

**COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE N. 3 – "Assetto del territorio"**

**SEDUTA DEL: 21/09/2020**

inizio seduta ore: **15:10**

**PRESENTI PER L'UFFICIO:** Ing. M. Camprini; Ing. Alfeo Brognara,

**PRESIDENTE:** M. Turchetti

**SINDACO:** Michele de Pascale

**SEGRETARIA:** C. Gramantieri

**ASSESSORE:** Roberto Giovanni Fagnani, Federica del Conte

**PRESIDENTI DEI CONSIGLI TERRITORIALI:** Mellini, Moschini, Fontana.

**ESPERTI ESTERNI:** Arch. Pettinato per Ama Ravenna; Geom. V. Calistri per Gruppo Misto, l'Ing. Andrea Barbieri per la Pigna.

**COMMISSIONE CONSILIARE ASSETTO DEL TERRITORIO**

Nome e Cognome	Delegato: Cognome	Gruppo	Presente	Ora entrata	Ora uscita definitiva
Marco Turchetti		Partito Democratico	x	15:00	17:50
Alvaro Ancisi		Lista per Ravenna	x	15:00	17:50
Lorenzo Margotti		Partito Democratico	x	15:00	17:50
Patrizia Strocchi	Frati	Partito Democratico	x	15:00	17:50
Michele Distaso		Sinistra per Ravenna	x	15:00	17:50
Chiara Francesconi		Partito Repubblicano It.	x	15:00	17:50
Daniele Perini		Ama Ravenna	x	15:00	17:50
Marco Maiolini		Gruppo Misto	x	15:16	17:50
Samantha Gardin	N. Pompignoli	Lega Nord	x	15:00	17:50
Alberto Ancarani		Forza Italia	x	15:00	17:50
Veronica Verlicchi		La Pigna	x	15:00	17:50
Massimo Manzoli		Ravenna in Comune	x	15:00	17:50
Samantha Tardi		CambieRà	x	15:00	17:50
Mariella Mantovani		Articolo UNO	x	16:00	17:50
Raoul Minzoni		Italia Viva	x	15:16	17:50
Massimiliano Alberghini		Gruppo Alberghini	x	15:00	17:50

Ordine del Giorno della seduta:

1. Approvazione verbali sedute precedenti;
2. Commissione conoscitiva sull'esame e valutazioni delle proposte redatte da ANAS sui lavori da realizzare per un miglior collegamento stradale tra Ravenna e Forlì-Cesena, tramite la cosiddetta "NUOVA RAVEGNANA" richiesta dai Consiglieri Alberghini, Ancarani, Ancisi, Gardin.
3. Varie ed eventuali. varie ed eventuali.



Comune di Ravenna



VIVA DANTE  
RAVENNA 1321-2021

COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE N. 3 – "Assetto del territorio"

Approvato in data: 16/12/2020

La Segretaria  
Caterina Gramantieri

Il Presidente della  
Commissione Consiliare n. 3  
Marco Turchetti

## COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE N. 3 – “Assetto del territorio”

Inizio seduta ore 15:10

Presiede la seduta il Consigliere **Marco Turchetti**, in qualità di **Presidente della Commissione Consiliare Assetto del Territorio**.

Il Presidente, verificata la presenza del numero legale per la sua validità, dichiara aperta la seduta.

**Punto 1 all'odg:** approvazione verbali precedenti.

**Turchetti**, in accordo con i commissari, propone di utilizzare la modalità del silenzio-assenso per indicare come astenuti i consiglieri che siano risultati assenti nelle sedute oggetto di approvazione.

**Risultano, pertanto, approvati i seguenti verbali:**

- **verbale C3+C4 del 03/11/2016** a maggioranza dei presenti (astenuti il consiglieri: Frati, Distaso, Francesconi Pompignoli, Verlicchi, Manzoli, Tardi, Mantovani, e Minzoni, perché assenti alla seduta).
- **verbale C2+C3 del 20/03/2017** a maggioranza dei presenti (astenuti il consiglieri: Frati, Distaso, Francesconi Pompignoli, Verlicchi, Manzoli, Tardi, Mantovani, e Minzoni, perché assenti alla seduta).
- **verbale C3+C9 del 30/03/2017** a maggioranza dei presenti (astenuti il consiglieri: Frati, Distaso, Francesconi Pompignoli, Verlicchi, Manzoli, Tardi, e Minzoni, perché assenti alla seduta).
- **verbale C3+C4+C9 del 07/12/2017** a maggioranza dei presenti (astenuti il consiglieri: Margotti, Pompignoli, Verlicchi, Tardi, Mantovani, e Minzoni, perché assenti alla seduta).

