Risoluzione
“Ravegnana bis_bretella E45-Adriatica_Cispadana”

Il sottoscritto Marco Mastacchi Presidente del Gruppo RETE CIVICA Progetto Emilia-Romagna

Premesso che

- 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) e autostrada Bologna -Venezia -Trieste pertanto diventa strategico realizzare un tracciato veloce e di grande capacità che congiunga Ferrara con Ravenna, incluso il potenziamento della linea ferroviaria;
- il vecchio progetto della E45, che collegava direttamente Ravenna a Venezia non è più attuale ma è necessario ipotizzare una rete integrata di collegamenti sinergici tra loro in un territorio che è uno dei centri nevralgici della produzione industriale dell'Italia, per contribuire a incrementare la vitalità e la produttività dei centri di Ravenna, di Ferrara e di Forlì;

Evidenziato che

- la città di Forlì e di Ravenna e le relative province hanno sviluppato nel tempo una diffusa complementarietà industriale e produttiva e come piattaforme logistiche e la potenzialità della strada statale 67 già saturata da tempo costituisce una strozzatura nel disegno strategico dei trasporti per le merci e per le persone, in quanto ormai è una strada inadeguata al compito di realizzare una comunicazione moderna tra i due capoluoghi di provincia;
- Ravenna ha la necessità di avere vie di comunicazione veloci con Forlì, infatti in un panorama globalizzato è imperativo fare “sistema” soprattutto da parte di città con dimensioni piccole come quelle della Romagna, inoltre l’aumento degli spostamenti quotidiani tra le due città per motivi lavorativi e non, enfatizza le limitazioni della vie di comunicazioni attuali, creando una costante situazione di pericolo che ciclicamente si concretizza in incidenti stradali, talvolta mortali senza contare il numero di ore/uomo andate perdute;
- il porto commerciale di Ravenna senza efficienti sbocchi in tutte le direzioni e soprattutto verso nord, anche se è rinnovato, non potrà decollare secondo quanto auspicato visto la presenza di un collegamento ferroviario non adeguato e un'unica direttrice autostradale verso Bologna, dal canto suo Forlì ha un nodo ferroviario primario, un aeroporto in fase di riavvio e un nodo autostradale importante, da qui l’evidente necessità di un collegamento veloce e comodo, tra queste due città ma soprattutto strategico per fare “sistema” tra gli HUB logistici;
- analogamente al traffico merci anche il movimento viaggiatori necessita di un nuovo impulso con la creazione, in parallelo, di un nuovo tracciato ferroviario che unisca finalmente le due città con una linea ferrata, in conformità peraltro al PRIT vigente, al fine di deviare il grande traffico festivo dall'hinterland

direttamente su Lidi ravennati sud, senza imbottigliamenti sulla tangenziale di Ravenna;

- la vasta area del ravennate cosiddetto delle “Ville Unite” con più di 10000 abitanti, registra una progressiva decrescita soprattutto a causa della difficoltà dei collegamenti verso i servizi essenziali e questo determina il depauperamento progressivo del tessuto sociale ed economico, con un'emorragia continua della popolazione;
- l'attuale strada nota come Ravegnana ormai non è più adeguata né ai volumi di traffico attuali, né a quelli previsti nell'immediato futuro con l'espansione del porto di Ravenna, l'espansione dell'aeroporto di Forlì e dell'aeroporto militare di Pisignano (NATO);
- il progetto presentato dal Comune di Ravenna, per sistemare circa 20 km di strada oltre ad avere un costo elevato, circa 220 milioni di euro, ha tempi di realizzazione molto lunghi e incompatibili con le necessità della popolazione e non appare utile allo sviluppo del territorio circostante, anzi lo danneggerebbe assorbendo risorse e attraversando zone non suscettibili di sviluppo;
- il tracciato della “Ravegnana bis”, proposto da Lista Civica la Pigna in collaborazione con l’Ing.(…) e il Gruppo Rete Civica progetto ER, può garantire una migliore fattibilità, economicità e un miglior inquadramento strategico di quel territorio, rappresentando l'unico strumento possibile per rivitalizzarlo, in questo modo sarebbe possibile per imprenditori e operatori economici stabilire delle nuove attività in luoghi, ove i collegamenti con i servizi diventino rapidi e agevoli e quindi anche economici;
- la variante della Ravegnana è la soluzione unitaria al problema pluridecennale di congiungere due città, quali Ravenna e Forlì, con costi e tempi molto ridotti e per una risposta concreta ai bisogni dei territori che attraversa, con un consumo del territorio limitato e diretto a eliminare le criticità di un percorso oggi inadatto al traffico dei mezzi pesanti e al flusso di viaggiatori che lo percorrono quotidianamente;
- in sintesi il tracciato partendo da Ravenna sfrutta in parte un primo tronco esistente di superstrada E45, poi sviluppa un percorso in aperta pianura libero da ostacoli e infine appoggiandosi su una provinciale esistente, che dovrà essere semplicemente allargata, giungerà a Forlì in corrispondenza dello snodo autostradale della A14 e in infilata all'aeroporto, alla stazione FS e alla nuova circonvallazione di Forlì, con un costo stimato che oscilla fra i 40 e i 70 milioni di euro ben distante dai 220 milioni del progetto comunale:
  1) Tratto 1- partendo da Ravenna in corrispondenza dell'intersezione tra tangenziale ed E45 si sfrutta il primo tratto 7 km della E45, da Ravenna verso Cesena, utilizzando poi lo svincolo della località Standiana per uscire ed iniziare con il nuovo tracciato, questa prima parte del percorso permette di tenere una velocità di 110 km/h ed è quindi percorribile in circa 3,8 minuti;
  2) Tratto 2- la seconda parte del tracciato stradale 14 km circa va dallo svincolo della località 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 minuti;

