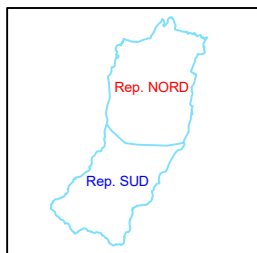




Corso Garibaldi, 59 - 42100 Reggio Emilia Tel 0522 444111  
E-mail: info@provincia.re.it - Web: http://www.provincia.re.it

SERVIZIO INFRASTRUTTURE, MOBILITA' SOSTENIBILE E PATRIMONIO  
U.O GESTIONE MANUFATTI



SCALA 1:75.000

## PROGRAMMA QUINQUENNALE 2025 - 2029 RELATIVO AI DISPOSITIVI DI RITENUTA STRADALE D.M. n. 216 del 9 Agosto 2024

### RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

Il Dirigente del Servizio  
Infrastrutture Mobilità Sostenibile  
e Patrimonio  
Responsabile Unico del Procedimento:  
Dott. Ing. Valerio Bussei

Progettisti:  
Dott. Ing. Giuseppe Tummino  
Dott. Ing. jr. Arturo Malagoli

Collaboratori:  
Dott. Ing. Alessandro Aleotti  
Dott. Arch. Raffaella Pancioli  
Dott. Ing. Isabella Corti  
Geom. Fabrizio Filippi

REVISIONE			Redatto		Verificato o Validato	
Revis.	Data Revis.	Descrizione Modifiche	Data	Nome	Data	Nome
All. n°	Data Progetto Novembre 2024	N° P.E.G.	Nome File			

**INDICE**

<b>1. PREMESSA</b>	<b>2</b>
<b>2. QUADRO DI RIFERIMENTO</b>	<b>4</b>
<b>2.1 IL CODICE DELLA STRADA E LA LEGGE N. 41 DEL 23 MARZO 2016</b>	<b>4</b>
<b>2.2 DECRETO MINISTERIALE N. 223 DEL 18 FEBBRAIO 1992 E SUCCESSIVI AGGIORNAMENTI PERIODICI, IN PARTICOLARE IL DECRETO MINISTERIALE N. 2367 DEL 21/06/2004</b>	<b>4</b>
<b>2.3 IL QUADRO DELLE ESIGENZE MANUTENTIVE, I PROVVEDIMENTI DI CONTENIMENTO DELLA SPESA PUBBLICA E LE OPPORTUNITÀ DI FINANZIAMENTO</b>	<b>5</b>
<b>2.4 ORGANIZZAZIONE DELLA RETE VIARIA PROVINCIALE</b>	<b>10</b>
<b>3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE</b>	<b>11</b>
<b>3.1 CRITERI SEGUITI PER LA STESURA DEL PROGRAMMA</b>	<b>11</b>
<b>3.2 CARATTERISTICHE DEGLI INTERVENTI</b>	<b>11</b>
<b>3.3 QUADRO ECONOMICO</b>	<b>12</b>
<b>3.4 ESIGENZE EFFETTIVE PER LA MESSA IN SICUREZZA DEI TRATTI STRADALI MAGGIORMENTE TRAFFICATI</b>	<b>14</b>

## 1. PREMESSA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha emanato il Decreto n. 216 del 9 agosto 2024 *“Ripartizione e utilizzo dei fondi per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e di città metropolitane delle regioni a statuto ordinario e delle Regioni Sardegna e Sicilia”*, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale 243 del 16-10-2024, che prevede la ripartizione di fondi, attraverso un piano di assegnazione di risorse distribuite sul quinquennio 2025 - 2029.

Il Decreto, all'allegato 3, prevede l'assegnazione alla Provincia di Reggio Emilia di € 2.086.239, suddivisi come di seguito:

- € 396.708 per l'annualità 2025;
- € 381.252 per l'annualità 2026;
- € 415.256 per l'annualità 2027;
- € 425.903 per l'annualità 2028;
- € 467.120 per l'annualità 2029.

Il comma 2 dell'art. 5, del Decreto prevede che le province debbano presentare alla Direzione generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 novembre 2024, i programmi quinquennali per il periodo 2025-2029, ai fini del trasferimento delle risorse relative alle varie annualità.