**Punto 2 all'odg** Commissione conoscitiva sull'esame e valutazioni delle proposte redatte da ANAS sui lavori da realizzare per un miglior collegamento stradale tra Ravenna e Forlì-Cesena, tramite la cosiddetta "NUOVA RAVEGNANA" richiesta dai Consiglieri Alberghini, Ancarani, Ancisi, Gardin.

*Il Presidente cede la parola al consigliere Ancisi che espone la richiesta alla commissione.*

**Ancisi:** “La relazione che abbiamo allegato fa capo al periodo fra il 31 luglio e il 3 agosto scorso in cui la stampa ravennate ha pubblicato diversi comunicati delle forze politiche locali successive alle dichiarazioni effettuate da Andrea Corsini, assessore della Regione Emilia-Romagna, circa “un miglior collegamento stradale tra Ravenna e Forlì-Cesena, una ‘nuova Ravegnana’, a partire da concrete proposte sui lavori da realizzare che la Regione Emilia Romagna ha commissionato ad ANAS”. Il sindaco di Ravenna ha mostrato - come doveroso nei rapporti tra istituzioni pubbliche di tale rango - di conoscere, avendole commentate, le tre proposte alternative studiate da ANAS, che consistono rispettivamente: nell'ampliamento e ristrutturazione della vecchia Ravegnana (costo indicativo di 75 milioni), nella costruzione in variante di una nuova strada parallela a quella attuale (costo indicativo di 133 milioni) e nella realizzazione di un'altra variante che, partendo dallo svincolo di Casemurate della superstrada E45, raggiungerebbe diametralmente Forlì dopo circa 12 chilometri (costo indicativo di 195 milioni). S'impone ora la necessità che questo scenario sia sottoposto a valutazione nelle sedi istituzionali corrette, tra cui, per la nostra città, il Consiglio Comunale di Ravenna. Al contempo, occorre rettificare alcune distorsioni registratesi nell'esposizione dei fatti. Va dunque precisato che qualunque opera pubblica statale di rilievo voglia realizzarsi in Italia deve figurare nella pianificazione territoriale delle regioni interessate, in Emilia-Romagna nel PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) 1998-2010, vigente tuttora con modificazioni, che però ha del tutto ignorato l'esigenza di una “nuova Ravegnana”. Avvicinandosi l'adozione del nuovo PRIT 2025, avvenuta il 9 luglio 2019, i sottoscritti gruppi di opposizione nel consiglio comunale di Ravenna proposero, attraverso il gruppo della Lega Nord in Regione, un emendamento al testo predisposto dalla Giunta regionale, che ha consentito, mediato con la maggioranza dell'assemblea regionale, di inserire nel testo adottato il seguente impegno: “S.S. 67 Tosco Romagnola: nel tratto tra Ravenna e Forlì (Ravegnana) interventi di riqualificazione e messa in sicurezza attraverso ampliamenti o varianti fuori sede da definire sulla base di un apposito progetto di fattibilità tecnico-economica di concerto con gli Enti locali coinvolti”. L'osservazione presentata successivamente da un gruppo di opposizione nel Consiglio Comunale di Ravenna, proponeva come soluzione da inserire nel PRIT, un nuovo tracciato tra l'E45, (all'altezza dello svincolo Standiana) e Forlì, con una lunghezza totale delle tratte da costruire/ammodernare di 11 km e una previsioni di spesa totale di 21,5 milioni (comprensivo del costo degli espropri del terreno agricolo).

### COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE N. 3 – “Assetto del territorio”

Questa proposta è stata però respinta dalla Regione in sede d'istruttoria tecnica, perché non corredata da adeguati studi di mobilità. A sostegno di questa ipotesi negli atti del Comune non risulta che sia mai stata presentata delle una petizioni o raccolte firme.

