



COMUNE DI RAVENNA
SERVIZI DI REDAZIONE DI PIANI, STUDI DI MOBILITÀ E TRAFFICO
DELL'INTERO TERRITORIO DEL COMUNE DI RAVENNA



PUMS
RAVENNA
2022-2032

PUMS | RELAZIONE GENERALE DI PIANO ALLEGATO 1

Schede analitiche delle aree di interesse

(A1.i)

LUGLIO 2023

CAPOGRUPPO MANDATARIA



MANDANTI

META
mobilità
economia
territorio
ambiente



Seconda di copertina

Cliente	Comune di Ravenna
Riferimento contratto	Rep. Fascicolo 2020/6.7/28 del 22/04/2021
Nome progetto	Servizi di redazione di piani, studi di mobilità e traffico dell'intero territorio del Comune di Ravenna
Nome file	Allegato 1 - Schede analitiche delle aree di interesse
Versione	1
Data	12/07/2023

Classificazione del documento

Bozza	<input type="checkbox"/>	Finale	<input checked="" type="checkbox"/>	Riservato	<input type="checkbox"/>	Pubblico	<input checked="" type="checkbox"/>
-------	--------------------------	--------	-------------------------------------	-----------	--------------------------	----------	-------------------------------------

Autori	Sofia Pechin, Ivan Uccelli, Patrizia Malgieri (TRT), Gabriele Filippini (Meta), Francesco Paolo Nanni Costa (ITL)
Approvazione finale	Patrizia Malgieri (TRT)

Contatti mandataria

TRT Trasporti e Territorio
Via Rutilia 10/8
Milano - Italia
Tel: +39 02 57410380
E-mail: info@trt.it
Web: www.trt.it



Indice

INTRODUZIONE	4
SOTTOPASSAGGIO SOSTITUTIVO DEL PL DI VIA CANALE MOLINETTO.....	5
VARIANTE DELLA SS16 IN CORRISPONDENZA DELL'ABITATO DI FOSSO GHIAIA	9
VARIANTE DELLA SS16 IN CORRISPONDENZA DELL'ABITATO DI GLORIE, MEZZANO E CAMERLONA	11
PALAZZETTO DELLE ARTI E DELLO SPORT - PALA DE ANDRÉ.....	13
PARCO MARITTIMO - RIQUALIFICAZIONE ACCESSIBILITÀ E AREE RETROSTANTI AGLI STABILIMENTI BALNEARI.....	15
PORTO COSINI, REALIZZAZIONE TERMINAL CROCIERE E POTENZIAMENTO DEI SERVIZI MARITTIMI RO-RO.....	19
CAPACITÀ E ACCESSIBILITÀ MARITTIMA DEL PORTO E AREE LOGISTICHE RETROPORTUALI.....	25
POTENZIAMENTO ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA E STRADALE DEL PORTO DI RAVENNA	28
HUB INTERMODALE DELLA STAZIONE FERROVIARIA “CERNIERA URBANA TRA CITTÀ STORICA E DARSENA DI CITTÀ”	30



Introduzione

Il Comune di Ravenna ha affidato al Raggruppamento Temporaneo di Imprese (di seguito anche RTI), costituito da TRT Trasporti e Territorio (TRT, capogruppo mandataria), META Mobilità Economia Territorio Ambiente (mandante) e ITL Istituto sui Trasporti e la Logistica (mandante) il **servizio di redazione di piani, studi di mobilità e traffico dell'intero territorio di Ravenna**. In particolare, si tratta di espletare il servizio strutturato secondo le seguenti linee d'azione:

- Linea d'azione A1 – Aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e modello simulazione;
- Linea d'azione A2 – Aggiornamento del PGTU e Piani di Settore;
- Linea d'azione A3 – Partecipazione e comunicazione;
- Linea d'azione B – Redazione del Piano del Trasporto Pubblico Locale e Studi di fattibilità.

L'attività è regolata dal contratto di cui al Fascicolo 2020/6.7/28 stipulato tra il Comune di Ravenna e la capogruppo mandataria TRT in data 22 aprile 2021. L'inizio delle attività è stato fissato per il giorno 26 aprile 2021, data della sottoscrizione del Verbale di consegna del servizio tra il Comune di Ravenna e TRT (mandataria del RTI).

Il presente documento restituisce le schede analitiche delle aree di interesse per il PUMS individuate dall'Amministrazione comunale di Ravenna in sede di capitolato d'appalto ed integrate su indicazione del Gruppo di lavoro del PUMS.

Le schede analitiche restituiscono l'aggiornamento delle attività in corso relativo ai differenti interventi infrastrutturali sulla base delle informazioni messe a disposizione dall'Amministrazione di Ravenna, dagli operatori (RFI, Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale-AdSP, ecc.), dai documenti di programmazione di valenza locale (PTOP) e nazionale (Allegato infrastrutture al DEF 2022, presentato a maggio 2022), ecc. Ogni scheda riporta con maggiore dettaglio e precisione le fonti utilizzate.

Lo schema sottostante riassume l'indice delle schede dei progetti presentate di seguito.

Macro Tema	Progetto
Infrastrutture	Sottopassaggio sostitutivo del PL di via Canale Molinetto
	Variante della SS16 in corrispondenza dell'abitato di Fosso Ghiaia
	Variante della SS16 in corrispondenza dell'abitato di Glorie, Mezzano e Camerlona
	Palazzetto delle Arti e dello Sport – Pala de André
	Parco marittimo, riqualificazione accessibilità e aree retrostanti agli stabilimenti balneari
	Porto Cosini, realizzazione Terminal Crociere e potenziamento dei servizi marittimi Ro Ro
Logistica	Capacità e accessibilità marittima del porto e aree logistiche retroportuali
	Potenziamento accessibilità ferroviaria e stradale del porto di Ravenna
TPL	Hub intermodale della stazione ferroviaria "Cerniera urbana tra città storica e darsena di città"

Sottopassaggio sostitutivo del PL di via Canale Molinetto

Macro-tema: Infrastrutture	
Soggetto responsabile	RFI S.p.A..
Soggetti coinvolti	Regione Emilia-Romagna, Comune di Ravenna, Autorità portuale di Ravenna ed RFI S.p.A. Altri soggetti coinvolti per la progettazione: HERA (rete idrica, gas e elettrica, collettore fognario), Romagna Acque (acquedotto); ACANTHO-Lepida (illuminazione pubblica e fibra ottica)
Finalità	La soppressione del PL del Canale Molinetto è inserita tra gli obiettivi di RFI di eliminazione dei PL nelle aree urbane con due obiettivi prioritari: messa in sicurezza degli attraversamenti e miglioramento delle prestazioni del servizio ferroviario. La soppressione del PL si accompagna inoltre ad obiettivi di eliminazione delle strozzature (punti critici) sia per i flussi veicolari privati che per quelli del servizio TPL.
Descrizione generale dell'intervento (inquadramento)	<p>L'intervento è ricompreso nell'Accordo siglato nel 2015 fra Gruppo FS Italiane, Comune di Ravenna, Autorità Portuale e Regione Emilia-Romagna per la realizzazione di interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria del Porto di Ravenna seguito, nel 2017 da un accordo specifico proprio per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e il rafforzamento del traffico merci. In questo contesto, è stato consegnato nel 2018, il progetto definitivo per la realizzazione del sottopasso.</p> <p>La realizzazione del sottopassaggio, sostitutivo del passaggio a livello di via canale Molinetto, prevede la realizzazione di due sottopassi: uno stradale ed uno ciclo-pedonale. Le caratteristiche della sezione stradale e dell'asse viario sono state definite facendo riferimento alla piattaforma di tipo "E – urbana di quartiere" (Decreto 5 novembre 2001). I provvedimenti sostanziali previsti, connessi all'apertura del sottopasso, sono: la chiusura del passaggio a livello di via Candiano (tra via Alberoni e via Trieste); la chiusura della svolta a sinistra dalla Circonvallazione Piazza d'Armi alla via Destra Canale Molinetto; la chiusura della svolta a sinistra dalla via Destra Canale Molinetto alla via Bellucci; la chiusura dell'accesso a via dei Poggi da via Destra Canale Molinetto; la chiusura dell'accesso a via Rubicone dalla via Canale Molinetto.</p> <p>Nel 2021, il comune di Ravenna, in risposta a una richiesta sottoposta dai cittadini, ha presentato una petizione per tutelare la viabilità, l'ambiente e la vita dei residenti e delle attività. La petizione segnala che la nuova viabilità "penalizzerà fortemente i ciclisti e i pedoni con brusche interruzioni delle piste ciclabili e rischiosi attraversamenti pedonali, risultando problematica anche nel ristretto sottopasso pedonale-ciclabile che affianca quello carrabile, per l'alto prevedibile numero dei suoi utenti e per la promiscuità tra le due categorie". Inoltre, "l'estrema difficoltà di accesso alle attività commerciali, artigianali e di servizio poste soprattutto sulle vie Canale Molinetto e Destra Canale Molinetto, Rubicone, Monfalcone e dei Poggi, procuri loro difficoltà economiche anche estreme, causa l'abbattimento della clientela".</p>

Il progetto è oggi in fase di valutazione nell'ambito di una Conferenza dei Servizi.

