

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali dell'**Emilia-Romagna**

Monitoraggio delle
opere prioritarie per
il sistema economico



2025

FdP 2023-2024

indice

	Introduzione	3
	Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico dell'Emilia-Romagna	7
	Focus su opere selezionate: incontri tecnico-operativi i gestori	30
	Considerazioni finali	51

Introduzione



Premessa

- L'Emilia Romagna, con un valore aggiunto 2023 di circa 172 Mld€ (4° posto tra le regioni italiane) si distingue per un sistema produttivo altamente diversificato e fortemente integrato con i mercati internazionali (export 2024 pari circa 83,6 Mld €: 2° posto tra le regioni italiane), grazie a una rete di imprese che spaziano dal legno e mobili, all'agro-alimentare, dal tessile abbigliamento, alla ceramica, dalla meccanica, alla chimica e plastica fino al farmaceutica e al biomedicale oltre a rappresentare uno dei maggiori snodi di transito Est-Ovest e Nord-Sud.
- E' perciò necessaria una rete di infrastrutture moderne efficienti per il trasporto delle merci e delle persone, che ne permetta il flusso fluido e costante sia che siano in transito sia che abbiano origine e/o destinazione all'interno dei confini regionali.
- La disponibilità di **infrastrutture moderne, efficienti e con un'attenzione alla sostenibilità** ambientale non solo rappresenta un vantaggio competitivo per le imprese, facilitando l'approvvigionamento delle materie prime e l'accesso ai mercati nazionali ed esteri, ma costituisce anche un fattore chiave per la coesione territoriale riducendo le disuguaglianze tra territori, migliorando le connessioni tra aree urbane e periferiche, rafforzando i collegamenti con i territori transfrontalieri che si traducono in una maggiore inclusione economica e sociale.
- Investire in **infrastrutture di qualità** contribuisce a costruire un modello di crescita realmente sostenibile rafforzando il posizionamento della Emilia-Romagna come area trainante per il sistema produttivo nazionale ma anche di quello europeo: si generano infatti condizioni favorevoli all'attrazione di nuovi investimenti italiani ed esteri e si consolidano le basi per la creazione di occupazione stabile e qualificata.

Introduzione

- Il **Libro Bianco** sulle priorità infrastrutturali dell'Emilia-Romagna, realizzato da Unioncamere Emilia-Romagna, con il coinvolgimento delle cinque camere di commercio emiliano-romagnole e il supporto tecnico-scientifico di Uniontrasporti nell'ambito del Programma Infrastrutture di Unioncamere italiana, è alla sua **terza annualità**. Si tratta di un percorso che, nel tempo, ha permesso di raccogliere, aggiornare e approfondire le esigenze infrastrutturali e logistiche delle imprese, con l'obiettivo di sostenere la competitività del tessuto produttivo regionale e favorire uno sviluppo equilibrato e sostenibile.
- L'edizione 2025 del Libro Bianco dell'Emilia-Romagna, oltre al **monitoraggio dell'avanzamento delle diciassette (17) priorità infrastrutturali di livello 1** individuate nel Libro Bianco 2022 con specifico riferimento allo stato di avanzamento degli interventi, alle risorse disponibili e delle eventuali criticità in corso, contiene **focus specifici** per alcune di queste **priorità, sei (6) in totale**, selezionate dal sistema camerale della regione, realizzati attraverso l'interlocuzione diretta (riunioni operative) con i soggetti responsabili della realizzazione di queste opere (nota *).
- Il presente documento non si limita a fotografare la situazione attuale delle opere, ma intende offrire uno strumento di conoscenza, confronto e proposta, utile alle istituzioni e agli stakeholder territoriali, per favorire una pianificazione coerente con le sfide di un contesto economico fortemente competitivo e all'avanguardia e con l'ambizione di mantenere l'Emilia-Romagna al centro delle reti europee e globali di trasporto e logistica.

Nota *: Per una migliore modularità degli output del Programma Infrastrutture, i dati aggiornati relativi al contesto economico ed infrastrutturale che erano parte delle precedenti edizioni del Libro Bianco sono stati riportati nel "Fascicolo Regionale dell'Emilia-Romagna - Quadro economico ed infrastrutturale".

Non solo il Libro Bianco

Con questa terza edizione del Programma Infrastrutture, il **sistema camerale emiliano-romagnolo** conferma il proprio impegno nel promuovere e sostenere lo sviluppo delle reti di trasporto e della logistica in Emilia-Romagna, attraverso la predisposizione di **una serie di output progettuali qualificati** quali, oltre al presente documento:

- Un **fascicolo regionale** con i dati chiave dell'economia e delle infrastrutture dell'Emilia-Romagna, (**Fascicolo Regionale dell'Emilia-Romagna - Quadro economico ed infrastrutturale** - aprile 2025) realizzato a partire dai dati sulle tematiche delle infrastrutture di trasporto e logistiche disponibili nel portale camerale C.Stat;
- Un'attività di sensibilizzazione e informazione alle imprese sulle opportunità offerte dalle iniziative, legate ai trasporti e alla logistica, messe in campo dal **PNRR** realizzata attraverso l'erogazione di **cinque (5) webinar** sugli scenari di sviluppo e innovazione delle seguenti tematiche: i veicoli a guida autonoma, smart road e carburanti alternativi, la Zona Logistica Semplificata, la transizione digitale dei trasporti e della logistica, il bilancio ESG (environmental, social e governance) e space economy.
- Un studio di **analisi e proposte per l'ulteriore sviluppo della ZLS dell'Emilia-Romagna.**

Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico dell'Emilia-Romagna



I **macro obiettivi regionali** che il sistema imprenditoriale dell'Emilia-Romagna ritiene fondamentali per la competitività del territorio sono:

MO 1: ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI AL PORTO DI RAVENNA

in relazione ai piani previsti per lo sviluppo commerciale e turistico dello scalo ravennate, per quanto riguarda sia i collegamenti di ultimo miglio, sia quelli verso le aree più vicine (ferrarese, imolese, forlivese e riminese) e in generale dei poli logistici previsti dalla ZLS;

MO 2: POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI CON I PORTI LIGURI

in particolare da/verso il porto di La Spezia, punto di riferimento per i traffici destinati/provenienti dal sistema produttivo dell'asse della Via Emilia, con il nodo strategico dell'Interporto di Parma;

MO 3: MAGGIORE ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE LOCALITÀ COSTIERE

al fine di rendere l'area più turistica della regione maggiormente accessibile, con collegamenti efficienti mediante modalità smart & green;

MO 4: RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE IN DIREZIONE NORD-SUD E EST-OVEST

potenziando le principali direttive stradali, esistenti e in progettazione, e rendendo più agevole l'attraversamento del nodo di Bologna;

MO 5: SVILUPPO DELLE MODALITÀ DI TRASPORTO PIÙ ECO-SOSTENIBILI ALTERNATIVE ALLA GOMMA

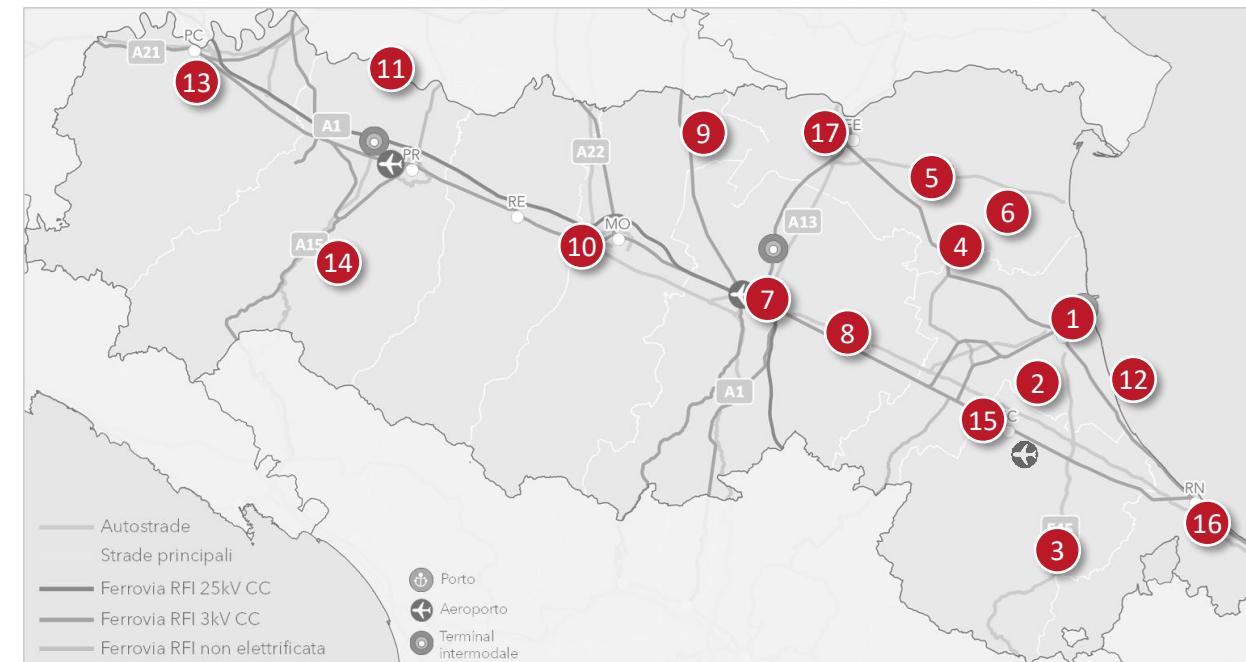
oltre alla promozione del trasporto su ferro, lo sviluppo dell'idrovia ferrarese, sia per finalità turistiche che commerciali, rappresenta un'opportunità da considerare.

Priorità livello 1: Libro Bianco 2022

Si riportano l'elenco degli interventi prioritari di livello 1 **per il sistema imprenditoriale emiliano-romagnolo** individuati attraverso un'**attività di concertazione con il territorio** sintetizzata nel Libro Bianco 2022

N°	Intervento	M O
1	Realizzazione/potenziamento connessioni "ultimo miglio" al porto di Ravenna: ferroviarie (a) e stradali (b)	1
2	Adeguamento della SS67 Tosco-Romagnola	1-4
3	Messa in sicurezza E45/SS3 bis Tiberina	4
4	Ammodernamento e messa in sicurezza SS16 (Ferrara-Ravenna)	1-4
5	Adeguamento Ferrara-mare (RA 8)	1-4
6	Realizzazione Nuova Romea	1-4
7	Potenziamento del nodo di Bologna	4
8	Realizzazione 4° corsia A14 (Bologna-diramazione per Ravenna)	4
9	Realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana	4
10	Realizzazione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	4
11	Realizzazione della bretella autostradale Ti-Bre	4
12	Estensione della "metropolitana della costa"	3
13	Potenziamento collegamenti ferroviari area logistica di Piacenza con i porti liguri e di Ravenna	1-2-5
14	Potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese	2-5

N°	Intervento	M O
15	Raddoppio della linea ferrovia Castel Bolognese-Ravenna	1-3-5
16	Realizzazione dell'Alta Velocità asse Adriatico (Bologna-Lecce-Taranto)	3-5
17	Riqualificazione dell'Idrovia Ferrarese	1-5



Nota: La numerazione degli interventi è casuale. NON è un indicatore di importanza

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Monitoraggio interventi di livello 1: quadro di sintesi (1/2)

nr.	Intervento	Tipologia	Costo [mio€]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	PNRR	Commissario	Criticità					Livello di rischio
									P/G	F/C	I	O L	Altro	
1a	Realizzazione/potenziamento connessioni ferroviarie del porto di Ravenna (ultimo miglio) [Lato sinistro Candiano: Cdp-I: P142]		86	In chiusura Conf. Serv. Decisoria sul progetto preliminare	2031 (messa in servizio)	55%	-	-	-		-	-	-	
1b	Realizzazione/potenziamento connessioni stradali del porto di Ravenna (ultimo miglio)		Classicana: 68 Tang. Rav. : 65	Diverse arterie stradali coinvolte: lo stato opere diverso	-	-	-	-	-					
2	Adeguamento della SS67 Tosco-Romagnola [Tratto Appennino]		24	Vari interventi: lo stato dipende dall'intervento	2026	100%	-	-	-		-			
3	Messa in sicurezza E45/SS3 bis Tiberina		da Orte a Ravenna 1.153	Vari interventi: lo stato dipende dall'intervento	-	100%	-	-	-		-			
4	Ammodernamento e messa in sicurezza SS16 (Ferrara-Ravenna) [Svincolo di Argenta-Ponte Bastia: 1° stralcio]		162	Lavori aggiudicati	fine 2029	100%	-	-	-	-	-	-	-	
5	Adeguamento Ferrara-mare (RA 8)		56,4	Lavori in corso	-	100%	-	-	-	-	-		-	
6	Realizzazione Nuova Romea		-	Studio di fattibilità alternative progettuali: in corso	-	-	-	-	-	-		-	n.a.	
7	Potenziamento del nodo di Bologna		-	In aggiornamento il progetto "Passante di mezzo"	-	-	-	-				-	n.a.	
8	Realizzazione 4° corsia A14 (Bologna-diramazione per Ravenna)		393	Avvio lavori propedeutici	2027	100%	-	-	-		-			

Legenda:

Rischio "rispetto dei tempi di realizzazione": Basso

Medio

Alto

Criticità: **P**olitico-**G**iuridica, **F**inanziaria - **C**osti, **I**mpatti sul traffico, **O**pposizione **L**ocale, **A**ltro (per esempio: tecniche, numerosità degli interventi, vincoli nella programmazione dei lavori, impatto altre opere)

