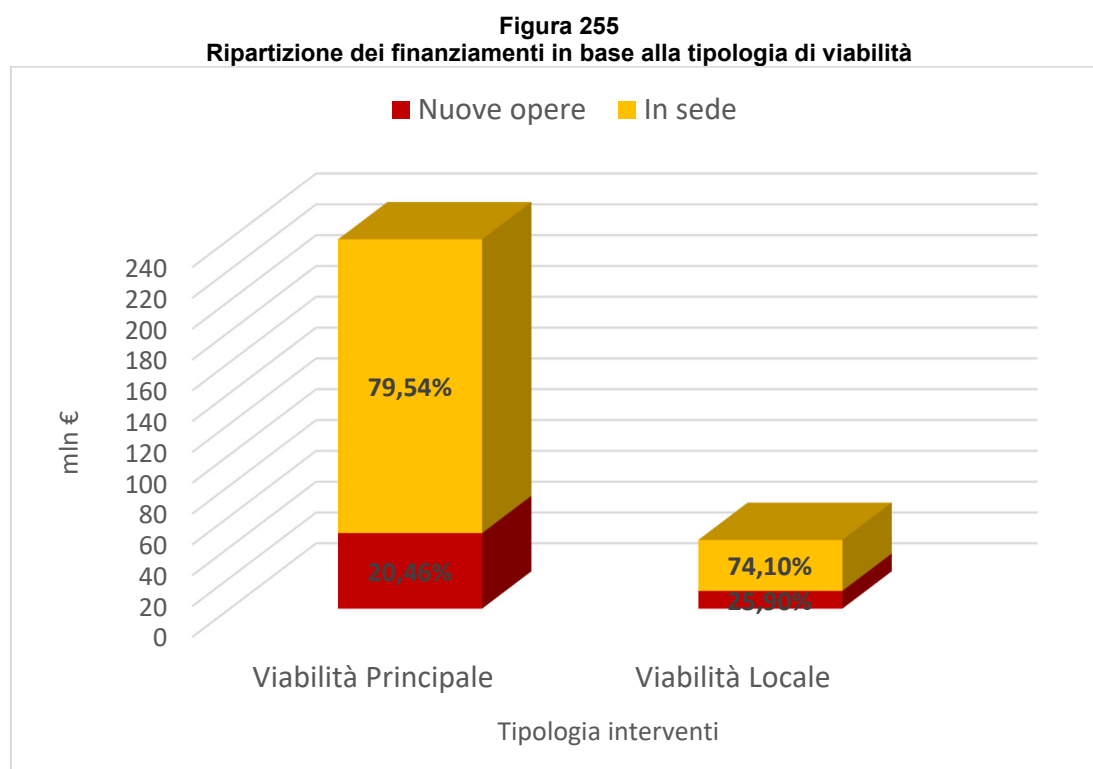
⁽¹⁾ interventi approvati con il II Addendum al P.O. (Delibera CIPE 12/2018) e successive rimodulazioni approvate dalla cabina di regia

⁽²⁾ intervento previsto nel Contratto di Programma ANAS 2016-2020 approvato dal CIPE con Delibera n.65 del 7/8/2017. Opera commissariata con DPCM del 16/04/2021, ai sensi dell'art. 4 del D.L. 32/2019, convertito con modificazioni dalla Legge n. 55/2019

Si evidenzia che per molti interventi si sono attuate consistenti rivisitazioni progettuali, con aumenti di costo, dovuti al rincaro dei prezzi dei materiali da costruzione e dell'energia, che hanno fatto registrare variazioni di costo complessivo di circa il 22%.

Al fine di consentire l'avvio delle procedure di affidamento e dare corso all'attuazione delle opere, gli enti attuatori, non potendo altresì accedere alle esigue compensazioni ministeriali, hanno dovuto fronteggiare tali aumenti di costo reperendo risorse proprie e affrontando non poche difficoltà nella gestione dei bilanci delle amministrazioni.

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



Con riferimento all'intervento denominato "Manutenzione straordinaria delle strade comunali di montagna", l'8 aprile 2018 la Regione ha sottoscritto con il MIT una convenzione con la quale la Regione Emilia-Romagna è stata individuata quale soggetto beneficiario dei finanziamenti statali con il compito di effettuare un riparto della somma complessivamente prevista, pari a 7 milioni di Euro, a favore delle Unioni dei Comuni montani e dei Comuni montani derivanti da fusione e non aderenti ad una Unione, individuati quali soggetti attuatori delle opere.

Lo stato di avanzamento di questi interventi, a seguito del riparto e dell'assegnazione dei finanziamenti ai soggetti attuatori, è il seguente:

Tabella 70
Manutenzione straordinaria delle strade comunali di montagna

Unione di Comuni montani o Comune Fuso non aderente ad un'Unione	RIPARTO FINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
Alta Val Tidone	€69.279,16	Aggiudicazione lavori: 08/11/2018 Consegna lavori: 10/12/2018 Ultimazione: 14/03/2019
Valli Trebbia e Luretta	€524.059,57	Aggiudicazione lavori: 20/12/2018 Consegna lavori: 20/02/2019 Ultimazione: 19/09/2019
Alta Val Nure	€301.012,21	Aggiudicazione lavori: 04/12/2018 Consegna lavori: 04/12/2018 Ultimazione: 30/10/20
Valnure Valchero	€41.650,97	Aggiudicazione lavori: novembre 2018 Consegna lavori: 07/12/2018 Ultimazione: 30/08/19
Alta Val d'Arda	€96.478,67	Aggiudicazione lavori: 26/10/18 Consegna lavori: 12/11/2018 Ultimazione: 30/08/20
Valli Taro Ceno	€640.535,01	Aggiudicazione lavori: 03/09/2018 Consegna lavori: 27/09/2018 Ultimazione: 19/09/2019
Appennino Parma Est	€375.171,62	Aggiudicazione lavori prevista: 14/02/2019 Consegna lavori: luglio 2019 Ultimazione: 06/12/2019
Val d'Enza	€40.389,27	Aggiudicazione lavori: 02/10/2018 Consegna lavori: 15/10/2018 Ultimazione: 05/11/2018
Appennino Reggiano	€668.392,29	Aggiudicazione lavori: 20/09/2018 Consegna lavori:01/10/2018 Ultimazione: 20/09/2019
Tresinaro Secchia	€112.616,79	Aggiudicazione lavori prevista: 25/05/2019 Consegna lavori:06/08/2019 Ultimazione:04/10/2019
Distretto Ceramico	€305.765,76	Aggiudicazione lavori: 12/03/2020 Consegna lavori: 01/06/2020 Ultimazione: 18/11/2020

Unione di Comuni montani o Comune Fuso non aderente ad un'Unione	RIPARTO FINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
Frignano	€634.261,86	Aggiudicazione lavori: 24/09/2018 Consegna lavori: 05/11/2018 Ultimazione: 05/11/2021
Terre di Castelli	€176.267,59	Aggiudicazione lavori: 12/08/2019 Consegna lavori: 18/09/2019 Ultimazione: 21/07/2020
Reno Lavino Samoggia	€292.821,10	Aggiudicazione lavori: 19/7/2018 Consegna lavori: 20/8/2018 Ultimazione 22/11/2018
Appennino Bolognese	€768.951,32	Aggiudicazione lavori: 25/9/2019 Consegna lavori: 7/10/2019 Ultimazione: 02/12/2020
Alto Reno Terme	€64.650,22	Aggiudicazione lavori: 29/6/2018 Consegna lavori: 10/7/2018 Ultimazione: 21/2/2019
Valli Savena Idice	€314.187,75	Aggiudicazione lavori: 29/3/2019 Consegna lavori: 8/4/2019 Ultimazione: 2/9/2020
Nuovo Circondario Imolese	€161.594,55	Aggiudicazione lavori: 9/8/2019 Consegna lavori: 18/9/2019 Ultimazione: 25/11/2019
Romagna Faentina	€220.666,68	Aggiudicazione lavori: 28/12/2018 Consegna lavori: 03/04/2019 Ultimazione: 25/10/2019
Romagna Forlivese	€440.585,79	Aggiudicazione lavori: 20/12/2018 Consegna lavori: 08/07/2019 Ultimazione: 01 ottobre 2019
Valle del Savio	€285.324,82	Aggiudicazione lavori: 13/06/2019 Consegna lavori: 04/07/2019 Ultimazione: 12/12/2019
Rubicone e Mare	€111.441,72	Aggiudicazione lavori: 30.10.2018 Consegna lavori: 04/12/2018 Ultimazione: 08/04/2019
Valmarecchia	€353.895,28	Aggiudicazione lavori: 26/11/2018

Unione di Comuni montani o Comune Fuso non aderente ad un'Unione	RIPARTO FINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
		Consegna lavori: 18/03/2019 Ultimazione dei lavori principali: 14/06/2019 Da avviare i lavori di completamento mediante utilizzo dei residui
TOTALE	€7.000.000,00	

Si evidenzia una rilevante criticità riscontrata nella fase di rendicontazione al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (ora MIT) delle spese sostenute per la realizzazione di questi interventi, per l'onerosità degli adempimenti previsti dal Sistema di Gestione e Controllo (SIGECO) di questo tipo di finanziamenti, sproporzionato rispetto alla loro entità e molto gravoso per i soggetti attuatori, costituiti dalle Unioni di comuni montani.

Tale attività di rendicontazione è tuttora in corso per alcuni interventi con il supporto della Regione.

■ Fondo FSC 2021-2027

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

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

Tabella 71
Anticipazioni di risorse FSC 2021-2027

INTERVENTO	BENEFICIARIO	COSTO TOTALE	FINANZIAMENTO FSC	CO-FINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
Strada provinciale n. 587R di Cortemaggiore. Rettifica del tracciato fra le progressive km 4+200 e km 4+600	Provincia di Piacenza	1.100.000,00	1.000.000,00	100.000,00	Avviati i lavori a febbraio 2023 e previsione di ultimazione a maggio 2024.
Strada provinciale n. 588R Dei Due Ponti. Lavori di miglioramento del tracciato esistente alla progressiva km 4+380 nel centro abitato di	Provincia di Piacenza	250.000,00	216.315,00	33.685,00	Avviati i lavori a febbraio 2023 e previsione di ultimazione a marzo 2024.

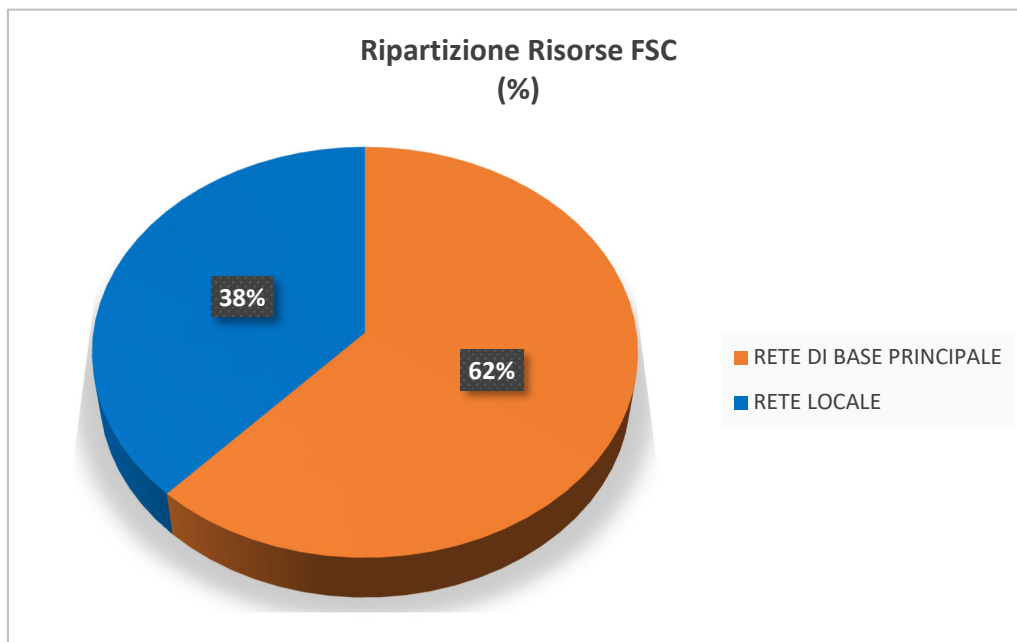
INTERVENTO	BENEFICIARIO	COSTO TOTALE	FINANZIAMENTO FSC	CO-FINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
San Giuliano (Castelvetro Piacentino)					
Interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle barriere di stradali lungo le strade provinciali - zona est	Provincia di Parma	800.000,00	737.159,00	62.841,00	Conclusa progettazione esecutiva a dicembre 2022. Avvio lavori l'11 settembre 2023.
Interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle barriere di sicurezza stradali lungo le strade provinciali - zona ovest	Provincia di Parma	800.000,00	737.159,00	62.841,00	Conclusa progettazione esecutiva a novembre 2022. Avvio lavori il 11 settembre 2023.
Messa in sicurezza della tangenziale di Montecchio (s.p. 67)	Provincia di Reggio Emilia	850.000,00	600.000,00	250.000,00	Concluso lo studio fattibilità. Lavori ultimati a novembre 2023
Completamento della ciclopedonale lungo la s.p. 63R tra Zurco e Cadelbosco di sotto	Provincia di Reggio Emilia	280.000,00	180.000,00	100.000,00	Conclusa la progettazione esecutiva. Lavori in corso di realizzazione ed ultimazione prevista a febbraio 2024
Messa in sicurezza della s.p. 5 nel tratto tra il cavo Fiuma e l'intersezione con la s.p. 2 in comune di Reggiolo	Provincia di Reggio Emilia	475.119,00	275.119,00	200.000,00	Conclusa la progettazione definitiva. Avvio lavori previsto per luglio 2024 ed ultimazione prevista per settembre 2024
Ulteriori lavori straordinari per ripristini delle pavimentazioni e delle pertinenze stradali sulle strade provinciali dell'area nord	Provincia di Modena	620.000,00	520.000,00	100.000,00	Lavori completati il 01/11/2022. Collaudato il 19/04/2023
Ulteriori lavori straordinari per ripristini delle pavimentazioni e delle pertinenze stradali	Provincia di Modena	624.171,00	524.171,00	100.000,00	Lavori completati il 09/10/2022. Collaudato il 09/03/2023

INTERVENTO	BENEFICIARIO	COSTO TOTALE	FINANZIAMENTO FSC	CO-FINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
sulle strade provinciali dell'area sud					
Opere di manutenzione straordinaria nella rete stradale di competenza	Città metropolitana di Bologna	1.725.038,00	1.463.038,00	262.000,00	Approvazione del progetto definitivo con determina n.2327 del 09/11/2022, nel 2023 si è svolta la progettazione esecutiva. I lavori sono iniziati nell'estate del 2024.
Manutenzione straordinaria tratti stradali comparto Alto Ferrarese	Provincia di Ferrara	382.000,00	347.000,00	35.000,00	Progettazione conclusa. Lavori ultimati a dicembre 2023
Manutenzione straordinaria tratti stradali comparto Basso Ferrarese	Provincia di Ferrara	382.000,00	347.000,00	35.000,00	Intervento concluso e collaudato a novembre 2022
Installazione di nuove barriere stradali per la messa in sicurezza di tratti strade provinciali	Provincia di Ferrara	378.000,00	343.178,00	34.822,00	Lavori i ultimati a dicembre 2023
Interventi di manutenzione straordinaria e riqualificazione della piattaforma stradale SP610R nel comune di Conselice	Provincia di Ravenna	1.100.000,00	917.101,00	182.899,00	Conclusa progettazione esecutiva a febbraio 2023. Stipula contratto il 21/02/23 Avvio dei lavori il 22/07/2024. Conclusione dei lavori prevista secondo semestre 2024
Realizzazione di una nuova rotatoria all'intersezione SS9 Via Emilia - SP5 Santa Croce - SP65 Cesena Bertinoro	Provincia di Forlì-Cesena	1.319.444,40	1.199.495,00	119.949,40	Progetto esecutivo concluso a gennaio 23. Pubblicata la gara il 23/02/23. Firmato il contratto il 10/07/23. Inizio dei lavori il 15/01/2024. Prevista la conclusione dei lavori entro il 2024
Sp. 44 Ponterosso - stabilizzazione del versante in prossimità del km 1+750	Provincia di Rimini	650.000,00	593.265,00	56.735,00	Lavori completati il 28/04/2023. collaudato il 15/06/2023.

INTERVENTO	BENEFICIARIO	COSTO TOTALE	FINANZIAMENTO FSC	CO-FINANZIAMENTO	STATO DI AVANZAMENTO INTERVENTI
		11.735.772,40	10.000.000,00	1.735.772,40	

Nella figura seguente si rappresenta il riparto dei finanziamenti FSC, destinati a interventi in sede, fra la rete di base principale e la rete locale.

Figura 256



In relazione alla restante parte delle risorse FSC 2021-2027, in data 17 gennaio 2024 è stato firmato, tra la Regione e il Governo, l'**Accordo per lo sviluppo e la coesione** per un ammontare di **480,6 milioni** di euro destinati a vari ambiti, tra cui quello riguardante "Trasporti e mobilità". In relazione all'area tematica dei Trasporti e della Mobilità, è prevista l'assegnazione di complessivi 137 milioni di euro per la linea di azione "Manifestazione di interesse per la viabilità provinciale".

L'attuazione di tale linea d'azione avverrà attraverso il ricorso ad Avvisi rivolti agli 8 enti provinciali del territorio e alla Città Metropolitana di Bologna, a partire dalle proposte dei soggetti beneficiari già pervenute alla Regione Emilia-Romagna nella seconda parte dell'anno 2023 e caricate sulla piattaforma informativa del Dipartimento per le politiche di Coesione (Presidenza del Consiglio dei Ministri).

7.3.3 Finanziamenti assegnati mediante convenzione

La L.R. 3/1999 prevede la possibilità di finanziare interventi di costruzione e manutenzione delle infrastrutture ricadenti sulla rete viaria di interesse regionale oggetto di cofinanziamento da parte di organismi di diritto pubblico o soggetti privati, da disciplinare mediante convenzione. Sempre con convenzione è stato possibile concedere finanziamenti regionali per assicurare il completamento di alcune opere in corso di costruzione a cura di ANAS al momento del trasferimento delle strade statali (2001) e successivamente prese in carico dalle Province competenti.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei finanziamenti assegnati a favore di interventi su strade di interesse regionale, i cui lavori sono in corso di progettazione o esecuzione o sono stati ultimati nel 2023 per un importo complessivo di **€ 8.350.000,00 a carico della Regione**, a fronte di un costo complessivo delle opere di **€ 48.213.490,51**.

Tabella 72
Stato di attuazione degli interventi finanziati dalla Regione mediante convenzione
in corso di progettazione/esecuzione o ultimati nel 2023 - Importi in euro

Prov.	Descrizione interventi	Importo finanziato	Costo totale	Anno del finanziamento	Stato di attuazione
Bologna	Asse Lungo Savena – Lotto II bis	2.650.000,00	11.831.025,89	2009	A seguito dell'aumento del quadro economico a causa della risoluzione di alcune interferenze nel 2021 si è valutato di modificare il progetto e pertanto con DGR 1578/2024 la RER ha approvato l'aggiornamento della convenzione. La progettazione dell'opera è in fase di ultimazione da parte di FER, soggetto attuatore dell'intero intervento subentrato alla Città Metropolitana di Bologna, che realizzerà l'opera stradale nell'ambito del più ampio progetto di innalzamento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore in prossimità del comune di Castenaso.
Ravenna	Realizzazione interconnessione della A14dir con la S.P. 253R San Vitale nel comune di Bagnacavallo in località Borgo Stecchi.	3.200.000,00	33.082.464,62	2024	Con DGR 1560/2024 è stata sottoscritta una nuova convenzione per la realizzazione dell'opera a seguito della rivisitazione progettuale a causa dell'aumento dei costi dovuti al caro materiali e all'ampliamento dell'intervento interessante un viadotto di competenza autostradale
Bologna	Realizzazione del nuovo collegamento viario tra via Canaletto e la SP 5 a Minerbio	2.500.000,00	3.300.000,00	2022	Convenzione del 07/03/2022. Nel 2023 è stata avviata la progettazione esecutiva.
Totale		8.350.000,00	48.213.490,51		

Per quel che riguarda il **Lotto II bis dell'asse Lungo Savena**, che costituisce una diramazione del collegamento fra la Trasversale di Pianura e la Tangenziale di Bologna e realizza la connessione fra la SP253R e la rotonda di via dell'Industria, bypassando l'abitato di Villanova di Castenaso, negli

ultimi anni il Comune di Castenaso ha avviato una fase di ripensamento complessivo dell'opera, di cui sono stati informati gli Enti sottoscrittori della convenzione in occasione di numerosi incontri, fase che da ultimo si è conclusa con una revisione del progetto esecutivo, al fine di adattarlo alle mutate condizioni economiche. Alla fine del 2019 risultava ancora in corso la validazione, che era già iniziata nel 2018, del progetto esecutivo (passaggio propedeutico all'approvazione da parte della Città Metropolitana che ne curerà anche la realizzazione), principalmente a causa della difficoltà di ottenere l'aggiornamento dei preventivi per la risoluzione delle interferenze dagli Enti titolari degli impianti. Il problema si è protratto ancora per tutto il 2020 e solo nell'estate del 2021 si è riusciti a sapere la somma necessaria, che ha incrementato notevolmente il quadro economico dell'opera, oltre le attuali disponibilità economiche. Si è cercato di trovare soluzioni progettuali alternative provando a cogliere l'opportunità dell'intenzione di FER di realizzare l'innalzamento della sede ferroviaria. A tal fine FER ha ottenuto il finanziamento statale dell'intervento di innalzamento della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore con la finalità di eliminare due passaggi a livello e si è proposta come stazione appaltante anche dell'intervento stradale. Pertanto, a seguito di un'importante revisione progettuale, attuata in sinergia con l'intervento dell'innalzamento ferroviario e al fine di risolvere le importanti interferenze dell'opera stradale con la linea ferroviaria, una parte di costo può essere convogliata nel più ampio progetto ferroviario di innalzamento della livelletta ferroviaria. Attualmente si sta lavorando al fine di creare una sinergia sia tecnica che amministrativo-contabile in relazione alla gestione della diversa natura dei finanziamenti che concorrono alla realizzazione dei progetti stradale e ferroviario. L'intervento ferroviario ha conseguito l'obbligazione giuridicamente vincolante il 29/12/2023 e le opere ferroviarie si dovrebbero concludere entro la fine del 2025 per sfruttare la chiusura dei traffici ferroviari in tale tratta. Con DGR 1578 del 08/07/2024 la Regione ha approvato la bozza di atto di aggiornamento della Convenzione in essere; successivamente anche il Comune di Bologna e FEA hanno emesso i propri atti approvativi.

Il 19/12/17 con convenzione, sono stati regolati i rapporti tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Ravenna e Comune di Bagnacavallo, (approvazione con DGR n. 1879 del 29/11/17) finalizzati alla realizzazione dell'intervento denominato **"Interconnessione della A14dir con la S.P. 253r San Vitale nel Comune di Bagnacavallo in località Borgo Stecchi"**. Il nuovo collegamento, reso necessario per il re-indirizzamento dei traffici di attraversamento all'esterno del centro abitato di Bagnacavallo, dovrà risolvere il punto critico costituito dall'attraversamento ferroviario sulla S.P. 8 Naviglio contenendo l'entità del volume di traffico «di attraversamento» all'interno dell'abitato di Bagnacavallo e offrendo una viabilità alternativa di collegamento della A14dir con l'abitato di Bagnacavallo. Il progetto preliminare è stato redatto il 22/01/2016 ed il 18/10/2016 ASPI ha espresso parere preliminare favorevole all'intervento. Il 08/11/2017 con Atto del Presidente della Provincia di Ravenna è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica mentre il progetto definitivo è stato concluso il 27/07/2020. Il 05/09/2024 è avvenuta la sottoscrizione di una nuova convenzione per la realizzazione dell'opera a seguito della rivisitazione progettuale a causa dell'aumento del costo dell'opera dovuto al caro materiali e dell'ampliamento dell'intervento interessante un viadotto di competenza autostradale. Il costo dell'opera è quantificato in € 33.082.464,62 di cui finanziati dalla Regione 3.000.000,00 € e dalla Provincia di Ravenna 29.837.823,10€ (di cui 14.085.544,61€ a carico di Autostrade per l'Italia S.p.A.).

Il 7 marzo 2022 la Regione Emilia-Romagna ha stipulato una convenzione con Città Metropolitana di Bologna e il Comune di Minerbio al fine di realizzare il **nuovo collegamento viario tra via Canaletto e la SP5 in variante al centro abitato di Minerbio**. Scopo dei lavori è quello di procedere alla realizzazione di una variante al centro abitato di Minerbio della strada provinciale SP 44 "Bassa Bolognese-via Canaletto", costruendo una nuova rotatoria e un nuovo tratto viario, e alla declassificazione del tratto di via Canaletto compreso fra via Marconi e via Savena Inferiore (S.P. 5 "S. Donato") al fine di deviare il traffico pesante dal centro abitato per aumentare la sicurezza dei residenti e al contempo ridurre sensibilmente l'inquinamento dell'abitato. Al finanziamento e alla

realizzazione dell'opera concorre anche il soggetto privato Ecored srl Inerti, oltre al Comune di Minerbio. Il Comune di Minerbio con Deliberazione di Giunta Comunale n.99 del 1/12/2023 ha approvato il progetto definitivo. E' attualmente in corso la progettazione esecutiva dell'opera.

