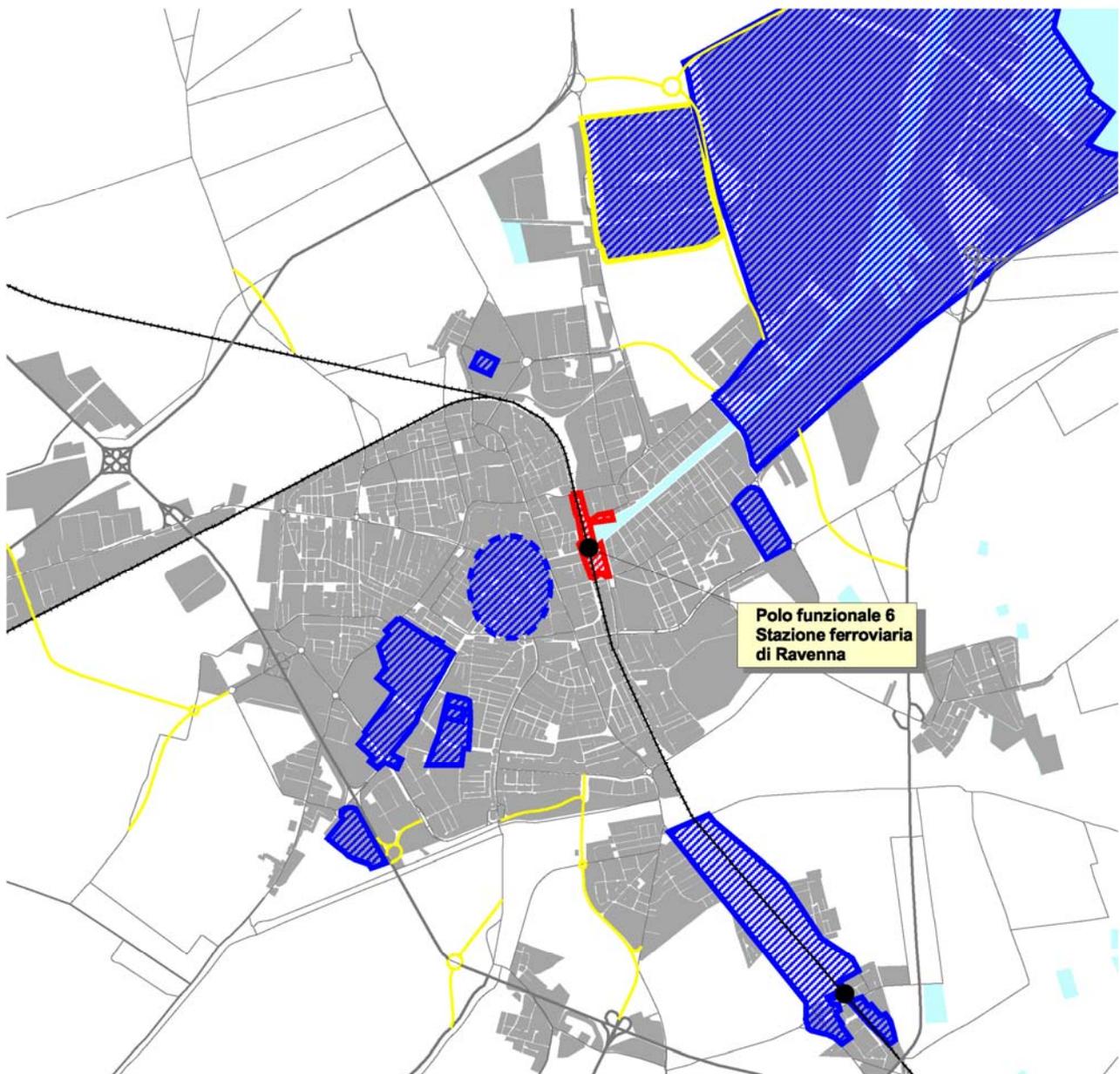


Polo funzionale 6

Stazione ferroviaria di Ravenna

Comune: Ravenna

Tav.1 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE



LEGENDA

- Area interessata dal Polo funzionale
- Ambito interessato dal Polo funzionale
- Aree/ambiti interessati da altri Poli funzionali
- Aree urbanizzate
- Confini comunali