Monitoraggio interventi di livello 1: quadro di sintesi (2/2)

nr.	Intervento	Tipologia	Costo [mio€]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	PNRR	Commissario	Criticità					Livello di rischio
									P/G	F/C	I	O L	Altro	
9	Realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana		1.300 (in aumento: 1.700)	Opere con esecutore individuato	oltre 2027	-	-	-			-		-	n.a.
10	Realizzazione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo		422 (in aumento: 700)	Opere con esecutore individuato	oltre 2028	100%	-	-			-		-	
11	Realizzazione della bretella autostradale Ti-Bre		2.700	Completamento dell'opera (II° lotto) è bloccato	-	-	-	-	-		-		-	n.a.
12	Estensione della "metropolitana della costa" [T2: Rimini FS - Rimini Fiera]		55	Lavori aggiudicati	2027	100%	-	-	-	-	-	-	-	
13	Potenziamento collegamenti ferroviari area logistica di Piacenza con i porti liguri e di Ravenna		-	Le opere interessano varie linea ferroviarie: lo stato dipende dall'opera	-	-	-	-	-	-	-		-	
14	Potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese [tratta tosco-emiliana]		5.700	F1: Prog. def. approvato F2: FAP in corso (parz.)	n.a.	F1: 74 %	-		-		-		-	n.a.
15	Raddoppio della linea ferrovia Castel Bolognese-Ravenna		-	Valutazione opportunità dell'opera (docFAP) in corso	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n.a.
16	Realizzazione dell'Alta Velocità asse Adriatico (Bologna-Lecce-Taranto) [Quadrupl. Bologna-Castel Bolognese]		3.500	Studio di fattibilità alternative progettuali concluso	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n.a.
17	Riqualificazione dell'Idrovia Ferrarese [Periodo 2023-2025]		55	Vari interventi: lo stato dipende dall'intervento	2025	100%	-	-	-	-	-	-	-	

*: vedi scheda

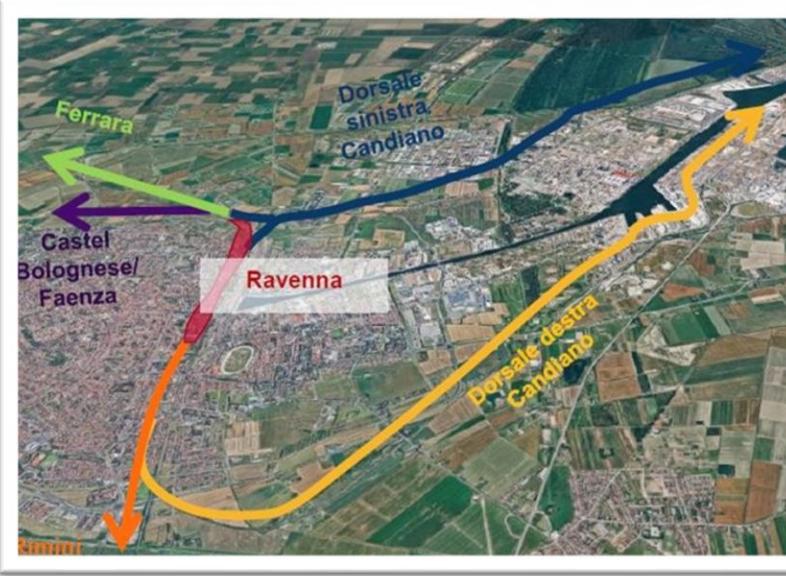
Legenda:

Rischio "rispetto dei tempi di realizzazione": Basso

Medio

Alto

Criticità: **P**olitico-**G**iuridica, **F**inanziaria - **C**osti, **I**mpatti sul traffico, **O**pposizione **L**ocale, **A**ltro (per esempio: tecniche, numerosità degli interventi, vincoli nella programmazione dei lavori, impatto altre opere)

N° 1a		Opera REALIZZAZIONE/POTENZIAMENTO CONNESSIONI "ULTIMO MIGLIO" FERROVIARIE AI PORTO RAVENNA	Rilevanza SOVRA- REGIONALE	Stato DIPENDE DALL'INTERVENTO CONSIDERATO	Macro obiettivo (1) ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI DEL PORTO DI RAVENNA
 <p>Fonte: Presentazione RFI 30/06/2023</p> <p>Intervento lato sinistra del Candiano</p>	<p>Descrizione</p> <p>La disponibilità di connessioni con i principali assi stradali e ferroviari (connessioni di ultimo miglio) veloci, sicure, e fluide per l'accesso delle merci e dei passeggeri alle infrastrutture del porto rappresenta uno degli elementi fondamentali per lo sviluppo del porto di Ravenna (e quindi per il successo della ZLS della regione che ha nel porto di Ravenna il porto di riferimento)</p> <p>Parlando di interventi sulle connessioni ferroviarie in capo ad RFI, l'enfasi riguarda:</p> <ul style="list-style-type: none"> Lato sinistra del Candiano: l'ampliamento della stazione merci attuale (7 nuovi binari di cui uno a modulo 750m) e ripristino delle funzionalità della bretella di collegamento con la stazione di Ravenna già realizzato; Lato destro del Candiano: nuova stazione merci (15 binari in totale di cui due a modulo 750m) Tratta Castel Bolognese-Ravenna (P142 A del CdP-I 2022-26): adeguamento agli standard europei per il traffico merci e riduzione delle interferenze tra traffico ferroviario e traffico stradale con l'eliminazione dei passaggi a livello lungo la tratta <p>A questi è da aggiungere il prolungamento di alcuni binari dallo scalo merci lato destro del Candiano lungo tutta la penisola Trattaroli da parte dell'Autorità portuale.</p> <p>Questi interventi sono in fase diverse del processo che dalla pianificazione arriva fino alla realizzazione e alla messa in servizio dell'opera.</p> <p>In particolare l'adeguamento della Castel Bolognese-Ravenna è quasi concluso, mentre per l'intervento lato sinistro Candiano (fase 1B) è in chiusura la Conferenza dei Servizi Decisoria mentre per quello sul lato destro è in corso il progetto di fattibilità tecnico-economica.</p> <p>[Vedi Scheda di Approfondimento]</p>				

Costo	≈ 86 mio€
Copertura	55 %
Fine lavori	2031 (messa in servizio)
Criticità	Copertura finanziaria non completa
Doc. programmazione	CdP-I 2022-2026 agg. 2024 di RFI (P 142)
Note:	Vedi Focus

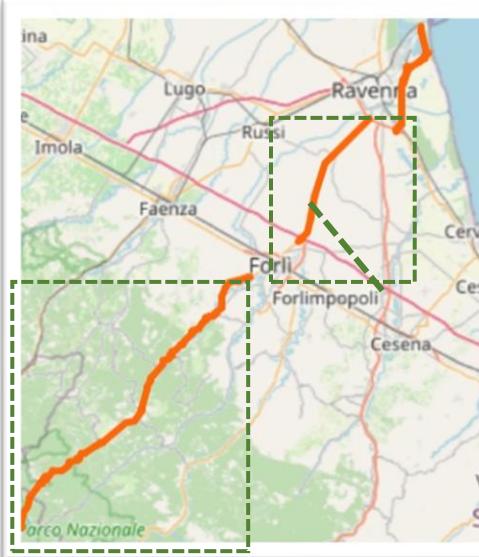
Benefici	Miglioramento dell'accessibilità ferroviaria al porto di Ravenna. Potenziamento del nodo ferroviario al servizio del porto. Riduzione dell'impatto del traffico merci su gomma sulla circolazione locale.
Azioni	Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere. Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale.

N° 1b	A	Opera REALIZZAZIONE/POTENZIAMENTO CONNESSIONI "ULTIMO MIGLIO" STRADALI AI PORTO RAVENNA	Rilevanza REGIONALE	Stato DIPENDE DALL'INTERVENTO CONSIDERATO	Macro obiettivo (1) ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI DEL PORTO DI RAVENNA
		<p>Elaborazioni Uniontrasporti su dati Anas</p>			<p>Descrizione</p> <p>Uno degli elementi fondamentali per lo sviluppo del porto di Ravenna (e quindi per il successo della ZLS della regione che ha nel porto di Ravenna il porto di riferimento) è rappresentato dal disponibilità di connessioni con i principali assi stradali e ferroviari (connessioni di ultimo miglio) veloci, sicure, e fluide per l'accesso alle infrastrutture del porto, banchine o hub croceristico, delle merci dei passeggeri. Parlando di connessioni stradali, l'enfasi riguarda</p> <ul style="list-style-type: none"> • La <u>Classicana</u> ovvero il tratto della SS67 da Classe al porto; • La <u>Tangenziale di Ravenna</u> (SS16) da cui partono la SS16 verso Ferrara, la SS309 verso Mestre (Romea), la Ravagnana (SS67), la SS3 bis e la SS16 verso Rimini; • Il <u>bypass del canale Candiano</u> (oggi l'unico attraversamento è praticamente in città su un ponte mobile dove passano oltre 30.000 mezzi al giorno di cui il 15% sono mezzi pesanti). <p>Relativamente alla <u>Classicana</u>, l'intervento (valore complessivo di 67,9 mio€) prevede l'adeguamento della "Tosco Romagnola" alla tipologia B - extraurbana principale: una strada con carreggiate separate da spartitraffico e due corsie per senso di marcia. Sono comprese nel progetto anche la ricostruzione del ponte sui Fiumi Uniti, la riqualificazione degli svincoli esistenti e la razionalizzazione degli accessi.</p> <p>Anche la <u>Tangenziale di Ravenna</u> è interessata da diversi lavori che rientrano nel progetto della sua riqualificazione con l'allargamento della sezione stradale per conformarla alla tipologia "B - extraurbana principale" e l'installazione dello spartitraffico centrale di tipo Ndba (National Dynamic Barrier Anas): investimento complessivo 64,8 mio€.</p> <p>Il <u>ponte mobile sul Candiano</u> è oggetto di lavori di manutenzione straordinaria delle rampe d'accesso al ponte in particolare nei punti che collegano il manto stradale all'infrastruttura metallica.</p>
Costo		-			
Copertura		-			
Fine lavori		-			
Criticità		Impatto sulla viabilità cittadina Numerosità degli interventi			
Doc. programmazione		-			
Note:		Vedi Focus sull'opera			

N° 2



Opera
ADEGUAMENTO SS67 TOSCO-ROMAGNOLA

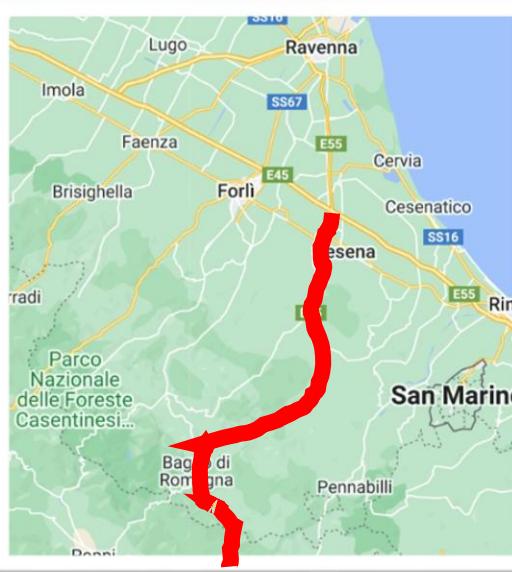


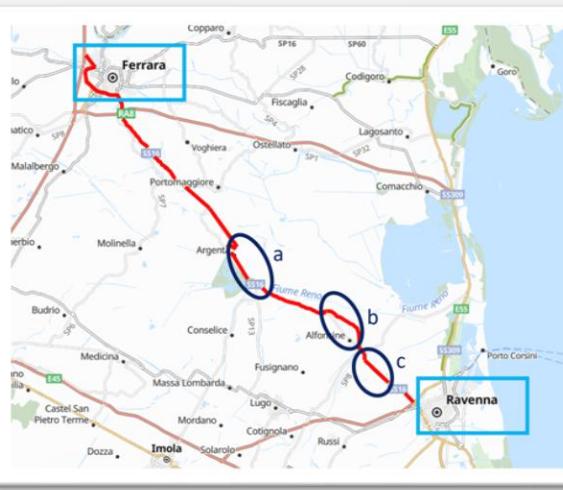
Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps e Anas

Rilevanza	Stato	Macro obiettivo
SOVRA-REGIONALE	DIPENDE DALL'INTERVENTO CONSIDERATO	(1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV. (4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST
		Descrizione
		La strada statale 67 Tosco-Romagnola (SS 67) da Pisa a Ravenna è uno dei collegamenti più importanti tra la Toscana e l'Emilia-Romagna. In Emilia-Romagna, la SS67 può essere suddivisa in tre tratti per i contesti molto diversi che attraversa: a) <u>L'Appennino</u> dal Passo del Muraglione fino a Castrocaro Terme e Terra del Sole b) La cosiddetta <u>Ravagnana</u> (da Forlì a alla tangenziale di Ravenna) c) La <u>Classicana</u> (da Classe al porto) [vedi scheda 1°]
		Appennino Questa tratta è stata notevolmente impattata dai recenti eventi alluvionali che hanno richiesto interventi urgenti. Sono in corso i lavori relativi a tre interventi [in località Vallicelle-Pantera (Dovadola), Rocca San Casciano e Boccini (Portico e San Benedetto)], importo totale di 11,5 mio€, che dovrebbero concludersi nel III° trimestre del 2025 mentre, entro l'estate 2025 partiranno i lavori per altri quattro interventi [Saldoni (Portico e San Benedetto), Curva del Gobbo (Dovadola) e due presso Bocconi (Portico e San Benedetto), per ulteriori 12,5 mio€ che finiranno nel 2026. A questi si aggiunge la manutenzione straordinaria del Ponte di Ferro, nei pressi di Rocca San Casciano, per un importo pari a 3,2 mio€ con il risanamento conservativo corticale dell'opera con il rifacimento dei cordoli e del sistema di protezione laterali, in cui avvio è previsto in autunno (2025). Questa mole di lavori probabilmente impatterà sui tempi di interventi inizialmente previsti (quali la variante di Dovadola): invece nella tratta toscana, Anas procede secondo il CdP 2021-2025. Occorre però intervenire sulla <u>Ravagnana</u> : è in corso il progetto di fattibilità tecnico-economica per l'ammodernamento e messa in sicurezza del tratto di circa 18 km: costo stimato circa 330 mio€ (al momento però non ci sono risorse allocate nel CdP 2021-2025 di Anas).
Costo	27 mio€ (Appennino)	Benefici L'ammodernamento e la messa in sicurezza del tratto appenninico contribuirebbe allo sviluppo economico e turistico delle zone interessate oltre a garantire un'alternativa alla E45/SS3 bis Tiberina.
Copertura	100 %	Azioni Monitorare l'esecuzione dei lavori e il rispetto delle tempistiche di realizzazione delle opere. Farsi parte attiva a supporto della Regione affinché concordi con Anas adeguamenti della Ravagnana
Fine lavori	2026	
Criticità	Impatti sul traffico Numerosità degli interventi	
Doc. programmazione		
Note:	Interventi per danni eventi alluvionali maggio 2025	

