



UNIONE DEI COMUNI VALLE DEL SAVIO

47521 CESENA (FC) – Piazza del Popolo n.10
tel. 0547/356111 – e.mail: protocollo@pec.unionevallesavio.it -
protocollo@pec.unionevallesavio.it
47021 S.PIERO IN BAGNO (FC) – Via Verdi n.4
tel. 0543/ 900711 – fax 0543/447833



Piano Intercomunale di Protezione Civile

Comuni di Bagno di Romagna, Cesena, Mercato Saraceno, Montiano, Sarsina e Verghereto



DOCUMENTO		RISCHIO BLOCCHI PROLUNGATI DEL TRAFFICO - CESENA	
REVISIONI N.		DATA	DESCRIZIONE
	0	Dicembre 2015	Emissione bozza
	1	Giugno 2017	Aggiornamento
	2		
APPROVATO CON ATTO			
Presidente Unione Valle del Savio		Paolo Lucchi	
Dirigente Servizio di Protezione Civile dell'Unione		Paolo Carini	
Responsabile Ufficio di Protezione Civile dell'Unione		Cristina Ceccarelli	
Collaborazioni esterne		Giorgia Bianchi, Mauro Gasparini	

1 - PREMESSA

Il rischio derivante da blocchi prolungati della viabilità, oggetto del presente scenario, è inteso come quello provocato da eventi, calamitosi o connessi all'attività umana, che possano coinvolgere la principale viabilità stradale ed autostradale e determinare condizioni di potenziale pericolo per i cittadini o, comunque, comportare conseguenze negative sul regolare svolgimento dei servizi e della mobilità in generale.

Gli eventi calamitosi attinenti a fenomeni meteorologici possono consistere in grandi neviccate, nebbie intense e persistenti, nubifragi e frane di notevole entità; gli eventi legati alle attività dell'uomo possono individuarsi fra movimenti di massa dei veicoli in occasione dei cosiddetti "esodi", incidenti stradali di rilevante gravità, incendi boschivi in prossimità del tratto stradale, problemi strutturali della carreggiata o delle opere d'arte inerenti la sede stradale, ecc... Si intendono comunque compresi tutti gli avvenimenti che comportino un blocco della viabilità stradale e autostradale superiore ad almeno 3 ore.

In tali circostanze, può generarsi una situazione di crisi in cui risulta necessario affrontare diverse problematiche fra cui l'assistenza alle persone coinvolte, la definizione di percorsi alternativi in cui deviare il traffico, l'individuazione di aree disponibili per la sosta temporanea di veicoli, la valutazione dell'impatto sulla viabilità minore; è quindi di fondamentale importanza impostare un valido modello di intervento.

Per quanto riguarda le due maggiori arterie stradali che attraversano il territorio cesenate (Autostrada A-14 e S.S. 3/bis Tiberina) esistono già degli atti di pianificazione redatti dalla Prefettura di Forlì-Cesena ai quali si cercherà di aderire il più possibile; inoltre, sarà seguito quanto previsto nel modello di intervento predisposto dalla Regione Emilia Romagna per blocchi prolungati della viabilità autostradale e superstradale conseguenti a precipitazioni nevose e a maxi esodi estivi, che imposta le sue fasi di attivazione sulla base di codici corrispondenti a vari gradi di emergenza, elaborati dalla Società Autostrade.

Si cercherà, pertanto, di arricchire una pianificazione, che per tale tipologia di rischio è già stata affrontata a vari livelli dalle Autorità preposte, con tutte le informazioni utili ad una efficace gestione dell'emergenza.

2 - INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il Comune di Cesena è interessato da una fitta rete viaria urbana ed extraurbana, con alcune arterie stradali di rilevanza nazionale; il rilievo preciso di tutte le strade presenti all'interno del territorio è stato effettuato tramite cartografia dedicata ed allegata al Piano Comunale (tavv. 2A e 2B).

In primo luogo, è presente l'Autostrada A-14 Bologna-Taranto che attraversa la pianura a nord del centro abitato in direzione nord ovest - sud est.

Altra importante strada è la S.S. 3/bis Tiberina (SGC E-45 Ravenna - Orte) che taglia in direzione nord-sud il territorio comunale per circa 18 km.

