



*"La funzione principale di una città è di trasformare il potere in strutture,
l'energia in cultura, elementi morti in simboli viventi di arte, e la riproduzione
biologica in creatività sociale"*
Lewis Mumford

6. Analisi: sistema insediativo e dotazioni di area vasta

6.1 Settore comunale

6.1.1 Territorio urbanizzato e consumo di suolo

CONSUMO DI SUOLO

La Provincia di Ravenna, dal 2009, raccoglie ed elabora i dati relativi al consumo di suolo. Nel 2013 il rapporto è stato aggiornato con i dati forniti dal Censimento della popolazione e delle abitazioni anno 2011 (dati provvisori), dal Rapporto regionale 2011 sul sistema abitativo (ORSA) a cura di NUOVA QUASCO, dai rapporti del Centro di Ricerca sui Consumi di Suolo CRCS 2010-2011-2012, e dal "Rapporto Immobiliare 2012 Il settore Residenziale" a cura dell'agenzia del Territorio.

L'estensione complessiva del territorio urbanizzato (TU) dei 99 centri urbani della provincia di Ravenna è cresciuta da circa 5.800 ettari nel 1976, a circa 8.400 ettari nel 1994, fino a circa 10.550 ettari nel 2001. Nella media dei venticinque anni considerati, l'incremento di superficie urbana risulta pari a quasi 190 ettari l'anno. Esaminando la dinamica degli anni più recenti, a partire dal 2001 questo processo ha subito una forte accelerazione: come riporta rapporto CRCS 2010, nel quinquennio 2003-2008, il consumo totale di suolo è salito a 312 ettari all'anno pari a 8,2 metri quadrati per abitante (con un valore superiore alla media regionale uguale a 7,2).

I dati del Censimento della popolazione e delle abitazioni anno 2011 confermano il forte incremento residenziale in correlazione alla crescita del numero delle famiglie residenti (in particolare all'aumento di popolazione ha dato il maggiore contributo quella straniera con quasi tre volte e mezzo lo stock del 2001, mentre quella italiana è cresciuta di appena il 2%) ed in relazione agli effetti derivanti dall'acquisto di seconde case per vacanze per turismo balneare (le abitazioni non occupate dal 2001 al 2011 sono aumentate del 11,1% rispetto ad un incremento pari al 6,8% registrato tra il 1991 e il 2001). Nei comuni della Provincia di Ravenna, infatti, il numero delle abitazioni non occupate da residenti è pari al 20% del patrimonio edilizio residenziale, e l'85% di seconde case sono concentrate nei Comuni litorali di Cervia e Ravenna.

Tra il 2012 e il 2019, dai dati del rapporto ISPRA, si rileva una flessione significativa nel consumo di suolo rispetto al periodo precedente: nel periodo ammonta a 292,74 ettari, pari a circa 36,6 ettari all'anno. Dallo stesso rapporto è possibile disgregare il dato riferendolo ai singoli Comuni e Unioni: per il Comune di Ravenna il consumo nel periodo considerato è di circa 96 ettari, per il Comune di Cervia è di circa 13 ettari, per il Comune di Russi è pari a circa 38 ettari, e per l'Unione della Romagna Faentina è di 54 ettari (di cui 41 sono riferiti al solo Comune di Faenza, riscontrando così un consumo piuttosto limitato per gli altri cinque comuni dell'Unione) e infine nell'Unione della Bassa Romagna il consumo è stato di 91 ettari (di cui 25 a Lugo e 9 a Bagnacavallo, indicando una distribuzione abbastanza omogenea tra i nove comuni dell'Unione). Il consumo di suolo ha riguardato soprattutto l'espansione dei centri maggiori della pianura e del litorale, come dimostrano i dati sulla densità di popolazione, superiore

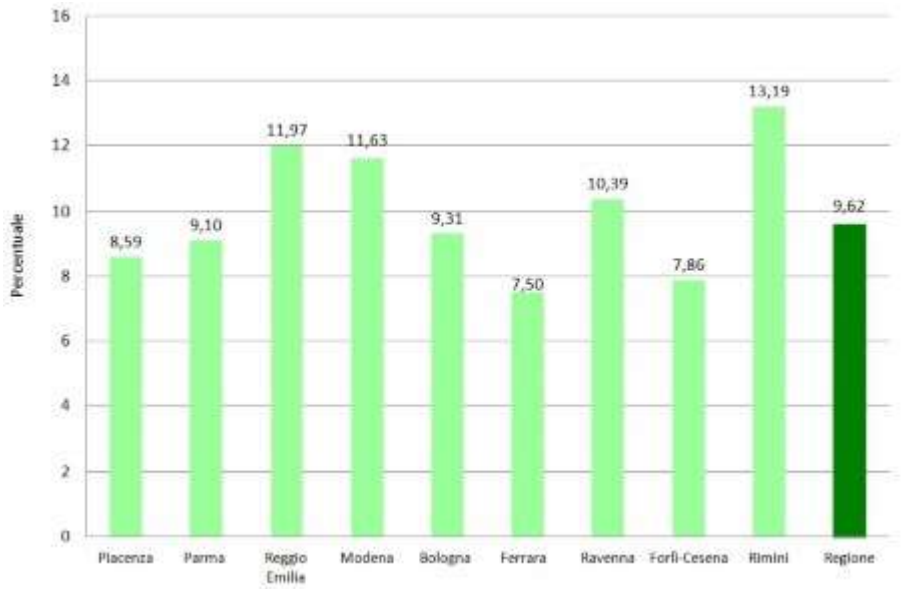
alla media regionale per questi ambiti, e il contenimento della popolazione nei nuclei abitati e case sparse. Questi dati non danno conto del tipo di utilizzo del suolo (che può comprendere espansione di insediamenti urbani, infrastrutture e cantieri, attività estrattive) così come il dato relativo al Comune di Ravenna comprende le aree portuali, la cui estensione ha un incidenza molto significativa, rappresentando circa un terzo delle aree trasformate nel territorio comunale. Occorre pertanto distinguere questo dato dall'estensione del territorio urbanizzato. Il territorio della Provincia di Ravenna ha una estensione complessiva di 185.825,87 ettari, di cui 18.576,52 al 2019 risultano trasformati. Il grafico 1 riporta la percentuale di territorio antropizzato rispetto all'estensione complessiva, riferita al 2018 per le province dell'Emilia- Romagna.

Il monitoraggio del consumo di suolo effettuato dalla Regione (L.R 24/2017 art.5 comma 6) è invece riferito alle previsioni degli strumenti urbanistici, ed in particolare ai Piani attuativi, per i quali è possibile disporre per gli anni 2018 e 2019 di dati precisi in termini di dimensioni e destinazione.

I dati forniscono un segnale di ulteriore contenimento nel consumo di suolo nell'ultimo biennio, quasi totalmente localizzato nei due comuni costieri e a destinazione residenziale, fatta eccezione per l'area direzionale a Ravenna.

Fonti: L'urbanizzazione a Ravenna, a cura del Servizio statistica della Provincia di Ravenna, aprile 2013; Rapporti ISPRA 2019

Grafico 1: Percentuale territorio antropizzato rispetto all'estensione territoriale



Tab 1: Estensione consumo di suolo comunale e provinciale

CONSUMO DI SUOLO PROVINCIALE				
Comune	Sup. incremento suolo	Sup. totale suolo consumato	% suolo consumato	Sup. suolo consumato 2012-2019
Alfonsine	-0,2	843,01	7,9	9,8
Bagnacavallo	0,03	801,16	10,01	8,94
Bagnara di Romagna	0	122,31	12,3	2,98
Brisighella	0	699,53	3,6	4,69
Casola Valsenio	0	278,8	3,3	0,42
Castel Bolognese	0,11	379,95	11,7	3,41
Cervia	1,56	1244,18	15,01	12,98
Conselice	0	658,65	10,9	18,16
Cotignola	3,07	498,21	14,1	15,69
Faenza	4,37	2461,53	11,4	41,44
Fusignano	0	307,75	12,5	1,9
Lugo	1,32	1574,18	13,5	24,94
Massa Lombarda	0	465,46	12,5	5,4
Ravenna	10,06	6910,94	10,6	95,91
Riolo Terme	0	286,03	6,5	2,4
Russi	0,52	630,45	13,6	38,83
S.Agata sul Santerno	0,52	156,15	16,7	3,29
Solarolo	0	258,23	9,9	1,56
Provincia	21,36	18576,51	10,9	292,74

Tab 2: Previsioni consumo di suolo PUA 2018-2019

PREVISIONI REGIONALI CONSUMO DI SUOLO PUA 2018			
Destinazione d'uso	Sup. territoriale (ha)	Sup. fondiaria (ha)	Sup. permeabile (ha)
Cervia - PUA Pinarella - Residenziale	7,3	3,8	2,2
Ravenna – Circ. III - Direzionale	8	8	8 * (rec. Urb)
Ravenna – Circ. II - Residenziale	9	3,8	0

PREVISIONI REGIONALI CONSUMO DI SUOLO PUA 2019			
Destinazione d'uso	Sup. territoriale (ha)	Sup. fondiaria (ha)	Sup. permeabile (ha)
Cotignola - PUA Cotignola - Residenziale	0,9	0,4	0
Cervia – PUA Cervia - Residenziale	0,8	0,4	0
Cervia – PUA Cannuzzo - Residenziale	0,5	0,2	0,2
Cervia – PUA Montaletto - Residenziale	3	0,9	1
Ravenna – PUA Lido di Classe - Residenziale	5,3	3,5	1

	FATTORI POSITIVI	FATTORI NEGATIVI
FATTORI INTERNI	<p>PUNTI DI FORZA</p> <p>-Il consumo di suolo dal 2012 al 2019 ha subito un forte rallentamento.</p> <p>-Il consumo maggiore si è concentrato sui centri maggiori del litorale e della pianura, limitando così fenomeni di dispersione insediativa</p>	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <p>-Fino al 2012 i valori di consumo di suolo sono stati abbastanza elevati e in crescita, attestandosi sulla media regionale</p>
FATTORI ESTERNI	<p>OPPORTUNITA'</p> <p>-La L.R. 24/2017 impedirà negli anni a venire un consumo di suolo indiscriminato, forzando i Comuni a rimanere entro i limiti prestabiliti (3% del TU), consentendo tutt'al più fenomeni di perequazione tra Comuni</p>	<p>MINACCE</p>

CAPACITÀ INSEDIATIVE RESIDUE

Con il contributo dei Comuni e delle Unioni, è stato verificato lo stato di attuazione della pianificazione urbanistica, dal quale è stato possibile ricavare i dati relativi alle aree di trasformazione previste e al momento inattuate. Occorre precisare che non essendo stati ancora definiti i perimetri del Territorio Urbanizzato ai sensi dell'art. 32 della L.R. 24/2017, fatta eccezione per il Comune di Cervia che ha già approvato il PUG, vengono riportati i dati relativi alle previsioni di aree di espansione assoggettate a pianificazione attuativa esterne al Territorio Urbanizzato, come individuato in recepimento della D.A.L. n. 186/2018.

Comune di Ravenna:

PSC

1.125 ettari di superficie territoriale (ST) di aree di espansione.

POC

239 ettari di ST a destinazione logistica e produttiva, di cui 176 riferiti allo scalo portuale.

492 ettari di ST a destinazione residenziale.

Unione della Romagna Faentina:

PSC

-Brisighella: 43 ettari di ST residenziale;

-Casola Valsenio: 56 ettari di ST residenziale;

-Castel Bolognese: 88 ettari di ST residenziale; 57 ettari di ST produttiva;

-Faenza: 305 ettari di ST residenziale; 132 ettari di ST a destinazione mista; 430 ettari di ST a destinazione produttiva

-Riolo Terme: 19 ettari di ST residenziale; 40 ettari di ST a destinazione turistica-ricettiva; 13 ettari di ST produttiva;

-Solarolo: 34 ettari di ST residenziale; 108 ettari di ST produttiva.

Complessivamente le previsioni residue ammontano a 545 di ST a destinazione residenziale, 608 a destinazione produttiva, 132 a destinazione mista e 40 turistica ricettiva, per un totale di 1325 ettari.

Ai sensi dell'art. 4 della L.R. 24/2017 "Attuazione degli strumenti urbanistici vigenti", il Consiglio dell'Unione della Romagna Faentina, previo indirizzo dei Comuni, ha assunto la Delibera n.8 del 30.01.2019 con la quale ha stabilito i criteri di priorità, i requisiti ed i limiti in base ai quali valutare la rispondenza all'interesse pubblico delle manifestazioni di interesse all'attuazione del PSC. Con Delibera n. 2 del 28.02.2020 il Consiglio dell'Unione della Romagna Faentina ha selezionato sette delle manifestazioni di interesse pervenute:

-Faenza: due manifestazioni riguardano previsioni di carattere residenziale, con una estensione complessiva di 3,3 ettari di ST, altre due previsioni invece sono di carattere produttivo collegate tra loro con una estensione complessiva di 7,9 ettari di ST;

-Castel Bolognese: tre manifestazioni consistono in previsioni di carattere residenziale con una estensione complessiva di 5 ettari di ST.

Unione dei Comuni della Bassa Romagna:

PSC

-Alfonsine: 80 ettari di ST residenziale; 12 ettari di ST produttiva;
-Bagnacavallo: 21 ettari di ST a destinazione residenziale; 24 ettari di ST a destinazione produttiva;
-Bagnara di Romagna: 3 ettari di ST residenziale; 3 ettari di ST produttiva;
-Conselice: 26 ettari di ST a destinazione residenziale; 61 ettari di ST a destinazione produttiva;
-Cotignola: 30 ettari di ST residenziale; 53 ettari di ST produttiva;
-Fusignano: 38 ettari di ST a destinazione residenziale; 8 ettari di ST a destinazione produttiva;
-Lugo: 162 ettari di ST residenziale; 62 ettari di ST produttiva;
-Massa Lombarda: 46 ettari di ST a destinazione residenziale; 61 ettari di ST a destinazione produttiva;
-Sant'Agata sul Santerno: 13 ettari di ST residenziale; 38 ettari di ST produttiva;
Complessivamente le previsioni residue ammontano a 388 di ST a destinazione residenziale, e 319 a destinazione produttiva, per un totale di 707 ettari.

POC

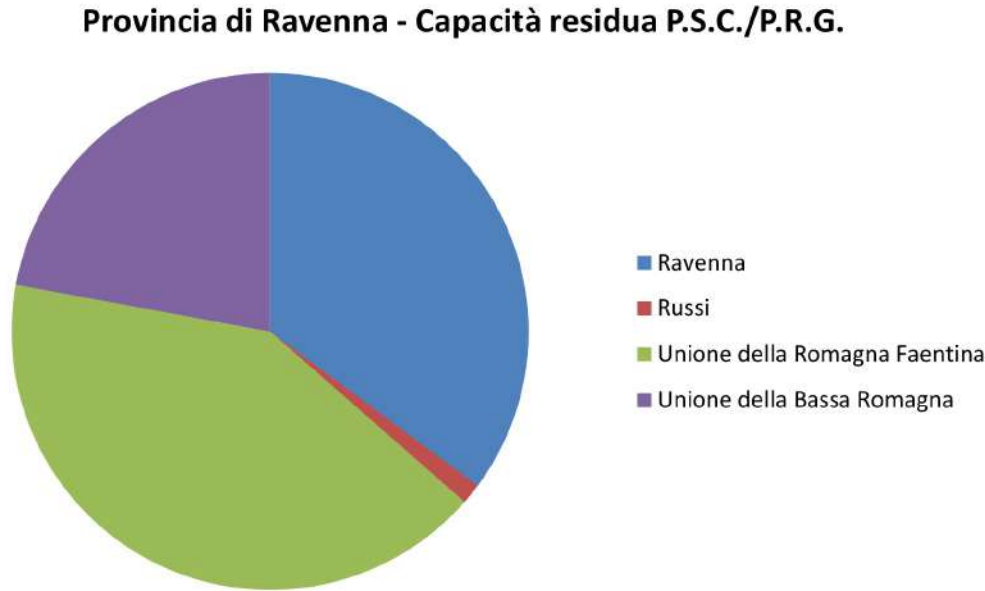
I Piani Operativi dei Comuni dell'Unione della Bassa Romagna comprendono 15 ettari di ST a destinazione residenziale.

Comune di Russi:

P.R.G.

11 ettari di ST residenziale e 29 ettari di ST produttiva, per un totale di 40 ettari.

Grafico 2: Capacità edilizie residue



	FATTORI POSITIVI	FATTORI NEGATIVI
FATTORI INTERNI	<p>PUNTI DI FORZA</p> <p>-Condivisione tra i Comuni di un’idea di pianificazione urbanistica quale processo continuo, grazie al quale influenzare il mutamento delle situazioni sociali ed economiche</p> <p>-Il processo associativo che ha coinvolto gran parte dei Comuni ha portato, di fatto, ad avere cinque strumenti generali di pianificazione urbanistica. Questo ha consentito di ottenere risultati significativi dal punto di vista della gestione e della semplificazione della strumentazione e inoltre ha permesso di sperimentare, fin dalla fase di formazione dei Piani, dei meccanismi di perequazione territoriale</p> <p>-Il Comune di Cervia, approvando il PUG, ha superato definitivamente il precedente sistema di pianificazione e pertanto non ha residui di aree di espansione</p>	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <p>-Le pianificazioni comunali riportano una consistente disponibilità di capacità insediative non attuate o in corso di attuazione, anche in ragione della fase transitoria. In particolare il dato richiama l’attenzione se rapportato con le superfici del territorio trasformato e con le disposizioni della legge urbanistica regionale, che hanno stabilito che il consumo di suolo massimo previsto dalla pianificazione urbanistica non potrà superare il 3% della superficie del Territorio Urbanizzato</p>
FATTORI ESTERNI	<p>OPPORTUNITA'</p> <p>-La LR 24/2017 porterà a una complessiva revisione delle priorità legate all’espansione, in favore di interventi mirati di riqualificazione/rigenerazione e desigillazione</p>	<p>MINACCE</p>

“La produttività non è mai casuale. È sempre il risultato di un impegno verso l'eccellenza, di pianificazione intelligente e di sforzi concentrati.”

Paul J. Meyer



6. Analisi: sistema insediativo edotazioni di area vasta

6.2 Settore di area vasta

6.2.1 Poli funzionali

Il PTCP 2006 della Provincia di Ravenna individua i “Poli funzionali”, ossia quegli ambiti specializzati che ospitano le grandi funzioni urbane e i servizi ad alta attrattività o ad alta specializzazione economica, culturale, sportiva, ricreativa, della mobilità e della logistica, funzioni che in diversi casi rappresentano anche punti di eccellenza e di qualità del sistema socioeconomico, e che possono generare elevati impatti sulla mobilità, sul sistema ambientale e sulla qualità urbana, tali da dover essere governati da una scala di pianificazione sovracomunale. Il PTCP, all'art. 8.5, li suddivide in esistenti (da consolidare, sviluppare e riqualificare) e quelli di nuova previsione.

