

INFRASTRUTTURE

Indice

1. Lo scenario europeo
2. Infrastrutture, mobilità e governo del territorio
3. Il quadro generale dell'offerta di trasporto nella Provincia di Forlì-Cesena
4. La rete stradale provinciale nel sistema provinciale
5. La progettualità ed il coordinamento di sistema
6. Obiettivi del tavolo di lavoro

1. Lo scenario europeo

L'art. 129 B del Trattato dell'Unione Europea sancisce che, in un'ottica di mercato senza frontiere interne, la comunità “concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia” [...] Nel quadro di un sistema di mercati aperti e concorrenziali, l'azione della Comunità mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti [...].

Interconnessione ed interoperabilità delle infrastrutture a livello europeo diventano pertanto, alla luce dello scenario europeo, i temi chiave su cui Stati membri e Regioni devono puntare per un'efficace e competitiva azione di “governo” in tema di infrastrutture e mercato dei trasporti.

In un contesto di creazione di “grandi direttrici” di trasporto europeo e di progressiva liberalizzazione del mercato qual è il ruolo del territorio provinciale?

Sono almeno due, all'interno delle politiche UE per i trasporti, i temi di interesse e di impatto per il nostro territorio: la creazione di reti transeuropee basate su assi e arterie che interessano anche la nostra provincia; la progressiva liberalizzazione nel settore dei trasporti, soprattutto ferroviari merci, che potrebbe comportare, nel tempo, lo “sbarco” di imprese di trasporti europee sul territorio.

1) RETI TRANSEUROPEE

Nel 1993 è stato approvato nell'ambito degli accordi comunitari europei il primo programma dei Trans European Networks (TENs), cioè le reti di collegamento transeuropee nell'ambito del settore dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni.

L'obiettivo di queste reti è stato fin dall'inizio quello di creare una serie di esternalità che favorissero la costituzione del mercato unico europeo e quindi il processo di coesione a livello comunitario.

Analizzando il settore trasporti, nell'ambito delle priorità inserite nei programmi TENs, per ciò che concerne la regione Emilia-Romagna, il territorio della provincia di Forlì-Cesena ha un interesse diretto nel settore stradale, in relazione all'itinerario E45 – E55, e nel trasporto combinato e intermodale, in relazione alla linea progettuale inerente il cosiddetto “corridoio Adriatico”.

Per quanto riguarda la realizzazione della **E55**, il territorio forlivese-cesenate ne è interessato in via indiretta, nel senso che tale arteria non attraverserà direttamente il territorio provinciale, ma consentirà comunque, tramite la connessione con l'attuale E45, di velocizzare e migliorare i collegamenti con Venezia-Mestre e quindi con l'Europa continentale e con i paesi dell'Europa dell'Est in procinto di entrare nella Comunità Europea. La “Nuova Romea”, così è definita la E55, dovrebbe qualificarsi come strada commerciale che consentirà di ridurre gli attuali livelli di saturazione della S.S. 309 Romea, che assumerà invece il ruolo di strada a carattere prettamente turistico. Occorre sottolineare che, è solo nella continuità con la E45, soprattutto in considerazione degli opportuni interventi di ammodernamento di quest'ultima, che l'intero asse (E55 – E45) potrà offrire le migliori potenzialità di collegamento e di trasporto al nostro territorio.

Il progetto del **Corridoio Adriatico** interessa invece in modo diretto e centrale il territorio provinciale. Tale sistema coinvolge in sostanza le sette regioni adriatiche (Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia) lungo le quali si punta a definire un sistema di collegamento tra l'area dell'Egeo e del Mediterraneo orientale con il Centro Europa.

Tale corridoio si qualifica come sistema di collegamento intermodale, finalizzato alla limitazione dell'impatto ambientale delle nuove vie di comunicazione e quindi

all'implementazione di collegamenti marittimi e ferroviari, integrati con i sistemi di collegamento attualmente esistenti.

Il corridoio Adriatico, così come definito, dovrebbe aprire nuovi orizzonti per il sistema produttivo emiliano-romagnolo e quindi provinciale, poiché consentirà, insieme alla E55, di migliorare e velocizzare i rapporti commerciali con l'Europa continentale a nord e con il sud-est del Mediterraneo.

Il quadro conclusivo che ne emerge dovrebbe consentire alla provincia di Forlì-Cesena collegamenti rapidi nei mercati interni verso ovest, attraverso il corridoio intermodale "Emilia", e verso sud attraverso la E45 e la S.S.67, e collegamenti rapidi, funzionali e strategici verso l'estero, attraverso il corridoio Adriatico, messo a sistema con la nuova E55.

2) LIBERALIZZAZIONE DELL'ACCESSO ALLE RETI

La Direttiva comunitaria n. 440 del 29 luglio 1991 assume l'esplicito obiettivo di garantire il diritto di accesso ad alcune categorie di imprese ferroviarie europee degli Stati membri, in particolare attraverso la separazione della gestione dell'infrastruttura ferroviaria dall'esercizio dei servizi di trasporto. Sebbene le direttive comunitarie non prevedano una distinzione tra reti di interesse nazionale e reti di interesse regionale, la regione Emilia Romagna opera tale distinzione all'interno della L.R. 30/98 ricordando che "nell'ottica di tale liberalizzazione, si dovrebbero favorire la nascita ed il consolidamento di operatori indipendenti, capaci di recitare un ruolo positivo nel mercato della trazione dei servizi logistici legati al trasporto ferroviario delle merci".¹ Come per i servizi di pubblica utilità, si potrebbero dunque delineare scenari di forte competitività sul territorio (fra imprese del territorio ed esterne) che meritano di essere approfonditi².

¹ PRIT'98

² L'esempio della liberalizzazione dei servizi ferroviari non esaurisce il panorama di liberalizzazione dei servizi di trasporto che si sta delineando già da tempo in Europa, ne rappresenta però un esempio significativo. Altro tema importante in questo scenario è quello della liberalizzazione del trasporto aereo.

2. Infrastrutture, mobilità e governo del territorio

Il tema delle infrastrutture e della mobilità si inserisce a pieno titolo all'interno degli attuali scenari di sviluppo economico locale per almeno tre considerazioni:

- diventa oggi impossibile considerare la competitività delle imprese residenti all'interno di un sistema locale senza una dovuta attenzione ai costi “interni” ed “esterni”³ connessi ai trasporti ed alla logistica e dunque senza considerare il peso che su tali costi hanno le strategie locali connesse alla riqualificazione e “messa a sistema” delle infrastrutture;
- il ruolo degli enti locali, Provincia e comuni, è oggi cruciale per la definizione organica e coerente, negli ambiti di pianificazione urbana e territoriale, di strategie per la mobilità locale, l'ammodernamento delle infrastrutture e la partecipazione degli enti locali e degli attori economici (imprese ed associazioni di rappresentanza) ad una pianificazione regionale per il “riequilibrio” dei flussi di trasporto su determinate direttrici locali ed per una rinnovata “ripartizione modale” dei trasporti sul territorio;
- il territorio (in termini di sistema aggregato di imprese, attori economici e dotazione di infrastrutture e servizi) risulta oggi competitivo e “attraattivo” se riesce a valorizzare la produzione di beni e servizi locali e fare sì che la produzione fisica sia supportata da un efficiente, razionale e moderno sistema di trasporti e di logistica di livello territoriale, che si integri con i sistemi regionale, nazionale ed europeo (*governance* a livello di infrastrutture e dei trasporti).

Per quanto riguarda **la competitività delle imprese**, sembra sempre più confermato lo scenario per cui la struttura dimensionale ed il settore e/o filiera di attività determinano l'incidenza dei costi di trasporto: quanto più sono piccole le aziende più

³ Ovvero sia i costi aziendali imputabili alla gestione ordini, al trasporto ed alla consegna delle merci sia quelli connessi con accessibilità, pericolosità e livello di congestione della rete provinciale.

alto è il costo della logistica sui costi aziendali⁴. Tale considerazione, in un territorio caratterizzato dalla preponderante presenza di micro imprese (93% del totale imprese attive) e da alcuni forti “sistemi d’impresa” (calzature, mobile imbottito, agroalimentare) dovrebbe indurre ad alcune considerazioni circa l’opportunità di azioni sinergiche di filiera e di sistema per la razionalizzazione dei costi di trasporto e di logistica.