- Infrastrutture esistenti
- Autostrade
 - Superstrade
 - Strade statali e provinciali
 - Caselli
 - Ferrovie
 - Stazioni ferroviarie

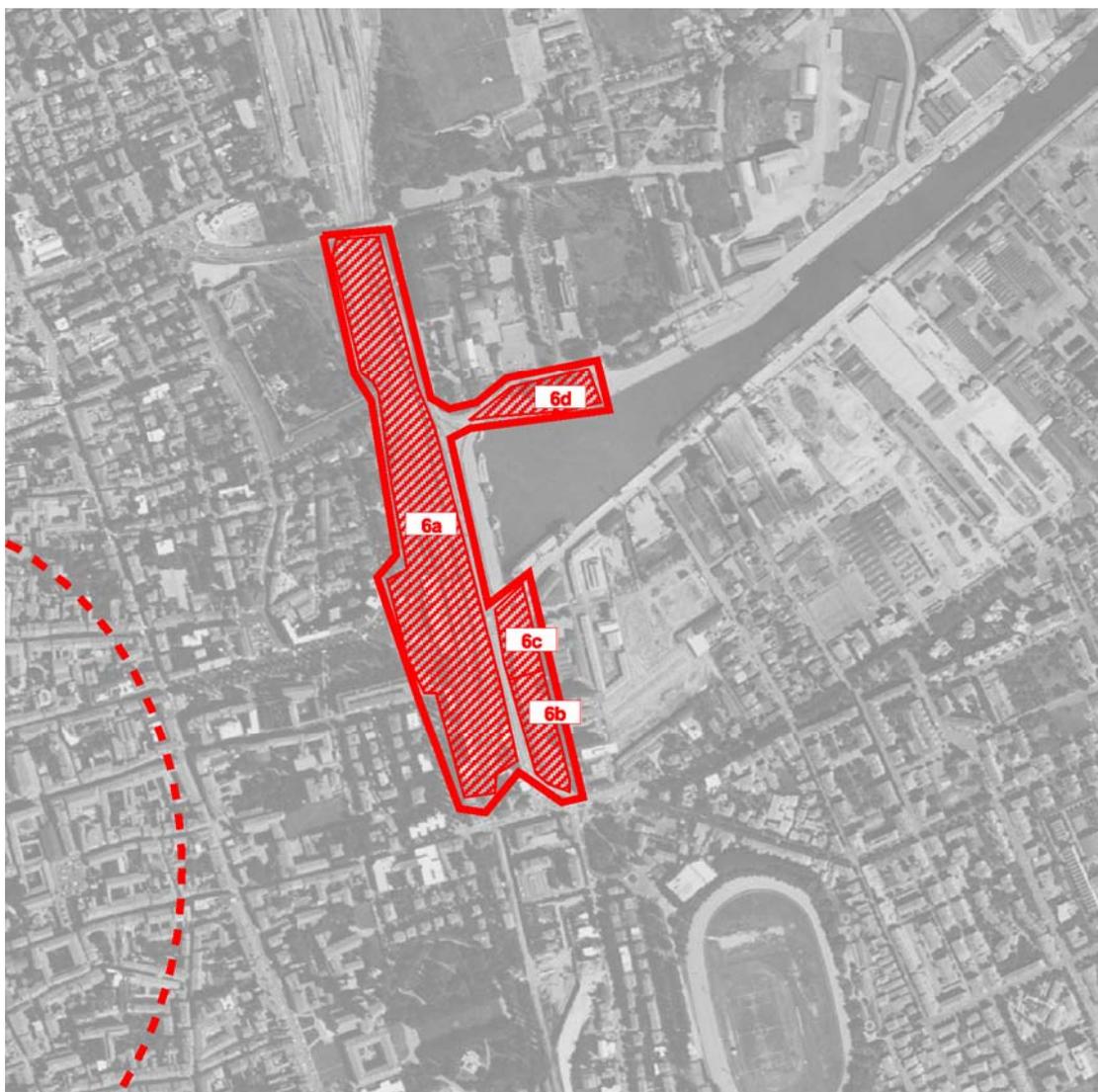
Infrastrutture di progetto

- Strade
- Caselli
- Ferrovie

scala 1:50.000

0 1 2Km

Tav.2 – INQUADRAMENTO URBANO



Scala 1:10.000

ELENCO UNITÀ DEL POLO FUNZIONALE:

