

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Premesso:

- che la liberalizzazione delle attività portuali e la previsione di un ente regolatore, quale l'Autorità Portuale, operata dalla L. 84/94, ha comportato un miglioramento ed uno sviluppo generale della portualità italiana;
- che le previsioni di traffico merci via mare, a seguito della c.d. globalizzazione, sono di incremento costante, con particolare riferimento al traffico container che dal 1986 al 2005 è cresciuto, nel mondo, da 50 milioni di teu a 425 milioni di teu;
- che l'aumento dei traffici ha creato una reazione, da parte degli operatori e degli armatori tesa rispettivamente a domandare ed a costruire, per ragioni di economicità del trasporto, navi di sempre maggiori dimensioni e quindi con maggiore pescaggio;
- che il fenomeno del "gigantismo" delle navi comporta una competizione tra porti in termini di adeguamento infrastrutturale;

Considerato:

- che l'Autorità Portuale di Ravenna, confortata in ciò da appositi studi di tipo economico-industriale, ha valutato positivamente l'opportunità di consolidare la posizione sul mercato del porto di Ravenna per quelle tipologie merceologiche per le quali lo stesso può considerarsi un leader nel Mediterraneo e in particolare nell'Adriatico (rinfuse liquide e solide e merci varie) e di aggredire al contempo il mercato del merci traffico containerizzato, che a Ravenna, come in tutto l'Adriatico, ha avuto uno sviluppo inferiore rispetto agli altri porti del Mediterraneo;
- che un altro segmento di mercato che l'Autorità Portuale ritiene interessante per lo sviluppo del porto è quello del traffico crocieristico;

- che in relazione a questo il Comitato Portuale con deliberazione n°9 del 9 Marzo 2007 ha adottato un nuovo piano regolatore portuale che prevede, tra l'altro, la realizzazione di un terminal per le crociere e di un nuovo terminal per la merce containerizzata in penisola Trattaroli, nonché l'approfondimento dei fondali, interessati da questo tipo di traffico, a metri -14,50 per consentire l'attracco di navi che misurino circa 300 metri di lunghezza e circa 40 metri di larghezza, in grado di trasportare oltre 8000 teu e ciò conformemente a quanto previsto nell'atto aggiuntivo all'Intesa generale quadro stipulato con il Governo della Repubblica Italiana lo scorso dicembre 2007.

Considerato altresì:

- che il porto di Ravenna è una piattaforma logistica primaria di fondamentale interesse per il territorio regionale;
- che il medesimo porto è collegato via strada e via ferrovia ad altre piattaforme logistiche di riferimento ed alla rete stradale e ferroviaria primaria;
- che il quadro infrastrutturale esistente, di interesse per il porto, è in evoluzione in relazione alla graduale realizzazione delle opere previste nei piani e nei programmi;
- che lo sviluppo del porto di Ravenna e del traffico merci va valutato nel contesto del quadro infrastrutturale di riferimento in essere ed in divenire, sulla base delle previsioni e del grado di realizzazione dei piani, dei programmi, degli accordi, delle intese, nonché delle progettazioni e delle opere in corso;
- che il rapido evolvere delle problematiche del trasporto e delle sue infrastrutture ha indotto la Regione Emilia-Romagna ad anticipare l'istruttoria per l'aggiornamento del PRIT la cui scadenza naturale è nel 2010;
- che il nuovo piano regolatore portuale adottato dall'Autorità Portuale di Ravenna, conforme al vigente PRIT, coglie pienamente le linee e gli indirizzi dell'aggiornamento del PRIT in corso di elaborazione.

Ritenuto di effettuare una ricognizione complessiva del quadro strategico-infrastrutturale di interesse per il porto di Ravenna;

Dato atto:

- che la Direzione Generale Reti Infrastrutturali Logistica e Sistemi di Mobilità ha elaborato una breve relazione in cui si individua il quadro strategico infrastrutturale di cui sopra e l'elenco delle opere programmate ed in corso di realizzazione interessanti il porto di Ravenna;
- che la suddetta relazione è allegata al presente atto quale parte integrante;

Vista il nuovo Piano Regolatore adottato dal Comitato Portuale del Porto di Ravenna ed in corso di approvazione, che si conserva agli atti della Direzione Generale Reti infrastrutturali Logistica e Sistemi di Mobilità;

Visto il parere espresso dal Dirigente competente in ordine alla conformità del suddetto piano regolatore portuale al PRIT della Regione Emilia-Romagna

Vista l'Intesa Generale Quadro sottoscritta in data 19-12-2003 tra il Governo e la Regione Emilia-Romagna così come modificata con atto aggiuntivo sottoscritto nel Dicembre 2007.