Tali Poli, individuati sulla base di criteri e valutazioni espressi nella Relazione del PTCP, sono di seguito elencati, e sono inoltre individuati, con grafie puramente simboliche, nella tav. 5 del PTCP:

N. Denominazione del Polo

- 1. Polo di servizi terziari di Viale Randi a Ravenna
- 2. Centro commerciale ESP di Ravenna
- 3. Mercato su suolo pubblico e Centro commerciale Globo di Lugo
- 4. Porto di Ravenna
- 5. Porto Turistico e arenile di Marina di Ravenna
- 6. Stazione ferroviaria di Ravenna
- 7. Stazione ferroviaria di Faenza
- 8. Stazione ferroviaria di Lugo
- 9. Centro Intermodale di Lugo
- 10. Parco scientifico tecnologico di Faenza (Polo di progetto) e il distretto della logistica
- 11. Università di Ravenna;
- 12. Polo ricreativo-sportivo della Standiana
- 13. Pala-De André di Ravenna
- 14. Palazzetto dello sport e padiglione fieristico di Faenza
- 15. Parco archeologico di Classe
- 16. Ospedale di Faenza;
- 17. Ospedale di Lugo.
- 18. Arenile di Cervia.

Il PTCP individua inoltre, nella Tav. 5, due ambiti nei quali è ammissibile la realizzazione di nuovi Poli funzionali:

- 19. Ambito all'intersezione della E 45 con la S.P. Standiana. Si tratta di un ambito in cui è realizzabile un “Polo per il benessere”: insieme di servizi, attività produttive, di ricerca e sperimentazione, commerciali e ricettive.
- 20. Ambito all'intersezione della A-14 con la S.P. Naviglio presso Faenza, in cui è realizzabile un Centro commerciale di attrazione di livello superiore.

Il PTCP, richiamando la L.R. 20/2000, prevede la sottoscrizione di un Accordo Territoriale ai sensi dell'art. 15 per ciascun Polo, al fine di definire le scelte strategiche di rilievo sovracomunale da attuare

attraverso la pianificazione comunale.

Su venti Poli funzionali, solo sei sono stati oggetto di specifici Accordi Territoriali ai sensi dell'articolo 15 della L.R. 20/2000 e s.m.i.

Le ragioni di un numero così basso di Accordi sottoscritti sono varie: molti di questi Poli rappresentano ambiti consolidati, che ospitano diverse funzioni esercitate da soggetti diversi, e che la pianificazione urbanistica ha già iscritto in uno scenario previsionale generale e per i quali ha dettato una specifica disciplina. Per questi motivi la molteplicità degli attori coinvolti non si è fatta parte attiva nella promozione dell'Accordo, ritenendo sufficienti gli strumenti regolamentari e pianificatori già disponibili. E' questo ad esempio il caso del Polo di servizi terziari di Viale Randi a Ravenna, del Porto Turistico e arenile di Marina di Ravenna.

In altri casi l'ambito interessato dal Polo è stato oggetto di altri strumenti di governance e pertanto non è stato riproposto in un Accordo Territoriale quanto già stabilito: è questo il caso della Stazione ferroviaria di Ravenna, del Porto di Ravenna, dell'Università, del Parco scientifico tecnologico di Faenza.

Un altro aspetto che sicuramente ha ridotto la portata degli Accordi per la gestione dei Poli può essere ricondotto ad una eccessiva “localizzazione” degli ambiti individuati, in cui è mancata una “visione sistemica”. E' il caso degli Accordi per gli ospedali, riferiti alle singole strutture e non all'organizzazione dell'ambito territoriale dell'Ausl Romagna, o degli Accordi riferiti alle singole stazioni ferroviarie. Così come l'aver compreso in un unico Polo il Porto Turistico e l'arenile di Marina di Ravenna trova ragione solo nella contiguità spaziale, riguardando due ambiti disomogenei dal punto di vista morfologico e funzionale. Sicuramente più qualificante sarebbe stato collegare l'arenile ravennate con quello cervese, incorporando il Porto Turistico.

Lo stato di attuazione, articolato per Comuni ed Unioni, è il seguente: Il Comune di Ravenna aveva concluso la Conferenza di pianificazione del PSC prima dell'adozione del PTCP, pertanto era esentato dall'obbligo di sottoscrivere gli Accordi prima dell'approvazione dello stesso PSC (art. 8.5 del PTCP).

Rispetto ai singoli Poli:

- **1. Polo di servizi terziari di Viale Randi a Ravenna:** si tratta di un sistema innestato attorno agli assi stradali di viale Randi e di via Pascoli-via Berlinguer e orientato, dalle scelte urbanistiche, alle funzioni direzionali-terziarie, con prevalenza delle attività di natura pubblica. Ne fanno parte l'Ospedale, il Palazzo di Giustizia, le sedi di diversi enti ed istituzioni, la sede dei Vigili del Fuoco, la caserma dei Carabinieri, edifici per uffici, ma anche alcuni Istituti scolastici, nonché l'area del mercato all'aperto. Il Polo è articolato principalmente in due porzioni: una ad ovest di Viale Randi e l'altra ad est di via Marconi e attraversata da Viale Berlinguer. La porzione posta a ridosso di Viale Randi è quella che comprende anche l'area ospedaliera, per la quale è stato predisposto un Progetto Unitario che disciplina l'intero

complesso, sia per l'esistente che per l'area di completamento.

Questa parte del Polo si caratterizza per la presenza di alcune aree libere, importanti per estensione e collocazione, che non sono state oggetto di interventi di trasformazione e che potrebbero assumere una valenza strategica nella definizione della strumentazione comunale. Così come occorre rilevare che nelle immediate adiacenze è stato realizzato il Parco Baronio, che con un'estensione di oltre 17 ettari, costituisce uno spazio pubblico significativo sia dal punto di vista sociale che ambientale. Questo intervento, realizzato successivamente al PTCP e in attuazione del PSC, non era compreso nel Polo: è in questa fase che sarebbe utile una verifica per una sua eventuale inclusione. Analogamente, in riferimento alla porzione posta ad est di Via Marconi, può essere utile valutare l'utilità di estendere il Polo fino a comprendere lo stadio.

Come sopra evidenziato, le due parti sono fisicamente separate, si connotano per la presenza di specifiche funzioni e/o attrezzature che coinvolgono diversi soggetti. Pertanto, oltre che valutare l'ampliamento fino a comprendere ulteriori attrezzature, sarebbe utile considerare un'articolazione del Polo anche in funzione dei successivi strumenti attuativi e di coordinamento.

- **2. Centro commerciale ESP di Ravenna:** nel 2011 è stato sottoscritto l'Accordo per l'ampliamento della “grande struttura commerciale” che recepisce e specifica la previsione del PTCP, con un incremento di superficie di vendita di mq 15.000 e con la possibilità di destinare 1.500 mq a vendita di alimentari. Al riguardo si rimanda a quanto riportato per le strutture commerciali di livello provinciale (cfr.parag.6.2.3 insediamenti commerciali).

- **4. Polo funzionale del porto di Ravenna:** era riconosciuto dal PTCP del 2006 che lo definiva con una specifica scheda, che comprendeva anche l'area produttiva “Bassette”, e che faceva riferimento al Piano regolatore portuale approvato dalla Giunta Regionale con delibera n. 1111 del 12 giugno 2001.

Con la Delibera di Giunta n. 20 del 3/2/2010, la Provincia di Ravenna ha approvato il nuovo Piano Regolatore del Porto.

Coerentemente con il P.R.P., la Delibera CIPE n. 1/2018 del 28.02.2018 ha approvato il progetto definitivo dell'Hub portuale di Ravenna, che riguarda l'approfondimento dei fondali, l'adeguamento delle banchine operative esistenti, un nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo del materiale estratto. Per la descrizione dell'infrastruttura portuale e del sistema di connessioni si rinvia al paragrafo 7.1.5 trasporto marittimo.

La riforma del 2017 della legislazione del settore portuale, che ha profondamente rivisto il sistema della pianificazione portuale, il PRIT 2025 e il progetto Hub, che tra l'altro ha interessato anche aree esterne al perimetro definito dal Polo provinciale, richiedono un aggiornamento della pianificazione che passi attraverso un percorso condiviso con i vari attori coinvolti, a partire da quelli istituzionali:

Autorità di Sistema portuale, Regione, Provincia e Comune.

- **5. Porto Turistico e arenile di Marina di Ravenna:** il Porto turistico è disciplinato dal PUA “Marinara” ed è attuato quasi totalmente. L’arenile di Marina di Ravenna è disciplinato dal RUE-Piano dell’arenile, che riguarda tutta la costa del Comune di Ravenna. Occorre valutare l’opportunità di mantenere uniti i due tematismi, che appartengono a due sistemi diversi: quello di Marinara al Porto e quello dell’arenile all’intero sistema del litorale.

- **6. Stazione ferroviaria di Ravenna:** il Polo riguarda la stazione e lo scalo merci di città, intesi come lo snodo con il tratto terminale del Canale Candiano con l’obiettivo di superare la cesura tra la città ed e la sua Darsena, garantendo nel contempo la funzionalità dell’infrastruttura ferroviaria e l’integrazione urbana. Per effetto dei diversi Accordi stipulati tra Autorità di Sistema Portuale, Regione Emilia Romagna, RFI, FS Sistemi Urbani e Comune di Ravenna (da ultimo l'addendum firmato nel 2018 avente ad oggetto “Modifica ed integrazione al Protocollo sottoscritto il 24.06.2009, come modificato ed integrato in data 24.1.2013”) l'ambito comprendente la stazione ferroviaria, le piazze Farini e Moro nonché gli spazi circostanti la testata della Darsena di Città. L’individuazione del Polo dovrà essere coerente con gli Accordi già sottoscritti tra i soggetti istituzionali coinvolti e funzionale alla pianificazione urbanistica comunale.

- **11. Università di Ravenna:** si tratta di un Polo diffuso, con sedi distribuite prevalentemente nel centro storico. Al riguardo l’individuazione dovrà essere aggiornata in riferimento ai nuovi progetti (es. Studentato c/o Stazione, nuova sede di medicina)

- **12. Polo ricreativo-sportivo della Standiana:** l’ambito è in gran parte attuato, con particolare riferimento al sub comparto del bacino di canottaggio e relativi servizi, ai due sub comparti dei parchi ricreativi di Mirabilandia e dello Zoosafari. Il Polo comprende anche due sub comparti posti ad est della SS16, al momenti inattuati, per i quali va valutato l’eventuale stralcio dal resto del Polo.

L’accessibilità è esclusivamente stradale attraverso la SS 16 Adriatica, oltre la E45 che si collega all’ambito del Polo attraverso la SP 101. Occorre verificare la possibilità di attivare un collegamento ferroviario attraverso la fermata del Trasporto Rapido Costiero, sulla linea ferroviaria Ravenna-Rimini.

- **13. Pala-De André di Ravenna:** la pianificazione comunale ha ampliato il perimetro del Polo individuato dal PTCP comprendendo l’area di nuovo impianto posta a sud della via Canale Molinetto e l’ambito commerciale esistente delimitato da Via Travaglini, per il quale è stato stipulato con la Provincia un Accordo con quale è stata individuata un’area commerciale integrata per medie strutture (si veda il capitolo relativo al commercio).

Occorre valutare la ridefinizione del Polo in ragione della realizzazione, attualmente in corso, del nuovo palazzetto dello sport, sempre nell’area del Pala De André e dell’ampliamento delle funzioni

commerciali.

- **15. Parco archeologico di Classe:** il Parco archeologico si estende su una superficie complessiva di circa 105 ha, di cui 92 occupati dal sito archeologico. Con l’apertura di Classis Ravenna – Museo della Città e del Territorio, il ruolo dell’intero complesso si è ulteriormente rafforzato. La pianificazione urbanistica aveva previsto meccanismi perequativi finalizzati all’acquisizione pubblica delle aree del parco, al riguardo occorre verificare lo stato di attuazione e valutare eventuali nuove azioni.

- **19. Ambito all’intersezione della E45 con la S.P. Standiana:** in cui è realizzabile un “Polo per il benessere”: insieme di servizi, attività produttive, di ricerca e sperimentazione, commerciali e ricettive. L’ambito è stato oggetto in sede di PSC di accordo ai sensi della L.R. 20/2000, a cui non è stato dato seguito in sede di pianificazione operativa.

I 5 Poli funzionali dell’Unione della Romagna Faentina si trovano tutti a Faenza e sono stati oggetto nell’Ambito del PSC di un Accordo Territoriale “quadro” ai sensi dell’art. 15 L.R. 20/2000 con la Provincia di Ravenna, stipulato in data 16.03.2010, che ne delinea le principali linee di sviluppo e demanda al RUE e POC l’esatta conformazione e disciplina nel rispetto degli indirizzi pattuiti. Tale Accordo prevedeva infatti anche la possibilità che venissero stipulati specifici accordi per l’attuazione di ognuno dei poli.

- **7. Stazione ferroviaria di Faenza:** il Polo è interessato da uno specifico progetto, beneficiario di finanziamento regionale, nell’ambito della “Strategia per la rigenerazione della Stazione ferroviaria di Faenza”. La Strategia approvata, cui ha fatto seguito uno specifico accordo con Regione e RFI prevede l’attuazione per stralci ed il primo (rigenerazione urbana della zona antistante la stazione e nuova stazione autobus) è in fase di attivazione.

- **10. Parco scientifico tecnologico di Faenza (polo di progetto) e il distretto della logistica:** il Polo è attuato solo in parte: nell’area trovano spazio istituti di eccellenza nel campo della ricerca e dello sviluppo sui materiali avanzati e sedi universitarie (corso di laurea in Chimica dei Materiali e il Master sui materiali compositi) ed è stato realizzato l’incubatore per imprese, in funzione. Non è stata realizzata l’area centrale a verde attrezzato, così come non sono stati realizzati gli interventi riguardanti l’accessibilità e la fruibilità dell’ambito, ed in particolare lo scalo merci di progetto e gli interventi previsti sulla viabilità (sottopasso di via Corgin) e la bretella ferroviaria che avrebbero qualificato il Polo anche come distretto della logistica. Il distaccamento del centro di ricerca in ambito enologico di Tebano (corso di laurea in viticoltura ed enologia), anche se si sviluppa in sede separata, va considerato parte integrante del Polo funzionale.

- **14. Palazzetto dello sport e padiglione fieristico di Faenza:** questo polo ha due componenti fisicamente separate e funzionalmente

distinte: una sportiva e l’altra fieristica.

Quella sportiva è composta da due palazzetti, Pala Cattani e Pala Bubani oggetto di recente ristrutturazione, e dagli spazi attrezzati per il verde e lo sport ad essi adiacenti.

Quella fieristica per la quale è prevista la riconversione verso altri usi dell’attuale sede della Fiera di via Risorgimento. In via temporanea e transitoria è consentito il mantenimento dei locali e degli spazi in tale sito. Parte minoritaria di tali spazi sono già stati oggetto di alienazione e cambio d’uso, mentre la restante e prevalente parte che ospita le strutture esistenti è stata oggetto di concessione verso operatore privato per la gestione degli spazi espositivi, potenziando il sistema dei parcheggi.

L’evoluzione del sistema fieristico presuppone inoltre l’adeguamento e la riqualificazione di due palazzi storici della città, Palazzo del Podestà in Piazza del Popolo, recentemente restaurato, e Palazzo delle Esposizioni in corso Mazzini.

- **16. Ospedale di Faenza:** il Polo si sviluppa in parte all’interno del perimetro del centro storico, in parte nel territorio consolidato ed è attraversato da un tratto di mura storiche, oltre ad avere corti interne dotate di alberature di pregio. Il Polo è stato oggetto di recenti interventi di ammodernamento, alcuni ancora in corso, riguardanti il Pronto Soccorso, altre parti della struttura e il sistema dell’accessibilità, in particolare riguardante la sosta.

- **20. Ambito all’intersezione della A-14 con la S.P. Naviglio presso Faenza:** Ambito in cui è realizzabile un’area commerciale di attrazione di livello superiore; all’interno del Polo sono presenti due aree con insediamenti commerciali di rilievo sovracomunale occupate rispettivamente dal Centro commerciale “Le Maioliche” (già realizzato) e dal Centro commerciale “Le Perle” (in corso di costruzione, ma il cui cantiere è da tempo non operativo). E’ presente anche da un’area per attrezzature tecnologiche, in parte a servizio delle aree commerciali limitrofe, in parte interessata da una centrale di pompaggio.

Entrambi gli insediamenti commerciali sono stati oggetto di specifici Accordi Territoriali, con logica perequativa:

- Le Maioliche: Accordo Territoriale del 26 gennaio 2007 tra Comune di Faenza e Provincia di Ravenna

- Le Perle: Accordo Territoriale del 12 novembre 2010 tra i Comuni dell’Ambito faentino e Provincia di Ravenna.

I 4 Poli funzionali dell’Unione della Bassa Romagna si trovano tutti a Lugo e 3 di essi sono stati oggetto nell’Ambito del PSC di un Accordo Territoriale “quadro” ai sensi dell’art. 15 L.R. 20/2000 con la Provincia di Ravenna, stipulato nel 2009. Per questi tre Poli, successivamente sono stati sottoscritti specifici Accordi:

- **3. Mercato su suolo pubblico e Centro commerciale Globo di Lugo:** l’Accordo è stato sottoscritto nel 2013 ed ha per oggetto la

riqualificazione del mercato su suolo pubblico e della struttura commerciale in sede fissa, per la quale non sono previsti ulteriori ampliamenti della superficie complessiva e di vendita (SV 8.242 mq, dei quali 2.978 mq alimentari).

- **8. Stazione ferroviaria di Lugo:** le previsioni riguardanti il Polo sono state precisate e modificate attraverso l'Accordo Territoriale del 2018 e dall'Accordo Territoriale ad esso collegato. In particolare è stata superata la previsione di una nuova area destinata al potenziamento degli istituti di istruzione secondaria superiore, optando per l'ampliamento dell'esistente, favorendo destinazioni di carattere socio-sanitario.