Per rispetto tra colleghi di opposizione non esprimiamo nessun pregiudizio su tale ipotesi, salvo attenerci agli atti ufficiali dell'amministrazione comunale, da una verifica dei quali, compiuta presso l'ufficio competente, non corrisponde al vero che sia stata votata “favorevolmente” dalla maggioranza del Consiglio Comunale. L'unica volta infatti in cui il Consiglio Comunale si è pronunciato per il potenziamento del collegamento stradale tra Ravenna e Forlì è stata il 20 gennaio 2020, quando, con voto unanime favorevole ad un ordine del giorno ha impegnato il sindaco e la giunta comunale “a proseguire nel confronto con ANAS, Regione Emilia-Romagna e Comune di Forlì affinché si individui la soluzione migliore e concretamente realizzabile in tempi certi per migliorare, in termini di efficienza e sicurezza, il collegamento tra le città di Ravenna e Forlì, valutando sia una riqualificazione e messa in sicurezza del tracciato dell'attuale strada Ravegnana, sia la possibilità della costruzione anche di un nuovo collegamento tra Ravenna e Forlì”.

Oggi la discussione si deve attivare su queste 3 proposte, ed è doveroso che i comuni di Ravenna e Forlì concordino sulla scelta da attuare. I gruppi che hanno firmato questa proposta nel programma 2016/2020 presentati in elezioni, ci si era pronunciati sul riassetto della Ravegnana con allargamenti e adeguamenti per farla diventare una strada percorribile fra queste due città. L'obiettivo di fondo è che, nel più breve tempo possibile, si abbia l'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera, primo livello di progettazione dei lavori pubblici imposto dall'attuale codice dei contratti. Secondo noi entro il primo semestre del 2021. Trovo molto corretta oggi la presenza del sindaco e dei consigli territoriali.

Il Presidente cede la parola al Sindaco Michele De Pascale e poi a seguire all'ing. Brognara della Regione.

**Sindaco De Pascale:** Non c'è imbarazzo nel dire che quando ci si avvicina al risultato, grazie anche l'impegno di più parti politiche, si ha maggiormente la speranza che il progetto vada in porto. Io però ho una certa sfiducia nei confronti di ANAS perché ha acquisito dal governo già nel 2015 circa 100 milioni di euro da spendere sul territorio ravennate per la grande viabilità, ma quei soldi non ne sono ancora non sono stati spesi nessuno. La Regione e il Comune hanno destinato 20 milioni di euro per la riqualificazione della Classicana nel tratto che va da Classe al porto con dei fondi europei, ma al momento non c'è neanche la progettazione definitiva di questa strada.

Non vorrei quindi che si accendessero entusiasmi facili, e che i cittadini pensassero che da domani si parta con la progettazione della nuova Ravegnana, perché stiamo parlando sempre della stessa ANAS che non sta spendendo i soldi per i progetti già in corso, e che ora fa degli studi progettuali per un'opera che ancora non è finanziata.

In questo momento la priorità da parte del comune di Ravenna è il completamento della strada Statale 16 perché è un progetto già cominciato e non si può iniziare una nuova opera senza aver prima terminato quella già iniziata. Sulla statale 16 è già stata fatta la variante di Alfonsine, già finanziata quella di Argenta, mancano i due tratti ancora non finanziati dalla provincia di Ravenna. I fondi per le infrastrutture sono in grande aumento, con l'impegno diretto dell'assessore la Corsini in regione, sono convinto che dopo tanti anni per il nostro territorio si possa inserire nel prossimo accordo sia la variante della statale 16 che la “nuova Ravenna” o la sua riqualificazione. Il primo punto fondamentale per la realizzazione della “Nuova Ravegnana” è l'accordo con il comune di Forlì, se non troviamo un accordo fra i nostri comuni molto probabilmente l'opera non si realizzerrebbe.

Andando ad analizzare le ipotesi progettuali io ho già una mia opinione, sulla scelta del progetto. Delle tre proposte ce n'è una, che in termini di costi, di fattibilità tecnica, autorizzativa, equilibrio fra esigenze della viabilità e dell'ambiente agricolo è più forte delle altre.