A queste convenzioni che hanno previsto il cofinanziamento di opere, si aggiungono alcune convenzioni relative al **finanziamento di progetti**, ai sensi dell'art. 167, comma 5 della L.R. n. 3/1999 e ss.mm.ii. che nel corso del 2023 hanno consentito di avviare, continuare a sviluppare o portare a termine i seguenti progetti:

Tabella 73
Cofinanziamenti regionali, mediante convenzione, per la progettazione di opere infrastrutturali

BENEFICIARIO	PROGETTO	DELIBERA REGIONALE	COSTO DEL PROGETTO	IMPORTO FINANZIATO	STATO DI AVANZAMENTO
COMUNE DI CERVIA	Convenzione tra Regione comune di Cervia e ANAS per progettazione fattibilità tecnico ed economica della Variante SS.16 Adriatica in corrispondenza del santuario della Madonna del Pino, per la razionalizzazione dell'accesso a Milano Marittima in Comune di Cervia (RA)	DGR n.1513/2020	60.000,00	55.000,00	Progetto ultimato e consegnato
PROVINCIA DI RAVENNA	Convenzione tra Regione e Prov. Ravenna e ANAS per progettazione di fattibilità tecnica ed economica dell'adeguamento della SS16 Adriatica tangenziale di Ravenna fra l'intersezione con la SS3 bis Tiberina e l'intersezione con la SS67 Classicana di collegamento al porto in Comune di Ravenna.	DGR n.1554/2020	55.000,00	50.000,00	Progetto ultimato e consegnato
PROVINCIA DI PARMA	Convenzione tra la Regione Emilia-Romagna e la Provincia di Parma, per la realizzazione del progetto definitivo del tratto prioritario della Pedemontana fra la SP121R e la SP15 nei comuni di Felino, Sala Baganza e Collecchio.	DGR n. 865/2021	400.000,00	200.000,00	Progettazione in corso

La L.R. 3/1999, prevede che la regione promuova accordi interprovinciali finalizzati all'individuazione di opere che assicurino caratteristiche funzionali omogenee alle strade di interesse regionale. Pertanto, con **Delibera di Giunta regionale 460/2023**, è stato approvato lo schema di *"Accordo di collaborazione finalizzato al miglioramento delle infrastrutture a servizio del comprensorio delle ceramiche volto all'individuazione della più efficace collocazione sul territorio di un nuovo ponte sul fiume Secchia e dei relativi raccordi con la viabilità esistente"* al fine di potenziare i collegamenti tra le due province, di Reggio Emilia e di Modena, e a servizio del comprensorio delle ceramiche. Tale accordo è stato sottoscritto dalla Regione Emilia-Romagna, dalle Province di Reggio Emilia e di Modena, dai Comuni di Baiso, di Castellarano, di Casalgrande, di Scandiano, di Sassuolo, di Fiorano Modenese e di Formigine.

Lo studio, avente un costo previsto di 30.000 € è interamente finanziato da Confindustria Ceramica e prevede la predisposizione di uno studio di traffico e la valutazione, sia in termini economici che di tracciato, delle alternative infrastrutturali di collegamento tra i territori delle due province. Lo studio si è concluso in data 18/09/2023.

7.3.4 Ulteriori opere strategiche per la viabilità provinciale di interesse regionale

Di seguito si riporta lo stato di avanzamento di alcune opere, che, anche se non prevedono un finanziamento della Regione, sono strategiche per la viabilità provinciale di interesse regionale e sulle quali viene svolto un costante monitoraggio.

Si cita, in **Provincia di Parma, la tangenziale di Noceto**. Nell'ambito degli investimenti di Autocamionale della Cisa (oggi SALT), società che gestisce in concessione la A15, è stata stipulata una convenzione con gli Enti locali, che prevede la realizzazione di tale opera, ai fini del miglioramento della viabilità di adduzione al casello autostradale di Parma ovest. Si tratta di una strada parallela all'autostrada A15 per il collegamento veloce dei caselli di Fornovo e Pontetaro e riguarda la realizzazione di un sistema di viabilità in aggiramento del nodo urbanizzato di Noceto, costituendo una connessione in variante alla ex SP357R, funzionale al miglioramento dell'accessibilità dell'Autostrada A15, tramite il casello di Parma Ovest situato a Pontetaro.

L'opera, di sviluppo complessivo pari a circa 6,4 km, ricade per la quasi totalità in comune di Noceto, ad esclusione dell'ultimo tratto di circa 400 m che si raccorda con la rotonda delle Ghiaie esistente, nel Comune di Medesano. Il costo di tale variante è di circa 23 M€. Per tale opera, la Provincia di Parma ha comunicato (nel novembre 2014) al MIT la conclusione della fase di verifica di ottemperanza del progetto definitivo rispetto a quanto emerso in sede di verifica di assoggettabilità a VIA. È stato, inoltre, decretato il perfezionamento dell'Intesa Stato - Regione Emilia-Romagna sul procedimento di localizzazione dell'opera (7/9/2015). Il Progetto definitivo, opportunamente aggiornato ed adeguato agli esiti di tale provvedimento, è stato approvato dal Concedente MIT nel dicembre 2017 con contestuale Dichiarazione di Pubblica utilità ai fini espropriativi. SALT ha concluso la progettazione esecutiva dell'opera nonché le attività relative agli espropri oltre agli approfondimenti necessari alla caratterizzazione dei terreni (eseguiti in collaborazione con ARPAE). Per quanto riguarda la copertura economica complessiva, le risorse necessarie alla realizzazione dell'intervento sono previste nel Piano Finanziario Regolatorio per il periodo 2019-2023.

SALT ha dato avvio alla procedura di gara per l'appalto dei lavori che si è conclusa a novembre 2021 con l'aggiudicazione alla ATI COIMPA/Varia Costruzioni/SteelConcrete Consorzio Stabile di Modena, con contratto stipulato il 19/01/2022, per un importo complessivo dei lavori di € 11.507.284,43 (esclusa IVA) e con un ribasso del 17,89 %. Inoltre, è stata individuata, a seguito di gara d'appalto, la ditta deputata alla bonifica bellica, così come sono state svolte le procedure di esproprio. A seguito della Perizia di variante n.2 gli importi sono stati aggiornati e il costo totale dell'investimento è pari a 32.689.695,40 €, per un importo complessivo dei lavori al netto del ribasso d'asta pari a 15.300.174,99 € e somme a disposizione pari a 17.389.520,41 €.

I Lavori sono stati consegnati in data 3 marzo 2022 e lo stato di avanzamento al 31/12/2023 è pari a circa il 70%. Si prevede la conclusione dei lavori per il mese di settembre 2025.

Inoltre, la **Provincia di Parma**, il 25/11/2016, ha siglato con Autocamionale della Cisa (oggi SALT) ¹² un Protocollo d'Intesa, approvato il 19/01/2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che prevede una serie di interventi di **adeguamento della viabilità locale** nell'ambito della

¹² Si fa presente che in data 10 ottobre 2017 la società SALT (Società Autostrada Ligure Toscana p.a.) ha incorporato la società Autocamionale della Cisa S.p.A., subentrando in tutti gli obblighi e gli impegni, compresa la Convenzione Unica sottoscritta da Cisa con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

realizzazione del *Corridoio Plurimodale Tirreno – Brennero, raccordo Autostradale tra l’A15 a Fontevivo (PR) e l’A22 a Nogarole Rocca (VR) – I lotto*. Gli interventi previsti dal Protocollo hanno un importo complessivo di circa 26 M€, a carico di AutoCisa (oggi SALT). La Provincia di Parma, come previsto dal suddetto Protocollo, ha approvato con Decreto Presidenziale n. 316 del 23/12/2019 i “progetti di fattibilità tecnica ed economica” e gli “studi di fattibilità” e ha predisposto la progettazione definitiva delle opere che il Ministero ha provveduto ad approvare. Gli interventi sono i seguenti:

- Raccordo S.P.10 autostazione Parma Nord (Comune di Trecasali). Importo € 3.517.829,44. Progetto definitivo approvato il 22/10/2020; progetto esecutivo approvato il 10/08/2022; lavori aggiudicati a ottobre 2022 e in corso di realizzazione;
- Riqualficazione S.P. 8 di Sissa (Comune di Trecasali) - tratto raccordo Ponte San Secondo autostazione Parma Nord nuova viabilità Eridania. Importo € 1.190.000,00. Lavori aggiudicati il 10/02/2021 e l’opera principale è stata completata;
- Variante S.P. 8 di Sissa (Comune di Trecasali). Importo € 4.150.000,00. Lavori aggiudicati il 07/04/2022, in corso di realizzazione;
- Variante S.P. 33 Padana Occidentale (Comune di Sissa) Località San Nazzaro. Importo €1.070.000,00. È in corso la verifica e validazione della progettazione esecutiva;
- Riqualfica SP33 a Coltaro. Importo € 665.000. Lavori aggiudicati il 27/07/2020 e conclusi a settembre 2023;
- Raccordo Cispadana S.P. 11 di Busseto (Comuni di Fontevivo e Fontanellato). Importo € 7.422.000,00. Pubblicato il 05/02/21 il bando per il primo stralcio (lotto 1 - tratto da via Farnese a via Filagni) con aggiudicazione avvenuta il 09/04/2021. Lavori in corso. Pubblicato l’11/04/21 il bando per il secondo stralcio (lotto 2 - tratto da Via dei Filagni a rotatoria Tav S.P. 11) con aggiudicazione avvenuta il 09/08/2021. Lavori in corso;
- Rotatoria incrocio S.P. 11 di Busseto - Strada Comunale Farnese (Comune di Fontevivo). Importo € 457.000,00; pubblicazione del bando avvenuta il 09/08/2021 e concluse le procedure di esproprio. Lavori in corso, con previsione di ultimazione entro aprile 2024;
- Opere necessarie per la tutela della buona conservazione dello stato della viabilità esistente. Importo € 870.000,00. Le lavorazioni previste in questo lotto sono state assorbite nei vari lotti precedenti.

Infine, grande importanza riveste il **Nodo di Rastignano**. Per questa importante opera di variante alla SP65 della “Futa” in provincia di Bologna, che sarà destinata a risolvere uno storico problema di congestione sulla direttrice che assicura il collegamento fra la città di Bologna e la valle del Savena, la Regione non stanziava fondi ma ha svolto in questi anni un importantissimo lavoro di coordinamento fra le Istituzioni che hanno un ruolo nella sua realizzazione. A causa di un’iniziale mancanza di copertura finanziaria per garantire la realizzazione dell’intera opera con un unico appalto, è stato deciso di procedere inizialmente con un primo stralcio, noto come “Stralcio funzionale Futa”, che è stato appaltato nel 2014. Tale stralcio raggiunge l’abitato di Rastignano provenendo da Bologna e trova la sua funzionalità mediante innesto nella rete stradale urbana esistente. L’opera è entrata in esercizio l’8 ottobre 2020. Quanto al finanziamento del secondo stralcio, questo è stato inserito nel Piano Operativo Infrastrutture della Città Metropolitana di Bologna finanziato con risorse FSC 2014-2020 con Delibera n.75 del 7/8/2017 e successivamente è stato possibile procedere con il completamento delle procedure approvative e con la gara per l’affidamento dei lavori. In particolare, in aprile 2020 è stata chiusa la Conferenza dei Servizi, che ha consentito di ottenere la conformità urbanistica. La Città Metropolitana ha sviluppato il progetto esecutivo e effettuato la gara di affidamento nel 2022. I lavori sono stati avviati a settembre 2022 e sono tutt’ora in corso di esecuzione (si prevede l’ultimazione nei primi mesi del 2025). Con la

realizzazione del secondo stralcio sarà possibile dare piena funzionalità alla variante, completando l'attraversamento verso i comuni della valle del Savena. L'intervento prevede la realizzazione di un cavalcavia sulla ferrovia per realizzare il quale si è trovata una sinergia con l'intervento ferroviario in atto per il potenziamento della Direttissima al fine di utilizzare le interruzioni di servizio ferroviario già previste per ridurre i disagi per gli utenti. Successivamente sarà concordato con ANAS il passaggio a quest'ultima Società della gestione della nuova infrastruttura, in continuità con il restante tratto della SP 65 della Futa, che è rientrata nel DPCM di riclassificazione di alcune strade della rete provinciale dell'Emilia-Romagna a strade statali.

7.3.5 Finanziamenti per interventi di ripristino o consolidamento di opere d'arte

L'art. 167 comma 2 lett. c bis) della LR 3/1999 e s.m.i. prevede che la Regione possa stanziare risorse destinate a "interventi di ripristino o consolidamento di opere d'arte resisi necessari per evitare limitazioni alla circolazione lungo la rete provinciale".

Con Delibera di Giunta n. 2024 del 18/11/2019 è stato assegnato a favore delle Province e della Città metropolitana di Bologna il finanziamento complessivo di € 1.545.000,00 sulle annualità 2020 e 2021, a fronte di un costo complessivo di € 1.705.000,00, così ripartito:

Tabella 74
Finanziamenti regionali (LR 3/1999 – art. 167 comma 2 punto c-bis) per il consolidamento delle opere d'arte

Provincia/ Città metropoli tana	Strada	INTERVENTO	Costo (€)	Cofinanziamento Provincia/Città metropolitana (€)	Finanziamento RER (€)	Stato avanzamento lavori
Piacenza	SP73	Manutenzione straordinaria del Manufatto al km 0+300	200.000,00	20.000,00	180.000,00	Lavori affidati a settembre 2020 ma mai iniziati. La Provincia ha proceduto alla rescissione contrattuale con l'operatore economico affidatario per inadempienza e sta procedendo alla revisione economica del Progetto Esecutivo secondo prezzario regionale 2024 a cui seguirà una nuova procedura di affidamento.
Parma	SP 109 di fondovall e Stirone	Messa in sicurezza Ponte sul torrente Utanella al km 2+800	180.000,00	0,00	180.000,00	Progetto definitivo-esecutivo approvato il 30/07/2021. Lavori avviati 27/09/2021 e conclusi a gennaio 2022. Collaudo effettuato ad aprile 2022.
Reggio Emilia	SP 513R	Messa in sicurezza Ponte al km 55+700	210.000,00	30.000,00	180.000,00	Lavori ultimati febbraio 2022
Modena	SP 34	Ripristino della sicurezza Ponte Fosso Macchiarelle al km 8+500	150.000,00	0,00	150.000,00	Lavori ultimati a novembre 2021

Provincia/ Città metropoli tana	Strada	INTERVENTO	Costo (€)	Cofinanziamento Provincia/Città metropolitana (€)	Finanziamento RER (€)	Stato avanzamento lavori
Bologna	SP 57	Ripristino e consolidamento della volta muraria Ponte Rio Muro al km 1+990	150.000,00	0,00	150.000,00	Si è conclusa la progettazione esecutiva nell'autunno del 2023
Ferrara	SP58	Intervento di ricostruzione attraversamento del canale Gronda al km 4+085	190.000,00	20.000,00	170.000,00	Lavori affidati ottobre 2021 e terminati a maggio 2022
Ravenna	SP 254R - Ex SS Di Cervia	Intervento di manutenzione straordinaria del Ponte sul fiume Savio al km 16 +970	180.000,00	-	180.000,00	Completato progetto esecutivo. I lavori sono stati affidati e la consegna è prevista entro novembre 2024.
Forlì- Cesena	SP 19	Lavori di consolidamento e messa in sicurezza Ponte al km2+500	250.000,00	65.000,00	185.000,00	Gara appalto conclusa e lavori affidati. A novembre 2022 avvenuta risoluzione contrattuale con la ditta esecutrice. Per la seconda parte dell'intervento di consolidamento è stato reperito il finanziamento ministeriale (DM125/2023) per l'annualità 2024. I Lavori sono in corso.
Rimini	SP 22 Leontina	Ristrutturazione ponti al Km 3+650 ed al km 4+500	195.000,00	25.000,00	170.000,00	Lavori conclusi a luglio 2021
TOTALE			1.705.000,00	160.000,00	1.545.000,00	

I finanziamenti regionali sopra indicati si affiancano in modo complementare ad altri finanziamenti di fonte statale destinati alla messa in sicurezza ed al ripristino strutturale dei ponti sul fiume Po o sull'intero bacino idrografico del Po, interessando quindi le Regioni Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.

Gli stessi sono stati assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con due distinti provvedimenti, di cui si riporta di seguito il dettaglio, con riferimento ai manufatti ricadenti nella nostra regione.

Tabella 75
Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle
Finanze n. 27 del 1/02/2018

Provincia	Ponte	finanziamento	costo
Parma	Ponte Colorno - Casalmaggiore	6.000.000,00 €	6.000.000,00 €
Parma	Ponte Verdi	6.000.000,00 €	6.000.000,00 €
Reggio Emilia	Ponte Dosolo Guastalla	3.785.635,00 €	5.000.000,00 €
Piacenza	Ponte Castelvetro	7.571.270,00 €	7.571.270,00 €
		23.356.905,00 €	

Per il **Ponte Colorno-Casalmaggiore** è stato realizzato un intervento di risanamento conservativo provvisorio oltre alla realizzazione di portali in acciaio, opere di rinforzo delle campate, interventi di post-tensione sulle travi. La consegna dei lavori è avvenuta a gennaio 2019 e i lavori sono stati inaugurati a giugno 2019. Nell'ambito del medesimo finanziamento è stata prevista l'installazione di un sistema di monitoraggio del ponte, realizzato con metodi innovativi e di tecnologia avanzata, che permetterà di rilevare lo stato di sollecitazione strutturale del ponte e le caratteristiche del traffico: la massa dei veicoli in transito, la velocità e la targa. I lavori di installazione dei sensori di monitoraggio, avviati a dicembre 2020, sono stati ultimati a giugno 2021.

Per quanto riguarda il **ponte "Giuseppe Verdi"**, lungo la SP10 di Cremona fra le località di Ragazzola e San Daniele Po, la Provincia di Parma ha eseguito un primo intervento di ripristino concluso nel novembre 2019, che ha usufruito di un finanziamento FSC per € 1.000.000 su un costo complessivo di € 2.107.497,74, finanziato per la restante parte dall'amministrazione provinciale.

Con DM 27/2018 è stato stanziato un ulteriore importo di € 6.000.000 per i lavori di messa in sicurezza e consolidamento strutturale, che hanno permesso il ripristino della funzionalità di numerose travi ammalorate sia nella parte in alveo che in quella golenale. I lavori, aggiudicati a settembre 2019 sono stati ultimati a marzo 2021. Attualmente il transito è consentito per i mezzi fino a 44 tonnellate con senso unico alternato.

Per quanto riguarda il Ponte sul fiume Po tra Guastalla (RE) e Dosolo (MN)-I stralcio, si segnala che sono in corso i lavori di messa in sicurezza del manufatto (rafforzamento delle selle Gerber per mezzo di protesi in acciaio, con successiva applicazione di fasci di fibre di carbonio per ripristinare la resistenza delle travi ad armatura lenta). Ultimazione lavori prevista per febbraio 2024.

Relativamente all'intervento sul **Ponte di Castelvetro** concernente la manutenzione straordinaria del ponte sul fiume Po lungo la Strada Provinciale n. 10R "Padana inferiore" tra Castelvetro Piacentino e Cremona, nonostante la ex S.P. n. 10R sia stata riclassificata di competenza statale in virtù del D.P.R. 21 novembre 2019 e attualmente in gestione ad ANAS S.p.A., la Provincia di Piacenza rimane stazione appaltante dell'intervento. A luglio 2021 sono stati approvati in linea tecnica gli elaborati costituenti il Progetto definitivo e ad agosto è stata avviata la Conferenza dei Servizi decisoria ex articoli 14 e seguenti Legge 7 agosto 1990, n. 241. L'importante e storico manufatto, interessa, sotto il profilo ubicazionale, i territori di due distinte Regioni (Emilia-Romagna e Lombardia), e, pertanto, due distinte Soprintendenze competenti in materia di valutazione delle compatibilità progettuali in relazione alle prescrizioni dettate dal D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42. Tale aspetto ha comportato uno slittamento delle tempistiche dell'iter approvativo. Il progetto esecutivo è stato approvato dalla Provincia di Piacenza a dicembre 2022. Nell'ambito dello sviluppo progettuale e dell'adeguamento al prezzario regionale aggiornato (a marzo 2023) si è verificato un aggravio di costi per lavori (e conseguenti oneri riflessi) che, in accordo con ANAS S.p.A., la Provincia ha deciso

di abbattere stralciando alcune lavorazioni che non pregiudicano la funzionalità dell'opera. Pertanto, il progetto esecutivo aggiornato è stato riapprovato ed aggiudicato ad aprile 2024. La consegna dei lavori è avvenuta a giugno 2024, tuttavia l'impresa aggiudicataria ha richiesto di poter modificare alcune lavorazioni previste in progetto, da svolgersi in area golenale, per le quali si è resa necessaria la richiesta di pareri sulla compatibilità idraulica e paesaggistica.

In considerazione delle complesse procedure approvative riguardanti il ponte di Castelvetro, e alle sopraggiunte esigenze di indagini integrative riguardanti il ponte di Dosolo-Guastalla, è stata concessa una proroga dal competente Ministero per il rispetto dell'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti.

Tabella 76
Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 1 del 20/02/2020

Provincia	Comune	Ponte	finanziamento	costo
PARMA - CREMONA	COLORNO-CASALMAGGIORE	PONTE SUL PO	1.500.000,00 €	1.500.000,00 €
REGGIO EMILIA-PARMA	MONTECCHIO-MONTECHIARUGOLO	PONTE SUL TORRENTE ENZA TRA MONTECCHIO (RE) E MONTECHIARUGOLO (PR)	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €
MODENA	NONANTOLA	NUOVO PONTE DI NAVICELLO- SOTTOPASSO VIA MAESTRA DI BAGAZZANO	420.000,00 €	420.000,00 €
REGGIO EMILIA - MANTOVA	GUASTALLA-DOSOLO	PONTE SUL FIUME PO TRA GUASTALLA (RE) E DOSOLO (MN)	6.500.000,00 €	6.500.000,00 €
REGGIO EMILIA-PARMA	SAN POLO D'ENZA - TRAVERSETOLO	PONTE SUL TORRENTE ENZA	1.300.000,00 €	1.300.000,00 €
PARMA-CREMONA	SAN DANIELE PO	GIUSEPPE VERDI	20.000.000,00 €	20.000.000,00 €
PARMA	BERCETO E VALMOZZOLA	PONTE SUL RIO MOZZOLA	3.500.000,00 €	5.400.000,00 € ¹³
REGGIO EMILIA	CAVRIAGO	PONTE SUL RIO CAVRIAGO	400.000,00 €	400.000,00 €
REGGIO EMILIA	RUBIERA	PONTE SUL TORRENTE TRESINARO	500.000,00 €	500.000,00 €
REGGIO EMILIA	GUASTALLA	VIADOTTO SULLA CROSTOLINA	500.000,00 €	500.000,00 €
			35.620.000,00 €	35.620.000,00 €

Riguardo al **Ponte Colorno-Casalmaggiore**, con l'intervento realizzato con le risorse del DM 27/2018, ad oggi si è in grado di assicurare il transito sul manufatto con limitazioni di carico massimo a 44 ton (II categoria), con una previsione di vita utile dell'infrastruttura di circa 10 anni. Si prospetta quindi necessaria la costruzione di un **nuovo ponte**. Nell'attesa di reperire le necessarie risorse per

¹³ A seguito della revisione del costo, secondo l'elenco prezzi ANAS 2022, si è rende necessario ricorrere a un finanziamento supplementare dal Fondo Revisione Prezzi per un importo di 1,9 M€.

la realizzazione del nuovo ponte, sono stati stanziati con DM1/2020 € 1.500.000, per la predisposizione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica dell'opera. A maggio 2022 sono state avviate da parte della Provincia di Parma le procedure di gara di affidamento della progettazione e a marzo 2023 il seggio di gara ha formulato la proposta di aggiudicazione a favore dell'associazione temporanea di imprese (ATI) formata da AYESA ed ENSER. L'importo dei soli lavori previsti da progetto a base di gara è di circa 90 M€. Attualmente sono in corso approfondimenti progettuali con la Direzione Generale di ANAS (con cui la Provincia di Parma sta predisponendo una convenzione per la gestione dell'Iter progettuale), AIPO e Autorità di Bacino.

Relativamente al **Ponte Verdi**, sono stati stanziati ulteriori 20 M€ per continuare gli interventi di ripristino e consolidamento delle pile nella parte in alveo del Ponte. Nel febbraio 2021 è stato affidato l'incarico di progettazione definitiva-esecutiva e sono stati ultimati i sondaggi e gli studi idraulici. La Conferenza dei Servizi è stata indetta a giugno 2022 e a dicembre 2022 è stato approvato il progetto definitivo. L'esecutivo è stato completato nel marzo 2023. I lavori sono stati affidati con conseguente previsione di avvio ad agosto 2024. Si prevede la conclusione delle lavorazioni entro la fine del 2025.

Relativamente al **Ponte sul Torrente Enza tra Montecchio (RE) e Montechiarugolo (PR)**, situato sulla SP28 al confine tra le due province, è stato definito il soggetto attuatore (Provincia di Parma) attraverso apposito Accordo di Programma. È stato ultimato il progetto definitivo-esecutivo (approvato il 10/01/2022) e sono stati affidati i lavori, tuttora in corso di svolgimento, con previsione di conclusione entro la fine del 2024.

Relativamente al **Nuovo Ponte Navicello – Sottopasso di via Maestra di Bagazzano** a Nonantola (MO), si rileva che i lavori sono conclusi ed è stato approvato il relativo Certificato di Regolare esecuzione con Det. N. 2220 del 19/12/2022.

Per quanto riguarda il **Ponte sul fiume Po tra Guastalla (RE) e Dosolo (MN)-Il stralcio**, i lavori sono in corso di realizzazione con ultimazione prevista per giugno 2025.

Per quanto concerne la manutenzione straordinaria del **Ponte sul Torrente Enza situato tra San Polo d'Enza e Traversetolo**, i lavori sono in corso di svolgimento e l'ultimazione è prevista per primo semestre 2024.

Relativamente al **nuovo Ponte sul Rio Mozzola** sulla SS308, la Provincia di Parma è il soggetto attuatore dell'intervento nonostante la strada sia stata riclassificata di competenza statale in virtù del D.P.R. 21 novembre 2019 e attualmente in gestione ad ANAS S.p.A.. La Provincia, a marzo 2022, ha approvato il progetto esecutivo e ha indetto la gara per l'affidamento dei lavori. Purtroppo, però, la gara è andata deserta. L'aggiornamento progettuale finalizzato all'espletamento di una nuova procedura di gara ha evidenziato un aumento di costo, per il quale la provincia sta procedendo alla stesura di una convenzione con ANAS. In dettaglio, la convenzione prevede il trasferimento dei fondi ministeriali dalla Provincia all'ANAS, e che quest'ultima si faccia carico di reperire i fondi necessari per assicurare la copertura finanziaria dell'intervento e gestire l'esecuzione dei lavori.