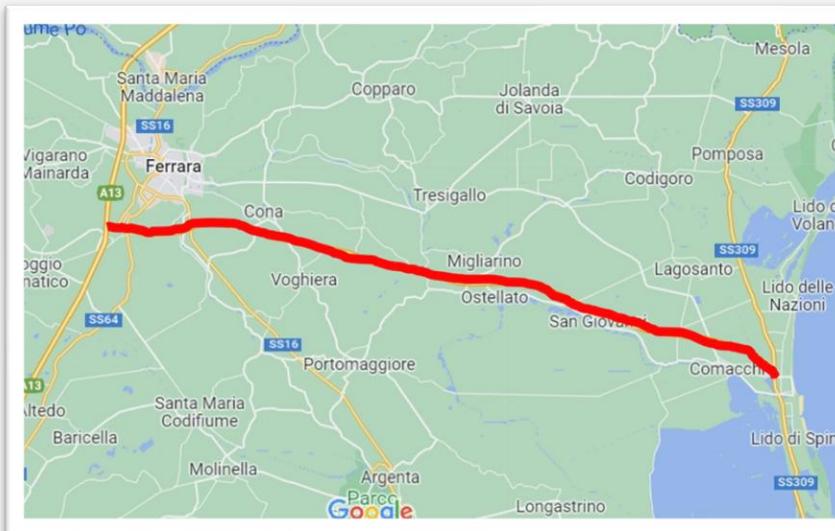
Schede di dettaglio



N° 3		Opera MESSA IN SICUREZZA E45/SS3 bis Tiberina	Rilevanza SOVRA- REGIONALE	Stato DIPENDE DALL'INTERVENTO CONSIDERATO	Macro obiettivo (1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV. (4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST
		 <p>Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps</p>		<p>Descrizione</p> <p>L'opera qui considerata è la tratta romagnola della E45 da Cesena al confine con la Toscana che corrispondente al tracciato della SS3 bis Tiberina (che prosegue fino a Terni). Dal 2016, Anas ha avviato un piano di riqualificazione dell'itinerario E45-E55 Orte-Mestre, con un investimento di oltre 1 Mld€ per la sola E45. Tale piano prevede una serie di interventi «puntuali» che vanno dal risanamento profondo della pavimentazione, all'ammodernamento delle barriere di sicurezza, al risanamento di ponti e viadotti, all'adeguamento degli impianti tecnologici di sicurezza in galleria, al rifacimento della segnaletica oltre ad altre tipologie di interventi per il miglioramento del livello di servizio e degli standard di sicurezza della circolazione.</p> <p>Nel tratto romagnolo sono in fase di conclusione i lavori di riqualificazione dello svincolo di Mercato Saraceno e quelli di risanamento del viadotto Formello II e quelli per la manutenzione nelle gallerie Verghereto e Spagnola, mentre si dovrà attendere la primavera del 2026 per il completamento dei lavori di rifacimento dei viadotti Tevere II, Mottarelle, Tevere IV e Puleto (in territorio toscano).</p> <p>La problematica della viabilità alternativa nel tratto Canili-Valsavignone lungo il percorso della ex Tiberina 3 bis (che la chiusura del Puleto nel 2019 aveva fatto tornare alla ribalta) si è sbloccata con i primi 5 mio€ (sui 39 previsti) che la Provincia di Arezzo (capofila di un accordo in cui rientra anche la Provincia di Forlì-Cesena) ha ricevuto per avviare la risistemazione dell' ex SS 3 bis.</p> <p>Il piano di interventi di Anas sull'itinerario E45-E55 (da Orte a Mestre) guarda il futuro: infatti questo itinerario sarà uno di quelli in cui Anas prevede di implementare la Smart Road, tecnologia abilitante per lo sviluppo della Smart Mobility e propedeutica ai futuri scenari di guida autonoma dei veicoli.</p>	
Costo		1.153 mio€ (da Orte a Ravenna)			
Copertura		100 %			
Fine lavori		-			
Criticità		Numerosità degli interventi su infrastrutture in uso			
Doc. programmazione		DEF 2022, CdP 2016-2020 di Anas			
Note		Intervento di manutenzione straordinaria			

N° 4		Opera AMMODERNAMENTO E MESSA IN SICUREZZA SS16 (Ferrara-Ravenna)	Rilevanza REGIONALE	Stato DIPENDE DAI TRATTI CONSIDERATI	Macro obiettivo (1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV. (4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST
		 <p>Elaborazioni Uniontrasporti su dati viaMichelin</p>			<p>Descrizione</p> <p>La messa in sicurezza di questo tratto della SS16 prevede una serie di interventi alcuni dei quali già conclusi mentre altri con diverso grado di avanzamento.</p> <p>Tra questi, l'opera più rilevante è <u>l'intervento tra il km 101+330 e il km 120+230, dallo svincolo di Argenta a Ponte Basta</u> (a) (1° stralcio dei Lavori di ammodernamento previsto su questo tratto) che prevede la realizzazione di un nuovo tratto di strada, di categoria C1 ovvero una corsia per senso di marcia e banchina laterale, che partirà dall'attuale rotonda alle porte di Argenta, correrà a Nord della frazione San Biagio (dove è previsto uno svincolo per il paese), supererà il fiume Reno grazie ad un nuovo ponte a dieci campate, affiancato a quello ferroviario, per poi raggiungere la zona artigianale di Lavezzola all'incrocio tra l'attuale tracciato della SS 16 e via Dell'industria in territorio di Conselice. A maggio il Consiglio di Stato ha accolto l'appello dell'Anas, Regione e Comune di Argenta ribaltando la sentenza del Tar regionale che a luglio 2024 aveva bloccato i lavori a seguito del ricorso di alcuni residenti contro il tracciato previsto.</p> <p>Si potrà così proseguire con gli espropri, le osservazioni ambientali e la progettazione esecutiva per poi partire con i cantieri: il termine dei lavori è previsto a fine 2029.</p> <p>Un altro intervento è quello relativo alla <u>variante di Alfonsine - Loc. Taglio Corelli</u> (b) (2° stralcio della variante tra il km 120+238 e il km 147+420) per il quale si è conclusa la progettazione di fattibilità tecnico-economica ed è in corso il reperimento delle risorse necessarie (≈217 mio€).</p> <p>Da ultimo si segnala la <u>variante agli abitati di Glorie, Mezzano e Camerlona</u> (c) con un investimento, stimato nel progetto di fattibilità tecnico-economica, di ≈307 mio€ non ancora finanziato.</p>
Costo		≈162 mio€ (a) - base bando di gara			
Copertura		100 %			
Fine lavori		Novembre 2029			
Criticità		-			
Doc. programmazione		Contratto di programma Anas - 2021-25			
Note:		Lavori aggiudicati (appalto integrato) a Toto S.p.A. Costruzioni Generali in RTP con altre imprese			
			Benefici		Obiettivo degli interventi è di rendere la statale 16 nella tratta Ferrara-Ravenna una strada moderna, sicura e adeguata per l'alto volume di traffico merci che la interessa per il collegamento del porto di Ravenna con la A13.
			Azioni		Monitorare l'iter approvativo e realizzativo degli adeguamenti previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere.

N° 5		Opera ADEGUAMENTO FERRARA-MARE (RA 8)
------	---	---



Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps

Costo	56,4 mio€
Copertura	100 %
Fine lavori	-
Criticità	Programmazione dei lavori per limitare l'impatto sul traffico del periodo estivo
Doc. programmazione	CdP 2021-2024 di Anas
Note	Finanziamento triennio 2021-2023

Rilevanza REGIONALE

Stato LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo (1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV. (4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST

Descrizione

La superstrada Ferrara-mare, nota anche come Raccordo Autostradale 8 (RA 8), collega l'autostrada A13 al Mare Adriatico nei pressi di Porto Garibaldi nel comune di Comacchio: è lunga 49 km ed è gestita da Anas.

Si presenta come una strada a due carreggiate, ciascuna con due corsie di marcia, senza corsia d'emergenza, ma con numerose piazzole di sosta, con velocità massima consentita di 90 km/h.

Il raccordo durante il periodo estivo è molto trafficato per il flusso dei vacanzieri, oltre a costituire attraverso il collegamento con la E55 una alternativa alla SS16 per il traffico merci dal Porto di Ravenna verso i paesi del Nord e centro Europa e viceversa.

Il raccordo autostradale è oggetto un ampio programma di interventi finalizzato alla riqualificazione dell'intero asse stradale iniziato da alcuni anni: finanziamento complessivo 56,4 mio€ (a febbraio 2024 sono stati completati lavori per circa 31,6 mio€ e consegnati ulteriori lavori per quasi 6 mio€).

Nel corso del 2025 sono stati programmati e realizzati vari interventi tra cui:

- Sostituzione delle barriere di sicurezza del ponte Campolungo (km 26-27) tra gennaio e febbraio
- Rifacimento delle pavimentazioni della carreggiata stradale in direzione Ferrara tra il km 15 e il km 11 (zona tra gli svincoli di Migliarino e di Masi San Giacomo) con traffico deviato sulla careggiate opposta resa a doppio senso di marcia (luglio)
- Ripristino funzionale della segnaletica verticale degli svincoli di Migliarino, Ostellato e Gualdo, in orario notturno (dalle 21:00 alle 5:00) con la deviazione del traffico sulla viabilità locale

Ulteriori interventi sono previsti da settembre alla fine dell'anno

A questi interventi si aggiungono quelli di manutenzione straordinaria del cavalcavia RA08 della SS16 (luglio 2025) con impatti sul flusso del traffico le due opere.

Benefici

Aumentare gli standard di confort e di sicurezza stradale.

Azioni

Monitorare i rispetto dei periodi di sospensione dei lavori nei mesi estivi (luglio-agosto) al fine di limitare i disagi dell'utenza vacanzieri.



N° 6	 Opera REALIZZAZIONE NUOVA ROMEA
------	---



Elaborazioni Uniontrasporti su dati PRIT 2025 Regione Emilia-Romagna

Costo	-
Copertura	-
Fine lavori	-
Criticità	Possibili opposizioni locali
Doc. programmazione	CdP Mit-ANAS 2021-2025
Note	-

Rilevanza	Stato	Macro obiettivo
SOVRA-REGIONALE	STUDIO DI FATTIBILITÀ' ALTER. PROGETTUALI: IN CORSO	(1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV. (4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST

Descrizione

Questa nuova infrastruttura risponde all'esigenza di realizzare una alternativa alla SS309 Romea, una delle strade più pericolose d'Italia per sgravarla in particolare dal traffico merci dal porto di Ravenna verso Venezia e quindi l'Est Europa: il traffico medio raggiunge i 27.000 veicoli al giorno di cui 13% sono mezzi pesanti.

L'idea iniziale di realizzare un'autostrada tra Ravenna e Ariano Polesine (RO) è stata rivista in favore di una nuova strada di tipo extraurbano principale a due corsie per senso di marcia con carreggiate separate fra Ravenna (innesto sulla SS16 all'altezza di Mezzano) e la Ferrara mare e una strada di tipo extraurbano secondario ad una corsia per senso di marcia, fino alla SP60 Gran Linea con la riqualificazione della stessa fino alla SS309. Una eventuale prosecuzione dell'asse fino ad Ariano Polesine dovrà essere verificata con la Regione Veneto.

Il percorso previsto sarebbe più interno rispetto a quello della Romea lasciando a destra le valli di Comacchio attraversando un'area di interesse naturalistico.

A febbraio 2024, su sollecitazione delle Regioni Emilia-Romagna e Veneto, il Mit ha inserito nel contratto di programma di Anas la progettazione del "Nuovo collegamento Ravenna-Mestre" che come primo output ha prodotto uno studio dei flussi di traffico dai quali emerge che un tracciato alternativo alla statale esistente non ha senso, almeno nel tratto Veneto, essendo il traffico che la percorre prevalentemente locale. Il Veneto ha quindi abbandonato l'idea di un nuovo percorso concentrandosi su interventi di messa in sicurezza dell'attuale Romea.

Le interlocuzioni di Anas proseguono con la Regione Emilia-Romagna per gli interventi nel territorio di cui la momento non sia hanno indicazioni.

Benefici

Sgravare la Romea dal traffico merci dal porto di Ravenna verso Venezia e quindi l'Est Europa e quindi ridurre l'incidentalità.

Realizzare una alternativa alla SS16 per il traffico merci verso il Brennero (via RA8 e A13)

Azioni

Avvio di una puntuale e trasparente comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dell'intervento.



N° 7	
------	--

Opera POTENZIAMENTO DEL NODO DI BOLOGNA



Fonte: Confronto pubblico - Potenziamento del nodo di Bologna - 16 dicembre 2016

Costo	-
Copertura	-
Fine lavori	-
Criticità	Opposizione di parte della cittadinanza
Doc. programmazione	DEF 2022 e Piano industriale ASPI
Note:	Sono in corso interlocuzioni tra Mit, ASPI, Regione e Comune per un "aggiornamento" del progetto originario

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
-

Macro obiettivo
(4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST

Descrizione

L'intervento prevede il potenziamento del nodo autostradale (A14) e tangenziale oltre a interventi di completamento della rete viaria a scala urbana-metropolitana per migliorare l'accessibilità al sistema tangenziale ed autostradale.

Per la realizzazione dell'opera, sulla base del progetto del 2022 (il cosiddetto "Passante di Mezzo") a chiusura della Conferenza dei Servizi, sono stati avviati gli espropri ed è partito il cantiere zero ma poi il processo si è fermato.

Sono in corso una serie di interlocuzioni a livello sia politico che tecnico tra Mit, ASPI, Regione e comune di Bologna per una "aggiornamento" del progetto originario i cui costi sono lievitati a circa 3 Mld€ (dai 1,6 Mld€ iniziali): a livello tecnico si stanno studiando gli impatti trasportistici e i vantaggi delle ipotesi in campo per poi tornare ai tavoli istituzionali.

Nel progetto originario erano previsti anche una serie di interventi sulla rete viaria (potenziamento e completamento della intermedia di pianura con svincolo sull'A13, l'asse Lungo Savena, il nodo di Funo, la complanare nord e il nuovo svincolo di Ponte Rizzoli) che a questo punto potrebbero essere rivisti.

Inoltre la soluzione che verrà individuata potrebbe avere impatti anche altre opere del sistema autostradale dell'Emilia-Romagna quali 4° corsia della A14 (da Bologna alla diramazione per Ravenna) e la 3° corsia della A13 (fino a Ferrara).

Benefici

L'opera porterà ad una fluidificazione del traffico attorno a Bologna con un risparmio annuo di ore di viaggio (oltre ai risparmi in termini di carburante) e un miglioramento delle sicurezza stradale (riduzione dell'incidentalità) oltre al miglioramento delle qualità dell'aria e l'estensione delle aree verdi.

