

Infrastrutture-porto delle persone e delle merci città sostenibile

Ravenna è uno splendido incrocio di possibilità che la nostra politica deve saper cogliere e realizzare con qualità e sicurezza. A Ravenna il tema delle mobilità delle persone e delle merci ritrova aspetti alcune volte anche conflittuali e di compresenza nella natura paesaggistica del suo territorio. Partiamo dalla mobilità delle persone e per parlare di infrastrutture delle persone parliamo del porto turistico e quindi del terminal crociere di Porto Corsini.

E' piuttosto recente il decollo di Ravenna, dopo l'avvio operativo nel 2011, del suo nuovo Terminal Crociere che ha visto nel primo anno di attività transitare più di ottanta grandi navi, con oltre 156.000 passeggeri. Oggi il suo bacino potenziale potrebbe contare su una utenza di oltre 4 milioni di persone, che fino ad oggi hanno scelto altri porti, più attrezzati del nostro.

Grazie ad un investimento di 18 milioni di euro della Royal Caribbean, avremo le condizioni per poter creare il rilancio della funzione portuale per i passeggeri a Ravenna. Perché questo avvenga per noi risulta necessaria la realizzazione del terzo molo, per ospitare fino a tre navi contemporaneamente.

Questo comporterà un aumento significativo di persone, sia turisti che addetti dell'equipaggio delle navi, tutte persone che non possiamo dimenticare sulla banchina. Senza contare che queste navi dovranno essere anche rifornite e quindi si aggiunge anche tutto l'indotto.

A questa nuova e numerosa utenza dovrà essere fornito un servizio che va dal pernottamento alla loro mobilità. Riteniamo quindi che la soluzione ottimale, soprattutto in una prima fase di rilancio del traffico croceristico, sia quella di creare una zona per la sosta di autobus ben attrezzata che sia prossima al terminal crociere e che sia strutturata con banchine aventi pensiline per i passeggeri oltre alla creazione di aree di sosta al coperto, tutto finalizzato a fornire un alto grado di comfort.

Di conseguenza sarà fondamentale proteggere i residenti di Porto Corsini dalla ingombrante presenza di questi mezzi per le strade locali: è necessario istituire un itinerario unico correttamente strutturato, possibilmente perimetrale ai centri abitati.

Secondo noi la stazione ferroviaria e la futura stazione marittima dovranno essere concepiti come un tutt'uno, mentre, i luoghi più prossimi al centro storico, dovranno acquisire quei requisiti di qualità urbana che consentano alla città storica, un degno affaccio sull'acqua, attraverso il primo tratto del porto canale.

Questa grande possibilità va sfruttata in tutti i suoi aspetti. Non possiamo concepire un nuovo Terminal Crociere senza il miglioramento complessivo dell'accessibilità, specie su rotaia. Per tutti questi motivi chiediamo alla politica di prestare la dovuta attenzione in fase di programmazione territoriale.

Oggi Ravenna, a differenza del passato, può contare sui numerosi fondi messi a disposizione dalla comunità europea e dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Come Uil abbiamo ben chiaro tutti i tasselli che servono per comporre un nuovo "mosaico neo-bizantino" ravennate.

Potenziamento della linea ferroviaria e del sistema viario e pubblico

Ravenna è sempre stata la città delle navi e delle biciclette noi vorremmo che si aggiungesse un altro simbolo nell'immaginario collettivo, quello della rotaia, e vorremmo che tutti e tre questi simboli, dialogassero tra loro in perfetto equilibrio.

Dove è scritto che le ragioni economiche delle infrastrutture commerciali non possano comunicare con la logistica del porto e poterlo fare con qualità? Possiamo avere una Ravenna quindi a più velocità e la città veloce dovrà contare su infrastrutture e tecnologie che consentano un ammodernamento dei trasporti.

Noi come UIL puntiamo sul trasporto su ferro per le persone e per le merci.

Dobbiamo insistere perché l'ALTA VELOCITA' sia una realtà che intercetti Ravenna sulla dorsale Adriatica e che ci porti a Bologna in venti minuti.