L'ipotesi della strada parallela alla Ravegnana vince 10 a 0, rispetto a qualsiasi altra ipotesi progettuale, perché è una strada completamente nuova, dritta senza particolari problematiche che minimizzano il tempo di percorrenza e che serve sia le ville Unite che disunite, ma che distruggerebbe una parte consistente dei terreni agricoli molto importanti del nostro territorio. Avrebbe quindi un impatto molto elevato dal punto di vista agricolo, progettuale e anche economico. L'ipotesi della strada che io chiamo “Cervese Bis” cioè quella che connette Forlì con Casemurata è l'ipotesi che mi vede meno favorevole, perché anche in questo caso si consuma comunque una quota significativa di terreno agricolo con appezzamenti di dimensioni più piccole rispetto alla precedente, ma non collegherebbe le zone delle ville unite e disunite che dovrebbero continuare ad utilizzare l'attuale Ravegnana. Porterebbe comunque un calo del traffico dei mezzi pesanti. Il progetto per il quale io propendo maggiormente è la terza ipotesi, cioè quella di adeguamento della Ravegnana esistente che è quella che costa di meno e che ha meno consumo di territorio e un minor impatto sulle imprese agricole. Questa ipotesi affronta i nodi centrali, cioè le varianti dei paesi e delle frazioni che hanno molto traffico pesante. Ovviamente anche in questo caso ci sono delle richieste da dover essere integrate, come ad esempio un collegamento più adeguato con la S.S.16 e il collegamento con l'aeroporto di Forlì. Bisogna però che ANAS cambi il suo modo di operare altrimenti non avremo nessuno delle tre ipotesi proposte perché ora tutti i progetti in atto sono fermi.

Bisogna però ripetere che ora il progetto della Ravegnana non è presente in nessuno strumento di pianificazione, dovrà essere quindi inserito all'interno della programmazione di pianificazione.

**Brognara:** Per rispondere al Sindaco, è stata presentata proprio oggi (da ANAS) la richiesta di screening per la variante S.S.67 che da Classe va al porto. Per quanto riguarda invece il tema di oggi e come diceva il sindaco bisogna cercare di trovare in tempi abbastanza brevi l'ipotesi da perorare, perché fra poco si dovrà fare il nuovo contratto di programma ANAS 2021-2025, e per quella data bisognerà avere già le idee chiare, in modo da proporre delle richieste accoglibili per evitare di non portarci a casa nulla. Io sono meno pessimista del sindaco, penso che se riusciamo



### COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE N. 3 – “Assetto del territorio”

a proporre una proposta di questa viabilità che abbia un costo contenuto, possiamo ottenerle entrambe. Le proposte delle viabilità “nuova Ravegnana” sono tre: una non prevista nel PRIT (attualmente adottato) e le altre due invece sì.

La prima proposta collegerebbe Forlì con l'E45 con la realizzazione di una nuova viabilità, questa ipotesi è la più costosa e la trovo di difficile realizzazione.

La seconda proposta consiste in una riqualificazione della strada esistente andandola ad integrare con delle varianti locali, l'allargamento della carreggiata dai 7 metri e mezzo ai 9,5 metri (come previsto dal codice della strada) facendola diventare una C1, dalle riduzioni delle immissioni nella carreggiata e la modifica di alcune intersezioni con la realizzazioni di roatorie. Il costo stimato da ANAS è pari a 75 milioni. Questa è l'ipotesi che si sposa meglio con la legge urbanistica 24/2017, in quanto ha un consumo di suolo inferiore rispetto alle altre due, ed avrebbe un iter di autorizzazione più veloce.

La terza ipotesi è quella di realizzare una strada parallela alla Ravegnana, con una lunghezza di 18 km di categoria C1, con la realizzazione di diversi sottopassi, uno autostradale, 7 stradali e cinque agricoli, tre ponti su canali, sei roatorie, 1 svincolo sulla Classicana con un costo stimato da ANAS pari a 130 milioni. Con la realizzazione di questa ipotesi va considerato che poi entrambe le strade vanno manutentate il costo di gestione aumenta notevolmente.

L'ultima annotazione fatta dal sindaco era quello che nel progetto ci deve essere un'attenzione alle intersezioni con la SS16 e con l'aeroporto di Forlì. Questi aspetti saranno sicuramente valutati nei progetti che ANAS poi una volta incaricato porterà avanti.

I costi delle tre proposte sono molto differenti fra loro, la variante fuori sede ha un importo superiore a 130 milioni mentre per l'adeguamento siamo intorno ai 75 milioni di euro, quindi dal nostro punto di vista l'ipotesi più facilmente ottenibile nella contrattazione con ANAS e il Ministero è sicuramente dell'adeguamento dell'attuale strada.

**Pettinato (esperta di Ama Ravenna):** Vorrei sapere se Forlì si è già espressa su una delle tre soluzioni possibili e poi vorrei avere maggiori informazioni sui tracciati denominati C1 arancione e B1 verde, quali sono le differenze fra questi due?