Relativamente al **Ponte sul Rio Cavriago**, situato nell'omonima località, si segnala che è terminata la fase conoscitiva di indagini e sondaggi e che pertanto è stato predisposto il progetto definitivo esecutivo, approvato nei primi mesi del 2022. Redatta una perizia di variante senza aumento di spesa. I lavori sono incorso di realizzazione e l'ultimazione è prevista per marzo 2024.

Per quanto riguarda il **Ponte sul Torrente Tresinaro** a Rubiera è invece stata esperita la gara d'appalto per i lavori. L'aggiudicatario si è reso disponibile ad avviare i lavori in via d'urgenza e pertanto la consegna è avvenuta a novembre 2021. I lavori sono stati ultimati nel mese di ottobre 2022.

Per quanto riguarda il **Viadotto sulla Crostolina (SP 35)** a Guastalla sono stati aggiudicati i lavori a gennaio 2021. Lavori ultimati nel corso del 2023.

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

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

Nella tabella seguente si riporta una sintesi delle risorse complessivamente destinate a tale finalità, ammontanti ad **€ 405.355.400,42 per un totale di 498 opere d'arte interessate**.

Tabella 77

Interventi e risorse assegnate alle Province tramite Decreti Ministeriali 27/2018, 49/2018, 1/2020, 123/2020, 224/2020, 225/2021, 394/2021 PNC, 125/2022 e 141/2022

	DM 27/2018	DM 49/2018	DM 1/2020	DM 123/2020	DM 224/2020	DM 225/2021	DM 394/2021 PNC	DM 141/2022	DM 125/2022	FINANZIAMENTO COMPLESSIVO
PROVINCIA	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI
IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO
REGGIO EMILIA	1	5	5	2	8	33	-	-	40	94
PARMA	2	-	4	-	-	12	-	-	42	60
PIACENZA	1	3	-	-	-	19	6	6	8	43
TOTALE	4	63	10	42	27	144	6	7	195	498
	23.356.905,00	29.250.777,77	35.620.000,00	19.728.709,43	6.474.131,57	133.114.742,61	1.305.000,00	5.758.458,00	150.746.676,04	405.355.400,00
	3.785.635,00	2.760.000,00	9.200.000,00	3.050.000,00	1.649.576,94	13.671.081,69	-	-	16.537.462,33	43.293.755,96
	12.000.000,00	-	26.000.000,00	-	-	14.195.632,24	-	-	18.012.074,04	70.207.706,28
	7.571.270,00	1.618.459,42	-	-	-	12.257.082,31	1.305.000,00	5.628.458,00	14.191.230,62	42.396.500,35

	DM 27/2018	DM 49/2018	DM 1/2020	DM 123/2020	DM 224/2020	DM 225/2021	DM 394/2021 PNC	DM 141/2022	DM 125/2022	FINANZIAMENTO COMPLESSIVO
PROVINCIA	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI	n° PONTI FINANZIATI
RIMINI	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO COMPLESSIVO
	-	16		14	2	5	-	-	13	50
		2.860.000,00		5.929.319,63	106.334,41	15.697.108,30			14.840.858,66	39.433.621,00

*BO= finanziato servizio di ispezione ponti esistenti

7.3.6 Finanziamenti per interventi di ripristino o consolidamento di opere d'arte sulla viabilità comunale

Ai fini della messa in sicurezza dei ponti insistenti sulla rete viaria comunale, sono state messe a disposizione dalla Regione risorse pari a **5 milioni di euro** mediante la Legge Regionale n. 24/2022 (Legge di stabilità regionale 2023).

L'attribuzione dei contributi è stata determinata applicando i criteri e le modalità approvate con deliberazione di Giunta Regionale del 28 febbraio 2023 in attuazione dell'art. 10 della citata L.R. n. 24/2022, per la realizzazione di interventi di ripristino o consolidamento di ponti insistenti sulla rete viaria comunale, finalizzati alla loro messa in sicurezza.

Sono state valutate complessivamente **124 proposte progettuali** e in base alla valutazione dello stato di ammaloramento, dell'importanza del collegamento garantito dal ponte e alla disponibilità finanziaria, solo 7 sono stati gli interventi ammessi a contributo. Con Determinazione 16471 del 27/07/2023, pertanto, sono stati attribuiti 5 mln € in favore dei Comuni e delle loro Unioni per la messa in sicurezza dei seguenti ponti insistenti sulla rete viaria comunale:

Tabella 78
Finanziamenti di ripristino consolidamento opere d'arte sulla viabilità comunale assegnati nel 2023

N° GRAD	PROV	COMUNE	DENOMINAZIONE PONTE	DENOMINAZIONE STRADA	IMPORTO DOMANDA [€]	CONTRIBUTO RICHIESTO [€]	CONTRIBUTO AMMESSO [€]	COFINANZIAMENTO ENTE [€]
1	RE	VENTASSO	PONTE SUL FIUME ENZA	SC MONTEDELLO-VAESTANO PONTE ENZA	2.500.000 €	2.500.000 €	2.500.000 €	-
2	PR	VARANO DE MELEGARI	PONTE SUL TORRENTE CENO	STRADA COMUNALE DELLA FOPLA	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	-
3	PR	SOLIGNANO	PONTE SUL RIO SILANI	VIA V. VENETO	760.000 €	760.000 €	760.000 €	-
4	MO	MONTEFIORINO	PONTE SUL RIO DON GIOVANNI	VIA PER ROMANORO	210.000 €	189.000 €	189.000 €	21.000 €
5	MO	FRASSINORO	PONTE SUL TORRENTE RIO PALANCATO	VIA CERVIA	145.000 €	145.000 €	145.000 €	-
6	PR	TIZZANO VAL PARMA	PONTE SU RIO FELEGARE	STRADA COMUNALE COSTA-RENO	260.000 €	234.000 €	234.000 €	26.000 €
7	MO	FRASSINORO	PONTE SUL TORRENTE DRAGONE	VIA CERVIA	240.000 €	240.000 €	172.000 €	68.000 €

Gli interventi ammessi a contributo consistono nel rinforzo e nel consolidamento delle parti strutturali fortemente ammalorate e soggette ad un elevato degrado (sovrastutture, pile, spalle, fondazioni), che si completano con interventi mirati al ripristino delle parti non strutturali (sistema di regimazione delle acque, barriere di protezione, piano viario).

Una volta realizzati, gli interventi consentiranno il ripristino delle condizioni di transitabilità e permetteranno l'eliminazione delle limitazioni di portata, di traffico e di chiusura totale al transito, come nel caso del ponte sul fiume Enza a Ventasso.

Successivamente, in ragione della superiorità delle domande pervenute rispetto alla disponibilità dei fondi di cui alla L.R. 24/2022, anche per le annualità 2024 e 2025 sono state messe a disposizione ulteriori risorse pari a 4,9 mln € mediante la LEGGE DI STABILITÀ REGIONALE 2024 (L.R. 18/23).

Con DGR 591/24 si è autorizzato, pertanto, lo scorrimento della graduatoria di cui alla precedente DET 16471/2023 e con Determinazione 16111/2024 sono stati attribuiti ulteriori 4,79 mln € per i seguenti ponti comunali:

Tabella 79
Finanziamenti di ripristino consolidamento opere d'arte sulla viabilità comunale assegnati nel 2024

N° GRAD	PROV	COMUNE	DENOMINAZIONE PONTE	DENOMINAZIONE STRADA	IMPORTO DOMANDA [€]	CONTRIBUTO RICHIESTO [€]	CONTRIBUTO AMMESSO [€]	COFINANZIAMENTO ENTE [€]
8	BO	CASTIGLIONE DEI PEPOLI	PONTE FOSSO DEI PIANELLI	SC N°60001 VIA SPARVO - CASTIGLIONE	400.000,00	400.000,00	400.000,00	-
9	PC	BETTOLA	SUL TORRENTE NURE	69-70 PER "SPETTINE" E "MISSANO"	100.000,00	100.000,00	100.000,00	-
11	MO	MONTEFIORINO	PONTE SUL RIO DEL COCCHIO	VIA PER ROMANORO	172.000,00	154.800,00	154.800,00	17.200,00
12	MO	MONTEFIORINO	PONTE SUL RIO VALDASSERA	VIA PER ROMANORO	210.000,00	189.000,00	189.000,00	22.000,00
15	MO	FRASSINORO	PONTE SUL TORRENTE RIACCIO	VIA PIGONCELLI	130.000,00	130.000,00	130.000,00	-
16	PR	TIZZANO VAL PARMA	PONTE DI PIETTA	STRADA DI PIETTA	319.990,47	287.991,42	287.991,42	31.999,05
17	RE	CARPINETI	PONTE IN LOCALITÀ CASONE	VIA MONTE PORTOLA	461.763,92	461.763,92	461.763,92	-
18	FE	BONDENO	PONTE SUL CANALE DIVERSIVO DI BURANA	VIA ALBANO PASSARDI	390.000,00	170.000,00	170.000,00	220.000,00
19	MO	SASSUOLO	PONTE VEGGIA	VIA RADICI IN MONTE	7.300.000,00	1.460.000,00	1.460.000,00	5.840.000,00
21	PC	FARINI	PONTE MOLINO BARAZZONE	SC LAVAIANA	529.634,00	529.634,00	529.634,00	-
22	PR	SALSOMAGGIORE TERME	PONTE SUL TORRENTE GHIARA	N.611 VIA 25 APRILE	510.000,00	510.000,00	510.000,00	-
23	RE	CARPINETI	PONTE SUL TORRENTE VERZOLA	VIA MONTE PORTOLA	402.407,89	402.407,89	402.407,89	-

7.4 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER LA RETE STRADALE NAZIONALE

7.4.1 Stato di avanzamento interventi ANAS

Il 21 marzo 2024 il CIPESS ha approvato il Contratto di programma 2021-2025 tra il MIT e ANAS S.p.A. Il Contratto prevede investimenti sia nuovi che già previsti dai precedenti Aggiornamenti al Contratto stesso.

Per quanto concerne la Regione Emilia-Romagna, sono previsti i seguenti interventi sulla rete stradale di competenza statale, per un importo complessivo di circa 3.263,3 M€. Si riporta di seguito l'elenco degli interventi previsti nel contratto di programma con l'indicazione delle risorse assegnate e dei fabbisogni da reperire:

Tabella 80
Interventi previsti nel Contratto di Programma 2021-2025

PROV	STRADA	INTERVENTO	COSTO [€]	RISORSE ASSEGNATE [€]	FABBISOGNO [€]	CLASSE ¹⁴
MO	SS 12	Variante in prossimità dell'abitato di Mirandola dal Km 217+000 al Km 220+175 - Lotto II Stralcio I	9.900.000	10.000.000	-	CDP
RN	SS 9	Variante all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini	22.245.399	22.245.399	-	CDP
RA	SS 9	Variante di Castel Bolognese	79.172.246	79.172.246	-	CDP
FC	SS 727 bis	Sistema Tangenziale di Forlì. Collegamento viario Tangenziale Est Lotto 3°	172.854.110	172.854.110	-	CDP
RA	SS 67	SS.N.67 Adeguamento da Classe al Porto di Ravenna	43.000.000	43.000.000	-	CDP
BO	SS 64	S.S. 64 "Porrettana" - Nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno Stralcio Sud	59.932.805	76.300.000	-	CDP
PC	SS 45	Ammodernamento del tratto Rio Cernusca - Rivergaro (Stralcio)	197.505.000	60.000.000	137.505.000	CDP
FE	SS 16	Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la SS 495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238 -1° Stralcio: dallo svincolo di Argenta al km 120+238	251.428.586	172.656.000	78.772.586	CDP
PR	SS 62	Ammodernamento nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio	19.620.074	5.300.996	14.319.078	CDP
RN	SS 72	Interventi di riqualificazione e messa in sicurezza	37.125.000	14.000.000	23.125.000	CDP
MO	SS 12	S.S. 12 "Dell'Abetone e del Brennero" – Variante all'abitato di Montale Rangone in Comune di Castelnuovo Rangone	88.233.224	-	88.233.224	CDP
RA	SS 16	S.S. 16 "Adriatica" – Variante all'abitato di Fosso Ghiaia in Comune di Ravenna	155.695.008	-	155.695.008	CDP
RA	SS 16	Lavori di variante nel tratto compreso tra i km 120+238 e 147+420 - 2° stralcio Alfonsine (Loc. Taglio Corelli)	217.072.050	-	217.072.050	CDP
RN	SS 16	Variante nel tratto Bellaria - Rimini Nord-Misano Adriatico - 1° Stralcio	450.228.194	-	450.228.194	CDP

¹⁴ Classificazione delle opere in base alla maturità progettuale, e in particolare: CDP: Interventi inseriti nella parte programmatica del Contratto di Programma; INS: Interventi che proseguono l'iter di progettazione già avviato; S&P: Interventi per i quali inizia l'iter progettuale, al fine del prossimo inserimento nel CDP.

PROV	STRADA	INTERVENTO	COSTO [€]	RISORSE ASSEGNATE [€]	FABBISOGNO [€]	CLASSE ¹⁴
RA	SS 16	S.S. 16 "Adriatica" – Variante agli abitati di Mezzano, Camerlona e Glorie in Comune di Ravenna	307.823.711	-	307.823.711	INS
FC-RA	SS 67	S.S. 67 "Tosco-Romagnola" – Ammodernamento nel tratto fra Forlì e Ravenna	330.542.986	-	330.542.986	INS
BO	SS 64	S.S. 64 "Porrettana" – Ammodernamento nel tratto fra Sasso Marconi e Vergato	820.917.485	-	820.917.485	INS
RN	SS 258	Marecchiese		-	-	S&P
BO	SS 253 bis	S.S.253bis "Trasversale di Pianura" (ex.S.P.3) - Variante alla S.S.253bis 'Trasversale di Pianura' nel tratto Budrio – Villa Fontana (frazione Comune di Medicina)		-	-	S&P
FC	SS 9	SS9 Potenziamento e variante nel tratto Forlì Cesena – Nuovo collegamento stradale da Tangenziale di Forlimpopoli a SP5 via Santa Croce (lotto 5) e dalla SP5 via Santa Croce ad innesto con la Secante di Cesena (lotto 0)		-	-	S&P
RA	SS 16	SS16 "Adriatica" - Adeguamento della SS.16 "Adriatica" tangenziale di Ravenna fra l'intersezione con la SS3 bis Tiberina e l'intersezione con la SS67 "Classicana" di collegamento al porto in Comune di Ravenna		-	-	S&P
RE	SS 9	SS. 9- Via Emilia - Variante alla SS9 tra Corte Tegge e Sant'Ilario		-	-	S&P
PR	SS 9	Via Emilia bis: variante alla SS9 dalla tangenziale di Parma alla tangenziale di Fidenza		-	-	S&P
PR	SS 9	Via Emilia bis: variante alla SS9: dalla tangenziale nord di Parma al confine con Reggio Emilia		-	-	S&P
BO	SS 64	S.S. 64 Porrettana – Collegamento S.S. 64 – A1 – Bretella Reno Setta		-	-	S&P
PC	SS 10	Interventi di adeguamento della SS10 tra Caorso e Monticelli d'Ongina				S&P
MO	SS 12	SS12 - Variante di Pavullo				S&P
MO	SS 12	SS12 dell'Abetone e del Brennero - tratto Madonna di Pratolino e Strettara in funzione di asse di penetrazione per l'alto appennino modenese				S&P
RA-FE	SS 309	Nuovo collegamento Ravenna - Mestre				S&P

Nella parte programmatoria del contratto di programma sono previste tutte le opere già inserite nel precedente CdP 2016-2020, eccetto la Tangenziale di Reggio Emilia e il Nodo di Casalecchio stralcio Nord, attualmente in fase di realizzazione.

Lo stato di attuazione delle opere è il seguente:

La **"Tangenziale di Reggio Emilia da S. Prospero Strinati a Corte Tegge"** (1° e 2° stralcio), che consentirà il completamento del sistema delle tangenziali intorno alla città di Reggio Emilia e costituirà un tratto importante della Via Emilia bis, ha avuto il seguente iter approvativo:

conclusa positivamente la VIA con prescrizioni, è stato approvato il progetto definitivo e si è conclusa la procedura per la localizzazione urbanistica con Decreto del 03/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con cui è stata perfezionata l'Intesa Stato-Regione e disposto il vincolo preordinato all'esproprio;

in data 21/09/2017 è stato avviato il procedimento per l'approvazione del progetto e la dichiarazione di pubblica utilità, relativo alle aree interessate dai lavori di cui in oggetto, mediante comunicazioni ad personam e avviso al pubblico, perfezionatisi con delibera n.113 del 20/11/2017 del CdA dell'ANAS; Successivamente, è stato approvato da ANAS il progetto esecutivo; con dispositivo dell'AD di ANAS del 23/09/2019 è stata approvata la rimodulazione del Quadro economico dell'intervento, nonché autorizzata la spendibilità.

La gara per l'appalto dei lavori, il cui bando è stato pubblicato il 20/11/2019, si è conclusa nei primi mesi del 2020 con aggiudicazione avvenuta il 30/03/2021, a favore della Società De Sanctis Costruzioni SpA, con un ribasso percentuale offerto del 13,752%. I lavori sono stati consegnati in data 22/07/2021 e sono attualmente in corso di realizzazione.

L'intervento noto come "**Nodo di Casalecchio di Reno**", lungo la SS64 Porrettana, in provincia di Bologna, su cui la Regione ha svolto un ruolo di coordinamento e costante presidio nei confronti di ANAS e Autostrade per l'Italia, soggetto finanziatore dell'opera, consiste in una variante alla Statale che consentirà di prolungare il nuovo tratto realizzato fra Sasso Marconi e Borgonuovo in complanare alla A1 (in occasione dei lavori del lotto 1 della Variante di Valico) fino a interconnetterlo alla Tangenziale di Bologna attraversando in nuova sede il centro di Casalecchio di Reno, all'interno del quale è prevista anche una galleria artificiale.

Per un problema di mancanza dell'intera copertura finanziaria il progetto è stato suddiviso in due stralci. Il primo, lo **stralcio Nord**, collegherà la Tangenziale di Bologna a Casalecchio e troverà la funzionalità mediante ricaduta sulla rete stradale esistente in corrispondenza dello svincolo del Faianello. A seguito di problemi di natura procedurale che non hanno consentito di perfezionare l'approvazione del 2016 da parte del CIPE del progetto definitivo dello stralcio Nord, lo stesso è stato successivamente approvato dal Comitato con Delibera n. 4 del 28/2/2018.

Effettuata la verifica di ottemperanza alle prescrizioni CIPE, svolta dalla Regione Emilia-Romagna e dal Ministero dei Beni Culturali e Ambientali, è stato approvato il progetto esecutivo con dispositivo del 22/12/2020, in attuazione della delibera del CdA ANAS n. 88 del 21/12/2020.

In data 30/12/2020 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento dei lavori, con scadenza per la presentazione delle offerte in data 18/01/2021.

Nel corso del 2018 è stata avviata una collaborazione fra ANAS e RFI per rendere compatibile il progetto stradale con il progetto ferroviario, da poco reinserito nella programmazione RFI. Quest'ultimo prevede l'eliminazione del PL di Casalecchio mediante l'interramento di una porzione della linea ferroviaria e lo spostamento della fermata, che si cercherà di contenere il più possibile. In fase transitoria sarà assicurata la continuità del servizio ferroviario, in quanto la linea potrà essere provvisoriamente deviata sulla soletta della galleria stradale, prevista nel progetto dello stralcio stradale nord e adeguatamente dimensionata.

I lavori sono stati consegnati all'impresa in data 22/09/2021, prevedendo 1095 giorni per la realizzazione. È prevista la conclusione entro l'estate 2025.

Per quanto riguarda lo **Stralcio Stradale Sud**, il progetto definitivo era in corso di aggiornamento nella primavera del 2021 ma, per accelerare la realizzazione, a luglio la Regione ha proposto la nomina di un commissario straordinario mediante decreto del Presidente della Giunta n.111 del 12/07/2021. In data 03/08/2022 il commissario straordinario(nominato con DPCM 05/08/2021) ha indetto la conferenza di servizi ai fini dell'approvazione del progetto definitivo; l'assenso regionale per l'Intesa è stato deliberato il 27/12/22 con DGR n.2346 e il 17/02/2023 con Determinazione motivata del commissario si è conclusa la Conferenza di Servizi decisoria in forma semplificata e asincrona che ha perfezionato l'intesa tra Stato e Regione approvando la localizzazione dell'intervento ad ogni fine urbanistico ed edilizio, ed ha disposto l'apposizione del vincolo

preordinato all'esproprio sulle aree da espropriare. Nel frattempo, Anas ha svolto la progettazione esecutiva e l'importo del progetto è salito a 76,3 mln.

ANAS ha quindi avviato la gara, con pubblicazione avvenuta a giugno 2023, per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori mediante appalto integrato. Sono state avviate le attività propedeutiche ai lavori (espropri, BOB, interferenze) nonché la realizzazione del monitoraggio ambientale ante operam. È stato consegnato il PE da parte dell'Impresa affidataria ed è in corso la verifica istruttoria del progetto.

Per l'intervento di **ammodernamento in sede dell'asse stradale SS62 nel tratto compreso tra Parma e Collecchio**, è stata redatta una convenzione tra ANAS e la provincia di Parma, che prevede la redazione del progetto definitivo ed esecutivo da parte di quest'ultima. In data 03/11/2017 è stata sottoscritta una nuova convenzione tra ANAS, Provincia di Parma, Comune di Parma, Comune di Collecchio che prevede l'aggiornamento del progetto definitivo e la redazione del progetto esecutivo a cura della Provincia di Parma, attività finanziate da ANAS per un importo di euro 160.000.

La Provincia, dopo aver svolto gli approfondimenti progettuali, condivisi con il compartimento di Bologna, ha consegnato il progetto definitivo ad ANAS a maggio 2018. Dopo alcuni incontri tematici con la struttura centrale di Roma, ANAS ha richiesto di effettuare alcune revisioni. È stata quindi completata la campagna geognostica integrativa per il completamento del Progetto Definitivo e in data 10/12/2020 la Provincia di Parma ha trasmesso ad ANAS il Progetto Definitivo aggiornato e integrato. A seguito delle verifiche da parte della Direzione Progettazione di ANAS sugli aggiornamenti del progetto definitivo, a marzo 2021 sono state richieste ulteriori e corpose nuove revisioni modificando anche alcune decisioni già indicate dalla stessa struttura. Si sono pertanto svolte numerose riunioni tematiche ed effettuati sopralluoghi sull'arteria con la Direzione Progettazione di ANAS per adempiere a quanto ulteriormente richiesto. La Provincia di Parma ha, inoltre, proposto ad Anas che ha riscontrato favorevolmente, di recepire una modifica della Convenzione del 2017, stralciando la realizzazione del progetto esecutivo dalla stessa.

Le attività di progettazione sono proseguite a cura della Provincia, la quale ha completato l'integrazione del progetto definitivo dell'infrastruttura sulla base delle indicazioni e richieste di ottemperanza pervenute dalla verifica di assoggettabilità a VIA di competenza Regionale. La consegna delle integrazioni al progetto definitivo è avvenuta ad aprile 2024. A ottobre 2024 si prevede di avviare il procedimento per l'accertamento di conformità urbanistica con Conferenza dei Servizi decisoria in modalità asincrona.

Fra gli interventi che facevano parte anche del vecchio Piano quinquennale 2007-2011, oltre che del precedente CdP 2016-2020, si evidenzia la **“Variante alla SS16 tra Bellaria e Misano”**: inizialmente nel Piano quinquennale ANAS tale variante era prevista in un'unica tratta. ANAS ha successivamente deciso di provvedere all'aggiornamento del progetto di tutta l'opera, prevedendo l'intera tratta a 2 corsie/senso di marcia e la suddivisione in 4 stralci. Con l'approvazione del contratto di programma ANAS 2016-2020 è stato previsto uno stralcio dell'opera (non necessariamente il primo in sequenza geografica), senza copertura finanziaria, e pertanto ANAS ha riattivato le attività volte all'adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni VIA. La stima iniziale del costo dell'investimento era pari a 180 mln.

Il progetto definitivo, redatto da SPEA nel 2010, era stato sottoposto a VIA. In data 26/03/2013 il Ministero dell'Ambiente ha emesso il decreto di compatibilità ambientale con prescrizioni. Nel 2018 ANAS ha chiesto al Ministero dell'Ambiente la proroga di validità del decreto VIA, ottenuta dallo stesso Ministero in data 11/01/2021, con validità fino a marzo 2023. Sono state affidate a SPEA le attività di aggiornamento del PD ed è stato definito il piano di indagini geognostiche necessarie per

l'aggiornamento del Progetto, per il successivo invio al CSLPP e avvio della Conferenza dei Servizi per la localizzazione urbanistica.

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

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

In fase di affinamento progettuale si è deciso, di concerto con i territori, di sottoporre ad approvazione un 1° stralcio della Variante SS16 "Adriatica" (comprensivo del 1° e del 2° lotto) e ANAS ha previsto di svolgere nell'estate del 2022 le procedure di cui all'art.11 del D.P.R. 327/2001 (Espropriazioni per pubblica utilità) come passaggio propedeutico all'indizione della Conferenza dei Servizi, ai fini della localizzazione urbanistica, che potrà essere attivata al termine del periodo di osservazioni (60 giorni). Con riferimento al procedimento di proroga del provvedimento di compatibilità ambientale (VIA) della Variante alla SS16, è stata presentata istanza da parte di ANAS nel febbraio 2023 al Ministero dell'Ambiente che si è pronunciato favorevolmente, prorogando i termini richiesti dal proponente di cinque anni, al 27 aprile 2028.

Nel frattempo la Regione, a seguito della richiesta da parte degli Enti locali di completare alcuni tratti di viabilità dismessi **a seguito dei lavori autostradali di potenziamento della A14 -fra Rimini nord e Pedaso**, si è fatta promotrice di svariati incontri alla presenza della Struttura di vigilanza delle concessioni autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di ASPI, di ANAS e dei rappresentanti degli Enti locali, finalizzati all'attuazione da parte di ASPI del progetto di completamento e riqualificazione di tali tratti dismessi di A14 nel territorio della Provincia di Rimini.