Dal lato dell’offerta, un’analisi⁵ relativa alla segmentazione dell’offerta dei trasporti locale rivela che l’80% del trasporto è concentrato su scala di “mercato locale” (prevalentemente imprese monoveicolari aderenti a cooperative) con clienti principali le aziende agroalimentari ed il sistema di distribuzione delle Coop ed il restante 20% sul mercato internazionale (imprese di medie dimensioni) con clienti rappresentati dalla grande distribuzione.

Poiché l’offerta del territorio, nonostante il sottodimensionamento strutturale delle aziende, può risultare sufficiente in termini di parco automezzi ed esperienze acquisite, nonché dotazione infrastrutturale complessiva⁶, si comprende che una delle possibili vie per una efficace azione di razionalizzazione dei costi e di messa a sistema dei servizi di trasporto possa passare per **un’integrazione funzionale tra domanda ed offerta**, attraverso azioni di “terziarizzazione” crescente da parte delle imprese produttrici locali verso soluzioni di **logistica territoriale avanzata** (*logistic providers*) in grado di razionalizzare i costi aziendali (dal lato della domanda), creando una massa critica per spedizioni e arrivi gestiti attraverso le sofisticate soluzioni delle moderne tecnologie dell’informazione.

In tale contesto, il ruolo degli attori economici del territorio e degli enti locali, Provincia *in primis*, potrebbe concretizzarsi nella ridefinizione strategica condivisa di

⁴ Si passa da un’incidenza del 9,8 per aziende con meno di 50 addetti a 4,9 sopra i 250; dal 9,5 per aziende con fatturati sotto i 2,5 milioni di euro al 4,4% oltre i 50 milioni di euro). Il trasporto incide sui settori in media all’8%: è del 3% nella meccanica ed arriva al 10% negli alimentari; se si aggiungono a questi costi quelli della logistica (dunque trasporti più consegna finale) la percentuale di incidenza si alza: si passa dal 32% dell’edilizia al 41% negli alimentari. Questi dati provenienti da diversi studi (AT Kearney, CENSIS BNC, Confetra) sono contenuti in G. Pinna, “I nuovi attori della logistica nel processo di terziarizzazione”, Atti del Convegno *Politiche per il sistema dei trasporti e della logistica*, Ancona 7 luglio 2001.

⁵ Si riportano qui i dati contenuti nel rapporto Censis relativa all’area cesenate, “Cesena, piattaforma logistica – soggetti e processi per la verifica di una ipotesi di sviluppo”, 1998.

⁶ Queste considerazioni emergono all’interno del rapporto Centuria “Progetto di intervento operativo per lo sviluppo di competenze di logistica in Romagna”, 2001.

infrastrutture esistenti o in fase di progettazione (si pensi ad esempio allo scalo merci di Villa Selva) al fine anche di migliorare l'integrazione tra le modalità "gomma e ferro" nei trasporti locali⁷.

Per quanto riguarda **il ruolo degli enti locali (e della pianificazione urbanistica e territoriale)** occorre ricordare che oggi le sfide di un sistema locale si giocano attraverso le risposte alle esigenze di un moderno sistema di trasporti in un contesto di sviluppo sostenibile, di integrazione europea, di qualità dei servizi e di innalzamento degli standards di sicurezza.

Il ruolo dei comuni, già cruciale nelle strategie territoriali per la realizzazione di Piani Generali di Trasporto Urbano e di realizzazione all'interno di questo di progetti in coordinamento con il sistema provinciale, diventa ancora più determinante nell'attuazione dei cosiddetti PUM (Piani Urbani della Mobilità)⁸, ovvero "un processo di pianificazione integrato tra l'assetto del territorio ed il sistema dei trasporti" dove il "trasporto viene considerato nella sua globalità di servizi collettivi e modalità individuali, infrastrutture, gestione e regolamenti".

In tale contesto **il ruolo dell'Amministrazione Provinciale si traduce in un duplice impegno di coordinamento della pianificazione urbanistica e della mobilità e di valorizzazione delle infrastrutture in un ottica di sviluppo del territorio.**

Riguardo al primo punto, dato il ruolo di indirizzo della Regione, spetta alla Provincia il compito di "garantire il coordinamento tra i diversi piani e di operare i necessari raccordi tra questi ultimi e gli strumenti urbanistici di scala comunale e sovracomunale"⁹.

Sul secondo fronte, quello della valorizzazione, la Provincia ha assunto, negli ultimi anni, rinnovate responsabilità (basti pensare al trasferimento di parte della rete stradale ex ANAS in carico alla Provincia) ed ha fortemente operato per la

⁷ Nel PRIT della Regione Emilia Romagna si delineava, già nel 1998, uno scenario regionale che senza interventi correttivi vedrebbe nel 2010 un traffico di veicoli/giorni di merci di 85.000 unità equivalente ad un aumento del 29% dell'attuale flusso a cui poi va a sommarsi il volume di autovetture portando l'aumento complessivo a circa il 50% in più del traffico attuale. Una delle soluzioni individuate dal PRIT era la definizione di "alcune tipologie di merci il cui trasporto si da effettuarsi obbligatoriamente mediante sistemi di trasporto combinato oesclusivamente ferroviario" PRIT Emilia-Romagna, cap. 11, 1998.

⁸ Introdotti dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, Ministero dei Trasporti e della Navigazione, 2001.

valorizzazione delle attuali infrastrutture. Nell'obiettivo di rendere tale azione sempre più condivisa con gli altri attori istituzionale ed economici del territorio diversi studi di impatto e fattibilità sono stati prodotti con l'obiettivo di definire un nuovo e moderno assetto della rete infrastrutturale provinciale¹⁰.

Tale ruolo, all'interno di un imprescindibile contesto regionale¹¹ esige oggi la necessità di un "governo" come coordinamento di tutti gli attori del territorio (Provincia e comuni *in primis*) per approfondire priorità e delineare scenari di sviluppo economico "sostenibili" con l'identità produttiva e sociale della provincia nonché del proprio posizionamento geografico.

In tale contesto, i nuovi progetti proposti e lanciati a livello di territorio (si veda oltre nel documento) rappresentano le risposte sia ad un'esigenza alla razionalizzazione dell'offerta (nuova via Emilia, casello del Rubicone), sia il tentativo di sposare le peculiarità produttive del territorio, nonché il potenziale turistico-culturale, alle esigenze di una sistema stradale moderno ed efficiente (progetto di ammodernamento della SS67 Tosco - Romagnola).

Per quanto, infine concerne **il territorio**, la sfida consiste proprio nel conciliare e sistematizzare tutti i punti sino ad ora considerati: quelli relativi alle esigenze di competitività delle imprese (sia sul lato dell'offerta che su quello della domanda), quelli relativi all'esigenza di competere come sistema territoriale in termini di piattaforme logistiche integrate, quelli inerenti al rinnovato ruolo di coordinamento dell'Amministrazione Provinciale come punto di raccordo della pianificazione della mobilità comunale e attore di valorizzazione del sistema infrastrutturale territoriale.

⁹ PRIT '98.

¹⁰ Per gli studi di impatto basti pensare allo studio Sisplan relativo agli indicatori di "accessibilità" di determinate zone del sistema stradale della nostra provincia; per quanto riguarda gli studi di fattibilità su tutti basta ricordare quelli che attualmente si stanno traducendo in progetti ovvero Nuova Via Emilia, Bidentina e Casello del Rubicone (si veda più avanti sezione 4).

¹¹ A differenza di altri temi dello sviluppo quello delle infrastrutture ancora molto le scelte della Provincia agli scenari europei e regionali.