Le risorse, sono assegnate per la realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria e di adeguamento delle diverse componenti dell'infrastruttura, con priorità sui dispositivi di ritenuta stradale, con particolare riferimento a quelli per la sicurezza per i motociclisti.

Gli interventi finanziati con tali risorse possono, inoltre, riguardare le seguenti attività:

- a) la progettazione, la direzione lavori, il collaudo, i controlli in corso di esecuzione e finali, nonché le altre spese tecniche necessarie, purché coerenti con i contenuti e le finalità della legge e del decreto di cui trattasi. Tra queste possono essere comprese, tra l'altro, le spese per l'effettuazione di rilievi concernenti le caratteristiche geometriche fondamentali, lo stato e le condizioni dell'infrastruttura, il livello di incidentalità, l'esposizione al rischio idrogeologico, nonché le spese per gli studi e le rilevazioni di traffico;
- b) la realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria e di adeguamento alla normativa delle diverse componenti dell'infrastruttura incluse le pavimentazioni, i sistemi di smaltimento acque, la segnaletica, l'illuminazione, i sistemi di info-mobilità;
- c) la realizzazione di interventi di miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'infrastruttura esistente con riguardo alla piattaforma veicolare, ciclabile e pedonale, della segnaletica verticale e orizzontale, dei manufatti e dei

dispositivi di sicurezza passiva installati nonché delle opere d'arte per garantire la sicurezza degli utenti;

- d) la realizzazione di interventi di ambito stradale che prevedono:
1. i percorsi per la tutela delle utenze deboli;
  2. il miglioramento delle condizioni per la salvaguardia della pubblica incolumità;
  3. la riduzione dell'inquinamento ambientale;
  4. la riduzione del rischio da trasporto merci inclusi i trasporti eccezionali;
  5. la riduzione dell'esposizione al rischio idrogeologico;
  6. l'incremento della durabilità per la riduzione dei costi di manutenzione.

Il predetto comma 2 dell'articolo 5 del Decreto n. 216 del 9 agosto 2024 stabilisce, altresì, che il programma quinquennale è considerato approvato in assenza di osservazioni da parte della Direzione generale per le strade e la sicurezza delle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da formulare entro novanta giorni dalla ricezione del programma.

Il comma 1 dell'articolo 6 del Decreto n. 216 del 9 agosto 2024 stabilisce che il programma quinquennale da presentare deve essere sviluppato sulla base:

- a) della conoscenza delle caratteristiche geometriche e dello stato dell'infrastruttura, del traffico, dell'incidentalità e dell'esposizione al rischio idrogeologico;
- b) dell'analisi della situazione esistente;
- c) della previsione dell'evoluzione della infrastruttura.

Il programma deve prevedere interventi di manutenzione straordinaria e di adeguamento dell'infrastruttura viaria alla normativa e deve tener conto degli aspetti connessi alla durabilità delle opere da realizzare, dei benefici apportati in termini di sicurezza, della riduzione del rischio, della qualità della circolazione degli utenti e dei relativi costi.

Il cronoprogramma degli interventi deve riportare i seguenti elementi desumibili dal sistema di monitoraggio di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229:

- a) inizio e fine dell'attività di progettazione;
- b) inizio e fine della procedura di aggiudicazione delle gare per la realizzazione dei lavori;
- c) inizio e fine dei lavori;
- d) inizio e fine del collaudo o certificazione di regolare esecuzione dei lavori.

Il programma relativo ad ogni annualità deve contenere l'individuazione di ogni intervento comprensivo del codice CUP valido, le schede descrittive e riepilogative di ciascun intervento da realizzare.

Gli interventi inseriti nel programma possono anche avere durata pluriennale. In tal caso le somme relative alla singola annualità sono rendicontate entro il 31 dicembre dell'anno successivo all'anno di riferimento del finanziamento.

## 2. QUADRO DI RIFERIMENTO

### 2.1 Il Codice della strada e la Legge n. 41 del 23 marzo 2016

L'Art. 14 comma 1 "Poteri e compiti degli enti proprietari delle strade" del Codice della Strada (D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 recante "Nuovo codice della strada" e ss.mm.ii) enuncia fra gli altri:

- *Gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono:*
  - a) *alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi;*
  - b) *al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze;*
  - c) *alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta.*

La legge n. 41, del 23 marzo 2016, ha introdotto nel nostro ordinamento le nuove fattispecie di reato di omicidio stradale e di reato di lesioni personali stradali, rispettivamente disciplinate dagli articoli 589 bis e 590 bis del codice penale, incrementando le pene per i reati di omicidio colposo.