Con la formalizzazione degli accordi su evidenziati, mediante un'apposita convenzione, si ottimizza la sinergia, instaurata sin dalla fase progettuale, fra le opere di potenziamento della A14 e la variante alla SS16, dando allo stesso tempo risposta a una situazione di elevatissima criticità per il territorio determinata dal consistente traffico di attraversamento dei centri urbani, che oggi grava sulla Statale Adriatica. In particolare, è prevista la realizzazione di:

- Percorso ciclopedonale zona Covignano;
- Attraversamento ciclopedonale della SS.16 – Via Covignano;
- Attraversamento ciclopedonale della SS.16 – Via Pomposa;
- Attraversamento ciclopedonale della SS.16 – Via Coriano;
- Rotatoria intersezione SS16 – SS72/Via Udine;
- Rotatoria Intersezione SS16 – SP 41 "Montescudo"/Coriano;
- Viabilità di collegamento Via Venezia – Via Udine;
- Viabilità di collegamento Via Berlinguer – Via Tavoletto;
- Percorso ciclopedonale zona Scacciano;
- Completamento viabilità di servizio via dell'Autodromo.

In data 10/03/2016 è stata avviata la procedura di verifica di conformità urbanistica sul progetto definitivo, predisposto da ASPI, che si è conclusa con l'Intesa Stato – Regione. ASPI ha quindi predisposto ed inviato agli Enti interessati il progetto esecutivo a dicembre 2017, aggiornandolo con le osservazioni ricevute.

La Convenzione che disciplina l'esecuzione degli interventi è stata sottoscritta a novembre 2018 da tutti gli enti territoriali interessati e da Anas.

La gara d'appalto condotta da ASPI per la realizzazione delle opere, il cui costo complessivo ammonta a 24,8 M€ + IVA, si è svolta nel 2020 e si è conclusa agli inizi di gennaio 2021 con aggiudicazione all'impresa CBR. I lavori sono iniziati nel 2021, sono tutt'ora in corso e la durata prevista è di due anni; pertanto, la fine è prevista entro il 2024.

Il 2 agosto 2016, è stata stipulata una **convenzione tra la Regione Emilia-Romagna, l'ANAS S.p.A. e i Comuni di Argenta e di Castel Bolognese**, al fine di disciplinare la compartecipazione alle spese di progettazione per alcuni interventi previsti nel contratto di programma ANAS 2016-2020. Trattasi della **Variante di Argenta – 1° Lotto**, la **Variante di Castel Bolognese** e la **Tangenziale Est di Forlì – 3° Lotto**.

L'impegno della Regione alla spesa per le attività di progettazione definitiva, per le tre opere, ammonta ad un totale di euro 670.000,00 a fronte di un valore complessivo di euro 950.000,00.

In dettaglio:

- Variante di Argenta – 1° lotto: € 620.000,00
- Variante di Castel Bolognese: € 250.000,00
- Tangenziale Est di Forlì: € 80.000,00 (per l'adeguamento del progetto definitivo già disponibile).

Come previsto dalla convenzione, a giugno 2018, sono stati consegnati alla Regione i progetti definitivi delle suddette opere.

In particolare, per la **Variante di Argenta**, il 18/10/2019 è stata presentata da ANAS al MATTM istanza di Valutazione Preliminare (art.6, comma 9 del D.lgs. n. 152/2006) per le modifiche e le ottimizzazioni progettuali derivanti da adeguamenti normativi, recepimento prescrizioni, affinamenti tecnici ed esigenze funzionali. La suddetta valutazione preliminare si è conclusa con nota dell'autorità competente del 02/12/2019 che, rilevando che il progetto definitivo prevede la realizzazione ex novo dello svincolo a livelli sfalsati in località San Biagio, rinvia a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., le parti di progetto variate. Pertanto, in data 16/07/2020 è stata avviata la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, per le sole parti variate (Svincolo di San Biagio), che si è conclusa nel corso del 2021 con esclusione del progetto dalla procedura VIA. È stata, inoltre, avviata la procedura per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'art.11 del DPR 327/01 con pubblicazione sul BUR in data 19/08/2020.

La Conferenza dei servizi si è conclusa il 29 agosto 2022 e successivamente è stato approvato il provvedimento finale di intesa Stato-Regione. Il progetto definitivo è stato quindi adeguato per l'approvazione da parte di ANAS finalizzata all'avvio delle procedure di gara per appalto integrato. Il bando di Gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dei lavori è stato pubblicato nell'ottobre 2023.

L'importo dell'investimento, risultante dal progetto definitivo, è di complessivi € 251.428.586,49 ma il finanziamento ad oggi disponibile è pari a € 172,6 Mln.

Riguardo alla **Variante di Castel Bolognese**, il CSLLPP ha formulato un parere con prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni a seguito delle quali il progetto è stato aggiornato in ottemperanza alle stesse e validato. Si è concluso il procedimento, avviatosi il 03/10/2019, di localizzazione urbanistica con apposizione vincolo preordinato all'esproprio, con Intesa Stato-Regione del 01/07/2020 ed è stato pubblicato sul BUR n.292 del 19.08.2020 l'avviso pubblico per l'approvazione del progetto definitivo e dichiarazione della Pubblica Utilità ai sensi dell'art.16 DPR 327/01. Il Progetto esecutivo, redatto da progettisti esterni incaricati, è stato sottoposto a Verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'art.26 del D.Lgs. 50/2016, conclusasi in data 18/12/2021. A

dicembre 2022 è stato approvato il progetto definitivo aggiornato. La sentenza del settembre 2022 del Consiglio di Stato ha rigettato un ricorso presentato da proprietari terrieri. L'aggiudicazione dei lavori banditi con gara d'appalto è del 28/12/2022. Attualmente si è conclusa la Bonifica da Ordigni Bellici e le attività di sorveglianza archeologica. In data 29/11/2023 sono stati consegnati i lavori aggiudicati al Consorzio Stabile Europeo Costruttori. Sono in corso la risoluzione delle interferenze e le attività di accantieramento. Si prevede l'ultimazione dei lavori entro il 2026. L'importo dell'investimento è di complessivi 79,17 Mln che trovano copertura nella Delibera CIPESS 43 del 28/12/2022.

Relativamente alla **tangenziale Est di Forlì – 3° lotto**, i lavori della Conferenza dei Servizi, avviata presso il Provveditorato OOPP Emilia-Romagna il 07/10/2019, si sono conclusi a febbraio 2020. A conclusione della C.d.S. localizzativa dell'intervento, il 10/02/2020, con D.G.R. n.358 del 20/04/20 ai sensi del DPR 383/1994, è stato espresso dalla Regione Emilia-Romagna l'assenso all'intesa per la realizzazione dell'opera.

Il Progetto definitivo redatto da ANAS è stato approvato in linea tecnica con dispositivo del 20/10/2020. Con successivo dispositivo del 18/11/2020, all'intervenuta efficacia dell'aggiornamento del Contratto di Programma tra MIT e ANAS che ne ha sancito la copertura finanziaria, il progetto è stato approvato anche in linea economica.

Il progetto esecutivo, redatto dai progettisti aggiudicatari di accordo quadro di progettazione, è stato sottoposto ad istruttoria presso il Coordinamento Progettazione di Anas e a verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'art.26 del D.Lgs. 50/2016. Il 27/01/2021 Anas ha chiesto ai progettisti di verificare una soluzione alternativa per la galleria "dell'Appennino", accogliendo le richieste del territorio. Il progetto esecutivo è stato pertanto aggiornato e si è conclusa positivamente la verifica ai sensi dell'art.26 del D.Lgs. 50/2016. A maggio 2021 sono state effettuate le immissioni in possesso delle aree oggetto di esproprio per le attività di Bonifica da Ordigni Bellici. Ad agosto 2022 è stato pubblicato il bando di gara. A dicembre 2022 è stata disposta l'aggiudicazione dell'appalto in oggetto in favore di un raggruppamento di imprese. Sono state svolte le attività propedeutiche quali Bonifica Ordigni Bellici, Monitoraggio ambientale Ante Operam, indagini archeologiche ed in corso la risoluzione delle interferenze. Il 28/06/2023 sono stati consegnati i lavori principali. Sono state concluse le attività di accantieramento quali pulizia delle aree di cantiere, allestimento campi base e uffici, posa in opera delle recinzioni e scotico delle zone di intervento. Sono attualmente in corso di realizzazione le paratie di micropali a protezione delle abitazioni, mentre si sta dando corso alle attività propedeutiche alla realizzazione dei diaframmi delle gallerie artificiali.

L'adeguamento della SS67 da Classe al Porto di Ravenna prevede l'ampliamento della sezione stradale (oggi a due corsie per senso di marcia) per conformarla al tipo B del DM 5/11/2001. Rientra tra gli interventi di miglioramento del sistema tangenziale di Ravenna, su cui confluiscono numerose autostrade e strade principali che collegano il porto con importanti nodi interni ed esterni alla Regione: A14, SS16, SS67, SS3bis, SS309dir, SS309. Sono state concluse le attività di rilievo e le indagini geognostiche e completato il progetto di fattibilità tecnica ed economica ed è attualmente in corso di ultimazione il progetto definitivo. A seguito dell'istanza di valutazione preliminare ambientale, il Ministero in data 20/07/2020 ha richiesto ad ANAS di sottoporre il progetto a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006 ss.mm.ii. Sul progetto, si è concluso lo screening ambientale di competenza del Ministero della Transizione Ecologica. A seguito della chiusura della CdS presso il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche che ha decretato l'intesa Stato-Regione per l'accertamento della conformità urbanistico-edilizia, per l'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica e per l'apposizione del vincolo preordinato

all'esproprio, è stato approvato il progetto definitivo del **I Stralcio** con Dispositivo ANAS del 06/07/2022 con contestuale dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. Ad oggi è stato approvato il progetto esecutivo del I Stralcio di interventi. Sono state acquisite le aree e sono state ultimate le procedure espropriative. Sono state completate le attività propedeutiche ai lavori (monitoraggio ambientale Ante Operam, Bonifica Ordigni Bellici e risoluzione interferenze). I lavori sono stati consegnati in data 11/10/2023 e sono in corso di realizzazione con fine prevista entro i primi mesi del 2028. Il progetto sviluppato ha un importo di 43Mln €, di cui 20 Mln € finanziati nell'ambito del Programma Operativo Infrastrutture approvato dal CIPE a dicembre 2016 e 23 Mln coperti con Delibera CIPESS 43 del 28/12/2022.

Il tratto oggetto di intervento ha inizio al km 218+550, in corrispondenza dello svincolo di innesto con la S.S.16 e termina in corrispondenza dello svincolo di Marina di Ravenna al km 223+700, per uno sviluppo complessivo di circa 5,15 km. La sezione tipo stradale prevede una piattaforma di larghezza pari a 22,00 m, organizzata in due carreggiate separate costituita ciascuna da due corsie di marcia aventi larghezza pari a 3,75 m, le banchine interne di 0,50 m e le banchine esterne di 1,75 m con spartitraffico centrale di larghezza pari a 2,50 m.

Il **secondo stralcio**, di adeguamento del ponte su Fiumi Uniti, attualmente stimato in 25 milioni, risulta essere finanziato sul Piano Viadotti e Gallerie. In data 31/07/2023 sono state avviate le procedure espropriative ai sensi dell'art. 16 D.P.R. 327/2001. Il progetto definitivo è stato approvato il 15/10/2023 ed il progetto esecutivo nel mese di dicembre 2023. I lavori verranno affidati per tramite di specifico Accordo Quadro e se ne prevede l'avvio entro il 2024 in relazione all'avanzamento del contiguo lotto attualmente in corso di esecuzione coordinandone la cantierizzazione con quelli del 1° stralcio e della tangenziale di Ravenna.

Infine, il tratto in corrispondenza del Porto di Ravenna sarà adeguato nell'ambito dell'intervento di potenziamento dell'Hub Portuale di Ravenna a carico dell'Autorità portuale. L'opera ha un costo presunto di 70 M€ con finanziamenti già in essere pari a 25 M€ (10 milioni SAPIR S.p.A. e 15 mil Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale di Ravenna). Ad oggi è stato predisposto il progetto di fattibilità tecnico economica.

Per la **variante alla SS9 all'abitato di Santa Giustina in comune di Rimini** il Comune di Rimini ha redatto il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento e lo ha trasmesso ad ANAS tra febbraio e luglio 2018 prevedendo il collegamento alla statale, sia a monte che a valle di Santa Giustina, tramite strade provinciali e comunali già esistenti. Il PFTE è stato sottoposto a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, integrata con la procedura di Valutazione d'Incidenza, presso il Ministero dell'Ambiente, conclusasi il 19/12/2019 con decreto di esclusione, con prescrizioni, dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

È stato redatto il Progetto definitivo, affidato a un progettista aggiudicatario di accordo quadro di progettazione. Sono stati effettuati dei rilievi e delle indagini geologiche e geotecniche integrativi, a seguito dei quali il progetto definitivo è stato completato. Nei primi mesi del 2022 si è svolta, e conclusa, la Conferenza dei servizi per la localizzazione urbanistica e l'apposizione dei vincoli di esproprio. A dicembre 2022 è stato approvato il progetto definitivo e bandita la gara di appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori.

In data 22/06/2023 sono state avviate le procedure espropriative ai sensi dell'art. 20 D.P.R. 327/2001 concluse in data 15/01/2024 con l'immissione in possesso delle aree d'intervento. Il contratto di appalto integrato è stato sottoscritto il 29/01/2024. Sono in corso le attività di Bonifica da Ordigni Bellici.

Seguirà il monitoraggio ambientale Ante Operam e la risoluzione delle interferenze.

Per quanto riguarda l'**ammodernamento della SS45 nel tratto Cernusca-Rivergaro**, il 24/10/2017 è stato avviato, con avviso pubblico, il procedimento ex art. 11 DPR 327/11 (espropri) e attualmente sono in corso alcuni approfondimenti sul progetto definitivo al fine di garantire la compatibilità dell'intervento con il contesto geomorfologico. In data 21/05/2020, a seguito di approfondimenti progettuali richiesti dalla Soprintendenza, è stato inviato il progetto definitivo revisionato alla Stessa Soprintendenza competente. Il Progetto Definitivo è stato completato e inviato al CSLPP il 03/07/2020 per il parere di competenza ai sensi dell'art.215 D.Lgs. 50/2016. È stata effettuata in data 21/09/2020 una presentazione del progetto alla Commissione nominata dal CSLPP.

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

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

Nel 2023 ANAS ha integrato il progetto sulla base delle indicazioni ricevute nell'ambito del PUA (Procedimento Unico Ambientale), di competenza statale, e sono attualmente in corso le attività necessarie per l'avvio della fase di gara su progetto definitivo con affidamento congiunto del progetto esecutivo e dell'esecuzione dei lavori.

Il costo dell'intervento lungo la SS45, pari a 191,36M€ è coperto per 15 M€ a valere sul fondo FSC e per 45 M€ dal finanziamento del contratto di programma ANAS. Per tale finanziamento non vige l'obbligo di aggiudicazione (obbligazione giuridicamente vincolante) al 31/12/2022, in quanto opera commissariata.

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

L'intervento di **riqualificazione e messa in sicurezza previsto sulla SS72 Rimini - San Marino**, per una lunghezza complessiva di 10 km, consiste in una serie di interventi quali la realizzazione di rotonde in corrispondenza delle intersezioni semaforiche, la riduzione degli innesti provenienti dalle viabilità secondarie laterali, l'eliminazione di numerosi accessi privati attualmente presenti lungo l'arteria stradale, la realizzazione di attraversamenti pedonali protetti e l'estensione delle piste ciclabili.

Sono state effettuate alcune attività relative alla progettazione preliminare e approfondimenti congiunti con gli Enti interessati nell'ambito di un tavolo tecnico istituito presso la Segreteria di Stato della Repubblica di San Marino. Il Progetto di fattibilità tecnico economica è stato approvato ad agosto 2019. In fase di approfondimenti progettuali successivi, nel corso del 2021, ANAS aveva inizialmente proposto un intervento di maggiore calibro, che prevedeva la risoluzione delle intersezioni con le viabilità secondarie mediante svincoli a livelli sfalsati, con un impatto rilevante sul territorio soprattutto in termini di consumo di suolo; inoltre, tale soluzione avrebbe comportato un ulteriore consistente aumento del costo dell'opera. Dal confronto con il territorio è tuttavia emersa la contrarietà su tale proposta progettuale e, pertanto, ANAS si è impegnata a proseguire la progettazione confermando l'introduzione di rotonde in corrispondenza delle principali intersezioni.

A seguito della redazione del progetto definitivo sono state avanzate alcune richieste dal comune di Rimini in merito agli interventi previsti sulla SS72, a seguito delle quali ANAS sta svolgendo gli

opportuni approfondimenti al fine di sottoporre il progetto al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica nell'ambito della Valutazione Preliminare Ambientale.

Attualmente è in fase di perfezionamento il progetto definitivo da sottoporre alla Conferenza di Servizi per l'acquisizione di tutte le autorizzazioni di legge. Il progetto riproporrà gli interventi condivisi nelle prefate riunioni, opportunamente approfonditi, al netto di lievi ottimizzazioni locali eventualmente rimandabili alla fase di progetto esecutivo. Il costo previsto per l'opera è aumentato a 37,12 mln € e attualmente, nel contratto di programma 21-25, è coperto parzialmente per 14 mln €.

Infine, la **Variante di Mirandola alla SS12 - dal km 217+000 al km 220+175 – Lotto II Stralcio I** - si estende per circa 1,5 km in direzione nord-sud, con inizio in corrispondenza della rotatoria esistente terminando all'innesto con la viabilità comunale Via Bosco Monastico con la realizzazione di una nuova rotatoria. Il progetto definitivo è stato completato a dicembre 2018 e inviato al Provveditorato OOPP che ha provveduto ad approvarlo con decreto del 10/04/2020. Con Dispositivo del 13/11/2020 è stato approvato in linea tecnica ed economica il progetto definitivo anche ai fini della pubblica utilità dell'opera. È stata completata anche la progettazione esecutiva e la verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 50/2016. Sono state pertanto avviate le procedure di gara e l'appalto è stato aggiudicato alla ditta 2P ASFALTI srl in data 15/03/2023. Il costo previsto è di 10 milioni di euro, finanziato interamente a valere sul Fondo Infrastrutture 2017 (Contratto di Programma ANAS). I lavori, avviati ad aprile 2023, sono in corso di realizzazione con previsione di ultimazione entro la metà del 2025.

Nel novembre del 2021 è stata stipulata una ulteriore **convenzione tra la Regione Emilia-Romagna e ANAS S.p.A.** per la realizzazione di 6 progetti. In particolare, sono stati attribuiti ad ANAS complessivi **€ 1.150.000,00** per la compartecipazione alle spese complessive pari a € 8.750.473,16 per la realizzazione di 5 progetti di fattibilità tecnico economica, quali "S.S. 16 – Variante all'abitato di Fosso Ghiaia in Comune di Ravenna", "S.S.16 – Variante agli abitati di Mezzano, Camerlona e Glorie in Comune di Ravenna", "S.S. 67 – Ammodernamento nel tratto fra Forlì e Ravenna", "S.S. 64 - Ammodernamento nel tratto fra Sasso Marconi e Vergato", "S.S. 12 – Variante all'abitato di Montale Rangone in Comune di Castelnuovo Rangone" e di un progetto definitivo dell'intervento "S.S.16 – Variante all'abitato di Alfonsine".

Nel 2023, tutti i citati progetti, per i quali è stata conclusa da parte di ANAS l'attività di redazione progettuale, sono stati ineriti nel Contratto di Programma 2021-2025.

Relativamente alle ulteriori opere di competenza statale contenute nelle vecchie programmazioni, si cita il **Prolungamento della complanare di Bologna - tratto Nord**, che è passato nella competenza della Società Autostrade per l'Italia.

Per quel che concerne la riqualificazione della **tangenziale di Ravenna**, nell'ambito degli investimenti per manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma 2016-2020, approvato dal CIPE con Delibera n. 36 del 2019, ANAS ha reperito un finanziamento di complessivi 81,35 milioni di euro, per un adeguamento della sezione stradale al fine di portarla alle caratteristiche geometriche di una strada di tipo B (extraurbana principale), a beneficio della sicurezza. Il progetto è denominato "**Miglioramento del collegamento tra la S.S. 16 e la S.S. 309 dir - Interventi di adeguamento della Tangenziale di Ravenna**" e prevede l'allargamento dei tratti in rilevato, delle opere d'arte, la sistemazione degli svincoli, la razionalizzazione degli accessi e la messa in sicurezza della sezione stradale del tratto della S.S. n. 16 "Adriatica" compreso tra il km 148+800 fino all'innesto della S.S. 3 bis al km 154+600, per una estensione pari a circa 6 km, all'interno del territorio del Comune di Ravenna. Su una prima parte del progetto di importo pari a 48 milioni di euro

da attuarsi per stralci funzionali, si è concluso lo screening ambientale di competenza del Ministero della Transizione Ecologica, si è conclusa la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto definitivo, la relativa localizzazione urbanistica e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. È stato redatto e validato il progetto esecutivo del 1° stralcio, di importo pari a € 18,7 M€. La consegna dei lavori del 1° **stralcio** è avvenuta ad Impresa aggiudicataria di Accordo Quadro a novembre 2022 e attualmente i lavori sono in corso di realizzazione. Nell'ambito di tale stralcio verranno realizzati sulla S.S. 309 dir una serie di interventi, quali l'eliminazione dell'incrocio semaforizzato posto al km 3+650 della S.S.309 dir e la razionalizzazione di parte degli accessi esistenti.

Per il 2° **stralcio**, relativo ai viadotti Ronco e Montone e di importo previsto pari a 12,40 mln €, è stata conclusa la procedura espropriativa e approvato il PD nel mese di marzo 2024. È in corso la predisposizione degli atti per l'approvazione del progetto esecutivo la cui verifica per la validazione risulta conclusa.

È in corso la progettazione degli ulteriori stralci.

Anche il tratto della tangenziale ricompreso tra la SS67, la Sp 118 e la SS3 Tiberina è stato oggetto di una convenzione nel 2020 per la realizzazione da parte della Provincia del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica tra ANAS, Regione, Comune e Provincia di Ravenna. Il PFTE è stato concluso a luglio 2021.

Riguardo alla **manutenzione straordinaria programmata**, ANAS ha avviato ed ultimato nel 2023 una serie interventi che hanno interessato le opere d'arte (ponti e viadotti), il piano viabile, gli impianti tecnologici delle gallerie, le barriere di sicurezza e la segnaletica (orizzontale e verticale).

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

Tabella 81

Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza in corso di realizzazione o conclusi nel 2023

Direttrici	Interventi di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici Gallerie, Barriere e Segnaletica)	Stato
	Titolo	
SS9 "Via Emilia"	LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA VERTICALE LUNGO LE STRADE DEL CMD	ULTIMATI
	SS9 - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL PONTE DI SANT'AMBROGIO LUNGO LA S.S. 9 "VIA EMILIA"	SOSPESI DA NOV 2022
	SS9 - LAVORI DI RISANAMENTO SUPERFICALE DELLE PAVIMENTAZIONI DELLA SS9 DAL KM 7+200 AL KM 43+500	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA VERTICALE LUNGO LE STRADE DEL CMB	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA VERTICALE LUNGO LE STRADE DEL CMC	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS9 - LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI LUNGO LA SS. 9 TRA I KM 51+700 ED IL KM 144+500 (CENTRO DI MANUTENZIONE B)	IN CORSO DI REALIZZAZIONE

Direttrici	Interventi di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici Gallerie, Barriere e Segnaletica)	Stato
	Titolo	
	LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA VERTICALE LUNGO LE STRADE DEL CME	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
Tangenziali	SS722 "TANGENZIALE DI REGGIO EMILIA" LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA IN TRATTI SALTUARI DAL KM 0+000 AL KM 9+080	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS722 - MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL CAVALCA-FERROVIA DELLA TANGENZIALE DI REGGIO EMILIA AL KM 8+900	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
Valichi	SS63 - LAVORI URGENTI PER IL RIPRISTINO DEGLI IMPIANTI ESISTENTI NELLA GALLERIA SEMINARIO, GRAVEMENTE DANNEGGIATI DALL'INCENDIO DEL 24 FEBBRAIO 2022 PER L'AUTOCOMBUSTIONE DI UN AUTOBUS	ULTIMATI
	SS12 - LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEL CORPO STRADALE CONFINANTE CON IL FIUME TIEPIDO AL KM 157+350 DELLA SS 12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO", IN COMUNE DI MARANELLO	ULTIMATI
	S.S. 62 "DELLA CISA" - INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA IN TRATTI SALTUARI IN CORRISPONDENZA DI FRANE E DISSESTI IDROGEOLOGICI TRA IL KM 56+550 E IL KM 95+770 - 3° STRALCIO	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	S.S. 62 "DELLA CISA" - INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA IN TRATTI SALTUARI IN CORRISPONDENZA DI FRANE E DISSESTI IDROGEOLOGICI TRA IL KM 56+550 E IL KM 95+770 - 2° STRALCIO	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS64 LAVORI DI RISANAMENTO CONSERVATIVO DEL VIADOTTO "BERZANTINA" DAL KM 35+074 AL KM 35+738, DEL VIADOTTO "RENO" DAL KM 35+803 AL KM 37+735 E DEL PONTE AD ARCO DAL KM 55+473 AL KM 55+567	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO" LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 91+450 AL KM 225+374	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO" LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE VERTICALE LUNGO LE STRADE DEL CMB	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS12 "DELL'ABETONE E DEL BRENNERO" "LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE VERTICALE LUNGO LE STRADE DEL CMC	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS63 - LAVORI DI SOSTITUZIONE DELLA SEGNALETICA VERTICALE AMMALORATA, IN TRATTI SALTUARI	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS45 - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO TREBBIA IN LOCALITÀ MARSAGLIA AL KM 85+400	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS45 - LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI AMMALORATE LUNGO LA SS45 DAL KM 62+000 AL KM 135+600 IN TRATTI SALTUARI	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS45 - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA E DI MIGLIORAMENTO DELLA SS45 DAL KM 62+000 AL KM 95+000 IN TRATTI SALTUARI MEDIANTE ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA E DEI DISPOSITIVI DA CADUTA MASSI - 2° STRALCIO (TRA PONTE LENZINO E CONFINE REGIONALE) NEMSBO00724	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS 45 - LAVORI DI MANUTENZIONE PROGRAMMATA DELLE OPERE D'ARTE DAL KM 91+000 AL KM 93+000 DELLA SS45 "DI VAL TREBBIA"	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS45 - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA E DI MIGLIORAMENTO DELLA SS45 DAL KM 62+000 AL KM 95+000 IN TRATTI SALTUARI MEDIANTE ADEUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA E DEI DISPOSITIVI DA CADUTA MASSI - 3° STRALCIO (TRA MARSAGLIA E BOBBIO) NEMSBO00759	IN CORSO DI REALIZZAZIONE

Direttrici	Interventi di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici Gallerie, Barriere e Segnaletica)	Stato
	Titolo	
	SS45 – LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL PONTE PROVVISORIO IN COMUNE DI CORTE BRUGNATELLA (PC) A SEGUITO DEL CROLLO DEL PONTE LENZINO AL KM 78+250	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	S.S. 45 - LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL PONTE DEFINITIVO IN COMUNE DI CORTE BRUGNATELLA (PC) A SEGUITO DEL CROLLO DEL PONTE LENZINO AL KM 78+250	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS 45 - LAVORI STRAORDINARI DEL VIADOTTO CASSOLO, DAL KM 100+275 AL KM 100+660 DELLA SS45	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS45 - LAVORI STRAORDINARI SUL VIADOTTO BARBERINO, AL KM 92+200 DELLA SS45, IN COMUNE DI BOBBIO	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
Corridoio Adriatico	SS16 - LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE VERTICALE LUNGO LE STRADE DEL CMD	ULTIMATI
	SS16 - LAVORI DI SOSTITUZIONE E MESSA A NORMA DELLO SPARTITRAFFICO CENTRALE DAL KM 182+400 AL KM193+400	ULTIMATI
	SS16 LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE VERTICALE LUNGO LE STRADE DEL CME	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS16 - LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI LUNGO GLI INTERI TRONCHI STRADALI DI COMPETENZA DEL CENTRO C	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS16 - FORNITURA E INSTALLAZIONE DI SISTEMI TECNOLOGICI AVANZATI PER L'INFOMOBILITÀ E LA SICUREZZA (E55 LOTTO II) - SMART ROAD	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS16 - LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI LUNGO LA S.S. 16 IN TRATTI SALTUARI DAL KM 69+514 AL KM 147+860 DEL CM C	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS16/SS309DIR - LAVORI DI POTENZIAMENTO DELLA SS309DIR E DI MIGLIORAMENTO DEL COLLEGAMENTO CON SS16 E SS309 - INTERVENTI DI ADEGUAMENTO DELLA TANGENZIALE DI RAVENNA - STRALCIO 4 (LOTTO 1)	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS309 – INTERVENTI DI MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE MEDIANTE LA SOSTITUZIONE E L'ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA VERTICALE E MARGINALE	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	SS309 - INTERVENTI DI RAZIONALIZZAZIONE ED ADEGUAMENTO DELLE INTERSEZIONI A RASO - I STRALCIO DAL KM 24+300 AL KM 52+800	IN CORSO DI REALIZZAZIONE

L'importo totale di tali interventi è di circa 115,2 M€.