E' indubbio che oggi “una efficace politica dei trasporti presuppone una omologa politica del territorio”¹² e che una efficace politica esige “la convergenza degli enti locali per l'amministrazione quotidiana dell'urbanistica”¹³, ma il punto è che, proprio per garantire il coordinamento delle pianificazioni e delle scelte strategiche, in un'ottica di “sistema territoriale” che si interfaccia con altri sistemi a livello regionale e nazionale, la strada del “governo efficace ed efficiente” delle infrastrutture e della mobilità è quella del confronto tra attori istituzionali, economici e sociali del sistema territoriale.

Se la *governance* di sistema può diventare un metodo di confronto per adottare decisioni di impatto collettivo, a maggiore ragione questa è la modalità che si prevede possa garantire i maggiori ritorni in tema di infrastrutture per la mobilità e per i trasporti, ovvero per i cardini tangibili della nostra competitività territoriale.

¹² PRIT'98

¹³ *ibidem*

3. Il quadro generale dell'offerta di trasporto nella Provincia di Forlì-Cesena¹⁴

Il sistema ferroviario

Linea ferroviaria Bologna – Rimini

In termini di circolazione la tratta Bologna – Rimini presenta valori oscillanti i 116 treni x Km giornalieri della Bologna – Castelbolognese, gli 88 treni della Faenza-Rimini e gli 86 della Rimini-Cattolica.

Il servizio ferroviario merci impegna la tratta Faenza-Rimini con 51 treni giornalieri. Non sembrano esserci condizioni di saturazione o pre-congestione in ambito provinciale.

Linea ferroviaria Ravenna – Rimini

Questa tratta ha una lunghezza complessiva di 50 km e comprende 9 stazioni corrispondenti a centri urbani con insediamenti legati al modello turistico. Stando a studi sulla sistematicità della mobilità su questa tratta gli spostamenti prevalenti sembrano evidenziare un modello del tipo “casa-lavoro” e “casa.scuola”¹⁵.

La rete stradale¹⁶

La rete stradale regionale si estende per 23.051 km. La Provincia di Forlì-Cesena è quinta in Regione in termini di estensione con 2.346 Km e la quarta in termini di densità stradale (km ogni 1000 abitanti) con 6,6 km contro una media regionale del 5,8.

La rete provinciale è costruita essenzialmente su tre livelli: un livello nazionale (strade che attraversano la provincia ma a percorrenza transregionale o nazionale); un livello provinciale (strade di fondovalle e strade di collegamento del “corridoio Emilia”); un terzo livello è rappresentato dalle strade locali. Lo stato della rete può essere riassunto dalla seguente tabella:

¹⁴ La presente sezione è tratta dal documento del “Piano Regionale dei trasporti”, 1998, cap. 4 - “Il quadro generale dell'offerta di trasporto”.

¹⁵ Si rimanda allo “Studio di sistema sul trasporto rapido costiero Rimini – Ravenna” Regione Emilia Romagna, 2000.

Stato della rete stradale provinciale

Strada	Livello	Funzione nel sistema provinciale	Stato ¹⁷	Competenza	Progetti ed interventi
Autostrada A14	Nazionale	Asse autostradale del corridoio intermodale "Emilia"	Complessivamente buono	Società Autostrade	Casello del Rubicone (si veda pag. 25 del presente documento)
SS9 Emilia	Nazionale	Strada statale del corridoio intermodale "Emilia"	Congestionata	ANAS	La nuova via Emilia (si veda pag. 24 del presente documento)
SS16	Nazionale	Strada statale del corridoio "adriatico"	4 corsie. Pericolosa.	ANAS	-
SS67 Tosco Romagnola	Nazionale	Strada statale di valenza turistico-commerciale e di collegamento con la Toscana	Carreggiate insufficienti da ammodernare	ANAS	Progetto di ammodernamento (si veda pag. 27 del presente documento)
SGC E45	Nazionale	Strada di collegamento strategico tra la costa e le vallate ed in futuro con la E55 Ravenna-Venezia.	Insufficiente per traffico pesante. Pericolosa	ANAS	-
SP n.20 "Tramazzo-Marzeno"	Provinciale	Strada di Fondovalle	Adeguato a nord di Modigliana, in corso di adeguamento a sud	Provincia	Progetto di ammodernamento in corso
SP n.3 "del Rabbi"	Provinciale	Strada di Fondovalle	Fortemente congestionata (tratto fino a Predappio)	Provincia (dal 2001)	Razionalizzazione e messa in sicurezza in corso
SP n. 4 "del Bidente"	Provinciale	Strada di Fondovalle	Congestionata (tratto fino a San Colombano)	Provincia (dal 2001)	Interventi di adeguamento in corso nel tratto Forlì – Santa Sofia.
SP n. 37 "Forlimpopoli Para"	Provinciale	Strada di Fondovalle	Non adeguata	Provincia	Interventi di adeguamento in corso (Forlimpopoli 2 Palazzi), in fase di progetto (tratto 2 Palazzi Para).
SP n. 72 "Monda"	Provinciale	Strada di Fondovalle	In parte non adeguata	Provincia	Interventi di adeguamento in fase di progettazione (tratto v. Crocetta v. Cavalletto).
SP n. 2 "di Cervia"	Provinciale	Corridoio Emilia-adriatico	Fortemente congestionata	Provincia (dal 2001)	Ammodernamento tratto Forlì – Case Murate (confine con Ravenna) Progetto in corso
SP n.7 "Cervese"	Provinciale	Corridoio Emilia-Adriatico	Congestionato, interventi in corso	Provincia (dal 2001)	Ammodernamento con tratti in variante fra il casello A14 e la SP n.8 "Cesenatico"
SP n.8 "Cesenatico"	Provinciale	Corridoio Emilia-Adriatico	Inadeguato	Provincia (dal 2001)	Bretella di collegamento tra la SP n.8 la SP n.33 ed il nuovo Casello del Rubicone.
SP n.33 "Gatteo"	Provinciale	Corridoio Emilia-adriatico	Adeguato	Provincia	
SP n.108 "Rigossa"	Provinciale	Corridoio Emilia-adriatico	Adeguato	Provincia	
SP n. 10 "Cagnona"	Provinciale	Corridoio Emilia-adriatico	Adeguato	Provincia	

¹⁶ In questa sezione verranno anche utilizzati dati Sisplan, "Analisi del sistema infrastrutturale della mobilità nella provincia di Forlì-Cesena", 2001. Alla rete stradale è dedicato un approfondimento nel prossimo capitolo.

¹⁷ Riportiamo il giudizio contenuto nello studio del Sisplan di cui alla nota precedente.

Il sistema logistico

La situazione a livello regionale resta ancora sostanzialmente insoddisfacente in termini sia di attrezzature che di servizi offerti, nonostante la razionalizzazione dell'offerta ferroviaria merci¹⁸.

Nella Provincia di Forlì-Cesena l'offerta logistica è soprattutto concentrata nei trasporti di tipo "vezionale" all'interno di uno scenario di forte polverizzazione (1.700 imprese di cui il 75% monoveicolari: i cosiddetti "padroncini")¹⁹.

All'interno del Piano Regionale Integrato dei Trasporti è prevista la costituzione di un nuovo terminale merci che ricomprenda i quattro scali esistenti di Rimini, S. Arcangelo, Forlì e Cesena. Le potenzialità stimate di questo nuovo terminale collocato nel comune di Forlimpopoli (zona industriale di Villa Selva) è di circa 1.200.000 t/anno.

L'Aeroporto

Presentiamo alcuni dati sull'aeroporto di Forlì comparati con gli altri 40 scali a livello nazionale. Gli scali riportati nella tabella sono ordinati per la faticida soglia di 1 milioni di passeggeri.

Nel 2005 l'aeroporto di Forlì è il secondo in regione per volume di traffico passeggeri.

Un "indice di arrivi" calcolato per ipotizzare l'attrattiva degli arrivi sulle partenze consegna un indicatore negativo (a Forlì prevalgono gli imbarchi sui disimbarchi)²⁰.

