



PROVINCIA DI RAVENNA  
Medaglia d'Argento al Merito Civile

Class. Fasc. Prot. del Ravenna,

REGIONE EMILIA ROMAGNA  
SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA,  
DEI TRASPORTI E DEL PAESAGGIO  
Viale Aldo Moro, 30  
40127 BOLOGNA (BO)  
[segreteria@regione.emilia-romagna.it](mailto:segreteria@regione.emilia-romagna.it)

e p.c.

SINDACO del COMUNE DI RAVENNA  
*Michele De Pascale*

PRESIDENTE dell'UNIONE DEI COMUNI DELLA BASSA ROMAGNA  
*Davide Ranalli*

PRESIDENTE dell'UNIONE DELLA ROMAGNA FAENTINA  
*Giovanni Malpezzi*

SINDACO del COMUNE DI CERVIA  
*Massimo Medri*

SINDACO del COMUNE DI RUSSI  
*Valentina Palli*

OGGETTO: **PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT 2025) ADOTTATO CON DELIBERA REGIONALE N. 214 DEL 10/07/2019.**  
Invio Osservazioni

A seguito dell'analisi della documentazione del PRIT2025, adottato con deliberazione della Assemblea Legislativa Regione Emilia Romagna n. 214 del 10 Luglio 2019, dopo la pubblicazione di avvenuto deposito sul Bollettino Ufficiale Regionale, si intende ringraziare codesta spettabile Regione per il prezioso lavoro svolto e formulare un giudizio positivo sulle linee programmatiche e di indirizzo ivi definite.

Nel seguito si riportano integralmente le osservazioni formulate dagli Enti Locali ricadenti nel territorio della scrivente Provincia.

### Osservazioni formulate dal Comune di Ravenna

“**Con riferimento** alla cosiddetta “Grande Rete” la Relazione Tecnica specifica che in merito alla SS 16 Adriatica nel territorio del Comune di Ravenna sono previsti:

- Tratto Cesenatico-Tangenziale di Ravenna, si prevede una variante in corrispondenza dell'abitato di Fosso Ghiaia (RA) con previsione di sezione trasversale tipo C1-C2;

E45/E55, le varianti di Alfonsine – 2° lotto e di Argenta – 1° lotto, e la variante alla SS16 tra gli abitati di Camerlona, Mezzano e Glorie, da armonizzarsi con la variante di Alfonsine, con previsioni di sezioni trasversali tipo C1-C2.

**Osservazione 1:** *Si evidenzia la priorità degli interventi finalizzati alla messa in sicurezza delle località attraversate dalla SS 16 Adriatica mediante idonee varianti dei centri abitati la cui progettazione dovrà tener conto delle condizioni dei siti in argomento avendo come obiettivo primario obiettivo l'innalzamento del livello di sicurezza; si rileva altresì la necessità di sviluppare con maggior livello di dettaglio il tema del corridoio E45/E55 sia in ambito PRIT sia a livello di pianificazione generale nazionale dei trasporti e della logistica. Inoltre, si rileva una incongruenza grafica delle relative carte tecniche.*

**Con riferimento** alla cosiddetta “Grande Rete” la Relazione Tecnica specifica che in merito all’ Itinerario E55/E45 (tratto Ravenna – confine Toscana) nel territorio del Comune di Ravenna sia prevista la attuazione di interventi a medio e lungo termine volti a garantire in primis la necessaria sicurezza dell’infrastruttura e successivamente il potenziamento della stessa.

**Osservazione 1bis:** *Condividendo le priorità di intervento definite dal PRIT2025, si rappresenta la necessità di prevedere anche la realizzazione di interventi di potenziamento ed adeguamento funzionale della SP n.118 Dismano, facente parte della Rete di base locale, specificatamente volti a garantire nel tempo non solo una idonea accessibilità alla infrastruttura E45 ma anche un collegamento alternativo fra le città di Ravenna e Cesena capace di intercettare la mobilità di medio raggio.*

**Con riferimento** alla cosiddetta “Grande Rete” la Relazione Tecnica specifica che in merito al Sistema tangenziale di Ravenna (SS16, SS67, SS 309 dir) sono previsti:

- potenziamento della tangenziale di Ravenna con l’adeguamento della Classicana (SS16) a strada extraurbana principale a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia (tipo B) fra lo svincolo con la A14dir e lo svincolo con la SS16 a Classe,

● potenziamento del sistema degli svincoli, interventi che assumono particolare importanza ed urgenza anche in relazione alla funzione svolta dall’infrastruttura a servizio dei traffici da e per l’hub portuale di Ravenna.

