

---

## Commenti ai prospettati tracciati per il collegamento tra Ravenna e Forlì come da art. del Corriere di Romagna del 20 lug 2020 e del Resto del Carlino del 21 lug 2020

I tracciati che vengono citati negli articoli quali quelli commissionati alla verifica di ANAS sono i seguenti:

Tracciato approssimativamente parallelo alla strada attuale sul lato nord ovvero tangente gli abitati di Roncalceci e S.Piero in Trento, Cocolia, in arrivo sul lato della zona artigianale Nord EST di Forlì con innesto sulla Via Tangenziale Nord-Est .

Tracciato ricalcante l'esistente tracciato della Ravegnana allargandone la carreggiata e aggiungendo una o 2 corsie ovvero ampliando la larghezza da 2,5 a 6 m

Tracciato mix ovvero riprendere il tracciato esistente con alcune deviazioni presumibilmente per eliminare strozzature, zone in curva che implicano rallentamenti e attraversamenti degli abitati di Cocolia, Longana, Ghibullo e una altra serie di nuclei abitati disseminati lungo il percorso.

### PROGETTO DELLA MINI E55 ,

si prospetta di prolungare la E55 da Ravenna fino ad Alfonsine e tagliare lungo le valli prosciugate di Comacchio fino a Codigoro e poi Mesola e poi ricollegarsi alla Statale Romea.

Le osservazioni che è lecito sollevare rispetto alle sopraesposte ipotesi possono essere le seguenti:

#### Tracciato parallelo

è molto costoso perché implica espropri non solo di terreni ma anche inesorabilmente di edifici che sono variamente disseminati sul terreno e per evitarli occorre rimanere molto fuori dalla linea di congiunzione ideale tra le due città; poi è tutto da fare ex novo con rilevati, intersezioni ecc.

- Attraversa un territorio a scarsa densità di popolazione e quindi non assolve alla funzione di fare da volano economico per il territorio ma serve solo a collegare tra loro il punto A con il punto B. sfocia (a parte a seconda da dove lo si guarda) in un punto di Forlì che è dalla parte opposta rispetto ai punti ideali di collegamento ovvero : casello autostradale, aeroporto, Stazione ferroviaria, nuova tangenziale con il futuro collegamento diretto con l'ospedale, collegamento con la via Emilia, e quindi per completare tali collegamenti occorrerebbe poi prevedere come attraversare una zona densamente e impenetrabilmente urbanizzata con costi enormi oppure generando degli intasamenti nel traffico di Forlì.

#### Tracciato allargato

contrariamente a quanto sembrerebbe anche questa ipotesi è nella realtà totalmente impraticabile perché è molto costosa e non è affatto "soft" e da un punto di vista infrastrutturale molto pericolosa per i seguenti motivi:

si tratta di allargare di almeno 2,5 m la carreggiata esistente (a meno di non voler fare un ignobile pateracchio che sarebbe un insulto alle popolazioni) ma dato che la strada è posizionata in cima ad un argine che talvolta è alto diversi metri rispetto al piano campagna, questo significa dei costi iperbolici nei riporti di terreno, in rapporto al risultato, per arrivare al livello dell'esistente piano stradale (come ad esempio nel tratto vicino a Ravenna).

Si va ad intervenire su un manufatto che è principalmente e fondamentalmente un argine di un fiume e questo ha già recentemente rivelato tutte le sue tragiche fragilità e incipienti dissesti. Per la messa in sicurezza di questo argine/strada praticamente occorrerebbe ripassare interamente tutto il percorso altrimenti si rischia ad ogni piena di trovarsi a che fare con frane e smottamenti e interruzioni del traffico.

---

Secondo gli intendimenti del Genio civile tale strada, il cui sedime si trova su terreni di loro competenza, non potrà mai essere destinata ad un traffico pesante ed intensivo (e si opporranno alla relativa realizzazione) per non avere poi impedimenti nelle operazioni di salvaguardia ed intervento degli argini e del fiume.

è molto costoso anche perché implica espropri disseminati lungo l'intero percorso e quasi sicuramente delle strozzature nella carreggiata (ad esempio a Coccolia dove occorrerebbe smantellare mezzo paese).

Analogamente al precedente percorso "parallelo" non assolve assolutamente alla funzione di fare da volano economico per il territorio ma serve solo a collegare tra loro il punto A con il punto B in quanto il territorio delle Ville Unite rimane completamente tagliato fuori, come attualmente è.

### Tracciato "MIX"

Per questo tracciato valgono parimenti gli stessi ragionamenti fatti per il percorso precedente, con l'aggravante di allungare il tragitto e quindi di aumentare i costi senza risolvere i problemi prima elencati.

Una considerazione generale è quella che si tratti di dare una soluzione di tipo "elettorale" ovvero giusto per fare annunci e piazzare delle bandierine (dopo anni di richieste da parte della cittadinanza totalmente inascoltate, guarda caso..) ma senza una visione effettiva del futuro e di ciò che effettivamente servirà negli anni prossimi alla popolazione dei territori di Forlì, di Ravenna e della Romagna.

### La "Nuova" mini E55

Già nel nome si rivelano tutte le sue debolezze, intanto di nuovo non c'è nulla sotto il sole in quanto il tracciato è la ripresa di un tracciato progettato più di 25 anni, che però arrivava fino a Venezia, che è stato solo leggermente modificato e amputato, ma proprio perché è di molto tempo fa è oramai vecchio e superato nel suo concetto di voler collegare il porto di Civitavecchia con il varco dell'EST. Questo perché nel frattempo le logiche dei collegamenti e le interrelazioni fra le varie aree produttive italiane ed europee si sono evolute e modificate per cui, in questo contesto, la logica di collegare Ravenna esclusivamente con Venezia non ha più molto senso.

---

Attualmente sono state sviluppate delle nuove direttrici Nord-SUD e Sud -OVEST che modificano la valenza di questi collegamenti; è stata realizzata la **Transpolesana** che collega Rovigo/Ferrara a Verona//Vicenza e quindi al Brennero e quindi direttamente alla Germania, è in fase di realizzazione e già finanziata la **Cispadana** ovvero il collegamento tra Reggiolo-Rolo dell'A22 alla barriera di Ferrara Sud sull'A13 che permette di scavalcare il collo di bottiglia della Tangenziale di Bologna nella direzione verso Ovest.

Inoltre, dato che poi il percorso prosegue sull'esistente Romea, da Mesola in poi, non è molto chiara l'utilità di questo pezzo di strada visto che la strozzatura resta invariata come prima a meno il traffico non si esaurisca a Mesola ..

Quindi non si coglie la logica di a cosa serve una superstrada che attraversa zone deserte, paludose (con relativi oneri di realizzazione) e all'interno della zona del Parco del Delta per creare un collegamento esclusivamente con Venezia ?

A parte che oramai i grandi poli industriali della chimica di Ravenna e di Venezia sono moribondi quindi,...



**All'opposto** : da secoli oramai esiste un collegamento da completare che è quello tra Ravenna e Ferrara costituito dalla SS16 la cui parte nella provincia di Ferrara è già stata completata ma manca colpevolmente la parte ravennate e allora dimenticandosi dei campanilismi per collegare Ravenna con il resto di Italia (e non solo con Venezia) basterebbe completare quel tratto di strada (dove peraltro c'è solo la bretella di Alfonsine) con dei costi pari ad un decimo rispetto a quelli prospettati ma soprattutto con vantaggi enormi e proiettati nel futuro.

---

Lista civica La Pigna