Dettaglio degli interventi per fasi e stato di attuazione

	Descrizione per fase	Stato di attuazione	Step temporale di entrata in esercizio <small>*Breve (entro 3 anni), Medio (tra 5-7), Lungo (entro 10), Oltre il PUMS (oltre i 10 anni)</small>	Fonti di finanziamento	Entità delle risorse per destinazione
2.	Realizzazione sottopasso carrabile (dal mese 7)	Progettazione definitiva in via di approvazione	Breve/Medio (tra 3-5 anni)	RFI e AdSP	non indicato
3.	Realizzazione sottopasso pedonale (dal mese 20)				

Strumenti di pianificazione:

- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) 2025 approvato approvato con Delibera di Assemblea Regionale n° 59 del 23/12/2021
- Piano Urbanistico Generale (PUG) assunto con DGC n. 14 del 14/01/2022, ai sensi del comma 5 dell'art. 45 della Legge Regionale n. 24/2017.
- Linee programmatiche del Sindaco 2021-2026. <https://www.comune.ra.it/il-comune/il-sindaco/>

Altre fonti:

- Ravenna, Lo stato di avanzamento delle opere; gli interventi realizzati, quelli in corso d'opera e gli interventi in fase di progettazione, RFI. Febbraio 2021. it.readkong.com/page/ravenna-lo-stato-di-avanzamento-delle-opere-gli-interventi-1300235
- Progetto definitivo. Linea Ferrara – Ravenna – Rimini. Progettazione del sottopasso di via Canale Molinetto a Ravenna. Opera sostitutiva al Passaggio a Libello al Km 73+423, 2018
- Petizione: Sottopasso ferroviario Molinetto, tutelare la viabilità, l'ambiente e la vita dei residenti e delle attività. Aprile 2021. www.comune.ra.it/il-comune/consiglio-comunale/gruppi-consiliari/archivi-vecchie-legislature/gruppi-consiliari-legislatura-2016-2021/gruppo-consiliare-lista-per-ravenna/comunicati-interventi-e-iniziative/petizione-sottopasso-ferroviario-molinetto-tutelare-la-viabilita-lambiente-e-la-vita-dei-residenti-e-delle-attivita/

Variante della SS16 in corrispondenza dell'abitato di Fosso Ghiaia

Macro-tema: Infrastrutture	
Soggetto responsabile	ANAS
Soggetti coinvolti	Regione Emilia-Romagna, Comune di Ravenna
Finalità	L'intervento inserito nel PRIT 2025 e incluso nelle linee programmatiche del Sindaco di Ravenna, l'intervento ha lo scopo di migliorare la sicurezza delle frazioni del Comune di Ravenna attraversate dalla strada statale 16
Descrizione generale dell'intervento (inquadramento)	<p>Il PRIT 2025 conferma per la SS16 Adriatica il ruolo di asse collettore/distributore della mobilità che si svolge lungo la direttrice costiera, da Cattolica a Ravenna, nonché di asse principale di raccordo del territorio costiero con quello ferrarese e con la direttrice Cispadana – Ferrara – mare.</p> <p>Nel tratto Cesenatico-Tangenziale di Ravenna, il PRIT prevede una variante in corrispondenza dell'abitato di Fosso Ghiaia (RA) con previsione di una sezione trasversale tipo C1-C2.</p> <p>Il Sindaco Michele de Pascale nel suo programma di mandato inserisce le varianti della SS16 e le identifica come interventi "prioritari e irrinunciabili di realizzazione nei tempi più rapidi possibili".</p>

Dettaglio degli interventi per fasi e stato di attuazione				
Descrizione per fase	Stato di attuazione	Step temporale di entrata in esercizio	Fonti di finanziamento	Entità delle risorse per destinazione
Allo stato attuale l'intervento risulta inserito nella pianificazione regionale e non ha indicazioni rispetto alla evoluzione del progetto	Pianificato (PRIT)	non indicato	ANAS e RER	non sono allocate risorse

Fonte:

- Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT) 2025 approvato con Delibera di Assemblea Regionale n° 59 del 23/12/2021
- Linee programmatiche del Sindaco 2021-2026. <https://www.comune.ra.it/il-comune/il-sindaco/>

Allegati:

Carta B "Sistema stradale" del PRIT 2025



Variante della SS16 in corrispondenza dell'abitato di Glorie, Mezzano e Camerlona

Macro-tema: Infrastrutture	
Soggetto responsabile	ANAS
Soggetti coinvolti	Regione Emilia-Romagna, Comune di Ravenna
Finalità	L'intervento inserito nel PRIT 2025 e incluso nelle linee programmatiche del Sindaco di Ravenna, l'intervento ha lo scopo di migliorare la sicurezza delle frazioni del Comune di Ravenna attraversate dalla strada statale 16
Descrizione generale dell'intervento (inquadramento)	<p>Il PRIT 2025 conferma per la SS16 Adriatica il ruolo di asse collettore/distributore della mobilità che si svolge lungo la direttrice costiera, da Cattolica a Ravenna, nonché di asse principale di raccordo del territorio costiero con quello ferrarese e con la direttrice Cispadana – Ferrara – mare.</p> <p>L'intervento proposto prevede che, dalla Tangenziale di Ravenna proseguendo verso Ferrara, si realizzi una viabilità in variante alla SS16 tra gli abitati di Camerlona, Mezzano e Glorie, da armonizzarsi con la variante di Alfonsine. Secondo le indicazioni del PRIT 2025 l'intervento dovrà avere sezioni trasversali tipo C1-C2.</p> <p>La variante di Camerlona, Mezzano e Glorie insiste inoltre sulla ipotesi del nuovo itinerario E55 Romea.</p> <p>Il Sindaco Michele de Pascale nel suo programma di mandato inserisce le varianti della SS16 e le identifica come interventi "prioritari e irrinunciabili di realizzazione nei tempi più rapidi possibili".</p>

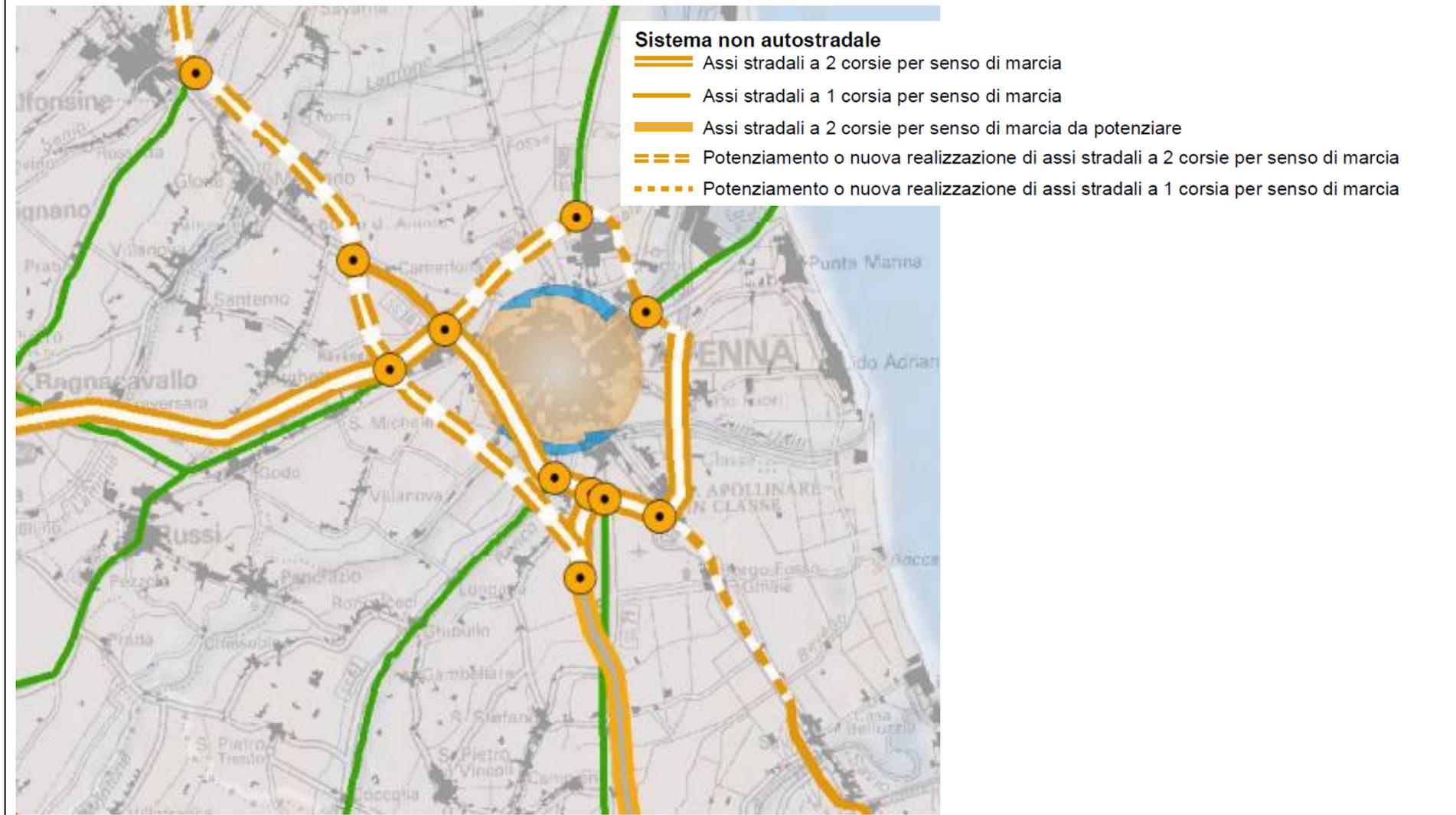
Dettaglio degli interventi per fasi e stato di attuazione				
Descrizione per fase	Stato di attuazione	Step temporale di entrata in esercizio	Fonti di finanziamento	Entità delle risorse per destinazione
Allo stato attuale l'intervento risulta inserito nella pianificazione regionale e non ha indicazioni rispetto alla evoluzione del progetto	Pianificato (PRIT - PUG)	non indicato	ANAS e RER	non sono allocate risorse

Fonte:

- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) 2025 approvato con Delibera di Assemblea Regionale n° 59 del 23/12/2021
- Piano Urbanistico Generale (PUG) assunto con DGC n. 14 del 14/01/2022, ai sensi del comma 5 dell'art. 45 della Legge Regionale n. 24/2017.
- Linee programmatiche del Sindaco 2021-2026. <https://www.comune.ra.it/il-comune/il-sindaco/>

Allegati:

Carta B "Sistema stradale" del PRIT 2025



Palazzetto delle Arti e dello Sport – Pala de André

Macro-tema: Infrastrutture di servizio	
Soggetto responsabile	Comune di Ravenna
Soggetti coinvolti	Regione Emilia-Romagna
Finalità	Migliorare l'offerta della città di Ravenna per ospitare eventi sportivi delle discipline indoor, concerti, spettacoli e appuntamenti espositivi.
Descrizione generale dell'intervento (inquadramento)	<p>Si tratta di due contenitori di dimensioni diverse e con diverse caratteristiche morfologiche a poca distanza fra loro. Gli edifici sono destinati ad accogliere eventi che potranno spaziare dai concerti alle esposizioni, dalle fiere alle competizioni sportive di livello internazionale.</p> <p>L'area è di proprietà comunale, di 105.000 m² di superficie, è posta fra Via Trieste, Viale Europa e Via Destra Canale Molinetto. L'impianto ospiterà circa 6.000 posti a sedere nella configurazione sportiva per partite di basket e pallavolo, mentre per gli altri tipi di eventi la capienza potrà essere differenziata in base alle varie esigenze.</p> <p>La struttura è stata organizzata per essere eventualmente utilizzata dalla protezione civile per situazioni di emergenza.</p> <p>La fine dei lavori era prevista per il 2023 ma al momento i lavori sono fermi, sospesi in aprile in seguito a una interdittiva antimafia.</p> <p>https://www.ravennaedintorni.it/economia/2018/03/11/progetto-nuovo-palaspport-ravenna/</p>