A tali interventi si devono affiancare gli interventi di riqualificazione della SS67 nel suo tratto terminale di collegamento con il porto (per cui è stata avviata da ANAS la progettazione), nonché della 309 dir da realizzarsi anche con la costruzione di un tronco in variante, in entrambi i casi portando le infrastrutture ad una conformazione geometrica di strada extraurbana principale a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia (tipo B).

Infine si prevede la realizzazione del nuovo collegamento tra la SS67 e la rotonda degli Scaricatori (zona Bassette) in by pass del Canale Candiano.

**Osservazione 2:** *Si conferma la massima priorità di tali interventi finalizzati al miglioramento dei traffici da e per l’hub portuale di Ravenna, anche in ragione dello sviluppo futuro dell’hub stesso, nonché diretti all’innalzamento del livello di sicurezza della circolazione. A tal proposito si ribadisce la necessità di dare urgente attuazione agli interventi (peraltro in gran parte finanziati) sulla rete ANAS , ubicata nel territorio comunale.*

**Con riferimento** alla cosiddetta “Rete di Base Principale” la Relazione Tecnica specifica che con riferimento alla SS 67 Tosco Romagnola sono previsti:

- S.S. 67 Tosco Romagnola: Nel tratto fra Ravenna e Forlì (Ravegnana) interventi di riqualificazione e messa in sicurezza attraverso ampliamenti o varianti fuori sede da definire sulla base di un apposito progetto di fattibilità tecnico-economica di concerto con gli Enti locali coinvolti;

**Osservazione 3:** *Si condivide pienamente la necessità di tali interventi finalizzati alla riqualificazione e messa in sicurezza dell’infrastruttura mediante adeguamento della sede stradale ed relative modifiche/adeguamenti delle intersezioni, previa analisi, valutazione e ponderazione delle possibili soluzioni alternative. Si rileva una incongruenza grafica delle relative carte*

**Con riferimento** alle infrastrutture della rete ferroviaria la Relazione Tecnica specifica che va valutato il raddoppio integrale della linea Castel Bolognese – Ravenna, anche in ragione dell’auspicato aumento nei prossimi anni del traffico merci connesso al Porto di Ravenna.

**Osservazione 4:** *Si ritiene strategico e indispensabile il raddoppio dei binari su tutta la tratta Castel Bolognese – Russi (dotando pertanto l’intero tronco Castel Bolognese-Ravenna di doppio binario), anche in relazione all’incremento atteso ed auspicabile dei traffici da e per l’hub portuale di Ravenna, anche in ragione dello sviluppo futuro dell’hub stesso.*

Con riferimento alla Ciclovia Adriatica, la Carta E – Ciclovie ne rappresenta il percorso identificato con la sigla ER37. In particolare, nel territorio del Comune di Ravenna il percorso tocca le località di Sant'Alberto, Casalborsetti, Marina Romea, Porto Corsini, Marina di Ravenna, Punta Marina, Ravenna, Classe, Lido di Classe e Lido di Savio.

**Osservazione 5:** Si propone di modificare il percorso rappresentato nella suddetta Carta E, prevedendo l'inserimento del collegamento pedalabile tra gli abitati di Porto Corsini e Ravenna, in fregio alla zona naturalistica denominata Piassassa della Baiona. Tale modifica del tracciato fa parte della rete ciclabile principale del Comune di Ravenna proposta all'interno del "Piano della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana e delle vie pedalabili di interesse regionale e nazionale nel territorio comunale" approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 498 del 28/08/2018.