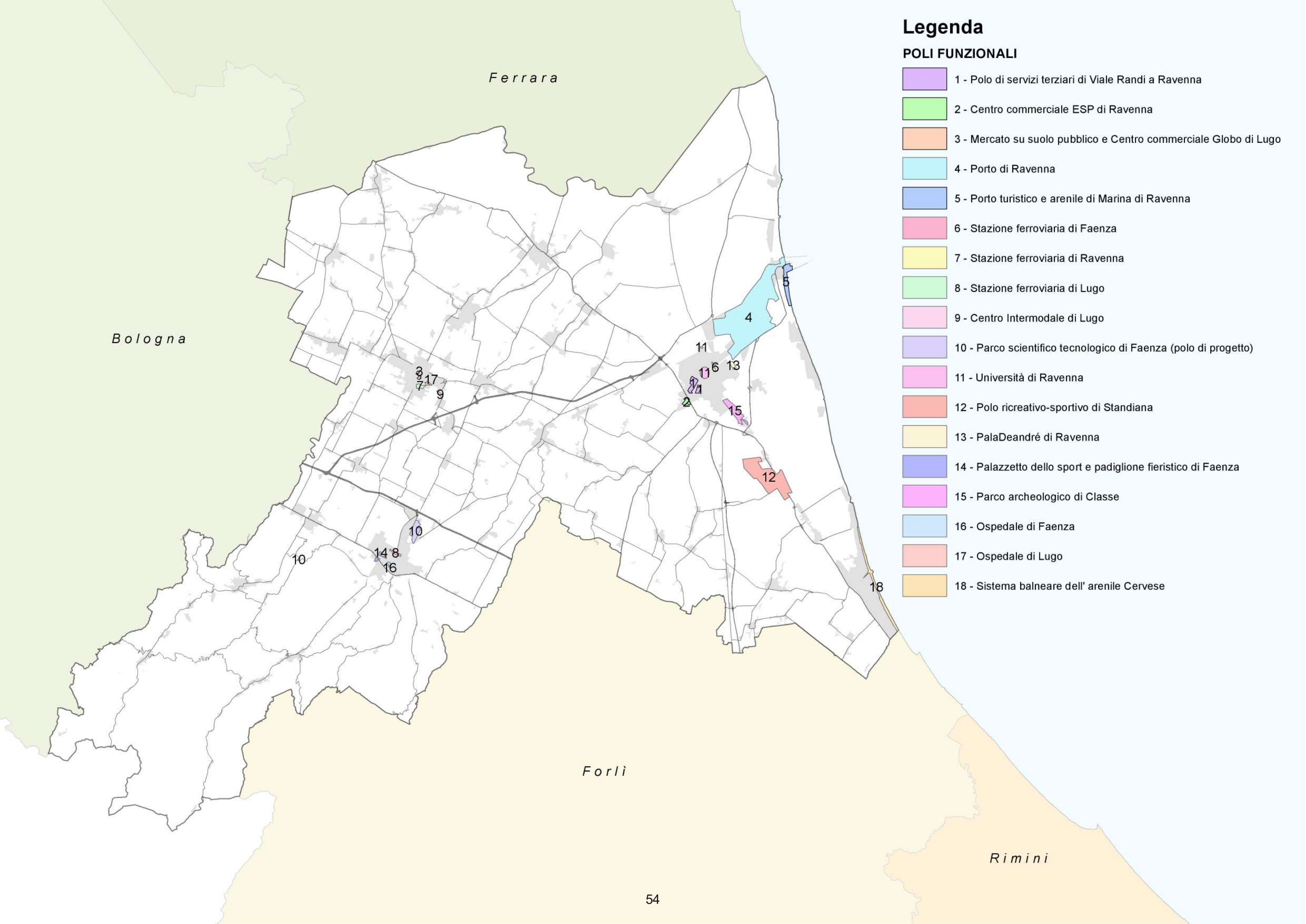
- **17. Ospedale di Lugo:** l'Accordo del 2018 inquadra e disciplina gli interventi di riorganizzazione e riqualificazione del presidio ospedaliero, anche in relazione all'adiacente Polo della stazione ferroviaria.

- **9. Centro Intermodale di Lugo:** per questo Polo non è stato sottoscritto uno specifico Accordo. E' questo uno dei nodi logistici-scali merci principali riconosciuti dal PRIT 2010-2020. L'area del centro intermodale è inserita all'interno di un'ampia area produttiva, classificata dal PTCP come ambito produttivo sovracomunale (n.16) e compresa nell'aggregato strategico A che si estende fra i comuni di Lugo e Cotignola. Il Centro è diventato operativo nel 2001 attraverso un partenariato pubblico-privato, negli anni successivi l'assetto proprietario è stato modificato con la cessione delle quote di proprietà pubblica.

Il Comune di Cervia è interessato da un solo Polo:

- **18. Arenile di Cervia:** l'Accordo del 2016 persegue la qualificazione ambientale e turistica dell'arenile cervese, a seguito del quale il Comune ha approvato il Piano dell'Arenile. Al riguardo andrà valutata l'opportunità di confermare o riconfigurare il Polo funzionale.

	FATTORI POSITIVI	FATTORI NEGATIVI
FATTORI INTERNI	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA -Limitato impiego dello strumento dell'Accordo per l'attuazione dei Poli funzionali -I Poli funzionali "di progetto" sono inattuati o fortemente ridimensionati rispetto alle previsioni del PTCP -Concentrazione dei Poli a Ravenna, Lugo e Faenza. Questo a causa della progettualità del PTCP che si è limitata ad una ricognizione delle polarità già riconosciute che, per i nuovi Poli, ha interessato solo i tre centri maggiori
FATTORI ESTERNI	OPPORTUNITA' -Le grandi funzioni urbane e i servizi ad alta attrattività o ad alta specializzazione possono rappresentare il fulcro di importanti processi di rigenerazione.	MINACCE



6.2.2 Ambiti produttivi

Il PTCP 2006, in applicazione dell'articolo A-13 della L.R. 20/2000, individua gli ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale:

1. Alfonsine sud (Via Stroppata)
2. Alfonsine nord (Area fruttigel nuova lottizzazione comp. 53)
3. Bagnacavallo est (Via Ca' del vento)
4. Bagnacavallo ovest (Via Sinistra canale superiore)
5. Castel Bolognese (Zona industriale)
6. Cervia (Montaletto)
7. Conselice sud (Polo produttivo S.Patrizio)
8. Conselice nord (Polo produttivo Via Reale)
9. Cotignola (Area Sirea-Calpo)
10. Cotignola (Area Vulcaflex-Via Madonna di Genova)
11. Faenza Naviglio (Zona Industriale Autostrada Naviglio S. Silvestro)
12. Faenza nord ferrovia (Zona Industriale Boaria 2 Risorgimento S. Silvestro)
13. Faenza sud ferrovia (Zona Industriale Boaria 1 Galilei Risorgimento)
14. Lugo (Voltana)
15. Lugo/S. Agata sul Santerno (Zona Industriale Nord)
16. Lugo/Cotignola (Centro Merci-Via Cavatorta)
17. Massa Lombarda (Zona industriale 1 Fruges Zona produttiva Selva)
18. Ravenna Mezzano (Mezzano)
19. Ravenna Fornace Zarattini/San Michele (Fornace Zarattini)
20. Ravenna Bassette (Le Bassette)
21. Ravenna Porto (Zona industriale Portuale)
22. Russi (Zona industriale 2)
23. Solarolo-Bagnara di Romagna (Castelnuovo)
24. Fusignano/Lugo (Via del Pero-Via Romana)

Il PTCP 2006 distingue, fra gli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, quelli da considerare 'consolidati' e quelli 'suscettibili di ulteriore sviluppo espansivo' denominati 'ambiti strategici'.

Per **ambiti produttivi consolidati** si intendono gli insiemi di aree produttive rilevanti per l'entità degli insediamenti in essere e in taluni casi anche per l'entità delle residue potenzialità edificatorie previste nei PRG vigenti, ma che non appaiono indicati per politiche di ulteriore significativa espansione dell'offerta insediativa.

Per **ambiti produttivi strategici**, si intendono insiemi di aree produttive che, in relazione alla ottimale collocazione rispetto alle reti infrastrutturali e in particolare ai nodi della rete viaria di rango regionale, si valutano suscettibili di politiche di ulteriore espansione insediativa.

Il PTCP 2006 individua cinque aggregazioni di ambiti a cui attribuisce la qualifica di strategici:

- **A. Aggregato presso l'intersezione delle direttrici S. Vitale, Autostrada A14 e Naviglio**, che comprende gli ambiti produttivi di

rilievo sovracomunale n. 3, 4, 9, 10 e 16 di cui al precedente elenco, nei Comuni di Lugo, Bagnacavallo, Bagnara e Cotignola;

- **B. Aggregato presso l'intersezione della direttrice S.S. 16 Nord con la direttrice Naviglio e con il corridoio individuato per la E55**, che comprende gli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale n. 1, 2 e 14 nei comuni di Alfonsine e Lugo;

- **C. Aggregato presso l'intersezione della direttrice S. Vitale con la direttrice Selice**, che comprende gli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale n. 7 e 17 nei comuni di Massa Lombarda e Conselice.

- **D. Aggregato presso l'intersezione dell'Autostrada A 14 con la direttrice Naviglio**, che comprende gli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale n. 11 e 12 in comune di Faenza e inoltre le strutture del Parco scientifico tecnologico di Faenza (id. polo funzionale n. 10) e quelle dell'Ambito commerciale all'intersezione della A-14 con la S.P. Naviglio (id polo funzionale n. 20).

- **E. Ambito presente in località S. Michele**, nel lato nord dell'autostrada A14 liberalizzata, nel punto in cui la S.P. n° 98 "Braccasca" scavalca l'autostrada.

Il Comune di Ravenna è interessato da un unico insediamento produttivo di rilievo sovracomunale "strategico" (n.19). Il PSC, in data antecedente l'adozione del PTCP, aveva individuato tre distinte aree produttive in località S. Michele, in corrispondenza di uno dei nodi principali della "grande rete" nel territorio provinciale (raccordo autostradale, S.S. Reale) nonché interessata da importanti progetti di nuova infrastrutturazione (E55). La Provincia di Ravenna, con Delibera di Giunta Provinciale n. 79 del 3 marzo 2011, ha approvato e successivamente sottoscritto l'Accordo di Pianificazione per la definizione degli obiettivi da perseguire.

La pianificazione urbanistica comunale ha inserito l'ambito tra quelli attivabili nell'arco temporale della sua validità, a condizione che siano superate le criticità relative al sistema infrastrutturale, in particolare progetto dell'E55 e connessione con l'A14 dir, e che assumano i caratteri propri delle Aree Ecologicamente Attrezzate ai sensi dell'art. A-14 della L.R. 20/2000.

Le tre aree individuate dal PSC, e che compongono l'insediamento "strategico", sono le seguenti:

- Ambito CoS22, soggetto ad accordo ex articolo 18, a tutt'oggi non attuato;

- Ambito ricompreso tra Via Canala e Via S. Vitale, non attuato e ridotto con variante al PSC;

- Ambito attestato sulla SS. Reale (area Italfrutta): restano attivi gli insediamenti esistenti, mentre le aree di ampliamento non sono state attuate.

Il PTCP individuava inoltre nel territorio del Comune di Ravenna due ambiti produttivi "consolidati":

- **18. Area Mezzano**, ambito attuato sulla base di PUA pregressi; la parte di nuovo impianto non ha trovato attuazione e in parte è stata

ridotta con variante al PSC.

- **20. Area Bassette**, ambito attuato sulla base di PUA pregressi; il settore ad ovest della SS. Romea è parzialmente urbanizzato.

Nell'ambito del procedimento di formazione del PSC Associato, l'Unione della Romagna Faentina ha stipulato con la Provincia di Ravenna, in data 16.03.2010, un Accordo Territoriale Quadro che delinea le principali linee di indirizzo e sviluppo delle aree produttive sovracomunali di seguito elencate.

L'Aggregato D presso l'intersezione dell'Autostrada A-14 con la direttrice Naviglio, ambito "strategico" comprendente gli ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale:

- **11. Faenza Naviglio**;

- **12. Faenza nord ferrovia**.

Gli ambiti occupano funzioni miste (produttive, commerciali, direzionali, integrate).

L'ambito Naviglio comprende il Polo funzionale n. 20 "Ambito all'intersezione della A-14 con la S.P. Naviglio presso Faenza Ambito", il polo funzionale n. 10 "Parco scientifico tecnologico" e include aree non attuate ad ovest della via San Silvestro e a nord dell'autostrada.

Gli "Ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale – consolidati" sono tre:

- **5. Castel Bolognese**, ambito in gran parte insediato, fatta eccezione per una porzione a nord della linea ferroviaria destinata all'ampliamento;

- **13. Faenza sud ferrovia**, l'ambito insediato che comprende alcune aree di espansione ad attuazione diretta.

- **23. Solarolo-Bagnara**, ambito inattuato previsto a ridosso del nuovo casello autostradale in località Castelnuovo.

Sempre nell'ambito del procedimento di formazione del PSC associato, l'Unione dei Comuni della Bassa Romagna nel 2009 ha stipulato con la Provincia di Ravenna un Accordo Territoriale Quadro (AQT 2009) per gli ambiti specializzati per le attività produttive di rilievo sovracomunale; tale accordo, pur mantenendo negli strumenti urbanistici del territorio della Bassa Romagna le 3 aggregazioni di ambiti a cui si attribuisce la qualifica di "strategici", ha riconfigurato il sistema territoriale degli ambiti produttivi dell'Unione Bassa Romagna definendo le direttrici di espansione e di consolidamento; si sono determinati così n. 6 ambiti specializzati di rilievo sovracomunale strategici (ASP2_SS) e n. 10 ambiti specializzati di rilievo sovracomunale consolidati (ASP2_SC).

Tale situazione si è poi evoluta con l'attuarsi di alcune zone e con le successive varianti al PSC.

In particolare con la variante generale approvata nel 2019 sono state individuate come consolidate le aree attuate/in corso di attuazione, e sono state ridotte le aree per potenziali nuovi insediamenti sia a destinazione urbana-residenziale "ANS", che a destinazione produttiva "ASP 2".

Questi ultimi riguardavano gli areali sovracomunali e strategici individuati alle tavole 1 e 4 del PSC, riducendo significativamente le nuove previsioni: ASP 2 da 775 ettari a 328 e con una riduzione di 447 ettari, pari a quasi il 60 % delle aree oggetto dell'AQT2009, con particolare riferimento a due ambiti, il n° 2 SS - Comune di Alfonsine - S.S. 16 ed il n° 14 SS - Comune di Alfonsine – Lugo/Voltana.

Lo sviluppo di questi due ambiti era strettamente connesso con la previsione del corridoio infrastrutturale individuato per la E55.

Nel 2019 si è reso quindi opportuno, in attesa di definire la pianificazione ai sensi della L.R. 24/2017, aggiornare il contenuto dell'AQT 2009 in relazione ai contenuti alla variante al PSC sopracitata e alle mutate condizioni urbanistiche, di assetto del territorio sopravvenute nei dieci anni di vigenza dell'AQT, nonché alla diversa congiuntura economica e alle dinamiche produttive ed infrastrutturali profondamente variate nel decennio 2009-2019.

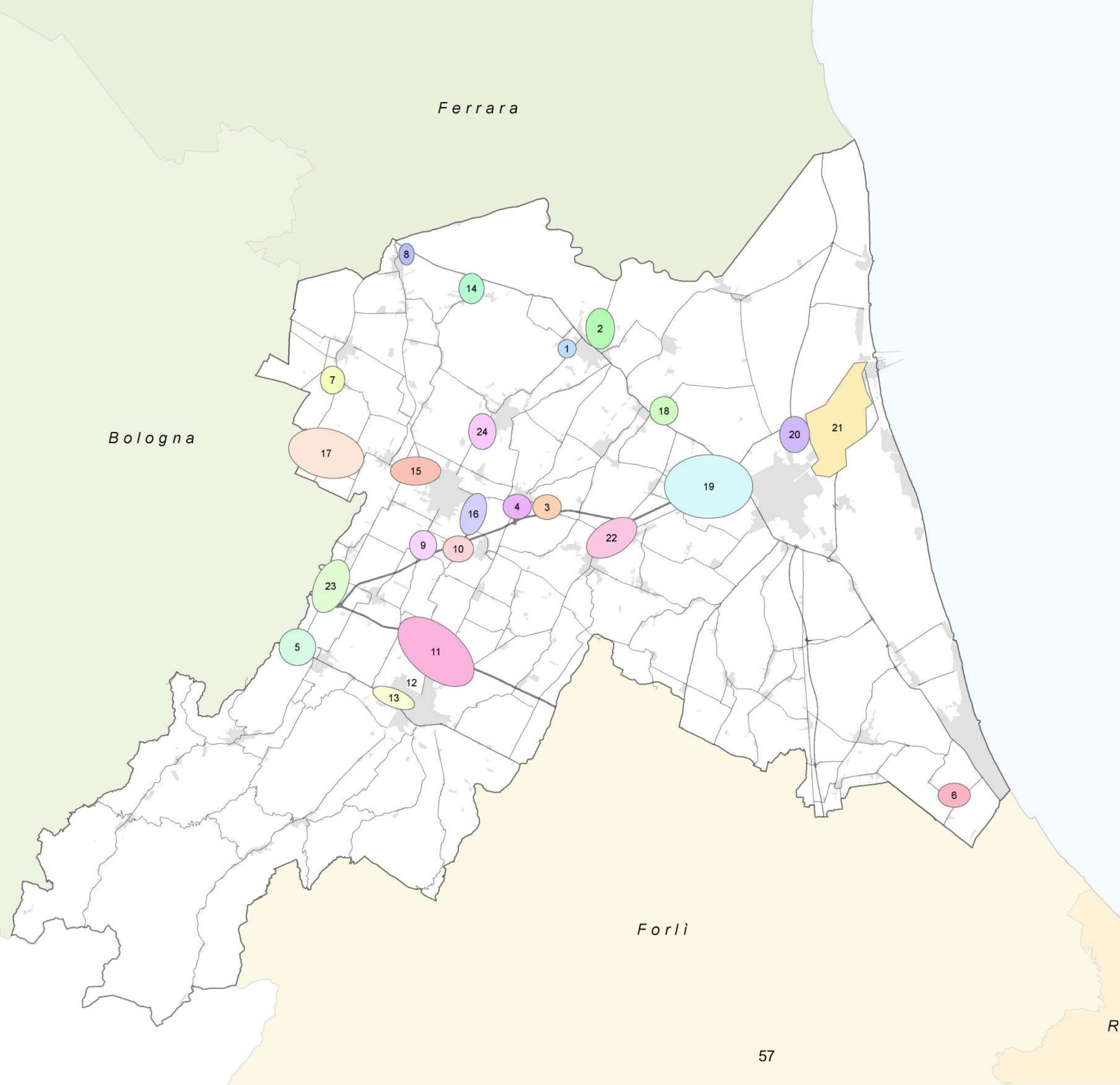
La variante all'AQT ha interessato prevalentemente il tema della logistica, precedentemente ammessa esclusivamente nell'ambito produttivo "strategico" n° 16 SS di Lugo-Cotignola e che con la variante 2019 viene prevista anche nell'ambito n° 17 SS di Massa Lombarda "Fruges" e n° 7 SS - Comune di Conselice - San Patrizio, questo in ragione degli interventi di riqualificazione, potenziamento e messa in sicurezza che hanno interessato l'asse della SP 610R Selice, che lo hanno reso il più forte asse di comunicazione del territorio della Bassa Romagna con il sistema via Emilia/A14.