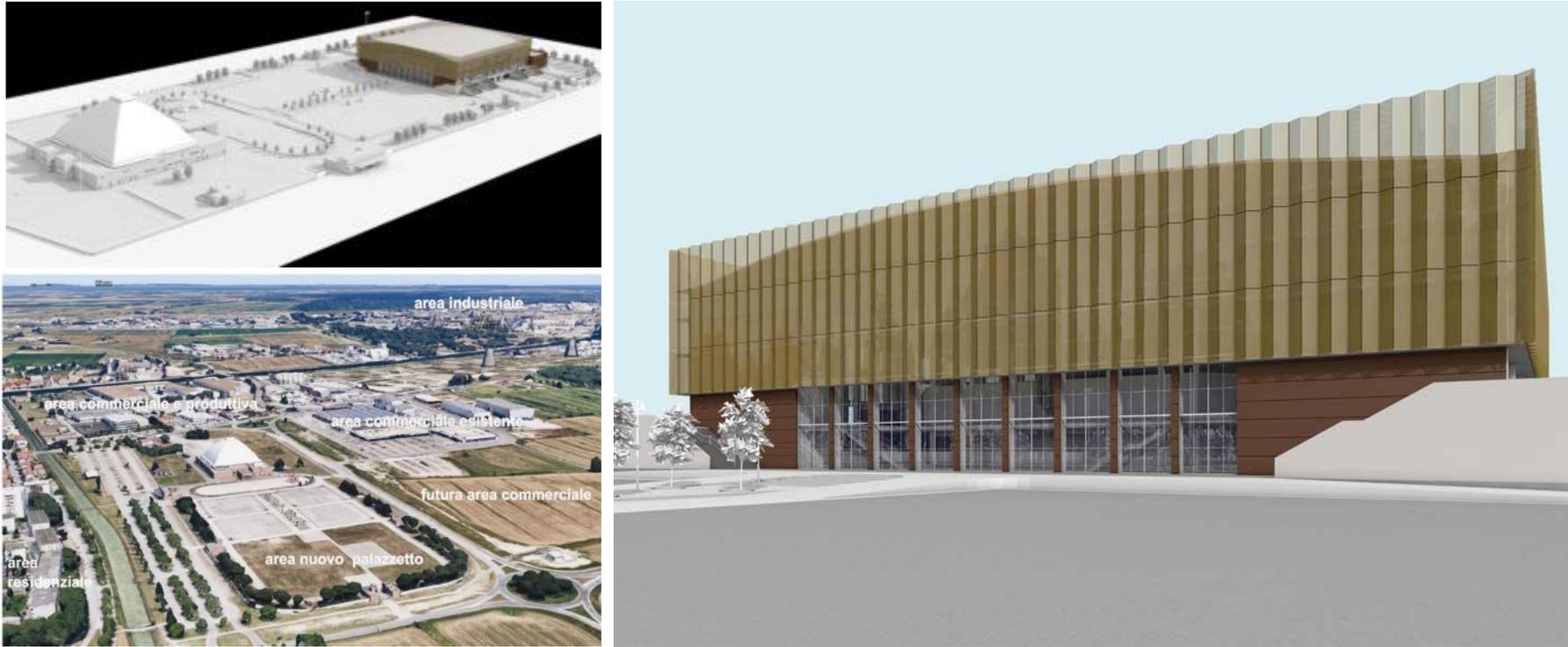
Dettaglio degli interventi per fasi e stato di attuazione					
	Descrizione per fase	Stato di attuazione	Step temporale di entrata in esercizio	Fonti di finanziamento	Entità delle risorse per destinazione
1.	Stralcio unico	In fase di realizzazione	Breve	Ministero + RER + Camera di Commercio + Privati	15,5 milioni di euro di cui 2 milioni di euro dal ministero, 1 milione di euro dalla Regione e 3 milioni dalla Camera di Commercio. Altri 9,5 investimenti privati

Fonte: Dettagli progetto definitivo nuovo palazzetto sport Ravenna, Novembre 2018 – www.ravennaedintorni.it

- Piano Urbanistico Generale (PUG) assunto con DGC n. 14 del 14/01/2022, ai sensi del comma 5 dell'art. 45 della Legge Regionale n. 24/2017.
- Piano Strutturale Comunale PSC (approvato con Delibera di Consiglio Comunale PV 25/2007 del 27/02/2007);

- Piano Operativo Comunale POC (approvato con Delibera di Consiglio Comunale N. 23970/37 del 10/03/2011). Il 31/10/2017 è stato adottato il 2° Piano Operativo Comunale POC che per l'area oggetto di studio ne ha confermato le previsioni urbanistiche.
- Linee programmatiche del Sindaco 2021-2026. <https://www.comune.ra.it/il-comune/il-sindaco/>

Allegati: Elementi di dettaglio del progetto definitivo nuovo palazzetto sport Ravenna, Novembre 2018 – www.ravennaedintorni.it



Fonte figure: Dettagli progetto definitivo nuovo palazzetto sport Ravenna, Novembre 2018 – www.ravennaedintorni.it

Parco marittimo - Riqualificazione accessibilità e aree retrostanti agli stabilimenti balneari

Macro-tema: Infrastrutture	
Soggetto responsabile	Comune di Ravenna
Soggetti coinvolti	Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità-Delta del Po, Ufficio Territoriale Carabinieri per la Biodiversità di Punta Marina (ente gestore della Riserva Naturale Pineta di Ravenna), Agenzia del Demanio
Finalità	Riqualificazione dei lidi e per il rilancio del turismo balneare. Gli obiettivi sono la rigenerazione, il miglioramento dell'accessibilità e la rifunzionalizzazione delle aree retrostanti agli stabilimenti balneari, che presentano caratteri di degrado e marginalità (l'area oggi è caratterizzata da una mancanza "d'identità", rischio allagamenti, zone di accumulo di materiali, parcheggio disordinato e mancanza di illuminazione appropriata).
Descrizione generale dell'intervento (inquadramento)	<p>Si interviene sulla ricomposizione dei sistemi dunali, sulla gestione straordinaria delle aree boscate e pinetate, sulla viabilità di accesso all'arenile, sulla realizzazione di percorsi pedonali e ciclopedonali in legno e inerti naturali affiancati da elementi integrati di arredo urbano, sulla riqualificazione delle infrastrutture (pubblica illuminazione, predisposizioni per impianti tecnologici, smaltimento acque meteoriche, ecc.) e sull'allestimento a verde.</p> <p>Il progetto prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale di 2,5 metri di larghezza che corre continuo dietro gli stabilimenti balneari, adeguandosi al margine della pineta e adagiandosi sulle dune. Il percorso rispetta le caratteristiche del luogo e la morfologia esistente. La scelta dei materiali è stata dettata dalla volontà di preservare la naturalità dei luoghi, favorendo in primo luogo la permeabilità dei suoli e la presenza di elementi vegetazionali.</p> <p>Il progetto inoltre prevede cambiamenti sulla modalità di accesso alla spiaggia in quanto gli spazi di sosta negli spazi retrostanti i lidi sarà ridotta in maniera significativa, in particolare durante il primo e secondo stralcio. Attraverso la riconnessione delle dune con la pineta viene interrotta la viabilità carrabile oggi esistente. L'accesso veicolare alla spiaggia sarà garantito ai disabili, ai mezzi di soccorso e di pulizia della spiaggia, ai gestori e ai fornitori degli stabilimenti balneari e ai mezzi per la raccolta rifiuti.</p> <p>I tre assi trasversali (est-ovest) di attraversamento della pineta sono pensati in punti strategici di connessione mare - Piallassa – parcheggi. Lo sviluppo dei percorsi trasversali è il seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il primo percorso si sviluppa lungo l'asse parcheggio del Marchesato – mare, intersecando viale Luigi Rava e viale delle Nazioni; - il secondo attraversamento realizza un rapporto diretto tra Piallassa Piomboni e il mare: più corto rispetto agli altri, si tratta di un itinerario quasi totalmente esistente; - il terzo percorso riconnette Piallassa – parcheggio via Trieste – mare. La grande rilevanza del tracciato è data dalla centralità del parcheggio come nodo di accesso ai lidi ravennati. Il percorso permette di arrivare direttamente a piedi al mare.

Il progetto non prevede la realizzazione totale ex novo dei tracciati, ma i percorsi si adattano al tracciato sentieristico già presente all'interno della pineta.

Dettaglio degli interventi per fasi e stato di attuazione

	Descrizione per fase	Stato di attuazione	Step temporale di entrata in esercizio	Fonti di finanziamento	Entità delle risorse per destinazione
1.	<p>primo stralcio: Riqualificazione delle fasce retrodunali e tracciati di accesso agli arenili, da Marina di Ravenna a Punta Marina (lunghezza complessiva di cinque chilometri).</p> <p>Gli interventi comprendono la riduzione degli spazi di sosta lungo la strada e l'ampliamento di due parcheggi in piazzale: il parcheggio di via del Marchesato (già attuato) e il parcheggio scambiatore di Marina attuato in due fasi (prima fase temporanea +500 posti auto; seconda fase definitiva + 100 posti).</p>	In fase di realizzazione	Breve	Regione Emilia Romagna	5,8 mln di euro
2.	Secondo stralcio: riqualificazione dell'accessibilità e delle aree retrostanti gli stabilimenti balneari di Casalborgsetti, Lido Adriano, Lido di Dante, Lido di Classe, Lido di Savio	approvato il progetto definitivo	Breve/Medio	Regione Emilia Romagna	3,9 mln di euro
3.	Terzo stralcio: Riqualificazione delle fasce retrodunali e tracciati di accesso agli arenili, Casalborgsetti - Marina Romea - Porto Corsini	approvato il progetto definitivo	Breve/Medio	Regione Emilia Romagna	3,9 mln di euro

