

Proposte di risoluzione per l'eliminazione dell'isolamento di Ravenna in termini di collegamenti viari.



Una fotografia dello stato attuale del sistema viario ravennate è la seguente:

- 1) Isolamento viario di Ravenna e del suo porto dalle altre località italiane.
- 2) Strada E45 proveniente da Roma ma senza sbocco verso il nord Italia ed Europa.
- 3) Necessità di realizzare nuovo asse viario e ferroviario tra Forlì e Ravenna con la realizzazione della strada Ravegnana Bis ad uso civile e commerciale (collegamento Porto di Ravenna e aeroporto di Forlì e Bologna).
- 4) Snellimento del traffico turistico da Forlì e Bologna da e per i lidi Ravennati.
- 5) Totale mancanza di comunicazione con la Toscana, Firenze e la costa del Tirreno.

Le soluzioni qui sinteticamente proposte e per le quali è ben accetto ogni suggerimento al riguardo, sono realizzabili tenendo conto del minor impatto possibile sia economico e sia ambientale con l'obiettivo di creare un'effettiva integrazione di più centri economici in un quadro strategico di sviluppo della viabilità generale della Emilia-Romagna rivolgendoci a tutte le istituzioni politiche, industriali e sociali a cui sta a cuore "spezzare" l'isolamento di una buona parte della nostra Regione ed, in particolare della città di Ravenna.

ISOLAMENTO VIARIO DI RAVENNA E DEL SUO PORTO DALLE ALTRE LOCALITÀ ITALIANE.

La città di Ravenna, a causa di una certa miopia di programmazione da parte della sua Amministrazione si è adagiata nelle certezze di uno "status quo" politico intoccabile, delegando il proprio progresso alle iniziative del privato, senza peraltro affiancarsene assimilandone le energie vitali e, in seguito, una volta perduta questa spinta positiva da parte del privato, l'Amministrazione ha smarrito la visione delle esigenze di avanzamento concorrenziale della città e delle sue risorse fondamentali.

Questo ha portato ad una stagnazione nella programmazione e nell'incentivazione di quanto c'era di valido perdendone via via, per strada, pezzi importanti.

Uno di questi aspetti è sicuramente evidente nello stato della rete di comunicazioni della città con il resto della Regione e dell'Italia rimasta strutturalmente indietro di almeno 40 anni rispetto al resto del Paese.

Attenzione! Quando si parla della città di Ravenna occorre sempre considerarne la presenza del Porto che è, o dovrebbe essere, il porto della Regione, con le grandi industrie chimiche, l'industria navale e della tecnologia delle esplorazioni petrolifere offshore che qui hanno visto la luce, l'industria del turismo e le porte d'ingresso al parco del Delta.

Scopriamo quindi che:

Non esiste una linea ferroviaria veloce tra Bologna e Ravenna.

Non esiste una linea ferroviaria dignitosa tra Ferrara e Ravenna.

Completa assenza di una linea ferroviaria tra Forlì e Ravenna.

Inesistenza di una strada veloce e sicura tra Forlì e Ravenna.

Inesistenza di una strada veloce e sicura tra Ferrara e Ravenna.

Mancanza di una connessione veloce e sicura tra Bologna, Forlì con i lidi Ravennati Sud.
Assenza di una portualità commerciale e turistica adatta alle esigenze e alle richieste.
Non esiste più una valida connessione tra la città e vaste aree dell'interno.

Occorre risolvere questi problemi strategici al più presto ed efficacemente per evitare una morte civile irreversibile per soffocamento di tutta questa porzione di Regione.
Per evitare ciò prima di tutto occorre riportare ossigeno e ciò si fa rinnovando le arterie della zona ovvero le vie di comunicazione. (Un detto cinese dice: "vuoi fare affari?.. costruisci una strada !)

Le idee progettuali che, di seguito, indichiamo rappresentano un ineluttabile riassetto globale strategico delle vie di comunicazione dell'area Est della nostra Regione.

In sintesi:

a) Completamento della SS16 nella tratta da Argenta a Ravenna (a parte la bretella di Alfonsine già completata) dove, la parte ferrarese già stata completata, ha già visto la sua conversione in E45 di fase 1 (strada a due corsie allargate con predisposizione per trasformazione a superstrada).