Inoltre, il nuovo tracciato consente sia di valorizzare alcune zone di interesse turistico escursionistico che di contribuire ad incentivare gli spostamenti casa-lavoro con mezzi non motorizzati.

Lo stesso tracciato sarà parte della ciclovia Nazionale Adriatica. A titolo esplicativo si allega di seguito un grafico



descrittivo.

**Osservazione 6:** Sulla direttrice ciclabile Ravenna-Firenze si rileva la necessità che venga elevato il grado di attenzione e di rilevanza di detto collegamento. A tal fine si ritiene strategico:

- l'inserimento del percorso nell'ambito delle ciclovie nazionali;
- il potenziamento della linea ferroviaria Ravenna - Faenza - Firenze in accordo fra Emilia Romagna e Toscana;
- l'adeguamento funzionale della S.P. n.302R Brisighellese.

Dette azioni si rendono necessarie in ragione del carattere turistico e culturale, anche in visione delle ricorrenze dedicate a Dante Alighieri, che il collegamento va ad assumere.

*prioritaria la necessità di inserire gli interventi diretti alla soppressione dei passaggi livello in ambito urbano ed extraurbano, con la realizzazione di opere sostitutive, alcuni dei quali già previsti nella pianificazione provinciale (PTCP)".*

### Osservazioni formulate dal Comune di Cervia

**Osservazione 1** *“Richiamando la nota n.16870 del 17/03/2017, si è a richiedere l’inserimento nel PRIT 2025, nel punto dove si affrontano gli interventi da effettuare sulla SS 16 Adriatica e si parla nello specifico del Tratto Cesenatico – Tangenziale di Ravenna (pag. 52 della relazione tecnica-illustrativa) di inserire “ la messa in sicurezza dell’ingresso a Milano Marittima”. Tale intervento, ad oggi, non risulta più procrastinabile alla luce dei numerosi incidenti, anche mortali, avvenuti negli ultimi anni ed evidenziato anche dall’ANAS alla nostra Amministrazione Comunale, come punto critico per la sicurezza”.*

### Osservazioni formulate dall’Unione dei Comuni della Bassa Romagna

“La scrivente Amministrazione, intende ribadire quanto già espresso nella fase di elaborazione del PRIT 2025, con la nota inviata alla Regione Emilia Romagna in data 14/03/2017 (ns. prot. n. 15080), in cui si evidenziava la necessità di completare, qualificare ed adeguare, le infrastrutture esistenti con alcune priorità fondamentali.

La volontà è quella di rafforzare la capacità attrattiva di un territorio che trova i suoi punti di forza nel tessuto diffuso di piccole-medie imprese, integrato da eccellenze imprenditoriali di rilievo internazionale, nei settori strategici dell’agroalimentare, della meccanica e della gomma-plastica, con un ruolo di cerniera e collegamento, tra il territorio della Città Metropolitana e il porto di Ravenna, protagonista nella cultura e nella valorizzazione del Parco del Delta del Po.

Preso atto che gli elaborati del PRIT hanno di fatto tenuto conto di quanto espresso nella suddetta nota di contributo, preme sottolineare comunque alcuni interventi che rivestono per il nostro territorio prioritaria importanza.

Per quanto riguarda il tema della viabilità stradale:

**Osservazione 1:** *Nella documentazione tecnica del PRIT adottato, viene confermato il ruolo strategico come asse collettore e distributore della mobilità interprovinciale, della **SS 16 Adriatica**, per quanto concerne la Grande Rete, con il completamento delle varianti di Argenta-1° lotto, di Alfonsine-2° lotto e della variante alla SS 16 tra gli abitati di Camerlona, Mezzano e Glorie, da armonizzarsi con la variante di Alfonsine.*

*L’Unione Bassa Romagna ritiene che la SS16 Adriatica sia l’intervento prioritario per il proprio territorio e che le tre varianti sopra citate vadano programmate simultaneamente con la previsione, per l’intero tracciato, della realizzazione di assi stradali a una corsia per senso di marcia.*

*Si ritiene inoltre che tale progettazione vada strettamente coordinata con gli interventi di connessione rispetto alle principali dorsali che incrocia la variante.*