Famiglia attività (l.r. 20/2000): D

N. Unità	Unità funzionali	Stato attuazione	Località
6 a	Stazione ferroviaria	Esistente	Ravenna
6 b	Terminal Bus	Esistente	Ravenna
6 c	Parcheggio scambiatore	Esistente/Previsione	Ravenna
6 d	Stazione marittima	Previsione	Ravenna

DESCRIZIONE

Il polo funzionale dell'ambito della stazione ferroviaria FS di Ravenna si compone di aree e strutture di trasporto passeggeri che garantiscono una elevata accessibilità al centro di Ravenna e contemporaneamente costituiscono un nodo di interscambio modale fra ferro e gomma, per gli spostamenti di lunga percorrenza. A queste funzioni, si aggiunge poi la previsione di riutilizzare la stazione marittima per spostamenti passeggeri di piccola-media distanza.

La localizzazione della stazione a ridosso del perimetro del centro storico costituisce un problema morfologico negli assetti della città accentuato dai recenti programmi di riqualificazione verso usi urbani di tutto il comparto della Darsena di città. Il fascio ferroviario, infatti si pone come barriera fisica che rompe la continuità dei tessuti, degli spazi aperti e dei percorsi fra le parti di città. La monofunzionalità del Polo, la progressiva defunzionalizzazione di alcune componenti dello scalo ferroviario, l'aspetto di margine urbano, rendono quest'area centrale un'area di "degrado urbano", anche se da commisurare alla realtà di Ravenna.

Si tratta quindi di un'area nodale e strategica su cui necessariamente intervenire se si vuole operare una reale riqualificazione della Darsena di Città, che sfrutti appieno la vicinanza al centro città.

INQUADRAMENTO DIMENSIONALE E FUNZIONALE

Il Polo comprende lo scalo ferroviario, composto dalla stazione FS, piccolo scalo merci e aree ferroviarie tecniche, da una serie di piccoli fabbricati ferroviari e dai binari e banchine ferroviarie. Si tratta di un'area di oltre 6 ha, non tutti pienamente utilizzati per il traffico passeggeri e merci.

La stazione di Ravenna è una delle 10 stazioni in regione classificata come "media stazione".

I suoi flussi passeggeri sono di circa 2.000 arrivi/giorno e 2.100 partenze/giorno in estate, e 2.900 arrivi/giorno, 3.700 partenze/giorno in inverno. Su Ravenna convergono le linee ferroviarie verso Bologna, Ferrara, Rimini e Faenza.

Altre parti funzionali del Polo sono il terminal bus extraurbani, che interessa una superficie di 6.700 mq circa, il posteggio auto da ampliare a 4.900 mq e la stazione marittima, posta sulla riva sinistra del Candiano, che interessa un'area di circa 6.000 mq. Inoltre nell'area antistante la stazione FS sono localizzate le fermate bus locali, posteggi biciclette e taxi.

Le funzioni che si ritrovano all'interno del Polo sono collegate a quelle del trasporto, a cui si aggiungono piccole attività commerciali, presenti all'interno della stazione.