3) Nella parte terminale si sfruttano alcuni tratti di strade provinciali esistenti, prevedendo quindi una semplice risagomatura e adattamento della sede stradale necessaria alla nuova portata di traffico;
4) Per i tratti nuovi il tracciato passa in zona agricole pianeggianti e quindi in semplice rilevato senza onerose opere d'arte, quali ponti su fiumi, viadotti, sottopassi etc., la cui realizzazione è al minimo dei costi al netto degli espropri;
5) Per quanto riguarda gli oneri di esproprio sono valutati di bassa incidenza in quanto le abitazioni rurali interessate sono in numero esiguo, con dei valori catastali ridotti mentre per i terreni agricoli attraversati si parla di poche decine di ettari e supponendo di pagare anche con un valore superiore a quello di mercato, si è valutato un onere esiguo attorno a circa due milioni di euro. (vedi allegato schema generale del percorso Ravegnana Bis _ proposto da Lista Civica la Pigna in collaborazione con l'Ing.(…) e il Gruppo Rete Civica progetto ER)

Atteso che

- l'Adriatica inoltre è da considerarsi come una strada turistica ovvero di collegamento tra le varie zone balneari, senza essere una strada di intenso traffico commerciale, in quanto tale ruolo è svolto dalla E45 e dalla A14, nei periodi di massima intensità il traffico per la tangenziale di Ravenna è una grossa strozzatura e per rivitalizzare la riviera nella sua zona a sud di Ravenna, da Punta fino a Cervia, occorre favorire di più il deflusso del traffico con la realizzazione di una bretella che colleghi Ravegnana Bis- E45- e SS Adriatica;
- dall'attuale configurazione stradale si ha evidenza dei puntuali ingorghi del flusso di traffico di coloro che si recano ai Lidi ravennati in seguito all'unione dei due percorsi che arrivano da Bologna e da Forlì: questi due flussi, infatti, si fondono nel percorrere la tangenziale di Ravenna e mettono puntualmente in crisi la capacità di quell' arteria stradale a cui si somma il traffico commerciale che proviene da Forlì e che si deve recare nelle zone litorali sud di Ravenna;
- la proposta operativa per la realizzazione di una bretella stradale che possa risolvere il problema dell'enorme traffico da Forlì e Bologna, da e per il Lidi ravennati, ha cercato di sfruttare parte di ciò che già esiste per ottenere un notevole snellimento del traffico nella tangenziale di Ravenna e per individuare un tragitto più economico anche dal punto di vista esecutivo e consiste nel realizzare un percorso che prende il via dall'uscita della Standiana della E45, posta all'altezza dell'abitato di Osteria del parco giochi di Mirabilandia e percorre, per circa 1400 metri, l'attuale via Standiana per intersecare poi la provinciale 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;
- anche l'eventuale trasformazione della Cispadana in forma autostradale, con la realizzazione della "Ferrara mare" in autostrada a pagamento, di fatto farebbe perdere la sua valenza di servizio al territorio, con un riversamento di una parte significativa del traffico locale sulla rete esistente congestionandola pesantemente;

- il progetto, già esistente dal 2004, della strada extraurbana cat. C1 da Reggiolo a Ferrara, abbinato al potenziamento già in atto della tratta ferroviaria Ravenna-Ferrara-Poggio Rusco, per tutti i motivi strategici, economici e ambientali più volte evidenziati in termini di sostenibilità economica e ambientale, risulta più che ottimale e anche più compatibile con le scelte dell'Emilia-Romagna e le direttive dell'Unione Europea, che vogliono implementare il trasporto ferroviario e ridurre drasticamente il trasporto di merci su gomma rendendo quindi l'autostrada una scelta arretrata e fuori mercato prima ancora di essere realizzata;

Impegna il Presidente e la Giunta Regionale

a valutare insieme alle amministrazioni comunali di Ravenna, Forlì e Ferrara le soluzioni qui riassuntivamente proposte, quale valida alternativa realizzabile con un minor impatto sia economico che ambientale rispetto a quelle proposte dall'amministrazione comunale di Ravenna e con l'obiettivo di un'effettiva integrazione dei centri economici, in un quadro strategico di sviluppo della viabilità generale dell'Emilia Romagna, a sostegno delle esigenze di avanzamento concorrenziale di queste città per rinnovare le arterie di comunicazione dell'area Est della nostra Regione, ritenendo altresì più utile e rispondente alle esigenze del territorio realizzare i tratti mancanti della strada Cispadana extraurbana riprendendo il progetto del 2004, peraltro già approvato dalla stessa Regione, più compatibile anche in termini di sostenibilità economica e ambientale