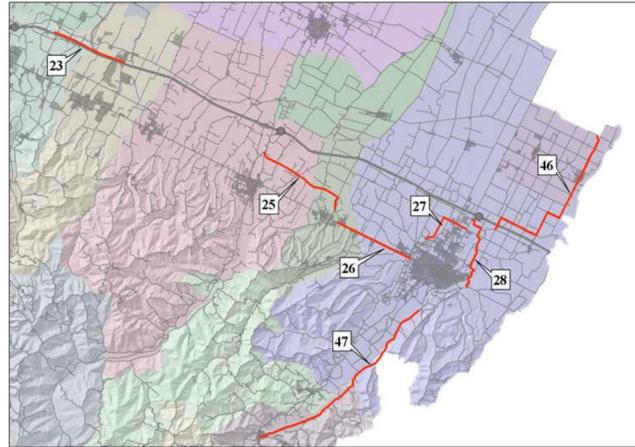


Comuni attraversati	Quadrante
San Lazzaro, Ozzano, Castel San Pietro, Casal Fiumanese, Imola, Borgo Tossignano	Est
Sviluppo complessivo della configurazione infrastrutturale	N° totale degli interventi
46 km	7

Descrizione tecnica dell'intervento

La configurazione infrastrutturale N°10 "Area Imolese" prevede principalmente il completamento da Est a Ovest della circonvallazione di Imola, la variante alla SS9 fra Castel San Pietro e Toscanella e il potenziamento in sede della SS9 fino a Imola. Oltre agli interventi suddetti, tale configurazione presenta due progetti di potenziamento in sede della SP54 e della Sp 14.



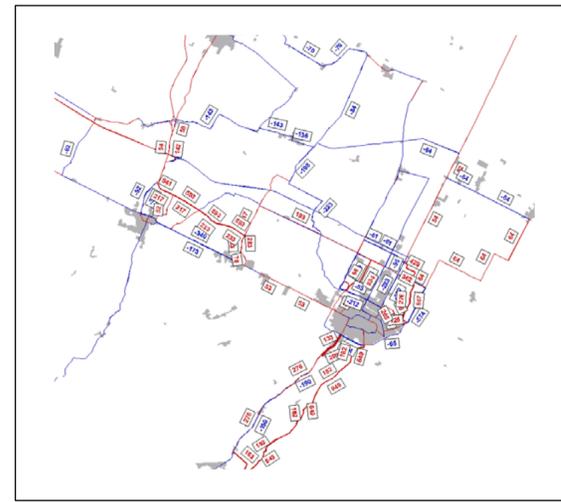
Individuazione planimetrica degli interventi

Caratteristiche geometrico-funzionali degli interventi

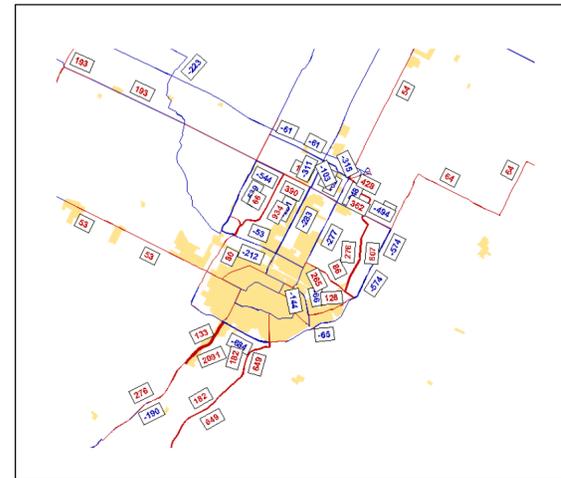
N° Interv.	Descrizione tratta	Rango PTCP	Cat. DM n.6792 05/12/2001	Intervallo vp (Km/h)	Lunghezza (km)	Velocità dichiarata nel modello	Capacità dichiarata nel modello	Tipologia di Intervento	Associazioni intercomunali coinvolte	Fuzione strategica dell'intervento
23	Complanare da Osteria Grande a SP28 (nord)	Grande rete di interesse regionale/nazionale	B Extraurbana principale	70-120	6,70	90	4000	Nuova realizzazione	Valle dell'Idice 5 Castelli Circondario Imolese	Aumenta la capacità del corridoio Est - Ovest composto già da SP31, SS9 e A14 creando un'alternativa all'odierna situazione di congestione
25	Variante Castel San Pietro - Toscanella	Grande rete di interesse regionale/nazionale	C1 Extraurbana secondaria	60-100	5,50	70	1500	Potenziamento in sede esistente	5 Castelli - Circondario imolese	Risolve il problema del flusso di traffico di attraversamento ai centri abitati e migliora l'accessibilità della stazione ferroviaria
26	Potenziamento in sede SS 9 Emilia da Toscanella a Svincolo Asse attrezzato	Grande rete di interesse regionale/nazionale	C1 Extraurbana secondaria	60-100	4,40	70	1500	Potenziamento in sede esistente	5 Castelli Circondario imolese	Garantisce un miglioramento prestazionale e funzionale dell'attuale tratto di SS9
27	Circonv. ovest di Imola (dall'asse Pedagna alla via Lasie)	Grande rete di interesse regionale/nazionale	C1 Extraurbana secondaria	60-100	3,08	70	1500	Potenziamento in sede esistente	Circondario imolese	Completa il disegno del terzo anello di circonvallazione al centro urbano di Imola servendo in maniera più efficace le zone produttive
28	Variante SP54 Lughese / circonv.est di Imola fino casello autostradale	Grande rete di interesse regionale/nazionale	C1 Extraurbana secondaria	60-100	4,55	70	1500	Potenziamento in sede esistente	Circondario imolese	
46	Potenziamento in sede e messa in sicurezza SP 54 da via Lasie al confine provinciale	Viabilità Extraurbana secondaria di interesse intercomunale	C1 Extraurbana secondaria	60-100	9,70	60	1800	Potenziamento in sede esistente	5 Castelli - Circondario Imolese	Potenzia il collegamento tra la zona industriale di Imola ed il comune di Mordano
47	Potenziamento in sede e messa in sicurezza SP 14 Valsanerno tra Imola e Borgo Tossignano	Viabilità Extraurbana secondaria di interesse intercomunale	C1 Extraurbana secondaria	60-100	11,8	60	1500	Potenziamento in sede esistente	Circondario Imolese	Potenzia un viabilità alternativa alla SP610 tra Imola e Borgo Tossignano