ACCESSIBILITÀ

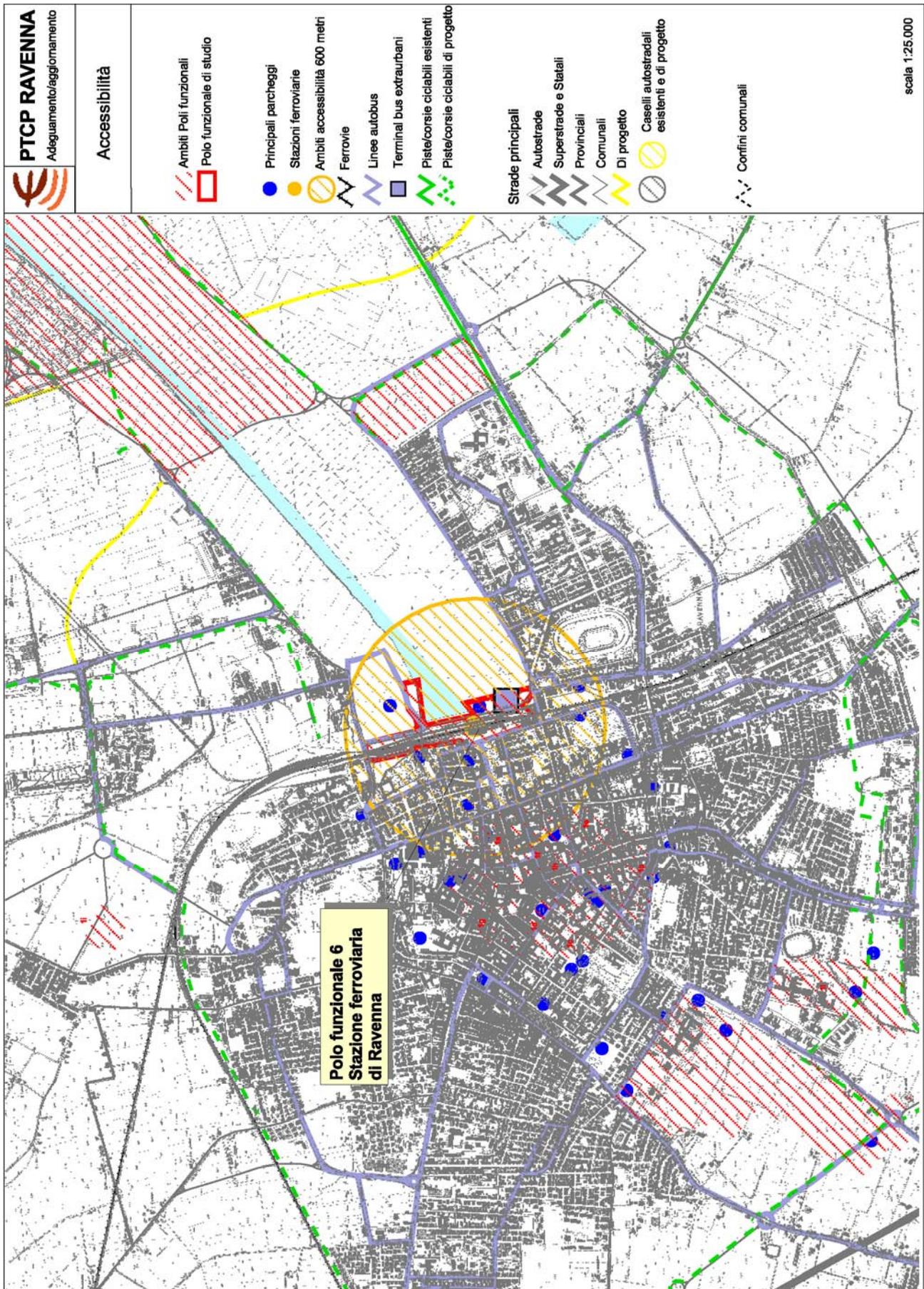
L'accessibilità con i mezzi pubblici risulta ottimale dal lato città, mentre il lato darsena, dove sono collocati il parcheggio auto e il terminal bus non risulta adeguatamente servito dall'attuale attraversamento pedonale.

Per quanto riguarda l'accessibilità con il mezzo privato, l'assenza di un sottopasso passante di stazione rende poco integrato il sistema dei parcheggi auto posti sul lato opposto al fabbricato viaggiatori.