Infine, la S.S. n° 9 - via Emilia che interseca il territorio in direzione nord ovest - sud est, con la nuova variante che scavalca il centro cittadino a nord della linea ferroviaria.

Da ultimo, sono state censite tutte le altre strade facenti parte della cosiddetta viabilità "minore" e distinte, a seconda della proprietà o gestione, in provinciali, comunali, vicinali e vicinali consorziate.

Eventuali interruzioni del traffico sulle strade di maggiore importanza possono avere considerevoli ripercussioni sulla viabilità urbana in quanto, in molti casi, gli svincoli e le uscite sono posti in corrispondenza di centri anche densamente abitati e con una mobilità veicolare difficoltosa anche in situazioni ordinarie.

3 - SCENARI DI EVENTO

- INDIVIDUAZIONE POSSIBILI SCENARI

L'impatto sociale causato da un blocco prolungato della viabilità stradale è sicuramente rilevante in ordine a situazioni di potenziale pericolo che da questo potrebbero generarsi.

Tuttavia non risulta possibile effettuare una valutazione precisa delle conseguenze negative sulla popolazione esposta in quanto le variabili in gioco sono tante; occorre considerare che esiste quindi un grado di incertezza elevato per cui, anche se risulta possibile evidenziarne gli effetti, non è facile individuare a priori l'effettiva consistenza di un blocco della rete viaria principale.

Si ritiene importante inquadrare, prima di tutto, la situazione del reticolo stradale all'interno del territorio comunale che vede, oltre alla normale viabilità urbana ed extraurbana, anche arterie di considerevole importanza.

La principale è senza dubbio l'Autostrada A-14 Bologna-Taranto che attraversa la pianura a nord del centro abitato in direzione nord ovest - sud est dal km 91+600 al km 106+954 per un totale di oltre 15 km: in tale tratto, privo di viadotti e tunnel o gallerie, sono presenti due uscite, precisamente Cesena-Nord (con svincolo sulla via Dismano e collegamento con E-45 in zona Pievesestina) e Cesena (con svincolo in via Cervese zona Villa Chiaviche), e nessuna stazione di servizio.

Altra importante strada è la S.S. 3/bis Tiberina (SGC E-45 Ravenna - Orte) che taglia in direzione nord-sud il territorio comunale per circa 18 km: nel tratto in oggetto non vi sono gallerie o viadotti ma sono presenti diversi cavalcavia su strade e ferrovia, mentre gli svincoli sono n° 7 (più uno immediatamente oltre il confine con Mercato Saraceno che serve l'abitato di Borello) e le aree di servizio e rifornimento risultano quattro (due per senso di marcia).

Particolare rilevanza, ai fini di una situazione emergenziale, assume la S.S. n° 9 - via Emilia in quanto la nuova variante, che bypassa il centro cittadino a nord della linea ferroviaria, è dotata, oltre che di un lungo viadotto in zona Case Castagnoli, di una galleria della lunghezza di circa 1,6 km; il tunnel, costituito da doppia canna con due corsie per senso di marcia, è comunque fornito dei necessari sistemi di sicurezza (piazzole di sosta, uscite di emergenza, colonnine sos, semafori, idranti, sistema di radiocomunicazione, ecc...) meglio dettagliati nell'apposito piano di gestione dell'emergenza redatto da A.N.A.S.

Il Piano di Settore per emergenze sulla viabilità nazionale, realizzato a cura dalla Prefettura di Forlì-Cesena, individua tre distinte categorie di rischio:

a) eventi legati a fenomeni meteorologici;

- nevicatae
- smottamenti o frane di grandi dimensioni
- straripamenti e/o esondazioni di corsi d'acqua
- nebbia intensa, diffusa e persistente

b) eventi legati all'attività dell'uomo;

- incendi boschivi di rilevante entità vicini alle carreggiate
- incidenti stradali che coinvolgono veicoli trasportanti merci o sostanze pericolose
- periodici trasferimenti di massa in occasione di festività e/o ferie estive
- incidenti presso industrie o depositi che trattano sostanze pericolose
- blocchi derivanti da manifestazioni di protesta

c) eventi legati a problemi strutturali della rete viaria;

- cedimento o crollo, avvenuto o potenziale, di parti della sede stradale
- cedimento o crollo, avvenuto o potenziale, di opere o costruzioni esterne ma interferenti con la sede stradale.