Tale reato ricorre in tutti i casi di incidenti stradali con esiti mortali che si consumano sulle strade, come definite dall'articolo 2, comma 1, C.d.S., anche se il responsabile non è un conducente di veicolo. Infatti, le norme del Codice della Strada disciplinano anche comportamenti posti a tutela della sicurezza stradale, relativa alla manutenzione e costruzione delle strade e dei veicoli, in relazione agli obblighi di cui all'art. 14 del C.d.S. sopra riportato.

Gli Enti proprietari delle strade, come la Provincia, pertanto sono investiti della necessità di curare al meglio le strade intensificando i loro interventi per evitare di incappare nell'accusa di omicidio colposo in caso di incidenti gravi avvenuti per i difetti evidenti delle strade o resi più gravi dalle carenze di manutenzione, efficienza e segnaletica delle strade stesse.

### 2.2 Decreto Ministeriale n. 223 del 18 febbraio 1992 e successivi aggiornamenti periodici, in particolare il Decreto Ministeriale n. 2367 del 21/06/2004

Il Decreto n. 223 del 18 febbraio 1992 del Ministero dei Lavori Pubblici è un regolamento che contiene istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza.

L'art. 8 dello stesso decreto prevede l'aggiornamento periodico delle suddette istruzioni a cura del Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in rapporto all'esperienza maturata ed allo stato dell'arte.

Il più recente aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale ai fini dell'omologazione, è costituito dalle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali, allegate al Decreto n. 2367 del

21/06/2004 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cui si fa esplicito richiamo.

### **2.3 Il quadro delle esigenze manutentive, i provvedimenti di contenimento della spesa pubblica e le opportunità di finanziamento**

La Provincia di Reggio Emilia si trova a gestire una rete stradale di circa 940 km, comprendente 630 tra ponti e viadotti per una estensione complessiva di impalcati e scalcamenti con luce oltre i 6 metri pari a Km. 12,86.

Si tratta di un patrimonio variegato sia per tipologia costruttiva che per anno di costruzione, distribuito sull'intero territorio provinciale, sottoposto a partire dal 2000 ad un profondo rinnovamento legato soprattutto alla realizzazione di 136 km di nuova viabilità, costituita da varianti ai centri abitati e rettifiche di tracciati per migliorare le condizioni di accessibilità interprovinciale ed interregionale e di connessione interna del territorio, verso i nodi della mobilità e gli assi forti del trasporto, (Reggio Emilia e il sistema delle tangenziali, Stazione ferroviaria Alta Velocità, Autostrada A1 e Autostrada A22 del Brennero) con un indubbio miglioramento in termini di sicurezza (da allora le vittime della strada sono diminuite del 60%).

Al fine di garantire la sicurezza degli utenti il personale provinciale preposto, delle Unità Operative di Manutenzione stradale, effettua pertanto un monitoraggio quotidiano della situazione di percorribilità della rete viaria, evidenziando le eventuali anomalie o criticità.

Le segnalazioni che riguardano la viabilità, inclusi ponti e viadotti e barriere di sicurezza stradali vengono prese in carico dai funzionari del Servizio Infrastrutture, che anche grazie ad appositi incarichi affidati a professionisti specializzati, provvedono ad effettuare le indispensabili verifiche tecniche e ad assumere se necessario gli eventuali provvedimenti temporanei di regolazione dei flussi veicolari (istituzione di sensi unici alternati, limitazione di carico, deviazione dei flussi veicolari con individuazione di percorsi alternativi, ecc.) in attesa di programmare gli interventi di manutenzione.

Da tali attività di costante monitoraggio e controllo è emerso che in diversi tratti stradali di competenza della Provincia di Reggio Emilia, le barriere di sicurezza stradali esistenti risultano vetuste e presentano condizioni di degrado, o quanto meno di scarsa efficienza, non garantendo più le condizioni di sicurezza e di funzionalità richieste dalla vigente normativa.

È pertanto necessario programmare interventi di manutenzione straordinaria volti alla messa in sicurezza di tali barriere stradali nel rispetto della normativa vigente, dando priorità alle arterie stradali che presentino un maggior traffico giornaliero medio e le maggiori criticità.