Oggi La città di Ravenna e il suo porto sono inseriti tra i Porti Principali all'interno della rete TEN-T. Bisognerà quindi dismettere l'attuale scalo merci contiguo alla stazione centrale esistente, e riproporlo nel perimetro portuale sul lato est del Candiano, connettendolo con la rete ferroviaria e ai corridoi TEN-T.

La logica deve essere quella di formare i treni merci fuori dalla stazione esistente, permettendo di liberare la stessa da queste operazioni, diminuendo così le interferenze tra il servizio merci e passeggeri. Solo così possiamo credere che Ravenna possa diventare un nodo nevralgico ed efficace di logistica.

Crediamo che il nuovo HUB portuale debba essere fatto in funzione di questo ma non limitarsi solo a questo. A Ravenna si devono far approdare anche nuove produzioni, sfruttando gli oltre 200 ettari messi a disposizione, non solo come un piazzale cementificato o semplice logistica merci, ma anche come sviluppo di nuova impresa produttiva sul territorio.

Trasporto Pubblico Locale su Gomma

Come UIL vogliamo sì, che Ravenna punti fortemente sulla ferrovia ma vogliamo anche che il trasporto pubblico su gomma sia strutturato in modalità più appetibile rispetto ad oggi. La vastità del territorio comunale servito, e l'accessibilità dello stesso con mezzi alternativi (ad esempio la bicicletta), rende il servizio TPL così strutturato poco appetibile infatti attualmente solo l'8% degli spostamenti sono serviti dai mezzi pubblici.

Sono passati per me più di trent'anni da quando sentiamo parlare di E55 e di Ravegnana, tutt'ora ci ritroviamo qui a parlarne. Come UIL insistiamo nel dire che queste due infrastrutture oggi sono ancora più necessarie. Finalmente però a gennaio di quest'anno, l'ANAS ha battuto un colpo e ha previsto lo stanziamento di un pacchetto d'investimenti di 125 MLN che dovrebbero portare al completamento della tangenziale da Classe al porto, e realizzare interventi migliorativi sulla Ravegnana, comprendendo l'allargamento del ponte sui fiumi uniti, attraverso il fondo sviluppo e coesione.

A Ravenna esistono sei arterie di comunicazione principale e sono quelle che collegano Ravenna con il PORTO, con BOLOGNA, FORLÌ, RIMINI, MESTRE e con CESENA e poi ROMA, tutte queste devono poter comunicare tra loro e devono poter dirottare le grandi merci su strade appropriate bypassando il traffico delle persone, dei nostri cittadini.

Per poter realizzare questa connessione, tutte queste arterie devono essere potenziate e ristrutturate. A favorire questo snellimento del traffico delle merci, agirà sicuramente anche il completamento della tangenziale, mediante la realizzazione di nuovo ponte sul Canale Candiano, eliminando quindi, dalla viabilità locale urbana, il traffico che non ha origine o destinazione nel capoluogo.

Il Porto di Ravenna, si è differenziato nel tempo dalle altre realtà dell'adriatico fino ad arrivare a essere il primo porto italiano per movimentazione delle rinfuse secche. Seguendo la sua connotazione storica ha raggiunto nuovamente come in antichità, la sua leadership nei traffici con il Mar Nero e il Medio Oriente. Il nuovo HUB portuale potrà consolidare questo scenario futuro.

Hub Portuale

Per la realizzazione dei lavori di creazione dell'HUB PORTUALE di Ravenna sono stati stimati 900 Milioni di Euro complessivi derivanti da investimenti pubblici e privati. Ovviamente ci soffermiamo su quelli che saranno di derivazione pubblica sui quali dovremmo sorvegliare, sul loro utilizzo razionale ed efficace. Il progetto ci presenta realmente una trasformazione radicale con l'ambizione di far diventare il porto di Ravenna uno tra i primi Player nel mar Adriatico e nel Mediterraneo.

Il progetto vede la sua realizzazione in due fasi. La prima fase si concentrerà prevalentemente sull'approfondimento dei fondali e sul rifacimento e l'allungamento delle banchine, le quali saranno elettrificate consentendo una riduzione fino al 90% delle emissioni delle navi ormeggiate. La fase due già completamente finanziata dai fondi del PNRR con 160 milioni di Euro vedrà la realizzazione di un impianto in concessione per venti anni per il trattamento dei fanghi di dragaggio.