Azioni

Farsi parte attiva a supporto della Regione nelle interlocuzioni con il Mit
Monitorare l'iter realizzativo dell'opera per favorire la trasparenza delle informazioni sui contenuti e sulle tempistiche di realizzazione dell'opera.

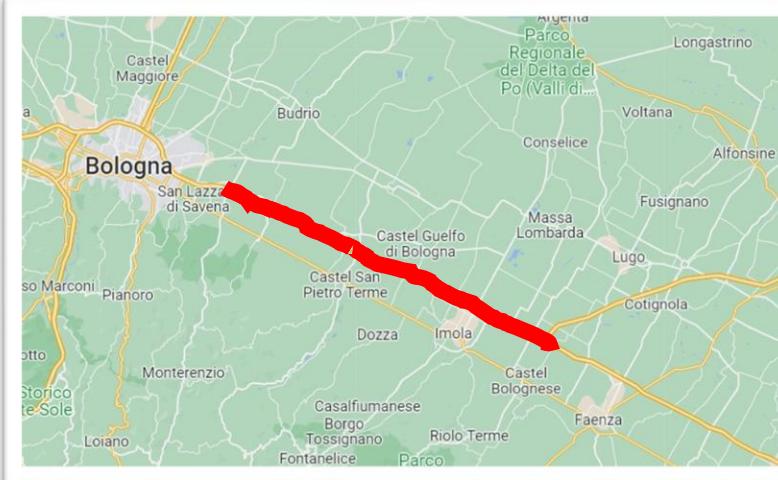


N° 8



Opera

REALIZZAZIONE 4° CORSIA A14 (Bologna-diramazione per Ravenna)



Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps

Costo	393 mio€
Copertura	100 %
Fine lavori	2027
Criticità	Impatti sul traffico Revisione "Potenziamento nodo di Bologna"
Doc. programmazione	Italia veloce 20202, Allegato DEF 2022, Piano industriale ASPI
Note	

**Rilevanza
REGIONALE**

**Stato
AVVIO LAVORI
PROPEDEUTICI**

**Macro obiettivo
(4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO
STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST**

Descrizione

L'intervento consiste nell'ampliamento a quattro corsie dei due sensi di marcia (aggiunta di una corsia da 3,75 m) del tratto di 27 km da Ponte Rizzoli alla diramazione per Ravenna interessando i comuni di Ozzano dell'Emilia, Castel S. Pietro Terme, Dozza, Imola, Castel Bolognese e Solarolo. E' anche prevista la realizzazione di due nuovi svincoli: lo svincolo di Toscanella nel territorio del comune di Dozza e lo svincolo di Solarolo nel comune di Castel Bolognese, oltre all'ammodernamento di alcune rampe degli svincoli esistenti di Castel San Pietro, Imola e dell'area di servizio Sillaro.

Il tratto è stato suddiviso in quattro tratte e i lavori in carreggiata verranno realizzati con cantieri sfalsati con cantieri sfalsati, alternativamente in carreggiata nord o sud.

Nel progetto sono anche previste alcune opere di adduzione nei territori attraversati.

A ottobre 2022 sono stati avviate le attività propedeutiche all'opera, quali il monitoraggio ambientale, la ricollocazione dei servizi interferenti con l'avvio dei lavori, le procedure per gli espropri, l'indagine archeologica preventiva all'esecuzione dei lavori oltre alla bonifica da eventuali ordigni residuati bellici e all'assistenza archeologica durante la bonifica bellica.

Nei primi di marzo 2024 si è avviata la costruzione del 'campo base' per la realizzazione della quarta corsia sull'A14, nel tratto tra Ponte Rizzoli (Ozzano, nel Bolognese) e la diramazione di Ravenna: primo tratto che sarà interessato dai lavori.

Il processo di realizzazione è al momento rallentato in attesa dell'approvazione da parte del Mit del piano economico-finanziario 2024-29 di ASPI (Autostrade per l'Italia).

Benefici

Riduzione dei tempi di percorrenza da e verso la costa.

La realizzazione di nuovi caselli sulla A14 consentirà di sgravare la viabilità ordinaria dal traffico dei mezzi per il trasporto delle merci in particolare dell'agroalimentare diretti verso il mercati italiani ed esteri.

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento.

N° 9



Opera REALIZZAZIONE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA



Costo	1,3	Mld€
Copertura	-	%
Fine lavori	Oltre il 2027	44 mesi per l'esecuzione dei lavori
Criticità	Aumento dei costi (1,7 Mld€) Sblocco della concessione A22 Opposizioni alla realizzazione dell'opera	
Doc. programmazione	Italia veloce 2020, Allegato DEF2022	
Note	-	

Rilevanza
**SOVRA-
REGIONALE**

Stato
**OPERE CON
ESECUTORE
INDIVIDUATO**

Macro obiettivo
**(4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO
STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST**

Descrizione

L'autostrada regionale cispadana collegherà il casello Reggiolo-Rolo dell'A22 alla barriera di Ferrara Sud sull'A13 con un tracciato, di circa 65,7 chilometri, nato per rispondere alla domanda di mobilità dell'area nord orientale della Regione Emilia Romagna. Inoltre con la sua prosecuzione verso ovest su viabilità ordinaria (asse viario Cispadana) andrà ad intercettare la direttrice A1/A15 (Autocisa) costituendo una alternativa al corridoio della via Emilia (A1-A14).

L'opera dovrebbe essere realizzata in project financing tra la regione Emilia-Romagna e Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. (ARC) [convenzione del 2010], il cui azionista di maggioranza è Autostrada del Brennero s.p.a., attuale gestore della A22, e è legata allo sbocco dell'assegnazione della concessione della A22 (scaduta nel 2014), A maggio del 2022, Autostrada del Brennero ha consegnato al MiMS (oggi Mit) una proposta per il rinnovo della concessione dell'A22 i cui è previsto un "fondo di accumulo" destinato al finanziamento di interventi di adeguamento e potenziamento della rete autostradale e dei sistemi di adduzione dell'A22 in cui rientra anche la Cispadana.

Sulla base di questa proposta il Mit, il 31/12/2024 ha emesso un bando di gara europeo per la concessione della A22 le cui procedure sono state sospese fino al 30/11/2025 (decreto del Mit del 26/06/2025) in attesa del pronunciamento della Corte di Giustizia UE sulla compatibilità del diritto di prelazione, previsto nel bando, e i principi europei di libertà di stabilimento, libera prestazione di servizi, proporzionalità e buona amministrazione.

In attesa di questo pronunciamento sul territori sono in corso incontri informali nell'ambito della "nuova conferenza preliminare" che produrrà la bozza di accordo di programma contenente il progetto definitivo dell'opera per poi avviare la Conferenza dei Servizi.

Benefici

La Cispadana favorirà la connessione diretta tra i territori delle Province di Parma, Reggio Emilia, Modena e Ferrara e l'area costiera ferrarese e ravennate e il parco del delta Po, agevolando i flussi di merci e persone da e verso il porto di Ravenna.

Inoltre l'opera produrrà una diminuzione dell'inquinamento urbano, convogliando in autostrada il traffico pesante e diminuendo i tempi di percorrenza e l'incidentalità.

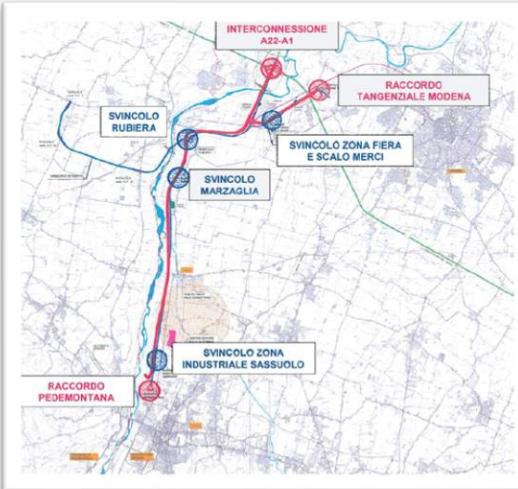
Azioni

Monitorare l'iter approvativo e realizzativo dell'opera per una trasparente comunicazione al territorio.

N° 10



Opera
**REALIZZAZIONE DELLA BRETELLA
AUTOSTRADALE CAMPOGALLIANO-
SASSUOLO**



Fonte: AUTOCS S.p.A.: Offerta Tecnica- Analisi Trasportistica, Maggio 2012

Costo	422 mio€ (di cui la metà a carico del concessionario)
Copertura	100 %
Fine lavori	Oltre il 2028 1,281 giorni per l'esecuzione dei lavori
Criticità	Aumento dei costi (stima 700 mio€) Opposizione locale all'opera
Doc. programmazione	Italia veloce 2020, Allegato DEF2022
Note	Possibile relazione della sua realizzazione con l'esito del bando per la concessione della A22

**Rilevanza
REGIONALE**

**Stato
OPERE CON
ESECUTORE
INDIVIDUATO**

Macro obiettivo
**(4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO
STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST**

Descrizione

Il progetto prevede la realizzazione di un raccordo autostradale con origine all'intersezione tra la A22 e la A1, nei pressi di Campogalliano, e il collegamento a sud alla S.S. 467 "Pedemontana" nei pressi di Sassuolo. Sono inoltre previsti due assi secondari, uno di collegamento con la tangenziale di Modena, con anche la connessione diretta con lo scalo merci di Marzaglia, e uno di collegamento con la tangenziale di Rubiera per la connessione con la SS9 Emilia.

Lo sviluppo del tracciato è di circa 19 km, di cui 14 km dell'asse principale, 3,6 km del collegamento con la tangenziale di Modena e 1,4 km del collegamento con la tangenziale di Rubiera.

Sono previsti 8 svincoli: 6 sull'asse principale e 2 sul collegamento con la tangenziale di Modena.

L'opera sarà realizzata da Autostrada Campogalliano Sassuolo s.p.a. (concessionario) partecipata da Autostrada del Brennero s.p.a. (51%) sulla base della "Convenzione di Concessione" (affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale) e del 1° Atto Aggiuntivo, divenuti efficaci ad aprile 2018.

L'avvio dei lavori era previsto per il 2021 ma per problemi legati alla pandemia, al rinnovo della concessione A22 (anche se nel bando per il rinnovo della concessione non c'è alcun riferimento alla bretella) e all'aumento dei costi dei materiali, il processo che avrebbe dovuto portare all'apertura dei cantieri si è notevolmente rallentato.

Recentemente (maggio 2025) sono partiti gli espropri nella frazione di Marzaglia propedeutici alla realizzazione della bretella riaccendendo il dibattito sull'opera e su una revisione del progetto (approvato dal Mit con prescrizioni e raccomandazioni nel 2019).

Benefici

Migliorare l'interconnessione dei centri insediativi e produttivi dell'area pedemontana modenese con la rete autostradale nazionale, con riflessi positivi sulla viabilità locale.

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento.

Avvio di una corretta comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dell'intervento.

N° 11		Opera REALIZZAZIONE DELLA BRETELLA AUTOSTRADALE TI-BRE	Rilevanza SOVRA- REGIONALE	Stato I° LOTTO: IN SERVIZIO II° LOTTO (COMPLET.): BLOCCATO	Macro obiettivo (4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST
Descrizione					L'intervento consiste nella realizzazione di un raccordo autostradale di collegamento tra l'autostrada A15 Parma - La Spezia (località Fontevivo in provincia di Parma) e l'autostrada A22 Brennero - Modena (località Nogarole Rocca in provincia di Verona), per uno sviluppo complessivo di circa km 84,350. L'opera interessa per il 18,6% l'Emilia-Romagna, per il 62,1% la Lombardia e per il 19,3% il Veneto. Sono previste tre corsie più la corsia di emergenza per senso di marcia, separate da uno spartitraffico (autostrada categoria A), gli svincoli di interconnessione con la A1 e la A22 e sette caselli autostradali. Le opere principali sono i ponti e i viadotti di attraversamento dei fiumi Taro, Po, Oglio, Mincio e il viadotto di attraversamento dell'area industriale di Mozzecane (VR). L'intervento è previsto nell'ambito della concessione della società Autocamionale della Cisa s.p.a. (oggi SALT) con un costo previsto di circa 2,7 Mld€.
Costo	2,7 Mld€				Nel 20176 sono stati avviati i lavori del 1° lotto "tratta Fontevivo-Terre Verdiane prolungamento per Mantova - Nogarole Rocca" di circa 10 km (costo di circa 423 mio € interamente coperti da SALT): l'apertura al traffico del tratto realizzato è avvenuta ad aprile di quest'anno (2025).
Copertura	16 % (100% del I° lotto)				Il processo che avrebbe dovuto portare alla realizzazione del II° lotto "completamento tratta Fontevivo-Nogarole Rocca" che interessa principalmente la Lombardia e il Veneto è bloccato dal 2010 mancando le coperture finanziarie per l'intervento.
Fine lavori	-				A giugno 2024 le Regioni Emilia-Romagna e Lombardia hanno approvato lo schema di un Protocollo d'Intesa con il Mit al fine di avviare da subito un percorso condiviso per garantire la realizzazione del completamento della Ti-Bre. Inoltre, per l'Emilia-Romagna è importante dare funzionalità al 1° lotto della bretella autostradale collegando l'infrastruttura al corridoio Cispadano, con una strada extraurbana secondaria tra il nuovo casello di Terre Verdiane e la SP72 Parma-Mezzani
Criticità	Reperimento risorse per il completamento Coordinamento tra Regioni Possibili opposizioni locali (Lombardia)				Benefici Valorizzazione dell'asse stradale per le merci e le persone che collega il Brennero con il Mar Tirreno. Riduzione del 10% dei tempi di percorrenza.
Doc. programmazione	DEF 2014 (intera opera) DEF 2022 (I° lotto)				Azioni Evidenziare presso le istituzioni coinvolte l'esigenza di riprendere il dossier Ti-Bre per il suo completamento secondo il progetto originario o secondo un progetto alternativo che soddisfi l'esigenza dell'interconnessione tra la A15 e la A22 del progetto originario.
Note	In Lombardia il dibattito sull'opera coinvolge il progetto della Mantova-Cremona				

N° 12	 Vecteezy.com	Opera ESTENSIONE DELLA "METROPOLITANA DELLA COSTA"
-------	---	---



Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps

Costo	55 mio€ (T2: Rimini FS - Fiera)
Copertura	100 %
Fine lavori	2027
Criticità	-
Doc. programmazione	Mobilità sostenibile - Programmazione 2022-2025 per la transizione ecologica
Note	-

Rilevanza REGIONALE	Stato	Macro obiettivo
	T2: LAVORI AGGIUD. T3 e T4: PROPOSTA RICHIESTA FINANZ.	(3) MAGGIORE ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE LOCALITÀ COSTIERE

Descrizione

La "metropolitana della costa", progetto Metromare – sistema Trasporto Rapido Costiero (TRC), è un sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana della costa romagnola articolato in una serie di tratte. Dal 2019 è in esercizio la tratta tra le stazioni ferroviarie di Rimini e Riccione (T1) di 9,7 km che corre quasi interamente in sede protetta, lungo una carreggiata di larghezza variabile da 4,20 m a 7,30 m in affiancamento alla ferrovia Bologna-Ancona con 17 stazioni, di cui 15 intermedie: il servizio viene effettuato tramite filobus articolati con una frequenza di 10 min (5 mezzi in linea) e un tempo di percorrenza totale di circa 23 minuti.