Richiamate le seguenti proprie deliberazioni, esecutive ai sensi di legge:

- n.1057 del 24 luglio 2006 concernente "Prima fase di riordino delle strutture organizzative della Giunta regionale. Indirizzi in merito alle modalità di integrazione interdirezionale e di gestione delle funzioni trasversali" e s.m.;
- n.1150 del 31 luglio 2006 concernente "Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1.8.2006)";
- n.1663 del 27 novembre 2006 concernente "Modifiche all'assetto delle Direzioni Generali della Giunta e del Gabinetto del Presidente";
- n.1720 del 4 dicembre 2006 concernente "Conferimento degli incarichi di responsabilità delle Direzioni Generali della Giunta regionale";

- n. 224 del 26 febbraio 2007 concernente "Parziali adeguamenti dell'articolazione organizzativa e delle competenze per la D.G. "Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità", per la D.G. centrale "Organizzazione, personale, sistemi informativi e telematica" e per il "Gabinetto del Presidente della Giunta";
- n. 450 del 3 aprile 2007 concernente "Adeguamenti conseguenti alle delibere 1057/2006 e 1663/2006. Modifiche agli indirizzi approvati con delibera 447/2003 e successive modifiche";
- n. 469 dell'11 aprile 2007 concernente "Approvazione dell'atto di conferimento di incarichi di livello dirigenziale nella D.G. Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità";

Dato atto, ai sensi dell'art.37, quarto comma, della LR n.43/2001 e della propria deliberazione n.450/2007, del parere di regolarità amministrativa espresso dal Direttore Generale alla "Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità", Ing. Paolo Ferrecchi;

Su proposta dell'Assessore alla Mobilità e Trasporti;

A voti unanimi e palesi

d e l i b e r a

- a) di approvare la ricognizione del quadro strategico delle infrastrutture logistiche e del trasporto di interesse per il porto di Ravenna di cui alla relazione allegata al presente atto quale parte integrante;
- b) di dare atto che il quadro strategico delle infrastrutture logistiche e del trasporto di interesse per il porto di Ravenna, è conforme al PRIT, nonché all'Intesa generale quadro così come integrata dall'atto aggiuntivo alla stessa, conclusa tra lo Stato e la Regione Emilia-Romagna, come da parere espresso dal Dirigente competente in materia;
- c) di autorizzare il Direttore Generale "Reti Infrastrutturali, Logistica, Sistemi di Mobilità" a collaborare con l'Autorità Portuale di Ravenna per prendere le necessarie iniziative al fine di promuovere ed accelerare le procedure relative all'approvazione definitiva del piano

regolatore approvato dal Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Ravenna.

Il Porto di Ravenna nella Pianificazione regionale e negli Accordi Stato-Regione: prospettive e collegamenti

Ravenna rappresenta, al contempo, il principale porto dell'Emilia-Romagna e la principale piattaforma logistica della Regione: il PRIT98-2010 ne conferma e sviluppa la funzione, individuandone il ruolo determinante nell'ambito:

- sia della mobilità merci regionale e nazionale;
- sia di quella marittima del sistema adriatico, con riferimento al Corridoio Adriatico all'interno della rete trans-europea dei trasporti;
- sia di quella passeggeri da crociera e da traghetto per le destinazioni del Mediterraneo centro-orientale (Grecia, Croazia, Turchia ed Albania¹).

In relazione a quanto sopra, il PRIT inserisce il porto di Ravenna nel contesto delle politiche infrastrutturali europee e nazionali, con riferimento alle reti TEN (corridoio V e corridoio I) ed ai percorsi di attraversamento Nord-Sud ed Est-Ovest.