Relativamente alle **strade di rientro**, il cui approfondimento è dettagliato nel successivo paragrafo, nel corso del 2023 sono stati avviati e ultimati degli interventi di **risanamento superficiale della pavimentazione**, di **adeguamento della segnaletica**, di **manutenzione di opere d'arte** e di **messa in sicurezza di impianti tecnologici di gallerie**, che hanno comportato un costo di circa 31,37 milioni di euro e che si riportano nella seguente tabella.

Tabella 82
Strade di Rientro (NSA)
Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza avviati e/o conclusi nel 2023

Strade di rientro	Interventi di Manutenzione straordinaria Piano Viabile	
	Titolo	Stato
SS10 SS412 SS654	LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI AMMALORATE LUNGO LA SS412 VAL TIDONE DAL KM 45+765 AL KM 74+266 E LUNGO LA SS654 DI VALNURE DAL KM 0+000 AL KM 74+310 E LUNGO LA SS10 PADANA INFERIORE DAL KM 164+878 AL KM 184+495	ULTIMATI
SS10 SS461	LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI AMMALORATE LUNGO LA SS10 DAL KM 164+878 AL KM 217+258 E LUNGO LA SS461 "DEL PASSO PENICE" DAL KM 42+524 AL KM 57+083	ULTIMATI
SS495 SS496	SS495 DI CODIGORO-SS496 VIRGILIANA: INTERVENTI DI RIPRISTINO FUNZIONALE E ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA VERTICALE LUNGO LE SS495 E SS496, TRA IL KM 0+000 E IL KM 49+410 E TRA IL KM 62+130 E IL KM 66+280	ULTIMATI
SS523	LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI AMMALORATE LUNGO LA SS523 DEL KM 0+000 AL KM 34+820	ULTIMATI
325	EX SP 325 - INTERVENTO DI MANUTENZIONE DEL PONTE LEONARDO DA VINCI DAL KM 0,075 AK KM 0,3	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
SS10 SS253 SS308 SS357 SS412 SS45 SS461 SS654 SS725	LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE VERTICALE LUNGO LE STRADE DEL CMA	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
SS357 SS308 SS523	LAVORI DI RIPRISTINO DELLE PAVIMENTAZIONI AMMALORATE LUNGO LA SS357 DAL KM 0+000 AL KM 19+762, LUNGO LA SS308 DAL KM 0+000 AL KM 24+850 E LUNGO LA SS523 DAL KM 33+308 AL KM 46+834	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
SS308	LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI DELLA GALLERIA TARO (EX "PARAMASSI LOC. CITERNA") DAL KM 8+160 AL KM 8+320 E DELLA GALLERIA TARO II DAL KM 4+560 AL KM 4+800	SOSPESI DAL 20/12/2023
SS523	LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI DELLA GALLERIA TARO V (EX "PREDELLE") DAL KM 17+600 AL KM 18+018	SOSPESI DAL 02/02/2024
SS523	LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI DELLA GALLERIA TARO VI (EX "BORGALLONE") DAL KM 18+400 AL KM 18+775	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
SS523	LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI DELLA GALLERIA "MAGRANO" DAL KM 20,305 AL KM 20,446	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
SS523	LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI DELLA GALLERIA TARO VII (EX "SOTTOPASSO F.S") DAL KM 19,10 AL KM 19,20 E DELLA GALLERIA "OSTIA PARMENSE" DAL KM 19,8 AL KM 20124	IN CORSO DI REALIZZAZIONE

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

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

La completa messa in sicurezza ed il recupero della manutenzione pregressa della SS3 bis rivestono per la Regione Emilia-Romagna carattere di urgenza e non rinviabilità, a causa delle condizioni

dell'infrastruttura e dei traffici che la stessa deve sostenere, costituendo il principale collegamento della Romagna con il centro Italia. A seguito di accordi con lo Stato e con le Regioni interessate dal corridoio europeo E55/E45, negli anni scorsi ci si era orientati verso la realizzazione di un nuovo asse in variante alla Romea e verso la riqualificazione della Tiberina, con caratteristiche autostradali.

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

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

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

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

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

Più nel dettaglio, lungo la tratta afferente alla SS 3 bis "Tiberina", in provincia di Forlì Cesena, sono stati ultimati i lavori del **viadotto** Savio VI (4,0 milioni di euro) e sono attualmente in corso i lavori di manutenzione del viadotto Fornello II (4,9 milioni) e dei viadotti Casetta e Savio V (7,0 milioni di euro). In avanzamento i cantieri inerenti alle **gallerie** Verghereto, e Lago di Quarto per un totale investimento pari a circa 43 milioni di euro. Sospesi per imprevisti i lavori, avviati nel 2021, della galleria Spagnola.

Inoltre, sono stati realizzati e sono in attuazione, lungo la predetta arteria, interventi di **risanamento profondo** della sovrastruttura stradale e di rinforzo del piano viabile, con ripristino delle banchine laterali, sistemazione della raccolta delle acque di piattaforma, rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale e sostituzione delle barriere di sicurezza.

Sono altresì in corso importanti interventi di sostituzione delle **barriere di sicurezza**, bordo laterale, in tratti saltuari, tra il km 162,698 ed il km 236+000 e spartitraffico centrale, questi ultimi del tipo innovativo NDBA.

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

Relativamente ai lavori per l'adeguamento delle **gallerie** di lunghezza superiore ai 500 metri, ai sensi del D.L. n. 264 del 05.10.2006 in materia di sicurezza per gallerie della rete stradale trans europea,

sono stati ultimati i lavori principali afferenti alla galleria Monte Coronaro, per circa 11,50 milioni di euro ed avviati gli interventi integrativi per la messa in servizio della stessa di cui al D.Lgs 264/2006.

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

Nella seguente tabella si riportano gli interventi in corso di realizzazione o conclusi nel 2023 lungo la SS3 bis Tiberina, comportanti un costo complessivo di circa 128,8 milioni di euro.

Tabella 83
SS3 bis Tiberina

Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza in corso di realizzazione o conclusi nel 2023

SS3 bis Tiberina	Titolo Intervento di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici, Barriere e Segnaletica)	Stato
	LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, SEGNALETICA VERTICALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI. PROGETTO N. 8780 DEL 28/06/2016 - SOTTOPROGETTO D - TRATTA 2S - CARREGGIATA SUD DA PK 246+480 A PK 242+700	ULTIMATI
	LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI. PROGETTO N. 8780 DEL 28/06/2016 - SOTTOPROGETTO C - TRATTA 1S - CARREGGIATA SUD DA PK 248+000 A PK 246+800 E TRATTA 3S - CARREGGIATA SUD DA PK 240+420 A PK 237+600	ULTIMATI
	LAVORI DI ADEGUAMENTO FUNZIONALE DELLE GALLERIE TAVOLICCI, CROSETTA, SARSINA E VILLA ONOFRI MEDIANTE RIPRISTINO DELL'IMPERMEABILIZZAZIONE E DEL RIVESTIMENTO IN C.A. DELLE VOLTE E DEI PIEDRITTI E SUCCESSIVO ADEGUAMENTO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI.	ULTIMATI
	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL VIADOTTO SAVIO VI, AL KM 203+400	ULTIMATI
	S.S. 3 BIS " TIBERINA" (ITINERARIO E45 -E55).LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI. PROGETTO N. 8780 DEL 28/06/2016 -SOTTOPROGETTO I: TRATTA 5S -CARREGGIATA SUD DA PK 234+260 A PK 231+800 E TRATTA 6S -CARREGGIATA SUD DA PK 231+800 A PK 228+400	ULTIMATI
	GALLERIA ROCCACCIA: INTERVENTI INTEGRATIVI INERENTI LA MESSA IN SICUREZZA DI CUI AL D.LGS 264/2006 E SS.MM.II	ULTIMATI
	FORNITURA E POSA IN OPERA DI IMPIANTI DI MONITORAGGIO STRUTTURALE PER LE OPERE D'ARTE RICADENTI SULLA SS3BIS TRA IL KM 164+070 ED IL KM 250+173 (VARI CODICI OPERA)	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI ADEGUAMENTO ALLA VIGENTE NORMATIVA DELLE BARRIERE SPARTITRAFFICO DI SICUREZZA TRA IL KM 162,698 E IL KM 216,000 E L'INSTALLAZIONE DI DISPOSITIVI AMOVIBILI PER CHIUSURA VARCHI ED ATTENUATORI D'URTO REDIRETTIVI IN CORRISPONDENZA DELLE USCITE DEGLI SVINCOLI	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEI VIADOTTI CASSETTA E SAVIO V, DAL KM 202+370 AL KM 203+130	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE STRUTTURE E DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI, AI SENSI DEL D.L. N. 264 DEL 05.10.2006 IN MATERIA DI SICUREZZA PER GALLERIE DELLA RETE STRADALE TRANS EUROPEA, DELLA GALLERIA LAGO DI QUARTO AL KM 188	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE VERTICALE LUNGO LE STRADE DEL CME	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	S.S. 3BIS "TIBERINA" - GALLERIA "MONTECORONARO" - INTERVENTI INTEGRATIVI INERENTI LA MESSA IN SERVIZIO DI CUI AL D.LGS. 264/2006 E S.S. MM. II.	IN CORSO DI REALIZZAZIONE

SS3 bis Tiberina	Titolo Intervento di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile, Opere d'arte, Impianti tecnologici, Barriere e Segnaletica)	Stato
SS 3BIS "TIBERINA" - INTERVENTI URGENTI, IN TRATTI SALTUARI, TRA IL KM 162+698 E IL KM 250+565 PER IL RIPRISTINO DELLA TRANSITABILITÀ A SEGUITO DEGLI EVENTI CALAMITOSI DEL MAGGIO 2023		IN CORSO DI REALIZZAZIONE
S.S. 3BIS "TIBERINA" - CENTRO DI MANUTENZIONE D - LAVORI DI RIPRISTINO SUPERFICIALE DELLE PAVIMENTAZIONI IN TRATTI SALTUARI LUNGO LA S.S. 3BIS DAL KM 209+000 AL KM 250.565 (CENTRO D - NUCLEO A)	DAL KM 209,000 AL KM 250,565	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO DI BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI (ACCORDO QUADRO 3 - TRATTO EMILIANO - E45) SOTTOPROGETTO A		IN CORSO DI REALIZZAZIONE
LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEI VIADOTTI SULLA VIA CERIANA, SULLA FF.SS. RIMINI-BOLOGNA E CESENA SECANTE, DAL KM 223+526 AL KM 225+472		IN CORSO DI REALIZZAZIONE
LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA IN TRATTI SALTUARI DAL KM 216+000 AL KM 236+000		SOSPESI DAL 22/12/2022
S.S. 3 BIS TIBERINA DAL KM 167+962 AL KM 168+088 - FORNELLO II CARREGGIATA SUD E NORD - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA		IN CORSO DI REALIZZAZIONE
S.S.3 BIS " TIBERINA" (ITINERARIO E45 - E55). LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI DAL KM 162+698 AL KM 199+000 IN TRATTI SALTUARI DELLA SS3 BIS TIBERINA IN CARREGGIATA NORD		IN CORSO DI REALIZZAZIONE
S.S.3 BIS " TIBERINA" (ITINERARIO E45 - E55). LAVORI DI RISANAMENTO PROFONDO, RINFORZO DEL PIANO VIABILE, RIPRISTINO BANCHINE LATERALI, SISTEMAZIONE DELL'IDRAULICA DI PIATTAFORMA, SEGNALETICA ORIZZONTALE, SEGNALETICA VERTICALE, FORNITURA E/O POSA IN OPERA DI BARRIERE STRADALI DAL KM 162+698 AL KM 199+000 IN TRATTI SALTUARI DELLA SS3 BIS TIBERINA IN CARREGGIATA SUD		IN CORSO DI REALIZZAZIONE
FORNITURA E INSTALLAZIONE DI SISTEMI TECNOLOGICI AVANZATI PER L'INFOMOBILITÀ E LA SICUREZZA (E45 LOTTO II) - SMART ROAD		IN CORSO DI REALIZZAZIONE
FORNITURA E INSTALLAZIONE DI SISTEMI TECNOLOGICI AVANZATI PER L'INFOMOBILITÀ E LA SICUREZZA (E45 LOTTO I) - SMART ROAD		IN CORSO DI REALIZZAZIONE
LAVORI DI ADEGUAMENTO ALLA VIGENTE NORMATIVA DELLE BARRIERE DI SICUREZZA SPARTITRAFFICO TRA IL KM 216+000 E IL KM 236+000 E L'INSTALLAZIONE DI DISPOSITIVI AMOVIBILI PER CHIUSURA VARCHI ED ATTENUATORI D'URTO REDIRETTIVI IN CORRISPONDENZA DELLE USCITE DEGLI SVINCOLI		SOSPESI DAL 24/05/23
GALLERIA NATURALE SPAGNOLA - RIPRISTINI STRUTTURALI CORTICALI E PROFONDI, ED INTERVENTI DI IMPERMEABILIZZAZIONI E ADEGUAMENTO DI IMPIANTI TECNOLOGICI.		SOSPESI DAL 17/07/2023
GALLERIA NATURALE VERGHERETO - RIPRISTINI STRUTTURALI CORTICALI PROFONDI INTERVENTI DI IMPERMEABILIZZAZIONE E ADEGUAMENTO IMPIANTI TECNOLOGICI		IN CORSO DI REALIZZAZIONE
LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA IN TRATTI SALTUARI, DI SOSTITUZIONE E MESSA A NORMA DELLO SPARTITRAFFICO CENTRALE E DI RIPRISTINO E/O FORNITURA E POSA IN OPERA DI BARRIERE ANTIRUMORE IN TRATTI SALTUARI		SOSPESI DAL 16/02/2023
LAVORI DI RIPRISTINO STRUTTURALE E MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA PER LA VIABILITÀ DEI CAVALCAVIA DI SCAVALCO TRA IL KM 162+700 E IL KM 230+000 DELLA SS3BIS STRALCIO B		IN CORSO DI REALIZZAZIONE
POTENZIAMENTO DEL SISTEMA DI VIDEO SORVEGLIANZA E MESSAGGISTICA ALL'UTENZA VEICOLARE CON L'INSTALLAZIONE DI TELECAMERE E PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE LUNGO L'ITINERARIO E45		SOSPESI DAL 22/04/2024 (per perizia di variante)

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

Nella tabella seguente si riportano gli interventi in corso di realizzazione o conclusi nel 2023 lungo tale raccordo.

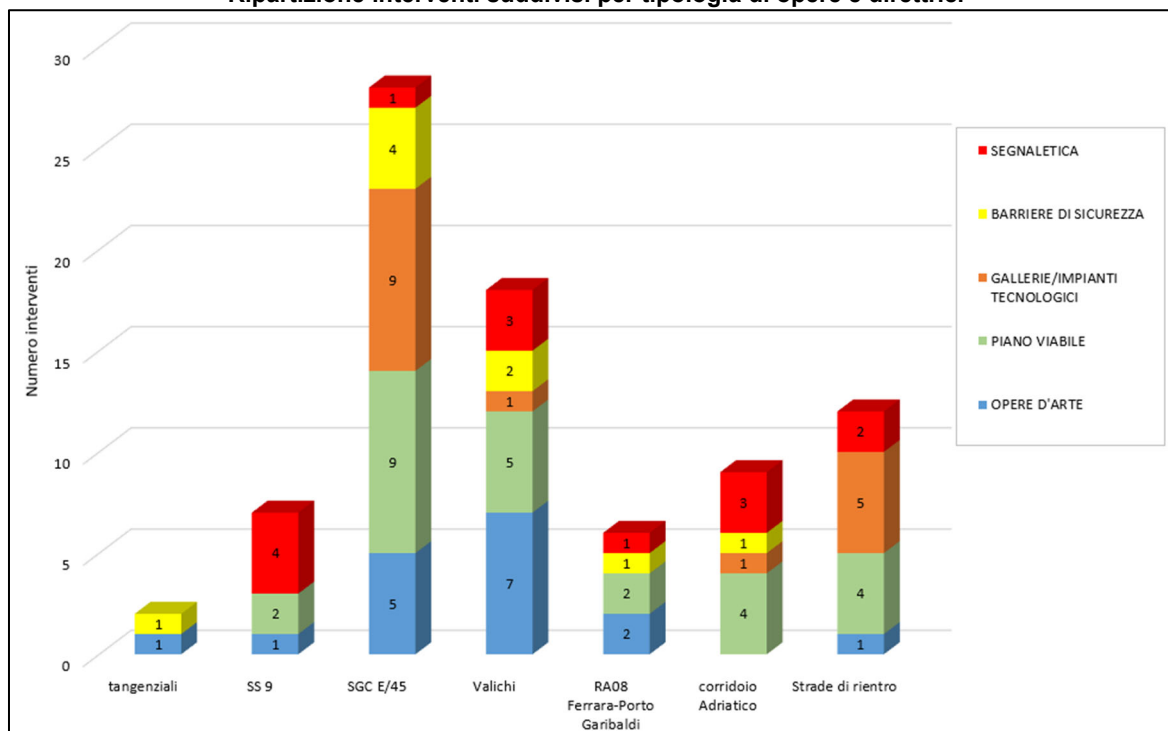
Tabella 84
RA08 Raccordo Ferrara-Porto Garibaldi
Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza in corso di realizzazione o conclusi nel 2023

Raccordo Ferrara – Porto Garibaldi	Titolo Intervento di Manutenzione straordinaria (Piano Viabile e Barriere)	Stato
	RA08 - LAVORI DI MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE VERTICALE LUNGO LE STRADE DEL CMD	ULTIMATI
	RA08 - LAVORI DI MANTENZIONE STRAORDINARIA DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI TRA IL KM 0+000 E IL KM 49+283, IN ENTRAMBE LE CARREGGiate STRADALI	ULTIMATI
	RA08 - LAVORI DI RIPRISTINO DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE IN TRATTI SALTUARI DAL KM 0+000 AL KM 49+282	ULTIMATI
	RA08 - LAVORI DI ADEGUAMENTO DELLE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI IN TRATTI SALTUARI	ULTIMATI
	RA08 - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL SOVRAPPASSO SITUATO AL KM 23+400	IN CORSO DI REALIZZAZIONE
	RA08 - LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA AL PONTE CAMPOLUNGO - 1° FASE	SOSPESI (per perizia di variante)

L'importo totale di tali interventi è di circa 9,5 M€.

Di seguito si riporta in sintesi la ripartizione di tutti gli **interventi di manutenzione** sopra elencati, **per direttrici e per tipologia di opere**.

Figura 257
Ripartizione interventi suddivisi per tipologia di opere e direttrici



Fonte: elaborazione dati RER da fonte ANAS SpA.

7.4.2 Revisione della rete stradale di interesse nazionale

Lo Stato, attraverso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha avviato un confronto con tutte le Regioni volto ad una revisione della rete stradale di interesse nazionale. Il **piano “Rientro Strade”**, avviato dall’ANAS di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la **riorganizzazione e ottimizzazione** della gestione della rete viaria, ha l’obiettivo di ritrasferire nelle competenze ANAS alcune strade provinciali, alcune delle quali oggetto del passato trasferimento dallo Stato alle Regioni o direttamente alle Province, come nel caso della Regione Emilia-Romagna.

Lo scopo principale di questo passaggio è quello di garantire **la continuità territoriale degli itinerari di valenza nazionale** che attraversano le varie regioni, evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade e dei trasporti.

L’iter di revisione della rete stradale di interesse nazionale ricadente nel territorio della Regione Emilia-Romagna è iniziato nel 2017. Sono stati effettuati numerosi incontri con le Province e la Città Metropolitana di Bologna allo scopo di effettuare una ricognizione e, accogliendo le relative posizioni, condividere una possibile proposta di revisione della rete.

Con **DGR 1733/2018** la Regione ha assentito alla revisione della rete così come condivisa con gli enti interessati.

Nel novembre 2018 è stata sancita l’intesa in Conferenza Unificata sul DPCM recante: *“Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto”*.

Il 21 novembre 2019 è stato approvato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, recante *“Revisione della rete stradale di interesse nazionale relativo alle Regioni Emilia-Romagna, Liguria, Toscana e Veneto”* con registrazione della Corte dei Conti avvenuta il 5/12/2019 e pubblicazione in Gazzetta Ufficiale n. 22 del 28/01/2020, data da cui ne decorre l’efficacia.

Per quanto riguarda l’Emilia-Romagna è sancita la classificazione a statale delle seguenti strade nei territori di Piacenza, Parma, Reggio E., Modena, Ferrara, Bologna, Forlì-Cesena e Rimini, riportate nella tabella successiva.