Il processo per la realizzazione della seconda tratta da Rimini FS - Rimini Fiera (T2), di 4,2 km con 6 fermate intermedie, che avrebbe dovuto concludersi nel 2026 ha subito un rallentamento a seguito di un cambio della società selezionata per la realizzazione dei lavori (oggi affidati al consorzio Integra). Questo fatto, benché abbia comportato esclusione dell'opera dai finanziamenti del PNRR non l'ha bloccata poiché le risorse necessarie (circa 55 mio€) sono state recuperate da fondi statali. Secondo il nuovo cronogramma i lavori, che prevedono la realizzazione di un collegamento in sede propria protetta seguendo la linea ferroviaria Bologna - Ancona con criteri progettuali analoghi a quelli della tratta T1, dovrebbero iniziare nel 2026 per concludersi nel 2027.

Inoltre sono state presentate al Mit (scadenza 31 maggio 2025) le candidature per le richiesta di finanziamento di due ulteriori tratte: una verso sud fino a Cattolica, tratta Riccione FS-Cattolica zona Parco Le Navi (T3) di circa 7 km con 12 fermate intermedie e l'altra verso nord fino a Santarcangelo, tratta Rimini Fiera-Santarcangelo (T4) di circa 5 km con 6 fermate intermedie. I costi stimati sono di circa 66 mio€ per la T3 e di circa 75 mio€ per la T4.

Una prospettiva futura per quest'opera potrebbe essere l'estensione fino a Ravenna per arrivare poi ai lidi ferraresi (Comacchio).

Benefici

Facilitare e velocizzare la mobilità sostenibile lungo le località della costa romagnola. Alleggerire la viabilità stradale lungo la costa delle auto dei turisti e dei pendolari.

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo delle diverse tratte previste per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento.

N° 13		Opera POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI FERROVIARI AREA LOGISTICA DI PIACENZA CON I PORTI
-------	---	--



Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps e
<https://www.ericterrestrial.it/membri/terminal-piacenza-intermodale-srl-hupac-spa/>

Polo del ferro

Costo	-
Copertura	-
Fine lavori	-
Criticità	Rispetto delle tempistiche definite nel nuovo Protocollo d'intesa
Doc. programmazione	-
Note	Per la Pontremolese vedi scheda 14 Per il Terzo Valico vedi scheda LB del Piemonte e della Liguria

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
DIPENDE DALL'INTERVENTO CONSIDERATO

Macro obiettivo
(1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV.
(2) POTENZ. COL. FERR. PORTI LIGURI
(5) SVIL. MOD. TRASP. ALTER. GOMMA

Descrizione

L'area di Piacenza e provincia è una zona strategica per la logistica essendo interessata da tre corridoi europei: qui sono insediati poli logistici di livello primario quale il polo logistico Le Mose, di livello primario, a Piacenza stessa, che ospita il terminal "Piacenza Intermodale" del gruppo Hupac. Questo terminal è stato oggetto di importanti investimenti (a cui ha contribuito anche il Gruppo FS) per l'upgrade tecnologico e di riduzione dell'impatto ambientale con l'obiettivo di triplicare la capacità di movimentazione di container su rotaia (fino a 300 mila/anno). Affinché questo potenziamento possa essere sfruttato mancano ancora alcuni tasselli, il primo dei quali è la realizzazione del cosiddetto "Polo del Ferro" per il quale è stato sottoscritto un nuovo Protocollo d'intesa (19/07/2024) (aggiornamento del precedente del 2019) tra Mit, Regione Emilia-Romagna, Comune di Piacenza, RFI e F.S. Sistemi Urbani, che, tra i vari punti, prevede a cura di RFI:

- a) La riqualificazione della stazione di Piacenza: restyling del fabbricato viaggiatori e dei due sottopassi, riconversione di spazi di stazione e miglioramento dell'accessibilità (costo 16 milioni);
- b) L'elaborazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica per la delocalizzazione nel Polo Logistico "Le Mose", delle attività merci attualmente nella stazione di Piacenza (entro fine 2025).

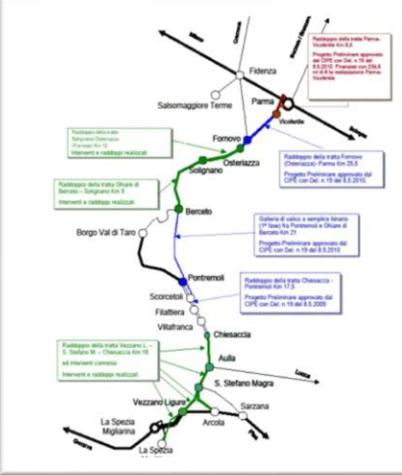
Oltre a ciò è fondamentale il potenziamento/adeguamento delle connessioni ferroviarie verso il porto di Ravenna e verso i porti liguri, Genova (terzo valico) e La Spezia (Pontremolese) e che anche per gli altri poli logistici della provincia, quali quelli di Castel San Giovanni e di Monticelli d'Ongina, venga previsto il collegamento alla rete ferroviaria, al fine di realizzare lo shift intermodale da strada e ferro: uno sviluppo dell'"area logistica" di Piacenza (che rientra sia nella ZLS dell'Emilia-Romagna del porto di Ravenna sia in quella Porto e Retroporto di Genova) trainato solo dal trasporto su gomma non sarebbe socialmente sostenibile.

Benefici

Incremento dei volumi delle merci gestite dall'area logistica di Piacenza.
Miglioramento della qualità dell'aria con lo spostamento delle merci da gomma a ferro.
Recupero di spazi nella stazione ferroviaria per nuove strutture per migliorare i servizi ai viaggiatori.

Azioni

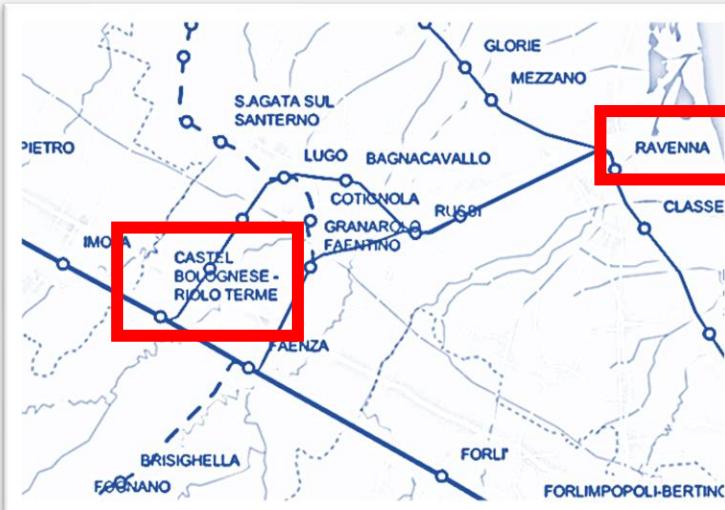
Monitorare gli avanzamenti delle opere lungo le linee di collegamento ai porti per verificare all'allineamento con la realizzazione del terminal Le Mose.

N° 14		Opera POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA PONTREMOLESE	Rilevanza SOVRA- REGIONALE	Stato 1° FASE: PROG. DEF. 2° FASE: PROG. FAT. parziale	Macro obiettivo (2) POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI FERROVIARI CON I PORTI LIGURI (5) SVIL. MOD. TRASP. ALTER. GOMMA
		 <p>Fonte: RFI . Feb 2022</p>			<p>Descrizione</p> <p>Il potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese (lunga circa 110 km) si propone di realizzare una linea a doppio binario, per il collegamento dei porti di La Spezia e Livorno alla pianura Padana (e all'Europa Centrale) interessando i territori delle regioni Liguria, Toscana ed Emilia-Romagna.</p> <p>Le opere nella tratta ligure sono già state completate. La realizzazione del tratto rimanente di circa 70 km in Toscana ed Emilia è stata suddivisa in due fasi funzionali: la tratta Parma-Vicofertile e la tratta Vicofertile-Berceto-Pontremoli-Chiesaccia (a sua volta divisa nei lotti funzionali Vicofertile-Fornovo-Osteriazzza, Berceto-Pontremoli e Pontremoli-Chiesaccia che ricade interamente in Toscana).</p> <p>Per quanto riguarda la tratta <u>Parma-Vicofertile</u> di circa 8 km, il raddoppio sarà per 5 km in variante (Parma-Vezzano Ligure) e 3 km in affiancamento alla linea storica fino all'ingresso nella stazione di Vicofertile e prevede anche la realizzazione nuovo apparato stazione di Parma per la fluidificazione dei traffici (CdP-I 2022-26 aggiornamento 2024 di RFI: 0276A).</p> <p>Nel 2024 si è concluso l'iter autorizzativo del progetto definitivo con l'approvazione del Commissario straordinario designato per la ferrovia Pontremolese (ing. Mariano Cocchetti): costo complessivo 486 mio€ di cui disponibili 360 mio€. Mancano quindi 125 mio€ per poter passare alla fase negoziale (bando: appalto integrato) e quindi alla fase realizzativa.</p> <p>Per quanto riguarda la seconda fase funzionale, il costo stimato nel progetto preliminare del 2029 è stato aggiornato parametricamente arrivando a circa 5.3 Mld€.</p> <p>Su indicazioni del CIPE nel 2024 e sulla base delle risorse disponibili nel CdP di RFI si è avviata la progettazione definitiva del lotto Vicofertile-Fornovo Osteriazzza e avviati i confronti con il territorio. Gli altri due lotti, mancando le risorse anche per la sola progettazione, sono fermi. [Vedi Scheda di Approfondimento]</p>
Costo		473 mio€ (fase 1: Parma-Vicofertile)			
		5,3 Mld€ (stima) (fase 2: Vicofertile-Chiesaccia)			
Copertura		74 % (fase 1)			
Fine lavori		Oltre 2029 (fase 1: 5 anni da affidamento lavori)			
Criticità		Fase 1: finanziarie Fase 2: tecniche e finanziarie			
Doc. programmazione		RFI CdP 2022-2026 aggior. 2024			
Note:		Opera commissariata			
			Benefici		
			Shift modale dalla gomma al ferro del trasporto delle merci dalle aree industriali dell'Emilia (con l'interporto di Parma come riferimento) verso i porti liguri (e viceversa) con il conseguente decongestionamento della A15.		
			Azioni		
			Supporto al Commissario nelle azioni di individuazione delle fonti di finanziamento dell'opera e nel monitoraggio della realizzazione dei lavori previsti.		

N° 15



Opera
**RADDOPPIO DELLA LINEA
FERROVIARIA CASTEL BOLOGNESE-
RAVENNA**



Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati https://www.rfi.it/it/rete/la-rete-oggi/La_rete_oggi_regioni_per_regioni/emilia-romagna.htm RFI

Costo	-	mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	In corso di redazione, da parte di RFI, del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali	

**Rilevanza
REGIONALE**

**Stato
VALUTAZIONE
DELL'OPPORTUNITÀ
DELL'OPERA (DocFAP)**

Macro obiettivo
**(1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV.
(3) ACCES. E MOB. SOST. LOC. COST.
(5) SVIL. MOD. TRASP. ALTER. GOMMA**

Descrizione

La tratta ferroviaria Castel Bolognese-Russi-Ravenna è parte del corridoio Baltico-Adriatico si sviluppa per circa 41 km interamente a binario singolo, anche se nel tratto Russi - Ravenna si affianca alla linea ferrovia Faenza - Ravenna. La linea, elettrificata a 3 kV c.c, ammette una velocità massima di 100/120 km/h ed è classificata D4 con che scende a 50 km/h per convogli composti da veicoli con carico assiale superiore a C3 (20 ton/asse).

Inoltre consente il traffico combinato nel tratto Castel Bolognese-Russi (profilo P/C 80) con una lunghezza massima dei convogli di 475m (previa analisi di fattibilità e autorizzazioni può essere portata a 575m).

Attualmente su questa linea sono in corso da parte di RFI una serie di interventi per migliorare l'accessibilità ferroviaria al porto di Ravenna con l'eliminazione delle limitazioni di velocità per i treni in categoria di peso assiale superiore a C3 e l'adeguamento al profilo di carico combinato P/C 80 dell'intera tratta Castel Bolognese - Russi - Ravenna (in corso l'iter certificativo).

Eventuali interventi successivi almeno nel breve periodo non sembrano all'orizzonte poiché dallo studio trasportistico di RFI, alla base del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) dell'intervento di "quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna-Castel Bolognese Rioli Terme", è possibile far fronte al previsto incremento del traffico merci con la specializzazione delle linee di collegamento dell'Adriatica con il porto di Ravenna (flussi merci da Ravenna lungo la Castel Bolognese Russi-Ravenna e flussi per il porto sulla linea Faenza-Russi-Ravenna)

E' comunque in corso di redazione il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali per lo studio del "raddoppio e del potenziamento delle linee Castel Bolognese-Ravenna e Faenza-Ravenna", con l'Analisi Costi-Benefici degli interventi analizzati.

Benefici

Migliore gestione del traffico merci da e verso il porto di Ravenna.

Riduzione dei tempi di percorrenza tra Bologna e Ravenna (porto merci, hub crociere e porta di accesso alla costa).