L'importanza del porto di Ravenna all'interno della rete merci regionale e del potenziamento della sua connessione con il sistema di trasporti terrestri vengono ribadite nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 19 dicembre 2003 fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Emilia-Romagna, in occasione della quale le parti hanno concordato sul ruolo strategico "dello snodo intermodale del Porto di Ravenna come anello fondamentale per lo sviluppo del sistema produttivo e logistico nazionale e regionale", e dei "collegamenti tra il porto di Ravenna e la rete viaria, ferroviaria, autostradale e idroviaria".

Tali posizioni sono state infine confermate nel recente Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro, sottoscritto il 17 dicembre 2007, nel quale si è concordato sulla necessità di approfondire i fondali del Canale Candiano

¹ Sulla base dello studio di fattibilità del terminal passeggeri del Porto di Ravenna, che ha valutato la convenienza e le dimensioni per tale tipo di traffici.

a -m 14,50 sul l.m.m. fino a largo Trattaroli, per renderli adeguati ai moderni vettori porta container.

Si riporta di seguito una tabella che riassume gli accordi pregressi con il Governo.

Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Emilia-Romagna

Interventi	importo [mln €]	Descrizione azioni prioritarie
Nodo autostradale e stradale di Bologna: passante autostradale nord ⁽¹⁾ Opere connesse: Nodo di Rastignano ⁽²⁾ Opere connesse: Nodo di Casalecchio	1.450 57,23 147,358	
Nuova Romea E55: tratta Ravenna-Mestre ⁽¹⁾	3.018	Avvio procedure per la realizzazione entro febbraio 2008
Adeguamento ai fini della sicurezza dell'itinerario internazionale E45 ⁽¹⁾	248,836	
Adeguamento ai fini della sicurezza della Superstrada Ferrara-mare ⁽²⁾	500	
Adeguamento anche mediante realizzazione di varianti fuori sede della SS 16 Adriatica ⁽¹⁾	570	
Strada Statale 9 Emilia ⁽²⁾	da attuarsi per stralci funzionali	Stipula di uno specifico accordo ricognitivo e attuativo degli interventi necessari entro maggio 2008
Collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo ⁽¹⁾ e opere connesse: Pedemontana Tangenziale di Rubiera	467,13 50 20	Progetto definitivo e relativo finanziamento da sottoporre all'esame del CIPE entro febbraio 2008, con priorità per il tratto autostradale da Campogalliano a Marzaglia
Hub Portuale e Piattaforma Logistica di Ravenna ⁽¹⁾	250	Approfondimento fondali del Canale Candiano fino a -14,50m fino a Largo Trattaroli. L'intervento è coordinato con quello a carico di privati che provvederanno alla realizzazione di un nuovo terminal container. Collegamenti ferroviari: - by pass dell'area urbana di Ravenna

		<ul style="list-style-type: none"> - potenziamento dei collegamenti su entrambe le sponde del Canale Candiano - rafforzamento dei raccordi con le aree produttive <p>Collegamenti stradali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - adeguamento della SS 309 dir e della SS 16 Classicana - by pass stradale sul Canale Candiano (project financing) <p>Tempi, modalità di realizzazione e di reperimento delle risorse definiti in un apposito accordo da sottoscrivere entro aprile 2008.</p>
Asse ferroviario Parma-Suzzara-Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna: relazione Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna ⁽¹⁾	102	
Asse ferroviario TI.BRE: Poggio Rusco-Parma Parma-La Spezia ⁽¹⁾	360 2.194	<p>Parma-Suzzara-Poggio Rusco: elettrificazione e riqualificazione (da reperire risorse per un primo intervento stralcio</p> <p>Linea Pontremolese, tratta Solignano-Osteriazza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - avvio lavori preliminari "bonifica ordigni bellici" da gen 2008 - avvio cantieri nel tratto scoperto entro maggio 2008 - avvio cantieri in galleria entro febbraio 2009 <p>Linea Pontremolese, altre tratte da raddoppiare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - completamento progettazione definitiva <p>Interporto di Parma:</p> <ul style="list-style-type: none"> - conclusione dell'infrastrutturazione ferroviaria

(1) opere già previste nell'Intesa Generale Quadro del 19.12.2003

(2) opere aggiuntive

Le indicazioni di cui sopra sono conformi all'attuale PRIT 98-2010 e saranno confermate nell'aggiornamento dello stesso in corso di redazione.