Su questi scenari è stata effettuata un'analisi tesa ad esaminare l'assetto territoriale lungo tali arterie, oltre a verificare i precedenti storici dei rischi osservati per un periodo di media durata (5-10 anni); tali studi hanno portato come risultato che, sia per l'Autostrada A-14 che per la S.S. 3/bis Tiberina, molti dei rischi considerati risultano altamente probabili o storicamente verificati.

Detto ciò, assume rilevante importanza il lavoro effettuato dalla Prefettura all'interno del Piano suddetto, con l'illustrazione dello stato d'uso della viabilità, il censimento delle risorse disponibili, il sistema dei flussi di comunicazione e le misure gestionali afferenti i possibili eventi sulle due principali strade presenti nel nostro territorio.

- **CENSIMENTO DEGLI ELEMENTI ESPOSTI A RISCHIO**

Gli scenari di rischio devono comprendere anche la valutazione preventiva del probabile danno a persone e cose che si avrebbe al verificarsi dell'evento atteso; per effettuare al meglio tale valutazione, sarebbe necessario procedere al censimento degli elementi esposti a rischio sul territorio.

In questo caso, gli elementi esposti al rischio "blocchi prolungati del traffico" non sono determinabili a priori ma risulta necessario provvedere alla loro individuazione per ogni singolo evento sulla base di elementi variabili e molto diversi fra loro quali, tratto di strada interessata, periodo temporale, durata, tipo di problema verificatosi, condizioni climatiche, ecc...

Inoltre, tranne in qualche caso particolare, di norma un blocco anche prolungato della circolazione non mette a rischio l'incolumità delle persone in maniera diretta. Qualora il blocco sia invece derivante da gravi incidenti automobilistici o simili, il tipo di emergenza che si configura avrà il carattere di soccorso sanitario al quale sono demandati gli organismi competenti.

Pertanto, risulta più opportuno concentrarsi sulla individuazione delle migliori modalità operative che consentano di predisporre un valido modello di intervento, attraverso il quale verrà agevolata l'attività di tutti i soggetti chiamati ad intervenire.

- **SUPPORTI PARTICOLARI**

A sussidio della pianificazione di emergenza per il rischio in argomento, il Servizio Protezione Civile ha commissionato all'Associazione di volontariato S.O.S. - Servizio Operativo Soccorso di Forlì la redazione di un manuale operativo che raccoglie tutta una serie di informazioni utili per coloro che dovranno portare soccorso agli automobilisti rimasti bloccati in autostrada; tale fascicolo, allegato in calce, è stato per ora realizzato per la maggiore arteria che attraversa il territorio comunale, la A14, ma non si esclude che in futuro possa essere esteso anche ad altre principali vie di comunicazione.

All'interno del manuale sono catalogati e schedati tutti i punti, sia attraverso la descrizione dettagliata dei relativi percorsi - suddivisi per corsia nord e corsia sud - sia tramite coordinate GPS, che consentono l'avvicinamento laterale al tronco stradale qualora gli ingressi ai caselli siano bloccati ed, in generale, quando si verificano situazioni di emergenza ed impossibilità di giungere rapidamente sul luogo dell'intervento all'interno della sede autostradale da parte dei mezzi di soccorso. Inoltre sono stati rilevati dati puntuali in riferimento a entrate/uscite di emergenza, sovrappassi, piazzole di sosta, colonnine s.o.s., punti di atterraggio per elicotteri, ecc...

L'intero lavoro è corredato da un'adeguata documentazione fotografica e redatto con l'utilizzo di strumentazioni informatiche avanzate; infatti, tutte le schede e le informazioni rilevate sono state georeferenziate ed inserite all'interno del SIT attraverso la redazione di un apposito progetto.

È opportuno precisare che il tracciamento della mappatura dei punti di controllo è stato effettuato a partire dal territorio del Comune di Bertinoro (km 89+504) allo scopo di dare continuità ad analogo lavoro eseguito nel 1996 per la parte dell'autostrada ricadente entro il territorio del Comune di Forlì.

