



Ravenna, 23 Gennaio 2018

INNOVAZIONE VIABILITA' E COLLEGAMENTI DI RAVENNA

Strategia generale della rivitalizzazione dei collegamenti stradali tra la città di Ravenna e le direttrici fondamentali per lo sviluppo economico dell'area.

Da molto tempo il territorio del Comune di Ravenna e di quelli limitrofi soffre di un sempre crescente isolamento e difficoltà nello stabilire collegamenti moderni efficienti ed efficaci per lo sviluppo economico del territorio in tutti gli ambiti delle attività economiche: i collegamenti ferroviari (i pochi esistenti) risalgono all'epoca del ventennio fascista e da allora non hanno avuto né sostanziali modifiche né, tanto meno, incrementi e sviluppi pertanto si possono definire collegamenti ferroviari vetusti nella sostanza (infatti non esiste un collegamento con Forlì e con Cesena e i collegamenti con Bologna e Ferrara si possono definire tranquillamente "da terzo mondo").

Questo rappresenta un gravissimo handicap nell'economia del trasporto delle merci tra il porto di Ravenna e i centri intermodali della regione, del Nord e del Centro Italia, così come con l'aeroporto di Forlì e di Bologna e peggio ancora per i passeggeri che perdono milioni di ore di produttività in lunghi ed inutili spostamenti da una città e l'altra.

Se consideriamo che la maggior parte del trasporto delle merci in Italia avviene su strada e altrettanto dicasi per la mobilità delle persone, il problema della viabilità di questa parte della Romagna si presenta estremamente importante e in alcuni casi addirittura drammatico, soprattutto se lo si correla con le attività e le potenzialità dell'area.

I problemi sono focalizzati in particolare su due direttrici: 1) Ravenna --> Forlì e 2) Ravenna --> Ferrara/Padova/Venezia.

Per la prima, fondamentale, direttrice in questi ultimi tempi si è drammaticamente riacutizzato la necessità assoluta di avere una nuova strada a percorrenza veloce in quanto la vecchia, storica, strada Ravegnana è andata addirittura in temporaneo disuso causa crolli, franamenti e evidenze di fragilità strutturali con gravissimi problemi per tutti i collegamenti tra i due capoluoghi di provincia (Ravenna e Forlì) complementari fra di loro per la logistica, il commercio, le attività produttive, la sanità ed il turismo.

La seconda direttrice stradale è solo apparentemente meno basilare della prima ma in realtà rappresenterebbe quel completamento, altrimenti mai realizzabile, dell'arteria dell'E45 che collega Roma con Venezia/Trieste.

Dato che i vari tracciati di tale completamento, attraversando zone ambientali particolarmente sensibili, non hanno mai visto una possibilità di essere realizzati resta credibilmente possibile realizzare un rinnovamento dell'attuale collegamento Ravenna – Ferrara (con il congiungimento con l'autostrada BO-VE) ovvero realizzare una variante della strada cosiddetta "Reale".

1) RAVEGNANA BIS

Risultato perseguito

Il presente paragrafo del progetto di ammodernamento, rappresenta la proposta operativa di prima impostazione a fondamento di una successiva progettazione di fattibilità, per una variante alla strada di collegamento tra i due capoluoghi di provincia Ravenna e Forlì, trovando una soluzione unitaria sia al problema pluridecennale di congiungere strategicamente queste due città che hanno svariati aspetti di complementarietà, sia nei rispettivi assetti economici e sia per gli aspetti logistici di ottimizzazione delle risorse.

Premessa e motivazioni

La necessità, oramai a livello di sopravvivenza, che la città di Ravenna ha, ovvero godere di vie di comunicazione veloci ed efficienti con la città di Forlì ed in generale con le aree circostanti, si sostanzia in alcuni fattori logistico-strategici non più ignorabili.

Infatti, in un panorama nazionale ed europeo dove le "isole felici" sono sempre più rare e singolari, la necessità di fare "sistema" tra le città con dimensioni piccole, come quelle della Romagna, è un fattore irrinunciabile per la sopravvivenza e lo sviluppo economico e sociale delle stesse.

Ravenna fino a poco tempo fa, è stata in un tranquillo e lunare isolamento, potendo godere di alcuni fattori favorevoli: il polo chimico, il porto, la siderurgia, il turismo e non ultimo, il gruppo Ferruzzi con tutti i risvolti economici che si sono purtroppo rapidamente dissolti, e - non ultimo - il grande problema della crisi dell'edilizia che ha falciato (o comunque grandemente ridotto), tutte le aziende storicamente impegnate in questo settore da CMC a ITER, ecc.

Ora, la concorrenza inesorabile di altre città che, facendo sistema o godendo di più favorevoli condizioni logistico-strategiche (ovvero vicinanza alle principali vie di comunicazione, comunicazione diretta con il tessuto del territorio, dinamicità dell'amministrazione pubblica ecc.), sta erodendo fette importanti di economia reale a Ravenna.