In particolare per quanto riguarda il porto, il PRIT vigente indica come necessarie una serie di misure di natura organizzativa, infrastrutturale e gestionale, così da consentire al porto di divenire un centro avanzato di servizi logistici internazionali ed un generatore di domanda strettamente collegato alle grandi reti di navigazione ed al sistema portuale mediterraneo.

Tra queste, vanno sottolineati gli interventi volti a rafforzare la competitività del porto dal punto di vista commerciale:

- le operazioni di scavo e approfondimento dei fondali finalizzate a consolidare ed aumentarne la profondità, così da rendere possibili nuovi traffici e rispondere alla dinamiche di un mercato che negli anni ha visto crescere le navi in dimensioni e tonnellaggio;
- l'adeguamento delle strutture portuali;
- il potenziamento delle infrastrutture di collegamento del porto ai sistemi di trasporto terrestre, sia stradale che ferroviario;
- il miglioramento della funzionalità dell'interscambio mare-terra.

Dal momento che la connessione con l'hinterland e la rete di riferimento rappresentano un vantaggio competitivo di importanza sempre crescente, il PRIT98-2010 prevede altresì lo sviluppo e il rafforzamento dei rapporti con l'Interporto di Bologna e più in generale con il sistema logistico interportuale padano.

Il PRP adottato nel 2007 dall'Autorità Portuale di Ravenna prevede, in particolare, la realizzazione del Terminal Container ed un traffico a regime di 1.500.000 TEUs annui. Qualora il regime di traffico ipotizzato venisse effettivamente raggiunto, per valutare la pressione che lo stesso indurrebbe sui sistemi di viabilità sia portuale che extraportuale, si deve stimare la quota di traffico di transhipment che non interessa il sistema di adduzione viario e ferroviario ma solo la parte terminalistica portuale. Bisogna inoltre stimare la componente di merci che si ferma al porto e quella che utilizza la via terrestre.

Le ipotesi che per ora sono allo studio riguardano una quota di transhipment di circa il 39% e una quota ferroviaria del 35%, simile a quella attualmente in essere a La Spezia (la principale quota in ambito nazionale e una delle migliori in ambito europeo). La restante quota si ripercuote sul sistema viario.

L'incremento di traffico previsto (che comunque sarà graduale) è destinato a modificare radicalmente la funzione e il rango del porto e, conseguentemente, della Regione, che è destinata ad assumere un ruolo sempre più cruciale nella logistica nazionale e centroeuropea.

Il nuovo Terminal container, associato al progetto di distripark da realizzare in area peri-portuale, potrebbe indurre grandi mutamenti anche nel settore logistico, creando la possibilità di svolgere operazioni di alto valore aggiunto sulle merci e determinando, attraverso l'attivazione di politiche di agglomerazione, la possibilità di insediamento nell'area ravennate di realtà economiche internazionali, interessate a realizzarvi il proprio centro di distribuzione per l'Europa Meridionale.

Va segnalata anche la possibilità per le imprese regionali di acquisire vantaggi competitivi in relazione ai costi minori di trasporto da sostenere, legati alle minori distanze sia per i mercati di approvvigionamento sia per le esportazioni.

A sostegno del progetto è rilevante il fatto che alcuni dei maggiori operatori a livello mondiale abbiano scelto di posizionarsi in un porto adriatico (Contship a Ravenna, PSA di Singapore e MSC a Venezia, Evergreen a Trieste) e che gli stessi operano su una scala di livello superiore a quella rappresentata dal contesto adriatico, in grado di influenzare le strategie sia competitive che cooperative.

A garanzia della integrazione tra il porto e il territorio inoltre si rimarca anche la strategia del Gruppo FS, tendente ad entrare nel capitale delle società terminaliste (già realizzata a Genova) e le prossime iniziative del Gruppo riguarderanno, secondo le dichiarazioni dell'Amministratore Delegato del Gruppo FS, il versante adriatico, con un forte interesse per le prospettive del porto di Ravenna.