Tabella 85
Strade riclassificate

S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
S.P. 3/1 (ora SS 253 bis)	Trasversale di Pianura - primo tronco	0,000	22,140	22,140	Innesto con la ex S.P. n. 568 - Svincolo con la S.P. n. 5 e S.P. n. 86
S.P. 3/2 (ora SS 253 bis)	Trasversale di Pianura - secondo tronco	0,000	20,921	20,921	Svincolo con la S.P. n. 5 e S.P. n. 86 - Innesto con la S.P. n. 253
10	Padana Inferiore	164,878	217,258	52,380	Da confine con la Regione Lombardia (PV) a confine con la Regione Lombardia (CR)
SP13ter	diramazione S. Croce	0,000	1,614	1,614	da SP413 a SP468
S.P. 60	Gran Linea (Rossonia)	9,580	18,818	9,238	Innesto con la ex S.S. n. 495 - Innesto con la S.S. n. 309
65	della Futa	61,695	71,150	9,455	Da confine con la Regione Toscana a Loiano

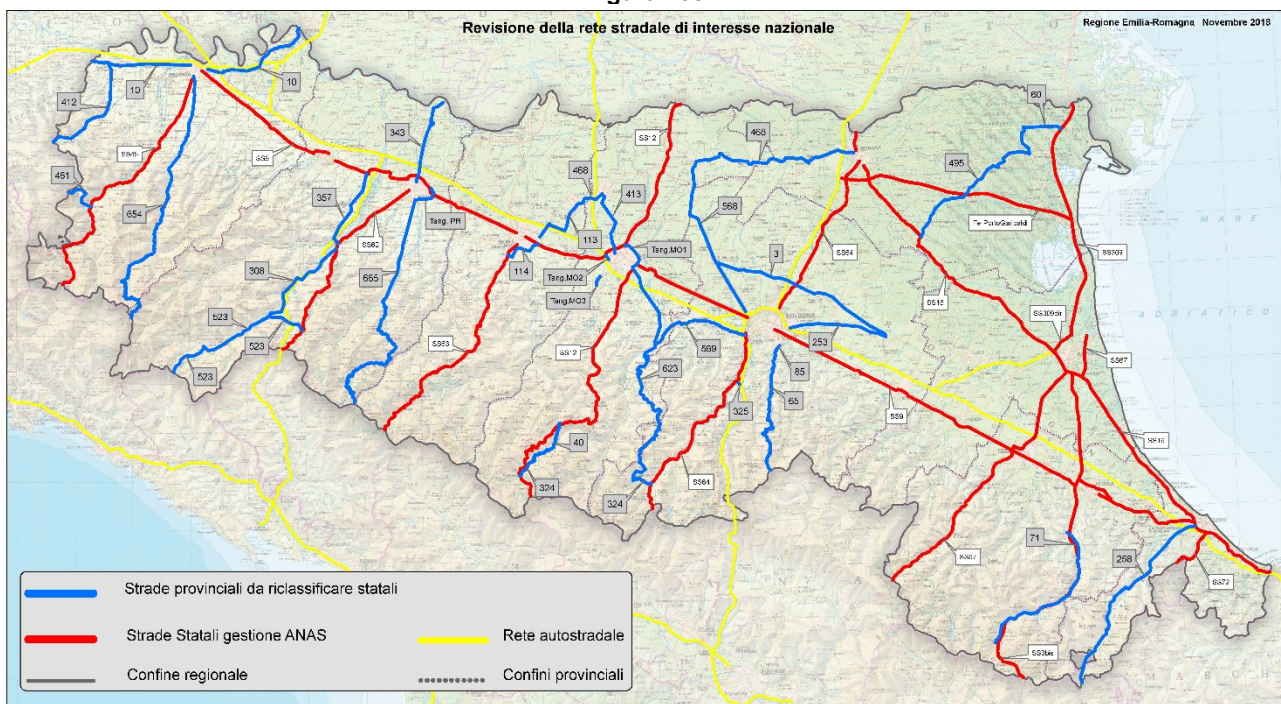
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
65	della Futa	71,150	72,430	1,280	Variante al tratto di ex SS 65 nel centro abitato di Loiano (Via G. Marconi e Via G. Garibaldi)
65	della Futa	72,430	90,040	17,610	Da Loiano a Pianoro Vecchio
65	della Futa	90,040	90,700	0,660	Da ex S.S. n. 65 a innesto con la S.P. n. 85 ("Fondovalle Savena" di nuova costruzione)
71 (ora SP137)	Umbro Casentinese Romagnola	0,000	45,660	45,660	ponte sul fiume Savio località Bora Bassa presso Borello - Svincolo con la S.S. n. 3 Bis presso Bagno di Romagna (**)
S.P. 113		0,000	17,680	17,680	Innesto con la S.S. n. 9 (Tangenziale RE) - Innesto con la ex S.S. n. 468
S.P. 114		0,000	9,250	9,250	Innesto con la S.S. n. 9 presso Reggio Emilia - Innesto con la S.P. n. 25 presso Reggio Emilia
253	San Vitale	5,777	23,000	17,223	Fine centro abitato di Bologna - Medicina
253	San Vitale	24,550	27,000	2,450	Medicina - Innesto con la S.P. 3/2 "Trasversale di Pianura secondo tronco"
255	di S. Matteo Decima	57,070	64,663	7,593	Da innesto con la S.S. n. 468 a Mirabello a innesto con la S.S. n. 496 a bivio Cassana
258	Marecchia	38,820	86,600	47,780	Confine con la Regione Toscana - Innesto con la S.S. n. 16 a Rimini
308	Di Fondo Valle Taro	0,000	24,850	24,850	Innesto con la S.S. n. 62 presso Fornovo ad innesto con la ex S.S. n. 523 presso Groppo San Giovanni
324	del Passo delle Radici	0,000	4,000	4,000	Innesto con la ex S.S. n. 64 presso Silla innesto con la S.S. n. 623 presso Crociale
324	del Passo delle Radici	53,430	61,730	8,300	Da innesto con la S.P. n. 40 a innesto con la S.S. n. 12 presso Pievepelago
325	Di Val di Setta e Val di Bisenzio	0,000	0,340	0,340	Da rotonda innesto con la ex S.S. n. 64 a rotonda a Innesto con la S.P. n. 37
343	Asolana	0,000	22,256	22,256	Da innesto con la S.S. n. 9 a Parma a confine con la Regione Lombardia
357	Di Fornovo	0,000	19,762	19,762	Innesto con la S.S. n. 9 presso Castelguelfo - Innesto con la S.S. n. 69 presso Fornovo di Taro
412	Val Tidone	45,765	74,226	28,461	Da Castel San Giovanni (interconnessione SP10R) al confine sud Lombardia (PV)
413	Romana	51,642	64,642	13,000	Innesto con la ex S.S. n. 468 presso Carpi - innesto con la S.S. n. 9 a Modena
461	del passo del Penice	42,524	57,083	14,559	Confine con la Regione Lombardia - Innesto con la S.S. n. 45 a Bobbio
468	di Correggio	19,820	20,952	1,132	da innesto SP113 a confine modenese
		20,952	22,900	1,948	da confine reggiano a innesto con SP13ter

S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
		54,194	71,800	17,606	Innesto con la ex S.S. n. 568 - Confine con la Provincia di Ferrara
		71,800	85,610	13,810	Confine con la Provincia di Modena - Innesso con la ex S.S. n. 255 a Mirabello
495	di Codigoro	0,000	49,410	49,410	Innesto con la S.S. n. 16 a Consandolo - Innesso la S.P. n. 60 presso Mezzogoro
496	Virgiliana	62,130	66,280	4,150	Dalla S.S. n. 255 a Ferrara alla S.S. n. 16 a Ferrara
523	del Colle di Cento Croci	0,000	49,820	49,820	Innesto con la S.S. n. 62 a Berceto - Confine con la Regione Liguria
568	Di Crevalcore	0,000	11,298	11,298	Innesto con la ex S.S. n.468 a S. Felice sul Panaro - Crevalcore
		16,220	22,185	5,965	Innesto con la S.P. n. 84 - Innesso con la S.P. n. 83
		26,191	37,245	11,054	Da rotonda innesto con la S.P. n. 83 - Inizio centro abitato di Bologna
569	di Vignola	18,000	24,124	6,124	Innesto con la S.S. n. 623 - confine con la città metropolitana di Bologna
		24,124	42,750	18,626	Da confine con la provincia di Modena a Svincolo con Raccordo di Casalecchio di Reno
623	Del Passo Brasa	0,000	53,926	53,926	Innesto con la S.S. n. 12 presso Modena - Innesso con la ex S.S. n. 324 presso Crociale
		53,926	64,740	10,814	
		64,740	68,420	3,680	
		68,420	80,230	11,810	
654	Di Val Nure	0,965	69,635	68,670	Dalla fine del centro abitato di Piacenza al confine con la Regione Liguria
		70,310	74,310	4,000	
665	Variante di Pilastro	0,000	3,103	3,103	Innesto con la S.S. n. 513 a Parma - Confine con la Regione Toscana (esclusi tratti ceduti ai comuni di Parma, Langhirano, Palanzano)
	Massese	5,853	13,200	7,347	
		15,893	20,500	4,607	
		21,050	28,200	7,150	
		28,200	36,200	8,000	
		36,600	47,400	10,800	
		49,810	74,400	24,590	
	Variante di Groppo	0,000	0,336	0,336	
Variante di Ranzano	0,000	1,845	1,845		
S.C.	Tangenziale di Parma	0,000	5,000	5,000	Da S.S. n. 9 a S.S. n. 9 Var/a
S.C.	Tangenziale di Modena 1° tratto	0,000	6,500	6,500	Dalla S.S. n. 12 a Modena alla S.S. n. 724 a Modena

S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
S.C.	Tangenziale di Modena 2° tratto	6,560	7,650	1,090	Dalla S.S. n. 724 a Modena a S.S. n. 724 a Modena
S.P. 3bis	Tangenziale di Modena 3° tratto	12,070	14,650	2,580	Dalla S.S. n. 724 a Modena a S.S. n. 724 a Modena
S.P. 40	di Vaglio	0,000	9,535	9,535	Dalla S.S. n. 12 presso Lama Mocogno a innesto con la S.S. n. 324 presso Magrignana
S.P. 83	Tangenziale di S. Giovanni in Persiceto	4,400	10,460	6,060	Innesto con la S.P. n. 568 (km 22+185) - innesto con la S.P. n. 568 (km 26+191)
S.P. 84	Circonvallazione di Crevalcore	0,000	3,600	3,600	Innesto con la S.P. n. 568 (km 11+430) - Innesto con la S.P. n. 568 (km 16+220) (tratto di nuova costruzione)
S.P. 85	Fondovalle Savena	0,000	8,307	8,307	Da innesto con la S.P. n. 85 a Ponte delle Oche (tratto di nuova costruzione)

(**) La Provincia di Forlì-Cesena ha rivisto i capisaldi della exSS71 ora SP137 prevedendo il caposaldo iniziale (km 0,00) in corrispondenza del ponte sul fiume Savio in località Bora Bassa presso Borello (confine centro abitato di Cesena) e il caposaldo finale (km 45,660) in corrispondenza dello svincolo con la S.S. n. 3 Bis presso Bagno di Romagna.

Figura 258



A seguito della pubblicazione del Decreto in Gazzetta ufficiale, l'effettiva stipula del verbale di consegna delle strade non si è potuta perfezionare nel corso del 2020 per l'esigenza manifestata da ANAS di procedere a delle verifiche ispettive delle opere d'arte presenti su tali strade. Per cui la sottoscrizione è avvenuta il giorno 08 aprile 2021.

7.4.3 Interventi sulla rete autostradale nazionale

La rete autostradale nazionale italiana è giuridicamente di competenza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS), anche se la gestione e l'esercizio delle varie infrastrutture è affidata a diverse società concessionarie autostradali.

Il Ministero esercita la propria funzione di concedente controllando l'operato delle società concessionarie, la gestione della rete autostradale e la realizzazione degli interventi di ampliamento: tale compito è demandato alla Direzione per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del MIMS.

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

Attualmente **lo sviluppo chilometrico complessivo** sul territorio regionale della rete autostradale nazionale (comprensivo delle tre superstrade fruibili gratuitamente: il Raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi, la Tangenziale di Bologna compresa la complanare sud fra San Lazzaro di Savena e Ponte Rizzoli (in precedenza in gestione ad ANAS), la SS3bis - E45/E55 - da Ravenna al confine con la Regione Toscana), nonché della Variante di Valico (A1) aperta al traffico il 23/12/2015, **ammonta a circa 759 km**, su cui sono previsti **interventi di riqualificazione/ampliamento**. Gli **interventi di riqualificazione/ampliamento** riguardano il **13,5% della rete esistente** (103 km su 759).

Sono inoltre previste alcune **nuove opere che consentiranno un incremento pari a circa il 13,7% dell'estesa chilometrica attuale** (che passerà da 759 a circa 856 km). Tra le nuove opere è stata considerata anche l'Autostrada regionale Cispadana per cui si rimanda al paragrafo 7.2, nonché il prolungamento della complanare nord di Bologna fra Ponte Rizzoli e San Lazzaro di Savena, che sarà gestita da Autostrade per l'Italia come il resto delle complanari di Bologna.

Gli interventi complessivamente programmati e con finanziamento certo (ampliamento e nuove opere) implicano un **investimento ingente da parte delle concessionarie autostradali**: le opere in fase di approvazione e/o esecuzione ammontano a un **importo totale di quasi 3,3 miliardi di euro**. Nell'importo dell'investimento complessivo non è stato conteggiato il costo dell'autostrada Cispadana, per cui si rimanda al paragrafo 7.2, né delle opere per cui non è al momento confermato il finanziamento.

Al fine di agevolare la realizzazione di un investimento di queste proporzioni, con tutti i benefici che ne derivano per il territorio in termini di riqualificazione della propria dotazione infrastrutturale, la Regione Emilia-Romagna svolge da tempo un'azione di coordinamento e di mediazione fra le esigenze talvolta contrastanti dei diversi soggetti che sono interessati a queste opere, a partire dalla fase progettuale, passando per quella approvativa, per finire a quella realizzativa.

Il **Nodo di Bologna**, costituito dal sistema autostradale-tangenziale, rappresenta un'infrastruttura chiave sia nell'ottica della mobilità di lunga percorrenza nei collegamenti nord-sud del Paese, sia per quanto riguarda la medio-breve percorrenza in relazione alla mobilità dell'area metropolitana di Bologna.

A fine 2015, gli Enti territoriali hanno accantonato la realizzazione del Passante Nord di Bologna e la prevista trasformazione dell'infrastruttura interna tangenziale-autostradale con una serie di bypass; gli stessi Enti interessati, esaminate le soluzioni presentate nel progetto preliminare, hanno convenuto all'unanimità che permanevano criticità sulla soluzione complessiva del Passante sotto i profili territoriale, ambientale, paesaggistico ed economico.

Pertanto, è stato dato mandato alla Concessionaria, Autostrade per l'Italia (ASPI), di sviluppare un nuovo progetto preliminare che prevedesse l'ampliamento in sede sia della A14 che della Tangenziale nel tratto compreso tra Bologna Borgo Panigale e Bologna San Lazzaro.

A tal fine ad aprile 2016 è stato sottoscritto l'Accordo per il potenziamento in sede del sistema autostradale-tangenziale del Nodo di Bologna tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Emilia-Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, il comune di Bologna e la Società Autostrade per l'Italia.

L'Accordo è stato stipulato con la finalità di risolvere una "criticità trasportistica di livello nazionale" e al fine di migliorare l'accessibilità all'area metropolitana di Bologna. Obiettivo dell'accordo è stato pertanto quello di stabilire le condizioni e gli impegni delle Parti interessate al fine di realizzare una serie di interventi ed opere così sintetizzabili:

- la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie per senso di marcia più emergenza dell'A14;
- la realizzazione del potenziamento in sede a tre corsie più emergenza per senso di marcia sul tratto delle complanari che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13 e a quattro corsie più emergenza sul tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8;
- una nuova geometria degli svincoli delle complanari;
- l'individuazione delle opere finalizzate al miglioramento dell'adduzione al sistema autostradale/tangenziale;
- soluzioni avanzate di mitigazione ambientale e di inserimento territoriale/paesaggistico.

Il Confronto pubblico, previsto nell'Accordo e svoltosi sul progetto preliminare elaborato da ASPI, si è concluso con un verbale del comitato di monitoraggio del 15 dicembre 2016. Il metodo adottato è stato quello del dibattito pubblico con la finalità di perseguire due obiettivi principali: informare il pubblico, rappresentando le soluzioni progettuali adottate, e raccogliere le proposte al fine di poter migliorare il progetto proprio per quei temi sottoposti ad attenzione; il confronto con gli stakeholders si è concluso con un verbale finale, a cura del Comitato di monitoraggio del progetto.

Il progetto definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale sono stati completati entro la fine del 2016 e ASPI ha attivato, ad inizio 2017, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. La VIA si è conclusa con esito positivo il 30/03/2018 con l'emanazione del decreto ministeriale.

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

Il MIT, pur avendo la Concessionaria confermato integralmente le soluzioni progettuali già sottoposte al procedimento per la compatibilità ambientale, ha deciso, di propria iniziativa, di individuare soluzioni alternative rispetto a quella già prescelta.

All'esito degli approfondimenti svolti tra il MIT ed ASPI in relazione a diverse alternative progettuali, conclusisi nel mese di marzo 2019, è stata confermata la necessità di un potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale, individuando una nuova soluzione, che prevede la realizzazione della corsia di emergenza in A14 e la realizzazione della terza corsia con banchina laterale in complanare, con riclassificazione di quest'ultima infrastruttura viaria.

Gli Enti territoriali coinvolti hanno condiviso la proposta progettuale, ivi comprese le opere complementari e le mitigazioni ambientali.

Per la realizzazione di tale soluzione, il c.d. "Passante Evoluto", è stato necessario addivenire alla sottoscrizione di un Atto Aggiuntivo all'Accordo del 15/04/2016 per il potenziamento in sede del sistema autostradale/tangenziale di Bologna; l'Atto Aggiuntivo, formalizzato dal MIT il 06/11/2019 agli Enti interessati e ad ASPI, recepisce le modifiche al progetto definendone anche il relativo iter approvativo.

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

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

Il 22/01/2020 ASPI ha comunicato direttamente agli interessati l'avvio del procedimento espropriativo e ha provveduto alla pubblicazione dell'avviso sui quotidiani. Il MIT ha riattivato l'iter del procedimento previsto dal DPR n. 383/1994 e ha convocato la Conferenza di Servizi per l'11/03/2020.

Successivamente vi sono stati un paio di rinvii a causa del lockdown dovuto all'emergenza pandemica; gli Enti territoriali hanno comunque evidenziato, sin dalla ricezione del progetto definitivo da parte di ASPI, l'esigenza di rivederne alcuni contenuti.

Nel corso della seduta della conferenza di servizi tenutasi il 16/06/2020 gli Enti, in particolare, hanno richiesto di reintrodurre per ragioni di sicurezza la corsia di emergenza in tangenziale, nonché di compatibilizzare il progetto con quello del nuovo tram e di incrementare le fasce boscate in ottemperanza alle prescrizioni di VIA. Si è pertanto avviata una fase di approfondimento da parte di ASPI con la competente direzione generale del MIMS in materia di vigilanza sulla concessione autostradale, a valle della quale, a partire dal mese di luglio, ASPI ha sviluppato le modifiche progettuali richieste.

Del progetto definitivo così modificato è stata data comunicazione ai proprietari espropriandi in data 30/09/2020 e successivamente, in data 23/12/2020, lo stesso è stato depositato presso le Amministrazioni locali competenti per il riavvio del procedimento localizzativo.

Parallelamente è stato avviato presso il MATM il procedimento di verifica di esclusione da VIA (art. 6 c. 9 del D.Lgs. 152/06) relativamente alle modifiche introdotte per compatibilizzare il progetto con quello del tram, in corrispondenza dello svincolo San Donato, e a quelle relative ai ponti sul fiume Reno e sul torrente Savena, di cui non si prevede più il semplice ampliamento ma la demolizione e ricostruzione. Per i due ponti, su richiesta del MATM, è stata esperita la verifica di assoggettabilità a VIA, che si è conclusa nel 2021 con l'esito di non sottomissione alla procedura di valutazione di impatto ambientale per i due interventi. Nel primo semestre del 2021 il Comune di Bologna ha avanzato ulteriori richieste relativamente alle mitigazioni ambientali dell'opera, tra le quali la predisposizione di coperture di parti dell'infrastruttura con l'introduzione di elettrofiltri, l'inserimento di postazioni per ricaricare i veicoli elettrici, e prevedere la riduzione delle emissioni realizzando coperture fotovoltaiche anche su edifici pubblici e realizzando la piantumazione degli alberi prima dell'avvio dei cantieri. Pertanto, ASPI ha predisposto della documentazione integrativa con ulteriori iniziative di mitigazione e sostenibilità ambientale al fine del riavvio dei lavori della conferenza di servizi. Durante la seduta del 29/07/2021 il procedimento è stato sospeso in attesa della deliberazione del Comune di Bologna che avrebbe dovuto essere emessa dalla nuova giunta a seguito delle elezioni amministrative del successivo mese di ottobre.

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

dedicata o una sperimentazione (proposte ipotizzabili e che saranno oggetto di un eventuale iter autorizzativo separato subordinato alla preventiva regolazione ai fini concessori da parte del MIMS). Con questa documentazione è stato possibile riprendere i lavori della conferenza dei servizi. Il Comune di Bologna ha chiesto ulteriori modifiche al progetto per inserire interventi di implementazione tecnologica dell'opera, sostenibilità ambientale e mitigazione dell'impatto, per monitoraggio e comunicazione. I Comuni hanno espresso il loro assenso con delibera di consiglio comunale del Comune di Bologna n.127 del 27/12/2021 di approvazione della fase 1 e delibera di consiglio del Comune di San Lazzaro n.49 del 29/12/2021 di approvazione del Passante con prescrizioni. La conferenza di servizi si è chiusa a gennaio 2022 e il 04/03/2022 è stata decretata l'Intesa Stato-Regione. Aspi ha inviato il progetto definitivo al MIMS a novembre del 2022 e da allora si stanno svolgendo le verifiche di ottemperanza alla VIA e le rimodulazioni progettuali ai fini della verifica del progetto ai sensi dell'art.26 del codice dei contratti per la successiva dichiarazione di pubblica utilità. Parallelamente ASPI sta portando avanti la progettazione esecutiva. Pertanto, non avendo ancora la piena disponibilità delle aree, ASPI a gennaio 2023 ha avviato le attività propedeutiche (Bonifica ordigni bellici, adeguamento dei varchi autostradali per i mezzi di soccorso durante i lavori, installazione delle centraline per il monitoraggio della qualità dell'aria) definite Lotto Zero sui propri immobili e su quelli messi a disposizione dal Comune di Bologna e dalla Fiera di Bologna. Per tutto il 2023 si sono svolte le attività della Fase Zero procedendo quasi esclusivamente in zone esterne alla viabilità, senza alcun impatto sul traffico autostradale in orario diurno. Nel frattempo, si sono svolte alcune verifiche di ottemperanza alle prescrizioni di VIA. Una volta completata la risoluzione delle interferenze, si svolgeranno i lavori veri e propri la cui durata prevista è di 5 mesi. Si prospetta, tuttavia, una importante criticità dovuta al consistente aumento del costo dell'opera, attualmente quantificato in oltre 2,9 miliardi di euro, a causa della quale sono tuttora in corso le interlocuzioni fra la concessionaria ASPI e il concedente MIT propedeutiche alla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. Con la firma dell'Atto Aggiuntivo di novembre 2019 sono stati ridefiniti anche gli impegni di ASPI per gli interventi di completamento della rete viaria di adduzione a scala urbana-metropolitana necessari a garantire una migliore accessibilità al sistema autostradale e tangenziale, ridefinendone i contenuti di dettaglio coerentemente con le richieste emerse dal territorio nel corso del Confronto pubblico.

In particolare, gli interventi infrastrutturali previsti sono:

- il potenziamento dell'Intermedia di Pianura dall'intersezione tra la SS 568 Persicetana e la Via Valtiera (comune di Calderara di Reno) fino all'incrocio tra la SS 64 Ferrarese e Via Peglion (comune di Bologna);
- la realizzazione del Lotto 3 dell'Asse Lungo Savena;
- le opere del c.d. "Nodo di Funo": miglioramento dell'accessibilità all'Interporto e al Centergross compresa la nuova rotatoria sulla SP 3 di accesso al casello dell'A13 ed il potenziamento a quattro corsie della SP 3;
- il collegamento Via del Triumvirato-Via del Chiù;
- lo svincolo di Lazzaretto e relativo collegamento all'Asse Attrezzato.

Per il **Lotto 3 dell'asse Lungo Savena** la procedura autorizzativa regionale integrata ex L.R. 9/1999, avviata a gennaio 2017, si è conclusa con la DGR n. 1074 del 9/7/2018. Essendo l'opera connessa al potenziamento in sede del sistema tangenziale-autostradale di Bologna, ASPI ne ha dapprima fermato l'avanzamento progettuale ed approvativo in funzione di quello dell'opera principale. In considerazione degli sviluppi sul Passante, a settembre 2021 è stata avviata la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di VIA, approfondendo in particolare alcune condizioni ambientali imposte, come i percorsi ciclabili, la viabilità di connessione, le fasce di ambientazione, le barriere acustiche e lo studio sull'ombreggiamento del viadotto. Dopo aver condiviso in appositi tavoli tecnici

e specifici sopralluoghi le soluzioni progettuali, a fine anno ASPI ha presentato la documentazione integrativa che ha permesso di concludere il 19/04/2022 la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di VIA con pg.386570, demandando ad un procedimento locale l'approvazione delle opere di mitigazione ambientale (tra le quali il percorso ciclabile) prescritte dalla VIA. Successivamente si sono tenute diverse riunioni per tutto il 2022 per condividere il procedimento locale da attuare e per definire che Città Metropolitana sarebbe stata l'autorità competente. Nel frattempo, in previsione della scadenza della VIA in agosto 2023, ASPI ne ha richiesto la proroga fino al 08/08/2028. In considerazione della scadenza del provvedimento autorizzativo regionale dell'opera principale (che comportava la scadenza del vincolo preordinato all'esproprio e di tutte le autorizzazioni e nulla osta connessi) si è condiviso con gli Enti interessati e con l'Area Giuridica della RER di effettuare un procedimento unico ai sensi dell'art.53 della LR 24/17 per l'allargamento delle fasce di ambientazione e per il percorso ciclabile derivanti da prescrizioni di VIA (mitigazioni e compensazioni ambientali) e per la riapprovazione di tutta l'opera (necessità di reiterare il vincolo espropriativo e la variante urbanistica). Pertanto, dopo che nei primi mesi del 2023 è stata preparata dai Comuni la documentazione per la variante urbanistica, a maggio ASPI ha presentato a Città Metropolitana di Bologna l'istanza di avvio del procedimento unico pubblicando l'avviso per gli espropri sul BUR del 08/06/2023. Città Metropolitana è riuscita ad avviare la Conferenza di Servizi solo a dicembre dello stesso anno per via degli eccessivi carichi di lavoro sopraggiunti con l'alluvione di maggio 2023.

La stessa procedura autorizzativa adottata per il Lotto 3 dell'asse Lungo Savena è stata avviata, tra gennaio e marzo 2017, anche per l'Intermedia di Pianura ed il Nodo di Funo. Queste due procedure, tuttavia, sono state archiviate su richiesta di ASPI in quanto, a seguito delle numerose richieste di integrazioni, si è convenuta con il Territorio una rivisitazione complessiva degli interventi previsti. Con l'Atto Aggiuntivo del 2019 è stata formalizzata una più precisa definizione delle opere complementari da realizzarsi e ASPI si è impegnata a richiedere l'avvio di una nuova procedura di valutazione ambientale regionale. Per quanto riguarda **l'Intermedia di Pianura**, ASPI nel 2021 si è dedicata alla riprogettazione dell'intervento prevedendo l'adeguamento della piattaforma stradale al tipo C2, a differenza di quanto previsto nell'accordo (tipo F1 extraurbana secondaria) e si sono svolti diversi tavoli tecnici con gli enti locali per condividere le scelte e per recepire le modifiche nel frattempo intervenute nei territori. Da queste interlocuzioni è emersa la necessità normativa dell'inserimento dei percorsi ciclabili anche in caso di interventi di manutenzione straordinaria della viabilità esistente. Al fine di evitare una duplicazione della procedura espropriativa si è concordato di effettuare il cosiddetto Pre-PAUR ai sensi art.26bis del Dlgs. 152/2006 (la cui istanza è stata depositata a fine gennaio 2022 e si è concluso con determinazione RER n.6465 del 07/04/2022) al fine di meglio valutare la documentazione necessaria per il vero e proprio PAUR, evitando di effettuare le pubblicazioni per gli espropri e recependo le modifiche intervenute nei territori. Successivamente, anche nel 2023, si sono svolti ulteriori tavoli tecnici al fine di condividere le scelte progettuali, effettuando anche lo studio di traffico consegnato ufficialmente a ottobre 2023. A seguito dello studio di traffico e dei tavoli tecnici è stata introdotta una nuova asta che prolungando via Stendhal in Comune di Bologna si collega a via Di Vittorio alleggerendo il carico sulla rotatoria Oro Pilla in Castelmaggiore. Si è svolta una interlocuzione con il Comune di Bologna, in quanto la nuova asta confligge con il programma di espansione del depuratore di Hera, e perché il Comune ha chiesto che l'intersezione via Lipparini-via Stendhal sia con una rotatoria anziché una intersezione semaforica come previsto nello studio di traffico effettuato da Aspi in quanto intende privilegiare la sicurezza stradale al tema della fluidità del traffico motorizzato. ASPI aggiornerà il PD e lo invierà al CSLLPP prima di presentare l'istanza di PAUR.