**Sindaco:** In Regione insieme al sindaco Zattini e l'assessore Corsini abbiamo condiviso il fatto di voler prendere una decisione univoca, in quella sede il sindaco di Forlì ha chiesto qualche settimana di tempo per prendere una decisione compiuta, l'intento è comunque quello di prendere una decisione condivisa.

**Barbieri (esperto della Pigna):** Sono d'accordo con il sindaco che il percorso parallelo alla Ravegnana ha un impatto molto elevato, sia economicamente sia per il consumo di territorio, quindi rappresenta un costo sociale che non giustifica il lavoro. Il percorso alternativo da Casemurate, cioè il taglio in diagonale, Ravenna ha poco da dire, se Forlì la vuole fare, la farà, anche la Regione ha espresso le nostre osservazioni.

Il riassetto della Vecchia Ravegnana, con dei rattoppi è una cosa di cui ci si pentirà in eterno, perché è una strada molto a rischio. Il genio civile mi ha confermato che l'argine dovrà subire negli anni diversi interventi, e c'è un potenziale rischio in casi ci sia la piena del fiume. In ogni caso gli interventi saranno pesanti con la chiusura della strada. Andare a spendere dei soldi su una strada già molto rischiosa non mi sembra che sia la cosa giusta.

La valutazione dell'impatto del traffico le dovrà fare ANAS o le istituzioni. Il percorso della Ravegnana Bis aveva un consumo di suolo limitato si riduce a 6/7 km e si collega all'E45 e alla SP70. Il costo quindi era minore. Non ho chiaro le idee di ANAS su questa proposta. Condivido le scelte fatte dal sindaco nel bocciare le due proposte, ma non condivido quelle di ANAS di adeguare una strada che è, eminentemente, rischia di essere bloccata da mattina a sera, come quando successe per la chiusura di San Marco causando problemi e danni per diverso tempo.

**Brogna:** Per rispondere all'ing. Barbieri il tracciato B non è conforme al PRIT né in quello attuale, né in quello in fase di approvazione, per rispondere all'architetto Pettinato, le differenze fra i due tracciati sono che uno richiede la realizzazione di una sede nuova per una lunghezza di circa 18 km, ma il sindaco di Forlì aveva espresso delle perplessità perché si andrebbe a sottrarre dei terreni agricoli molto pregiati di grosse aziende agricole. L'altro tracciato prevede un paio di varianti localizzate in prossimità di due centri abitati e per il resto della strada un importante intervento di consolidamento degli argini del fiume. Ovviamente per questo intervento dovranno essere fatte indagini molto approfondite sull'argine del fiume per vedere se è idoneo a un intervento così importante.

**Fontana:** Volevo chiedere se fosse contemplato anche il collegamento ferroviario fra Ravenna e Forlì?

**Calistri (esperto del gruppo Misto):** Mi ha fatto molto piacere che sia stato preso in considerazione dalla Regione Emilia Romagna quest'argomento, perché io abito in queste zone e la Ravegnana la percorro più volte al giorno. Questa è una strada molto importante che collega tutto il Forese Sud e non solamente Forlì - Ravenna. Vedere che si cerca di trovare una soluzione per questa criticità è molto importante. I tre percorsi proposti vanno a individuare tre criticità, una diversa dall'altra. L'ipotesi proposta da Barbieri è stata molto utile, ma va a smaltire il traffico pesante presente su via Ravegnana e il traffico non la problematica più sentita, ma lo è la pericolosità soprattutto in alcuni punti. Anche il sindaco ha fatto notare che l'innesto nella Ravegnana è fatto con un piccolo rotondino, e anche questo andrebbe indubbiamente adeguato. Andrebbero comunque valutati diversi punti che generalmente sono luogo di molti incidenti. La Se dobbiamo comunque arrivare a una conclusione, lo farei su questo percorso, magari anche per stralci.

**Barbieri (esperto della Pigna):** La messa in sicurezza dell'argine di via Ravegnana sarebbe molto bello, ma purtroppo è



### COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE N. 3 – "Assetto del territorio"

talmente ammalorato, in maniera diffusa che credo sia molto difficile poterlo fare. Bisognerebbe mettere in conto dei costi molto più elevati. Penso che questa strada sia un'incognita.