Il porto di Ravenna inoltre, come gli altri porti alto-medio adriatici può beneficiare di un'articolata dotazione di aree intermodali posizionate nell'immediato retroterra con molte delle quali sono già in atto

collegamenti e collaborazioni (Bologna, Rovigo, Padova, Verona).

La situazione di Ravenna è molto concreta rispetto agli altri porti, ha caratteristiche che potrebbero garantire un suo veloce sviluppo come terminal container: ha aree disponibili e le aree portuali sono servite sia a destra che a sinistra dalla ferrovia.

Nessun altro porto ha condizioni così concrete di fattibilità.

Il sistema delle infrastrutture, potenziato e completato secondo le linee programmate renderà più immediati ed efficaci i collegamenti sia stradali che ferroviari con i principali nodi del nord est, come ad es. Verona e Padova e del nord-ovest, come Milano, Genova ecc.; renderà più veloce il collegamento del corridoio adriatico anche verso la Puglia ed eviterà le criticità dei collegamenti con i nodi regionali principali, con cui Ravenna ha già gli scambi più frequenti, come ad esempio l'Interporto di Bologna e lo scalo di Dinazzano.

In particolare gli interventi previsti su Ravenna sono finalizzati:

- alla creazione di connessioni e raccordi che pongano in comunicazione diretta il porto ed il sistema infrastrutturale di trasporto esterno;
- al potenziamento/adequamento delle connessioni esistenti;
- alla separazione "fisica" tra flussi di traffico generati dagli scali marittimi (a loro volta suddivisi tra passeggeri e merci) e flussi cittadini, turistici e transito.

Infrastrutture stradali

Il porto di Ravenna è già ora collegato con il sistema autostradale nazionale, tramite la tangenziale di Ravenna (costituita da tratti della SS16 Classicana, della SS309 dir, della SS67) che in particolare lo connette all'A14 dir, all'A14 e a tutte le altre direttrici che da essa si dipartono.

Su Ravenna confluiscono inoltre numerose altre strade di rango nazionale che collegano il porto con gli altri nodi interni ed esterni alla Regione: la SS16 Adriatica, la SS67 Tosco-Romagnola e la E45 Ravenna-Orte in direzione sud, la SS253 S.Vitale in direzione ovest, la SS16

Adriatica e la E55 in direzione nord, tutte raccordate tramite il sistema tangenziale di Ravenna.

Nell'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro sottoscritto da Governo e Regione Emilia-Romagna in data 17/12/2007, sono stati previsti numerosi interventi sia per migliorare la funzionalità dell'hub portuale di Ravenna, sia per meglio connettere lo stesso al sistema infrastrutturale stradale e ferroviario. Gli interventi previsti, se considerati nel loro effetto complessivo, costituiranno un vero e proprio raccordo anulare riqualificato attorno a Ravenna che consentirà il miglioramento del collegamento del porto verso tutte le direttrici suindicate. In particolare, in previsione del probabile aumento dei traffici generato dalle nuove opere del porto, è stato previsto un potenziamento del collegamento diretto dello stesso con il sistema autostradale esistente e con la progettata E55 Nuova Romea (di cui è in fase di avvio la procedura di VIA) attraverso alcuni interventi che di seguito si riportano, in ordine di priorità:

- la realizzazione di un ponte a quattro corsie (meglio noto come "by-pass") sul Canale Candiano, in project financing a cura del Comune di Ravenna che ne ha elaborato il progetto definitivo e che entro l'estate effettuerà la pubblicazione dell'avvio della procedura: il progetto ha un costo complessivo di 170 M€, con contributo pubblico pari a 60 M€. L'importanza di tale opera è ricollegabile alla specificità del porto di Ravenna quale porto-canale: è naturale che le infrastrutture di attraversamento del canale, che di fatto collega la stazione ferroviaria al mare, siano di vitale importanza per il collegamento diretto del porto con la grande viabilità;
- l'adeguamento a tipo B1 (secondo le nuove norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, standard ex III CNR) della SS309 dir, previsto nei Piani pluriennali dell'ANAS, per un costo di 30 M€. Questa tratta stradale può considerarsi la tangenziale nord di Ravenna e unisce la SS 309 Romea alla SS16 Adriatica: il previsto allargamento della carreggiata darà benefici in termini di fluidificazione del traffico e di sicurezza;
- la rifunzionalizzazione dello svincolo tra la SS309 dir e la SP1 per S. Alberto mediante rotatoria a raso, per un costo di 3,6 M€. L'intervento rientra nel programma ANAS "punti neri 2008", in attesa di decreto di finanziamento: tale opera che andrà a sostituire un incrocio regolato con semaforo è necessaria in relazione all'alta incidentalità che caratterizza l'attuale intersezione;