	FATTORI POSITIVI	FATTORI NEGATIVI
FATTORI INTERNI	<p>PUNTI DI FORZA</p> <p>-Buone condizioni di accessibilità dalla grande rete infrastrutturale per gli aggregati A, C e D</p>	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <p>-La forte relazione con il sistema infrastrutturale, che si è rilevato un punto di forza laddove l'opera è stata adeguata, ha determinato la mancata attivazione di insediamenti legati ad infrastrutture di previsione. E' il caso dell'E55, delle aree produttive di Alfonsine e Conselice (aggregato B) e delle aree a ridosso del nuovo casello di Solarolo non ancora realizzato</p>
FATTORI ESTERNI	<p>OPPORTUNITA'</p> <p>-Forte relazione degli ambiti produttivi con il territorio e funzionalità della loro collocazione rispetto al sistema infrastrutturale primario, limitando gli impatti e garantendo maggior efficienza alla movimentazione di merci e persone. Questo associato all'estrema compattezza degli insediamenti produttivi, anche nelle aree artigianali e produttive più recenti, quali quelle di Alfonsine, di Casola Valsenio, di Castel Bolognese, di Bagnacavallo, di Massa Lombarda, nelle quali è stata limitata la frammentazione e migliorato l'inserimento paesaggistico.</p>	<p>MINACCE</p>

Legenda

AMBITI PRODUTTIVI

- 1 - Via Stroppata
- 2 - Area fruttigel nuova lottizzazione comp.53
- 3 - Via Ca' del vento
- 4 - Via Sinistra canale superiore
- 5 - Zona Industriale
- 6 - Montaletto
- 7 - Polo produttivo S. Patrizio
- 8 - Polo produttivo Via Reale
- 9 - Area Sirea-Calpo
- 10 - Area Vulcaflex - Via Madonna di Genova
- 11 - Zona Industr. Autost. Naviglio S.Silvestro
- 12 - Zona Industr. Boaria 2 Risorgimento S. Silvestro
- 13 - Zona Industr. Boaria 1 - Galilei Risorgimento
- 14 - Voltana
- 15 - Zona Industriale Nord
- 16 - Centro Merci - Via Cavatorta
- 17 - Zona Industr. 1 Fruges Zona produttiva Selva
- 18 - Mezzano
- 19 - Fornace Zarattini
- 20 - Le Bassette
- 21 - Zona Industriale Portuale
- 22 - Zona Industriale 2
- 23 - Castelnuovo
- 24 - Via del Pero-Via Romana



6.2.3 Insediamenti commerciali

La Provincia di Ravenna con Delibera di Consiglio n.4 del 26 gennaio 2010 ha approvato la “Variante Normativa al PTCP della Provincia di Ravenna in materia di commercio al dettaglio”.

La pianificazione di settore, in sintonia con i compiti complessivi del PTCP, è stata chiamata a coordinare l'azione di pianificazione urbanistica e di programmazione commerciale dei Comuni, e più specificatamente aveva il compito di determinare le modalità di attuazione dello sviluppo della grande distribuzione commerciale.

In attuazione della Deliberazione del Consiglio Regionale n. 1410 del 29/02/2000, la variante al PTCP ha fissato il “range di variazione”, ovvero l'incremento massimo della superficie di vendita per le grandi strutture commerciali, suddiviso in alimentare e non alimentare:

- 5.000 mq di superficie di vendita alimentare, di cui 1.500 mq vincolati al polo funzionale n. 2 “Centro commerciale ESP di Ravenna” con scadenza al primo triennio di applicazione;
- 63.500 mq, di cui il 50% pari a 31.750 mq autorizzabili dalla data di approvazione della variante e con scadenze successive per il restante 50%.

La previsione complessiva di 63.500 mq comprendeva una parte di 43.500 mq con un vincolo di localizzazione per il primo triennio di applicazione del “range di variazione” per le seguenti previsioni:

- 13.500 mq per il Polo funzionale n. 2 “Centro commerciale ESP di Ravenna”;
- 20.000 mq per il Polo funzionale n. 20 “Ambito all'intersezione della A-14 con la S.P. Naviglio presso Faenza Ambito”;
- 10.000 mq nell'ambito della Darsena di Ravenna.

Le quote eccedenti le superfici “vincolate” erano attivabili solo per grandi strutture di vendita di livello di attrazione inferiore, e potevano essere introdotte negli strumenti urbanistici sulla base di un Accordo Territoriale sottoscritto dalla Provincia e da tutti i Comuni di uno degli Ambiti Territoriali Sovracomunali di cui al comma 3, o con la procedura di concertazione in sede di formazione del PSC.

Dall'approvazione della variante al PTCP in materia di commercio al dettaglio sono state attivate le seguenti previsioni

• **Due Ambiti (strutture commerciali sovracomunali di livello superiore) che rientrano tra i Poli funzionali:**

- **Centro commerciale ESP di Ravenna;** nel 2011 è stato sottoscritto l'Accordo per l'ampliamento della “grande struttura commerciale” che recepisce e specifica la previsione del PTCP, con un incremento di superficie di vendita di mq 15.000 e con la possibilità di destinare 1.500 mq a vendita di alimentari.

- **Ambito all'intersezione della A-14 con la S.P. Naviglio presso Faenza;** il Polo è stato oggetto di un Accordo sottoscritto nel 2007 a cui nel 2010 è seguito un Accordo integrativo che recepisce e specifica la previsione del PTCP. La tipologia di insediamento prevista è una grande struttura non alimentare con un superficie di vendita massima fissata in 20.000 mq. All'interno del Polo sono presenti due aree con

insediamenti commerciali di rilievo sovracomunale occupate rispettivamente dal Centro commerciale “Le Maioliche” (già realizzato) e dal Centro commerciale “Le Perle” (in corso di costruzione, ma il cui cantiere è da tempo non operativo). E' presente anche un'area per attrezzature tecnologiche, in parte a servizio delle aree commerciali limitrofe, in parte interessata da una centrale di pompaggio.

Nel 2013 è stato sottoscritto un Accordo per il Polo funzionale n. 3 Mercato su suolo pubblico e Centro commerciale Globo di Lugo ed ha per oggetto la riqualificazione del mercato su suolo pubblico e della struttura commerciale in sede fissa, per la quale non sono previsti ulteriori ampliamenti della superficie complessiva e di vendita (SV 8.242 mq, dei quali 2.978 mq alimentari) pertanto non rientra nel range di variazione.

• **Tre strutture di vendita di rilevanza provinciale di attrazione di livello inferiore:**

- **Area commerciale integrata ex distillerie Neri** nel Comune di Faenza; Piano di recupero nel quale è sviluppata una superficie di vendita di 7200 mq, di cui 2500 alimentari.

- **Ambito COS4 nel Comune di Ravenna;** nel 2018 è stato sottoscritto un Accordo Territoriale con quale si individua un'area commerciale integrata per medie strutture in cui sono previste una struttura alimentare di 2.500 mq di superficie di vendita e due strutture non alimentari di 5.000 mq e 2.500 mq di superficie di vendita.

- **Ambito Rq05a nel Comune di Ravenna;** nel 2019 è stato sottoscritto un Accordo Territoriale con il quale si individua un'area commerciale integrata nella quale è presente una grande struttura di vendita organizzata in forma unitaria di mq 3.000, all'interno della quale si collocano i seguenti esercizi commerciali:

a) una media struttura non alimentare dedicata all'attività di vendita congiunta ingrosso-dettaglio, caratterizzata da una superficie di vendita di mq 2.500, a cui corrisponde, ai sensi della D.C.R. n. 1253/99 così come modificata dalla D.C.R. n. 155/2008, una superficie commerciale complessivamente utilizzata per la vendita di mq 5.000;

b) una media struttura di vendita non alimentare dedicata alla vendita di merci ingombranti, caratterizzata da una superficie di vendita di mq. 500, a cui corrisponde, ai sensi della D.C.R. n. 1253/99 e s.m.i. così come modificata dalla D.C.R. n. 344/2002, una superficie commerciale complessivamente utilizzata per la vendita di mq 3.500; una media struttura di vendita non alimentare di mq 1.500.

Per questi due interventi è stato applicato il meccanismo di perequazione che ha visto coinvolto il Comune di Cervia e i cui contributi sono stati destinati alla progettazione/realizzazione di opere di interesse comune alle due Amministrazioni.

Gli insediamenti commerciali di livello sovracomunale, che comprendono anche superfici alimentari, realizzati nella Provincia di Ravenna rispondono a tre differenti modelli localizzativi:

- il Centro commerciale Globo di Lugo è collocato all'interno del centro urbano ed è collegato con l'area del mercato ambulante su suolo pubblico. Le caratteristiche insediative lo portano a svolgere anche un ruolo di “supermercato di prossimità”.

- a Ravenna, l'Ambito COS4 e il centro commerciale ESP sono collocati a ridosso della prima cintura urbana, direttamente connessi con la viabilità di circuitazione cittadina e con la viabilità principale (già esistente per il centro commerciale ESP, di previsione per l'Ambito COS4). Sono inoltre connessi alla città e ai centri di frangia attraverso la rete ciclopeditoneale.

- La struttura di Faenza è collocata all'esterno del centro urbano ed è collocata sullo snodo delle principali infrastrutture di viabilità: in prosecuzione dell'insediamento lineare dell'asse della S.P. Naviglio, all'intersezione della A-14 e a ridosso del casello autostradale, sviluppando così anche un ruolo di attrattore extraurbano.

Occorre altresì ricordare come il processo di liberalizzazione che ha interessato più in generale i servizi, l'avvio e l'esercizio delle attività economiche, nonché i provvedimenti normativi comunitari e nazionali in materia, ed in particolare la Direttiva n.2006/123/CE (relativa ai servizi del mercato interno) ed il relativo d.lgs.59/2010, che ne ha dato attuazione, hanno mutato il “paradigma” sul quale si fondano i “modelli” di programmazione commerciale. Si intende così sorpassata l'impostazione basata su quote di mercato definite in via autoritativa, di matrice prettamente economica (funzionali al mantenimento dell'equilibrio domanda-offerta), ormai pienamente superata dal processo di liberalizzazione intervenuto, e si è andati verso una impostazione basata su valutazioni urbanistiche e di impatto ambientale, con riferimento all'apertura delle medie strutture e, più segnatamente, per le grandi strutture. Pertanto risultano superate le disposizioni del PTCP riguardanti il Range di Variazione, così come non è più attuale la rendicontazione relativa al residuo.

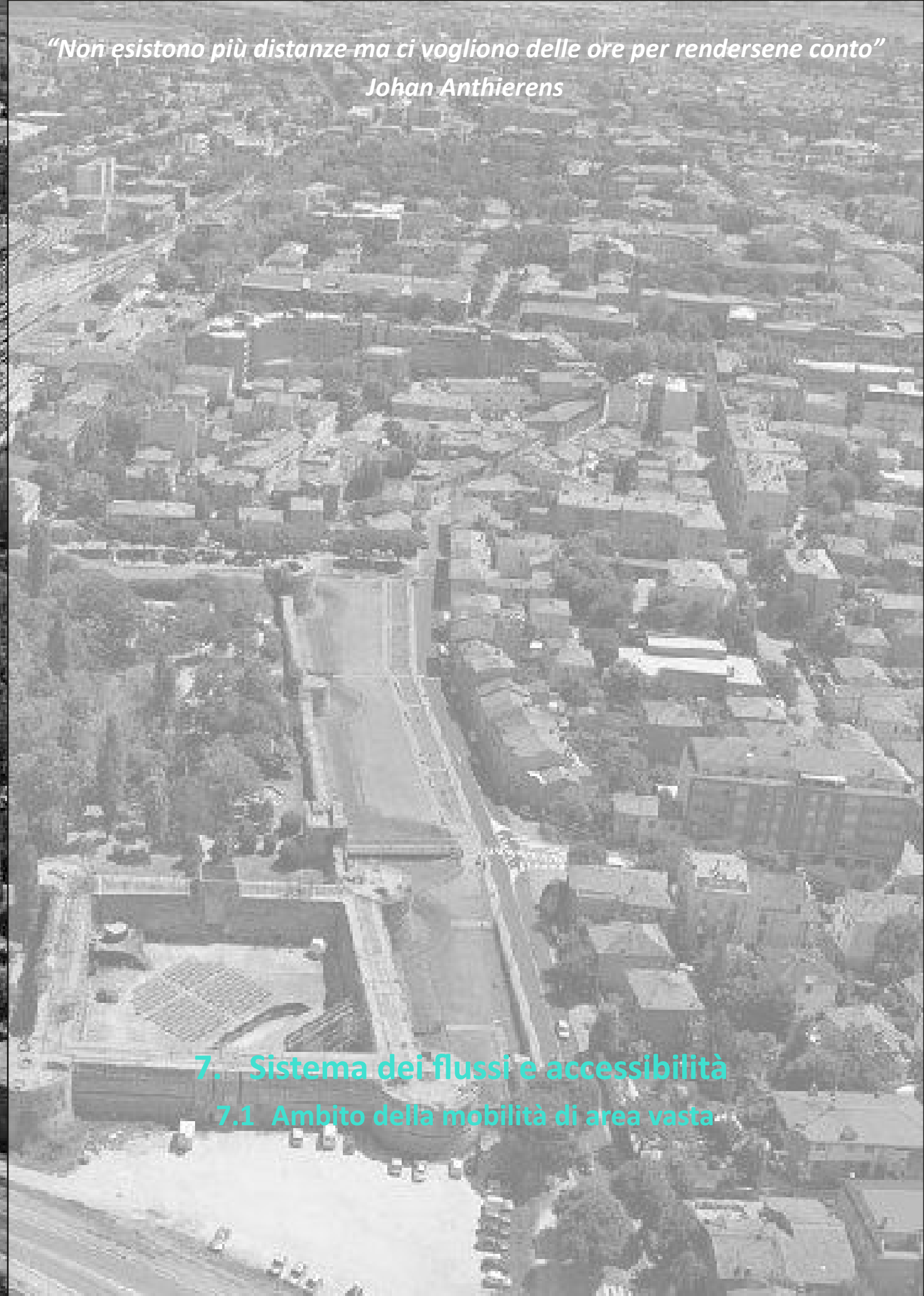
Nel 2019 l'area di Ravenna ha registrato, l'incremento di superficie commerciale più consistente della regione (+4,9%), derivante da una crescita di tutte le formule distributive, in particolare dei supermercati (+6,3%) e dei discount (+6,2%). Come per altre Province limitrofe, il modello di sviluppo della rete ravennate è condizionato dalla presenza di diverse località balneari sulla costa romagnola, dove supermercati, superette e discount costituiscono l'ossatura della distribuzione, mentre gli iper tendono ad essere penalizzati. Il deficit di grandi superfici colloca quindi la rete locale leggermente al di sotto della media regionale (289 mq), con circa 281 mq ogni 1000 abitanti comprendendo tutte le tipologie.



	FATTORI POSITIVI	FATTORI NEGATIVI
FATTORI INTERNI	<p>PUNTI DI FORZA</p> <p>-Le strutture commerciali di livello sovracomunale di Lugo e Ravenna sono fortemente integrate con i rispettivi centri urbani</p> <p>-La struttura commerciale sovracomunale di Faenza è in posizione strategica rispetto alla viabilità nazionale (in uscita del casello dell’ A14)</p>	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <p>- L’insediamento commerciale di Faenza denominato “Le perle” non è stato completato</p>
FATTORI ESTERNI	<p>OPPORTUNITA'</p> <p>-La forte integrazione dei centri commerciali di Lugo e Ravenna col tessuto urbano può costituire il presupposto per aumentare l’attrattività complessiva della città.</p>	<p>MINACCE</p> <p>-L'e-commerce erode importanti quote di mercato al retail fisico tradizionale</p>



*“Non esistono più distanze ma ci vogliono delle ore per rendersene conto”
Johan Anthierens*



7. Sistema dei flussi e accessibilità

7.1 Ambito della mobilità di area vasta

7.1.1 Reti stradali di livello sovracomunale

Come accennato nei capitoli introduttivi, per quanto riguarda il tema della viabilità, a norma della L.R. 13/2015, le Province esercitano funzioni amministrative di costruzione, gestione, compresa la manutenzione, classificazione e declassificazione delle strade provinciali e la regolazione della circolazione stradale ad esse inerente, oltre alla progettazione di interventi per l'innalzamento dei livelli di sicurezza. A tal fine è necessario definire in maniera puntuale l'assetto della viabilità su gomma di livello sovracomunale.

In virtù della natura policentrica del territorio e dell'articolazione morfologica provinciale, i principali assi viari hanno orientamento Sud-Ovest/Nord-Est nonché Nord-Ovest/Sud-Est.

E' possibile individuare tre tipologie tendenziali di sviluppo della rete stradale, che rispecchiano le tre suddivisioni morfologiche principali del territorio: fascia collinare, fascia di pianura, e fascia costiera.

Nella fascia collinare la viabilità, a partire dal primo sviluppo insediativo, è sempre stata articolata in affiancamento ai principali corsi d'acqua, ossia il fiume Lamone, e i torrenti Senio e Sintria. Nel tempo questa articolazione si è rafforzata, ha contribuito a accrescere lo sviluppo insediativo lineare di fondovalle, ed è stata integrata da assi trasversali di collegamento tra le vallate limitrofe. Gli assi stradali principali di questo territorio sono la **Strada Provinciale 306 Casolana-Riolese** (ex Strada Statale 306), la quale, originando dall'intersezione con la Via Emilia in prossimità di Castel Bolognese, collega il territorio della pianura padana con la Regione Toscana, risalendo il fiume Senio, e attraversando gli insediamenti di Riolo Terme e Casola Valsenio, e la **Strada Provinciale 302 Brisighellese-Ravennate** (ex Strada Statale 302), la quale ha origine a Russi, e collega anch'essa, attraversando Faenza e Brisighella in affiancamento al Fiume Lamone, il territorio della pianura romagnola con l'appennino toscano. Originariamente questi due assi erano classificati come strade statali, ma dal 2001, in applicazione del D.L. n. 112 del 1998, la gestione del tratto romagnolo delle due Statali è stata trasferita da ANAS alla Regione Emilia-Romagna, la quale ha a sua volta provveduto al trasferimento dell'infrastruttura al demanio della Provincia di Ravenna, implicando di fatto la riclassificazione delle strade e il passaggio di competenza. Tale destino accomuna diverse tratte sul territorio provinciale, che hanno subito un passaggio di competenza da Statale a Provinciale in virtù del medesimo decreto.

La fascia di pianura è considerata interamente compresa tra la **Strada Statale 9 Via Emilia**, e la **Strada Statale 16 Adriatica**, entrambe ad andamento Nord-Ovest/Sud-Est. E' in questa zona che la viabilità si fa più articolata, poiché ricollega i principali settori di mobilità di Ravenna, Lugo e Faenza. Sempre con il medesimo andamento, un'altra importantissima infrastruttura di collegamento è rappresentata dall'**Autostrada A14 Bologna-Taranto**.