Nello svolgimento dell'attività si sono anche evidenziate alcune problematiche che possono incidere nella gestione di emergenze di natura non ordinaria presso il tronco stradale in argomento. In primo luogo, ampi tratti della sede autostradale risultano inaccessibili dall'esterno a causa della installazione di barriere antirumore che riducono la quantità dei possibili punti di accesso, oltre ad essere dotate di porte di sicurezza spesso difficilmente individuabili e poste direttamente su canali di scolo; inoltre, le colture agricole interessano, molte volte, anche terreni immediatamente adiacenti le aree di pertinenza autostradale impedendo di fatto qualsiasi possibile accesso dall'esterno, se non pedonale.

Attraverso la redazione del manuale, pertanto, si è cercato di perseguire l'obiettivo di ottenere una buona conoscenza del territorio limitrofo allo scenario di intervento attraverso un appropriato inquadramento geografico (attraversamento centri abitati, attraversamento strade, fiumi e canali, ecc...), nonché di conoscere le principali caratteristiche proprie del tratto autostradale. La finalità prioritaria del lavoro rimane sempre quella di agevolare l'opera di chi sarà chiamato ad intervenire in emergenza al fine di assicurare un'azione efficace e tempestiva.

4 - MODELLO DI INTERVENTO

Il modello di intervento indica, in generale, i ruoli, i compiti e le attività (protocolli operativi) di ciascun organo istituzionale coinvolto nell'emergenza, finalizzati al soccorso e al superamento della situazione di crisi.

A livello regionale, il modello definisce le modalità organizzative per portare assistenza ai viaggiatori bloccati nella rete autostradale e/o super stradale del territorio, nel quadro del protocollo d'intesa sottoscritto fra le principali componenti e strutture operative del sistema regionale di protezione civile.

Le Concessionarie Autostradali hanno elaborato una classificazione univoca delle soglie relative all'emergenza blocchi della viabilità sia in caso di maxi-esodi che di nevicate (che comunque si presta ad essere utilizzata anche per altre possibili tipologie di rischio), in modo da meglio coordinare le comunicazioni e gli interventi sulla rete autostradale; la classificazione delle soglie di allertamento e lo stato corrispondente sono:

- codice zero: per neve, è appena stato emesso un bollettino meteo o un allerta di contenuto tale da rendere necessario un piano di comunicazione preventiva
- codice verde: per blocco stradale, durata stimata di circa un'ora e/o lunghezza complessiva delle code fino a 10 km con tempi di attraversamento non superiori all'ora; per neve, la precipitazione nevosa non è ancora iniziata e l'organizzazione del concessionario è pronta ad operare
- codice giallo: per blocco stradale, durata stimata compresa fra 1 e 3 ore e/o lunghezza complessiva delle code fino a 20 km con tempi di attraversamento compresi tra 1 e 2 ore; per neve, la precipitazione nevosa è iniziata, l'intensità non è critica ed è contrastata agevolmente dall'azione dei mezzi operativi e il traffico defluisce senza difficoltà
- codice rosso: per blocco stradale, durata stimata compresa fra 3 e 5 ore e/o lunghezza complessiva delle code fino a 30 km con tempi di attraversamento compresi tra 2 e 4 ore; per neve, la precipitazione nevosa è intensa rendendo necessario l'intervento di mezzi e attrezzature disponibili, con traffico rallentato o momentaneamente bloccato
- codice nero: per blocco stradale, durata stimata superiore a 5 ore e/o lunghezza complessiva delle code superiore a 30 km con tempi di attraversamento superiori alle 4 ore; per neve, si verifica il blocco del traffico per intraversamento di uno o più veicoli a causa del fondo stradale parzialmente/totalmente innevato.

All'attivazione di ogni codice, le Società Autostradali seguono precise modalità di comunicazione con le strutture di protezione civile per la richiesta di eventuali interventi di supporto.

Al fine di uniformare tali fasi al sistema di allertamento previsto dalle "Linee guida regionali per la pianificazione dell'emergenza in materia di protezione civile" di cui alla DGR 21/06/2004 n°1166, recepite dal Piano Comunale di Protezione Civile, è possibile individuare la scala di allertamento più sotto indicata in cui i vari step sono relazionati con i codici di criticità previsti dalle Autostrade; tale scansione, comunque, può essere impiegata anche per situazioni emergenziali su altre strade di tipo extraurbano a grande scorrimento.