**Maiolini:** Mi sembra che Calistri abbia specificato che se si andasse a realizzare una nuova Ravegnana utilizzando il tracciato dell'E45, diversi paesi del forese sarebbero tagliati fuori da questo tracciato, andando quindi ad allungare notevolmente il loro tragitto di percorrenza, quindi forse sarebbe meglio in primis sistemare la Ravegnana a stralci, con le piccole tangenziali che tengono fuori i paesi, e poi ipotizzarne un'altra strada che colleghi Ravenna con Forlì.

**Brogna:** Nel costo stimato per la sistemazione dell'attuale Ravegnana (di 75 milioni), sono stati già inseriti parte dei consolidamenti previsti, qualora si rendessero necessari altri tratti di consolidamento ANAS se ne farà carico, perché poi sarà lei a doversi fare carico del mantenimento della strada. Il disegno che vedete oggi è solo indicativo (svincoli, rotatori ecc...), sarà tutto studiato nel dettaglio nei progetti.

**Verlicchi:** Volevo ringraziare l'Ing. Brognara della Regione che ci ha spiegato molti dei quesiti che erano stati posti dai gruppi sulle tre ipotesi progettuali della "Nuova Ravegnana". Inoltre ci ha spiegato anche per quale motivo è stata scartata la Ravegnana Bis, cioè perché non è stato inserito nel PRI, e questo denota che non è c'è la volontà politica di farla. Un plauso all'ing. Barbieri che già dal 2018 ha iniziato a parlare di questo argomento. Ritengo che questa commissione sia precoce perché gli elementi da valutare oggi sono pochi, non abbiamo nemmeno l'opinione di Forlì. Vorrei sapere quale sia la discriminante per decidere quale sia la soluzione migliore. Il costo o il vantaggio? Sembra essere quello economico. Visto che per la variante di Mezzano si va a consumare del suolo penso che lo si possa fare anche per la Ravegnana. È assurdo che la valutazione acustica l'abbiamo dovuto fare noi. Per rispondere al sindaco, lei come ruolo deve rispondere solamente a valutazioni tecniche e oggi io invece ne ho sentite solamente di personali. La partecipazione noi abbiamo cercato di coinvolgere i territori non solo per le firme, ma anche con degli incontri. Mi auguro che la nostra amministrazione una volta presa la decisione, vada in giro per il territorio a spiegarla ai cittadini.

**Presidente:** il sindaco è a tutti gli effetti parte del consiglio comunale come consigliere quindi può esprimere il suo pensiero come gli altri.

**Verlicchi:** Basta che il suo pensiero non influenzi il parere tecnico. Il sindaco deve esprimere il parere di tutti i cittadini non solo di quelli che l'ha eletto.

**Perini:** I due sindaci che fanno gli interessi dei loro cittadini devono avere un'idea univoca. Vorrei fare una domanda all'ingegner Brognara della Regione ricordando le parole del sindaco, se lei dovesse dare una percentuale sulla realizzazione di questo progetto, conoscendo i tempi della burocrazia, conoscendo tutte le problematiche quale sarebbe la percentuale di realizzazione?

**Margotti:** Confronti come quelli di oggi, che siano convocati dall'opposizione o dalla maggioranza, credo che sia molto utili perché sono su temi strategici per la nostra città. Io parto da un dato politico che anche il proponente ha citato nella sua introduzione che è l'ordine del giorno del 14 gennaio approvato all'unanimità dal Consiglio Comunale, che chiedeva due cose: quello di proseguire nel confronto con Anas, Regione e Comune di Forlì affinché se individuò la soluzione migliore e si realizzi concretamente in tempi certi per migliorare in termini di efficienza e sicurezza il collegamento tra le città e Forlì. L'altro è che si parla d'ipotesi progettuali sulle quali ci dobbiamo confrontare. La nostra città ha bisogno di questi progetti.

**Anzarani:** Ringrazio il dirigente della regione che ha ben fissato i dettagli delle tre ipotesi progettuali, e per ripetere invece quella che è stata l'importanza è la necessità chiesta dai gruppi di opposizione di cui anche il sottoscritto fa parte e condivido il pensiero del sindaco nel portare avanti una sola proposta scelta da entrambe le città (Forlì e Ravenna) in modo che ci siano maggiori possibilità di riuscita. Bisogna che ci mettiamo tutti d'accordo con grande serenità. Sono il primo a dire che sarebbe bello avere un nuovo tracciato parallelo che parta da Ravenna fino a Forlì senza intersezioni, ma ritengo che tale richiesta sia poco fattibile, se ci accordiamo su un compromesso rendendo meno pericoloso il tracciato esistente, allargando alcune curve ecc. credo che la realizzazione sia sicuramente più fattibile, a me resta un cruccio e cioè l'assenza di un tracciato ferroviario che trovo come una gravissima lacuna.