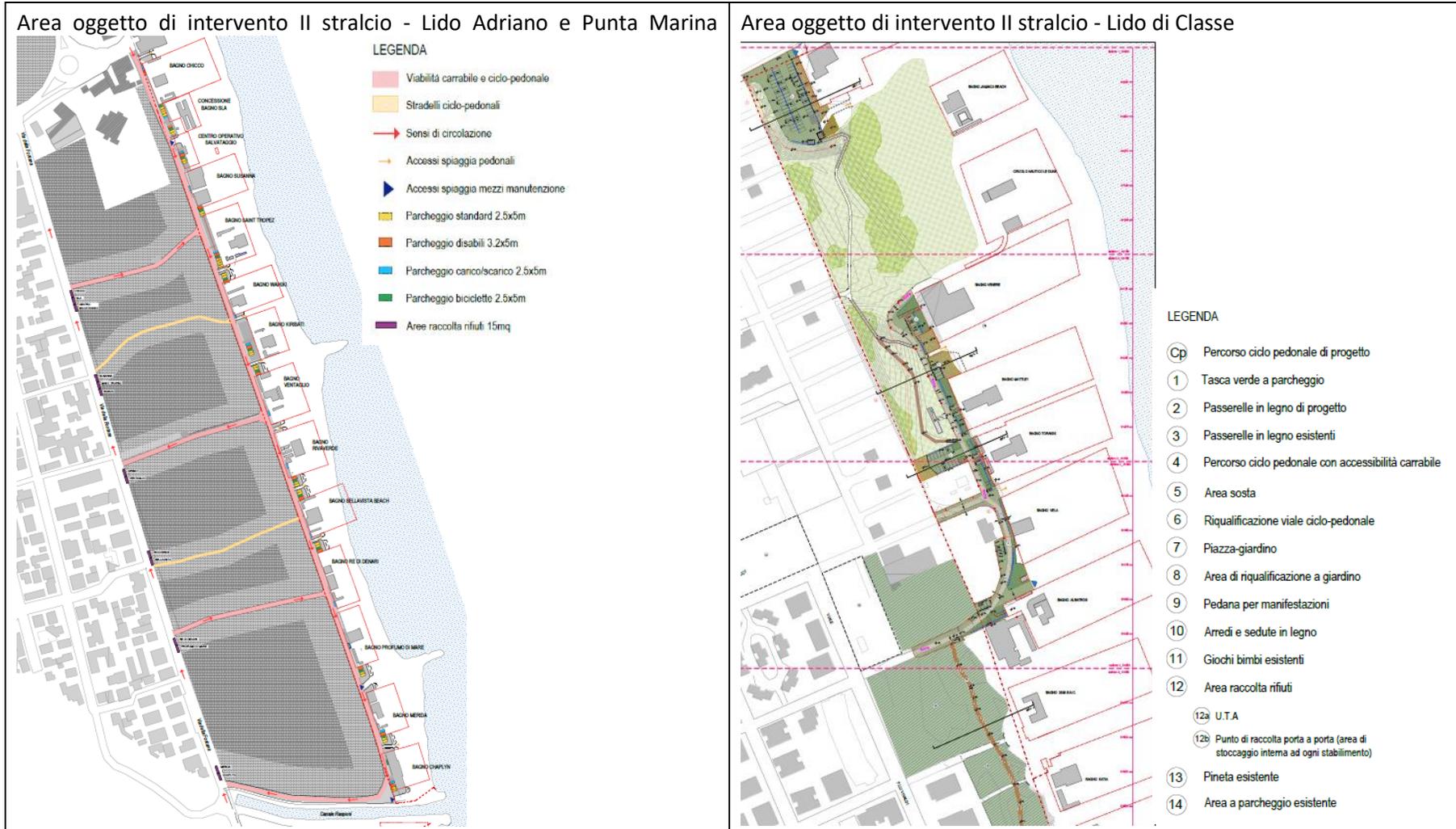
Strumenti di pianificazione:

- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) 2025 approvato con Delibera di Assemblea Regionale n° 59 del 23/12/2021
- Piano Urbanistico Generale (PUG) assunto con DGC n. 14 del 14/01/2022, ai sensi del comma 5 dell'art. 45 della Legge Regionale n. 24/2017.

Altri fonti:

- Riqualificazione accessibilità e aree retrostanti agli stabilimenti balneari del comune di Ravenna, PARCO MARITTIMO. II° STRALCIO - progetto definitivo 2021
- Partenza dei lavori primo stralcio, Dicembre 2021. www.ravennatoday.it/cronaca/partono-i-lavori-del-nuovo-parco-marittimo-niente-piu-sosta-negli-stradelli-riqualificheremo-natura-e-pineta.html

Allegati: Riqualificazione accessibilità e aree retrostanti agli stabilimenti balneari, PARCO MARITTIMO - progetto definitivo 2021



Porto Cosini, realizzazione Terminal Crociere e potenziamento dei servizi marittimi Ro-Ro

Macro-tema: Infrastrutture	
Soggetto responsabile	AdSP Ravenna
Soggetti coinvolti	Nuovo concessionario Ravenna Civitas Cruise Port Srl (joint venture tra RCL Cruises Ltd, Società di Royal Caribbean Group, e Vsl Ravenna Srl), Comune di Ravenna
Finalità	<p>Trasformare il porto passeggeri di Ravenna da porto di transito a porto di arrivo e partenza (Home Port) delle navi crocieristiche di RCG.</p> <p><i>“Diventare home port significherà non solo un grande rilancio per il turismo e il commercio, ma anche in termini di presenze alberghiere, poiché questo porterà a prenotazioni in città il giorno prima della partenza della crociera. Su questo particolare turismo è necessario mettere in campo insieme alle associazioni economiche programmi e progetti di marketing dedicati”</i> (Michele De Pascale, Sindaco di Ravenna)</p>
Descrizione generale dell'intervento (inquadramento)	<p>Nel mese di settembre 2021 è stata assegnata a Ravenna Civitas Cruise Port Srl, tramite gara europea, la concessione per il servizio di stazione marittima e la costruzione del terminal.</p> <p>Il PF di Ravenna Civitas Cruise Port Srl prevede uno sviluppo delle attività che a regime porterà ad un flusso di imbarco/ sbarco fino a 300 mila passeggeri all'anno, 6 volte il valore massimo di 50.000 passeggeri realizzato nel 2017 dal terminal crociere di Ravenna.</p> <p>Il progetto si basa sul rilancio della funzione crocieristica del porto di Ravenna attraverso la riqualificazione dell'area di Porto Corsini antistante il Terminal e l'integrazione di detto Terminal con l'ambiente che lo circonda. Gli edifici previsti dal progetto saranno infatti inseriti nel contesto del Nuovo Parco delle Dune che sarà realizzato dalla stessa Autorità di Sistema Portuale.</p> <p>Saranno coinvolti da 100 a 200 lavoratori al giorno, tra addetti all'assistenza ai passeggeri, alla viabilità, alla sicurezza, alla movimentazione dei bagagli e delle provviste di bordo, alle pulizie; inoltre saranno coinvolti gli addetti ai servizi tecnico-nautici del porto di Ravenna, gli autisti dei bus, dei taxi, dei servizi di noleggio con conducente e dei camion delle provviste, gli assistenti e le guide turistiche.</p> <p>La presenza del Terminal Crociere avrà effetti sul territorio dal punto di vista della mobilità e del traffico. Lo studio di traffico realizzato da Atelier(S) Alfonso Femia / AF517 (Relazione sugli aspetti di viabilità/mobilità predisposto in risposta ai commenti della Conferenza dei Servizi) formula alcune indicazioni progettuali riguardanti la mobilità e la logistica nel loro complesso ed anche all'individuazione degli interventi di mitigazione degli impatti trasportistici.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilizzo diversificato delle strade di attraversamento del centro abitato:

- via Molo San Filippo in entrambi i sensi di marcia per i soli veicoli pesanti (in gran parte autobus), in quanto tale strada risulta marginale rispetto al centro abitato ed ha adeguate separazioni fisiche per il passaggio di pedoni e biciclette,
- vie Volano e Po (verso il terminal) e della via Guizzetti, Valle Agosta e Volano (in uscita dal Terminal) per il transito dei veicoli leggeri (taxi e NCC);
- Organizzazione del servizio di bus navetta con veicoli a ridotto impatto ambientale (metano, CNG o elettrici);
- Realizzazione di un itinerario protetto per pedoni e biciclette lungo le vie Guizzetti e Valle Agosta (sulle quali attualmente vige un divieto di transito per autobus) in modo tale da consentire il transito a tutte le tipologie di veicoli in tali strade ed utilizzare due itinerari diversificati per l'ingresso - attraverso via Molo San Filippo – e l'uscita - attraverso le vie Guizzetti, Valle Agosta e Volano.
- Al fine di garantire la sostenibilità ambientale nella gestione della Stazione Marittima, sarà realizzato un sistema di elettrificazione delle banchine che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori e alimentarsi tramite energia elettrica.

Dettaglio degli interventi per fasi e stato di attuazione

Fase	Descrizione per fase	Stato di attuazione	Step temporale di entrata in esercizio	Fonti di finanziamento	Entità delle risorse per destinazione
1.	Messa in funzionamento del terminal home-port gestito con una struttura provvisoria di supporto al terminal in grado di accogliere le operazioni di homeport con standard qualificanti di fruibilità e comfort		Breve	Project Financing. Royal Caribbean Group e Vsl Ravenna	A carico dei promotori
2.	Riqualificazione dell'area antistante Porto Corsini, la realizzazione di edifici a misura di ambiente e persone, inseriti nel Nuovo Parco delle Dune, realizzato dalla stessa Autorità. Il terminal crociere si svilupperà su due piani e si collegherà alle navi tramite una passerella in quota, che si estenderà lungo il molo, come una grande terrazza affacciata sul mare dei lidi ravennati, alla quale si agganceranno ponti mobili d'imbarco di nuova generazione.		Medio	Project Financing. Royal Caribbean Group e Vsl Ravenna	oltre 26 milioni di euro (a carico del promotore)
3.	Viabilità di collegamento al Terminal Crociere di Porto Corsini, Progetto per il potenziamento del terminal traghetti	Studio da sottoporre a progetto di fattibilità – Allegato -DEF 2022			Non quantificato

Strumenti di pianificazione/programmazione:

- Ministero dell'Economia e delle Finanze, allegato DEF 2022, tabella iii.4.2: programmi prioritari sottoposti o da sottoporre a progetto di fattibilità.
- Piano Urbanistico Generale (PUG) assunto con DGC n. 14 del 14/01/2022, ai sensi del comma 5 dell'art. 45 della Legge Regionale n. 24/2017.