*Nel territorio della bassa Romagna in particolare, diviene fondamentale connettere la SS16 con la SP 610 Selice, aggancio al “sistema via Emilia”, bypassando il centro abitato di Lavezzola, un progetto ad alto rapporto costi/benefici, visto che con poco più di tre chilometri di nuovo tracciato, si amplifica il potenziale della Selice già oggetto di interventi di potenziamento ma mai completata, come collegamento tra corridoio Adriatico e via Emilia in modo compiuto, abbreviando il percorso e sgravando il nodo di Ravenna.*

*Quest’opera fondamentale rappresenta un collegamento strategico fra il bolognese-imolese e il ferrarese-ravennate, costituisce elemento fondamentale del progetto della variante Adriatica che ne rafforzerebbe il ruolo e costituirebbe una soluzione perfettamente funzionale dello stralcio Argenta-Lavezzola.*

*Nella carta B del PRIT adottato, tale collegamento sembra essere rappresentato come già esistente, per cui occorre modificare il Piano per tenerne conto e sottolineare la necessità di programmare la sua realizzazione.*

*Un’altra importante connessione da tenere in considerazione nella definizione del progetto definitivo della nuova SS 16 Adriatica, nel tratto Alfonsine-Lavezzola, è il raccordo stradale finalizzato a connettere la nuova infrastruttura con il centro abitato di Voltana.*

*Tra le possibili alternative si può ipotizzare sia un’estensione della SP 39, che le attuali previsioni della pianificazione comunale per la via Lunga Inferiore, viabilità su cui il Comune di Lugo ha già finanziato interventi di messa in sicurezza poiché, pur non potendo essere qualificata tra le reti di maggior rilievo, riveste comunque un carattere strategico per il traffico veicolare ordinario e per il traffico pesante collegato all’impianto di trattamento rifiuti di HERA posto tra via Traversagno e la stessa Via Lunga Inferiore.*



pag. 46 come intervento necessario per il re-indirizzamento dei traffici di attraversamento all'esterno del centro abitato di Bagnacavallo, si segnala che non è stato rappresentato come punto di interconnessione nell'elaborato grafico corrispondente (carta B "Sistema stradale"),

Si domanda quindi se la presenza di un simbolo ideogrammatico sull'intero centro abitato di Bagnacavallo per segnalare la necessità di miglioramento delle condizioni di accessibilità urbana e completamento delle tangenziali urbane, ricomprenda anche tale tipologia di intervento.

Com'è noto, relativamente a detto intervento, è stata sottoscritta una convenzione tra la Provincia di Ravenna, Regione Emilia-Romagna e Comune di Bagnacavallo (approvata con deliberazione C.C. Bagnacavallo n. 2 del 25/01/2016 e rep. n. 743 del 19/12/2017), a seguito del parere positivo di Società Autostrade per l'Italia S.p.a. e che il progetto dell'infrastruttura è ora in corso di redazione da parte dell'Ufficio Lavori Pubblici della Provincia di Ravenna.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, si segnala in generale che l'Unione Bassa Romagna sta programmando azioni tese alla soppressione dei passaggi a livello, sulle dorsali ferroviarie, per razionalizzare la gestione dell'intero sistema e per migliorare le condizioni di sicurezza.

Inoltre si evidenziano le seguenti priorità:

**Osservazione 3:** potenziamento tecnologico della linea Russi-Castel Bolognese, auspicando il raddoppio integrale dell'intera linea per risolvere il problema della saturazione della stessa e migliorare il servizio dei treni veloci Ravenna-Bologna, mantenendo le fermate esistenti e garantendo ai pendolari informazione esaustiva, certa e di qualità;

**Osservazione 4:** elettrificazione della linea Lavezzola-Faenza, da potenziare soprattutto per il traffico merci in ragione dell'auspicato aumento nei prossimi anni del trasporto merci su ferro e del potenziamento dei porti dell'Adriatico, sgravando così altre linee già in sofferenza, ma anche per un potenziale collegamento diretto tra Ferrara, la Bassa Romagna e la collina faentina, per offrire nuove opportunità di mobilità fra territori oggi scarsamente collegati.