Per il **nodo di Funo** la procedura di competenza statale (essendosi perfezionato ad aprile 2021 il trasferimento della SP 3 Trasversale di pianura dal demanio della Città metropolitana di Bologna a quello dello Stato) è stata avviata da ASPI il 31 dicembre 2021, richiedendo la verifica di assoggettabilità a VIA da parte del MITE. La Regione ha fornito le sue osservazioni a febbraio 2022

così come altri Enti, tra cui la Soprintendenza, quest'ultima ha espresso il parere di assoggettare a VIA l'intervento. La pratica risulta essere tutt'ora in fase di istruttoria al MASE nonostante i tanti solleciti, tra i quali quello della RER del 20/02/2023.

Pur non rientrando nell'oggetto dell'Atto aggiuntivo del 2019, fanno parte del più generale assetto del Nodo di Bologna i seguenti interventi, per i quali con lo stesso Atto il Ministero e gli Enti si sono impegnati a sostenere la positiva conclusione dei relativi iter autorizzativi:

- quarta corsia dell'autostrada A14 nel tratto Ponte Rizzoli – diramazione di Ravenna;
- complanare nord all'A14, da Bologna San Lazzaro a Ponte Rizzoli, con introduzione di una stazione satellite a Ponte Rizzoli;
- terza corsia dell'autostrada A13 nel tratto Bologna – Ferrara;
- prosecuzione, fino a via Aposazza del sistema tangenziale di Bologna mediante due viabilità complanari alla A13, ciascuna ad una corsia per senso di marcia e con raccordo a via Aposazza;
- interventi migliorativi della SP 20, inclusi nel progetto di ampliamento della A13 di cui sopra.

L'ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A13 Bologna-Padova si sviluppa tra Bologna Arcoveggio, in corrispondenza dei due rami di diversione ed immissione da e per la tangenziale di Bologna, fino allo svincolo esistente di Ferrara Sud per una lunghezza complessiva di circa 33 km.

ASPI ha ultimato nel 2016 la redazione del progetto definitivo, che è poi stato sottoposto alla procedura di Valutazione Impatto Ambientale (VIA), conclusasi il 27/11/2018 con il rilascio da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del Decreto VIA n. 333/2018. ASPI ha provveduto quindi all'adeguamento del progetto alle prescrizioni derivanti dal procedimento di VIA e lo ha inviato al Ministero, in qualità di concedente, per la validazione propedeutica all'avvio della Conferenza di Servizi per la localizzazione urbanistica. Il Ministero, nel luglio 2019, ha ritenuto di acquisire preliminarmente il parere sul progetto da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si è riunito in adunanza il 19/11/2020 e ha emesso il proprio parere, corredato di osservazioni, il 08/12/2020.

Il 04/03/2021 ASPI ha trasmesso il progetto definitivo alla RER per chiedere la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di VIA di competenza regionale. In tale sede il Comune di Bologna e altri Enti hanno richiesto di introdurre fasce di ambientazione larghe più di 22 m. e su entrambi i lati dell'infrastruttura, pertanto, a novembre, il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale regionale ha rimandato l'ottemperanza ad alcune prescrizioni alla conferenza di servizi per la localizzazione urbanistica, di imminente avvio, nell'ambito della quale gli Enti avranno modo di trovare un accordo. Il 05/08/2021 ASPI chiede formalmente al MIMS l'accertamento della conformità urbanistica al fine dell'espressione dell'Intesa Stato-Regione; inizialmente il MIMS convoca una conferenza asincrona, che poi, su suggerimento della Regione, all'inizio del 2022 viene convertita in conferenza sincrona per addivenire ad accordi sulle componenti ambientali e per il confronto sulla verifica di ottemperanza alla VIA. Grazie al DM del 09/03/2023 che ha consentito di prorogare di 2 anni il periodo transitorio delle NTC2018 per le opere pubbliche e di pubblica utilità, non è stato necessario adeguare il progetto alle nuove norme tecniche delle costruzioni. Inizialmente si sperava che il Decreto Omnibus emanato ad agosto 2023 introducesse delle semplificazioni del procedimento di approvazione dei progetti esecutivi degli interventi autostradali in quanto demandava ad un Comitato l'esame dei progetti in vece del CSLP. In pratica ci sarà un certificatore esterno che svolgerà le verifiche e le attività che avrebbe dovuto fare il Comitato. ASPI nell'autunno del 2023 ha inviato al Certificatore la necessaria relazione.

Nel 2023 è stato iniziato il lotto zero; nelle more della dichiarazione di pubblica utilità, quindi, si sono attivate la rigenerazione della piattaforma. Si sono stipulati, ove possibile, accordi bonari con alcuni proprietari dei terreni dei campi cantieri (4 aree). Nelle aree disponibili sono state fatte le attività in

notturna come le BOB. A partire dal 2024 si lavorerà sul Lotto Zero bis, in previsione di iniziare i lavori veri e propri a inizio 2025.

Per la conclusione dell'elaborazione del progetto esecutivo Tecne sta aggiornando il quadro economico, anche a seguito di alcune integrazioni richieste dal Ministero. Intanto nell'estate 2023 Aspi ha presentato al MASE la richiesta di proroga della VIA DM 333/2018, in scadenza il 27/11/2018, la cui validità è stata prorogata fino al 15/12/2028 con DM 94/2024 del 28/03/2024.

Il progetto relativo alla **prosecuzione, fino a via Aposazza del sistema tangenziale di Bologna mediante due viabilità complanari alla A13**, compreso nell'atto aggiuntivo del Nodo di Bologna, è stato sottoposto da parte di ASPI alla valutazione degli Enti solo a metà del 2022 con l'avvio della VIA nazionale con procedura art.23 del Dlgs. 152/06 sul progetto definitivo, per il quale la Regione si è espressa il 17/08/2022. Purtroppo, tale procedura risulta tutt'ora in istruttoria presso il MASE. In occasione del controllo della sicurezza stradale sui progetti (ai sensi dell'art.4 del DLgs 35/2011) si è reso necessario rivedere il progetto sostituendo lo svincolo a quadrifoglio su via Aposazza con l'inserimento di due nuove rotatorie. Nel 2023 ASPI ha provveduto a ridefinire il progetto definitivo. Si auspica una celere ripresa del procedimento in quanto si vorrebbe includere l'esecuzione di tale intervento nella realizzazione dell'ampliamento della A13, come variante in corso d'opera, al fine di ottimizzare le lavorazioni.

Per quanto riguarda l'**ampliamento alla quarta corsia dell'A14 Bologna-Taranto** nel tratto compreso tra Bologna San Lazzaro e la diramazione per Ravenna, a seguito della conclusione positiva della Conferenza dei Servizi per la localizzazione urbanistica avvenuta a luglio 2016, il MIT ha emanato il provvedimento finale nel 2017. Nel corso del 2017 Autostrade per l'Italia ha elaborato il progetto esecutivo dell'ampliamento autostradale che è stato inviato al MIT per la validazione tecnica, della quale si è tuttora in attesa.

Nell'ambito dell'impegno finanziario di ASPI sono inoltre previste opere a favore del territorio, di adduzione all'opera principale, del costo complessivo di 29,5 M€ che avranno un proprio procedimento approvativo e saranno realizzate dagli Enti locali.

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

Di conseguenza ASPI a marzo 2022 è stata autorizzata dal MIT a procedere con le attività propedeutiche all'affidamento dell'opera. Sono state concluse le procedure di immissione in possesso delle aree e attivata la bonifica da ordigni bellici, la risoluzione delle interferenze ed il monitoraggio ambientale ante operam, la predisposizione del cantiere base. L'insieme delle attività propedeutiche è stata denominata da ASPI come Lotto 0. ASPI il 30/11/22 ha inviato al MIT il progetto esecutivo per la trasmissione al CSLP che successivamente ha emanato delle prescrizioni. ASPI ha risposto alle osservazioni del CSLP a febbraio 2024 con un parere dell'ente certificatore (ai sensi del DL 104) e ha trasmesso il PE (integrato alle osservazioni del CSLP) al MIT per l'approvazione il 13 luglio 2024. L'approvazione del MIT del progetto esecutivo, l'affidamento e l'inizio lavori sono previsti nel primo semestre del 2025. e la durata dei lavori è di 48 mesi. Il nuovo Quadro Economico, per via dell'aumento dei prezzi dovuto al caro materiali, cuba un totale di 568M€.

Per quanto riguarda il **completamento della Complanare di Bologna - tratto Nord** (fra Ponte Rizzoli in comune di Ozzano dell'Emilia e San Lazzaro di Savena) previsto in affiancamento alla A14, in forza di una convenzione sottoscritta nel 2009 fra Regione, Provincia di Bologna, Comuni di Ozzano dell'Emilia e San Lazzaro di Savena, ANAS e Autostrade per l'Italia, quest'ultima ha redatto il progetto preliminare del tratto compreso tra San Lazzaro di Savena e la località Ponte Rizzoli, del

suo collegamento con il tratto di Complanare Sud già realizzato e dell'interconnessione con la viabilità esistente. Per questo intervento la procedura di screening ambientale ministeriale si è conclusa nel 2011 con l'esclusione dalla Valutazione di Impatto Ambientale, a cui ha fatto seguito, l'anno successivo, la stipula di un Protocollo di intesa fra tutti gli Enti interessati dai lavori di ampliamento alla IV corsia della A14 fra Bologna San Lazzaro e la diramazione fra la A14 e la A14-dir; la nuova infrastruttura è strategica in quanto assolve funzioni di adduzione al sistema autostradale potenziando al contempo il corridoio infrastrutturale "centrale".

Per il finanziamento della Complanare Nord, era stato preliminarmente ipotizzato l'inserimento dell'opera nel contratto di programma ANAS, ma successivamente è stato concordato, anche grazie alle forti pressioni esercitate dalla Regione in questo senso, di porre il finanziamento a carico di Autostrade per l'Italia nell'ambito dei sopra citati lavori del Nodo di Bologna.

Nella versione progettuale più aggiornata dell'infrastruttura sono stati inseriti due caselli "satellite", in prossimità della frazione di Ponte Rizzoli in comune di Ozzano dell'Emilia; in particolare, in corrispondenza della carreggiata sud della Complanare è prevista la realizzazione di un casello di sola entrata per i flussi di traffico dalla Complanare stessa in A14, mentre in corrispondenza della carreggiata nord dell'autostrada sarà realizzato un casello di sola uscita, con immissione diretta sulla Complanare. Il collegamento con la viabilità locale è garantito mediante tre svincoli articolati in modo da garantire le manovre di ingresso/uscita dalle Complanari e l'innesto sulla viabilità locale: lo svincolo di Borgatella, lo svincolo di Idice e appunto lo svincolo di Ponte Rizzoli.

La soluzione individuata consentirà di utilizzare le Complanari come una sorta di "prolungamento" della Tangenziale di Bologna anche da parte degli utenti che provengono dalla A14 o che devono entrare in autostrada nel prosieguo del proprio viaggio, alleggerendo quindi il carico in entrambe le direzioni sul tratto di A14 compreso fra San Lazzaro e Ponte Rizzoli, a parziale compensazione del fatto che non è possibile, in questo tratto, realizzare l'allargamento a quattro corsie a causa della presenza della stessa Complanare.

Nel corso del 2018 Autostrade per l'Italia ha trasmesso il progetto definitivo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e il nulla osta ministeriale, che però è stato sospeso in attesa di definire le sorti della concessione autostradale di Autostrade per l'Italia a seguito del crollo del ponte di Genova.

Il 15 febbraio 2018 ASPI ha inviato il progetto definitivo al Ministero dell'ambiente per una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D. Lgs.152/2006. Il MATTM ha escluso la necessità di qualsiasi ulteriore valutazione ambientale.

Il 27/10/21 ASPI ha avviato la pubblicazione del progetto a fini espropriativi e dell'approvazione del PD comportante dichiarazione di pubblica utilità, attività prodromica all'avvio della CdS per l'accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 3 del DPR 383/1994. Inoltre, con Delibera CIPESS n. 75 del 22 dicembre 2021 è stato approvato il parere sul terzo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica della Società Autostrade per l'Italia S.p.A. del 12 ottobre 2007 e sul Piano economico finanziario (poi sottoscritto il 21/03/2022), che ha ricompreso fra gli impegni convenzionali anche l'opera in questione. A settembre 2022 il MIT ha avviato il procedimento di accertamento della conformità urbanistica delle opere richiedendo alla Regione Emilia-Romagna e agli Enti interessati di pronunciarsi in merito. per la successiva indizione della conferenza dei servizi è stato necessario acquisire la verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA, fase che ha comportato un lungo confronto con il proponente. La conferenza dei servizi indetta in una seduta sincrona si è svolta e conclusa positivamente in data 18/10/23. A febbraio 2024 è stata avviata la progettazione esecutiva, quindi i lavori, della durata di 24 mesi, potranno essere avviati a inizio 2027, con conclusione prevista contestualmente a quelli della IV corsia della A14.

Tra le opere connesse alla quarta corsia della A1, tra Bologna e Modena (intervento da tempo concluso), è previsto anche il **prolungamento della Complanare di Modena**, nel tratto compreso tra lo svincolo sulla S.S.12 e il casello autostradale di Modena Sud, consistente nell'affiancamento di un nuovo tratto di complanare all'autostrada A1, solo sul lato sud, con una strada a carreggiata unica bidirezionale. Il progetto definitivo dell'infrastruttura è stato elaborato da Autostrade per l'Italia (ASPI) a seguito di una lunga fase di concertazione con gli Enti locali, ma, una volta realizzata, l'opera sarà posta in gestione ad ANAS. Nel 2016 è stata convocata la Conferenza dei Servizi per l'accertamento della conformità urbanistica da parte del MIT; in un primo momento sul progetto presentato è stato espresso parere negativo da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MIBACT) e il MIT ha attivato la procedura di remissione al Consiglio dei ministri per il superamento del dissenso, che si è conclusa con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del 24/02/2018 del Decreto del Presidente della Repubblica, che ha sancito il via libera definitivo alla realizzazione dell'opera.

ASPI ha ultimato nel corso del 2019 la progettazione esecutiva rideterminando il costo dell'opera in 52 M€. Il progetto validato ad inizio primavera 2020 è stato trasmesso per l'approvazione definitiva al MIT, che il 22 giugno 2020 lo ha inviato al Provveditorato Opere pubbliche per il parere. Il Comitato Tecnico nella seduta del 30/07/2020 ha obiettato che il progetto non rispetta il DM 5/11/2001 e il DM 2006 sulle intersezioni.

Si è avviata quindi una lunga interlocuzione con il Provveditorato e il Comune, in quanto il recepimento di tali Decreti, considerati dai progettisti di ASPI come di riferimento ma non cogenti, avrebbe comportato lo scostamento del tracciato della complanare dall'adiacente autostrada con conseguente aumento del consumo di suolo, e la progettazione della rotatoria all'uscita dal casello di Modena sud con i tronchi di scambio con la conseguente impossibilità di prevedere le due corsie in attestazione dei rami di immissione in rotatoria.

Il primo aspetto è stato risolto con alcune limitate mitigazioni e con l'invio dopo l'estate al MIT di una richiesta di deroga al DM 2001. Il secondo è stato risolto ottemperando pienamente al DM 2006 per cui il Comune ha dovuto acconsentire all'immissione in rotatoria con una sola corsia.

Nel frattempo, il 30 luglio 2020, Autostrade ha comunicato ai privati interessati da esproprio l'avvio del procedimento di approvazione del progetto esecutivo comportante la dichiarazione di pubblica utilità, con pubblicazione dello stesso per 30 giorni a partire dal 5 agosto 2020 per consentire eventuali osservazioni degli interessati.

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

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

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

A febbraio 2023 è stato formalizzato l'affidamento dei lavori ad AMPLIA, società in house del gruppo ASPI, ed avviato il lotto 0.

A marzo 2023 sono state avviate le cantierizzazioni preliminari e l'avvio dei cantieri dell'opera è avvenuto a giugno 2023.

Fra gli interventi di competenza di ASPI vi sono poi le numerose opere complementari a favore del territorio previste dal **PREVAM** (Progetto di Restauro e Valorizzazione Ambientale) legato alla **Variante di Valico**, che all'apertura al traffico della stessa non erano state ancora completate. La Regione, in collaborazione con i diversi Comuni interessati, sta svolgendo un monitoraggio attento sulle attività di ASPI al fine di garantire che l'obiettivo del loro completamento venga raggiunto in tempi stretti.

Con provvedimento del 21/09/2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha decretato l'Intesa Stato-Regione per l'approvazione del progetto di **sistemazione finale del tratto dismesso di Vado** (che prevede in parte la demolizione e in parte la trasformazione della carreggiata autostradale dismessa in variante alla SP 325 e parallela nuova pista ciclabile). Successivamente, nel corso del 2021, è stato adeguato il progetto definitivo e nel 2022 è stato predisposto il progetto esecutivo per la gara di affidamento dei lavori, che però è attualmente ancora in fase di verifica art.26 per via dell'adeguamento al nuovo prezzario 2023 (la validazione del MIT è prevista per gennaio 2024). A causa dell'alluvione di maggio 2023, al fine di effettuare la cessione di un tratto a Città metropolitana di Bologna per bypassare la frana di Allocco lungo la sp325 è stato necessario svolgere delle indagini ulteriori per via della frana. Si prevede di effettuare la gara per l'affidamento lavori nel corso del 2024, per iniziarne l'esecuzione a fine maggio 2025 con previsione di conclusione entro il 2027.

Per l'altro **tratto dismesso**, quello di **Sasso Marconi**, nel 2019 il MIT ha dato il proprio assenso allo stralcio dell'intervento che prevedeva la trasformazione di una delle due carreggiate in bypass della galleria Monte Mario. Sono iniziati i lavori di manutenzione straordinaria dei muri di sostegno della carreggiata Sud, che ASPI aveva comunque garantito a prescindere dall'esito delle decisioni sull'intervento principale. Il Comune di Sasso Marconi ha poi richiesto ad ASPI di farsi carico, a titolo di compensazione del mancato intervento, della riqualificazione di Piazza dei Martiri, intervento che è stato quindi disciplinato da una convenzione fra il Comune e ASPI, divenuta efficace il 13 luglio 2021, per cui il Comune può ora procedere con i lavori. Rispetto alla necessità di concludere il procedimento di verifica di compatibilità ambientale, il Ministero della Transizione Ecologica ha indicato che sia gestita dal nuovo osservatorio ambientale, insediato il 02/02/2022.

Per quanto riguarda il progetto delle opere collegate ai **lotti 6 e 7**, che rappresenta il gruppo di lavori più importanti fra quelli che devono essere ancora portati a termine, nel 2019 è stato completato il progetto esecutivo e nei primi mesi del 2020 è stato acquisito il nulla osta idraulico da parte dell'Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile, successivamente il progetto esecutivo è stato validato e trasmesso al MIT per la sua approvazione conclusiva, avvenuta il 10/11/2020. Per tutto il 2021 si è svolta la gara di affidamento dei lavori: il 12 febbraio era prevista la scadenza della presentazione delle offerte ma la Commissione Ministeriale è stata nominata solo il 12 aprile 2021, e per effettuare la verifica della congruità delle offerte e tutte le verifiche di legge l'aggiudicazione provvisoria verrà finalizzata solo in primavera 2022. Il 23/11/2022 è avvenuta la consegna dei lavori ma alcune autorizzazioni idrauliche verranno rilasciate dall'Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile solo nell'estate-autunno del 2023. A seguito di un grave incidente avvenuto a dicembre 2023 sono stati sospesi i lavori e ASPI ha effettuato la risoluzione del contratto con la ditta esecutrice. Nel 2024, a seguito di riaffidamento ad altro appaltatore, riprenderanno i lavori con previsione di ultimazione per luglio 2026.

Per quanto riguarda gli altri interventi PREVAM, dopo che il 1/12/2020 il MIT ha approvato il progetto esecutivo relativo al **nuovo ponte sul Gambellato, ai marciapiedi lungo la viabilità VS 18, alla viabilità VS59 del Cerdello e ai ponti di Cà di Landino, Cipolli e Malpasso**, in comune di Castiglione de' Pepoli, si è svolta la gara di affidamento dei lavori nel 2021, stipulando il contratto con la ditta esecutrice il 21/04/2022. Il 03/04/2023 è intervenuta una prima consegna parziale, il 24/05/2023 una seconda consegna parziale, mentre non è ancora intervenuta la consegna definitiva

per via di una interferenza HERA di cui è prevista la risoluzione entro il 2024. . Per quanto riguarda il completamento della sistemazione idraulica del **viadotto Reno** l'approvazione del MIT è avvenuta il 23/12/2020 e i lavori sono iniziati il 18/10/2022 e si sono conclusi il 22/02/2024. Il 28/06/2021 si sono conclusi i lavori relativi al **movimento franoso MF7**; il 28/02/2022 quelli in corrispondenza dell'**AD16**; a febbraio 2022 sono stati ultimati i lavori di **sistemazione idraulica del Setta in località Ca' di Berto** (iniziati il 15/10/2020) e quelli per la **sistemazione ambientale dei lotti 1-4** (iniziati il 17/02/2021).

Sempre nell'ambito dei lavori della variante di valico, è prevista la realizzazione di un **nuovo casello autostradale lungo la A1 Panoramica a Rioveggio**, in sostituzione di quello esistente. L'opera ha subito una forte battuta d'arresto a causa, dapprima, della risoluzione contrattuale con l'appaltatore dell'appalto originario, verificatasi nel settembre del 2012, e poi di un procedimento giudiziario con l'appaltatore successivamente individuato; ASPI si è attivata nel 2021 per affidare direttamente i lavori di completamento alla società controllata Pavimental (ora Amplia) avviando contestualmente la progettazione di alcuni interventi di ripristino resi necessari dal decennio di inattività. Durante la validazione del progetto è emersa la necessità di verificare ed eventualmente adeguare le opere d'arte in conformità alle nuove Norme Tecniche delle Costruzioni del 2018. Inoltre, poiché si sono riscontrati movimenti franosi non trascurabili su un'area più ampia di quanto previsto originariamente, i cui effetti sono riscontrabili anche su porzioni delle opere non completate, si è reso necessario effettuare apposite indagini al fine di progettare e realizzare opere di sostegno aggiuntive per la stabilizzazione dell'area dello svincolo e della stazione di Rioveggio. Si è pertanto valutato anche con gli Enti competenti di effettuare l'intervento in due fasi, prevedendo di eseguire prima i lavori della fase 1 (opere di completamento dello svincolo) e successivamente quelli della fase 2 (stabilizzazione della frana con pozzi drenanti e realizzazione della rotatoria) Nel 2023 è stato elaborato il progetto esecutivo di fase 1 ed è stato trasmesso al MIT il 04/08/2023, per quanto riguarda il progetto di fase 2 si è attivato il monitoraggio della frana mediante inclinometri.

Infine, sempre collegati agli interventi della Variante di Valico, dopo numerose richieste del territorio emiliano-romagnolo, in aprile 2021 si sono svolti alcuni incontri con ASPI e il territorio interessato al fine di valutare come creare un collegamento tra il casello di Barberino di Mugello e l'autostrada A1 Panoramica in direzione nord. Emerge la proposta di realizzare lo **svincolo Mulinaccia a Barberino** con casello automatico solo in entrata. Aspi, su richiesta del MIMS del 30/11/2021, svolge lo studio di fattibilità contenente anche i profili di sostenibilità ambientale. Lo studio di fattibilità viene ultimato alla fine del 2022 e riceve il nulla osta ministeriale a marzo 2023. ASPI sta sviluppando il PFTE, che intende completare entro il primo semestre del 2024, al termine del quale si avvierà la conferenza dei servizi, e in parallelo verrà sviluppato il PE. Si farà il doppio casello ad alta automazione, in quanto i traffici sono ridotti; sarebbe stato sufficiente un casello unico ma per la sicurezza si è deciso di farne due, solo telepass. È stato svolto lo studio di sostenibilità chiesto dal Ministero per giustificare la realizzazione dell'opera che è risultato positivo.

Negli anni scorsi era stata avviata, da parte di Autostrade per l'Italia, anche la progettazione dell'**ampliamento della A1 fra Modena Nord e Piacenza Sud**.

Successivamente, però, è stata sospesa la concertazione con il territorio, poiché Autostrade per l'Italia (ASPI) d'intesa con il Ministero concedente, in considerazione del significativo calo di traffico registrato nel periodo della crisi economica, ha ritenuto opportuno rinviarne l'attuazione.

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

A seguito di ciò è stato quindi dato mandato ad ASPI di predisporre il progetto di fattibilità tecnico economica, che tuttavia la concessionaria non ha ancora avviato, dando priorità alle altre opere programmate nel territorio regionale.

L'intervento, tuttavia, si conferma per la Regione fra quelli strategici e si ritiene debba essere studiato dallo svincolo di Modena nord (fine IV corsia attuale) allo svincolo del Basso Lodigiano (Lombardia), valutando l'opportunità di potenziare anche il ponte sul Po, come indicato dal PRIT 2025.