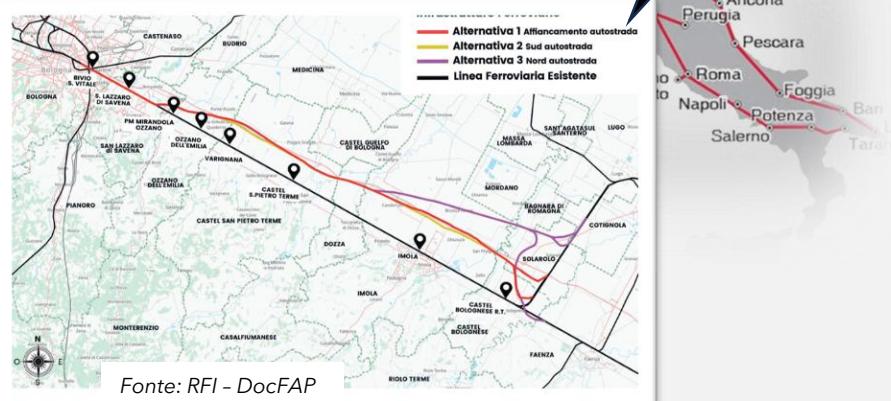
Azioni

Monitoraggio dei tempi di realizzazione degli interventi ad oggi previsti

N° 16

Opera
REALIZZAZIONE DELL'ALTA VELOCITÀ ASSE ADRIATICO (Bologna-Lecce-Taranto)

Quadruplicamento tratta ferroviaria Bologna - Castel Bolognese Riolo Terme: Alternative per il tracciato



Costo	3,5	Mld€ - Quadrupl. Bologna-Castel Bolognese (vedi Note)
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	L'opera (quadrupl. Bologna-Castel Bolognese) sarà recepita nell'aggiornamento 2025 del CdP-I RFI	
Note	(DL 39 del 29/3/2024 convertito con Legge n.67 del 23/5/2024)	

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
STUDIO DI FATTIBILITÀ' ALTER. PROGETTUALI: CONCLUSO

Macro obiettivo
**(3) MAG. ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ SOSTENIB. LOCALITÀ COSTIERE
(5) SVIL. MOD. TRASP. ALTER. GOMMA**

Descrizione

La Commissione europea e l'Union Internationale des chemins de fer (UIC) classifica come AV tutte le linee ferroviarie che raggiungono o superano i 250km/h mentre con AC (Alta capacità) si riferisce a una linea ferroviaria progettata per gestire un grande volume di traffico, dove la frequenza di passaggio dei treni è elevata. Quindi una linea AV/AC presenta caratteristiche tecniche diverse da quelle delle reti convenzionali con un numero limitato di nodi (stazioni) al fine di massimizzare la riduzione dei tempi di percorrenza resi possibile dall'elevata velocità consentita.

E' stato stimato che per realizzare il quadruplicamento dell'intera Adriatica, da Bologna a Lecce (con poi lo spostamento sui nuovi binari dei treni passeggeri a lunga percorrenza e dei treni merci) occorrebbero oltre 70 Mld€ (DocFAP Quadruplicamento tratta ferroviaria Bologna - Castel Bolognese Riolo Terme - Relazione conclusiva - luglio 2025).

A luglio 2025, l'Amministratore delegato di RFI è stato nominato Commissario straordinario per velocizzazione e al potenziamento della linea ferroviaria Adriatica.

Un'opera come questa richiede anni per la realizzazione oltre alla disponibilità di risorse.

I primo segmento del potenziamento con caratteristiche di Alta Velocità e Alta Capacità (AV/AC) della direttrice Adriatica è rappresentato dal "quadruplicamento tratta ferroviaria Bologna - Castel Bolognese Riolo Terme" per il quale è stata recentemente pubblicata (luglio 2025) la relazione conclusiva del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) che chiude la prima fase di Dibattito Pubblico tra tutti gli attori coinvolti dall'opera. In questo documento viene individuata una ipotesi di tracciato, in parte in affiancamento all'attuale linea ferroviaria e in parte in variante, che costituisce un primo riferimento tecnico per il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) che RFI dovrà sviluppare (un volta approvato si partirà con le fasi realizzative). Le risorse previste per questo intervento sono pari a 3,5 Mld€.

Benefici

Velocizzazione e miglioramento della qualità del servizio di trasporto dei passeggeri (sia turisti che pendolari) delle merci e creazione di opportunità imprenditoriali lungo tutto l'asse adriatico.

Azioni

Monitorare lo sviluppo del progetto affinché possa rispondere alle esigenze del territorio.
Avvio di una corretta comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dell'intervento.

N° 17		Opera RIQUALIFICAZIONE DELL'IDROVIA FERRARESE	Rilevanza REGIONALE	Stato DIPENDE DALL'INTERVENTO CONSIDERATO	Macro obiettivo (1) ADEG. E POT. COLL. PORTO RAV. (5) SVILUPPO MODALITA' DI TRASPORTO ALTER. ALLA GOMMA
		 <p>Elaborazioni Uniontrasporti su dati https://mobilita.region.emilia-romagna.it e dati https://emanuelemartino.wordpress.com/</p>			<p>Descrizione</p> <p>L'idrovia ferrarese, fa parte delle sistemi idroviari padano-vento e collega il Po a Ferrara con Porto Garibaldi. Lunga 70 km, è divisa in tre tratti: dalla conca di Pontelagoscuro (appena dopo la deviazione dal Po) alla conca di Valpagliaro, da questa alla conca di Valle Lepri e da questa al mare. L'idrovia nel tratto tra Ferrara e Migliarino (Fiscaglia) coincide con il corso del Po di Volano, mentre poi il percorso è artificiale. Sono in capo alla Regione Emilia-Romagna le attività di pianificazione, programmazione e rapporti istituzionali mentre l'esecuzione degli interventi e la gestione delle funzioni di navigazione è affidata all'ufficio territoriale dell'Agenzia Regionale per la Sicurezza del Territorio e alla Protezione Civile,</p> <p>Per consentire la navigazione di natanti di Va classe europea (fino a 2.000 tonnellate di stazza) è stato avviato un progetto che prevede diversi interventi di riqualificazione per un valore di 178 milioni di euro (dai 145 milioni iniziali): il risezionamento del canale e di alcune curve (per garantire il rettangolo di navigazione minimo previsto per la classe V), nuovi lavori di arginatura, sostegno e rinforzo delle sponde, l'adeguamento dei ponti quali i ponti lungo il Bocelli, Betto, Confortino, Mizzana e ferroviario-merci, o la realizzazione di nuovi, quali il nuovo ponte di Final di Rero (17 milioni di euro iniziali nel 2023) e nuovo ponte Bradella sul canale Boicelli, al fine di garantire un tirante d'aria maggiore o uguale a 5,30-6,80 metri, nuove darsene fluviali, punti di approdo e varo dei natanti.</p> <p>Alcuni dei lavori sono stati conclusi (nuovo Ponte Bardella, Ponte Madonna e a giugno 2025 è stata posizionata la prima campata del nuovo ponte di Final Rero) altri in corso (lavori programmati nel triennio 2023-2025 quali risoluzione del nodo idraulico di Pontelagoscuro, dragaggio della ria di Fiscaglia, riqualificazione del canale Botticelli, riqualificazione di un tratto del Po di Volano, risezionamento e rivestimento a scogliera di un tratto del Po di Volano a monte del ponte di Final di Rero e realizzazione del sistema di difesa dell'imboccatura dell'idrovia nel suo sbocco a mare).</p>
Costo		~19 milioni di euro (dei 55 previsti) - vedi Note			
Copertura		100 %			
Fine lavori		2025 (lavori triennio 2023-25)			
Criticità		-			
Doc. programmazione		-			
Note:		Valore degli interventi programmati nel triennio 2023-2025 (il cronoprogramma di questi interventi prevede l'impiego di ulteriori 36 milioni di euro nel biennio 2026-27)			
			Benefici		
			Sviluppo della mobilità sulle vie d'acqua alternativa a quella stradale e/o ferroviaria.		
			Sviluppo del trasporto delle merci lungo l'idrovia e l'intero sistema idroviario padano-veneto.		
			Azioni		
			Monitorare l'iter realizzativo dei diversi interventi per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento.		

Focus su opere
selezionate:
incontri tecnico-
operativi con i gestori



Le opere oggetto di focus (1/2)

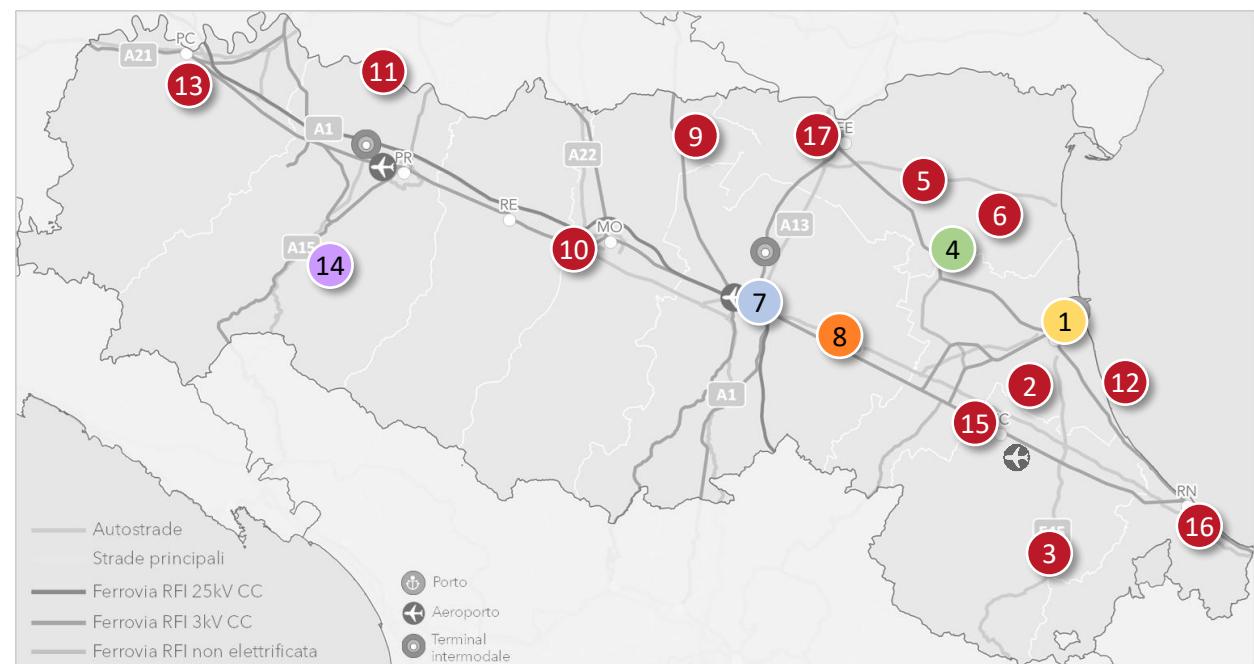
- Come anticipato, uno degli elementi innovativi del Libro Bianco 2025 è rappresentato dall'interlocuzione diretta con i soggetti che hanno in carico la realizzazione o la gestione degli interventi al fine di poter avere notizie "aggiornate" sullo stato dell'opera considerata
- Il sistema camerale dell'Emilia-Romagna ha perciò individuato alcune opere (cinque di cui una scomposta tra opere ferroviarie e opere stradali) tra le opere di livello 1 per le quali avviare questa relazione con i gestori con un incontro tecnico-operativo.
- Le opere individuate sono state:
 - Realizzazione/potenziamento connessioni ferroviarie "ultimo miglio" al porto di Ravenna: gestore RFI
 - Realizzazione/potenziamento connessioni stradali "ultimo miglio" al porto di Ravenna: gestore Anas
 - Ammodernamento e messa in sicurezza SS16 (Ferrara-Ravenna): gestore Anas
 - Potenziamento del nodo di Bologna: gestore ASPI (Autostrade per l'Italia)
 - Realizzazione 4° corsia A14 (Bologna-diramazione per Ravenna): gestore ASPI
 - Potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese
- Purtroppo, per una serie di motivazioni, al momento della redazione del presente documento, non per tutte le opere individuate si è riusciti ad organizzare l'incontro specifico: in questo caso il focus è stato sviluppato sulla base delle informazioni disponibili.

Le opere oggetto di focus (2/2)

N°	Intervento
1	Realizzazione/potenziamento connessioni "ultimo miglio" al porto di Ravenna: ferroviarie (a) e stradali (b)
2	Adeguamento della SS67 Tosco-Romagnola
3	Messa in sicurezza E45/SS3 bis Tiberina
4	Ammodernamento e messa in sicurezza SS16 (Ferrara-Ravenna)
5	Adeguamento Ferrara-mare (RA 8)
6	Realizzazione Nuova Romea
7	Potenziamento del nodo di Bologna
8	Realizzazione 4° corsia A14 (Bologna-diramazione per Ravenna)
9	Realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana
10	Realizzazione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo
11	Realizzazione della bretella autostradale Ti-Bre
12	Estensione della "metropolitana della costa"
13	Potenziamento collegamenti ferroviari area logistica di Piacenza con i porti liguri e di Ravenna
14	Potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese

Nota: La numerazione degli interventi è casuale. NON è un indicatore di importanza

N°	Intervento
15	Raddoppio della linea ferrovia Castel Bolognese-Ravenna
16	Realizzazione dell'Alta Velocità asse Adriatico (Bologna-Lecce-Taranto)
17	Riqualificazione dell'Idrovia Ferrarese



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Connessioni ferroviarie "ultimo miglio" al porto di Ravenna (1/4)

Al fine di migliorare l'accessibilità via ferrovia del traffico merci al porto di Ravenna, RFI ha previsto una serie di interventi con stato di avanzamento differenti:

- L'adeguamento della linea Castel Bolognese-Ravenna agli standard europei per il traffico merci
Gli interventi per l'adeguamento alla sagoma P/C80 sono conclusi mentre sono in corso alcuni interventi puntuali su alcune opere d'arte lungo la linea per consentire un transito più veloce dei convogli con peso assiale fino a 22,5 ton/asse (categoria D4).
- La limitazione delle interferenze tra ferrovia e strada con la soppressione dei passaggi a livello passaggio lungo la linea Castel Bolognese-Ravenna
In particolare il passaggio a livello in via Canale Molinetto rappresenta un punto critico per il traffico stradale della città di Ravenna (il cui livello di criticità non potrà che incrementare nella prospettiva di un aumento dei traffici del porto e quindi del numero di treni). E' in corso la Conferenza dei Servizi Istruttoria che ha richiesto modifiche al progetto presentato da RFI
- Lo spostamento degli arrivi/partenze dei treni merci (terminalizzazione dei treni), che oggi avvengono nella stazione di Ravenna, negli scali merci sui due lati del Candiano
Sono previsti due interventi, uno a destra ed uno a sinistra del canale Candiano, ognuno con la realizzazione di uno scalo merci.
In questo modo la stazione di Ravenna sarà dedicata al solo traffico passeggeri con quindi un miglioramento del servizio sia del trasporto passeggeri sia di quello delle merci.