A tale scopo, sono stati esaminati i dati relativi al traffico giornaliero medio (TGM) in alcuni dei tratti stradali di competenza ritenuti di maggior criticità ed intensità di traffico. Tali dati, estrapolati dal portale della Regione Emilia Romagna all'indirizzo web [HTTPS://SERVIZIISIR.REGIONE.EMILIA-ROMAGNA.IT/FLUSSIMTS/](https://serviziisir.regione.emilia-romagna.it/flussimts/) sono riferiti al periodo settembre 2023 / agosto 2024, in modo tale da avere un quadro complessivo rapportato all'ultimo anno. Nello specifico, ai fini della programmazione quinquennale

di che trattasi, si è ritenuto di inserire tra gli interventi di manutenzione straordinaria per la sostituzione delle barriere di sicurezza stradali, i seguenti tratti provinciali:

- SP486R, lungo gli svincoli di Villalunga in località Veggia di Casalgrande (svincoli fra la SP467R e la SP486R), già oggetto di recente di un primo stralcio di intervento;
- SP37 (Pedemontana) tra le località di Albinea e Pratissolo;
- SP21-23 (Pedemontana) tra Albinea e San Polo d'Enza;
- SP486R tra Lugo di Baiso e Castellarano.

Nelle tabelle che seguono sono riportati i dati sul TGM estrapolati dal portale di cui sopra, riferiti a 3 postazioni di rilevamento esaminate:

- Postazione 239 (SP 486R a Veggia tra Castellarano e SP467R (ponte fiume Secchia- confine provinciale Reggio Emilia/Modena)
- Postazione 238 (SP 37 tra Albinea e Scandiano)
- Postazione 237 (SP 23 tra Quattro Castella e Montecavolo)

Postazione	239
Strada	SP 486R a Veggia tra Castellarano e SP467R (ponte fiume Secchia - confine provinciale Reggio Emilia/Modena)
Anno/ Mese	Media Giornaliera Transiti
	TGM
2024/08	18.425
2024/07	23.372
2024/06	22.296
2024/05	22.968
2024/04	22.196
2024/03	22.542
2024/02	22.393
2024/01	20.297
2023/12	20.349
2023/11	22.074
2023/10	22.977
2023/09	22.999

<b>Postazione</b>	<b>238</b>
<b>Strada</b>	<b>SP 37 tra Albinea e Scandiano</b>
<b>Anno/ Mese</b>	<b>Media Giornaliera Transiti</b>
	<b>TGM</b>
2024/08	8.570
2024/07	10.856
2024/06	11.182
2024/05	11.724
2024/04	11.113
2024/03	11.272
2024/02	11.159
2024/01	9.949
2023/12	10.147
2023/11	11.144
2023/10	11.474
2023/09	11.304

<b>Postazione</b>	<b>237</b>
<b>Strada</b>	<b>SP 23 tra Quattro Castella e Montecavolo</b>
<b>Anno/ Mese</b>	<b>Media Giornaliera Transiti</b>
	<b>TGM</b>
2024/08	11.987
2024/07	14.611
2024/06	15.040
2024/05	15.521
2024/04	14.810
2024/03	14.740
2024/02	14.717
2024/01	13.500
2023/12	13.721



2023/11	14.688
2023/10	15.136
2023/09	14.651

In particolare sugli svincoli di Villalunga tra le SP467R e la SP486R oltre ad analizzare il traffico rilevato dalla postazione 239 che si limita ad osservare e contare i veicoli che percorrono la direttrice nord-sud, risulta necessario integrare questi dati con quanto rilevava la postazione 321 (SP467 tra Sassuolo e ponte fiume Secchia confine provinciale Modena/Reggio Emilia) fino al 11/2022, data oltre la quale la postazione non rileva più. In ogni caso è necessario analizzare i dati del periodo Dicembre 2021 / Novembre 2022 per comprendere anche i flussi di traffico che percorrono gli svincoli in direzione est-ovest.