Mentre le attivazioni in emergenza di Agenzia Regionale Sicurezza Territoriale e Protezione Civile, Prefettura e Coordinamento provinciale del volontariato sono ben definite ai vari livelli dalla pianificazione di emergenza redatta dall'Agenzia e dalla Prefettura, per ciò che riguarda il contributo del Comune nel seguente modello vengono indicate le azioni da porre in atto da parte delle strutture dell'ente locale, nonché l'organizzazione che l'Amministrazione è in grado di fornire a supporto.

La progressiva attivazione di ogni fase sarà di volta in volta dichiarata dagli Enti preposti in base alle previsioni ed indicazioni degli organismi responsabili di ogni operazione individuata e nel caso in cui il verificarsi di situazioni oggettive lo richieda.

- **FASE DI ATTENZIONE: CODICI VERDE - GIALLO**

La fase di attenzione viene attivata dalla Agenzia Regionale Sicurezza Territoriale e Protezione Civile (ARSTePC) e/o Prefettura previa valutazione ed integrazione degli avvisi pervenuti dagli enti gestori del tronco stradale o preposti al controllo, con le modalità predefinite nei relativi atti di pianificazione.

In caso di episodi localizzati, il Sindaco può disporre l'attivazione della fase di attenzione anche sulla base delle segnalazioni che possono pervenire da fonti diverse, informando comunque Regione e Prefettura tramite i collettori di informazione.

Il Sindaco (o il Responsabile di Protezione Civile), ricevuta dal Prefetto l'informazione dell'avvenuta attivazione della fase di attenzione - oppure - attivata direttamente la fase di attenzione, avvisa i Dirigenti dei Settori tecnici interessati e della Polizia Municipale (funzioni 1 - 3 - 4 - 7), allo scopo di segnalare l'eventuale possibilità di un loro coinvolgimento.

- **FASE DI PREALLARME: CODICE ROSSO**

La fase di preallarme può venire attivata dalla ARSTePC e/o Prefettura sulla base delle informazioni pervenuti dagli enti gestori del tronco stradale o preposti alle attività di presidio territoriale ed alla vigilanza, con le modalità predefinite nei relativi atti di pianificazione.

In caso di episodi localizzati, il Sindaco può disporre l'attivazione della fase di preallarme anche sulla base delle segnalazioni che possono pervenire da fonti diverse, informando comunque Regione, Prefettura e Provincia direttamente o tramite i collettori di informazione.

Il Sindaco (o il Responsabile di Protezione Civile), ricevuta dal Prefetto l'informazione dell'avvenuta attivazione della fase di preallarme - oppure - attivata direttamente la fase di preallarme:

- se necessario attiva il COC (in forma ridotta con i responsabili delle funzioni 1 - 3 - 4 - 7) e partecipa all'attività del COM/CCS/Comitato Operativo per la Viabilità, qualora convocato direttamente o tramite i relativi referenti
- avvisa eventualmente i responsabili delle altre funzioni di supporto del COC e ne verifica la reperibilità
- dispone, se necessario, i primi interventi tecnici sul territorio incominciando a verificare la disponibilità delle aree di sosta preventivamente individuate e la praticabilità dei percorsi alternativi, per l'eventuale utilizzo in caso di peggioramento della situazione
- in caso di nevicate, verifica l'attivazione e la regolare attuazione del "piano neve" predisposto dal Settore Infrastrutture
- se necessario, informa preventivamente la popolazione residente nelle aree limitrofe, eventualmente indicando le relative norme comportamentali da tenere
- se necessario, informa i Comuni limitrofi sulla situazione, in ordine alle peculiarità della possibile situazione di emergenza
- allerta il volontariato locale
- informa il Comitato Operativo per la Viabilità - qualora convocato - su eventuali criticità o problematiche insorte sul territorio.

- **FASE DI ALLARME: CODICE NERO**

La fase di allarme può venire attivata dalla ARSTePC e/o Prefettura sulla base delle informazioni pervenute dagli enti gestori del tronco stradale o preposti alle attività di presidio territoriale ed alla vigilanza, con le modalità predefinite nei relativi atti di pianificazione.