Altre fonti:

- Concessione mediante Project Financing del servizio di assistenza passeggeri e di stazione marittima nel porto di Ravenna, nonché delle aree per la realizzazione e gestione della nuova stazione marittima e degli altri beni strumentali e/o complementari alla prestazione del suddetto servizio da realizzare sulla banchina crociere di Porto Corsini (RA) e aree demaniali adiacenti. RELAZIONE SUGLI ASPETTI DI VIABILITA'/MOBILITA' IN RISPOSTA AI COMMENTI CONFENRENZA SERVIZI. luglio 2021
- [Shippingitaly.it/2022/03/15/il-nuovo-terminal-crociere-di-ravenna-promette-90-toccate-e-130mila-passeggeri-nel-2022/](https://shippingitaly.it/2022/03/15/il-nuovo-terminal-crociere-di-ravenna-promette-90-toccate-e-130mila-passeggeri-nel-2022/)
- Linee programmatiche del Sindaco 2021-2026. <https://www.comune.ra.it/il-comune/il-sindaco/>

Allegati: Tavole esplicative della relazione sugli aspetti di viabilità / mobilità del Porto Corsini (Appendice A del rapporto)

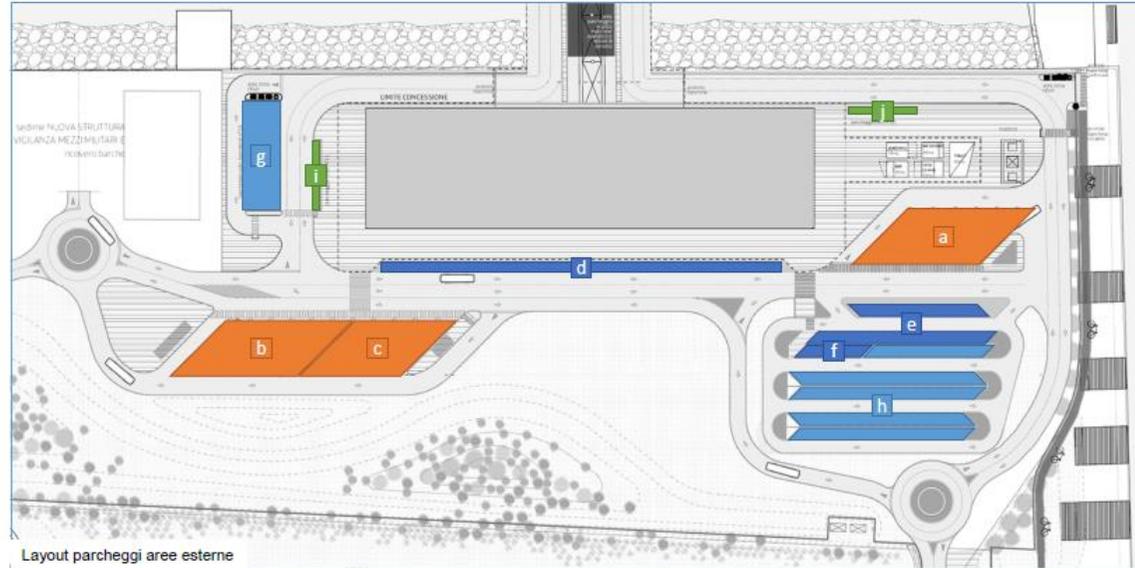
Organizzazione delle aree di parcheggio

L'organizzazione delle aree esterne ha recepito il layout di progetto proposto da AdSP, adattandolo alle esigenze ed ai requisiti specifici di RCL per quanto riguarda la suddivisione modale dei flussi di passeggeri per operazioni di turnaround e di transit.

Le aree di parcheggio sono disponibili per:

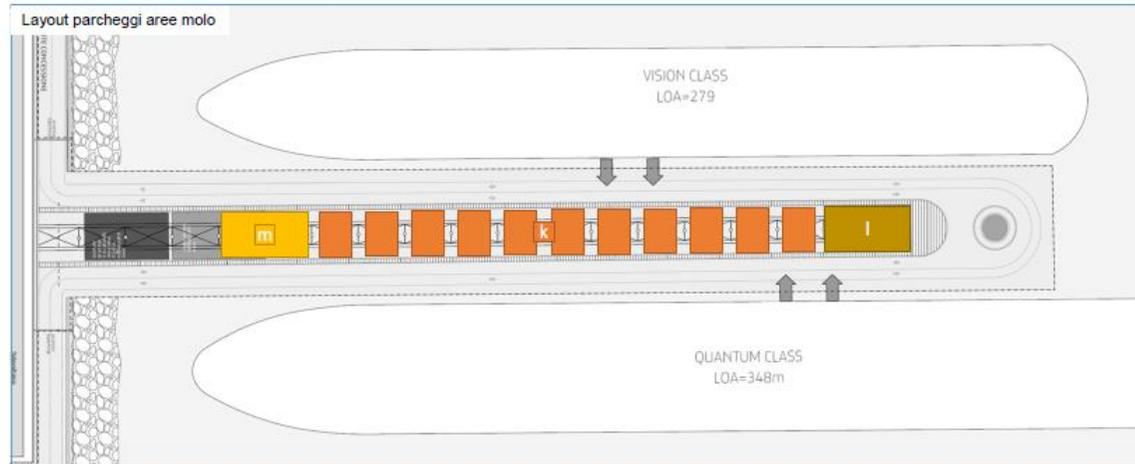
- a** 12 posti pullman per ormeggio sud
- b** 14 posti pullman per ormeggio nord
- c** 8 posti pullman per attesa
- d** 3 posti bus navetta e 12 posti drop-off taxi / NCC
- e** 28 posti per sosta taxi
- f** 6 posti per sosta NCC
- g** 26 posti auto per dipendenti (inclusi parcheggi PRM)
- h** 76 posti auto per visitatori (inclusi parcheggi PRM e 4 postazioni di ricarica per veicoli elettrici)
- i** 22 posti moto
- l** 22 posti biciclette

Considerando l'attuale programmazione dell'offerta crocieristica e la relativa domanda, la domanda di parcheggi a lunga sosta sarà bassa, in quanto la maggior parte dei passeggeri raggiungerà il terminal con auto NCC, taxi, bus navetta e servizi di trasferimento per stazioni / aeroporti offerti dall'operatore crocieristico.



Sul molo sono previsti le seguenti aree:

- k** 22 posti per pullman per escursioni organizzate dagli operatori crocieristici
- l** 4 posti per camion per rifornimento merci alle navi
- m** veicoli di servizio, comprensivi di postazione di ricarica per quelli elettrici



Percorsi pedonali e ciclabili

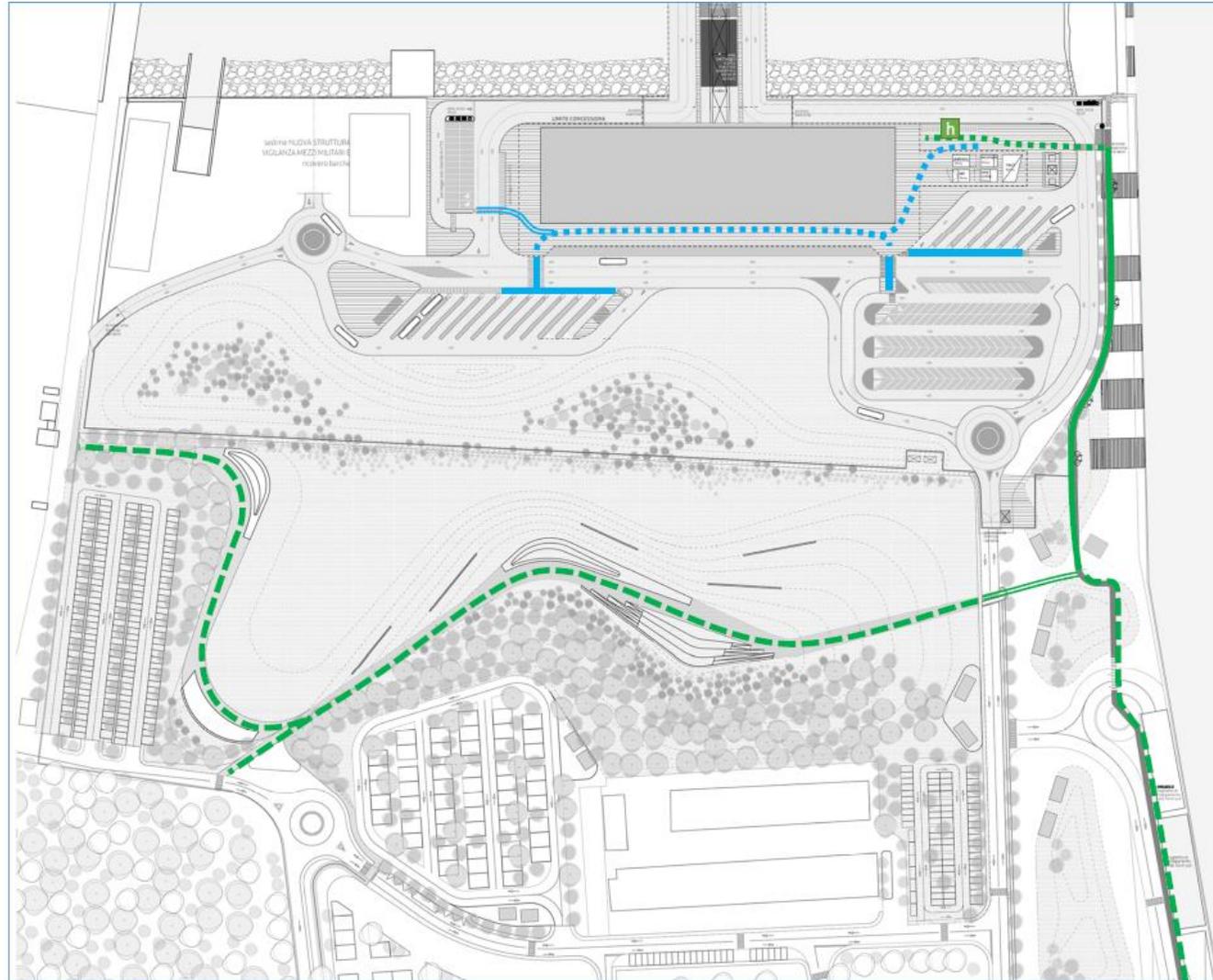
Tutti i percorsi pedonali saranno adeguatamente attrezzati per consentire la circolazione di persone disabili, anche mediante il posizionamento di segnaletica e percorsi tattili.

I percorsi pedonali di attraversamento della viabilità stradale saranno sorvegliati e regolamentati da apposito personale al fine di garantire in sicurezza il deflusso di veicoli e pedoni.

- ■ ■ ■ Percorsi pedonali su sede riservata
- Percorsi pedonali su viabilità stradale sorvegliati
- Percorso pedonale per parcheggi dipendenti Terminal

I percorsi ciclabili saranno raccordati con quelli esistenti e con quelli previsti dal progetto di urbanizzazione dell'area a servizio del Terminal e del Parco delle Dune

- Percorso ciclo-pedonale esistente
- - - Percorso ciclo-pedonale a servizio del Terminal (incluso nella proposta di PF)
- Percorso ciclo-pedonale Parco delle Dune (non incluso nella proposta di PF)
- Proposta di estensione per connettere il percorso ciclo-pedonale del Parco delle Dune con quello lungo il Canale Candiano (non incluso nella proposta di PF)
- h Parcheggio bici (n° 22 stalli)



Viabilità esterna di accesso al terminal

Al fine di attenuare gli effetti del traffico sull'abitato di Porto Corsini, in mancanza di interventi sulla viabilità esistente, l'accesso all'area portuale dovrà essere diversificato:

- via Molo San Filippo in entrambi i sensi di marcia per i soli veicoli pesanti (in gran parte autobus), in quanto tale strada risulta marginale rispetto al centro abitato ed ha adeguate separazioni fisiche per il passaggio di pedoni e biciclette
- vie Volano e Po (verso il terminal) e della via Guizzetti, Valle Agosta e Volano (in uscita dal Terminal) per il transito dei veicoli leggeri (taxi e NCC)

La viabilità di accesso all'area portuale non interferisce con quella di accesso al molo traghetto (●) né alla relativa zona di attesa.