Postazione	321
Strada	SP 467 tra Sassuolo e ponte fiume Secchia (confine provinciale Modena/Reggio Emilia)
Anno/ Mese	Media Giornaliera Transiti
	TGM
2022/11	28.428
2022/10	27.541
2022/09	26.788
2022/08	21.345
2022/07	26.224
2022/06	26.887
2022/05	28.945
2022/04	28.775
2022/03	29.593
2022/02	28.943
2022/01	24.079
2021/12	26.631

Essendo il traffico stradale un sistema a rete, non è possibile fare la somma dei veicoli delle postazioni 239 e della 321 per avere il totale complessivo, in quanto parte del traffico che veniva registrato dalla postazione 321 può essere diretto verso sud e passare anche di fronte alla postazione 239, per essere nuovamente registrato, e viceversa per i veicoli che vengono registrati dalla postazione 239 e sono diretti verso

Nord in direzione Sassuolo i quali vengono registrati anche dalla postazione 321. Non essendo possibile quantificare questi casi, è possibile ipotizzare che siano il 30% dei transiti giornalieri registrati dalla postazione 321, quota da sommare ai transiti giornalieri registrati dalla postazione 239, per un totale complessivo di circa 45.000 veicoli al giorno che usufruiscono degli svincoli di Villalunga, che risultano di gran lunga la porzione di rete stradale più trafficata in assoluto della Provincia, oltre ad uno dei nodi stradali più trafficati della Regione Emilia Romagna;

Considerata l'importanza strategica delle viabilità interessate ed in considerazione del fatto che, come indicato sopra, lungo gli svincoli di Villalunga in località Veggia di Casalgrande, è già stato realizzato di recente un primo stralcio di intervento (risultando pertanto importante e fondamentale concluderlo con i necessari stralci successivi) finanziato dalla Regione Emilia Romagna, pertanto il cronoprogramma interventi col quale gli stessi verrebbero finanziati sulle cinque annualità è il seguente:

- Annualità 2025: SP486R, svincoli di Villalunga in località Veggia di Casalgrande (svincoli fra la SP467R e la SP486R), 2° stralcio;
- Annualità 2026: SP486R, svincoli di Villalunga in località Veggia di Casalgrande (svincoli fra la SP467R e la SP486R), 3° stralcio;
- Annualità 2027: SP37 (Pedemontana) tra le località di Albinea e Pratissolo;
- Annualità 2028: SP486R tra Lugo di Baiso e Castellarano.
- Annualità 2029: SP21-23 (Pedemontana) tra Albinea e San Polo d'Enza;

Considerato che ai sensi del comma 2 articolo 6 del Decreto n. 216 del 9 agosto 2024 i programmi possono superare l'importo assentito di una percentuale non superiore al 20% di tale importo, al fine di agevolare il riutilizzo delle economie di gara, è stato predisposto un intervento suppletivo, da eseguire sulla SP28 tra i comuni di Montecchio Emilia e Reggio Emilia, anch'essa fortemente trafficata, come da TGM rilevato dalla postazione 137.

## 2.4 Organizzazione della rete viaria Provinciale

A fini organizzativi la rete stradale di competenza provinciale, avente una estensione complessiva di circa 940 km., risulta suddivisa per la gestione in due distinti reparti: pianura, e zona pedecollinare / montana rispettivamente a nord e a sud della strada Pedemontana con una estrema varietà di situazioni in relazione alle caratteristiche altimetriche, geomorfologiche delle aree attraversate ed alle tipologie di traffico.

