

Alcune considerazioni sulla migliore fruibilità delle infrastrutture di trasporto su ferro della città di Ravenna

Nella conformazione urbanistica della città di Ravenna, la presenza della stazione ferroviaria in posizione tangente al Centro Storico costituisce senza dubbio un valore aggiunto che migliora l'accessibilità alla città, incentivando l'uso di un mezzo di trasporto a basso impatto ambientale.

Come contropartita, la ferrovia e la stazione stessa hanno, fin dalla loro esistenza, condizionato lo sviluppo della città, creando una "separazione fisica" che può essere oltrepassata solo in corrispondenza di alcuni punti caratteristici.

Tale separazione è un vincolo non particolarmente pesante nelle zone settentrionale, nord-occidentale e nella parte meridionale della città, dove l'urbanistica si è sviluppata solo su un lato della linea ferroviaria o dove esistono comunque alcuni collegamenti viari e ciclopedonali fra le zone a ridosso della linea ferroviaria.

La separazione costituita dalla ferrovia è, invece, sicuramente più grave nella zona della stazione ferroviaria, soprattutto nella prospettiva di una riqualificazione della zona della darsena di città.

Allo scopo di ricucire le due parti di città ritengo senza dubbio da escludere ipotesi di spostamento o interrimento della ferrovia, che, oltre ad essere poco realistici dal punto di vista della fattibilità tecnico-economica, avrebbero il solo risultato di diminuire la capacità attrattiva del sistema di trasporto su ferro (con un complessivo degrado della mobilità e quindi dell'ambiente urbano).

L'obiettivo dell'aumento della permeabilità fra le zone a mare e quelle a monte della stazione potrebbe essere raggiunto con due tipologie di intervento:

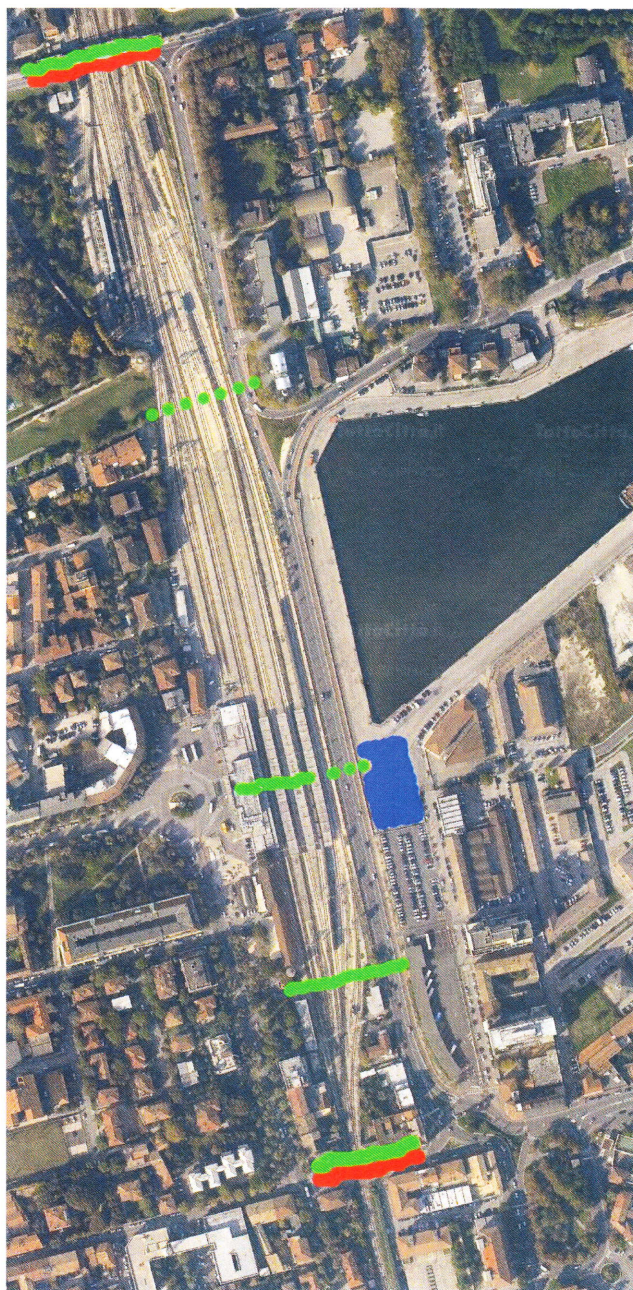
- Aumentando il numero di collegamenti pedonali e ciclopedonali fra le due parti di città, mediante il prolungamento dell'esistente sottopasso di stazione e valutando l'opportunità di realizzare un nuovo sovrappasso su tutto il fascio di binari della stazione, che colleghi la Via Gastone de Foix con la pista ciclopedonale già esistente lungo Via Darsena;
- Realizzando un nuovo accesso alla stazione in corrispondenza dello sbocco lato mare del prolungato sottopasso di stazione, aprendo in tal modo l'accesso alla stazione anche sul lato della città di prossima riqualificazione. L'ampia disponibilità di aree in questa posizione permetterebbe anche di ampliare il già esistente parcheggio di Via Aldo Moro, aumentando le possibilità di interscambio modale che sono forzatamente limitate nell'accesso lato città della stazione (Piazzale Farini).

Allo scopo di migliorare la permeabilità ciclopedonale andrebbe poi rivista la conformazione degli accessi al sovrappasso della Circonvallazione alla Rotonda dei Goti, allungando opportunamente le rampe in modo da rendere possibile l'accesso effettivo ai ciclisti.