Qualche segnale evidente di tutto ciò sta prepotentemente emergendo: spostamento di servizi importanti in altre sedi (Ospedale di Ravenna in fase di declino; iniziative universitarie/scolastiche importanti deviate ad altre sedi, polo chimico in notevole ridimensionamento, porto in affanno anche a causa del



mancato approfondimento dei fondali), problemi per il comparto turistico e calo delle presenze con località asfittiche, invecchiate e senza un grande appeal ed una propria identità; collegamenti ferroviari inadeguati.

Con questo quadro molto preoccupante occorre elaborare progetti importanti, che possano garantire alla città la possibilità di uno sviluppo futuro e non finte opere che esauriscono i loro effetti ancor prima di cominciare, lenitive ma non terapeutiche. Uno dei progetti più importanti è sicuramente quello di ristabilire dei collegamenti in grado di essere motore e promotore delle iniziative e della produttività della popolazione della Romagna per gli anni futuri.

STRATEGIA DEL COLLEGAMENTO VELOCE RAVENNA - FORLÌ

Traffico merci

La città di Ravenna ha un porto commerciale con una grande potenzialità ma che soffre di un collegamento ferroviario ridicolo ed una unica direttrice autostradale verso Bologna, mentre la direttrice verso Roma è una strada con continui e gravi problemi di accessibilità.

Forlì, peraltro, è un nodo ferroviario primario, ha un aeroporto (in fase di rilancio) ed è anche un importante nodo autostradale. Tutto ciò premesso, risulta evidente che un collegamento veloce e comodo tra queste due città sarebbe strategico per entrambe, ovvero aiuterebbe le due a “fare sistema” favorendo l’incremento del traffico merci anche per l’aeroporto di Forlì, grazie al collegamento con l’industria e il porto Ravennati. Così pure il nodo ferroviario.

Traffico viaggiatori

Analogamente a quanto detto per il traffico merci, anche il movimento di viaggiatori avrebbe un grosso impulso per le sottoelencate corrispondenze:

Aeroporto ➡ turismo estivo e non, operatori economici verso il porto di Ravenna, operatori economici verso l’industria del polo chimico e siderurgico.

Nodo ferroviario ➡ turismo estivo dalla Regione - traffico passeggeri da Ravenna verso Bologna e verso il sud. Ecc.

Impulso economico al forese

Da molto tempo, tutta l’area del forese delle “Ville Unite” sta lamentando un progressivo abbandono delle loro zone a causa delle sempre crescente difficoltà nei collegamenti, sia all’interno della provincia

sia verso i servizi essenziali (vengono progressivamente dismesse linee di collegamento con mezzi pubblici). Inoltre le strade hanno una manutenzione spesso inferiore agli standard minimi di sicurezza richiesti; diminuzione della accessibilità da e verso il territorio, che ha provocato un depauperamento progressivo del tessuto sociale ed economico con una emorragia continua di popolazione, tenendo conto che in tale zona si trovano complessivamente circa 20000 abitanti, quindi una non trascurabile fetta della popolazione provinciale.

La variante della Ravennana attraverserebbe questo territorio, rappresentando l'unico strumento possibile per rivitalizzarlo. In questo modo, sarebbe agevole per imprenditori ed operatori economici stabilire delle nuove attività in luoghi ove i collegamenti con i servizi diventano rapidi ed agevoli e quindi appetibili dal punto di vista economico.

I TRACCIATI

Per la variante della Ravennana sono stati individuati i tracciati che possono garantire la migliore fattibilità, economicità e il miglior inquadramento strategico nel quadro complessivo della Romagna.

Si sono poi seguiti dei principi di base che possono garantire il miglior successo dell'opera ovvero:

1° principio: sfruttare quello che già esiste,

2° “ “ cercare il tracciato più veloce,

3° “ “ individuare il percorso più economico dal punto di vista esecutivo e che quindi possa essere finanziato direttamente o in project financing.

4° “ “ individuare quel percorso che non solo unisce tra loro due punti ma che diviene motore di sviluppo lungo tutto il suo percorso.

N.B: Per leggere compiutamente il resto del documento è opportuno consultare l'elaborato grafico annesso a questo documento.

_ Per perseguire il **1° principio** si è sfruttato il primo tratto della E45 e inoltre, utilizzando lo svincolo della Standiana, con gli opportuni adattamenti, non è necessario chiedere e creare nessuno nuovo impianto di collegamento.