In alternativa allo schema precedente, è possibile realizzare un itinerario protetto per pedoni e biciclette (—) lungo le vie Guizzetti e Valle Agosta, in modo da consentire il transito dei veicoli pesanti anche lungo tale viabilità.

Tale intervento è attualmente oggetto di studio di approfondimento da parte di AdSP-MACS e degli Enti Locali e non è incluso nella proposta di PF. È fondamentale la collaborazione delle autorità preposte affinché vengano individuate soluzioni per mitigare l'impatto del traffico tramite revisione e adeguamento della rete viaria esistente.

In tal caso:

- Il percorso di accesso verso l'area portuale potrebbe seguire via Molo San Filippo
- ← Viceversa il percorso di uscita potrebbe essere indirizzato verso le vie Guizzetti, Valle Agosta e Volano.



Capacità e accessibilità marittima del porto e aree logistiche retroportuali

Macro-tema: Logistica/Infrastrutture	
Soggetto responsabile	Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale (AdSP), Sapir - Porto intermodale SpA, soggetti privati
Soggetti coinvolti	AdSP, Sapir - Porto intermodale SpA, soggetti privati
Finalità	Aumento della capacità e dell'accessibilità marittima del porto Estendere la superficie del retroporto per lo sviluppo di attività portuali Efficientamento energetico ed ambientale
Descrizione generale dell'intervento (inquadramento)	Il progetto Hub Portuale di Ravenna mira ad aumentare la capacità e l'accessibilità marittima del Porto. Con la messa in quota delle aree, prevista della Prima Fase del progetto, si pongono le basi per la realizzazione di piastre logistiche in destra e sinistra del canale Candiano, a servizio del porto, secondo le previsioni del vigente PRP.

Dettaglio degli interventi per fasi e stato di attuazione					
	Descrizione per fase	Stato di attuazione <small>*In fase di realizzazione, Progettazione definitiva/esecutiva, Studio di fattibilità, Pianificato</small>	Step temporale di entrata in esercizio <small>*Breve (entro 3 anni), Medio (tra 5-7), Lungo (entro 10), Oltre il PUMS (oltre i 10 anni)</small>	Fonti di finanziamento	Entità delle risorse per destinazione
1.	RAVENNA - Hub portuale - FASE I - 1° e 2° stralcio ¹	In fase di realizzazione	Medio	AdSP, fondi BEI, INEA (Call CEF Transport 2016), CIPE	270,7 mln€ completamente finanziato completamente finanziato

¹ Gli interventi del primo e secondo stralcio comprendono:

- Approfondimento dei fondali a -13,50 m del canale marino e dell'avamposto e nell'approfondimento del Canale Candiano a -12,50 m fino alla Darsena San Vitale
- Realizzazione di una nuova banchina, della lunghezza di oltre 1.000 m, destinata a terminal container sul lato destro del Canale Candiano in Penisola Trattaroli
- Adeguamento di banchine esistenti
- Messa in quota delle aree a destinazione logistica

2.	RAVENNA - Hub Portuale - FASE II - 3° stralcio - Approfondimento canali Candiano e Baiona a - 14,50 - Lotti 1 e 2	In fase di realizzazione	Breve	Risorse DM 353 "Decreto porti", Risorse Piano Nazionale Complementare, INEA (<i>CEF Transport 2020</i>)	61,2 mln € completamente finanziato
3.	RAVENNA - Hub Portuale - FASE II - 4° stralcio - realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dall'escavo	In fase di realizzazione	Breve	Risorse Piano Nazionale Complementare, INEA (<i>CEF Transport 2020</i>)	110,00 mln€ completamente finanziato
4.	Adeguamento banchine operative – 3° stralcio ²	In fase di realizzazione	Breve	Risorse DM 353 "Decreto porti", altre fonti	45 mln€ - completamente finanziato
5.	Adeguamento banchine operative – 4° stralcio ³	Da appaltare	Medio	Da definire	115 mln€
6.	Ristrutturazione banchine c.d. Marcegaglia	In fase di realizzazione	Breve	Fondi MIT	12,57 mln€ - completamente finanziato
7.	Ristrutturazione banchine c.d. Magazzini generali	In fase di realizzazione	Breve	Fondi MIT	7,5 mln€ - completamente finanziato
8.	Cold Ironing – elettrificazione banchine terminal crociere	Aggiudicato Appalto	Breve	Risorse Piano Nazionale Complementare, INEA (<i>CEF Transport 2020</i>)	35,72 mln€ - completamente finanziato

² Come indicato nell'Allegato al DEF 2022 "Dieci anni per trasformare l'Italia" e nel POT 2021-2023 (1' revisione Annuale) l'intervento riguarda porzioni delle banchine c.d. Sapir, TCR, Eurodocks, e Yara e rientra in un progetto complessivo di adeguamento alla normativa sismica e ai fondali di banchine operative localizzate lungo il canale Candiano.

³ Come indicato nell'Allegato al DEF 2022 "Dieci anni per trasformare l'Italia" e nel POT 2021-2023 (1' revisione Annuale) l'intervento riguarda le banchine c.d. Setramar e Docks Cereali, oltre al completamento delle banchine del 3° stralcio e rientra in un progetto complessivo di adeguamento alla normativa sismica e ai fondali di banchine operative localizzate lungo il canale Candiano.

9.	Progetto per la realizzazione di uno o più varchi portuali	Studio di fattibilità	Medio	Da definire	
10.	Completamento piazzali T&C – Traghetti e Crociere	In corso di realizzazione	Breve	Privati	2,5 mln€ - completamente finanziato
11.	Nuova Stazione Marittima Porto Corsini	Lavori da avviare	Breve	AdSP, privati	27,6 mln€ - completamente finanziato
12.	Area L1 (Logistica 1)	Progettazione definitiva/esecutiva	Medio	Privati	18 mln€
13.	Area "San Vitale"	Progettazione definitiva/esecutiva	Breve	Privati	
14.	Area "Trattaroli"	Progettazione definitiva/esecutiva	Breve	Privati	
15.	Area L2 (Logistica 2) - Piattaforma logistica agroalimentare con raccordo ferroviario	Progettazione definitiva/esecutiva	Breve	AdSP, PNRR	39,93 mln€
16.	Area L3 (Logistica 3)	Progettazione definitiva/esecutiva	Medio	Privati	n.d.
17.	Area S3	Progettazione definitiva/esecutiva	Medio	AdSP, privati	29,4 mln€
18.	Area c.d. "ex Porto Carni"	Progettazione definitiva/esecutiva	Breve	AdSP, privati	36,4 mln€
19.	Area autotrasporto	Aggiudicato	Breve	AdSP,privati	21,76mln€

Fonti: Piano Operativo Triennale del Porto 2021-2023 (prima revisione annuale – Marzo 2023), Documento di Economia e Finanza 2022 - Allegato "Dieci anni per trasformare l'Italia", tavoli tecnici di approfondimento con Comune di Ravenna e con AdSP Ravenna

Potenziamento accessibilità ferroviaria e stradale del Porto di Ravenna

Macro-tema: Logistica/Infrastrutture	
Soggetto responsabile	RFI, ANAS
Soggetti coinvolti	RFI, ANAS, Comune di Ravenna, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Ravenna, Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale (AdSP)
Finalità	Potenziamento dell'accessibilità stradale e ferroviaria di ultimo miglio a servizio dell'area portuale di Ravenna Decongestionamento dello scalo merci della stazione di Ravenna Decongestionamento della viabilità ordinaria
Descrizione generale dell'intervento (inquadramento)	Le infrastrutture del sistema di accessibilità del Porto saranno oggetto di un'importante riqualificazione che permetterà di superare le criticità presenti allo stato attuale e inoltre, negli scenari futuri di crescita del traffico del Porto, di assorbire gli incrementi di flussi veicolari generati e attratti dalle attività logistiche e industriali in esso insediate.

Dettaglio degli interventi per fasi e stato di attuazione					
	Descrizione per fase	Stato di attuazione <small>*In fase di realizzazione, Progettazione definitiva/esecutiva, Studio di fattibilità, Pianificato</small>	Step temporale di entrata in esercizio <small>*Breve (entro 3 anni), Medio (tra 5-7), Lungo (entro 10), Oltre il PUMS (oltre i 10 anni)</small>	Fonti di finanziamento	Entità delle risorse per destinazione
1.	Potenziamento della stazione merci in Sinistra Candiano, centralizzazione ed elettrificazione di tutto il fascio	Progettazione definitiva/esecutiva	Breve	Contratto di Programma MIT-RFI (parte investimenti 2017-2021)	21 mln€
2.	Realizzazione della nuova stazione merci Destra Candiano, centralizzazione, elettrificazione e attrezzaggio tecnologico della dorsale di collegamento ⁴	Progettazione definitiva/esecutiva	Medio		26,7 mln€

⁴ Nel documento "Allegato al Documento di Economia e finanza 2022" l'intervento "Progetto per il potenziamento della dorsale ferroviaria sud" è stato inserito come *Programma prioritario sottoposto o da sottoporre a progetto di fattibilità* all'interno della sezione dedicata agli interventi di ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti". La stima economica dell'intervento riportata in Tabella è stata estrapolata da Piano Operativo Triennale del Porto 2021-2023.

3.	Prolungamento dei binari sul lato destro del canale Candiano in Penisola Trattaroli	Progettazione definitiva/esecutiva	Medio/Lungo	Contratto di Programma MIT-RFI (parte investimenti 2017-2021)	3,5 mln€
4.	Sostituzione del passaggio a livello su via Canale Molinetto con un sottopasso carrabile	Progettazione definitiva/esecutiva	Medio/Lungo		15 mln€
5.	Adeguamento della SS67 (Ravegnana) da Classe al Porto – I° e II° stralcio ⁵	Progettazione esecutiva/In fase di realizzazione	Medio	Contratto di Programma ANAS 2016-2020	43 mln€ (I° stralcio) 23 mln€ (II° stralcio)
6.	Miglioramento del collegamento tra la S.S. 16 e la S.S. 309 dir - Interventi di adeguamento della Tangenziale di Ravenna ⁶	Progettazione esecutiva/In fase di realizzazione	Medio/Lungo		81 mln€
7.	Adeguamento del tratto della SS16 tra lo svincolo con la SS67 e lo svincolo con la SS3bis (E45) ⁷	Studio di fattibilità	Non definito		

Fonte: Piano Operativo Triennale del Porto 2021-2023 (prima revisione annuale – Marzo 2023), Documento di Economia e Finanza 2022 - Allegato “Dieci anni per trasformare l’Italia”, Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna 2022, tavolo tecnico con il Comune di Ravenna

Per informazioni di dettaglio relative all’intervento 4. “Sostituzione del passaggio a livello su via Canale Molinetto con un sottopasso carrabile” fare riferimento alla scheda dedicata.