- la rifunzionalizzazione, mediante rotatoria a livelli sfalsati, dell'intersezione tra la SS16 Classicana e la SS67 Ravennana: costo complessivo 22 M€ previsto nei Piani pluriennali ANAS. La realizzazione di questo svincolo provocherà un decongestionamento del traffico e maggior sicurezza;
- l'adeguamento delle corsie (da 3,25 m. a 3,75 m.) della SS16 Classicana, compreso il completamento dello svincolo a quadrifoglio con l'Adriatica e conseguente chiusura dell'intersezione fra la Classicana e la SS67 Dismano: costo complessivo 63 M€ previsto nei Piani pluriennali ANAS: si tratta, nei fatti, della riqualificazione della tangenziale Sud-Ovest;
- l'adeguamento della SS67 da Classe al porto (sostanzialmente la tangenziale Est): costo complessivo 20 M€ previsto nei Piani pluriennali ANAS.

Nell'ambito del già citato Atto aggiuntivo all'I.G.Q è prevista inoltre la realizzazione della E55 Nuova Romea da Cesena a Mestre secondo un nuovo tracciato autostradale, comprensivo del passante di Ravenna, a servizio anche del porto dal momento che consentirà un efficiente collegamento con il nord-est d'Europa, lungo la principale direttrice dei traffici generati da quest'ultimo.

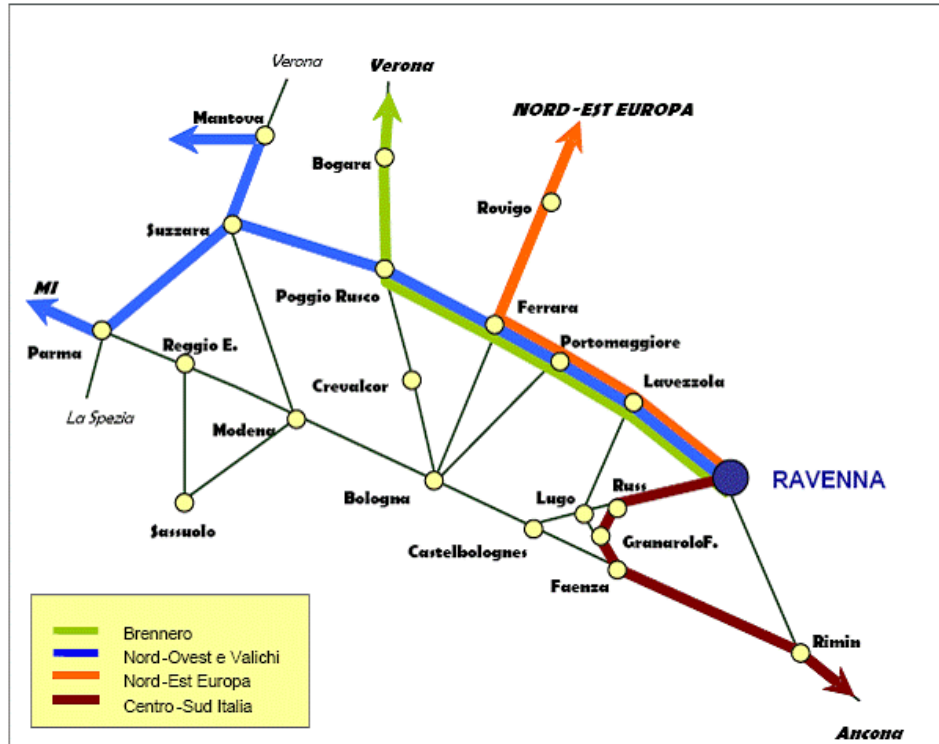
Funzionali al miglioramento dell'accessibilità sono altri due interventi di variante all'attuale tracciato della SS16, che attraversa in particolare le zone urbanizzate sotto indicate, causando disagi e congestione del traffico:

- a nord, la variante di Mezzano tra Ravenna e Taglio Corelli, la cui realizzazione potrebbe ricadere nell'ambito della costruzione della E55 Nuova Romea;
- a sud la variante di Fosso Ghiaia, per la cui realizzazione gli Enti Locali si sono impegnati ad anticipare i fondi per il progetto preliminare.