Si tenga presente che tale linea svolge un servizio essenziale anche per il trasporto degli studenti verso i poli scolastici secondari.

Sul tema delle linee ferroviarie secondarie si segnala che la linea Massa Lombarda-Budrio nel PRIT 2025 adottato non è rappresentata, a differenza del Piano precedente. Al riguardo l'Unione Bassa Romagna chiede in generale di mantenere alta l'attenzione sul tema della mobilità alternativa alla gomma, da estendere a tutta la rete ferroviaria esistente, in modo da evitare che altre tratte vengano ridotte o soppresse perdendo l'occasione di rivalutarle e riutilizzarle anche per le merci.

**Osservazione 5:** necessità di dare priorità al ridisegno dell'offerta della linea Ravenna-Ferrara per integrarla maggiormente con il sistema regionale e rafforzare le relazioni con le altre linee;

**Osservazione 6:** sistematizzazione del trasporto ferroviario passeggeri con il TPL su gomma, implementando in particolare una completa integrazione tra i due sistemi in modo da poter acquistare un unico titolo di viaggio valido per entrambe le tipologie di trasporto (estendendo/attuando il sistema tariffario MI MUOVO anche al TPL extraurbano).

Per gli interventi connessi alla mobilità sostenibile:

**Osservazione 7:** riguardo al tema della mobilità dolce e quindi all'uso della bicicletta, si sottolinea la volontà di programmare azioni che vadano verso la ricucitura di una rete di percorsi ciclo-pedonali sicuri, sia a livello urbano ma anche a livello di collegamento extraurbano, tra capoluoghi e località minori vicine, tra comuni limitrofi e frazioni, in un contesto in cui la diffusione insediativa e la prossimità tra nuclei abitati, costituisce una delle caratteristiche peculiari del tessuto urbano del territorio.

Tali percorsi ciclabili sono ritenuti strategici per due principali motivi:

- per la mobilità quotidiana, in particolare tra i centri abitati direttamente confinanti, a completamento delle opere già esistenti in tutti i comuni e per potenziare quelli attestati attorno alla città di Lugo, quale centro ordinatore del territorio e punto di origine e destinazione della maggior quota di mobilità ciclabile;

- per la fruizione turistica e paesaggistica, in particolare per gli ambiti a nord, interni o prossimi al Parco del Delta e lungo i principali assi fluviali.

A tal fine si chiede di proseguire nella programmazione di ulteriori finanziamenti a cui poter concorrere.

**Osservazione 8:** riguardo al tema della mobilità elettrica, auspicando una sempre maggiore diffusione di veicoli elettrici nell'intera regione, si chiede di proseguire con azioni dedicate sia all'infra-strutturazione del territorio, che

### Osservazioni formulate dall'Unione della Romagna Faentina.

**Osservazione 1:** "... nel PRIT2025 adottato, in relazione alla s.p. n. 306R Casolana, arteria che rientra nella rete di base principale, non viene indicata la variante di Borgo Rivola che risulta essere una infrastruttura di completamento degli interventi di razionalizzazione e messa in sicurezza della s.p. n.306R finanziati, in attuazione al PRIT 98, da codesta Regione nelle scorse annualità e della quale se ne chiede la previsione".

In relazione alle osservazioni sopra riportate, si riferisce che le stesse sono condivise e sostenute da questa Provincia in quanto risultano essere strategiche per uno sviluppo organico e funzionale della mobilità del territorio.

Ringraziando per l'attenzione, si porgono distinti saluti.

Il Presidente  
*Michele de Pascale*

Responsabile del procedimento:  
Per informazioni contattare:

ing. Paolo Nobile  
arch. Fabio Poggioli  
Tel. 0544/258152 - e-mail [fpoggioli@mail.provincia.ra.it](mailto:fpoggioli@mail.provincia.ra.it)  
ing. Chiara Bentini  
Tel. 0544/258009 - e-mail [cbentini@mail.provincia.ra.it](mailto:cbentini@mail.provincia.ra.it)