⁵ Il primo stralcio prevede l’adeguamento a tipo B del DM 5/11/2001 dei tratti in rilevato, oltre che realizzazione di opere d’arte minori e della razionalizzazione degli accessi. Attualmente l’intervento è finanziato per 20 mln€, sui 43 mln€ complessivi, dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC). Il secondo stralcio, che prevede l’adeguamento del ponte su Fiumi Uniti, risulta essere finanziato sul Piano Viadotti e Gallerie per 17,5 M€ per un valore complessivo attualmente stimato in 23 milioni

⁶ Il progetto, interamente finanziato, prevede l’adeguamento della sezione stradale al fine di portarla alle caratteristiche geometriche di una strada di tipo B (extraurbana principale). Su una prima parte del progetto, di importo pari a 48 mln€, si è conclusa la Conferenza dei Servizi per l’approvazione del progetto definitivo, la relativa localizzazione urbanistica e l’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio. Attualmente è in corso la predisposizione del progetto esecutivo. La consegna dei lavori all’impresa aggiudicataria è stata realizzata nell’estate del 2022. L’importo complessivo prevede la realizzazione sulla S.S. 309 dir di un primo stralcio di interventi, quale l’eliminazione dell’incrocio semaforizzato posto al km 3+650 della S.S.309 dir e la razionalizzazione di parte degli accessi esistenti.

⁷ Il costo stimato della progettazione è pari a 55.000€, di quali 50.000€ finanziati dalla Regione Emilia-Romagna.

Hub intermodale della stazione ferroviaria “Cerniera urbana tra città storica e darsena di città”

Macro-tema: Infrastrutture TPL	
Soggetto responsabile	Comune di Ravenna
Soggetti coinvolti	Comune di Ravenna, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, Ravenna Holding, FS Sistemi Urbani SpA, RFI SpA direzione Stazioni
Finalità	Riconnettere la città storica e la darsena mediante strategie di rigenerazione. Realizzare il nuovo hub intermodale.
Descrizione generale dell'intervento (inquadramento)	L'area oggetto del Bando di Concorso si estende per una superficie di 50.000 m ² . È posta sul confine est del Centro Storico, attestata su viale Farini e delimitata a est da via Darsena, lungo la quale si affacciano il piazzale Aldo Moro e la testata del Canale Candiano. L'intervento nel suo complesso mira a valorizzare il patrimonio storico-culturale presente attraverso un'operazione di rigenerazione alla scala urbana.

Dettaglio degli interventi per fasi e stato di attuazione

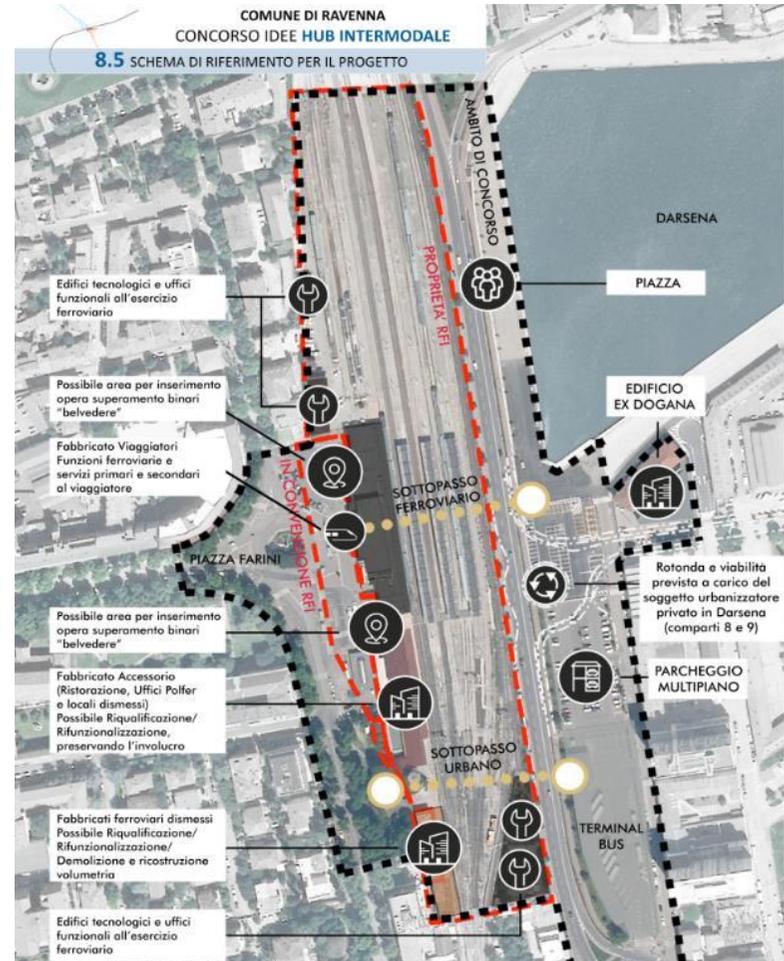
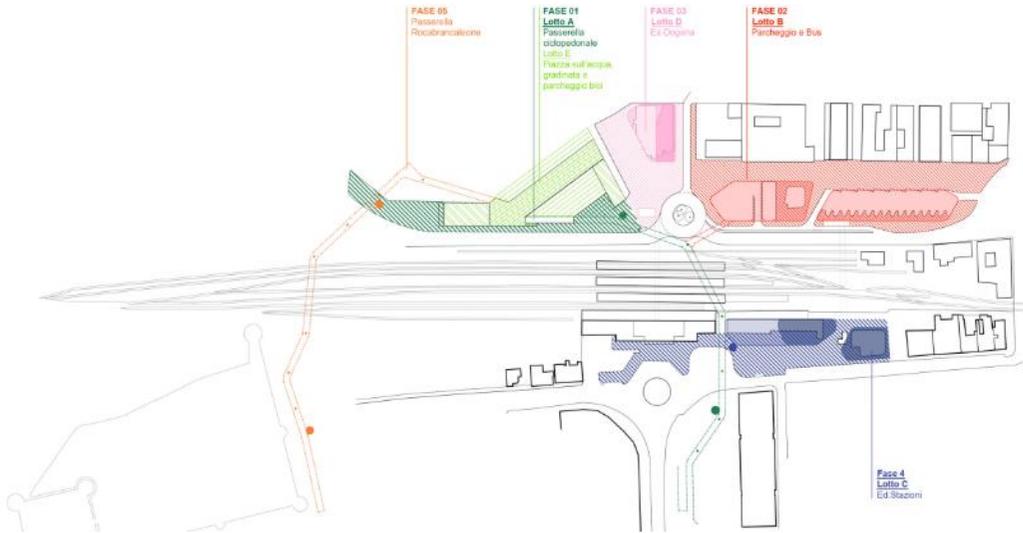
	Descrizione per fase	Stato di attuazione	Step temporale di entrata in esercizio	Fonti di finanziamento	Entità delle risorse per destinazione
1.	<p>Lotto A+E – Superamento binari, “belvedere”, piazza sull’acqua.</p> <p><i>La passerella ciclopedonale ha origine (lato centro storico) dai Giardini Speyer, a sud di viale Farini; sovrappassa viale Pallavicini portandosi a lato del fabbricato viaggiatori dove è prevista la realizzazione di una torretta con ascensori per l’accesso diretto alla piazza antistante la stazione. Viene poi superato l’intero fascio binari, in corrispondenza della testata sud delle banchine (ma senza accesso diretto al piano binari) e, mediante una biforcazione, consente di collegare da un lato l’edificio del parcheggio multipiano/autostazione, dall’altro scende fino alla quota della Darsena affiancandosi alla nuova piazza tramite rampa e torretta. Qui il progetto prevede la realizzazione di una cavea che, mediante gradinate a bassa pendenza, scende lievemente in direzione dell’acqua, garantendo alla città uno straordinario spazio belvedere ed al contempo un luogo per eventi all’aperto. Sotto di essa trova inoltre posto uno spazio coperto per il bike sharing.</i></p> <p><i>Le rampe di accesso sono caratterizzate da bassa pendenza ($\leq 8\%$) mentre i tratti fra le torrette di risalita presentano pendenze inferiori ($\leq 5\%$).</i></p>	PFTE	Breve	da reperire	6,500+ 2,087 mln €
2.	Lotto B – Parcheggio multipiano, nuova pensilina stazione autobus.	PFTE	Medio/Lungo	da reperire	14,310 mln €

	<p><i>Il progetto prevede di conservare le attuali funzioni esistenti nell'area di piazzale Aldo Moro (delimitata da via Darsena e via Magazzini Anteriori), rafforzando i servizi.</i></p> <p><i>L'assetto di progetto conferma la presenza dell'autostazione nella porzione a sud, prossima a via Candiano, prevedendo una dotazione complessiva di 24 stalli per bus disposti "a spina" (con manovra di retromarcia in uscita), coperti da pensilina e serviti da un corsello centrale accessibile dal nodo di via Candiano. L'uscita è invece connessa ad una corsia parallela a via Darsena che confluisce nella nuova rotatoria di progetto all'intersezione con il prolungamento via di Spina (inclusa nel progetto del comparto Darsena).</i></p> <p><i>Via Magazzini Anteriori viene invece trasformata in spazio pubblico per incentivarne la fruizione da parte di pedoni e ciclisti e favorire lo sviluppo di attività commerciali, in sostituzione dell'attuale percorso ciclabile a fianco di via Darsena.</i></p> <p><i>Il parcheggio multipiano, accessibile dalla corsia parallela a via Darsena, è progettato per servire sia il quartiere della Darsena sia la città storica. Il piano terra viene dedicato a servizi (biglietteria, caffetteria) mentre i parcheggi occupano i due piani interrati e i tre fuori terra (circa 370 posti auto, oltre a 70 posti bici al secondo – raggiungibile dalla passerella descritta nel lotto A – e a 23 posti moto al terzo piano).</i></p>				
3.	<p>Lotto C – Edifici ferroviari p.le Farini.</p> <p><i>Il progetto individua due ambiti di intervento corrispondenti al "fabbricato accessorio" (di cui è previsto il riuso dell'involucro esistente con sopraelevazione) e ai "fabbricati dismessi" (per la quale si ipotizza la demolizione e ricostruzione completa) situati immediatamente a sud del fabbricato viaggiatori della stazione ferroviaria, lungo via Pallavicini. Le previsioni urbanistiche individuano una superficie coperta compresa tra 6.000 e 10.000 m².</i></p> <p><i>Il primo edificio, secondo l'ipotesi di progetto condivisa con Amministrazione e FS Sistemi Urbani, è pensato per l'insediamento di uno "Student Hotel", comprendente alloggi per studenti e servizi ad esso collegati (spazi per co-working e meeting); il piano terra ospiterebbe la hall principale nonché un locale commerciale e una ciclofficina (ricollocazione dell'esistente).</i></p> <p><i>Il secondo edificio è destinato invece a funzioni direzionali, con bar al piano terra e uffici ai piani superiori con spazi flessibili per uso e suddivisione interna.</i></p>	PFTE	Medio/Lungo	da reperire	14,530 mln €
4.	<p>Lotto D – Edificio ex Dogana.</p> <p><i>L'edificio Ex Dogana si trova a lato del canale Candiano delimitato da via d'Alaggio a nord, via Magazzini Posteriori ad est, il nuovo proseguimento di via dell'Almagià a sud ed il piazzale Aldo Moro ad ovest; si trova in una posizione di cerniera tra la nuova piazza sulla Darsena e la zona del parcheggio multipiano/autostazione.</i></p> <p><i>Se inizialmente l'atteggiamento prevalente era volto alla conservazione del manufatto esistente, l'evoluzione del progetto ha fatto emergere la necessità di rivedere la volumetria attualmente insistente sul lotto recependo le indicazioni del PUA Darsena (subcomparto ex Dogana) che dichiarano per l'area una superficie coperta pari a 5.000 m², superficie non individuabile nei fabbricati esistenti che difficilmente si armonizzerebbero con un intervento di aumento volumetrico massiccio.</i></p>	PFTE	Medio/Lungo	da reperire	13,200 mln €