Ma questa sembra essere la realtà per molti scali nazionali, ad eccezione ad esempio di Bologna.

Servizi aerei interni ed internazionali di linea e charter per aeroporto - Anno 2005

	passeggeri			merci			indice di arrivi
	sbarcati	imbarcati	totale passeggeri	sbarcate	imbarcate	totale	
Roma Fiumicino	13.760.373	14.021.363	27.781.736	66.968	64.967	131.935	-0,0094
Milano Malpensa	9.719.266	9.765.815	19.485.081	192.334	191.424	383.758	-0,0024
Milano Linate	4.562.847	4.522.446	9.085.293	11.812	13.456	25.268	0,0044

¹⁸ Prit '98, cap. 4

¹⁹ Osservazione e dati tratti da "Progetto di Intervento operativo per lo sviluppo di competenze di logistica in Romagna", Centuria, 2001.

²⁰ (arrivi-partenze)/(arrivi+partenze). Se positivo indica una prevalenza degli arrivi sulle partenze

Venezia Tessera	2.874.732	2.880.396	5.755.128	5.719	6.622	12.341	-0,0010
Catania Fontanarossa	2.561.301	2.606.064	5.167.365	6.424	3.104	9.528	-0,0087
Napoli Capodichino	2.249.788	2.302.176	4.551.964	2.348	1.819	4.167	-0,0115
Bergamo Orio al Serio	2.136.187	2.155.101	4.291.288	61.968	73.133	135.101	-0,0044
Roma Ciampino	2.077.208	2.103.863	4.181.071	13.086	9.382	22.468	-0,0064
Palermo Punta Raisi	1.908.275	1.899.438	3.807.713	2.931	2.264	5.195	0,0023
Bologna Borgo Panigale	1.821.982	1.812.727	3.634.709	3.339	4.428	7.767	0,0025
Torino Caselle	1.561.811	1.564.982	3.126.793	2.224	2.066	4.290	-0,0010
Verona Villafranca	1.289.689	1.291.697	2.581.386	1.183	1.273	2.456	-0,0008
Cagliari Elmas	1.165.808	1.175.722	2.341.530	3.592	1.265	4.857	-0,0042
Pisa San Giusto	1.101.273	1.100.734	2.202.007	4.056	5.776	9.832	0,0002
Firenze Peretola	838.113	841.212	1.679.325	628	845	1.473	-0,0018
Bari Palese Macchie	806.676	815.553	1.622.229	2.012	1.878	3.890	-0,0055
Olbia Costa Smeralda	798.219	806.228	1.604.447	565	350	915	-0,0050
Treviso Sant'Angelo	643.419	644.584	1.288.003	10.041	7.858	17.899	-0,0009
Lamezia Terme	575.127	579.586	1.154.713	1.377	1.053	2.430	-0,0039
Alghero Fertilia	506.207	503.571	1.009.778	550	152	702	0,0026
Genova Sestri	492.085	498.064	990.149	695	1.476	2.171	-0,0060
Brindisi Papola Casale	399.051	391.625	790.676	565	166	731	0,0094
Trieste Ronchi dei Legionari	303.476	297.617	601.093	195	131	326	0,0097
Forlì	281.189	283.687	564.876	13	461	474	-0,0044
Ancona Falconara	227.612	232.405	460.017	1.703	2.810	4.513	-0,0104
Brescia Montichiari	198.910	201.330	400.240	9.380	7.490	16.870	-0,0060
Trapani Birgi	194.608	197.516	392.124	10	68	78	-0,0074
Reggio di Calabria	187.229	186.317	373.546	9	15	24	0,0024
Pescara	165.113	168.783	333.896	607	521	1.128	-0,0110
Rimini Miramare	134.770	132.103	266.873	298	2.329	2.627	0,0100
Lampedusa	96.278	105.565	201.843	38	27	65	-0,0460
Pantelleria	65.988	69.234	135.222	76	2	78	-0,0240
Crotone	42.368	40.870	83.238	0	0	0	0,0180
Bolzano	30.784	31.790	62.574	0	0	0	-0,0161
Parma	26.045	26.886	52.931	6	730	736	-0,0159
Perugia Sant'Egidio	25.973	26.498	52.471	0	0	0	-0,0100
Cuneo Levaldigi	7.316	7.895	15.211	0	0	0	-0,0381
Marina di Campo Isola d'Elba	6.909	6.586	13.495	0	0	0	0,0239
Albenga	5.559	6.096	11.655	0	0	0	-0,0461
Aosta	4.209	3.901	8.110	0	0	0	0,0380
Foggia Gino Lisa	2.930	2.700	5.630	0	0	0	0,0409
Grosseto	317	316	633	0	0	0	0,0016

4. La rete stradale provinciale nel sistema provinciale

La rete infrastrutturale provinciale di Forlì-Cesena è un “sistema a competenze multiple”, che coinvolge l'ANAS, per le strade rimaste di competenza di tale ente, l'Amministrazione Provinciale per le arterie provinciali e quelle trasferite dall'ANAS e le Amministrazioni comunali per quanto riguarda le strade più prettamente locali.

Nell'Ottobre 2001 le competenze provinciali sono state ridefinite alla luce del trasferimento di una parte delle strade statali dall'Anas all'Amministrazione Provinciale. Tale passaggio comprende **227 chilometri** di strade, così suddivise:

Strada	Strada	Comprensorio	di	Comprensorio	di
Vecchia denominazione	Nuovaa denominazione	Forlì (Km)		Cesena (Km)	
SS 310 del Bidente	SP n.4 “del Bidente”	65,5		0,0	
SS 9ter del Rabbi	SP n.3 “del Rabbi”	53,3		0,0	
SS 254 di Cervia	SP n.2 “di Cervia”	12,5		0,0	
SS 71 bis Cesena-Cervia	SP n.7 “Cervese”	0,0		5,5	
SS 304 di Cesenatico	SP n.8 “Cesenatico”	0,0		13,3	
SS 71 Umbro Casentinense	SP n. 138”Savio”	0,0		76,9	
	SP n. 137 “Tiberina”				
	SP n. 142 “Mandrioli”				
Totale		131,3		95,7	

Il passaggio di queste strade nell’ambito delle competenze provinciali, ha comportato la presa in carico da parte della Provincia di tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria oltre agli interventi di adeguamento e ammodernamento.

Alcune importanti strade di rilievo nazionali, fondamentali per la viabilità provinciale, sono comunque rimaste di **competenza ANAS**, ed in particolare:

- S.S. 9 "Via Emilia":
- S.S. 16 "Adriatica";
- S.S. 67 "Tosco-Romagnola";
- la E 45 "Orte-Ravenna".

Tenendo presente questi cambiamenti e le implicazioni che questi possono avere sulla rete viaria del territorio provinciale, è possibile fare un quadro della viabilità

provinciale, inserendovi non solo le strade di competenza provinciale, ma anche tutta quella parte di rete di competenza statale che però ha importanti implicazioni strategiche per i collegamenti e l'economia del territorio forlivese-cesenate.

Volendo sintetizzare il sistema delle reti di trasporto a livello provinciale²¹, si individuano:

1. Il corridoio intermodale "Emilia";
2. la S.G.C. E 45;
3. la strada statale n.16 "Adriatica";
4. la S.S. 67 "Tosco-Romagnola";
5. il sistema delle strade di fondovalle;
6. Il sistema di collegamento tra il corridoio Emilia e l'Adriatica;
7. il sistema di collegamento intervallivo;
8. strade locali.

Nel dettaglio è possibile fare una prima sintesi relativa alle parti del territorio interessate da ciascuna di questi sistemi di collegamento.

Il corridoio intermodale "Emilia"

E' costituito da:

- dall'autostrada A-14;
- dalla SS n.9 "Emilia";
- dalla linea ferroviaria Bologna-Rimini, parallela alla via Emilia;

Il corridoio intermodale "Emilia" attraversa il territorio da Est a Ovest e raccoglie la maggioranza del traffico provinciale convergendo su di esso molte strade di carattere secondario.