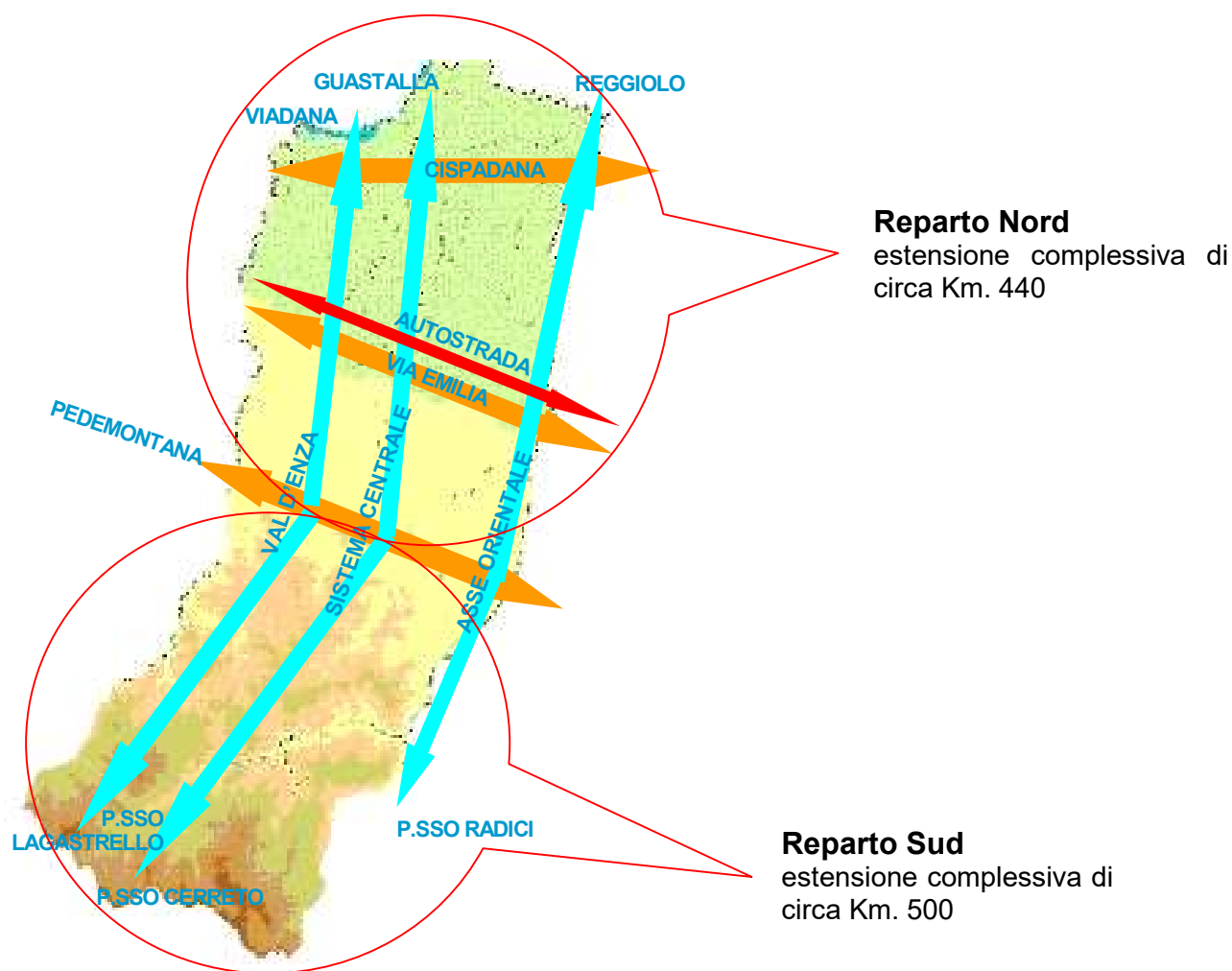


Fig. 1 - Ripartizione della viabilità provinciale in reparti

### 3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

#### 3.1 Criteri seguiti per la stesura del Programma

Il Programma Quinquennale 2025-2029 redatto dal Servizio Infrastrutture, sulla base del Decreto Ministeriale n. 216 del 9 agosto 2024, per la ripartizione dei fondi necessari alla realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria e di adeguamento delle diverse componenti dell'infrastruttura, con priorità sui dispositivi di ritenuta stradale, e con particolare riferimento a quelli per la sicurezza per i motociclisti risulta composto dai seguenti elaborati:

- Relazione tecnica illustrativa;
- Tav. 1 - Assi Strategici;
- Tav. 2 - Interventi previsti
- Tab. A - Elenco dettagliato degli interventi individuati.

Tale programma è stato sviluppato assumendo come criteri di riferimento quanto segue:

- i dettami delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali allegato al Decreto Ministeriale n. 2367 del 21/06/2004;
- i criteri di cui al comma 1 art. 6 del Decreto 9 agosto 2024 n. 216;
- il quadro delle esigenze manutentive rilevate in funzione dei flussi di traffico e pertanto del rischio, già citate al precedente punto 2.3;
- la struttura della viabilità provinciale, individuando prevalentemente quali oggetto d'intervento gli assi strategici e le arterie principali di connessione con gli stessi assi su cui insistono i principali flussi veicolari anche in coerenza con quanto previsto nel PTCP (si rimanda per i dettagli alla Tav. 1);
- un criterio di completamento di opere già parzialmente realizzate con finanziamenti in anni immediatamente precedenti, al fine di dare le opere compiute con un orizzonte temporale di pieno esercizio più ampio possibile;
- il superamento della logica degli interventi manutentivi emergenziali, a favore di una attività di manutenzione programmata, effettuando un insieme di lavori di ripristino coordinati, distribuiti nel quinquennio finalizzati a risolvere in modo organico le criticità degli assi stradali su cui si prevede di intervenire, (si rimanda per i dettagli alla Tav. 2, e alla Tabella A di dettaglio degli interventi);