Trasversalmente, alcuni assi di viabilità di diverso rango ricollegano l'SS 9 e la SS 16, connettendo la costa e i principali nuclei insediativi o

capoluoghi di Provincia sviluppatasi lungo la via Emilia. Nel dettaglio, i principali collegamenti sono descritti di seguito:

-**Strada Provinciale 71 bis** (ex Strada Statale 71 bis), la quale rappresenta il più immediato e diretto collegamento tra il Comune di Cervia e il Comune di Cesena, e interseca, al di fuori della Provincia, l'asse autostradale dell'A14;

-**Strada Provinciale 254** (ex Strada Statale 254), la quale collega i Comuni di Cervia e Forlì, intersecando, al di fuori del confine provinciale, l'autostrada A14 e la Strada Statale 67;

-**Strada Statale 3 bis**, la quale è una superstrada a due carreggiate e due corsie per senso di marcia che collega Ravenna a Terni, e il cui tracciato da Ravenna a Cesena è denominato E55, poiché tale tratta costituisce parte dell'omonimo itinerario europeo che nel tratto ravennate si snoda attraverso la Strada Statale 309 "Romea" Mestre-Ravenna, Strada Statale 3bis "Tiberina" Ravenna-Cesena;

-**Strada Statale 67 Tosco-Romagnola**, la quale mette in comunicazione i Comuni di Ravenna e Forlì, e si prolunga, fuori dal territorio provinciale, in direzione della Regione Toscana, fino a raggiungere Pisa;

-**Strada Provinciale 253 San Vitale**, la quale collega, con andamento parallelo alla via Emilia, all'asse autostradale dell'A14, e alla Statale Adriatica, i Comuni di Ravenna e Lugo, per poi prolungare il suo tracciato fino all'intersezione con la Strada Provinciale 610 in prossimità di Massa Lombarda, e collegarsi, fuori dal territorio provinciale, con Bologna;

-**Strada Provinciale 302**, già precedentemente descritta nella sua porzione collinare, la quale, nella fascia di pianura, intersecando l'asse autostradale della A14, e, in prossimità di Russi, la Strada Provinciale 253 San Vitale, consente il collegamento tra il Comune di Faenza e il Comune di Ravenna;

-**Tratto autostradale A14 dir**, il quale congiunge l'Autostrada A14 con Ravenna, con origine tra le uscite di Imola e Faenza dell'A14, in prossimità di Solarolo e Castel Bolognese, e termine immediatamente a Nord di Ravenna, dove prosegue come SS 309 dir. La presenza della barriera di Ravenna a circa 9 km dalla diramazione, in prossimità dell'uscita Lugo-Cotignola, sancisce il limite tra la tratta a pagamento, e la successiva tratta liberalizzata;

-**Strada Provinciale 610 Selice-Montanara-Imolese** (ex strada Statale 610), la quale origina dalla Statale Adriatica in prossimità dell'abitato di Lavezzola, e, attraversando i Comuni di Conselice e Massa Lombarda, si collega, fuori dal territorio provinciale, al Comune di Imola, per poi prolungare il tracciato lungo la valle del fiume Santerno fino a Firenzuola.

Oltre alle principali direttrici sopra indicate l'articolato sistema infrastrutturale provinciale caratterizzante il territorio policentrico della Bassa Romagna definisce una rete viabilistica ramificata attorno al centro di Lugo. Tale rete, pur per propria natura debolmente

gerarchizzata, individua al proprio interno alcune direttrici a maggior intensità di traffico: **direttrice Lavezzola-Conselice-Lugo** (via Bastia SP13, Via Puntiroli SP35, via Fiumazzo SP79), **direttrice Voltana-Alfonsine-Fusignano-Lugo** (via San Barnardino SP17, via Stroppata SP18, via Fornace SP109, via Rossetta SP28, via Ex Tramvia SP103, via Quarantola SP14), **direttrice casello autostradale-Cotignola-Lugo** (via Alberico da Barbiano SP14 e SP95), **nuovo casello-Bagnara-Lugo** (via Pilastrino SP22 e via Delle Ripe SP21) nonché i principali collegamenti tra la Bassa Romagna, l'accesso autostradale liberalizzato di Bagnacavallo e il faentino (via Pieve SP9, via Bagnoli SP119, via Naviglio SP8, via Felisio SP7).

Un elemento caratterizzante della viabilità locale di pianura, in prossimità del faentino e della Bassa Romagna, è rappresentato dalla trama tuttora leggibile della centuriazione romana, che ha così rigidamente conformato il territorio agricolo padano per secoli.

Il limite occidentale della fascia costiera è rappresentato dalla Strada Statale 16 Adriatica, la quale percorre la costa adriatica quasi nella sua interezza, collegando i principali Comuni e Capoluoghi di Provincia costieri, per poi deviare leggermente verso l'entroterra in prossimità di Ravenna, e, attraversando Ferrara, ultimare il suo percorso a Padova. In prossimità dell'intersezione con il tratto terminale dell' A14 dir, la viabilità costiera in provincia di Ravenna prosegue con la **Strada Statale 309 dir** e **Strada Statale 309 Romea**, la quale collega Ravenna a Mestre, ed è parte costitutiva anch'essa della Strada Europea E55.

La viabilità locale costiera è per lo più di tipo trasversale, ad andamento Est-Ovest, e connette le principali località balneari alla Statale Adriatica e alla Romea.

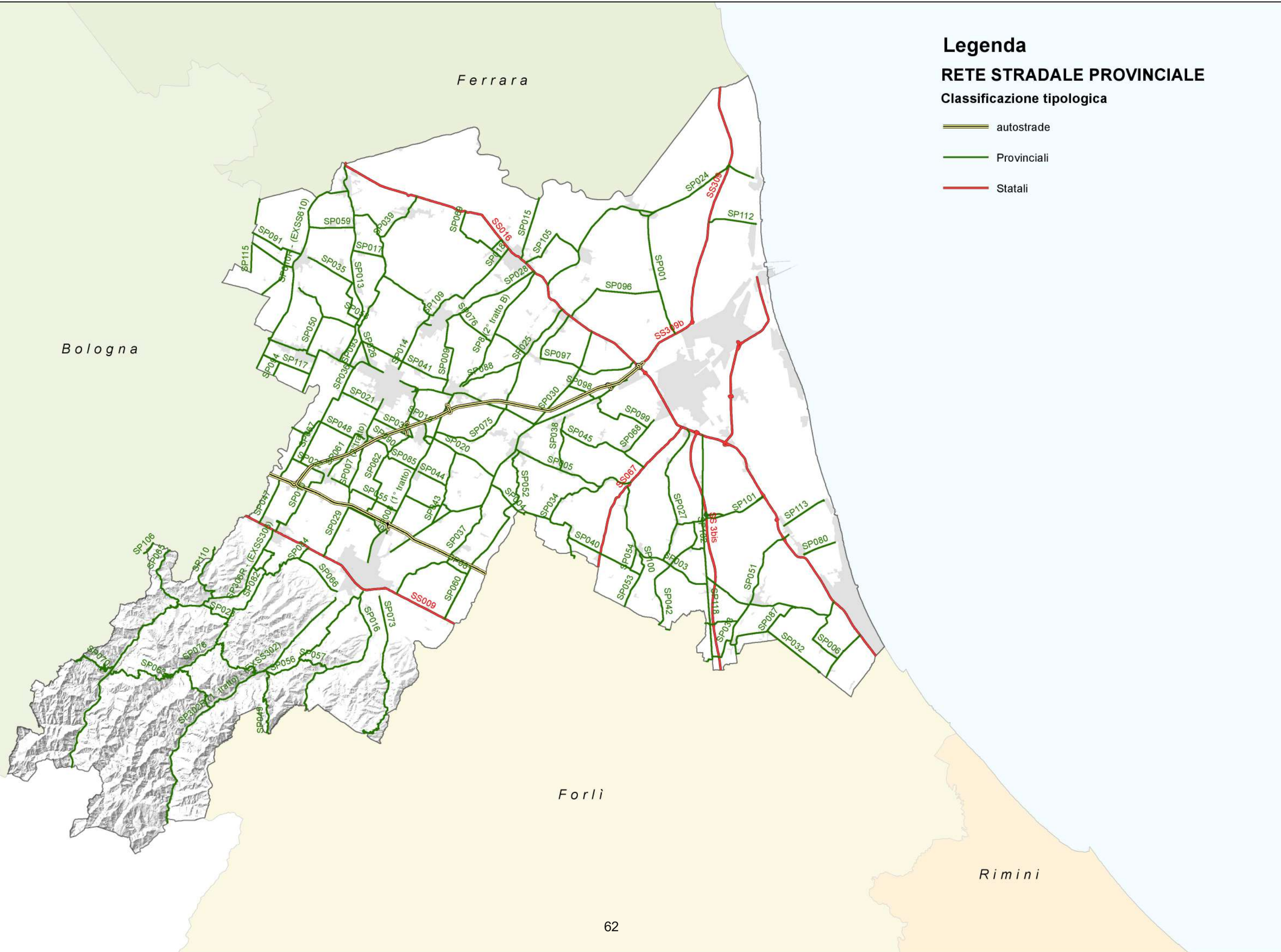
La cartografia e le tabelle seguenti riepilogano le principali tratte Autostradali, Statali e Provinciali, di cui queste ultime suddivise per settore (Ravenna, Faenza, Lugo)

Legenda

RETE STRADALE PROVINCIALE

Classificazione tipologica

- autostrade
- Provinciali
- Statali



7.1.2 Reti ferroviarie

Con la L.R. n. 30 del 1998 “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale” la Regione Emilia Romagna ha dato attuazione alle deleghe contemplate da D.L. n. 422 del 1997 nell’ambito delle ferrovie di interesse regionale, iniziando un percorso di trasferimento delle linee ferroviarie ex Gestioni Commissariali Governative/GCG e delle linee ex concesse dallo Stato alla Regione. Competono attualmente alla Regione tutte le funzioni di programmazione, amministrazione e finanziamento nell’ambito del trasporto ferroviario regionale e locale, mentre permangono di competenza statale gli aspetti legati alla sicurezza della rete. La gestione della rete del trasporto di rango regionale è quindi stata affidata, a norma della già citata L.R. 30/98, alla FER S.r.l., società “in house” della Regione, mentre attualmente la gestione delle linee nazionali spetta ancora a RFI s.p.a.

La Provincia non esercita alcun ruolo in merito ai trasporti su ferro, tuttavia una conoscenza della rete infrastrutturale è necessaria, poiché parte imprescindibile del trasporto passeggeri e merci di rango provinciale, nonché per garantire una maggiore integrazione delle politiche di intermodalità, in concorso con gli obiettivi del PRIT.

La rete infrastrutturale ferroviaria provinciale ha uno sviluppo di circa 200 km, suddivisi nelle seguenti tratte a valenza nazionale:

-Linea Bologna-Ancona, su più binari elettrificati affiancati, la quale, con andamento parallelo alla Via Emilia, connette sul territorio provinciale Castel Bolognese e Faenza;

-Linea Ferrara-Ravenna-Rimini, con tracciato elettrificato a singolo binario, la quale connette i tre principali capoluoghi di Provincia, e dal Comune di Ravenna fino a Rimini, costituisce un punto di riferimento per il collegamento delle principali località balneari della costa romagnola, in affiancamento alla Statale 16 Adriatica;

-Linea Castel Bolognese-Ravenna, con un’estensione di 40,5 km in elettrificato, di cui 23,5 km a singolo binario, e 17 km a doppio binario, la quale costituisce il più diretto collegamento con la linea ferroviaria Bologna-Ancona, con un tracciato che congiunge i centri abitati di Castel Bolognese, Solarolo, Barbiano, Lugo, Bagnacavallo, Russi, Godo e Ravenna;

-Linea Faenza-Lavezzola, con uno sviluppo totale di 39,7 km a singolo binario, di cui 31,7 km non elettrificati, e 8 km elettrificati, la quale consente il collegamento tra Faenza e Ferrara, intersecando in corrispondenza di Lavezzola, la linea Ferrara-Ravenna-Rimini, e connettendo alle due reti principali gli insediamenti di Granarolo Faentino, Cotignola, Lugo, Sant’Agata sul Santerno, Massa Lombarda, San Patrizio e Conselice;

-Linea Granarolo Faentino-Russi, la quale, con un’estensione di 8 km elettrificati a singolo binario, in qualità di diramazione con origine a Granarolo Faentino, collega Faenza a Ravenna, riconnettendosi alla linea Castel Bolognese- Ravenna in prossimità di Russi;

-Linea Faenza-Borgo San Lorenzo, di estensione totale 30,9 km non elettrificati a singolo binario, la quale è altrimenti definita “il treno di

Dante”, e permette a lungo raggio il collegamento tra Ravenna e Firenze, attraverso un percorso a forte valenza paesaggistica che connette anche gli abitati di Brisighella, Fognano, Strada Casale, San Cassiano e San Martino in Gattara;

-Linea Ravenna-porto, con un’estensione totale di 11,9 km a singolo binario non elettrificato, è adibita al solo trasporto merci.

Il territorio provinciale è quindi servito sia da treni regionali che interregionali. Attualmente sono in corso diversi progetti di ammodernamento, sia sulle linee sia per quanto riguarda le stazioni.

L’offerta di mobilità legata alle infrastrutture ferroviarie è un po’ penalizzata sul territorio provinciale dalla natura stessa delle tratte, le quali sono per lo più, ad esclusione della Bologna-Ancona, a binario singolo, con frequenze medie di corse su tutte le linee che si aggirano sui 60 minuti.

L’utenza è per lo più a carattere pendolare, costituita in prevalenza da studenti o lavoratori, con maggior picchi in aumento nel periodo estivo legati alla fruizione turistica.

Da non dimenticare il ruolo importantissimo di Ravenna come nodo intermodale logistico, ossia struttura operativa di scambio modale di merci (pubbliche, private o miste). Per quanto riguarda tale nodo, vi sono alcune limitazioni che riguardano lunghezza (modulo) e sagoma limite (P/C), che influenzano in maniera discreta tipologie e quantitativi di carico: le linee afferenti al porto di Ravenna possono raggiungere ad esempio un modulo massimo in estensione compreso fra 450 m e 475 m, aumentabile occasionalmente fino a 575 m. Fortunatamente tale vicolo non incide in maniera significativa sul trasporto di merci a elevato peso specifico, che costituiscono la maggioranza del prodotto movimentato dal porto, ma questo non consente una ottimizzazione dei flussi e il raggiungimento dell’effettiva capacità di saturazione delle moderne locomotrici elettriche nei riguardi di altre tipologie merceologiche. Inoltre tali limitazioni influiscono anche sulla circolazione su rotaia di semirimorchi non accompagnati (“Ro-Ro”) trasportati via mare fino al porto, ma è auspicabile uno sviluppo futuro dell’infrastruttura ferroviaria anche in tale senso, a valle dell’eliminazione di tali impedimenti strutturali.

Sono presenti in Provincia anche il Centro merci di Lugo e uno scalo merci a Faenza, sul secondo è in corso una valutazione per ricollocarlo all’interno dell’area produttiva di via Naviglio, lungo la linea ferroviaria Ravenna-Faenza.

Immagine aerea dell' attraversamento del treno storico a vapore in prossimità della pieve di San Giovanni Ottavo a Brisighella



Legenda

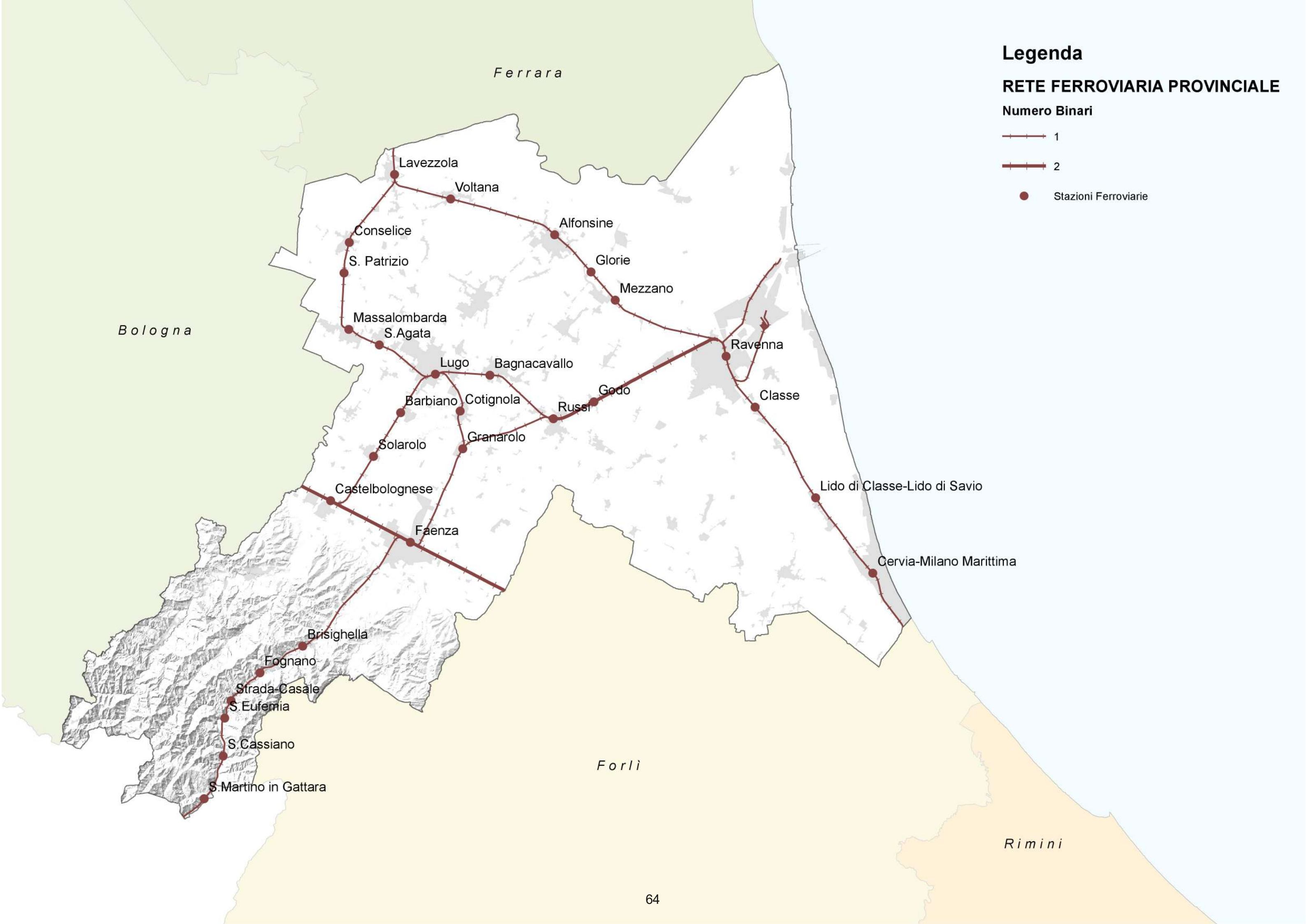
RETE FERROVIARIA PROVINCIALE

Numero Binari

1

2

● Stazioni Ferroviarie



7.1.3 Servizi di trasporto pubblico

La L.R. del 2 ottobre 1998, n. 30 “Disciplina Generale del Trasporto Pubblico Regionale e Locale”, all’art. 6 (Programmazione di bacino provinciale) comma 1 prevede:
“La programmazione della mobilità delle persone e delle merci si articola per bacini provinciali e per ambiti di mobilità di area vasta, intesi come unità territoriali entro le quali possa essere programmato un sistema di trasporto pubblico integrato, fortemente orientato all’organizzazione intermodale dei servizi e coordinato in rapporto ai modi e ai fabbisogni di mobilità. Su tali ambiti agiscono gli strumenti delle programmazioni provinciali, sia generali sia settoriali che riguardino i trasporti, i Piani del traffico della viabilità extraurbana e i piani urbani della mobilità di area vasta,..nonché i piani di bacino.”