²¹ Si riprende a tal proposito la classificazione effettuata dall'Amministrazione Provinciale nella relazione tecnica di accompagnamento del PTCP (Febbraio '99)

Le strade che costituiscono il corridoio sono tutte di competenza ANAS.

La S.G.C. E- 45

Il percorso si snoda da Orte a, Ravenna e attraversa il territorio provinciale da Sud a Nord lungo la valle del Savio, connettendosi con la A-14 al casello di Cesena Nord.

In particolare attraversa i comuni di: Mercato Saraceno, Sarsina, Bagno di Romagna, Verghereto. La E45 rappresenta un importante asse di collegamento con il territorio: basti ricordare che sono ben 16 gli svincoli che la caratterizzano nel tratto provinciale.

Questa strada è rimasta di competenza ANAS.

Il ruolo strategico di questa arteria è legato anche alla **futura realizzazione della E-55**, un collegamento, probabilmente a pedaggio, che renderà più rapidi i trasporti da Ravenna a Venezia, che attualmente transitano sulla S.S. 309 “Romea”.

Il Corridoio di Viabilità Autostradale dorsale Mestre-Orte-Civitavecchia: tratta E45-E55 (Orte-Mestre) è compreso tra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale, definite dalla Legge “Obiettivo” 21/12/2001 n. 443 ed in particolare è inserito nel Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche emanato con deliberazione CIPE 21/12/2001 n. 121.

In data 19/12/2003 è stata stipulata un’intesa fra Stato e Regione Emilia-Romagna nella quale la tratta Nuova Romea “Venezia-Ravenna” (E55-E45) è stata compresa tra le infrastrutture di preminente interesse strategico sia nazionale che regionale.

In data 11/11/2004 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Regioni Lazio, Umbria, Toscana, Emilia-Romagna è stato sottoscritto l’Atto Integrativo per la programmazione congiunta del Corridoio di Viabilità Autostradale dorsale Mestre-Orte-Civitavecchia; in detto atto le Regioni coinvolte dall’intervento hanno riconosciuto l’opportunità di promuovere in maniera unitaria e coordinata la definizione e la realizzazione del Corridoio Autostradale Mestre-Orte-Civitavecchia secondo le esigenze e le aspettative riconosciute dalle stesse Regioni.

Le Regioni di cui sopra hanno espresso, in seguito alla sottoscrizione dell'Atto Integrativo, un'adesione di massima al progetto presentato, e la Regione Emilia-Romagna in particolare, con nota in data 19/10/2005, fra le altre indicazioni, ha chiesto di inserire nella programmazione del Corridoio la Variante alla S.S. 9 Emilia nel tratto Forlì-Cesena.

Essendo l'opera strategica e di preminente interesse nazionale le procedure di approvazione dei progetti e di finanziamento sono regolate dal Decreto Legislativo 20/08/2002 n. 190 (valutazione di impatto ambientale).

L'ANAS S.p.A. ha provveduto a trasmettere, ai sensi art. 3 comma 4 D.Lgs. 190/2002, al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Ministero della Difesa, al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, alle Regioni, Province e Comuni competenti per territorio nonché agli enti gestori delle interferenze, copia del progetto preliminare e relativo studio di impatto ambientale.

In data 06/04/2006 l'ANAS S.p.A. ha pubblicato l'avviso di deposito del progetto preliminare e relativo studio di impatto ambientale.

La strada statale n.16 "Adriatica"

Interessa il territorio provinciale per circa 9 km, lungo il percorso adriatico. Allo stato attuale tale arteria è a 4 corsie da Cesenatico a San Mauro Mare, ed a 2 corsie nel tratto da Cesenatico Nord al confine con Ravenna, lungo circa km 2,5.

E' necessario provvedere all'adeguamento a 4 corsie di tale tratto; l'intervento di scavalco della S.S. n.16 e ferrovia, in località Zadina, in corso di realizzazione da parte della Provincia, prevede un varco per consentire il futuro passaggio delle 4 corsie della S.S. n.16.

La strada statale n.67 "Tosco-Romagnola"

Collega Ravenna a Livorno e attraversa il territorio di Forlì-Cesena da sud-est fino a Forlì, immettendosi sulla S.S.9 "Emilia" presso il capoluogo forlivese.

I comuni interessati da tale strada sono: Portico, Rocca San Casciano, Dovadola, Castrocaro Terra del Sole, e Forlì.

Sulla base di criteri fissati dai D.Lvo 31-03-1998 n.112 e D.Lvo 29-10-1999 n.461 la SS. N.67 è stata confermata come itinerario strategico a livello nazionale.

Il Sistema delle Strade di Fondovalle

Attraversano il territorio provinciale collegando il crinale appenninico con la pianura e hanno quindi un ruolo strategico in relazione agli obiettivi che l'Amministrazione Provinciale si è posta in termini di collegamento complessivo di tutte le parti del territorio, ed in particolare il collegamento tra la pianura e le zone collinari e montuose.

Il sistema delle strade di fondovalle appare in sintesi così composto:

Strade di fondovalle	Comuni interessati
S.P. 20 "Tramazzo Marzeno"	Modigliana , Tredozio
S.P. n.3 "del Rabbi"	Predappio , Premilcuore
S.P. n.4 "del Bidente"	Meldola , Civitella, Galeata,, S. Sofia
S.P. n.37 "Forlimpopoli Para"	Forlimpopoli, Bertinoro Forlì
S.P. n. 72 "Monda"	Forlì
S.P. n.137 "Tiberina", S.P. n.138 "Savio", SP n. 142 "Mandrioli"	Mercato Saraceno, Sarsina, Bagno di Romagna, Verghereto.
S.P. 85 "Fondovalle Rubicone" e S.P. 11 "Sogliano"	Savignano al Rubicone, Sogliano, Roncofreddo, Borghi.

Sistema di collegamento "corridoio Emilia" - "Adriatica"

E' costituito da una serie di strade che mettono in collegamento i centri della via Emilia con la costa adriatica. Considerando le strade che compongono questo sistema, le competenze di intervento sono ripartite fra ANAS e Amministrazione Provinciale.

In sintesi:

Strade interessate	Collegamenti
S.P. n.10 "Cagnona", S.P. n. 108 "Rigossa", S.P.	Collegano l'area del Rubicone, S. Mauro Pascoli,

n.33 "Gatteo", S.P.n. 33 ter	Savignano e Gatteo, con la costa adriatica
SP n.8 "Cesenatico"	Collega Cesena a Cesenatico
SP n.7 "Cervese"	Collega Cesena a Cervia;
S.P.n.2 "di Cervia"	Collega Forlì a Cervia con un innesto sulla E 45 in territorio ravennate. Le strade provinciali n.106 e n.5 collegano questa strada con i centri di Forlimpopoli e Bertinoro.
S.P. n. 27 bis "Brando", S.P. n.1 "Villafranca"	Collegano il territorio di Forlì con il circondario di Russi, Bagnacavallo e Cotignola; sono integrate dalla S.P. n.52 "Villafranca -S. Giorgio" che le collega direttamente al casello autostradale dell'A14

Il sistema di collegamento intervallivo

E' costituito da un insieme di strade finalizzato a mettere in collegamento tra loro alcuni itinerari di fondovalle.

Il principale itinerario stradale intervallivo sul territorio montano della Provincia, storicamente noto come la "traversa della Romagna Toscana", collega fra di loro i seguenti centri abitati: Modigliana - Rocca S. Casciano - Strada S. Zeno - Galeata - S. Sofia - S. Piero in Bagno.

Esso si concretizza come appresso riportato:

- S.P. n.129 "Modigliana - Rocca S. Casciano", che collega la S.P. n.20 (strada di fondovalle del torrente Tramazzo) in località Modigliana, con la S.S. n.67 (strada di fondovalle del fiume Montone) in località Rocca S. Casciano.
- S.P. n.23 "Centoforche", che collega la S.S. n.67 in località Rocca S. Casciano, con la S.P. n.3 "del Rabbi" (strada di fondovalle del fiume Rabbi) in località Strada S. Zeno.
- S.P. n.24 "Forche", che collega la S.P. n.3 "del Rabbi" in località Strada S. Zeno, con la S.P. n.4 "Del Bidente" (strada di fondovalle del fiume Bidente), in località Galeata.
- S.P. n.4 "Del Bidente", per il tratto di collegamento fra Galeata e S. Sofia, ubicato in fondovalle.