Infrastrutture ferroviarie

Il porto di Ravenna è connesso alla rete nazionale e internazionale sia attraverso la linea per Castel Bolognese-Bologna sia tramite gli itinerari alternativi che si innestano sulla Ravenna-Ferrara e quindi sulla rete regionale, e che garantiscono il collegamento con il resto del nord Italia, il Brennero, l'Europa settentrionale ed

orientale, come rappresentato nella figura riportata di seguito.



La presenza di un unico binario sulla relazione Ferrara-Ravenna è compensata da diverse relazioni alternative che connettono il nodo portuale con il Brennero e con l'hinterland milanese, cucendo il Corridoio Adriatico con il Corridoio Ti.Bre.

Tra i diversi itinerari, quelli che utilizzano la rete regionale sono oggetto di importanti interventi, in primo luogo la costruzione del c.d. by-pass di Ferrara, opera già completamente finanziata e attualmente in corso di realizzazione, che permetterà il collegamento diretto Ravenna-Poggio Rusco (nodo di passaggio anche della linea per il Brennero) senza il transito nella stazione di Ferrara. La tratta Ferrara-Poggio Rusco è stata completamente ammodernata, anche con rilevanti variazioni di tracciato per aumentare i raggi di curvatura e quindi i limiti di velocità, portandola allo standard tecnologico della rete RFI.

Quanto al collegamento evidenziato verso sud, costituisce una delle tre alternative previste dal PRIT

(itinerario Ravenna-Russi-Granarolo-Faenza-Rimini) per il Corridoio Adriatico, e presenta rispetto alle altre il vantaggio di puntare sulle infrastrutture esistenti, opportunamente adeguate e potenziate: tra gli interventi, vengono previsti segnatamente dal PRIT:

- la realizzazione della "bretella" di Faenza, un nuovo tratto di lunghezza 1,5 km;
- l'elettificazione della linea Granarolo Faentino-Lavezzola nel tratto Granarolo-Lugo (7 km) ed altri interventi sul sistema di regolazione e controllo della circolazione;
- l'innalzamento del peso assiale, l'aumento della velocità, l'aumento del modulo dei binari e l'ammodernamento degli impianti tecnologici, della Ravenna-Ferrara e della Faenza-Granarolo-Russi;
- interventi sulla configurazione infrastrutturale e dotazionale dei nodi di Ravenna e Faenza per la diversificazione degli instradamenti sulla rete.

Nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta con il Governo il 19/12/2003 vengono considerati di "preminente interesse strategico", tra i sistemi ferroviari, sia di carattere nazionale che regionale, la linea Ferrara-Ravenna e il Nodo ferroviario di Ravenna, per i quali è previsto il potenziamento e l'ammodernamento, oltretutto interventi - confermando le previsioni del PRIT - sulla configurazione infrastrutturale e dotazionale del nodo ai fini della diversificazione degli instradamenti sulla rete, attraverso percorsi che riducono l'impatto con l'area urbana di Ravenna, anche attraverso la eliminazione di passaggi a livello attraverso sotto/sovra-passi (in particolare quello in corrispondenza delle Via Canale Molinetto del costo stimato di 35 milioni di euro).

Il 17/12/2007, con una Atto Aggiuntivo alla richiamata Intesa Generale Quadro, il Governo e la Regione Emilia-Romagna hanno confermato la rilevanza strategica dell'Intesa, convenendo sulla necessità di assicurare una rapida realizzazione delle opere indicate, con le seguenti ulteriori specificazioni, per quanto attiene la relazione ferroviaria Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna, per una spesa di 102 milioni di euro.

Al nuovo Governo è stata chiesta la conferma dei finanziamenti per tali priorità.

- - - - -