Nella Provincia di Ravenna il sistema di trasporto pubblico regionale e locale si basa sulla rete dei servizi su ferro e sulla rete dei servizi svolti su gomma.
La rete su gomma è articolata, in relazione al territorio interessato, in:
a)servizi urbani, caratterizzati da elevata frequenza, fermate ravvicinate, di norma sviluppati su un continuo abitativo;
b)servizi di bacino o interbacino, con frequenza non elevata, fermate non ravvicinate, interessanti rispettivamente uno o più bacini di traffico.
I Comuni che hanno istituito linee urbane sono: Ravenna (15 linee), Faenza (7 linee), Riolo Terme (2 linee), Lugo (1 linea).



Servizio di trasporto pubblico in prossimità della Basilica di Sant'Apollinare in Classe

I servizi di trasporto pubblico locale (TPL) su gomma urbani sono costituiti da linee aventi sviluppo prevalentemente all’interno del comune stesso, tali da garantire il collegamento tra i vari quartieri o frazioni ed i poli di interesse (centro urbano, stazione ferroviaria, ospedale, scuole). Nel periodo estivo il servizio urbano del Comune di Ravenna viene rafforzato nella fascia litoranea con l’attivazione di ulteriori navette per il collegamento tra i parcheggi scambiatori e il lungomare di Marina di Ravenna e Punta Marina.
Nel servizio urbano ravennate la quasi totalità delle corse (oltre il 95%) viene svolta con autobus alimentati a metano.
I servizi di TPL su gomma di bacino o interbacino (37 linee), di competenza della Provincia, si sviluppano su direttrici di collegamento fra più comuni:
- lungo gli itinerari che scendono dalle vallate su Faenza e su Riolo Terme (valle del Marzeno, valle del Lamone, valle del Senio),
- lungo le principali strade di collegamento fra i Comuni della zona della Bassa Romagna e la città di Lugo,
- lungo le direttrici di adduzione a Ravenna e di collegamento tra Ravenna-Cervia, Ravenna-Cesena e Ravenna-Forlì. Questi ultimi due collegamenti sopperiscono all’assenza di un collegamento ferroviario tra i capoluoghi di provincia.
Il maggior sviluppo dei servizi di bacino o interbacino si verifica durante il periodo invernale-scolastico, con numerose corse di collegamento con le scuole, soprattutto secondarie di II grado, che si

concentrano in corrispondenza delle tre polarità costituite da Faenza-Riolo Terme, Lugo, Ravenna-Cervia. Inoltre, numerosi studenti residenti nel territorio cervese usufruiscono delle scuole secondarie di II grado ubicate nel territorio cesenate.
Rientra infine nell’ambito del servizio di trasporto pubblico locale urbano del Comune di Ravenna il servizio di traghetto attivo tra Porto Corsini e Marina di Ravenna, collegante le due sponde del Canale Candiano.
I dati riguardanti il numero di viaggiatori complessivi utilizzando il TPL nell’ultimo triennio sono riportati nella tabella seguente.

Tab 1: Viaggiatori trasporto pubblico provinciale

VIAGGIATORI TPL BACINO PROVINCIALE			
Viaggiatori	2017	2018	2019
Numero viaggiatori TPL nel bacino provinciale di Ravenna	13.690.229	13.928.124	13.769.258
numero viaggiatori TPL servizio traghetto	1.878.305	1.814.110	1.794.412



Servizio di trasporto pubblico a Marina di Ravenna: "Navetto mare" e traghetto

Legenda

RETE DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

1	151	194
2	152	195
3	154	196
4	155	197
5	156	198
8	157	199
18	158	201
30	159	202
40	161	222
49	162	224
51	163	227
52	166	231
55	167	251
56	176	271
59	177	273
60	178	276
65	179	278
66	180	282
70	181	283
75	182	900
80	183	901
85	184	902
90	185	908
135	186	971
140	187	MADO
141	188	MR
144	189	NaRA
145	190	ORO
147	191	SMIC
149	192	
150	193	

Ferrara

Bologna

Forlì

Rimini

7.1.4 Mobilità dolce e sostenibile

La mobilità sostenibile è da anni uno dei settori sul quale i Comuni della Provincia di Ravenna hanno dedicato particolare attenzione, anche attraverso l'adeguamento della propria pianificazione approvando Piani Generali del Traffico Urbano (PGTU) e Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) strumenti di programmazione di lungo periodo, che hanno l'obiettivo di promuovere una mobilità efficiente e conseguire obiettivi legati alla tutela del patrimonio storico, culturale, ambientale e della qualità della vita dei cittadini, non dimenticando il tema della sicurezza.

Anche il PRIT 2025, attualmente in fase di approvazione, incentiva e valorizza la mobilità ciclopedonale, riconoscendole un ruolo strategico in grado di contribuire al sistema della mobilità non in modo "residuale" bensì favorendone l'integrazione con il trasporto pubblico locale e il sistema ferroviario (accessibilità alle stazioni).

Nel 2014 è stato sottoscritto tra Regione e Province il "Protocollo d'Intesa per la promozione e realizzazione della Rete delle Ciclovie Regionali".

Con un lavoro condiviso con tra Regione, Province e Fiab onlus E-R è stata individuata una "Rete", quale strumento di riferimento del proprio sistema di pianificazione territoriale e dei trasporti nel territorio regionale, valutando esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, allacciandosi quindi a percorsi già esistenti o previsti.

Tale Rete è costituita da una serie di "corridoi", cioè di fasce territoriali all'interno dei quali sono presenti o dovranno essere realizzati gli effettivi percorsi o itinerari ciclabili, in recepimento anche dei percorsi individuati dalla Rete Europea Eurovelo 2013 e Bicalta 2012-2014, finalizzati alla connessione con le reti ciclabili nazionali ed europee:

-ER 23bis Corridoio Fiume Santerno, itinerario previsto dal "Piano Strutturale della Mobilità ciclabile della Bassa Romagna" attualmente in corso di realizzazione;

-ER 25bis Corridoio Fiume Senio, itinerario previsto dal "Piano Strutturale della Mobilità ciclabile della Bassa Romagna" attualmente in corso di realizzazione;

-ER 25 Corridoio Fiume Lamone, itinerario strategico in parte già realizzato (dalla foce a Boncellino) di collegamento tra costa e appennino ed in particolare potenzialmente Ravenna con Firenze;

-ER 26 Corridoio Fiume Ronco ed ER 26 bis Corridoio Fiume Montone, itinerari in parte già fruibili che rappresentano il collegamento ideale della costa con l'appennino ed in particolare tra Porto Corsini (Zona Crociere e traghetti per la Croazia) e Siena sulla via "Francigena" verso Roma;

-ER 27 Corridoio Fiume Savio, itinerario in parte già fruibile (in particolare nella zona di Cesena-Cannuzzo) rappresenta il collegamento tra Ravenna e Roma.

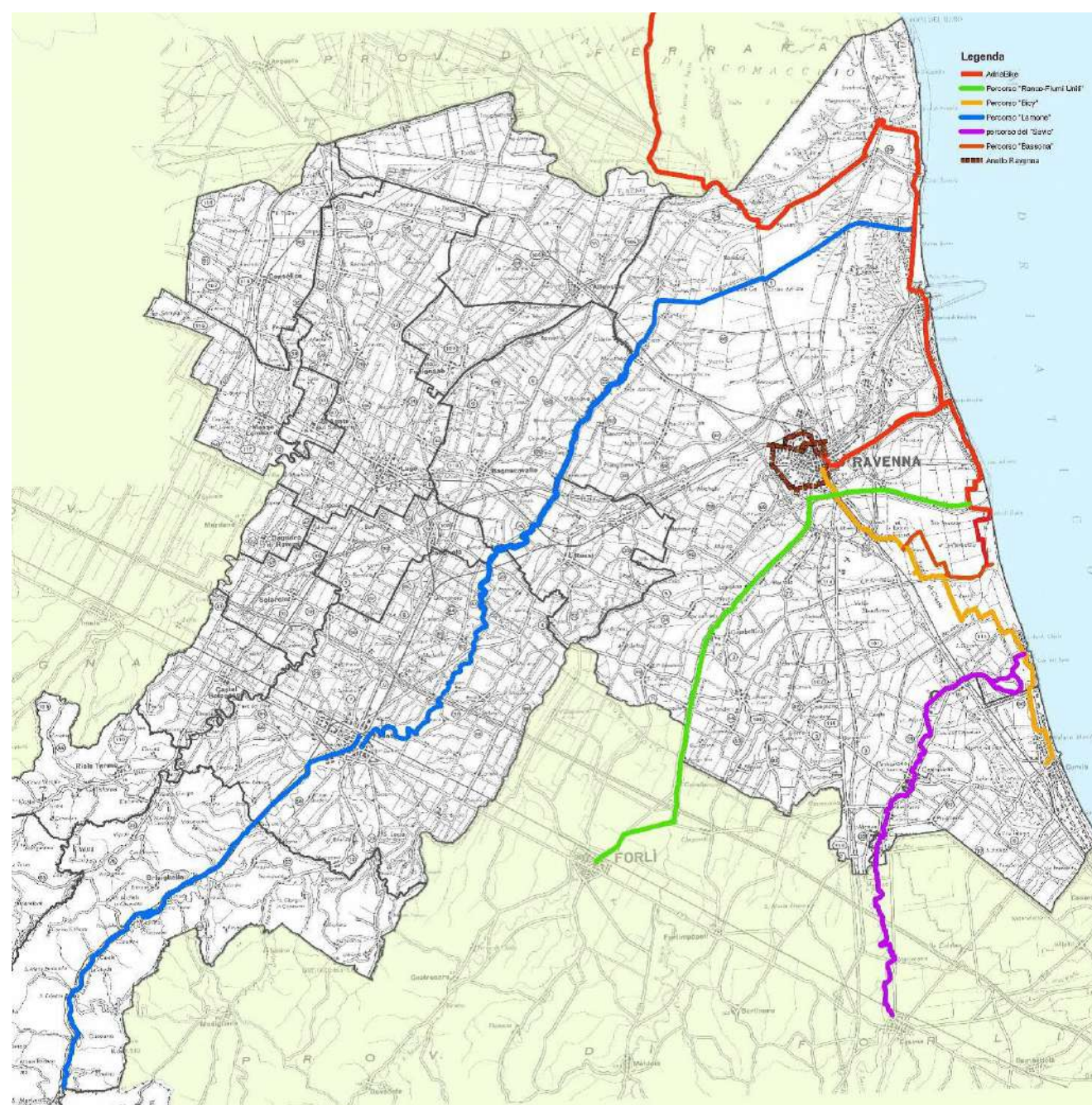
-ER 29 Corridoio Adriatico, itinerario in parte già fruibile, è il percorso costiero Adriatico primario. Ricalca l'itinerario Bicalta 6 "Ciclovie Adriatica" Ravenna – Santa Maria di Leuca e il percorso internazionale

"Adriabike" Ravenna – Koper in avanzato stato di realizzazione.

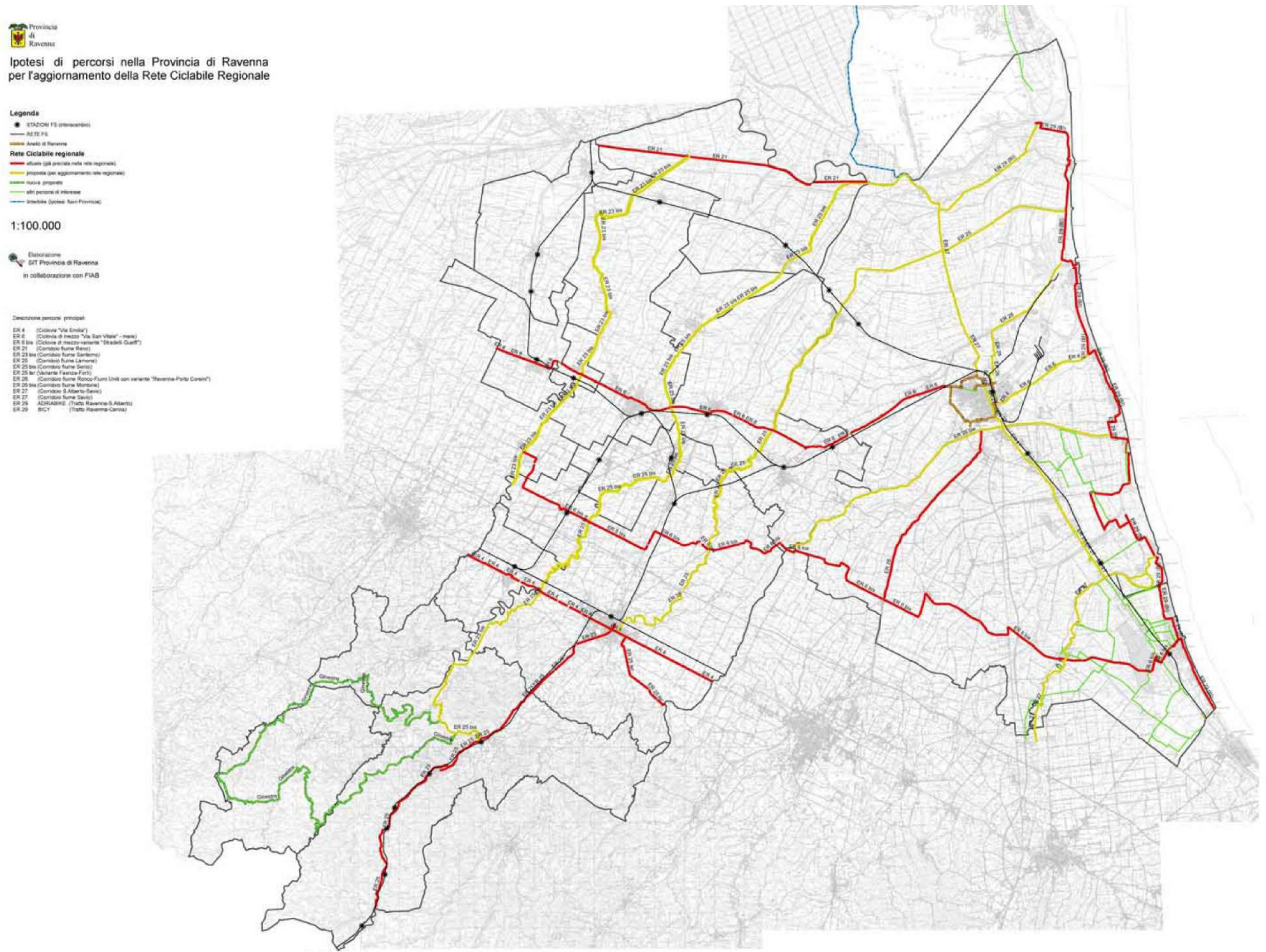
La relazione del Quadro conoscitivo del PRIT2025 pur rilevando un aumento generalizzato della rete delle ciclabili a livello regionale, evidenzia che i Comuni di Faenza e di Ravenna presentano uno sviluppo di rete ciclabile ogni 100 kmq di superficie comunale al di sotto del dato nazionale (18,9 km). La recente crisi pandemica ha modificato il rapporto dei cittadini con la mobilità dolce, improntando gli spostamenti di corto raggio sempre di più verso la sostenibilità, e favorendo la riscoperta dei territori di prossimità in maniera lenta. Inoltre l'uso della bicicletta sta prendendo sempre più piede sia grazie a campagne di incentivazione e indirizzo a livello nazionale, sia a fini

sportivo-ricreativi. E' indubbio che tra gli innumerevoli vantaggi vi siano l'impatto ambientale zero, il distanziamento personale e un generale miglioramento del benessere psico-fisico.

Per incentivare ulteriormente questa transizione verso la mobilità sostenibile è stato istituito nel 2020 un Gruppo Provinciale sulla Mobilità delle Persone per accompagnare una ripresa in sicurezza. Fiab Ravenna ha presentato in questa sede un progetto per favorire la mobilità ciclistica sui percorsi Casa-Scuola, Casa-Lavoro, Città-Mare, proponendo modesti interventi su itinerari esistenti volti al miglioramento della sicurezza, della fruizione, della manutenzione e della segnaletica, corredato da iniziative di promozione e di formazione



FIAB Ravenna - "Progetto Nuova Mobilità Post Coronavirus" - maggio 2020



Carta della rete ciclabile provinciale (elaborazione FIAB)

7.1.5 Trasporto marittimo

Il Porto di Ravenna è l'unico porto dell'Emilia-Romagna, oltre che la principale piattaforma logistica della Regione. E' un porto di 2° categoria, classe 1°, secondo la L.84/1994, sede di Autorità Portuale, ed è inserito nella lista dei 14 Core Port della Rete TEN-T (poli strategici per il livello comunitario). Si configura come il terminale meridionale sia del Corridoio Baltico-Adriatico sia del Corridoio Mediterraneo delle reti TEN-T, oltre a concorrere ai progetti delle Autostrade del Mare. La collocazione territoriale di Ravenna consente il collegamento diretto con le principali reti di trasporto che ne fanno un nodo accessibile dai principali mercati italiani ed europei. Il DL 169/2016 ha istituito l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, con sede a Ravenna.

Trattasi di un porto canale che si estende per una lunghezza di 14 km, fino all'interno della città. I tratti di banchina che compongono il porto canale sono così distribuiti:

- Lunghezza Canale Candiano da Porto Corsini alla Darsena: 11 km;
- Lunghezza del Canale Piomboni: 2,5 km;
- Lunghezza Canale Baiona: 1 km.

Il Porto di Ravenna si è trasformato nel tempo da porto industriale a porto prevalentemente commerciale, distinguendosi anche nello sviluppo della cantieristica navale e nelle attività connesse all'approvvigionamento energetico (un terzo del gas metano consumato in Italia proviene dagli impianti offshore di Ravenna). E' stato appena realizzato sulla sponda sinistra del canale Candiano il primo deposito di gas naturale liquefatto (GNL) in Italia, la dotazione di punti di approvvigionamento di GNL è in linea con i requisiti dei core port sulle reti TEN-T.

Per quanto riguarda le vocazioni commerciali, il Porto è uno dei maggiori in Italia per quanto riguarda le rinfuse solide: materie prime per l'industria della ceramica, dei cereali, dei fertilizzanti e degli sfarinati. E' inoltre un importante scalo per merci varie, come i prodotti metallurgici, in particolare coils e per il legname. Ravenna ha collegamenti di linea e tramp con tutto il mondo. Il bacino di traffico principale è costituito dal Mediterraneo e dal Mar Nero. Rappresenta inoltre uno snodo fondamentale per i servizi RO-RO di cabotaggio nazionale nella direttrice con la Sicilia: il Terminal Traghetti del Porto di Ravenna occupa un'area di 125.000 mq posta in largo Trattaroli e dispone di due ormeggi per navi traghetto con un fondale di 11,5 metri. Il Terminal, attualmente, è amministrato da T. & C. – Traghetti e Crociere (società interamente partecipata dall'Autorità di Sistema Portuale).