#### 3.2 Caratteristiche degli interventi

A livello generale gli interventi previsti nel dettaglio nella tabella A allegata al Programma Quinquennale riguardano interventi di manutenzione straordinaria volti alla messa in sicurezza delle barriere stradali nel rispetto della normativa vigente, dando priorità alle arterie stradali che presentano un maggior traffico giornaliero medio e le maggiori criticità.

Nello specifico degli interventi di manutenzione delle barriere di sicurezza stradali afferenti alla rete stradale di competenza dei reparti sud e nord, sono state programmate opere di messa in sicurezza e ripristino delle funzionalità comprendenti a titolo puramente esemplificativo ma non esaustivo, le seguenti lavorazioni:

- sostituzione delle barriere di sicurezza stradali inadeguate (smontaggio delle barriere di sicurezza esistenti, demolizione di cordoli esistenti e di porzione di pavimentazione stradale, rifacimento dei cordoli, ripristino pavimentazione stradale e montaggio di nuove barriere di sicurezza stradali nel rispetto della normativa vigente);
- ripristino degli elementi di raccolta e scarico delle acque meteoriche;
- bitumatura e sabbiatura della superficie del piano viabile;
- rifacimento pavimentazione stradale nei tratti interessati;
- rifacimento della segnaletica orizzontale;

### 3.3 Quadro Economico

Sulla base delle somme che il Decreto destina alla Provincia di Reggio Emilia, (il Piano di Riparto assegna una somma complessiva per il quinquennio 2025-2029 pari ad € 2.086.239,00) il programma prevede la seguente ripartizione:

N.	TIPOLOGIA OPERA	UBICAZIONE (STRADA, CHILOMETRICA)	COMUNE	BREVE DESCRIZIONE	IMPORTO STIMATO (€)
<b>ANNO 2025</b>					
1	RILEVATI STRADALI/PONTI	SVINCOLI FRA LA SP467R E LA SP486R	CASALGRANDE	SOSTITUZIONE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI ED INSTALLAZIONE PROFILI DSM SU SVINCOLI DI VILLALUNGA, 2° STRALCIO - CUP C57H24002020001	396.708,00 €
<b>TOTALE 2025</b>					<b>396.708,00 €</b>

N.	TIPOLOGIA OPERA	UBICAZIONE (STRADA, CHILOMETRICA)	COMUNE	BREVE DESCRIZIONE	IMPORTO STIMATO (€)
<b>ANNO 2026</b>					
2	RILEVATI STRADALI/PONTI	SVINCOLI FRA LA SP467R E LA SP486R	CASALGRANDE	SOSTITUZIONE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI ED INSTALLAZIONE PROFILI DSM SU SVINCOLI DI VILLALUNGA, 3° STRALCIO - CUP C57H24002030001	381.252,00 €
<b>TOTALE 2026</b>					<b>381.252,00 €</b>

N.	TIPOLOGIA OPERA	UBICAZIONE (STRADA, CHILOMETRICA)	COMUNE	BREVE DESCRIZIONE	IMPORTO STIMATO (€)
<b>ANNO 2027</b>					
3	RILEVATI STRADALI/PONTI	SP37 FRA ALBINEA E PRATISSOLO	ALBINEA	SOSTITUZIONE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI E INSTALLAZIONE NUOVE BARRIRE E PROFILI DSM - CUP C35F24000510001	415.256,00 €
<b>TOTALE 2027</b>					<b>415.256,00 €</b>