Dati tecnici completamento della SS16 nella tratta da Argenta a Ravenna:

Lunghezza totale delle tratte da costruire/ammodernare : 27 km

Opere d'arte rilevanti : Nuovo ponte sul Reno + nuovo ponte sul Lamone

Previsioni di spesa:

Allargamenti e nuovi tracciati : (costo indicativo circa 1,5 mln/km) = $1,5 \times 27 = 40,5$ mln

Opere d'arte: stimabili in circa 25 mln

TOTALE = 75,5 mln

b) Collegamenti veloci Forlì- Ravenna

Dicasi: Ravegnana BIS TM - ovvero nuovo tracciato per il collegamento che coinvolge nel contempo un'intera area altrimenti rimasta tagliata fuori dall'economia in sviluppo.

(**Ravegnana Bis**" e' la denominazione di un progetto redatto dallo scrivente, Ing. Andrea Barbieri su incarico della Lista Civica "La Pigna").

La strada Ravegnana BIS identificabile nel tracciato che, partendo dallo svincolo della Standiana sulla E45, arriva alla rotatoria in corrispondenza del casello autostradale di Forlì della A14 attraversando il territorio cosiddetto "delle Ville Unite".

In affiancamento alla Ravegnana BIS può essere progettata (con 40 anni di ritardo...) anche la nuova linea ferroviaria che collega FO – RA.

Dati tecnici del tracciato Ravegnana Bis (Strada a due corsie allargate con predisposizione per trasformazione a superstrada)

Lunghezza totale delle tratte da costruire/ammodernare : 11 km

Opere d'arte rilevanti : nessuna

Previsioni di spesa

Allargamenti e nuovi tracciati : (costo 1,5 mln/km) = 1,5 x 11 = 16,5 mln

Opere d'arte : 4 mln

TOTALE = 21,5 mln (comprensivo del costo espropri del terreno agricolo) valutabile in circa : 1 mln)

A valle di queste considerazioni globali si possono aggiungere considerazioni più complete ed esaustive inerenti la strada: **E45 SENZA SBOCCO VERSO IL NORD.**

La strada E45 realizza una fondamentale congiunzione tra Roma e Ravenna attraversando tutta l'Italia Centrale creando, di fatto, 'unica alternativa di collegamento Nord-Sud alla A1.

Purtroppo il progetto del prolungamento della E45 verso il Nord-EST ovvero Venezia e da lì Trieste e il Nord Est dell'Europa non sarà mai realizzabile per gli enormi costi dovuti ai problemi strutturali dei territori attraversati (paludi) e per la fragilità ambientale (Zona Parco del Delta).

Tutto ciò premesso l'attuale SS16 che va da Ravenna a Ferrara rappresenta l'unica soluzione pratica e facilmente realizzabile per prolungare la E45 da Ravenna fino a Venezia e da lì verso l'Europa dell'EST.

Considerazione strategicamente fondamentale:

Ferrara si porrà tra poco al centro di uno snodo ove convergono le nuove strade della Transpolesana (Vicenza – Verona - Nord Veneto), della Nuova Cispadana (Carpi, nord modenese, sud mantovano, comparto della meccanica fine e della biotecnologia che cercano uno sfogo veloce verso un porto aggirando il collo di bottiglia di Bologna) e Autostrada Bologna-Venezia-Trieste;

Diventa quindi irrinunciabile realizzare un tracciato veloce e di grande capacità che congiunga Ferrara con Ravenna (inclusa potenziamento linea ferroviaria).

Si comprende con questo che il vecchio progetto della E45, che puntava direttamente da Ravenna a Venezia, è totalmente inattuale e non più strategico.

Il percorso ipotizzato completa una rete integrata di collegamenti sinergici tra loro in un territorio con uno dei centri nevralgici della produzione industriale dell'Italia contribuendo a incrementare la vitalità e la produttività dei centri di Ravenna di Ferrara e di Forlì.

Descrizione tecnica del tracciato

Il **progetto di rinnovamento della Reale (SS16)** è suddiviso in un primo stralcio che va da Ravenna fino all'abitato di Alfonsine aggirando tutte le zone abitate che si trovano lungo il percorso attuale che è configurata come una strada provinciale con notevolissime limitazioni per ciò che attiene la velocità massima possibile (praticamente sempre inferiore ai 50 km/h), l'agibilità delle corsie di marcia: estremamente strette per il volume e tipo di traffico che insiste su quella direttrice e le possibilità di allargamento (nulle in quanto attraversa tutti i centri abitati).

Premesso ciò, gli obiettivi logici da perseguire sono:

- 1) eliminare (ovviamente) gli attraversamenti dei centri abitati;;
- 2) consentire un flusso più elevato possibile;
- 3) consentire una larghezza adeguata delle corsie e, dato che riteniamo essere preferibile, economicamente realizzare, inizialmente una strada a larghezza maggiorata, si prevede ad una larghezza di corsia di 3,5 / 3,75 m; lasciando eventualmente nel tracciato degli spazi di potenziale allargamento a superstrada.
- 4) progettare un tracciato il più economico possibile, evitando opere d'arte importanti (attraversamenti ferroviari, ponti fluviali, sovrappassi stradali o autostradali).