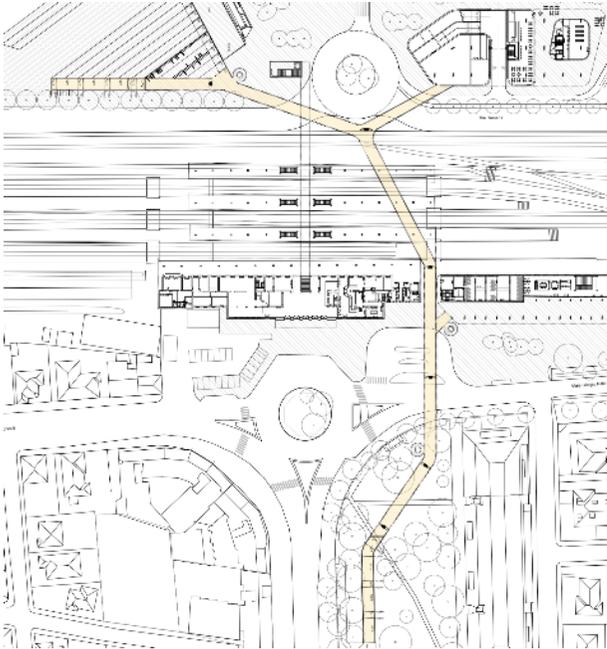
<p><i>Si è scelto perciò di prevedere un abbattimento degli attuali fabbricati a favore di un nuovo corpo di fabbrica a sviluppo verticale che sfrutti appieno la potenzialità edificatoria prevista: un edificio unitario ma con due parti ben distinte, ovvero la parte basamentale e la parte superiore che si eleva in altezza.</i></p> <p><i>La prima riguarda il piano terra ed il piano primo e dialoga con gli edifici bassi lungo Via Magazzini Anteriori riprendendone le altezze. Questo attacco a terra si estende planimetricamente occupando quasi per intero il lotto di pertinenza, garantendo una ampia superficie orizzontale da sfruttare come parte pubblica dell'edificio (mercato coperto) mentre, in linea con le previsioni di piano, il nuovo edificio avrà ai piani superiori usi turistici e ricettivi. Tra queste due parti si inserisce anche un livello ad uso ristorazione, che corrisponde con la copertura della parte basamentale. L'edificio è inoltre dotato di due piani interrati dove sono previsti 84 posti auto pertinenziali.</i></p>				
<p>5. Lotto F – Passerella Rocca Brancaleone (extra concorso).</p> <p><i>Il percorso ciclopedonale compreso nel "lotto A" trova prosecuzione su una seconda passerella, aggiuntiva rispetto ai lotti prescritti dal concorso, che a partire dalla piazza affacciata sulla Darsena riprende quota a fianco dell'imbarcazione "Moro di Venezia" (dove è prevista la realizzazione di una terza torretta di risalita con ascensori) e supera i binari della stazione ferroviaria a nord del fabbricato viaggiatori, raggiungendo infine la Rocca Brancaleone. Qui il percorso si congiunge all'itinerario pedonale esistente lungo l'omonima strada, presso l'incrocio con via Gastone di Foix, mediante rampe e tramite ascensore.</i></p>	PFTE	Medio/Lungo	da reperire	n.d.

Fonte: Hub intermodale della stazione ferroviaria di Ravenna, Studio di Fattibilità 31/03/2022 – Relazione introduttiva (HUB-PFTE-GEN-00.01-RINT-r00), Relazioni generali e tecniche (HUB-PFTE-GEN-00.03-RGEN-r00, HUB-PFTE-ARC-A.01-REDI-r00, HUB-PFTE-ARC-B.01-REDI-r00, HUB-PFTE-ARC-C.01-REDI-r00, HUB-PFTE-ARC-D.01-REDI-r00, HUB-PFTE-ARC-E.01-REDI-r00, HUB-PFTE-ARC-F.01-REDI-r00), Stima economica delle opere (HUB-PFTE-ECO-A.04-SECO-r00)

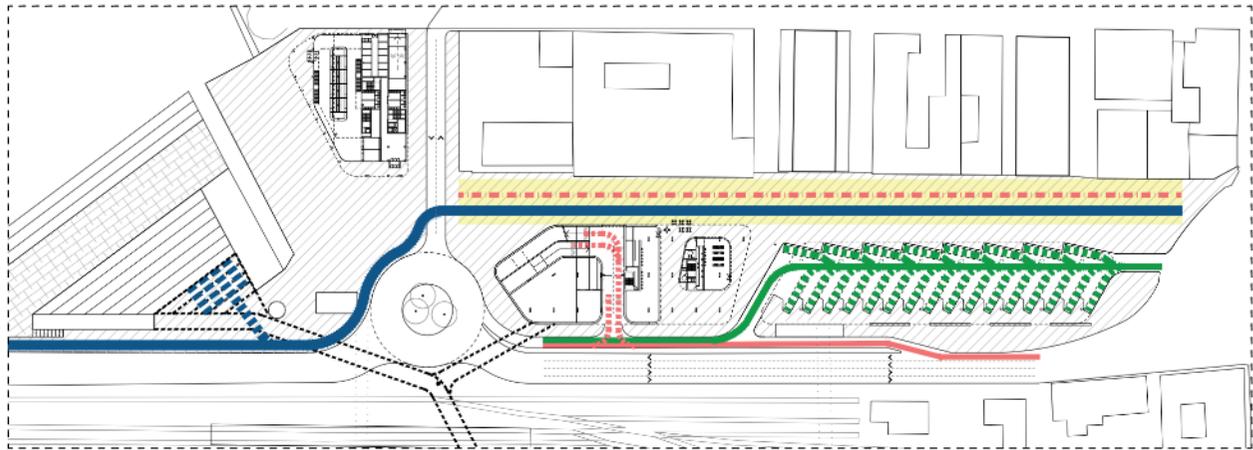
Allegati: Schema lotti-fasi funzionali, Vista aerea proposta concorsuale, schema disciplinare di concorso



LOTTO A+E

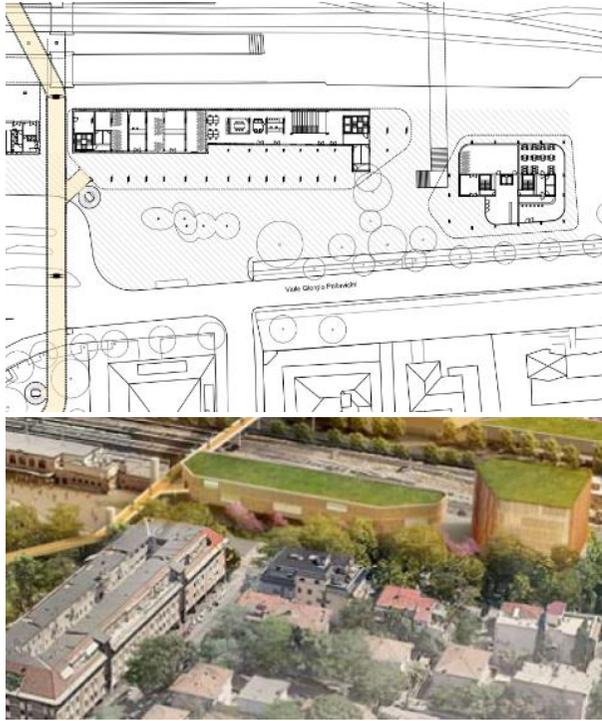


LOTTO B

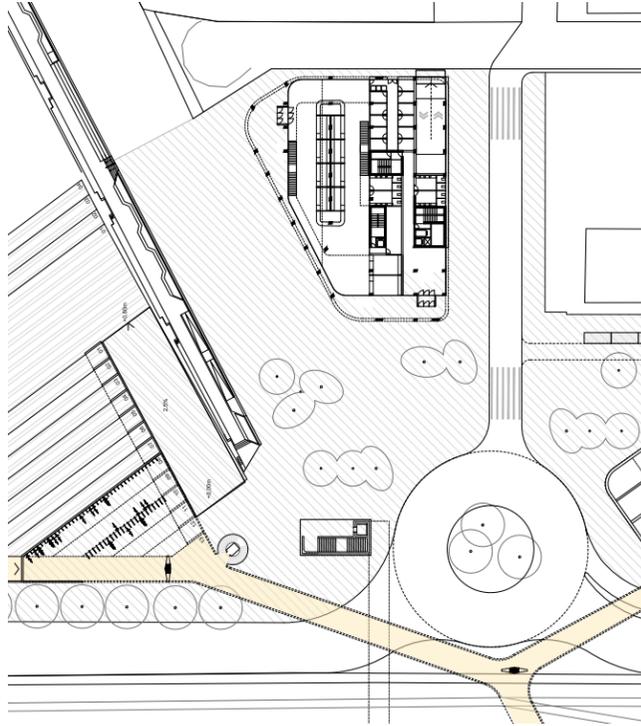


- Percorso Bici
- Corsia di entrata e uscita veicoli al parcheggio
- Accesso controllato Parcheggio multipiano
- Corsia di entrata e uscita autobus
- Parcheggi autobus
- Area pedonale

LOTTO C



LOTTO D



LOTTO F