Tutti questi progetti devono avere un obiettivo comune che è quello di riunire in un unico organico corpo, le diverse anime che oggi convivono separatamente nel nostro territorio.

La cultura della mobilità lenta

Come UIL continuiamo a credere anche alla Ravenna Lenta, quella che stimola la viabilità sostenibile ed ecologica, QUELLA DELLE NOSTRE BICICLETTE, quella che può far apprezzare le bellezze del nostro territorio sia paesaggistiche sia storico culturali più lentamente e sostenibilmente. A noi Ravennati piace andare in bicicletta e ci piace farlo a qualsiasi età e in qualsiasi stagione dell'anno. Per poterlo fare senza essere investiti, abbiamo bisogno di sviluppare percorsi sicuri, che ci facciano raggiungere comodamente tutti i servizi sul territorio.

Considerando quindi la bicicletta come una estensione naturale delle altre possibilità di movimento, sarà fondamentale integrare e completare la rete ciclabile sia urbana che extraurbana, collegando gli itinerari non integrati, nel sistema delle ciclovie.

Attrarre il futuro

I cambiamenti in atto sia economici che sociali e soprattutto ambientali, devono farci fare una profonda riflessione su come vogliamo pensare, immaginare e realizzare le città del nostro futuro. Una cosa è certa: qualcosa deve cambiare. Ed è ciò che sta succedendo a diversi ritmi in tutto il mondo.

Come vogliamo che sia la Ravenna del futuro per i nostri figli, affinché Ravenna possa diventare la città ideale? A Parigi si parla della “città dei quindici minuti”, in cui ogni cittadino possa raggiungere, agilmente tutti i servizi e i punti nevralgici della città, altre città riflettono su un modello di città “FREE-GENDER”, partendo dal presupposto che tutta l’urbanistica attuale sia stata sempre progettata da uomini per gli uomini.

Anche a Ravenna si potrebbero coniugare meglio le realtà di vita di coloro che sono responsabili del lavoro domestico e dell’assistenza dei figli.

Altre Città stanno puntando tutto sul tema dell’ambiente, rivedendolo con una visione legata alla imminente e sempre più costante, rivoluzione tecnologica.

I grandi progettisti mondiali hanno già stabilito che l'Integrazione Tecnologica e informatica trasformerà il futuro del settore delle costruzioni creando città più intelligenti. La possibilità di collocare un progetto digitale, in un luogo reale, porta diversi vantaggi, dalla valutazione del rischio alla risoluzione di problemi di sostenibilità e resilienza delle città.

Esistono già dei software basati sulla Intelligenza Artificiale che sfruttano il Design Generativo per calcolare l’edificazione ottimale, considerando parametri come il vento, la radiazione solare, le zone di distanza oltre che il rumore o l’acqua piovana. Il design generativo aiuterà a modellare le strategie di costruzione del futuro.

Il modo migliore per guardare al futuro è costituito quindi da un energico intervento a livello politico, da continue innovazioni in tecnologia e da rapidi investimenti nelle infrastrutture.

I governi devono spingere affinché tutto il mondo industriale coinvolto adotti pratiche sostenibili. Le politiche pubbliche devono disincentivare i principali inquinatori, incentivando invece gli investimenti, in pratiche sostenibili e in tecnologie che possano avere ricadute positive sulla società.

Anche a Ravenna si potrebbe pensare ad esempio, a un sistema premiante sulle emissioni di carbonio. Si potrebbe finalmente introdurre anche nella nostra provincia, un progetto di reti intelligenti, in grado di immagazzinare l’energia prodotta in eccesso, per l’uso notturno.

Gli esperti concordano sul fatto che la città del futuro sarà sostenibile. Ma cosa significa? Una città sostenibile deve essere inclusiva, sicura e duratura. Deve porre attenzione alla gestione dei rifiuti e al controllo dell’aria, tutelare e valorizzare il patrimonio paesaggistico e culturale, garantire

abitazioni sicure e di qualità e, al tempo stesso, garantire l'accesso ai cittadini alle decisioni riguardanti la pianificazione e il miglioramento delle città.