N.	TIPOLOGIA OPERA	UBICAZIONE (STRADA, CHILOMETRICA)	COMUNE	BREVE DESCRIZIONE	IMPORTO STIMATO (€)
<b>ANNO 2028</b>					
4	RILEVATI STRADALI/PONTI	SP486R FRA LUGO DI BAIOSO E CASTELLARANO	BAIOSO E CASTELLARANO	SOSTITUZIONE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI E INSTALLAZIONE NUOVE BARRIRE E PROFILI DSM - CUP C35F24000520001	425.903,00 €
<b>TOTALE 2028</b>					<b>425.903,00 €</b>

N.	TIPOLOGIA OPERA	UBICAZIONE (STRADA, CHILOMETRICA)	COMUNE	BREVE DESCRIZIONE	IMPORTO STIMATO (€)
<b>ANNO 2029</b>					
5	RILEVATI STRADALI/PONTI	SSPP 21 E 23 FRA ALBINEA E SAN POLO D'ENZA	ALBINEA, QUATTRO CASTELLA E SAN POLO D'ENZA	SOSTITUZIONE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI E INSTALLAZIONE NUOVE BARRIRE E PROFILI DSM - CUP C35F24000530001	467.120,00 €
<b>TOTALE 2029</b>					<b>467.120,00 €</b>

Infine, come sopra riportato, la Provincia di Reggio Emilia nella trasmissione del programma quinquennale, per la sua approvazione da parte del Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti, invierà anche una scheda inerente l'intervento suppletivo che si intende realizzare, qualora dovessero rimanere delle risorse economiche. Intervento, che come da DM deve essere di importo massimo pari al 20% di quanto assentito, per il quale si riporta il dettaglio di seguito:

N.	TIPOLOGIA OPERA	UBICAZIONE (STRADA, CHILOMETRICA)	COMUNE	BREVE DESCRIZIONE	IMPORTO STIMATO (€)
<b>ANNO 2025</b>					
6	RILEVATI STRADALI/PONTI	SP28 FRA MONTECCHIO EMILIA E REGGIO EMILIA	MONTECCHIO EMILIA, CAVRIAGO E REGGIO EMILIA	SOSTITUZIONE BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI E INSTALLAZIONE NUOVE BARRIRE E PROFILI DSM - CUP C25F24000370001	417.247,80 €
<b>TOTALE</b>					<b>417.247,80 €</b>

### **3.4 Esigenze effettive per la messa in sicurezza dei tratti stradali maggiormente trafficati**

Al netto dei tratti stradali precedentemente citati, sui quali insistono i maggior flussi di traffico, che portano il livello di rischio ad una soglia medio-alta, rimane da mettere in sicurezza tutto il resto della rete stradale, sulla quale insistono flussi di traffico paragonabili a quelli di cui in precedenza, ovvero:

- SP28;
- SP51;
- SP467R;
- SP62R;
- SP111;
- SP30;
- SP62Rvar;
- SP5;
- SP35;
- SP2;
- SP3;

A cui è necessario aggiungere tutte le strade provinciali della zona appenninica che nonostante abbiano dei flussi di traffico molto più contenuti, presentano dei tracciati con caratteristiche plano altimetriche estreme a causa dell'orografia del territorio, e che risultano maggiormente trafficate nei periodi estivi dai motociclisti, i quali costituiscono una delle componenti di traffico più deboli;

A tal proposito volendo stimare l'effettiva esigenza finanziaria per la messa in sicurezza dei tratti stradali mediante l'installazione di nuove barriere stradali e profili salva motociclisti laddove necessari e considerato che l'estensione della rete stradale del reparto Nord è di 440 km mentre quella del reparto sud è di 500 km, si può ipotizzare una somma pari a € 2.000.000,00 euro per la zona Nord, e € 5.000.000,00 per parte di territorio che si trova sull'Appennino, per seguenti motivi:

- Una parte della rete stradale della zona Nord è di recente realizzazione e pertanto anche i sistemi di ritenuta stradale sono in buone condizioni e/o comunque efficienti, anche se vi sono diverse situazioni puntuali da risolvere;
- Quasi tutta la rete stradale della zona appenninica è stata realizzata molto tempo fa ed in alcuni tratti risulta inadeguata dal punto di vista della sicurezza stradale a causa della presenza di barriere non omologate e vetuste;
- Nel reparto sud a causa dell'orografia del territorio sono presenti diversi tratti con andamento curvilineo che andrebbero messi in sicurezza sia mediante l'installazione di barriere omologate che anche di profili "salva-motociclisti".