_ Nel tracciato stradale che va dallo svincolo della Standiana e procede verso il suo punto di arrivo, lo svincolo autostradale di Forlì, occorre realizzare una nuova strada a 4 corsie (2 per ogni senso di marcia)

Il **2° principio** è attuato in virtù del fatto che il primo tratto di strada (E45) può essere percorso ad una velocità di 110 km/h mentre il resto della strada a 90/110km/h. Pertanto, per arrivare a Forlì, essendo il primo tratto di circa 7 km ed il rimanente di circa 14 km ci si impiegherebbero teoricamente 12/14 minuti



contro i 24 minuti attualmente necessari. Inoltre il tracciato eminentemente rettilineo e a doppia corsia per ogni senso di marcia, consentirebbe facili sorpassi di mezzi lenti.

Il **3° principio**: Attraversamento di zone agricole, pianeggianti senza fiumi e autostrade da attraversare.

Il **4° principio** è realizzato percorrendo una zona tutta costellata di piccoli paesi a vocazione principalmente agricola, ma con una spiccata vocazione all'imprenditoria privata e che non chiede altro che di poter avere un impulso e di potersi relazionare con le altre economie circostanti. Soprattutto in riferimento al fatto che verrebbe dato un enorme impulso all'insediamento di nuove attività artigianali e commerciali delle frazioni di San Pietro in Vincoli e delle altre frazioni delle Ville Unite, in quanto la Ravennana Bis renderebbe conveniente l'investimento. Investimenti che possono essere anche realizzati da aziende e imprese ubicate nel forlivese.

2) NUOVA REALE (SS16)

L'ambito del progetto di rinnovamento della Reale (SS16) si limita, per il momento, ad un primo stralcio che va da Ravenna fino all'abitato di Alfonsine aggirando tutte le zone abitate che si trovano lungo il percorso attuale.

Quindi, si sono stabiliti gli obiettivi logici da perseguire:

- 1) eliminare gli attraversamenti dei centri abitati;
- 2) consentire di tenere delle velocità più elevate;
- 3) consentire una larghezza adeguata delle corsie e, dato che non è possibile economicamente realizzare una superstrada, si dovrà provvedere ad una larghezza di corsia di almeno 3,5 / 3,75 m.
- 4) realizzare un tracciato che sia il più economico possibile, evitando al massimo la realizzazione di opere d'arte importanti (attraversamenti ferroviari, ponti fluviali, sovrappassi stradali o autostradali).

Sulla base di tali obiettivi, sono stati elaborati due tracciati tra loro alternativi che si staccano dall'attuale SS16 all'altezza dello svincolo di Ravenna e passano rispettivamente uno a nord ed uno a Sud dell'attuale tracciato della SS16.

Entrambi i tracciati qui prefigurati prevedono una larghezza di carreggiata di 3,75 m che consente di qualificare la strada come una strada a **veloce percorrenza**.

Il costo per la realizzazione di questa tipologia stradale può essere stimato, sulla base della precedente documentazione ufficiale, a circa 1.000.000 /km.

Il primo tracciato che passa a sud ha una lunghezza di 12,5 km circa prevede un ponte fluviale e presenta una lunghezza maggiore rispetto al secondo tracciato ma ha il vantaggio economico di non dover realizzare un sovrappasso ferroviario. – Costo stimato 12,5 milioni di .

Il secondo tracciato passa a nord dell'attuale SS16 è più breve, di 10,4 km, ma ha un attraversamento ferroviario e, pertanto, si può stimarne un costo leggermente inferiore al precedente.

Oltre a ciò, sono da considerare i costi per gli espropri dei terreni e la progettazione (circa 1.000.000 + 200.000 rispettivamente) indifferentemente sia per l'uno che per l'altro percorso.

Questo nuovo tratto stradale, unitamente ad un collegamento, attraverso la zona della Standiana, diretto con il tratto terminale della statale Adriatica e con il percorso della Nuova Ravegnana, creerà un insieme organico, funzionale di strade che permetterà, sfruttando in maniera intelligente tratti della viabilità già in funzione, di ottenere i seguenti risultati:

- 1) direzionare rapidamente sia i flussi turistici che in estate si rovesciano dall'Emilia verso tutta la riviera romagnola, collegando direttamente con l'Adriatica le direttrici da Forlì, da Ferrara e da Bologna;
- 2) smistare e velocizzare tutto il traffico commerciale che va e viene dal porto di Ravenna, dalle industrie chimiche e metallurgiche e dell'Oil & Gas e offshore, verso le destinazioni di Forlì (aeroporto, nodo ferroviario, nodo autostradale), di Bologna (Poli industriali dell'emilia e della toscana) e di Ferrara/Padova/Venezia;
- 3) il nuovo tracciato della Reale (SS16) potrà anche essere il primo tassello per la congiunzione (altrimenti forse mai realizzabile) tra la E45 e la via verso Padova-Venezia attraverso Ferrara, città che desidera da tempo e che ha bisogno di un collegamento funzionale con Ravenna.