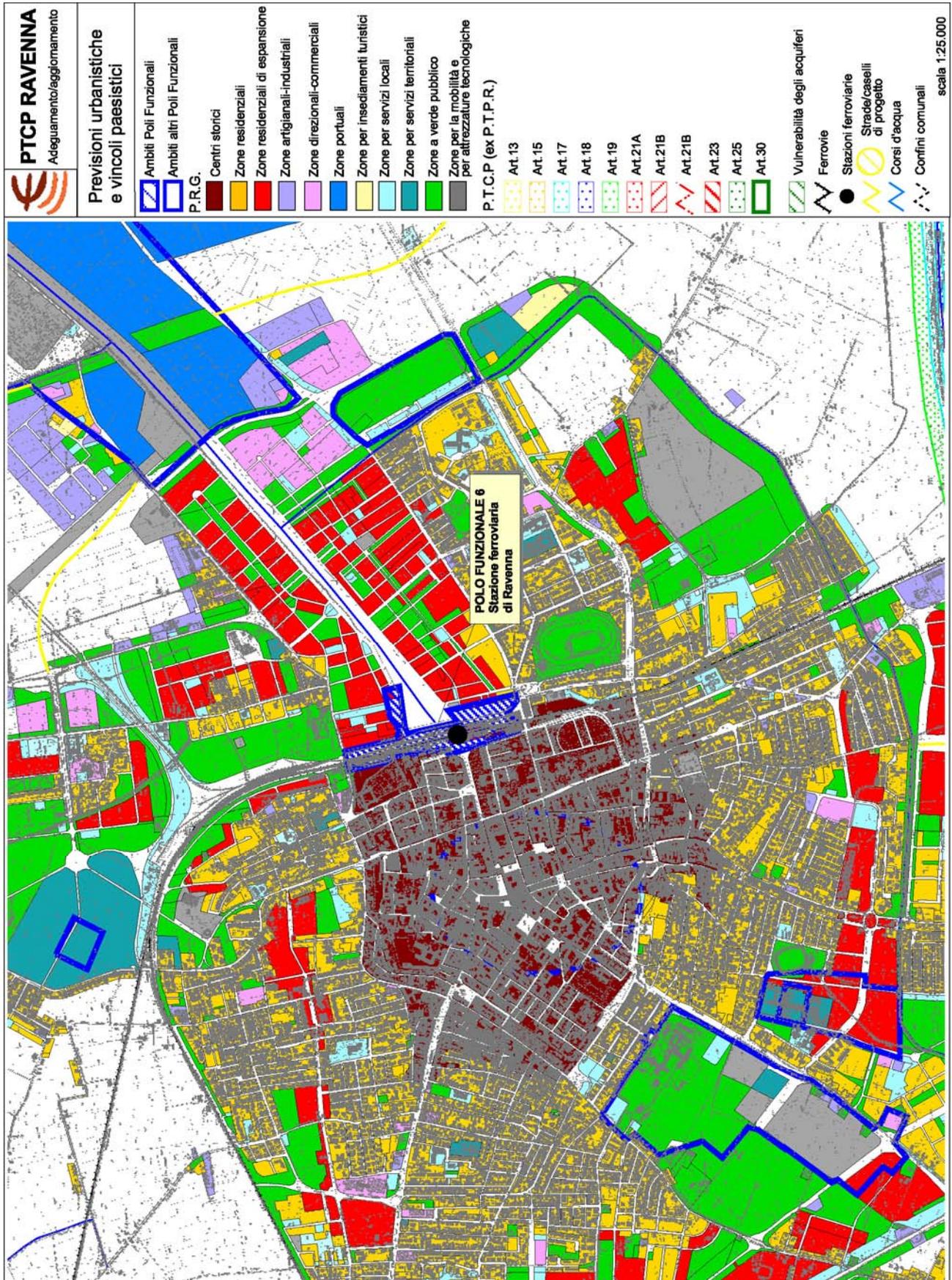
STATO DI FATTO DELLE PREVISIONI URBANISTICHE

Il Prg classifica le aree come zone per la mobilità e non avanza alcuna ipotesi di trasformazione urbana delle stesse.