In caso di episodi localizzati, il Sindaco può disporre l'attivazione della fase di allarme anche sulla base delle segnalazioni che possono pervenire da fonti diverse, informando comunque Regione, Prefettura e Provincia direttamente o tramite i collettori di informazione.

Il Sindaco (o il Responsabile di Protezione Civile), ricevuta dal Prefetto l'informazione dell'avvenuta attivazione della fase di allarme - oppure - attivata direttamente la fase di allarme dispone, attraverso il COC convocato con i responsabili delle funzioni 1 - 3 - 4 - 7 - 9:

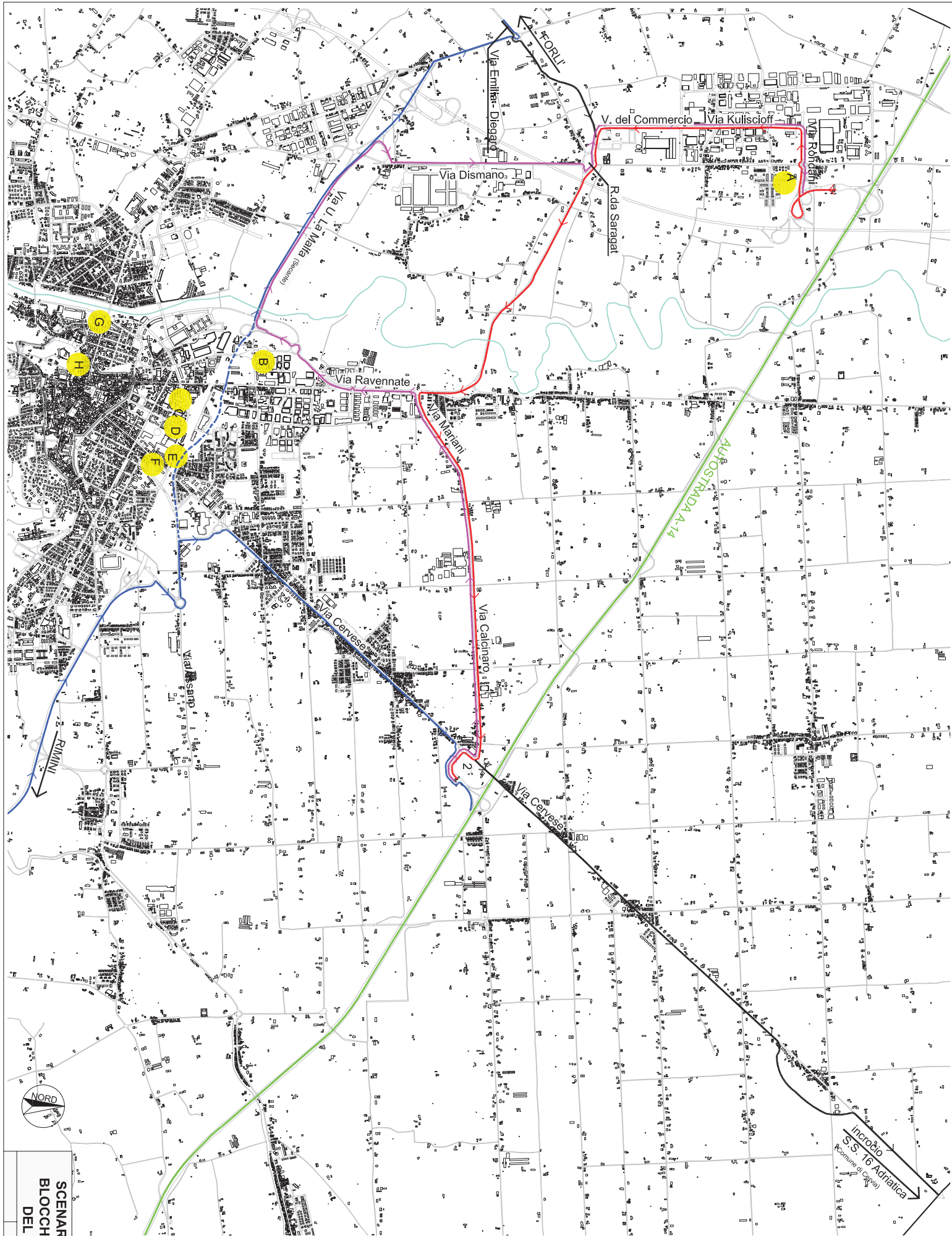
- il coordinamento di tutte le operazioni di soccorso di competenza tramite le funzioni di supporto secondo quanto stabilito nella parte I del piano comunale e partecipa all'attività del COM/CCS/ Comitato Operativo per la Viabilità
- l'invio delle pattuglie di Polizia Municipale per l'eventuale apposizione di cancelli di transito, con il supporto del Servizio Manutenzione del Settore Infrastrutture, la regolamentazione del traffico ed il presidio dei percorsi alternativi, al fine di favorire il deflusso dei veicoli d'intesa con le altre forze di polizia intervenute seguendo quanto stabilito negli atti di pianificazione emessi dalla Prefettura (dove esistenti)