- S.P. n.26 “Carnaio”, che collega la S.P. n.4 “Del Bidente” in località S.Sofia, con la S.P. n.138 “Savio”, in località S. Piero in Bagno.

Queste strade sono tutte di competenza dell'Amministrazione Provinciale.

Strade Locali

L'insieme delle strade provinciali non citate fra le precedenti, rappresentano la rete delle strade locali.

Esse costituiscono una fitta maglia di vie di comunicazione che consente il collegamento alle strade di fondovalle e di pianura dei centri abitati più periferici.

Questa rete stradale è particolarmente importante per la montagna, in quanto spesso si verifica che essa rappresenta l'unica viabilità praticabile da parte degli automezzi commerciali per servire i centri abitati collocati nelle zone più marginali ed impervie.

5. La progettualità ed il coordinamento di sistema

La Provincia ha programmato una serie di interventi strutturali, sintetizzati all'interno dei Programmi Triennali e finanziati attraverso il Fondo Regione-Provincie. Gli interventi in parte sono stati realizzati, in parte sono in corso di realizzazione ed in parte sono in ncorso di progettazione secondo il riepilogo della tabella seguente.

Principali Interventi sulla rete stradale provinciale

<i>Asse</i>	<i>intervento</i>	<i>costo totale</i>	<i>anno</i>
S.P. n. 4	interventi adeguamento sede stradale al V CNR, con alcuni tratti in variante: tratto fra via Decio Raggi e località Para	8,172	completato 2007
S.P. n. 4	costruzione della bretella di ingresso Meldola, in variante rispetto al tratto compreso fra località Para e monumento ai partigiani	4,648	Appalto in corso
S.P. n. 4	interventi di adeguamento della sede stradale al V CNR: tratto fra Gualdo-Prugneto-Cusercoli	3,944	completato 2006
S.P. n. 4	Interventi di adeguamento della sede stradale al V CNR: tratto fra S.Colombano e Gualdo	3,099	Lavori in corso
S.P. n. 4	Messa in sicurezza e riqualificazione di Via I° Maggio in Comune di Meldola	1,5	Lavori in corso
S.P. n. 4	Ristrutturazione del tratto compreso fra le località Corniolo e Berleta".	1.915	Lavori in corso
S.P. n. 4	Lavori di completamento della variante in località Tombina, comune di Civitella di Romagna	4.40	Lavori in corso
S.P. n.37	Tangenziale Ovest di Forlimpopoli	7.50	Lavori in corso
S.P. n.3	Ammodernamento del tratto in località Ponte Fantella	4.10	Lavori in corso
S.P. n.3	Messa in sicurezza del tratto compreso fra Grisignano e S.Lorenzo in Noceto	2.2	Lavori in corso
S.P. n.3	Variante del tratto compreso fra Forlì (via Paoluzza) la S.P. n. 72 Monda.	4.5	Appalto in corso

S.P. n.3	Variante del tratto compreso fra S.P. n. 72 Monda e Collina.	5,5	Progetto in corso
S.P. n. 20	Ammodernamento del tratto compreso fra la Rupe Pappona e il centro abitato di Modigliana	1,2	Lavori in corso
S.P. n. 20	“Lavori di ammodernamento del tratto compreso fra le località Fregiolo e Cà Penetola in comune di Modigliana.”	1,5	Progetto in corso
S.P. n.7	interventi di ammodernamento adeguamento e messa in sicurezza della sede stradale, tratto Pioppa-confine Ravenna (3,5 Km)	4,39	completato
S.P. n.8	collegamento in variante fra il la S.S. 304 "Cesenatico" e la S.S. n.71 bis "Cervese".	1,8	Lavori in corso
viabilità di accesso a Savignano	ammodernamento e adeguamento sede stradale fondovalle Rubicone, demolizione e ricostruzione del ponte al km 0 + 800: tratto Savignano-Musano	4,6	completato
connessione A-14-S.S.16	svincolo SS 16 Adriatica e viabilità locale Cesenatico in località Zadina	10	Lavori in corso
S.P. n.8	bretella di collegamento della s.s.304 di cesenatico, la s.p.33 e il nuovo casello del Rubicone – Variante di Verzaglia	2,1	completato
S.S.71	ammodernamento e messa in sicurezza del tratto Mercato Saraceno- Quarto (Montecastello)	4,5	completato
S.P. n.33	Casello del Rubicone sulla A14	14	Appalto in corso
S.P. n.85	Collegamento con la E45 (traforo dei Meloni)		In corso di programmazione

* I valori sono espressi in milioni di euro

In relazione a questo quadro di interventi, dal punto di vista strategico nella provincia di Forlì-Cesena si sta operando al fine di creare una vera integrazione delle diverse aree provinciali ed in particolare l’obiettivo è quello di integrare le aree pianeggianti con tutto il resto del territorio, collinare e montano, e questo con gli assi di collegamento viario principali.

In tale prospettiva sono considerati come strategici i seguenti progetti:

1. Nuova via Emilia (con riqualificazione del tracciato storico);
2. Casello del Rubicone;
3. S.S. 67 Tosco-Romagnola;
4. S.P. n.4 “del Bidente”
5. S.P. n. 2 “di Cervia”
6. S.P. n.7 “Cervese”;
7. S.P. n. 137 “Tiberina” e n. 138 “Savio”

S.S. n.9 Emilia: Variante nel tratto Forlì-Cesena

La Provincia ha sviluppato il progetto preliminare della Variante alla S.S. 9 Emilia nel tratto Forlì-Cesena; tale progetto di importo complessivo pari ad €235.000.000,00 è stato approvato in linea tecnica dai seguenti Enti:

- Provincia di Forlì-Cesena: deliberazione di Consiglio prot. 60565/127 del 31/7/2006
- Comune di Forlì: deliberazione di Consiglio n.136/121 del 31/7/2006
- Comune di Forlimpopoli: deliberazione di Consiglio n.61 del 17/7/2006
- Comune di Bertinoro: deliberazione di Consiglio n.45 del 7/7/2006
- Comune di Cesena: deliberazione di Consiglio n.221 del 25/7/2006

La Regione Emilia Romagna ha chiesto ad ANAS di inserire nell’ambito dell’intervento generale “Corridoio viabilità autostradale dorsale Civitavecchia-Orte-Mestre Tratta E45 E55” il progetto preliminare della Variante alla S.S. 9 Emilia nel tratto Forlì-Cesena.

Con nota prot. CDG-0021008-P del 15/2/2007 l’ANAS ha chiesto alla Provincia la disponibilità di tutta la documentazione tecnica (progetto preliminare, definitivo, studio d’impatto ambientale) relativa alla Variante alla S.S. 9 Emilia nel tratto Forlì-Cesena e di concedere l’autorizzazione ad ANAS ad apportare eventuali perfezionamenti progettuali dando altresì ampia e libera diffusione al progetto.

A tale richiesta è stata concessa autorizzazione da parte della Provincia con nota prot. 40095 del 20/4/2007.

Risulta che ANAS, nell'ambito della rimodulazione del progetto "Corridoio viabilità autostradale dorsale Civitavecchia-Orte-Mestre Tratta E45 E55", abbia approvato come integrazione il progetto preliminare della Variante alla S.S. 9 Emilia nel tratto Forlì-Cesena.

La Provincia di Forlì-Cesena, allo scopo di verificare la sussistenza di interessi di promotori privati, ha pubblicato l'avviso indicativo di project financing per la realizzazione della variante alla s.s. n. 9 "emilia" nel tratto Forlì - Cesena.