Scalo sinistra Candiano (scalo merci Nord)

▪ Descrizione intervento

L'intervento prevede l'ampliamento dello scalo attuale con un nuovo apparato, l'elettrificazione dello scalo e ulteriori 7 binari di cui uno a modulo 750 m (totale 12 binari) [Fase 1B]

È anche prevista un'area attrezzata per l'eventuale "parcheggio" di carri con merci pericolose.

▪ Stato intervento e prospettive

La base è il protocollo d'intesa del 2017 a cui è seguita l'istituzione, nel 2019, di GdL dedicati.

E' in corso la fase istruttoria della Conferenza dei Servizi Decisoria (CSD) (Soggetto proponente: RFI; Soggetto competente: Autorità del Porto di Ravenna): le conclusioni sono previste in autunno 2025.

Il passo successivo saranno le eventuali variazioni del Progetto richieste dalla CSD che RFI dovrà considerare per poi passare alla fase di assegnazione dell'incarico per la realizzazione: l'incarico sarà un appalto integrato, ovvero progettazione esecutiva e realizzazione lavori.

La fase realizzativa, che dovrà essere fatta mantenendo la funzionalità dello scalo, prevede due fasi funzionali anche perché al momento non c'è la copertura finanziaria dell'intero intervento (siamo attorno al 65% ovvero circa 55 milioni di €).

▪ Tempistiche previste

- Affidamento incarico a fine 2026 con inizio lavori nel 2027;
- Messa in servizio prevista nel 2031.

Scalo destra Candiano (scalo merci Sud)

▪ Descrizione intervento

Questo intervento è più complesso del precedente perché prevede anche l'integrazione tra i due fasci di binario esistenti (quello di base e quello di pesa) oltre alle opere di elettrificazione, alla posa di un apparato tecnologico dedicato (segnalamento), e alla realizzazione di due nuovi binari (in totale i binari saranno quindici di cui due a modulo 750m).

E' anche prevista l'elettrificazione della dorsale di collegamento (4 km) tra la stazione di Ravenna e il "nuovo scalo merci" e l'allestimento di un'area attrezzata per il "parcheggio" di carri con merci pericolose.

▪ Stato intervento e prospettive

Questo intervento è nella fase "progettuale" ovvero è in corso il progetto di fattibilità tecnico-economica (da parte di Italferr) che si prevede possa essere concluso nel 2026 (è quindi più indietro nell'iter autorizzativo rispetto a quello sul lato sinistra del Candiano).

Al momento sono coperti solo i costi per la progettazione di fattibilità nella quale saranno vagilate le alternative oltre che ipotizzate le fasi funzionali per la realizzazione dell'opera.

Una volta concluso il progetto di fattibilità si conosceranno i costi dell'opera e si potrà avviare la discussione su come e dove reperire le risorse necessarie per poi continuare negli step previsti dell'iter attuativo (il primo dei quali è la Conferenza dei Servizi Istruttoria).

▪ Tempistiche previste (prima ipotesi)

inizio lavori nel 2030 e la messa in servizio nel 2035.

Connessioni ferroviarie "ultimo miglio" al porto di Ravenna (4/4)

E' inoltre in programma il prolungamento dallo scalo di destra del Candiano della dorsale ferroviaria lungo la penisola Trattaroli (fino al nuovo terminal container "SAPIR") di competenza dell'Autorità portuale di Ravenna

- RFI ha sviluppato e consegnato il progetto all'Autorità che quindi sta procedendo alla revisione e ridefinizione della progettazione al fine di produrre il progetto esecutivo finale e la sua successiva validazione.
- L'Autorità poi provvederà all'affidamento dei lavori.
- Il costo stimato è di circa otto milioni e sarà coperto da risorse dell'Autorità una parte delle quali si prevede proverranno dall'accesso a progetti CEF.

Connessioni stradali "ultimo miglio" al porto di Ravenna

- Oltre alle connessione ferroviarie al porto di Ravenna sono fondamentali anche quelle stradali per garantire l'accessibilità vai gomma di merci e passeggeri.
- Negli incontro con il mondo imprenditoriale che hanno portato alla redazione del Libro Bianco sono state segnalate le connessioni stradali al porto più critiche e per le quali si chiedevamo interventi di potenziamento/messa in sicurezza per poter supportare l'incremento di traffico veicolare, leggero e pesante, che lo sviluppo del porto avrebbe portato.
- In particolare sono state segnalate le seguenti connessioni:
 - La cosiddetta "Classicana" ovvero il tratto della SS67 da Classe al porto;
 - La "Tangenziale di Ravenna" ovvero il tratto della SS16 tra lo svincolo A1dir e SS309dir e lo svincolo di Classe (SS67) che riceve il traffico da/verso Ferrara, Bologna, Faenza, Forlì, Cesena e Rimini.
 - Oltre alla necessità di un ulteriore ponte per il bypass del canale Candiano (oggi l'unico attraversamento è praticamente in città su un ponte mobile dove passano oltre 30.000 mezzi/giorno di cui il 15% sono mezzi pesanti).
- Su queste connessioni Anas sta intervenendo con una serie di opere che, per la loro localizzazione, hanno un impatto sulla viabilità della città (le modifiche temporanea alla viabilità vengono condivise da Anas nelle riunioni con il Comitato Operativo Viabilità di cui fanno parte la Prefettura e tutti gli Enti coinvolti) ma che, una volta ultimate, dovrebbero risolvere le attuali criticità.

Connessioni stradali "ultimo miglio" al porto di Ravenna: Classicana

- Entrando nel dettaglio delle opere, l'intervento sulla Classicana prevede l'adeguamento della strada alla tipologia B - extraurbana principale ovvero una strada con carreggiate separate da spartitraffico e due corsie per senso di marcia larghe 3,75m (complessivamente l'asse stradale avrà una larghezza di 22m).
- I lavori, valore complessivo di ≈ 68 milioni € (interamente finanziati), sono divisi in due interventi:
 - Il primo (valore 43 milioni € cofinanziato nell'ambito del Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020) è a sua volta diviso in due parti
La prima, iniziata nel secondo semestre del 2024, prevede la demolizione del sovrappasso esistente in località Porto Fuori e la costruzione di uno nuovo a campata unica (completata a maggio del 2025: I° tronco I° stralcio) oltre all'adeguamento degli svincoli esistenti di via Flotta Romana, Poto Fuori, via Staggi, Punta Marina-Lido e alla razionalizzazione dal km 218,550 al km 220,550 e dal km 221,515 al 223,700 degli accessi nei tratti oggetto dell'intervento, che verranno opportunamente convogliati in apposite controstrade (II° tronco I° stralcio).
I lavori dovrebbero concludersi a fine 2027 (1.555 giorni dalla consegna dei lavori avvenuta a ottobre 2023).
 - Il secondo riguarda l'adeguamento del Ponte Fiumi Uniti.
Questi lavori, consegnati alla ditta che li realizzerà a novembre 2024, dovrebbero concludersi a novembre 2027 (1.095 giorni).
- Obiettivo di questi interventi è di aumentare il livello di sicurezza stradale, ridurre i tempi medi di percorrenza e creare una connessione funzionale a servizio della città di Ravenna e dei centri urbani dell'entroterra ravennate, per le relazioni con l'area portuale.

Connessioni stradali "ultimo miglio" al porto di Ravenna: Tang. Ravenna

- L'intervento rientra nel più ampio progetto di riqualificazione della SS 16 "Tangenziale di Ravenna" che prevede l'allargamento della sezione stradale per conformarla alla tipologia "B - Extraurbana Principale", (due corsie per senso di marcia larghe 3,75m e separate da uno spartitraffico centrale di tipo Ndba (National Dynamic Barrier Anas) con lo scopo di riqualificare e potenziare la funzionalità della viabilità statale con quella con quella autostradale)
- I lavori sono iniziati nel 2023 e sono articolati in stralci funzionali:
 - I° stralcio funzionale: tratto km 148,790 (scolo Cupa) - km 150,240 (svincolo di via Savini)
Il termine dei lavori è previsto a fine ottobre 2025: in ritardo di circa 1 anno sul cronogramma di marzo 2023)]
 - II° e III° stralcio funzionale, tratto km 150,240 - km 154,660 che includono
 - ✓ L'allargamento del viadotto sul fiume Ronco (km 153,310 al km 153,630): iniziato a marzo 2025
 - ✓ La demolizione e la ricostruzione dell'impalcato del ponte sul fiume Montone e lavori di allargamento della sede stradale in corrispondenza dell'opera di scavalco: iniziato a giugno 2025
- L'investimento totale investimento è di 64,8 mio€ (22,8 I° stralcio e 42 II° e III° stralcio)

Messa in sicurezza della SS16 da Ravenna a Ferrara (1/3)

- La messa in sicurezza di questo tratto della SS16 prevede una serie di interventi alcuni dei quali già conclusi mentre altri con diverso grado di avanzamento.
- In particolare la Convenzione stipulata tra Anas e Regione Emilia-Romagna nel novembre 2021, individua gli obblighi reciproci per sviluppare la progettazione di alcune opere di preminente interesse regionale.

Nell'ambito di un più esteso itinerario di ammodernamento della SS16 "Adriatica" nel tratto compreso tra le province di Ferrara e Ravenna, è prevista la redazione del progetto definitivo per i seguenti due interventi .

- Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la SS495 e Ponte Bastia (dal km 101+330 al km 120+238);
- La realizzazione di una variante nel tratto compreso tra il km 120+238 ed il km 147+420: variante di Alfonsine - Loc. Taglio Corelli

Messa in sicurezza della SS16 da Ravenna a Ferrara (2/3)

Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la S.S. 495 e Ponte Bastia dal km 101+330 al km 120+238

- 2° stralcio dal km 101+330 allo svincolo di Argenta: aperto al traffico
- 1° stralcio (BO185 CdP Anas 2021-2024): dallo svincolo di Argenta al km 120+330 (8 km)
 - Il tracciato di progetto prevede una sezione di categoria C1, ai sensi del D.M. 05/11/2001, con una corsia per senso di marcia e banchina laterale, per una larghezza complessiva della piattaforma stradale di 10,50 m. L'opera d'arte principale è rappresentata dal Viadotto sul Fiume Reno; sono inoltre previste altre opere d'arte minori.
 - Investimento totale investimento: 251,428 mio€ di cui 172,656 finanziati (legge Bilancio 2021: 119,54 mio€ - legge Bilancio 2022: 52,66 mio€ - Enti locali - 0,46 mio€]
 - Nel primi trimestre del 2024 sono stati assegnati i lavori (bando appalto integrato aggiudicato) con tempi di consegna dell'opera di 1.705 giorni (novembre 2029: 4 anni e 8 mesi) dall'aggiudicazione
 - I lavori si sono fermati subito a seguito della sentenza del Tar (luglio 2024) circa un ricorso sul percorso del tracciato avanzato da alcuni residenti.
 - A maggio 2025 il consiglio di Stato che ha accolto l'appello dell'Anas (Regione e Comune di Argenta) ribaltando la sentenza del Tar: si potrà quindi proseguire con gli espropri, le osservazioni ambientali e la progettazione esecutiva e poi con i lavori.

Variante tra il km 120+238 ed il km 147+420

- 1° stralcio: dal km 9+700 al km 17+100 - Variante in corrispondenza dell'abitato di Alfonsine: aperta la traffico;
- 2° stralcio (BO381 CdP Anas 2021-2024): Variante di Alfonsine - Loc. Taglio Corelli;
 - Tratto in variante dello sviluppo complessivo di circa 9.700 metri, interamente in rilevato, è classificato, sulla base delle funzionali di cui al D.M. 5.11.2001, come strada extraurbana secondaria di Categoria C1 (D.M. 5.11.2001).
 - Investimento totale pari a 217,0972 mio€ di cui 163,716 mio€ di lavori
 - Sulla base del progetto di fattibilità tecnico-economica si è aperta la fase per il reperimento delle risorse necessari per realizzare l'opera per poi avviare la fase successiva per la redazione del progetto definitivo (a cui seguirà la gara d'appalto)

Da ultimo si segnala la variante agli abitati di Glorie, Mezzano e Camerlona con un investimento, stimato nel progetto di fattibilità tecnico-economica, di ≈307 mio€ non ancora finanziato.

Potenziamento del nodo di Bologna

- Sono in corso interlocuzioni a livello politico e a livello tecnico per arrivare ad un aggiornamento del progetto originale (Passante di mezzo).
- Si stanno valutando varie alternative dalle quali emergerà quella che poi sarà realizzata.
- Tutti gli attori coinvolti hanno ribadito l'importanza di quest'opera non solo per la Regione Emilia-Romagna ma per tutta l'Italia (Bologna è lo snodo per le connessioni Nord-Sud e Est-Ovest) e la volontà di arrivare da una soluzione rapida ed equilibrata in termini di costi e benefici.
- Il progetto così "aggiornato" sarà incluso nel piano economico-finanziario 2024-29 di ASPI (Autostrade per l'Italia).

4° Corsia A14 da Bologna a diramazione per Ravenna (1/2)

- L'intervento consiste nell'ampliamento a quattro corsie dei due sensi di marcia (aggiunta di una corsia da 3,75 m) del tratto di 27 km da Ponte Rizzoli alla diramazione per Ravenna interessando i comuni di Ozzano dell'Emilia, Castel S. Pietro Terme, Dozza, Imola, Castel Bolognese e Solarolo.
- E' anche prevista la realizzazione di due nuovi svincoli: lo svincolo di Toscanella nel territorio del comune di Dozza e lo svincolo di Solarolo nel comune di Castel Bolognese, oltre all'ammodernamento di alcune rampe degli svincoli esistenti di Castel San Pietro, Imola e dell'area di servizio Sillaro.
- Il tracciato di progetto si mantiene sostanzialmente aderente al tracciato attuale, essendo ovunque possibile un ampliamento simmetrico ed in sede della piattaforma anche considerando le numerose opere d'arte di scavalco autostradale già predisposte alla 4° corsia.
- Il tratto è stato suddiviso in quattro tratte:
 - Tratta A che si estende dalla progr.29+600 (inizio intervento) fino alla progr.36+500
 - Tratta B che si estende dalla progr.36+500 fino alla progr.44+000
 - Tratta C che si estende dalla progr.44+000 fino alla progr.51+000;
 - Tratta D che si estende dalla progr.51+000 fino alla progr.56+600 (fine intervento).