Relativamente al trasporto passeggeri, oltre all'attività del Terminal Traghetti, l'avamposto di sinistra è occupato dal Terminal Crociere. L'Autorità portuale di Ravenna ha avviato le procedure per la realizzazione del terzo molo per ospitare anche fino a tre navi contemporaneamente, oltre ad un'adeguata stazione marittima.

L'Amministrazione provinciale di Ravenna, con la Delibera di Giunta n.

20 del 3/2/2010, ha approvato il nuovo Piano Regolatore del Porto (P.R.P.) finalizzato a perseguire i seguenti obiettivi:

- predisporre uno scalo in grado di essere competitivo in relazione alla crescita esponenziale del traffico di container;
- aumentare le dimensioni delle navi, sia per le porta-container sia per le navi che effettuano i trasporti più tradizionali, quali le rinfuse e le merci specializzate;
- sviluppare considerevolmente il traffico generato dalle navi da crociera, anche in questo caso con incrementi dimensionali non trascurabili.

Per raggiungere gli obiettivi sopra indicati, i principali interventi previsti dal nuovo P.R.P. sono:

- la modifica delle opere esterne di difesa, estendendo le due dighe foranee esistenti con due dighe arcuate;
 - l'approfondimento dei fondali e l'adeguamento delle banchine ai nuovi fondali;
 - il reperimento di un'area da destinare a terminal specializzato nel traffico di contenitori (penisola Trattaroli).
- Oltre ai tre interventi di grande scala appena descritti, sono state affrontate le seguenti altre problematiche:
- gli attracchi per navi da crociera e la nuova darsena per mezzi di servizio;
 - il potenziamento e la razionalizzazione del collegamento tra Porto Corsini e Marina di Ravenna;
 - la razionalizzazione del terminale per navi RO-RO;
 - la nuova configurazione della Pialassa Piomboni;
 - la realizzazione di un nuovo accosto operativo presso la darsena San Vitale.

Hub portuale

In coerenza con le opere previste nel PRP, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale ha portato avanti un progetto specifico denominato "Hub Portuale di Ravenna - Approfondimento Canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in Penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto", suddiviso in 2 fasi articolate in 4 stralci singolarmente funzionali. Il CIPE, con Delibera 98/12, ha approvato la Fase I con gli Stralci 1 e 2, il cui importo complessivo è pari a 220.000.000 euro e ha assegnato 60 milioni di euro. Le opere del Progetto consistono, in una prima fase, nell'approfondimento dei fondali a -12,5 mt, nell'adeguamento (per oltre 6,5 km) e nel potenziamento delle banchine esistenti. E' inoltre prevista la realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt, e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale, per circa 200 ettari, aree direttamente collegate alle banchine, ai nuovi scali ferroviari merci e al sistema autostradale, che rappresenteranno un unicum nel panorama della portualità nazionale.

Il collegamento infrastrutturale del Porto di Ravenna

La capacità competitiva dei porti dipende largamente dall'efficacia della loro "messa in rete", ovvero dall'esistenza di interconnessioni adeguate (sia stradali e/o ferroviarie sia di ordine tecnologico e funzionale) che ne elevino i livelli di accessibilità non solo sotto il profilo fisicogeografico ma soprattutto in termini di tempi di deflusso e di facilità di scambio tra il "lato mare" e il "lato terra". In riferimento agli aspetti infrastrutturali del sistema trasportistico, il Porto di Ravenna gode di una buona collocazione geografica e della vicinanza ad alcuni importanti assi e corridoi internazionali.

Infrastrutture Stradali

Il Porto di Ravenna è connesso al sistema stradale da:

- SS16 tratto tangenziale di Ravenna, che funge da collettore principale per quanto riguarda i traffici in direzione Rimini-Ferrara-Padova sulla SS16 Adriatica;
- SS3 BIS per quelli con Ravenna-Cesena-Orte-Roma E45 e accesso autostradale A14 casello Cesena Nord, la SS67 (via Ravegnana) di raccordo alla tangenziale di Forlì e alla A14 casello Forlì;
- SP 253 San Vitale, storico collegamento tra Ravenna-Bologna connessa direttamente al raccordo A14 bis nei caselli di Cotignola, Lugo, Bagnacavallo, Russi, Ravenna Fornace Zarattini;
- A14Bis per i traffici tra Ravenna-Bologna-Milano-Brennero-Firenze-Livorno-La SpeziaGenova;
- SS309 Romea per i traffici in direzione Ravenna-Venezia-Tarvisio-Trieste.

La connessione con la rete autostradale (tramite il raccordo A14 dir, con la A14, A1 e la A22) assicura trasferimenti da e per le regioni settentrionali, i paesi transalpini e l'Europa CentroSettentrionale. Il collegamento con Roma e il Sud è assicurato, oltre che dalla A14, dalla E45.

L'accessibilità diretta al Porto è garantita dalla seguente viabilità:

- Via Baiona (sinistra Candiano) per l'area industriale portuale nord con connessione dalla via Romea Nord-via della Chimica ponte mobile e dalla via Basette. La via Baiona è anche collegamento con Porto Corsini per il Terminal Traghetti, terminal Crociere e la sede della Guardia Costiera;
- Via Classicana per l'area portuale sud di Porto San Vitale fino al nuovo terminal container in previsione e per l'area portuale sulla pialassa Piomboni tramite connessioni con la SS67 e via Trieste.

Infrastrutture Ferroviarie

Il Porto di Ravenna è connesso alla rete ferroviaria sia attraverso la linea per Castel Bolognese-Bologna, sia tramite le linee per Rimini e Ferrara, che, oltre a collegarsi alla rete nazionale RFI, si innestano sulla rete regionale a Ferrara. L'itinerario Ravenna-Bologna (via Faenza e via Castel Bolognese) è compreso all'interno dei corridoi Mediterraneo e Adriatico/Baltico, nella rete core.

Le aree portuali presenti a nord del Porto sulla via Baiona e quelle a sud di porto San Vitale, sono dotate di raccordi ferroviari di

collegamento ai piazzali a servizio delle aziende presenti.

Valutato che per lo sviluppo dell'hub portuale di Ravenna fosse necessario attivare gli interventi per dotare il Porto di interconnessioni trasportistiche adeguate finalizzate alla limitazione degli impatti che lo sviluppo di traffici merci su ferrovia può comportare, ovvero migliorare l'accessibilità ferroviaria ovviando agli attuali colli di bottiglia che incidono sul flusso regolare delle merci, la Regione ha firmato un protocollo attuativo per la realizzazione di alcuni interventi prioritari. In particolare, tra le opere ferroviarie, oltre al rafforzamento delle dorsali ferroviarie di base a servizio del porto e dei raccordi, è prevista anche l'eliminazione per fasi dell'interferenza tra la strada e la ferrovia nella zona urbana (passaggi a livello di via Candiano e di via Canale Molinetto) che l'incremento e il potenziamento del traffico ferroviario merci può rendere molto problematica.

I principali interventi ferroviari importanti per lo sviluppo del Porto di Ravenna in sintesi sono:

- 1) prolungamento della dorsale ferroviaria del raccordo in destra Candiano, dall'attuale termine binari fino a collegare l'area del nuovo terminal Container, da realizzarsi nella penisola Trattaroli;
- 2) realizzazione del sottopassaggio sostitutivo di passaggio a livello di Via Canale Molinetto;
- 3) adeguamento alla sagoma P/C 80 del cavalcavia "Teodorico", attualmente in corso di realizzazione.

Interventi Infrastrutturali stradali attualmente previsti

Gli interventi previsti, se considerati nel loro effetto complessivo, costituiranno un vero e proprio raccordo anulare riqualificato attorno a Ravenna, consentendo il miglioramento del collegamento del Porto verso tutte le direttrici. In particolare, in previsione del probabile aumento dei traffici generato dalle nuove opere del Porto, è stato previsto un potenziamento del collegamento diretto dello stesso con il sistema autostradale esistente, attraverso alcuni interventi che si riportano di seguito:

- la realizzazione di un ponte stradale a quattro corsie (meglio noto come "by-pass") sul Canale Candiano;
- adeguamento a tipo B1 della SS309 dir, per un costo presunto di 30 milioni di euro. Questa tratta stradale può considerarsi la tangenziale nord di Ravenna e unisce la SS 309 Romea alla SS16 Adriatica; l'allargamento della carreggiata previsto darà benefici in termini di fluidificazione del traffico e di sicurezza;
- l'adeguamento delle corsie (da 3,25 m. a 3,75 m.) della SS16 Classicana, compreso il completamento dello svincolo a quadrifoglio con l'Adriatica e conseguente chiusura dell'intersezione fra la Classicana e la SS67 Dismano(costo presunto 72 milioni di euro, si tratta, nei fatti, della riqualificazione della tangenziale Sud-Ovest);
- l'adeguamento della SS67 da Classe al porto (sostanzialmente la tangenziale Est), costo presunto 20 milioni di euro.

	FATTORI POSITIVI	FATTORI NEGATIVI
FATTORI INTERNI	PUNTI DI FORZA -Collocazione favorevole del porto di Ravenna, che ne fanno un nodo accessibile dai principali mercati italiani ed europei: terminale meridionale sia del Corridoio Baltico-Adriatico sia del Corridoio Mediterraneo delle reti TEN-T, oltre a concorrere ai progetti delle Autostrade del Mare -Disponibilità di nuove aree portuali e retro portuali -Vicinanza anche ad altre destinazioni di interesse turistico per il traffico passeggeri e croceristico -Realizzazione sulla sponda sinistra del canale Candiano del primo deposito di gas naturale liquefatto (GNL) in Italia	PUNTI DI DEBOLEZZA -Necessità di adeguamenti infrastrutturali anche nel c.d. "ultimo miglio"
FATTORI ESTERNI	OPPORTUNITA' -Possibilità di accogliere navi di maggiori dimensioni a seguito delle opere di approfondimento dei fondali del canale portuale.	MINACCE

7.1.6 Stato di attuazione delle politiche di mobilità sovracomunale

Per quanto riguarda in maniera trasversale i temi comuni relativi a tutte le tipologie di mobilità, riveste particolare importanza la definizione dello stato di attuazione delle politiche relative ai trasporti sul territorio provinciale, come presupposto conoscitivo per il raggiungimento degli obiettivi legati al nuovo PRIT 2025. In particolare, è importante ricostruire quali obiettivi del PRIT 1998 abbiano raggiunto un buon livello di attuazione sul territorio ravennate, e quali siano ancora da perseguire, nonché confrontare tali dati con le previsioni del PTCP.

La L.R. 2 ottobre 1998, n. 30 “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale”, identificava il PRIT 98 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) come principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione. Il PRIT aveva il ruolo di operare per una mobilità sostenibile, promuovere un sistema integrato di mobilità, assicurare ai cittadini la migliore accessibilità del territorio regionale, e alle imprese il maggior grado di efficienza possibile nel trasporto merci, per accrescere la competitività regionale e lo sviluppo economico, creando un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso, strutturato come rete di corridoi plurimodali-intermodali strada, ferrovia, vie navigabili.

IL PRIT98 quindi identificava i principali indirizzi e le direttive per le politiche regionali sulla mobilità, in sinergia e coordinamento con le politiche comunitarie, nazionali anche con altri piani regionali, individuando obiettivi e azioni prioritarie, nonché descrivendo i principali interventi. Ha costituito negli anni successivi il riferimento per la pianificazione e programmazione delle azioni locali sulla mobilità, in particolare per i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP), i quali ne hanno recepito, adottato, approfondito ed attuato i contenuti

Uno degli assunti essenziali del PTCP 2006 era quello di definire il valore posizionale del territorio della Provincia di Ravenna all'interno dei sistemi di forza che ne determinavano le relazioni e ne indicavano le potenzialità. Lo scopo era quello di recuperare una relativa centralità nella riorganizzazione produttiva e distributiva internazionale, interrompendo l'isolamento che per molti anni era stato indicato quale una delle cause principali dei ritardi nello sviluppo economico.

Si trattava in secondo luogo di far sì che le economie esterne create dallo sviluppo di una singola funzione potessero essere recepite e concretizzate da altre funzioni insediate. In quest'ottica, ad esempio, le economie esterne generate da un rilancio del porto sarebbero potute divenire economie interne al disegno logistico delle imprese provinciali e di parte della regione o fattori attrattivi per investimenti provenienti dall'esterno. Per converso le economie generate dalla presenza di impianti industriali avrebbero potuto rafforzare il rilancio del porto.

Il territorio ravennate, in questa visione, era rappresentato come

quello snodo in grado di sviluppare al massimo grado il potenziale di intreccio fra relazioni terrestri e relazioni marittime.

Date queste premesse, per quanto riguarda il sistema della mobilità il PTCP definiva le priorità di intervento infrastrutturale nel quadro dei seguenti obiettivi:

- progettare e servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati, obiettivo che poteva essere perseguito attraverso diverse strategie, di natura infrastrutturale, organizzative o legate alla tutela dei cittadini;
- servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile;
- assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza;
- utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto.

Il sistema infrastrutturale del PTCP 2006 era strutturato sul c.d. “quadrilatero”, il sistema formato dalle seguenti direttrici: S.S. 9 via Emilia/A14/linea ferroviaria Bologna-Ancona; S.P.8 Naviglio/S.P. 254 San Vitale/A 14 dir/linea ferroviaria Castel Bolognese-Ravenna; S.S. 16 Adriatica/E55/linea ferroviaria Rimini-Ravenna-Ferrara; S.P. 610 Selice.

VIABILITA' SU GOMMA

Il PRIT del 1998 , successivamente all'entrata in vigore della legge 59 del 1997, aveva già in parte recepito il processo di decentramento amministrativo di funzioni in materia di viabilità stradale, che è poi colmato nella definizione di alcune modifiche alla L.R. 3 del 1999, al fine di ridefinire e adeguare le competenze di Regioni e Province e individuare la rete stradale trasferita dallo Stato, nonché le connesse risorse umane e finanziarie.

La lettura diagnostica del PRIT98 individuava l'Emilia Romagna quale nodo fondamentale con funzione strategica per la mobilità di merci e persone, nei riguardi del sistema infrastrutturale complessivo, non solo stradale.

Il PRIT classificava il sistema di viabilità regionale su due grandi livelli funzionali, ossia la **Grande Rete**, con funzioni di collegamento regionale e nazionale, e di servizio della mobilità regionale di ampio raggio, e la **Rete di Base**, con funzioni di collegamento più capillare sul territorio, a sua volta distinta in Rete di Base Principale (utile a garantire un migliore accesso ai distretti industriali e alle aree urbane), e Rete di Base locale (costituita dalle rimanenti strade statali e provinciali). La rete di base era costituita da strade statali e provinciali, e consentiva i principali collegamenti di tipo bacinale, sovracomunale e locale. Costituivano quindi la Grande Rete PRIT 1998 sul territorio provinciale i tratti autostradali A14 e A14dir (esistente), la nuova E55 (in progetto), la S.S. 16 Adriatica e i raccordi al porto di Ravenna (esistenti). La Rete di Base Principale individuata era costituita dalla S.S. 9 (Via Emilia), dalla S.S. 67 (Ravenna-Forlì-confini Toscana), dalla

S.S. 309 (Ravenna-confini Veneto), dall'ex S.S. 71B (Cesena-Cervia),dall'ex S.S. 253 (Medicina-Bagnacavallo), dall'ex S.S. 254 (Forlì-Cervia), dall'ex S.S. 302 (Faenza-Brisighella), dall'ex S.S. 306 (Castel Bolognese-Casola Valsenio), dall'ex S.S. 610 (Argenta-Imola-Castel del Rio-confini Toscana), nonché dalla SP 8 RA Naviglio (Faenza-Alfonsine).

Obiettivi del Piano Regionale Integrato dei Trasporti del 1998, in materia di infrastrutturazione viaria, riguardavano, da un lato, l'aumento di efficienza della rete stradale, mediante la riorganizzazione degli itinerari, che, con maggior velocità media, avrebbero potuto garantire risparmi in termini di tempo, carburante, e una minore emissione di inquinanti e rumore, e, dall'altro, la creazione di un sistema stradale altamente gerarchizzato, con contenimento dei flussi di mezzi pesanti e merci soprattutto sulla viabilità autostradale, per proteggere il territorio nelle sue componenti ambientali e sociali.

Il PRIT aveva contemplato poi una serie di interventi di adeguamento degli standard, potenziamento e ammodernamento sulla rete di base, costituendo un utile quadro di riferimento per le Province per la previsione di interventi locali, riguardanti per lo più il miglioramento delle condizioni di sicurezza, la regolamentazione dei flussi, un incremento degli interventi di manutenzione, e la riqualificazione della piattaforma, sintetizzabili nei punti seguenti:

- sistemazione funzionale e regolazione delle intersezioni, con particolare attenzione per le condizioni di visibilità;
- ottimizzazione della qualità dei deflussi, mediante rettifiche del tracciato, realizzazione di varianti in prossimità di aree urbanizzate, creazione di corsie laterali per traffico locale e sistemazione degli accessi laterali;
- realizzazione di varianti stradali per la risoluzione di criticità di natura geologica e idrogeologica;
- realizzazione di interventi sulla segnaletica orizzontale e verticale e installazione di barriere laterali;
- messa in sicurezza di eventuali tratti ciclabili;
- realizzazione di interventi di mitigazione infrastrutturale, o sistemazione del verde, e di arredo stradale;
- adeguamento della piattaforma esistente allo standard IV CNR, a seguito dell'entrata in vigore del D.M. 5/11/2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” (ora corrispondente alla categoria C1).

Per quanto attiene la realizzazione di nuove tratte o varianti per la risoluzione di criticità legate alla congestione del traffico le Province si sono complessivamente attivate facendo ricorso in pieno alla potestà pianificatoria, elaborando studi di traffico sulla propria rete stradale. Nelle Province romagnole, particolare importanza è stata attribuita alle opere di riqualificazione i sede dei principali assi della rete regionale trasferiti dallo Stato, che nel dettaglio della Provincia di

Ravenna hanno riguardato la S.P. 610 Selice, la S.P. 302 Brisighellese, la S.P. 306 Casolana, la S.P. 71 bis Cervese.

Il PTCP individuava nella tavola 5 l'assetto strategico di lungo periodo della rete viaria secondo i seguenti livelli di rango funzionale:

a) assi costituenti la grande rete della viabilità di interesse regionale/nazionale, come definita dal PRIT 98-2010, costituita dall'Autostrada A14 (ivi compreso il tratto liberalizzato), dall'asse E55-E45 (Venezia-Ravenna-Cesena), dalla S.S. 16 Adriatica, e dagli assi stradali che con essa completavano l'anello di distribuzione primaria intorno a Ravenna e al porto.

b) rete di base di interesse regionale, corrispondente a quella definita dal PRIT Rete di Base Principale, la quale comprendeva i già menzionati collegamenti nord/sud (o nordest/sud-ovest) S.P. 610 Selice, S.P. 8 Naviglio, S.S. 67 Tosco Romagnola, S.P. 254 di Cervia, S.P. 71 bis Cesena-Cervia, S.S. 309 Romea, S.P. 306 Casolana, S.P. 302 Brisighellese, e i collegamenti est-ovest S.S. 9 Via Emilia e S.P. 254 S.Vitale.

c) viabilità extraurbana secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale, definita in questo caso solo dal PTCP, avente la funzione di collegare i principali centri della pianura con la rete di rilievo regionale e in particolare con i caselli autostradali, o nella fascia appenninica, il ruolo di completare il sistema dei collegamenti vallivi e intravallivi.