**Verlicchi:** Ci siamo messi d'accordo a gennaio quando si è votato il documento, credo sia un dato di fatto, non sono cercare di mettere una bandierina o rilevare primogeniture ma credo sia un dato di fatto che i primi ad aver tirato fuori l'argomento è stato il gruppo della Pigna. A gennaio abbiamo fatto un accordo chiaro con il suo capogruppo proprio quello di elaborare un nuovo documento. Per me il mandato da parte del sindaco è stato dato già da quel momento. Quello che abbiamo capito oggi è che siamo in una fase ancora embrionale, quindi una commissione di questo tipo sarebbe stata più opportuna fra 15-20 giorni o più, quando fossero arrivati dalla regione delle informazioni di maggiore dettaglio. Per noi la priorità è dare un collegamento dignitoso tra Ravenna e Forlì.

COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE N. 3 – “Assetto del territorio”

**Mantovani:** Ovviamente è fondamentale che Ravenna e Forlì parlino un'unica lingua, che ci sia un accordo tra le due amministrazioni in modo che la richiesta sia univoca. Per quanto riguarda il mio gruppo favorisce sempre le soluzioni di riqualificazione, che riducono i costi, che accelerino i tempi e che comunque però diano poco impatto ambientale e che però diano soluzioni, da qui si può capire che la soluzione di messa in sicurezza con le varianti vede maggiormente il nostro favore, sono d'accordo anche con che porta avanti il tema della mobilità pubblica come i percorsi ferroviari e quelli con autobus o con altre soluzioni alternative.

**Turchetti:** Penso che uno degli obiettivi principali che ci dobbiamo porre come amministrazione sia quella della riduzione del traffico urbano, ma anche extraurbano, sia su gomma, dei trasporti pubblici che veicoli privati. Questo è un obiettivo strategico del quale si sta parlando da anni, in maniera differente però, negli anni passati si programmavano infrastrutture di grandi dimensioni, per agevolare lo sviluppo economico e sociale del paese, oggi invece questa tematica si è invertita, l'obiettivo generale non è più quello di fare mastodontiche infrastrutture, ma di ottimizzare quelle che sono già presenti sul territorio rendendole sicure e più sostenibili. Per tale motivo io vedo più favorevolmente le soluzioni che prevedono un consumo di territorio minore. Sono d'accordo ovviamente con Calistri che il problema fondamentale è la sicurezza, e questo si è visto proprio quando il collegamento è stato interrotto, l'ingegner Barbieri sottolinea il fatto che l'argine di per sé è un problema grosso, che non esaurirà la sua portata a breve, anzi ri-proporrà la sua criticità e anche in futuro. L'intero territorio Ravennate è ricco di fiumi e la manutenzione idraulica dei fiumi e degli argini deve tornare ad essere una priorità. Per il collegamento su ferro, è stata la vera sciagura di questo paese è di aver rinunciato al collegamento con i piccoli centri minori, tra Ravenna e Forlì vi era un piccolo treno di collegamento ferroviario sull'argine del fiume “il Tranvai”, a Coccolia e Ghibullo rimangono ancora le stazioni.

**Brogna:** Per rispondere alla consigliera Verlicchi la Regione si è espressa già nel PRIT se si optasse di fare l'opera completamente nuova quest'opera con un costo di circa 200 milioni, bisognerebbe comunque continuare a fare manutenzione alla SS 67 e questa soluzione non risolverebbe comunque la situazione dell'attuale Ravennana, si andrebbe quindi a spendere un'ingente somma senza risolvere il problema.

Ovviamente se a seguito delle analisi più approfondite sulla fattibilità dell'adeguamento della SS 67 questa proposta risultasse non fattibile, l'ANAS perseguirà un'altra strada, quindi la realizzazione fuori sede di un altro tracciato, ma partire già direttamente con questa ipotesi non è sensato.

