



Ravenna, 09/08/2019

Spett.le
**Servizio Pianificazione Territoriale e
Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio**
Viale Aldo Moro n. 30
40127 Bologna

Raccomandata A.R.

OSSERVAZIONI AL PIANO REGIONALE P.R.I.T.

VARIANTE RAVEGNANA – necessità della creazione di un nuovo tracciato

E' ormai assodato che, tecnicamente, la SS67 è una strada vecchia, inadeguata al compito di realizzare una comunicazione moderna tra due capoluoghi di provincia come Ravenna e Forlì.

Le due città e provincie hanno sviluppato nel tempo una diffusa complementarità sia industriale/produttiva e sia come piattaforme logistiche (integrazione dei sistemi di trasporto) e la potenzialità della SS67, già saturata da tempo, costituisce un collo di bottiglia nel disegno strategico dei trasporti, sia merci che soprattutto delle persone.

Inoltre, la struttura fisica della strada, che altro non è che un argine fluviale vecchio di secoli, ha cominciato da diverso tempo a evidenziare una serie di gravi carenze strutturali, peraltro intrinseche con la genesi stessa della strada; infatti i materiali di riporto utilizzati a suo tempo per la sua costruzione sono materiali adatti alla costituzione di un argine fluviale ma non ad un moderno rilevato stradale adatto a sopportare sollecitazioni e vibrazioni da un traffico pesante con mezzi da 90 ton che viaggiano ad alta velocità.

I tecnici prevedono che il traffico, con la combinazione delle infiltrazioni del fiume, le azioni degli animali e delle radici delle alberature, porteranno con sempre maggiore frequenza a frane, creazione di lenti, cedimenti e collassamenti del corpo arginale; cosa peraltro che si sta già verificando e con conseguenza anche tragiche recentemente.

ciò premesso,

Il presente documento rappresenta la proposta operativa di una successiva progettazione di una variante alla SS67 trovando una soluzione unitaria sia al problema pluridecennale di congiungere strategicamente le due città risolvendo ed eliminando i problemi legati alla viabilità che si oppongono alla complementarità e ottimizzazione delle risorse delle due città, Ravenna e Forlì.

Motivazioni

Ravenna ha la necessità di avere delle vie di comunicazione veloci, efficienti ed efficaci con la città di Forlì essendo alcuni fattori logistico-strategici non più omissibili o trascendibili. Infatti in un panorama nazionale ed europeo è imperativo fare "sistema" soprattutto da parte delle città con delle dimensioni piccole come quelle della Romagna e ciò è un fattore irrinunciabile per la sopravvivenza e lo sviluppo economico e sociale.

Oltre a ciò, il grande numero di persone che si spostano tra le due città per lavoro tutti i giorni su una strada con una troppo piccola capacità crea una costante situazione di pericolo che infatti ciclicamente si concretizza in incidenti anche mortali.



STRATEGIA DEL COLLEGAMENTO VELOCE RAVENNA - FORLÌ

Traffico merci

La città di Ravenna ha un porto commerciale con una grande potenzialità ma poi ha un collegamento ferroviario ridicolo e una unica direttrice autostradale verso Bologna mentre la direttrice verso Roma è una strada (E45/55) con gravi problemi di accessibilità ogni anno.

Forlì peraltro è nodo ferroviario primario, ha un aeroporto (in fase di faticoso rilancio) ed è anche nodo autostradale; quindi tutto ciò premesso è evidente che un collegamento veloce e comodo tra queste due città sarebbe strategico per entrambe ovvero potrebbero "fare sistema" perché l'aeroporto di Forlì potrebbe incrementare il traffico merci grazie al collegamento con l'industria e il porto Ravennati e 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. Inoltre il nuovo tracciato pone anche le basi per la creazione in parallelo di un nuovo tracciato ferroviario che unisca finalmente le due città con una linea ferrata, in conformità peraltro con gli indirizzi del PRIT attualmente in vigore

Deviazione del grande traffico festivo dall'interland direttamente sui lidi Ravennati sud senza imbottigliamenti sulla tangenziale di Ravenna

Impulso economico al forese

Da molto tempo tutta la vasta area del forese ravennate detto delle "Ville Unite" sta lamentando una progressiva decrescita e abbandono a causa delle sempre crescente difficoltà nei collegamenti sia all'interno della provincia e sia verso i servizi essenziali (vengono oltretutto progressivamente dismesse linee di collegamento con mezzi pubblici); inoltre le strade hanno una manutenzione spesso inferiore agli standard minimi di sicurezza richiesti. Il depauperamento progressivo del tessuto sociale ed economico è manifestato da una emorragia continua di popolazione e, tenendo conto che in tale zona si trovano complessivamente circa 20000 abitanti, ciò è un problema non secondario.

La variante della Ravegnana attraverserebbe questo territorio rappresentando l'unico strumento possibile per rivitalizzarlo, perchè in questo modo sarebbe favorevole per imprenditori ed operatori economici stabilire delle nuove attività in luoghi ove i collegamenti con i servizi diventano rapidi ed agevoli e quindi economici nonché poter godere delle agevolazioni fiscali proprie di questo tipo di aree.

I TRACCIATI

Per la variante della Ravegnana 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 garantiscono il miglior risultato e profittabilità:

- a) Si è sfruttato ciò che già esiste,
- b) indentificato il tracciato più veloce nel rispetto del punto a),
- c) individuato il percorso più economico dal punto di vista esecutivo nel rispetto dei punti a) e b).



d) realizzare quel percorso che diviene anche motore di sviluppo per il territorio che attraversa.

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

_ in accordo con il 1° principio si è sfruttato il primo tratto (7 km) della E45 da Ravenna verso Cesena utilizzando poi lo svincolo della Standiana per il congiungimento veloce con il nuovo tracciato. Questo percorso permette di tenere una velocità di 110 km/h e quindi è percorribile in circa 3,8 minuti.

_ La seconda parte del tracciato stradale (14 km circa) va dallo svincolo della Standiana e procede verso il suo punto di arrivo, lo svincolo autostradale di Forlì. Nel caso di una strada dello stesso tipo della E45 il tempo di percorrenza minimo sarebbe di 6,0 minuti.

In itinere si sfruttano alcuni tratti di strade comunali e provinciali esistenti prevedendo quindi non un impianto ex novo ma specificatamente un semplice adeguamento del sedime stradale e delle dotazioni accessorie (drenaggi, sottoservizi, incremento della portanza della base stradale ecc.) necessarie alla nuova portata di traffico.

_ Per i tratti ex novo il tracciato passa in zone agricole pianeggianti e quindi in semplice rilevato senza gli oneri di impegnative opere d'arte quali ponti su fiumi, viadotti, sottopassi ecc. e la cui realizzazione al minimo dei costi (al netto degli espropri) per la realizzazione di una strada.

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 90/70 km/h (a seconda del tipo di strada) e quindi 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 minimi attualmente necessari sulla Ravegnana. (Inoltre il tracciato eminentemente rettilineo consentirebbe facili sorpassi di mezzi lenti.

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 agricola, principalmente, ma non solo e che chiede di poter avere un impulso a potersi connettere con le altre economie circostanti.

Veronica Verlicchi
capogruppo La Pigna Comune di Ravenna