Di seguito sono elencati gli interventi definiti prioritari dal PTCP 2006, per i quali si riporta lo stato di attuazione:

-nuova San Vitale, con sviluppo dalla connessione con il passante nord della tangenziale di Bologna e l'innesto con la A14 dir liberalizzata in località Cotignola, a partire dalla realizzazione dei tratti Gazzanigo-Sesto Imolese, Variante di Sesto Imolese e Variante di Massa lombarda, per la quale è stato redatto il progetto preliminare;

-variante alla S.S. 9 Via Emilia di Castel Bolognese, per la quale è stato approvato il progetto definitivo;

-ristrutturazione e l'adeguamento funzionale della S.S. 16, intervento prioritario per la grande rete, che verrà attuato per lotti funzionali;

-chiusura dell'anello di grande viabilità intorno a Ravenna con il bypass del Canale Candiano, intervento previsto e confermato dal Comune di Ravenna con il documento strategico del PUG, per la realizzazione del quale, allo stato attuale, sono state acquisite buona parte delle aree interessate; mediante il Protocollo di Intesa del 2017, Regione, RFI, Comune e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale si sono impegnate a concepire le soluzioni progettuali per lo sviluppo del nodo di Ravenna, tra le quali è indicata la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario e stradale tra sponda destra e sponda sinistra del Candiano, che incrementa e rafforza l'importanza dell'opera, diversamente dalle previsioni del PTCP, il quale faceva riferimento alla sola connessione viabilistica;

-nuovo casello sull'autostrada A14 presso l'intersezione con la SP 10

Borello-Castelnuovo, per il quale è stato approvato il progetto definitivo; il nuovo casello, sul quale si innesta l'asse costituito dalla S.P. 10 Borello-Castelnuovo e la S.P. Casolana, rappresenterà un importante potenziamento nei collegamenti tra la pianura e l'area collinare;

-ammodernamento della ex SS610 da Imola alla nuova SS16, già oggetto di interventi di riqualificazione, potenziamento e messa in sicurezza, i quali hanno reso questo asse di comunicazione il più forte del territorio della Bassa Romagna, nonché il principale collegamento con il sistema via Emilia/A14; altri interventi sono già previsti dagli strumenti di Programmazione della Provincia;

-realizzazione del collegamento tra la nuova E55 e la nuova SS16 con la ex SS253 e il nuovo accesso sull'A14 dir, attraverso la Naviglio Nord, intervento che andrà valutato in relazione alla definizione del tratto nord dell' E55 (punto successivo);

-E 55, di cui il PTCP 2006 individuava un corridoio di fattibilità per il tratto di viabilità, da realizzare in variante, che dall' SS3 bis proseguiva verso nord fino al confine provinciale. L'individuazione del corridoio rimaneva aperta in corrispondenza del capoluogo, e definiva una serie di requisiti prestazionali, anche in relazione alle ipotesi gestionali, al fine di poter valutare le successive ipotesi progettuali, quali la coerenza della grande rete della viabilità con i vincoli e le azioni di tutela delle valenze ambientali, storico-culturali e paesaggistiche del territorio, nonché con le esigenze di accessibilità dei poli funzionali e con le politiche e le scelte localizzative riguardanti gli ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale;

-SP Naviglio e previsione della c.d. "tangenziale di Bagnacavallo", collegamento da realizzarsi attraverso un nuovo tratto di viabilità di interconnessione della A14 dir con la S.P. n.253R San Vitale in località Borgo Stecchi, utilizzando il tratto liberalizzato della A14 dir; tale soluzione ha dato luogo ad una variante alla Tav.5 del PTCP, con l'eliminazione del tracciato della Rete di Base di Interesse Regionale a sud di Bagnacavallo e l'inserimento sul tracciato dell' A14 dir del "Nodo principale di interconnessione della grande rete";

-incremento standard di servizio delle S.P. Brisighellese e SP Casolana, cui il PTCP 2006 attribuiva particolare importanza come collegamento con la Provincia di Firenze e con il comprensorio del Mugello; sulla S.P. Casolana sono in corso di realizzazione interventi di razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione dei punti critici, e sono previste e già programmate azioni similari per la S.P. Brisighellese.

Immagine aerea della attuale Via Emilia in attraversamento del Comune di Castel Bolognese



VIABILITA' FERROVIARIA

Il PRIT 98 già poneva l'intermodalità come punto cardine su cui incentrare l'adeguamento del sistema di trasporti, prevedendo la creazione di un sistema di trasporto regionale integrato passeggeri (STRIP), in cui la viabilità su rotaia fosse pienamente integrata con tutto il resto del servizio di trasporto pubblico.

Punti fondamentali della rete intermodale costituivano infatti i nodi di interscambio, in questo caso le stazioni ferroviarie, su cui attuare interventi di ammodernamento per aumentarne l'attrattività, prevedendo l'integrazione di altre attività interne alla stazione, e interventi per migliorare l'efficienza dei trasporti, ottimizzando i tempi di viaggio e attesa.

Di seguito sono elencate le principali linee di azione:

- attuazione di interventi per migliorare in maniera complessiva l'accessibilità alle stazioni, mediante potenziamento della viabilità di accesso e ottimizzazione dei collegamenti con la rete ciclabile e pedonale locale, senza dimenticare gli interventi prioritari di superamento delle barriere architettoniche, mediante realizzazione dove possibile di rampe di accesso e/o ascensori;
- realizzazione di nuove e idonee aree di sosta auto/moto/bici, e adeguamento della rete di trasporto pubblico locale, con possibilità di autonoleggio e/o servizio taxi, per favorire l'intermodalità;
- incremento quali-quantitativo dei servizi informativi per l'utenza, e dei servizi accessori;
- omogeneità infrastrutturale dell'intera rete.

Negli anni successivi all'entrata in vigore del PRIT sono stati attuati consistenti interventi sulla rete, sia relativi all'accessibilità, sia nell'indirizzo dell'interscambio tra mezzi di locomozione.

Attualmente sulla rete nazionale principale Bologna-Ancona sono in corso interventi di adeguamento e ammodernamento di alcune stazioni esistenti, con innalzamento dei marciapiedi di stazione a 55 cm che, congiuntamente a consistenti acquisizioni di materiale rotabile con incarrozzamento a "piano ribassato", hanno notevolmente migliorato l'accessibilità ai treni. I progetti realizzati per la Provincia di Ravenna riguardano per ora solo il nodo di Castel Bolognese, pertanto, per quanto riguarda le stazioni principali, queste sono ancora caratterizzate da profonde diversità, e si è ben lontani dall'omogeneità di caratterizzazione auspicata. Tuttavia uno degli obiettivi del nuovo PRIT 2025 riguarda l'individuazione di linee guida per riqualificare le stazioni e l'immagine di esse secondo criteri omogenei e standardizzati, con particolare focus sulle azioni per migliorare il benessere ambientale, il comfort e la sicurezza.

Un altro consistente filone di obiettivi e azioni del PRIT 98 riguardava inoltre la riduzione di emissioni in atmosfera, che sarebbero stati attuati secondo le seguenti modalità:

- ottimizzazione della rete infrastrutturale ferroviaria, utile ad assorbire la maggior quota possibile di persone e merci;

-massimizzazione dell'efficienza del trasporto pubblico locale in integrazione al trasporto ferroviario, rendendolo più competitivo rispetto al trasporto privato individuale.

In merito all'attuazione di tali obiettivi, indubbiamente molto ambiziosi, si è assistito a qualche difficoltà in più in fase di attuazione, e solo alcune delle previsioni sono state in parte perseguite. E' indubbio che tali obiettivi siano comunque ancora molto attuali.

In merito agli interventi infrastrutturali più consistenti previsti dal PRIT, si riportano di seguito i principali, attuati dal 2000 in poi, relativi alla rete provinciale:

- raddoppio tratta Russi-Ravenna;
 - SCC (Sistema di Comando e Controllo) linea Adriatica da Faenza a Pesaro
 - ACC Faenza (nuovo Apparato Centrale Computerizzato)
 - nuovo scalo merci pericolose a Ravenna
 - potenziamento della linea Ravenna-Rimini, nell'ottica di un incremento nella frequenza del servizio, portando il cadenzamento da 60 a 30 minuti.
- Per quanto riguarda quest'ultimo punto, tali indirizzi sono stati confermati come prioritari dal PTCP del 2006, il quale ha contemplato le opere per la realizzazione del "Trasporto Rapido Costiero ferroviario (TRC)", ivi comprese le nuove fermate previste di Mirabilandia e Cervia Terme, e l'intensificazione del servizio, cui hanno fatto seguito un Protocollo di Intesa firmato dalla Regione Emilia-Romagna, da RFI spa e dalle Province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini e successive convenzioni attuative.

Questo intervento ha avuto origine dalla necessità di strutturare in maniera più consistente la viabilità su rotaia da Ravenna a Cattolica su tutta la riviera, a servizio dell'offerta turistica, che, nel periodo estivo, assume un carattere quasi metropolitano. Attualmente il piano interventi è in fase avanzata di attuazione, e prevede in generale lavori volti alla riduzione delle interferenze con la viabilità locale, attraverso l'eliminazione di alcuni passaggi a livello e contestuale sostituzione con sotto/sovrappassi, la riduzione dei tempi di chiusura di quelli restanti, nonché la riqualificazione delle stazioni per incrementarne l'accessibilità e i servizi.

Sono inoltre previsti sia dal PRIT 98 che dal PTCP, come precedentemente accennato nel paragrafo 7.1.5. trasporto marittimo, il prolungamento della dorsale ferroviaria in destra del Canale Candiano a servizio del porto, per collegare il nuovo Terminal Container, e la realizzazione il sottopassaggio ferroviario carrabile sostitutivo del passaggio a livello di via Canale Molinetto posto al km 73+423 della linea Ferrara-Ravenna-Rimini. E' invece stato realizzato l'adeguamento di sagoma P/C80 del Cavalcavia Teodorico, in prossimità della stazione di Ravenna. Questi tre interventi sono stati oggetto di un Protocollo Operativo tra Regione, Comune, Autorità Portuale e RFI.

Da non dimenticare inoltre i consistenti investimenti che la Regione Emilia Romagna ha effettuato in questi ultimi anni per il rinnovo del parco rotabile, orientandolo sempre più nell'ottica dell'elettrificazione, ma anche dell'incremento del comfort, dei servizi all'utenza, e dell'intermodalità anche in linea, consentendo ad esempio di implementare l'accessibilità sulle carrozze anche di biciclette, monopattini o altri mezzi elettrici alternativi.

Di seguito sono elencati ulteriori interventi sulla viabilità ferroviaria definiti prioritari dal PTCP 2006, per i quali si riporta lo stato di attuazione:

- opere per il completamento del corridoio adriatico via Faenza-Ravenna, comprendenti il potenziamento della tratta Ravenna-Ferrara e gli interventi sui nodi di Faenza e Ravenna, per i quali è stato sottoscritto un Protocollo che prevede interventi sulla rete relativamente alla tratta Castel Bolognese-Ravenna per incremento del peso assiale e allungamento binari di stazione; relativamente al nodo di Ravenna, in ragione della necessità di valorizzare il ruolo del Porto nell'ambito della piattaforma logistica regionale e promuovere l'estensione del corridoio Baltico-Adriatico, nel 2015 è stato sottoscritto un Protocollo Attuativo tra Regione, Comune, Autorità Portuale e RFI, con lo scopo di attivare interventi finalizzati a migliorare l'accessibilità ferroviaria ovviando agli attuali colli di bottiglia che incidono sul flusso regolare delle merci, cui hanno fatto seguito nel 2017 il Protocollo d'intesa e il Protocollo operativo;
- potenziamento della linea Bologna-Ravenna, con un cadenzamento delle corse a 60' e a 30' negli orari di maggiore utenza, su cui Trenitalia e Regione Emilia-Romagna hanno trovato un accordo dal 2019
- ristrutturazione della linea Firenze-Faenza-Ravenna in particolare a servizio dello sviluppo del turismo;
- ripristino della linea Massa-Budrio, di cui sono necessarie ulteriori verifiche finanziarie, a integrazione dello studio di fattibilità tecnico-economica effettuato dalla Regione e dalle Province di Bologna e Ravenna;
- opere connesse con la realizzazione del nuovo scalo ferroviario merci di Ravenna e della nuova dorsale di servizio in sinistra del Porto di Ravenna, di cui sono attualmente in corso di realizzazione i lavori relativi alla prima fase e sono finanziati i lavori di adeguamento sia del lato sinistro che destro, compresi nelle opere di adeguamento dello scalo ferroviario a servizio del Porto di Ravenna.

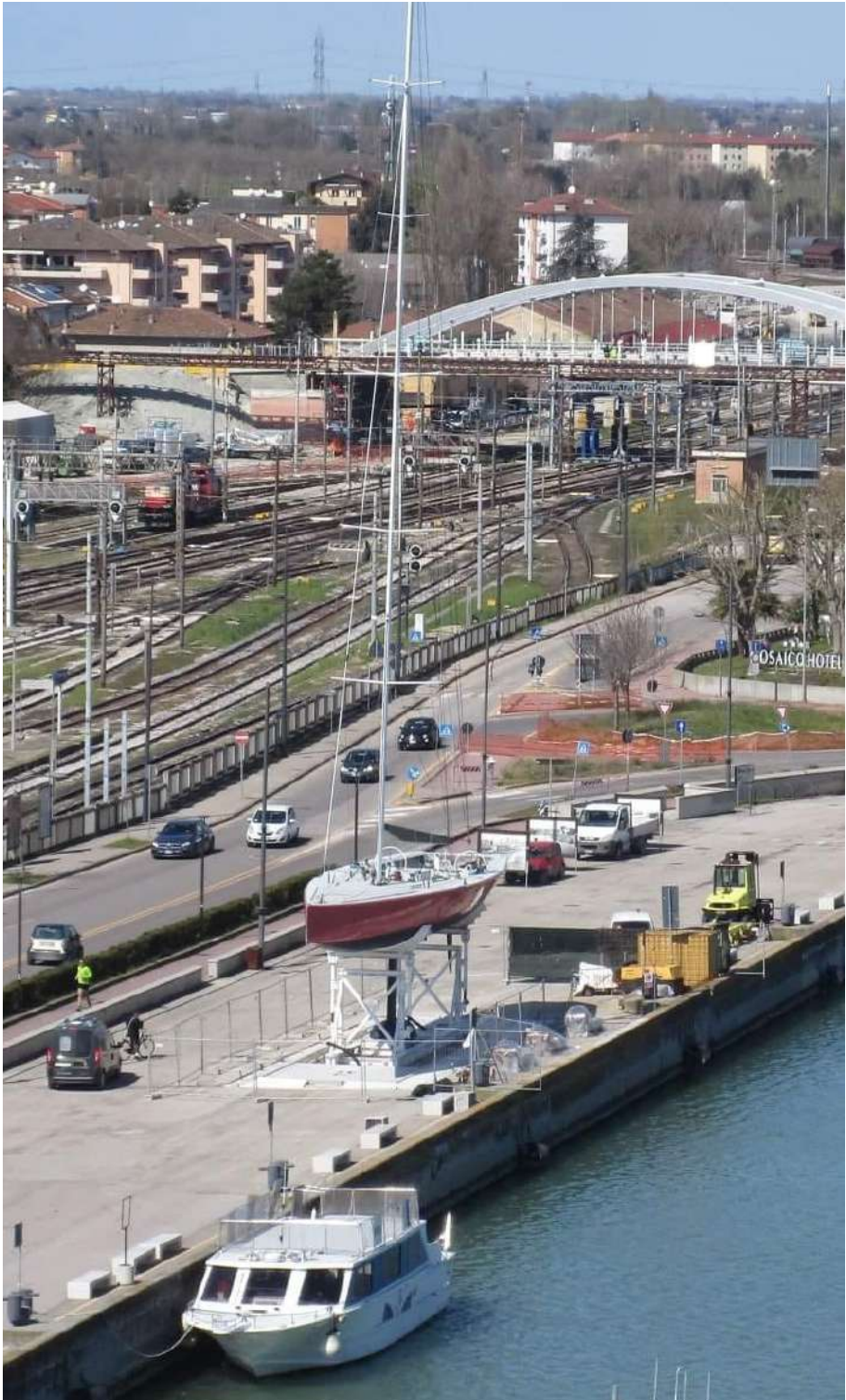
VIABILITA' MARITTIMA

Per quanto riguarda le considerazioni specifiche relative al porto, e allo stato di attuazione dei progetti in corso, si rimanda al paragrafo 7.1.5. trasporto marittimo.

Relativamente al collegamento idroviario tra Ferrara e il Porto di Ravenna, il PSC di Ravenna ha superato la previsione di collegamento idroviario interno (RA-FE) previsto dal PRIT 98-2010, incentrato sulla

realizzazione di un canale navigabile di collegamento con il Po, in favore di una connessione del Porto di Ravenna con la rete di navigazione interna utilizzando forme di collaborazione gestionali che non comportino la realizzazione di infrastrutture aggiuntive.

Vista aerea del nuovo ponte Teodorico, del nodo ferroviario di Ravenna e della Darsena di città



Analisi SWOT relativa al tema dello stato di attuazione delle politiche per la mobilità

	FATTORI POSITIVI	FATTORI NEGATIVI
FATTORI INTERNI	<p>PUNTI DI FORZA</p> <p>-La Provincia di Ravenna riveste un ruolo fondamentale nell’ambito del corridoio “Adriatico”, costituito dalla A14, A14 diramazione Ravenna, dalla SS16 Adriatica, dalla linea ferroviaria adriatica, e che include quale nodo il Porto di Ravenna.</p> <p>-importante estensione della rete ciclabile provinciale, e forte implemento della mobilità ciclabile in concomitanza con il periodo pandemico</p>	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <p>-Mancata attuazione del sistema infrastrutturale definito dal PTCP, anche in alcune opere di “ricucitura” e adeguamento dello scenario attuale.</p>
FATTORI ESTERNI	<p>OPPORTUNITA'</p> <p>-La realizzazione del nuovo casello autostradale in Loc. Castelnuovo, associata ad un intervento di miglioramento delle condizioni di accessibilità della SP n. 306 Casolana Rialese, può considerarsi un’opportunità per l’accessibilità territoriale all’intera valle del Senio</p> <p>-Rafforzamento del nodo intermodale del Porto di Ravenna attraverso la realizzazione del progetto Hub.</p>	<p>MINACCE</p> <p>-Congestione del nodo di Ravenna a causa dei ritardi nell’adeguamento del sistema infrastrutturale, anche a fronte dell’aumento di traffico merci derivante dall’attuazione del progetto Hub portuale.</p>