Bisogna mantenere anche una certa coerenza, non si può in un tavolo parlare di non consumo di suolo e poi in questo parlare direttamente di realizzare una nuova strada parallela a quella attuale che consuma suolo.

Noi dobbiamo andare da ANAS con una decisione condivisa che sia sensata e con dei tempi ragionevoli.

**Fagnani:** Il Consiglio Comunale aveva dato mandato all'amministrazione di portare avanti a quello il tema sul collegamento Ravenna Forlì affrontata già più e più volte, con l'incontro di oggi abbiamo capito che ci sono stati dei passi in avanti. Io come il Sindaco non sono molto fiducioso nei confronti di ANAS perché sono anni che i fondi a noi promessi slittano di anno in anno, mi auguro veramente che cambi qualcosa. Il tema principale da cui partire è la sicurezza della Ravennana, quindi bisogna partire da questa ipotesi. Se poi questa ipotesi non dovesse essere la soluzione più idonea, si ragionerà e svilupperà per un'altra soluzione.

Partendo da questo indirizzo di progettazione che sarà ancora molto lungo, passando ovviamente da un accordo condiviso con l'amministrazione del comune di Forlì, porteremo poi la soluzione migliore in Consiglio Comunale.

**Ancisi:** Questa commissione è stata doverosa, utile e proficua per chi vuole raccogliere il senso reale degli atti che deve fare la pubblica amministrazione per la realizzazione degli interventi richiesti dai cittadini. Ringrazio molto l'ing. Brogna perché ci ha fatto ben capire oggi quello che realmente si può realizzare. L'unica strada percorribile per la realizzazione di tale intervento è la concertazione con l'amministrazione di Forlì. Secondo me abbiamo iniziato un discorso che potrà essere portato avanti, il comune di Ravenna è stato il promotore per la realizzazione di questa variante.

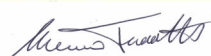
Presidente sentita l'illustrazione di tutti i consiglieri si dichiara chiusa la seduta alle ore 17:49.




Approvato in data 16/12/2020

La Segretaria  
Caterina Gramantieri



Il Presidente della  
Commissione Consiliare n. 3  
Marco Turchetti



LEGENDA	IPOTESI	COSTO COMPLESSIVO e AL KM	COSTO PARAMETRICO
	<p><b>C1 [arancione]</b> Realizzazione di un percorso parallelo al tracciato originario categoria C1 che si innesta sulla SS16 via Classicana; Previsti circa 18 km di strada di categoria C1, 1 sottopasso autostradale, 7 sottopassi stradali, 5 sottopassi agricoli, 3 ponti su canali, 6 rotatorie, 1 svincolo su Classicana.</p>	<p>Importo stimato intervento <b>133 MEuro</b></p> <p><b>Costo al km 7,4M€</b> <i>(rilevato MAX di progetto 5mt.)</i></p>	<p>C1 al km 1,5M€ (Hril. = 2mt)</p> <p>C1 al km 3M€ (Hril. &gt; 4mt)</p>
	<p><b>B1 [verde]</b> Realizzazione di un percorso alternativo costituito da una strada di categoria B1 che si innesta sul percorso E45; Previsti circa 12 km di strada di categoria B1, 1 sottopasso autostradale (A14), 5 ponti, 6 cavalcavia, 1 svincolo su E45.</p>	<p>Importo stimato intervento <b>195 MEuro</b></p> <p><b>Costo al km 16,25M€</b> <i>(rilevato MAX di progetto non definito)</i></p>	<p>Autostrada senza rilevato al km 5M€ (Hril. = 10mt)</p> <p>Autostrada in rilevato al km 10M€ (Hril. = 10mt)</p> <p>Autostrada in riqualifica al km 7M€ (Hril. &gt; da 2,5 a 10mt)</p>
	<p><b>ADEGUAMENTO [azzurro]</b> Realizzazione di un intervento di adeguamento in sede. Previsto allargamento della carreggiata da 7.5 m a 9 m (C1), riduzione del numero delle immissioni in carreggiata, adeguamento della viabilità locale, rimodulazione delle intersezioni tramite rotatorie e n. 2 tratti in variante locale.</p>	<p>Importo stimato intervento <b>75 MEuro</b></p> <p><b>Costo al km 4,4M€</b> <i>(Forlì km196 – Ravenna km213) km17</i></p>	<p>Risezionamento semplice al km 0,9M€</p> <p>Risezionamento complesso al km 1,2M€</p>