Fra le nuove autostrade previste nel territorio regionale rientra la **bretella Campogalliano-Sassuolo**. La Convenzione di concessione, sottoscritta il 4 dicembre 2014 da MIT e Concessionario (AutoCS), non è stata da subito efficace, in quanto il MEF aveva rilevato che la somma dell'importo previsto in defiscalizzazione e del contributo pubblico, superando il 50% del valore dell'investimento, non rientrava nel limite massimo normativamente consentito. AutoCS ha pertanto avanzato una proposta di rimodulazione dei ratei del contributo pubblico che è stata sottoposta al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE).

Il CIPE nella seduta del 1° maggio 2016 ha determinato le misure di defiscalizzazione, con prescrizioni, per l'affidamento in concessione del collegamento; il 23 novembre 2016 la Corte dei Conti ha ratificato la delibera con gli elementi forniti dal DIPE e trasmesso il suo provvedimento alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

L'8 febbraio 2018 è stato sottoscritto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'Atto Aggiuntivo per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo; il 23 febbraio 2018 è stato approvato con decreto interministeriale.

La Convenzione di Concessione, sottoscritta nel dicembre 2014, e il 1° Atto Aggiuntivo, sono diventati efficaci ad aprile 2018; il Concessionario ha proceduto con la progettazione esecutiva della bretella e con quella definitiva della tangenziale di Rubiera, opera connessa prevista nella medesima convenzione a carico della concessionaria, il cui costo è stato inserito nel quadro economico del progetto definitivo dell'opera.

Il 12 novembre 2018 la Società concessionaria ha consegnato al MIT il Progetto Esecutivo per la relativa approvazione.

Il Ministero ha bloccato i tempi procedendo ad una analisi costi e benefici del progetto; il 21 marzo 2019 gli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT hanno completato le valutazioni sulla bretella Campogalliano-Sassuolo, producendo l'Analisi costi-benefici, che ha dato esito positivo.

Il Concessionario ha poi elaborato, su richiesta del Ministero, un'analisi aggiornata dello studio del traffico per il tratto autostradale compreso tra il collegamento con la Pedemontana a Sassuolo e il bivio con la tangenziale di Rubiera.

Dopo l'approvazione definitiva da parte del Ministero del progetto esecutivo, avvenuta nell'autunno del 2019, sono state avviate ad inizio 2020 da parte del Concessionario le attività di esproprio delle aree interessate dalle opere; la fase di acquisizione dei suoli, tuttavia, risulta essere stagnante, in quanto è parallelamente in corso una verifica di sostenibilità del piano economico finanziario dell'opera, fortemente condizionata dall'esito delle valutazioni circa l'affidamento ad Autobrennero (società che detiene la maggioranza in AutoCS) della concessione della A22.

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

Dato il lungo tempo trascorso dall'avvio dell'iter approvativo dell'opera da parte dello Stato, la Regione da tempo sollecita l'avvio della cantierizzazione, che si auspica possa avvenire nel 2024.

Il progetto definitivo della **variante di Rubiera** ha ottenuto il parere del Provveditorato Opere Pubbliche a settembre 2019. La Concessionaria AutoCS ha quindi chiesto l'avvio del procedimento per l'accertamento della conformità urbanistica ai sensi del D.P.R. n. 383/1994, ma il MIT ha sospeso il procedimento, al fine di consentire l'acquisizione delle determinazioni di carattere ambientale. Il 18/2/2020, quindi, AutoCS ha richiesto al MATTM la verifica in ordine alla permanenza delle condizioni per la decisione di esclusione dalla procedura di VIA, ai sensi della L.R. n. 9/1999, assunta dalla Regione Emilia-Romagna con delibera di Giunta n. 421 del 27 marzo 2006, e quindi della validità dello screening regionale. Il Ministero dell'ambiente, dopo numerose sollecitazioni da parte della Regione, si è definitivamente pronunciato, in data 08/02/2021, confermando la validità dello screening regionale. A seguito del riavvio del procedimento localizzativo, in data 19/05/2021, la Regione ha comunicato gli esiti dell'accertamento di conformità urbanistica e, tenuto conto posizioni espresse dal Comune di Rubiera e Reggio Emilia e dalla Provincia di Reggio Emilia, ha proposto al MIMS di procedere alla dichiarazione dell'intesa, limitatamente ad un primo lotto dell'opera ricadente interamente in Comune di Rubiera. In data 07/02/2022 la Regione ha espresso l'assenso all'intesa, per quanto di propria competenza, in merito agli aspetti localizzativi, tenendo conto del parere già espresso dal Comune. Il secondo lotto dell'opera, a seguito delle criticità fatte rilevare dai Comuni interessati, necessita di una rivisitazione progettuale che è stata chiesta ad AutoCS.

Per quanto concerne il **TIBRE**, la bretella di collegamento autostradale fra le autostrade A15 e A1, da un lato, e la A22, dall'altro, di lunghezza complessiva di circa 85 km, con inizio nel Comune di Fontevivo (PR), e termine nel Comune di Nogarole Rocca (VR), l'opera è prevista nell'ambito della concessione della Società Autocamionale della Cisa.

Dopo un lungo e complesso iter procedurale, il costo dell'opera risultava lievitato a oltre 2,7 miliardi di euro e, pertanto, si è deciso di procedere in prima fase con un **primo lotto, dall'interconnessione della A15 con la A1 allo svincolo di Trecasali**, lotto del costo di circa 514 M€ da realizzare a carico di Auto Cisa in totale autofinanziamento tramite il meccanismo dell'aumento tariffario e senza necessità di contributo pubblico.

Tale lotto include anche alcune opere a favore del territorio finalizzate a migliorare l'accessibilità all'infrastruttura autostradale da realizzare.

Il 1° Lotto del Raccordo autostradale A15-A22, tra l'Autostrada A1 ed il casello di Trecasali – Terre Verdiane, ha una lunghezza complessiva di circa 10 km, di cui poco più di 2 km circa consistenti nel risezionamento dell'A15 esistente a sud dell'interconnessione con l'Autostrada del Sole A1.

I lavori del 1° Lotto sono stati aggiudicati nel 2013 per un importo di circa 322 M€, con il meccanismo dell'appalto integrato, all'impresa Pizzarotti & C. di Parma che ha redatto il progetto esecutivo.

Nel 2016, dopo la conclusione dell'iter autorizzativo delle opere, sono iniziati i lavori nel tratto compreso tra l'inizio del lotto e l'interferenza con la S.P. 10 di Cremona; il 15 marzo 2017 sono stati consegnati i lavori in via definitiva e a novembre 2022 sono stati conclusi i lavori relativi al Contratto principale (opere civili), in particolare il 30.11.2022 è stato emesso il Verbale di sostanziale ultimazione. Restano da eseguire alcuni lavori residui, di importo inferiore all'1% del totale. L'apertura al traffico è subordinata al completamento di tali lavori e delle operazioni di collaudo tecnico amministrativo, che dipendono dalla Commissione di collaudo e dal Ministero Infrastrutture e Trasporti. Si può ipotizzare l'apertura al traffico del 1° lotto entro il 1° semestre 2025

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

Il **secondo stralcio (Terre Verdiane – Nogarole Rocca) del TIBRE**, pur confermato nelle previsioni della Regione Emilia-Romagna e della Lombardia, comporta un costo molto ingente (circa 2,2 mld)

e pur essendo inserito nella concessione di SALT – tronco AutoCisa, necessiterebbe, per raggiungere l'equilibrio economico finanziario, di circa 900 mln di contributo pubblico, non disponibili da parte dello Stato.

La Regione ha pertanto proposto al Ministero delle Infrastrutture di valutare la possibilità di porre in capo alla concessionaria la realizzazione del tratto mancante di Cispadana fra il casello Terre Verdiane del Ti-Bre I lotto e la SP72 Parma – Mezzani. Questo tratto completerebbe l'intero itinerario dell'asse Cispadano fino alla A22 in corrispondenza del casello di Reggiolo Rolo e di qui fino alla A13 in corrispondenza del casello di Ferrara sud, attraverso la prevista autostrada regionale Cispadana. Gli ulteriori due tratti mancanti in territorio parmense (nuovo ponte sull'Enza) e reggiano (variante alla SP2) sono infatti previsti a carico della concessionaria ARC di tale autostrada regionale.

In accoglimento della proposta della Regione, il Ministero ha commissionato ad AutoCisa la predisposizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica del tratto fra il casello Terre Verdiane e la SP 72 al fine di valutarne l'inserimento negli impegni convenzionali della stessa AutoCisa. Il progetto è stato completato dalla concessionaria ed inviato al MIT nei primi mesi del 2020, ma l'opera non è stata inserita nel piano economico finanziario del concessionario.

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

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

In molti casi questa inerzia non è dovuta solo a difficoltà legate alla complessità delle procedure amministrative ma, cosa ancora più grave, a ripensamenti circa la fattibilità tecnico-economica delle opere.

È il caso, ad esempio, della **superstrada Ferrara-Porto Garibaldi** (trasformazione della superstrada in autostrada) per la quale era stato individuato il concessionario, che avrebbe dovuto realizzare l'opera in *project financing* e che ha redatto il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/06, norma ancora applicabile per la procedura in essere. Tuttavia, l'istruttoria del MIT su tale progetto ha fatto emergere l'esigenza di una *project review* per verificare il permanere delle condizioni di equilibrio economico-finanziario dell'opera; non è mai stato reso noto l'esito di tale revisione ma ad oggi l'opera non risulta più programmata.

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

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

Nella convenzione di concessione non è al momento prevista la realizzazione della bretella dell'A21, che potrà essere presa in considerazione, al termine del primo periodo regolatorio (2023) sulla base

della sostenibilità economico finanziaria dell'opera; il costo previsto nella vecchia concessione di Autostrade Centropadane, per la realizzazione dell'opera, ammontava a circa 250 M€.

Relativamente all'autostrada **A21 Torino-Alessandria-Piacenza**, a seguito della scadenza della convenzione con la società concessionaria SATAP, avvenuta nel 2017, la Direzione generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali ha proceduto a richiedere un Piano Economico - Finanziario transitorio, finalizzato a regolare il periodo compreso tra la data di scadenza della concessione medesima ed il subentro del nuovo operatore, da individuare con procedura di gara.

La gara per il riaffidamento della stessa è stata pubblicata il 17/09/2019.

La procedura di gara purtroppo è stata lungamente soggetta a ricorsi e sentenze dei tribunali amministrativi; infatti, l'iniziale decreto del Ministero e delle infrastrutture e dei Trasporti (Decreto n. 841 del 26 novembre 2020) che disponeva l'affidamento a un raggruppamento temporaneo di concorrenti, costituito da *Salt S.P.A. (Mandataria)*, *Itinera S.P.A.*, *Euroimpianti S.P.A.*, *Sinelec S.P.A.* e *Proger S.P.A. (Mandanti)*, è stato annullato (con successivo *decreto del Ministero e delle infrastrutture e dei Trasporti del 16/06/2021*), in ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato (n. 3134 del 15 aprile 2021).

Pertanto, con decreto del Ministero e delle infrastrutture e dei Trasporti del 16/06/2021 è stata decretata l'aggiudicazione definitiva dell'affidamento in concessione delle attività di gestione della tratta autostradale A21 Torino-Alessandria-Piacenza, in favore dell'operatore economico Consorzio Stabile SIS S.C.p.A. La concessione ha una durata prevista di 144 mesi.

In merito al programmato **allargamento a 3 corsie dell'autostrada A22, da Modena Nord al confine regionale**, di competenza della Società Autostrada del Brennero S.p.A., il progetto è stato assoggettato alla procedura di VIA di competenza statale conclusa positivamente dall'allora Ministero dell'Ambiente con Decreto n. 401 del 18 luglio 2011; si inoltre è conclusa la procedura di localizzazione urbanistica con Provvedimento Ministeriale d'Intesa dello Stato con le Regioni interessate il 22/04/2014. Entrambi i procedimenti sono scaduti, essendo trascorsi più di 5 anni.

Nel frattempo, è scaduta anche la concessione di Autostrada del Brennero S.p.A. e attualmente la Società concessionaria opera in regime di proroga in attesa che venga individuato il nuovo gestore dell'infrastruttura.

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

I costi di realizzazione della 3ª corsia, previsti in circa 350 M€, saranno inseriti nel nuovo Piano Economico Finanziario che regolerà i rapporti tra il MIMS e il nuovo concessionario, all'esito della procedura di individuazione avviatasi con la proposta di partenariato pubblico-privato (PPP) avanzata da Autostrada del Brennero S.p.A. ai sensi del D.Lgs. 50/2019, come anticipato più sopra con riferimento alla Bretella autostradale Campogalliano - Sassuolo.

Tabella 86

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

Intervento	Società concessionaria	Fase di avanzamento	Costo in M€	km
A1, completamento PREVAM e opere accessorie della Variante di Valico	Autostrade per l'Italia	In corso	80	
Potenziamento del sistema autostradale/tangenziale di Bologna	Autostrade per l'Italia	in attesa della dichiarazione di pubblica utilità	2.900 (costo incrementato a seguito di tutte le modifiche ed integrazioni apportate e del caro materiali 2022)	13
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	AutoCS	È divenuta efficace la Convenzione di concessione. Approvato il progetto esecutivo	aggiornamento a gennaio 2023: 700 M€	20
Corridoio autostradale Tirreno-Brennero (TIBRE) da Parma a Nogarole Rocca – 1° stralcio (Parma – Terre Verdiane)	Autocamionale della Cisa	Lavori in corso di esecuzione con un avanzamento del 99% (consegna definitiva dei lavori avvenuta il 15/03/2017). In attesa di ultimazione dei lavori residui e completamento delle operazioni di collaudo tecnico-amministrativo della commissione del MIT.	322	10
A14, ampliamento a quattro corsie per senso di marcia da Bologna San Lazzaro a diramazione A14-dir	Autostrade per l'Italia	In corso la risoluzione delle interferenze. In attesa dell'approvazione del PE da parte del MIT	568	27
A13, ampliamento a tre corsie per senso di marcia da Bologna Arcoveggio a Ferrara Sud	Autostrade per l'Italia	in attesa della dichiarazione di pubblica utilità	738 (costo aumentato per le fasce di ambientazione e il caro materiali 2022)	33
Complanare Nord all'A14 da Bologna San Lazzaro a Ponte Rizzoli	Autostrade per l'Italia	In corso progettazione esecutiva,	90	7
A1 Complanare Sud di Modena	ANAS	Attività previste nel 2022: adeguamento e asseverazione del PE e inizio attività propedeutiche all'avvio dei lavori Affidamento dei lavori ad AMPLIA da parte di ASP1 e avvio lotto 0 (febbraio 2023). Avvio cantierizzazioni preliminari (marzo 2023). Avvio cantieri opera a giugno 2023.	65	5

7.5 ALLUVIONE MAGGIO 2023

7.5.1 Alluvione maggio 2023: percorribilità delle strade

Le eccezionali precipitazioni del 16 e 17 maggio 2023, concentrate sulle zone collinari, pedecollinari e montane centro-orientali della Regione, hanno fortemente danneggiato il sistema viario a causa del dissesto idrogeologico che ha provocato una combinazione di eventi di natura franosa e alluvionale.

A seguito della **dichiarazione dello stato di emergenza nazionale** da parte del Governo, sono state attivate numerose funzioni finalizzate alla messa in campo delle prime misure urgenti e di immediato sostegno ai cittadini, tra le quali quella relativa all'**accessibilità e mobilità**, con l'obiettivo nell'immediatezza dell'evento, di ripristinare in emergenza la viabilità, e risolvere preliminarmente l'isolamento di singole abitazioni o di interi paesi.

Le ricognizioni svolte nell'immediatezza dell'evento eccezionale hanno riguardato, in una prima fase iniziale, i territori della **Città metropolitana di Bologna e delle province di Rimini, Forlì-Cesena, Ravenna e Ferrara**.

Considerata la natura dell'evento, che ha comportato l'attivazione, ad esempio, di numerose frane anche nei giorni e nelle settimane successive, si sono configurate situazioni di interruzioni e riaperture delle strade in continuo divenire, oltre a continui e conseguenti aggravamenti.

In particolare, i dati riferiti alle interruzioni alla circolazione, intese come **chiusure totali** (interrotte per la quasi totalità del tracciato) o **limitazioni** (ad es. brevi interruzioni, restringimenti di carreggiata, sensi unici alternati, limitazioni di portata, di velocità), **alla fine di maggio 2023**, hanno registrato il seguente bilancio:

Tabella 87

Strade Comunali e Provinciali: Città metropolitana di Bologna e delle province di Rimini, Forlì-Cesena, Ravenna e Ferrara

Situazione al 25 maggio 2023	Numero di strade oggetto di monitoraggio	Strade con Limitazione di chiusura totale N° (%)	Strade con Limitazioni alla circolazione (*) N° (%)	Strade riaperte a seguito dei primi interventi attivati N° (%)
Strade Provinciali e Comunali di cui:	1225	470 (38%)	384 (31%)	371 (30%)
<i>Strade Provinciali</i>	129	5 (4%)	120 (93%)	4 (3%)
<i>Strade comunali</i>	1096	465 (42%)	264 (24%)	367 (33%)

(*) si intendono limitazioni alla circolazione ad es. brevi interruzioni, restringimenti di carreggiata, sensi unici alternati, limitazioni di portata, di velocità.

Come si vede, alla fine di maggio, a seguito dei primi interventi attivati, è stato **possibile riaprire al traffico il 33% delle strade comunali** inizialmente chiuse o con limitazioni, ma **solo il 3% delle strade provinciali**.

L'attività di ricognizione è proseguita nelle settimane e nei mesi successivi ed è stata estesa anche **alla rete autostradale e statale** e ai territori delle **Province di Reggio Emilia e di Modena** sui quali gli effetti degli eventi meteorici eccezionali si sono registrati anche nelle settimane successive.

Di seguito si riporta l'aggiornamento **al 31/12/2023** della situazione complessiva riferita alla rete stradale, in cui viene esplicitata la ripartizione delle limitazioni alla circolazione.

Tabella 88

Strade Comunali, Provinciali, Autostradali e Statali: Città metropolitana di Bologna e province di Rimini, Forlì-Cesena, Ravenna, Ferrara, Modena e Reggio Emilia

competenza	strade	Strade con Limitazione di chiusura totale	Strade con chiusura parziale in uno o più tratti	Strade soggette a limitazioni alla circolazione	strade riaperte
Comunale	1272	317	186	102	667
Provinciale	192	2	34	88	68
Statale	9				9
Autostradale	3				3
Totale complessivo	1476	319	220	190	747

Come si vede, al 31/12/2023 le strade riaperte al traffico o soggette a limitazioni alla circolazione costituiscono il 60% delle strade comunali, l'81% delle strade provinciali e il 100% delle autostrade e strade statali.

Di seguito il dettaglio sulla transitabilità delle strade per territorio provinciale:

Tabella 89

Strade Comunali, Provinciali, Autostradali e Statali per territorio provinciale: Città metropolitana di Bologna e province di Rimini, Forlì-Cesena, Ravenna, Ferrara, Modena e Reggio Emilia

competenza	strade	Strade con Limitazione di chiusura totale	Strade con chiusura parziale in uno o più tratti	Strade soggette a limitazioni alla circolazione	strade riaperte
BO	497	45	53	42	357
CMBO	47		8	13	26
Comune	450	45	45	29	331
FC	503	187	113	67	136
Comune	440	186	93	30	131
Provincia	63	1	20	37	5
FE	17		4	1	12
Comune	11		1		10
Provincia	6		3	1	2
MO	29	16		13	0
Comune	16	15		1	0
Provincia	13	1		12	0
RA	300	59	47	2	192
Comune	264	59	44	2	159
Provincia	36		3		33
RE	8			7	1
Provincia	8			7	1
RN	110	12	3	58	37
Comune	91	12	3	40	36
Provincia	19			18	1
ASPI	9				9
ANAS	3				3
Totale complessivo	1476	319	220	190	747

Si vuole precisare che l'attività di ricognizione ha richiesto notevoli e ingenti sforzi da parte degli Enti colpiti, e si vuole in particolare rimarcare la difficoltà per i piccoli comuni, soprattutto montani, che hanno dovuto affrontare numerosissime situazioni critiche con aggravamenti continui in carenza di risorse umane in servizio (personale sia amministrativo che tecnico).

7.5.2 Alluvione maggio 2023: interventi

In occasione dei noti eventi alluvionali tutte le strutture competenti della Regione sono state attivamente coinvolte, fin da subito, sia negli interventi sul territorio sia per il supporto e la gestione tecnica/amministrativa.

Con l'Ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile (OCDPC) n. 992 del 8 maggio 2023, pubblicata nella G.U.R.I. n. 110 del 12 maggio 2023, è stata disposta la nomina del Presidente Bonaccini quale Commissario delegato all'emergenza, con il compito di predisporre un piano di interventi urgenti, da sottoporre all'approvazione del Capo del Dipartimento della protezione civile. A seguito di questa nomina, con Decreto del Presidente della Giunta regionale n. 74 del 28 maggio 2023, è stato approvato il "Piano dei primi interventi urgenti di protezione civile in conseguenza delle avverse condizioni meteorologiche che, a partire dal giorno 1° maggio 2023, hanno colpito il territorio delle province di Bologna, Ferrara, Forlì-Cesena, Modena, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini - primo stralcio", che comprendeva gli interventi urgenti di soccorso e assistenza alla popolazione, i contributi per l'autonoma sistemazione dei nuclei familiari sgomberati o evacuati dalle proprie abitazioni, e i primi interventi di somma urgenza a cura dell'Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile.

Successivamente con il decreto del Presidente della Repubblica 10 luglio 2023, è stato nominato il Generale di Corpo d'Armata Francesco Paolo Figliuolo quale Commissario straordinario alla ricostruzione, e il Presidente della Regione Emilia Romagna, è stato nominato Sub-Commissario per la ricostruzione; nel decreto è stabilito che il Sub-Commissario *operi in stretta sinergia con il Commissario straordinario, con specifico riferimento alle attività che riguardano il territorio dell'Emilia Romagna. Ciò alla luce del profilo di competenze e di esperienze maturate dal Presidente della Regione Emilia Romagna, sia nell'impiego delle risorse umane e strumentali della Regione, sia quale Commissario delegato, nominato con OCDPC n. 99212023, per i primi interventi urgenti di protezione civile in conseguenza delle avverse condizioni meteorologiche che, a partire dal giorno 1° maggio 2023, hanno colpito il territorio delle province di Reggio-Emilia, di Modena, di Bologna, di Ferrara, di Ravenna, di Forlì-Cesena e Rimini.*

Pertanto, tutte le strutture regionali competenti hanno proseguito le loro attività a supporto del Commissario e del Sub Commissario, anche ai fini della ricognizione degli interventi di ricostruzione, di ripristino e di riparazione per le più urgenti necessità, coordinandosi tra loro e con gli enti locali del territorio colpito.

Questo ha permesso l'emissione di diverse Ordinanze da parte del Commissario per il riconoscimento dei danni.

In particolare, le ordinanze che nel 2023 hanno riguardato interventi aventi ad oggetto anche le infrastrutture stradali sono riportate nella tabella seguente:

Tabella 90
Ordinanze commissariali riguardanti le infrastrutture viarie

Ordinanza Commissariale	N° interventi	Importo (€)
Ordinanza 6/2023 Somma Urgenza (<i>pubblicata il 04/09/23</i>)	2525	412.471.513,40 (*)
Ordinanza 13/2023 Interventi Urgenti Infrastrutture Stradali (<i>pubblicata il 12/11/23</i>)	1792	699.272.412,57
Ordinanza 19/2024 Somme Urgenze (<i>pubblicata il 19/01/2024</i>)	3058	485.501.053,98 (*)
<i>di cui nuovi fabbisogni</i>	695	97.873.408,22 (*)
<i>di cui importo rimodulato di interventi presenti in ordinanza 6/23</i>	2363	387.627.645,75 (*)

**importo comprensivo degli interventi legati al dissesto idrogeologico e ai corsi d'acqua*

A seguito dell'emanazione della prima ordinanza relativa agli interventi di **somma urgenza (ordinanza 6/2023)**, sono continuate ad arrivare da parte degli enti dei territori interessati dal dissesto richieste di ulteriori fabbisogni. È stata, pertanto, eseguita un'ulteriore ricognizione al fine di perfezionare ed integrare il quadro esigenziale dell'ordinanza 6/2023 e definire la relativa copertura finanziaria a mezzo di nuova ordinanza.

È stata, conseguentemente, emessa una nuova **ordinanza 19/2024**, nella quale sono state recepite sia alcune rettifiche e rimodulazioni di importi riferiti ad interventi già presenti nell'ordinanza 6/2023 che nuove esigenze (non esclusivamente relativi a collegamenti viari).

Oltre agli interventi di somma urgenza, gli enti hanno rappresentato anche un quadro esigenziale relativo a interventi di ricostruzione, di ripristino e di riparazione per le più urgenti necessità che ha consentito l'emissione dell'**ordinanza commissariale n.13/2023**, che dispone il finanziamento del piano degli interventi di messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali.

Gli interventi finanziati hanno la finalità di riduzione del rischio per la pubblica e privata incolumità.

Si riporta, di seguito, il riepilogo per ambito provinciale degli interventi finanziati di messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali.

Tabella 91
Ordinanza commissariale 13/2023: numero interventi e importi per territorio provinciale

AMBITO PROVINCIALE	NUMERO INTERVENTI SUI COLLEGAMENTI VIARI	COSTO INTERVENTI €
BO	665	236.722.088,00
FC	437	266.161.494,60
FE	10	3.526.637,75
MO	138	29.093.870,43
RA	229	88.998.052,33
RE	91	15.047.985,00
RN	222	59.722.284,46
Totale complessivo (Ordinanza 13/2023)	1792	699.272.412,57

Anche successivamente all'emanazione dell'ordinanza 13/2023, gli enti territoriali coinvolti hanno continuato a manifestare ulteriori necessità sia in termini di rimodulazioni che in termini di nuove esigenze.

Pertanto, la Regione continua a svolgere una costante ed intensa attività di ricognizione finalizzata alla rappresentazione dei quadri esigenziali dei territori danneggiati al fine del loro recepimento e finanziamento mediante successive ordinanze commissariali.