La nuova Via Emilia - valutazioni tecniche

L'attuale via Emilia, nel tratto che va da Forlì a Cesena, registrava nel 1999 un flusso di traffico intorno ai 30.000 veicoli al giorno, superando ampiamente il limite ammesso per le strade a due corsie.

Lungo tale strada si registra inoltre un elevato indice di urbanizzazione, sia residenziale che produttiva, con molte immissioni private e molte intersezioni con vie secondarie che impediscono di potenziare la strada sulla attuale sede.

Infine l'attraversamento di molti centri urbani e di frazioni, che connotano la strada come urbana, determina ulteriori rallentamenti dei flussi di traffico che rendono più difficoltosi i collegamenti e determinano notevoli condizioni di disagio.

Sulla base di questa premessa, l'Amministrazione Provinciale, nel suo ruolo di coordinamento, ha impostato una soluzione unitaria finalizzata alla risoluzione di queste problematiche, anche al fine di evitare una logica di interventi frammentati da parte dei singoli comuni che finora ha caratterizzato i lavori lungo questo importante asse viario.

Tale soluzione prevede la realizzazione di un nuovo tracciato in *variante*, che collegherà fra loro l'asse di "arroccamento" di Forlì, la circonvallazione di Forlimpopoli e la "secante" di Cesena, creando un unico asse di scorrimento a 4 corsie, con svincoli a piani sfalsati.

Tale asse avrà collegamenti a pettine con l'attuale sede della via Emilia, sarà connessa alla E-45 e al nuovo scalo merci di Villa Selva e permetterà il collegamento fra le aree produttive e commerciali dei comuni di Forlì, Forlimpopoli, Bertinoro e Cesena.

Con questa variante, l'obiettivo è di limitare il livello di saturazione dell'attuale via Emilia, permettendo inoltre collegamenti più rapidi tra Forlì e Cesena con un traffico distribuito su quattro corsie, che permetterà livelli di flusso del traffico più stabili, con modeste emissioni atmosferiche. La stessa esigenza di scorrimento si riscontra oggi per il tratto Cesena – Rubicone e lo sarà ancora di più con le esigenze di riordino del traffico e della mobilità dopo l'apertura del Casello del Rubicone. In questo tratto si interverrà con opere di adeguamento a cui andrà ad aggiungersi la circonvallazione in variante di Savignano.

SS n.9 "Emilia": Riqualificazione in sede del tratto Forlì – Cesena – Rubicone.

La Provincia di Forlì-Cesena si sta dotando di un progetto di fattibilità per la riqualificazione del tracciato storico della S.S. n.9 "Emilia" nel tratto compreso fra Forlì in località Ronco e Cesena Ovest per una lunghezza di circa km 14.

Il progetto di fattibilità, redatto in collaborazione con l'università - Facoltà di Architettura di Cesena, prevede lo studio di analisi e proposte di ristrutturazione e riqualificazione funzionale della S.S..9 "Via Emilia", tratto extraurbano Cesena – Forlì, prospiciente ai Comuni di Cesena, Bertinoro, Forlimpopoli, Forlì, con particolare riferimento alla valorizzazione del trasporto pubblico di linea ed alla previsione di un collegamento ciclopedonale privilegiato.

La Provincia di Forlì-Cesena si è dotata di un progetto di fattibilità per la riqualificazione del tracciato storico della S.S. n.9 "Emilia" nel tratto compreso fra Cesena Est in località Case Castagnoli" e Savignano in località San Giovanni in Compito, per una lunghezza complessiva di circa km 6.

Il progetto di fattibilità, redatto in collaborazione con la facoltà di Architettura di Cesena, prevede la razionalizzazione delle immissioni mediante la trasformazione di

alcuni incroci con rotatorie e la soppressione di altre immissioni; è prevista inoltre la realizzazione di marciapiedi ed alcuni tratti di pista ciclabile in corrispondenza dei centri abitati.

La Provincia ha messo a punto un progetto di fattibilità per lo scavalco fuori sede del centro abitato di Savignano S/R che da San Giovanni in Compito lambisce a sud le prime colline rientrando sulla sede storica della via Emilia presso il confine con il Comune di Santarcangelo di R. (RN).

Tale tracciato, inserito nel PRG del Comune di Savignano, per una estensione di circa km 6,7 ha due connessioni con la viabilità di vallata: la S.P. n.11 “Sogliano” e la S.p. n.92 “Rio Salto”, le intersezioni sono del tipo a rotatoria a raso.

Il casello del Rubicone

Dopo l'apertura al traffico del casello di Cesena Nord, è prevista nel territorio forlivese la realizzazione del nuovo casello del Rubicone.

Questo nuovo casello autostradale verrà collocato nel territorio del comune di Gatteo e permetterà di collegare in modo diretto le aree produttive del Rubicone con l'A14.

Attualmente infatti questa area si connette all'autostrada, verso ovest, al casello di Cesena e, verso est, al casello di Rimini Nord, andando a congestionare la viabilità che mette in collegamento tale area con i due caselli.

Il nuovo casello assolverà anche l'importante funzione di collegamento per le aree a valenza turistica e commerciale comprese fra Cesenatico e San Mauro.

In termini di popolazione graviteranno intorno a questo nuovo casello circa 60.000 abitanti. Per quanto riguarda invece le attività produttive che insistono lungo la vallata del Basso Rubicone, che comprende i comuni di Gambettola, Gatteo, Longiano, San Mauro Pascoli e Savignano sul Rubicone²², i dati del 2000 della CCIAA di Forlì-Cesena, evidenziano una presenza complessiva di attività produttive pari a 5.766 unità locali di impresa, che al netto delle attività agricole e della pesca

²² Nel definire i comuni compresi nella vallata del Basso Rubicone è stata seguita la ripartizione territoriale suggerita dalla CCIAA di Forlì-Cesena

diventano 4.512. Sul totale provinciale, industria e servizi del Basso Rubicone, hanno un'incidenza in termini di unità locali di impresa pari al 14%.

Unità locali del Basso Rubicone e incidenza % sul totale provinciale

Anno 2000	u.l. totali	u.l. totali al netto di agricoltura e pesca
Basso Rubicone		
Gambettola	1052	891
Gatteo	1004	812
Longiano	817	488
San Mauro Pascoli	1148	899
Savignano sul Rubicone	1745	1422
Totale Rubicone	5766	4512
Totale provinciale	44367	32791
Incidenza unità locali del Basso Rubicone sul tot. prov.	13%	14%

Fonte: elaborazione Antares su dati CCIAA Forlì-Cesena

Il costo stimato di realizzazione del nuovo casello ammonta a 14 milioni di euro.

S.S.67 Tosco-Romagnola

Gli Enti Locali delle Province di Firenze e di Forlì-Cesena, unitamente alle Camere di Commercio e alle Casse di Risparmio hanno dato vita nell'anno 1991 ad una Società denominata TO-RO (TOSCO ROMAGNOLA) avente il compito di promuovere e gestire le iniziative per procedere alla programmazione e progettazione degli interventi di ammodernamento della strada statale n.67.

In questo contesto il Consiglio di Amministrazione della Società TO-RO in accordo con gli Enti Locali, sta sviluppando un programma di studi concordati coi Compartimenti ANAS di Bologna e Firenze.

La società TO.RO. ha in programma l'aggiornamento degli studi di fattibilità sull'ammodernamento della S.S. n.67 nel tratto compreso fra Dovadola e Rocca San Casciano al fine di verificare l'attualità delle scelte progettuali compiute a suo tempo da ANAS in relazione alle recenti evoluzioni dei piani di sviluppo urbanistico dei territori interessati ed alla necessità di tenere conto dell'iserimento dell'opera in un contesto ambientale particolarmente rilevante come quello della vallata del Montone.

Su questa importante arteria di collegamento tra la Romagna e la Toscana, l'obiettivo dell'Amministrazione Provinciale di Forlì-Cesena e della TO.RO. è quello di un ammodernamento di tale strada con finalità sostanzialmente turistiche.