Costi di investimento/manutenzione

N° interv.	Descrizione tratta	Costi di investimento stimati in via parametrica (euro)	Costo annuo di manutenzione (euro)
23	Complanare da Osteria Grande a SP28 (nord)	33.500.000	—
25	Variante Castel San Pietro - Toscanella	16.500.000	—
26	Potenziamento in sede SS 9 Emilia da Toscanella a Svincolo Asse attrezzato	8.800.000	—
27	Circonv. ovest di Imola (dall'asse Pedagna alla via Lasie)	7.700.000	—
28	Variante SP54 Lughese / circonv.est di Imola fino casello autostradale	11.400.000	—
46	Potenziamento in sede e messa in sicurezza SP 54 da via Lasie al confine provinciale	19.400.000	161.515
47	Potenziamento in sede e messa in sicurezza SP 14 Valsanerno tra Imola e Borgo Tossignano	29.500.000	186.074
Costo totale della configurazione infrastrutturale			347.589



Differenza di flussi rispetto allo scenario di riferimento



Differenza di rete: centro urbano di Imola

Calcolo dell'indicatore "Rapporto fra il costo di realizzazione ed il beneficio socio-economico"

CONFRONTO SCENARI	Costi/ Benefici	Livello di sicurezza	Accessibilità ai poli	Livello di integrazione con il SFM	Livello di competitività con il sistema autostradale	Sito di appoderamento delle aziende intercettate dall'infrastruttura	
VALORE	0,05		1.485		1.013		
CLASSE	0,6	1	0,2	0	0,8	0,3	
PESO	25%	25%	15%	20%	5%	10%	
	0,15	0,25	0,03	0	0,04	0,03	0,56

Valutazioni/Intrepretazioni

- L'effetto della configurazione nel suo insieme produce, nel tratto compreso fra Castel San Pietro ed Imola, una riduzione dei flussi di traffico sia sulla A14 che sulla strada provinciale San Vitale. Si rafforzano gli itinerari costituiti dalla nuova San Carlo-Variante di Toscanella-via Emilia per i collegamenti fra Bologna ed Imola.

- La rete di differenza evidenzia che, se da un lato i traffici presenti sulla via Emilia nel tratto compreso fra Castel San Pietro ed il centro abitato di Toscanella si riducono di circa il 50% trasferendosi sulla nuova variante dall'altro, la velocizzazione di tale itinerario li riporta sulla stessa nel tratto successivo (Toscanella-Imola).

- La realizzazione della circonvallazione Est ed il completamento di quella ad Ovest di Imola producono una riduzione dei traffici di attraversamento fra la zona a Sud ed a Nord del centro abitato.

PTCP



Tavola 17.10

**TRASPORTO PRIVATO
CONFIGURAZIONI INFRASTRUTTURALI
N.10 - Area Imolese**