Sulla base di tali premesse 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 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.

In considerazione degli oneri dovuti a incognite geologiche e topografiche si ipotizza cautelativamente un costo doppio pari a 2,0 mln/km

Il primo tracciato che passa a sud ha una lunghezza di 12,5 + 17 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 85 milioni di €

Il secondo tracciato passa a nord dell'attuale SS16, è più breve, 10,4 km + 17 KM ma avendo necessità di un attraversamento ferroviario si può stimarne il costo praticamente pari al precedente percorso.
Costo stimato 70 milioni di €

Oltre a ciò sono da considerare i costi per gli espropri dei terreni e la progettazione (rispettivamente circa € 3.000.000 + 2,800.000).

NECESSITÀ DI RIPRISTINO DI UN EFFICIENTE ASSE VIARIO (E FERROVIARIO) TRA FORLÌ E RAVENNA CON LA REALIZZAZIONE DELLA RAVEGNANA BIS

Le due città e relative 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 una strozzatura nel disegno strategico dei trasporti, sia merci e sia delle persone (che ogni tanto vanno a votare...).

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

Ravenna ha la necessità di avere delle vie di comunicazione veloci con la città di Forlì essendo alcuni fattori logistico-strategici non più transcendibili.

Infatti, in un panorama globalizzato, è imperativo fare "sistema" soprattutto da parte delle città con delle dimensioni piccole come quelle della Romagna essendo un fattore irrinunciabile per la sopravvivenza e lo sviluppo Emiliano nel suo complesso.

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 capacità così limitante crea una costante situazione di pericolo ciclicamente concretizzata in incidenti stradali talvolta mortali; senza contare il gran numero di ore/uomo andate perdute.

Gli asset principali di questo progetto sono i seguenti:

Traffico merci

Il porto commerciale di Ravenna senza efficienti sbocchi in tutte le direzioni e soprattutto verso nord anche se avrà una rinnovata potenzialità (dopo gli scavi dei fondali) non potrà fare molto con un collegamento ferroviario ridicolo e una unica direttrice autostradale verso Bologna.

Forlì peraltro è nodo ferroviario primario, ha un aeroporto (in fase di riavvio) ed è anche nodo autostradale; quindi tutto ciò premesso è evidente che un collegamento veloce e comodo tra queste due città sarebbe strategico per “fare sistema”.

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 + operatori economici verso il porto di Ravenna, e verso le industrie del territorio.

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

Tutta la vasta area del ravennate cosiddetto delle “Ville Unite” sta registrando una progressiva decrescita soprattutto a causa delle sempre crescente difficoltà nei collegamenti verso i servizi essenziali. Il depauperamento progressivo del tessuto sociale ed economico è manifesto e si evidenzia in una emorragia continua di popolazione; tenendo conto che in tale zona si trovano complessivamente ancora circa 15.000 abitanti, ciò è un problema non secondario.

La variante della Ravegnana ovvero la **Ravegnana-Bis** attraverserebbe questo territorio rappresentando l'unico strumento possibile per rivitalizzarlo, una cinghia di trasmissione di vitalità, perché 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.

La struttura fisica della strada altro non è che un argine fluviale, vecchio di secoli e ha cominciato da tempo a mostrare una serie di gravi carenze strutturali, intrinseche con la genesi stessa della strada, infatti: i materiali utilizzati per la sua costruzione erano materiali adatti ad un argine fluviale ma non certamente ad un moderno rilevato stradale che deve sopportare sollecitazioni e vibrazioni trasmesse da un traffico pesante con mezzi da svariate tonnellate di massa viaggianti a velocità sostenute.

Aggiungiamo: i tecnici del Genio civile nelle ultime rilevazioni hanno preconizzato che il traffico, in combinazione con le infiltrazioni del fiume, le azioni degli animali e delle radici delle alberature che hanno invaso le golene porterà, con sempre maggiore frequenza, frane, cedimenti e collassamenti del corpo arginale; cosa peraltro già verificatasi, recentemente, con conseguenze molto pesanti.

ciò premesso,

Da tempo è stata elaborata, da parte della Lista Civica la Pigna, la proposta operativa di una variante alla SS67 esistente individuando una soluzione unitaria al problema pluridecennale atta a congiungere, in modo consono all'attuale traffico, le due città di Ravenna e Forlì eliminandone i problemi attuali di viabilità.