La finalità del riammodernamento sono dettate in particolare dal fatto che questa strada risulta essere un'importante arteria di collegamento dei siti UNESCO (Venezia, Ravenna, Firenze, Pisa, Lucca, Siena e San Gimignano) con valenza turistica-commerciale, per cui gli interventi di riammodernamento andranno proprio nella direzione di rendere più agevoli i collegamenti tra Romagna e Toscana attraverso un nuovo itinerario che determinerà, probabilmente, anche il sorgere di nuove iniziative e servizi legati alla riqualificazione.

S.P. n.4 “del Bidente”

La Provincia a partire dal 2001, anno in cui tale itinerario stradale entrò a far parte del suo patrimonio ha predisposto la pianificazione degli interventi di ammodernamento.

Il tratto prioritario è quello compreso fra Meldola e Forlì, il cui livello di servizio è estremamente basso (Livello E ed F., norme CNR) che significa avere un flusso di traffico instabile per più di 500 ore in un anno ed un flusso di traffico forzato (interrotto) per almeno 200 ore all'anno.

I livelli di maggior congestione del traffico, si registrano nel tratto compreso fra la S.P. n.37 e la S.P. n.72, in corrispondenza della località Para, ove si concentrano anche tutti i movimenti da e per la zona industriale di Meldola.

È opportuno rilevare che in tale tratto, sono state riscontrate punte di traffico di 19.000 veicoli nella giornata di sabato, e di 18.300 veicoli nella giornata di domenica. Un ulteriore dato significativo, è la promiscuità dei mezzi in transito, che vanno dalla vettura all'autoarticolato, dall'apecar al trattore; ciò comporta una riduzione del livello di servizio a causa dei frequenti intralci alla circolazione.

In secondo ordine di priorità è stato individuato il tratto di strada compreso fra Meldola e S.Sofia, in quanto caratterizzato da elevato volume di traffico in relazione alle inadeguate condizioni strutturali, geometriche e di sicurezza; in particolare è stato evidenziato il punto nero denominato “Tombina”. Tale intervento rappresenta una vera e propria emergenza in quanto l’anomalia piano altimetrica che mette a rischio la sicurezza del traffico, è stata affrontata dall’ANAS fin dal 1999, ma i lavori, allora iniziati, furono sospesi e non portati a termine.

In terzo ordine di priorità è stato individuato il tratto di strada compreso fra S.Sofia ed il confine con la Toscana (passo della Calla), in quanto caratterizzato da traffico di tipo turistico diretto prevalentemente al Parco delle Foreste Umbro Casentinesi e della Campagna, agli impianti di sport invernali ubicati lungo la S.P. n.94 “Castagno” ed alla diga di Ridracoli.

Nelle progettazioni di fattibilità si è tenuto conto dell’interazione delle diverse strade provinciali e comunali che gravitano sulla S.S. n.310 con i relativi flussi di traffico dedotti dal censimento del traffico.

Di seguito si riportano i principali interventi che costituiscono stralci funzionali:

1. Intervento di adeguamento della sede stradale, tratto fra Carpena e Para; lunghezza circa m. 3.300, importo presunto circa € 8.172.000; lavori ultimati nel 2007.
2. Bretella d’ingresso a Meldola ,da località Para al monumento ai Partigiani, lunghezza circa m. 1.800, importo presunto circa € 4.648.000; procedura di gara d’appalto in corso.
3. Tratto in attraversamento del centro abitato di Meldola, dal monumento ai Partigiani a via del Praticello, lunghezza circa m. 1.300, importo presunto circa € 1.500.000; lavori in corso.

4. Tratto in attraversamento del centro abitato di Meldola, da via del Praticello all'ingresso sud di Meldola, lunghezza circa m. 1.500, importo presunto circa € 4.500.000; progetto preliminare in corso.
5. Tratto compreso fra S.Colombano e Gualdo, in comune di Meldola, lunghezza circa m. 2.800, importo presunto circa € 3.099.000; lavori in corso.
6. Tratto Gualdo – Prugneto – Cusercoli, in comune di Civitella, lunghezza circa m. 2.700, importo presunto circa € 3.944.000; lavori ultimati nel 2006.
7. Lavori di completamento della variante in località Tombina, in comune di Civitella, importo € 4.400.000; lavori in corso.
8. Ristrutturazione del tratto compreso fra le località Corniolo e Berleta in comune di S.Sofia, importo € 1.915.000; lavori in corso.
9. Riqualficazione del tratto compreso fra le località Corniolo e Campigna in comune di S.Sofia, importo € 879.000; lavori ultimati nel 2007.

S.P. n. 2 “di Cervia”.

La strada S.P. n.2 “Di Cervia”, di lunghezza complessiva m 10.700, collega Forlì con Cervia.

L'attuale larghezza del piano viabile, pari mediamente a m 5,50 è del tutto inadeguata all'intenso traffico che percorre tale arteria, stimato in circa 16.000 veicoli al giorno.

Circa il 55% del tracciato stradale attuale ricade entro i 6 centri abitati che nel tempo si sono agglomerati su tale strada; sono presenti circa 200 passi carrabili che servono abitazioni private, attività commerciali e artigianali; sulla strada provinciale si innestano 30 strade (provinciali, comunali e vicinali) con intersezioni disomogenee, nonché 2 accessi pubblici (area parcheggio di Carpinello e accesso ex scuola Carpinello).

CARATTERISTICHE DELL'ATTUALE TRACCIATO.

Centri abitati attraversati:

Forlì da Km. 1+800 a Km. 1+988 (ml. 188)
Bagnolo da Km. 1+988 a Km. 2+845 (ml. 857)
Carpinello da Km. 4+003 a Km. 5+159 (ml. 1.156)
Pievequinta da Km. 6+783 a Km. 7+740 (ml. 957)
Caserma da Km. 9+107 a Km. 9+930 (ml. 823)
Casemurate da Km. 10+660 a Km. 12+405 (ml. 1.745)

Sommano ml. 5.726

RIEPILOGO

LUNGHEZZA:	ml. 10.700
PASSI CARRAI:	193
STRADE CONFLUENTI:	30
INTERSEZIONI:	30
ESTENSIONE CENTRI ABITATI:	m.l 5726

Note:

La percentuale di strada corrente all'interno dei centri abitati è del 54%

La densità dei passi carrai è di circa 1 passo carraio ogni ml.55

CENSIMENTO DEL TRAFFICO

Il censimento sul traffico effettuato nell'anno 2006 utilizzando due postazione fisse di rilevamento a Bagnolo e a Caserma ha evidenziato un TGM di circa 16.000 veicoli al giorno.

La punta giornaliera è di 1.528 veicoli in un'ora, dalle 18,00 alle 19,00.

La tipologia di traffico risulta molto eterogenea.

IPOTESI PROGETTUALI IN CORSO

Per le ragioni sopra esposte, la Provincia ed il Comune di Forlì stanno valutando l'opportunità di pianificare e prevedere un tracciato in variante a quello attuale che allontani il traffico dai centri abitati e consenta un agevole e sicuro collegamento fra Forlì ed Cervia.

Tale soluzione risolverà i problemi di sicurezza e di disagio più volte messi in evidenza dai cittadini residenti nei centri abitati sopra citati.

S.P. n. 7 “Cervese”. Variante di Calabrina.

La S.S. 71bis “Cervese” rientra all’interno del sistema di collegamento “corridoio Emilia” – “Adriatica” ed è perciò funzionale all’implementazione dei collegamenti tra le aree interne attraversate dalla via Emilia e la costa adriatica.

L’ intervento è previsto nel piano triennale di interventi sulla rete di interesse regionale per il 2009 per l’importo di €5.000.000.

Questo intervento migliora il collegamento di Cesena con la costa adriatica e libera i nuclei abitati che sorgono lìungo il vecchio tracciato.

S.P. n. 137 “Tiberina” e n. 138 “Savio

Sono previsti numerosi interventi di consolidamento strutturale e di straordinaria manutenzione alle opere d’arte per assicurare un’alternativa all’itinerario E 45 spesso soggetto ad interruzioni per lavori da parte di ANAS.