- la predisposizione ed agevolazione all'accesso alle aree di sosta individuate nell'allegata cartografia
- l'invio di volontari, d'intesa con il Coordinamento Provinciale del Volontariato, presso i punti laterali di accesso prestabiliti e/o presso le aree di sosta al fine di fornire, se necessario, generi di primo conforto agli automobilisti
- l'attivazione delle strutture ricettive per l'eventuale alloggio temporaneo di persone nel caso in cui si renda indispensabile allontanare i passeggeri dai propri autoveicoli
- l'approntamento, se necessario, di un sistema di navette bus per il trasferimento delle persone bloccate presso tali strutture ricettive
- l'invio di uomini e mezzi per l'informazione alla popolazione residente nelle aree limitrofe alle strade interessate dal blocco, indicando le relative norme comportamentali da tenere
- l'informazione ai Comuni limitrofi sulla situazione in ordine alle modalità organizzative imposte al deflusso del traffico lungo la viabilità ordinaria
- l'assunzione di tutte le iniziative atte alla salvaguardia della pubblica incolumità
- fin dalle prime manifestazioni dell'evento, assicura il flusso continuo delle informazioni verso la ARSTePC e il Comitato Operativo per la Viabilità
- la predisposizione di uomini e mezzi per la successiva comunicazione alla popolazione del cessato allarme.