IL TRACCIATO

Il tracciato della Ravennana Bis è quello in grado di garantire la migliore fattibilità, economicità e il miglior inquadramento strategico nel quadro complessivo del territorio.

Nel definire il tracciato sono state perseguite linee guida in grado di garantire un risultato finale ottimale:

A) Si è sfruttato più possibile ciò che già esiste; in altre parole si è utilizzato il primo tratto (7 km) della E45 da Ravenna verso Cesena sfruttando lo svincolo della Standiana per il congiungimento veloce con il nuovo tracciato.

La seconda parte del tracciato stradale (14 km circa) va dallo svincolo della Standiana e procede verso il punto di arrivo: lo svincolo autostradale di Forlì e può essere realizzato senza prevedere la costruzione di un nuovo tratto stradale, sfruttando alcuni tratti di strade comunali e provinciali esistenti, con un semplice adeguamento del sedime stradale esistente e delle dotazioni accessorie (drenaggi, sottoservizi, incremento della portanza della base stradale ecc.) si otterrebbe quanto necessario 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. per la cui realizzazione si è al minimo dei costi (al netto degli espropri) necessari alla realizzazione di una strada.

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).

In definitiva, quindi, un mezzo, per percorrere, su tale nuovo percorso, l'intero tratto Ravenna Forlì, essendo il primo tratto lungo circa 7 km ed il rimanente circa 14 km, un mezzo impiegherebbe, teoricamente, 12/14 minuti contro i 24 minuti minimi attualmente necessari per affrontare lo stesso percorso sulla strada Ravennana esistente.

(Si fa, per inciso, notare come il tracciato eminentemente rettilineo consentirebbe facili sorpassi di mezzi lenti).

Va fatto presente che, un percorso diventa anche motore di sviluppo economico – sociale per il territorio che attraversa, quindi tale nuovo percorso attraversa un'intera zona tutta costellata di piccoli paesi a vocazione agricola che ha bisogno di poter ricevere un impulso per conservare la propria identità, economia e attività.

4) Snellimento del traffico turistico da Forlì e Bologna da e per i Lidi Ravennati.

La bretella di collegamento E45 e Ravennana Bis con Fosso Ghiaia– necessità della creazione di un nuovo tracciato

Infatti: sia che la si esamini guardi dal punto di vista dell'attuale configurazione stradale, sia nell'ottica di un possibile sviluppo della Nuova Ravennana Bis secondo il tracciato Barbieri, si ha evidenza che si creano puntualmente ingorghi del flusso dei turisti che si recano ai lidi Ravennati e che sono da attribuire principalmente all'unione dei due flussi che provengono rispettivamente da Bologna e da Forlì.

Questi due flussi si fondono nel percorrere la tangenziale di Ravenna e mettono puntualmente in crisi la capacità di quella arteria stradale.

Anche una buona parte del traffico commerciale che proviene da Forlì e che si deve recare nelle zone di litorale Sud di Ravenna potrebbe percorrere con vantaggio e con un ottimo miglioramento della sicurezza questa nuova strada.

Da quanto premesso nasce la proposta operativa per la realizzazione di una bretella stradale in grado di risolvere il problema citato.

Il tracciato

Per la bretella di Fosso Ghiaia della Ravennana è stato individuato un percorso pseudo rettilineo che prende il via dall'uscita della Standiana della E45 posta all'altezza dell'abitato di Osteria presso il Parco Giochi di Mirabilandia e percorre per circa 1400 m l'attuale via Standiana per intersecare poi la Prov 101 e proseguire, infine, in parallelo a quest'ultima, fino ad arrivare a congiungersi con la SS16 Adriatica immediatamente prima dell'inizio della variante di Fosso Ghiaia.

Questo nuovo tratto di strada è necessario venga spostato rispetto al tracciato della SP101 in quanto questa ha principalmente due notevoli problemi:

1) passa davanti all'ingresso del parco di Mirabilandia e quindi è assoggettata proprio nei periodi turistici ad un grosso carico di traffico locale che ne impedirebbe l'utilizzo per altri scopi;

2) la struttura della strada e del suo fondo sono tali da non poter essere utilizzata con un traffico intenso e pesante e quindi occorrerebbe rifarla completamente con l'handicap di essere posta a strettissimo contatto tra il Parco di Mirabilandia e lo Zoo.

Il tracciato individuato (il più economico da un punto di vista esecutivo) può garantire la migliore fattibilità, economicità e il miglior risultato di scopo nel quadro delle strategie della viabilità della Romagna sfruttando parte di ciò che già esiste ottenendone un notevole snellimento del traffico nella tangenziale di Ravenna.