4° Corsia A14 da Bologna a diramazione per Ravenna (2/2)

- In ogni tratta, i lavori procederanno, in carreggiata, con cantieri sfalsati (alternativamente in carreggiata nord o sud) così da ottimizzare i tempi e evitare l'assenza di corsia d'emergenza per tratte estese
- In questo modo si potranno realizzare tratte in contemporanea.
- A ottobre 2022 sono stati avviate le attività propedeutiche all'opera, quali il monitoraggio ambientale, la ricollocazione dei servizi interferenti con l'avvio dei lavori, le procedure per gli espropri, l'indagine archeologica preventiva all'esecuzione dei lavori oltre alla bonifica da eventuali ordigni residuati bellici e all'assistenza archeologica durante la bonifica bellica.
- Nei primi di marzo 2024. ASPI ha affidato alla controllata Amplia gli interventi contenuti nel 'Lotto 0-B' per la preparazione del piazzale dello svincolo di Toscanella di Dozza e il completamento del campo base a Castel San Pietro
- Il processo di realizzazione è al momento rallentato in attesa dell'approvazione da parte del Mit del piano economico-finanziario 2024-29 di ASPI (Autostrade per l'Italia).

Ferrovia Pontremolese (1/5)

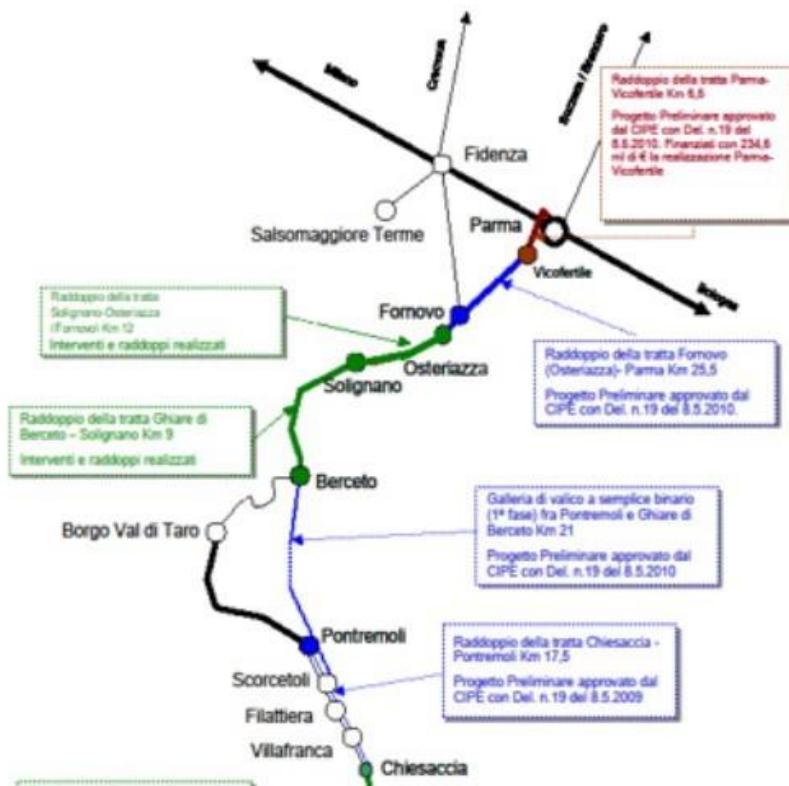
Il raddoppio della Pontremolese è un'opera strategica che rientra nella rete comprehensive e collega due grandi direttive ferroviarie, Genova - Roma e Milano - Bologna. La linea, lunga circa 110 km, collegherà La Spezia e Parma.

Il progetto è partito negli anni '80 con i primi cantieri. Attualmente su circa 110km il raddoppio è stato realizzato per 40 km.

Nel Contratto di Programma tra RFI e MIT la parte rimanente di 70 km è stata suddivisa in due grandi fasi funzionali:

- Tratta Parma - Vicofertile;
- Tratta Vicofertile - Berceto - Pontremoli - Osteriazzza - Chiesaccia.

Trattandosi di una linea comprehensive il progetto ne rispetta i parametri in termini di pendenza, di modulo di linea, di dimensioni, di sagoma delle gallerie, di peso assiale, ecc. in prospettiva del passaggio di treni merci più lunghi e pesanti.



I° fase funzionale: Parma - Vicofertile (8 km)

- Il raddoppio sarà per 5 km in variante e 3 km in affiancamento alla linea storica. Il progetto preliminare è stato redatto dal Gruppo ferrovie dello stato nel 2002 e approvato dal CIPE nel 2009. Nel 2021 è stato redatto il progetto definitivo che è stato portato in Conferenza dei Servizi. Si è, quindi, dato avvio all'iter autorizzativo, che si è concluso nel 2024 con l'approvazione del progetto da parte del Commissario straordinario di governo.
- Il costo complessivo lotto, valutato nel 2024, è di 486 milioni di euro. Nel contratto di programma RFI - MIT sono disponibili 360 milioni. Mentre restano da reperire 126 milioni per poter avviare la fase negoziale (bando di gare: appalto integrato) e quindi la fase realizzativa.
- I tempi di realizzazione sono stimati in 5 anni dall'affidamento dei lavori
- In sintesi, il progetto della Parma-Vicofertile è un progetto concluso, autorizzato e approvato ed è un'opera condivisa dal territorio. E' quindi auspicabile che venga fatto ogni sforzo per reperire il finanziamento residuo per partire con la fase negoziale.

II° fase funzionale Vicofertile-Chiesaccia

- E' suddivisa da più lotti funzionali:
 - I° lotto Vicofertile - Fornovo - Osteriazzza;
 - II° lotto Berceto - Pontremoli;
 - III° lotto Pontremoli - Chiesaccia, che ricade interamente in Toscana.
- Il progetto è stato aggiornato parametricamente partendo dal progetto preliminare del 2009 stimando un costo a vista intera per l'opera di 5,3 miliardi di euro
- Nel Contratto di Programma RFI-MIT (2022-2026 aggiornamento 2024), sono allocati 31 milioni (pari a circa lo 0,6% del valore dell'opera) sufficienti per la sola progettazione
- Nel 2024, secondo le indicazioni del CIPE si è avviata la progettazione definitiva del **lotto Vicofertile - Fornovo - Osteriazzza**, che consiste nel raddoppio di 22 km di linea, quasi tutto in affiancamento e alcune tratte in variante. Inoltre, in corrispondenza di Fornovo, si prevede un bypass di 2 km in galleria, per evitare l'attraversamento del centro urbano.
- Sono stati avviati anche dei confronti con il territorio.
Si prevede di concludere la fase di progettazione entro il 2025 per avviare l'iter autorizzativo, attraverso una conferenza dei servizi nel 2026.

Ferrovia Pontremolese (4/5)

- Per quanto riguarda invece gli altri lotti, quello più impegnativo sia dal punto di vista economico che ingegneristico è il **tratto tra Berceto - Pontremoli**, dove la linea storica ha una grande criticità dovuta alla pendenza del 23% in particolare per i treni merci soprattutto quelli in partenza da La Spezia in direzione Parma. Infatti la pendenza limita fortemente la massa trainata e quindi la lunghezza dei treni per cui i treni merci preferiscono seguire altri itinerari, ad esempio via Genova o Livorno

Questo tratto sarà realizzato in variante con una nuova galleria di valico che rappresenta dal punto di vista trasportistico l'opera più importante della Pontremolese e quella che consentirà il pieno sfruttamento delle opere realizzate negli altri lotti della linea.

Il progetto originario della galleria di valico dovrà essere sicuramente rivisto per adeguarlo alle recenti normative in termini di sicurezza, in particolare nelle gallerie (nel progetto del 2009 si prevedeva una galleria a fornice unico, mentre l'attuale normativa prevede che le gallerie più lunghe di 5 km siano a doppio fornice, uno per senso di marcia con binario singolo e collegati tramite bypass)

Mancando i finanziamenti anche solo per la fase progettuale, questo lotto attualmente è fermo.

- Anche per il lotto **Pontremoli - Chiesaccia** non ci sono attività in corso mancando le risorse.
- Non è possibile fare una previsione di quando verrà ripreso l'iter per questi lotti.
In ogni caso i tempi per i lavori veri e proprio saranno lunghi: sulla base dell'esperienza, avendo come riferimento il Terzo Valico, per la sola galleria di valico potrebbero essere necessari circa 10 anni.

- Per quanto riguarda le **criticità**, della mancanza delle coperture si è già accennato: mancano circa 125 milioni di euro per poter avviare i lavori per la Parma-Vicofertile (I° fase funzionale) con il progetto definitivo concluso, autorizzato (oltre alle risorse per la II° fase funzionale)
Sono però anche da segnalare le sfide ingegneristiche poste dalla progettazione e realizzazione della nuova galleria di valico.
- Passando ai **benefici**, il trasporto passeggeri potrà incominciare a goderli man mano che i vari lotti verranno completati potendo sfruttare i tratti a doppio binario con quindi minori tempi di percorrenza e una migliore puntualità e regolarità.
Invece per il trasporto merci la realizzazione della nuova galleria di valico sarà l'elemento discriminante poiché consentirà il transito di treni più lunghi e pesanti
- Ai fini di uno sblocco dell'opera, tra le iniziative in corso, è da segnalare quella di Confindustria La Spezia insieme ad altre associazioni volta a far inserire la Pontremolese tra le infrastrutture prioritarie a uso duale (civile e militare) il cui completamento e potenziamento è previsto entro il 2035
- Per la valenza dell'opera non solo per i territori interessati, si potrebbe pensare ad un'azione che metta insieme Regioni, province, comuni e sistema camerale per sensibilizzare il MIT sulla strategicità della Pontremolese e quindi accelerare il reperimento dei fondi mancati.

Considerazioni finali



Conclusioni (1/3)

- Con la III° edizione del Programma Infrastrutture il sistema camerale emiliano-romagnolo conferma il proprio impegno nel promuovere e sostenere lo sviluppo delle reti di trasporto e della logistica in Emilia-Romagna svolgendo un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e i soggetti preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio.
- Nella prima annualità del Programma Infrastrutture, è stato prodotto il **Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Emilia-Romagna** utilizzando un metodo improntato all'ascolto e al confronto con le imprese del territorio al fine di individuare una serie di interventi che il sistema imprenditoriale ritiene fondamentali per lo sviluppo della regione.
 - La disponibilità di **infrastrutture moderne, efficienti e con un'attenzione alla sostenibilità** ambientale non solo rappresenta un vantaggio competitivo per le imprese, facilitando l'approvvigionamento delle materie prime e l'accesso ai mercati nazionali ed esteri, ma costituisce anche un fattore chiave per la coesione territoriale riducendo le disuguaglianze tra territori, migliorando le connessioni tra aree urbane e periferiche, rafforzando i collegamenti con i territori transfrontalieri che si traducono in una maggiore inclusione economica e sociale.
- Il Libro Bianco dell'Emilia-Romagna ediz. 2025 oltre al monitoraggio dello stato di avanzamento delle priorità infrastrutturali di livello 1 individuate nel Libro Bianco 2022 (avviato con l'edizione precedente) contiene focus specifici per alcune di queste priorità, selezionate dal sistema camerale, realizzati interloquendo direttamente con i soggetti responsabili della loro realizzazione.

Conclusioni (2/3)

- Dal monitoraggio e dai focus con i gestori emerge che **alcune opere sono in una fase "delicata"**:
 - Il progetto del passante di mezzo (potenziamento del nodo di Bologna) è oggetto di aggiornamento tecnico e la soluzione che verrà individuata potrebbe avere impatto sia sulle opere di adduzione previste sia su altre opere sulla rete autostradale.
 - Il completamento del potenziamento delle linea ferroviaria Pontremolese pone sfide ingegneristiche importanti e richiedendo ingenti risorse si procederà per fasi funzionali. Per il tratto Parma-Vicofertile il progetto definitivo è stato approvato dal Commissario straordinario ma per procedere con la realizzazione occorre reperire le risorse.
 - L'autostrada regionale Cispadana risente del processo di rinnovo della concessione della A22 per la quale è in corso il bando di gara attualmente bloccato *in attesa di un pronunciamento della Corte di Giustizia Europea*.
 - Per il raddoppio della linea ferroviaria Castel Bolognese-Ravenna è in corso il progetto di *Fattibilità delle Alternative Progettuali con l'Analisi Costi-Benefici* sulla base del quale verrà deciso se procedere o meno.
 - La realizzazione della nuova Romea è in fase di analisi approfondita dopo che a seguito dei risultati di uno studio Anas dei flussi di traffico per il tratto veneto, il Veneto sembra aver abbandonato l'idea di un nuovo percorso concentrandosi su interventi di messa in sicurezza dell'attuale Romea.
- **Altre opere procedono secondo le tempistiche o con un rischio limitato di scostamento** cercando di gestire gli inevitabili impatti sulla viabilità, tra le quali:
 - Il potenziamento delle opere stradali di connessione ultimo miglio al porto di Ravenna;
 - L'ammodernamento/messa in sicurezza della SS16 (tratto Ferrara-Ravenna).
- In generale si registra un **aumento dei costi stimati** per gli interventi con quindi una rivalutazione dei costi-benefici in considerazione delle risorse disponibili.

Il **Libro Bianco 2025** non solo fotografa lo stato attuale (proposta, analisi, valutazione, progettazione, reperimento risorse, realizzazione) delle infrastrutture che il sistema delle imprese ritiene fondamentali per la crescita economica del territorio, ma **vuole essere un strumento di conoscenza, confronto e proposta, utile alle istituzioni e agli stakeholder territoriali**, per una pianificazione delle opere che risponda alle sfide di un contesto economico fortemente competitivo e all'avanguardia con l'ambizione di mantenere l'Emilia-Romagna al centro delle reti europee e globali per il flusso delle merci e dei passeggeri.

Il **Libro Bianco è uno strumento dinamico**, in continuo aggiornamento, affinché il contributo del sistema economico alle strategie per lo sviluppo del sistema infrastrutturale emiliano-romagnolo possa rispondere anche a mutamenti socio-economici del contesto.

Report realizzato da
Unioncamere Emilia-Romagna
con il supporto tecnico scientifico di



Settembre 2025