Per quanto attiene agli interventi "di minima" realizzabili nella zona della stazione, nella figura alla pagina seguente sono evidenziati:

- In rosso i collegamenti carrabili esistenti;
- In verde, tratto continuo, i collegamenti pedonali o ciclopedonali esistenti;
- In verde, punteggiato, le proposte di nuovi collegamenti pedonali o ciclopedonali;

- In blu l'area che potrebbe essere utilizzata per creare un accesso alla stazione sul lato mare, da realizzare sia con un adeguato arredo urbano, sia con l'ampliamento e la riqualificazione dell'esistente parcheggio di Piazzale Aldo Moro.



Di risoluzione sicuramente più difficile sono i problemi circolatori legati al passaggio a livello di Via Molinetto, che potranno essere risolti solo con interventi di più ampio respiro e di elevati costi realizzativi.

Non è nemmeno da escludere l'ipotesi di una variazione di quota della linea ferroviaria, da realizzarsi mediante una rampa in salita dal passaggio a livello di Via Alberoni verso sud, che consenta, eventualmente, di semplificare l'incrocio a livelli sfalsati con la Via Molinetto, anche se interventi di questa portata andranno valutati con grande attenzione nell'ambito

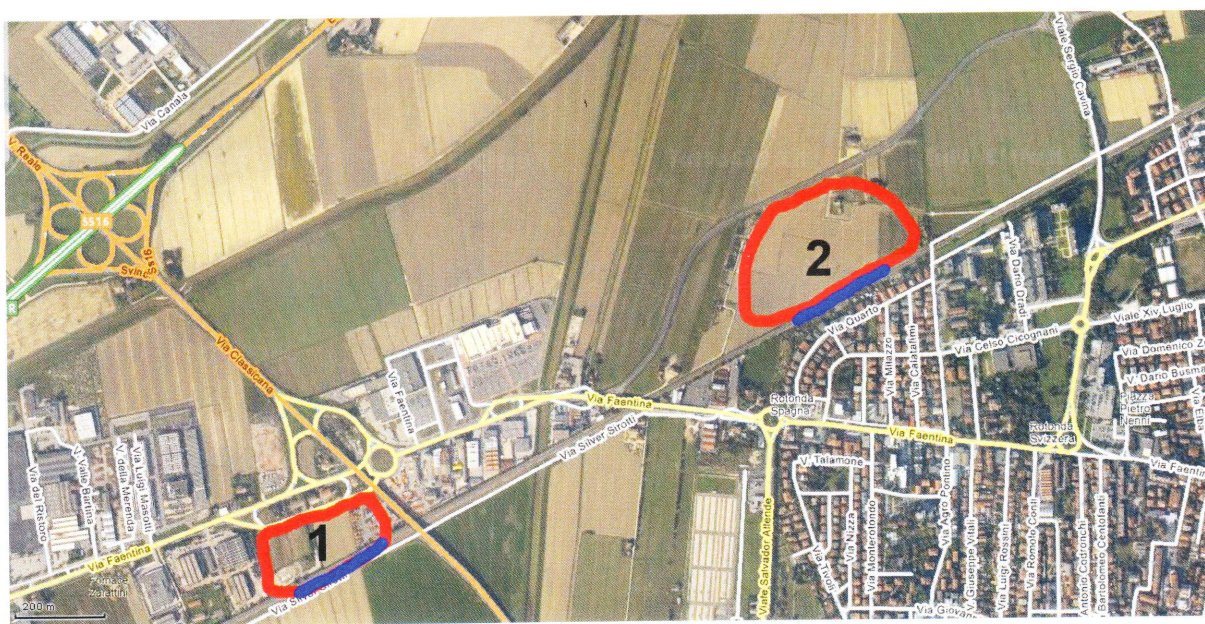
dello stato progettuale e dei confronti in essere fra l'Amministrazione Comunale, la cittadinanza, Rete Ferroviaria Italiana e gli altri Enti interessati.

Infine, mi permetto un'ultima considerazione "di ampio respiro", tenendo sempre come obiettivo la migliore fruibilità del sistema delle infrastrutture di trasporto della città.

Si tratta di studiare la possibilità dell'inserimento di una fermata passeggeri sulla ferrovia per Russi (-Faenza/Lugo-Bologna), che possa servire tutta la zona occidentale della città, semplificando l'accesso al vettore ferroviario da parte dei cittadini residenti nei centri del forese e nelle zone di recente sviluppo urbanistico, senza che questo comporti necessariamente l'ingresso nel centro della città.

Con riferimento alla seguente figura, la fermata, che dovrebbe essere affiancata da un parcheggio scambiatore di capacità adeguata, potrebbe essere localizzata:

- Nell'area individuata col numero 1, per la quale il vigente Piano Strutturale Comunale prevede la destinazione a parcheggio scambiatore;
- Nell'area individuata col numero 2.



In entrambi i casi l'infrastruttura (la cui fattibilità e localizzazione andrebbero, evidentemente, concertate con Rete Ferroviaria Italiana) sarebbe agevolmente collegata al sistema di infrastrutture stradali della città e, nel caso dell'area 1, potrebbe essere molto semplicemente connessa al sistema di trasporto pubblico locale (urbano ed extraurbano) già oggi esistente lungo la Via Faentina.

ing. Antonio Martinetti