ELENCO AREE DI SOSTA

AREA	INDIRIZZO	ARTERIA DI AFFERENZA	NOTE
1 - FIERA/AUTOPOR.	Via Dismano / Via del Commercio	A-14 / E-45	
2 - VILLA CHIAVICHE	Via Cervese (c/o rotonde uscita A-14)	A-14	
3 - TORRE DEL MORO	Parcheeggi zona artigianale (v. Longo, Parri, Basso, ecc...)	E-45	
4 - DIEGARO	Parcheeggi via Borghesi e via Ceriana	E-45	
5 - SAN CARLO	Parcheeggi zona artigianale (v. Terni, Farabegoli, Galli, ecc...)	E-45	

ELENCO STRUTTURE RICETTIVE

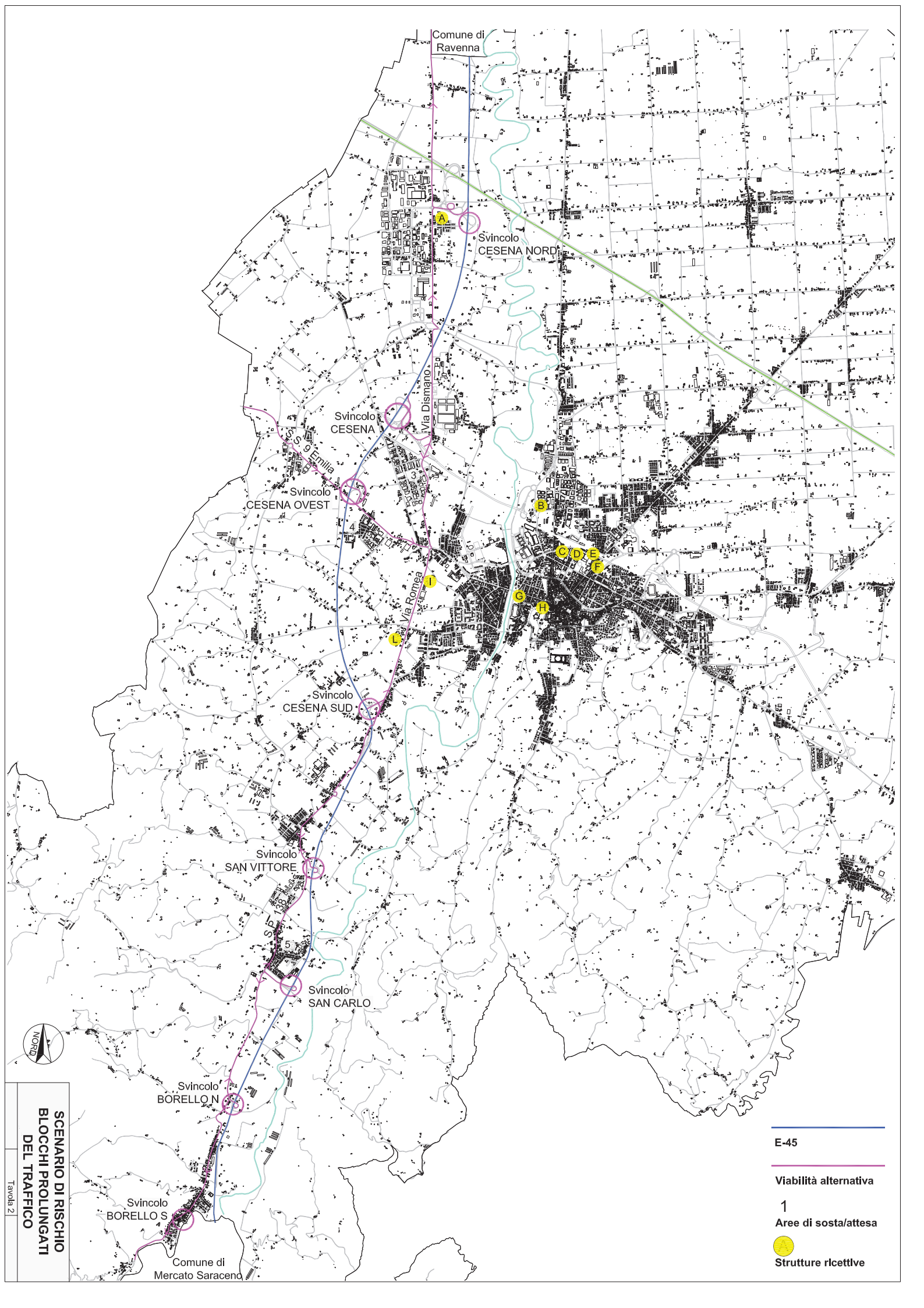
NOME	INDIRIZZO	N° TELEFONO	POSTI LETTO n°
A - Express by Holiday Inn	P. Modigliani 104	0547 - 313007	250
B - Venezia	Via Cavalcavia 731	0547 - 384349	
C - Vittoria	V.le Angeloni 514	0547 - 610805	
D - Alexander	P.le Karl Marx 10	0547 - 27474	
E - Florian	C.so Cavour 1	0547 - 610160	23
F - Romagna	Via Zuccherificio 215	0547 - 611135	
G - Savio	V.le IV Novembre 21	0547 - 21406	85
H - Cappello	V.le Mazzoni 1	0547 - 21016	23
I - Meeting	Via Romea 545	0547 - 333160	54
L - Best Western Cesena Hotel	Via Rosoleto 607	0547 - 601078	45 camere
M - Letizià	E - 45 uscita Borello N	0547 - 323664	47 camere







Incrociò
SS. 16 Adriatica
Comune di Copia

- Chiusura corsia N
Cesena-Cesena Nord
- Chiusura corsia S
Cesena Nord-Cesena
- Traffico proveniente
da lato Rimini per
chiusura corsia N
Rimini Nord-Forlì
- Traffico proveniente
da lato Forlì per
chiusura corsia S
Forlì-Rimini Nord
- 1
Aree di sosta
- A
Strutture ricettive

**SCENARIO DI RISCHIO
BLOCCHI PROLUNGATI
DEL TRAFFICO**



**SCENARIO DI RISCHIO
BLOCCHI PROLUNGATI
DEL TRAFFICO**

-  E-45
-  Viabilità alternativa
-  1
Aree di sosta/attesa
-  Strutture ricettive