Tav.3 – ACCESSIBILITÀ



Tav.4 – INQUADRAMENTO DELLE PREVISIONI URBANISTICHE

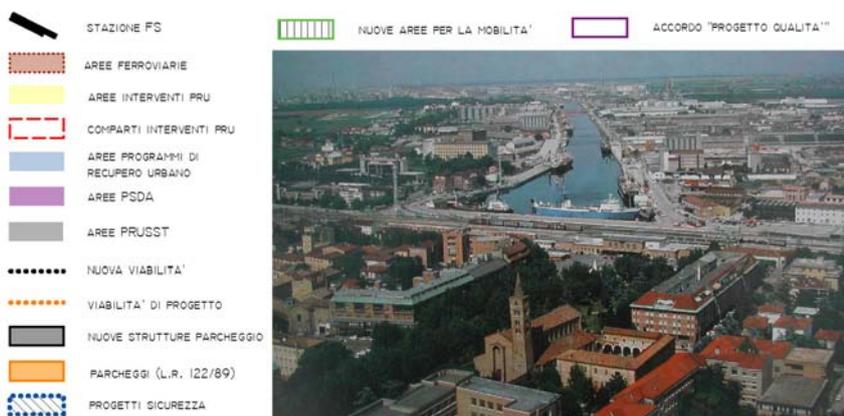
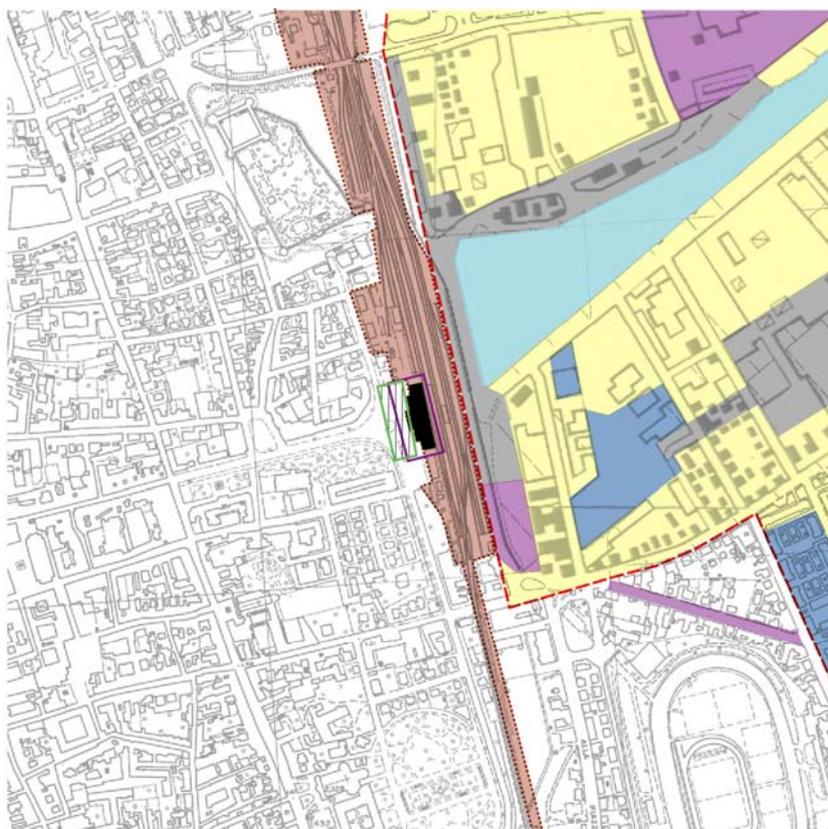


PROBLEMI E CRITICITÀ

I problemi maggiori sono connessi all'assetto morfologico e, in particolare, all'effetto barriera creato dall'asse ferroviario. Questa condizione si ripercuote anche sugli assetti del traffico e in generale della mobilità automobilistica e soprattutto ciclopedonale fra centro storico e Darsena.

PROGRAMMI DI SVILUPPO IN CORSO O APPROVATI¹

I progetti attualmente avviati tendono a migliorare i livelli di servizio dello complesso intermodale, di cui i principali sono: Progetto Cento Stazioni; adeguamento funzionale del Piazzale; adeguamento dell'attuale sottopasso. Il polo si inserisce però in un quadro di trasformazioni urbane più ampio, fra cui il Pru della Darsena di città.



L'insieme degli interventi programmati

¹ Le immagini e le informazioni del presente paragrafo sono tratte dallo studio di Oikos-Centro Studi per la Regione Emilia-Romagna, Assessorato ai Trasporti

L'adeguamento funzionale del piazzale consiste nella sistemazione e riqualificazione del piazzale mediante interventi di abbattimento delle barriere architettoniche, la realizzazione di percorsi pedonali protetti, la definizione di corretti e attrezzati spazi di sosta e di fermata per i veicoli privati, per il trasporto pubblico e le biciclette, interventi di moderazione del traffico e di qualificazione degli spazi pubblici mediante l'utilizzo di materiali idonei, elementi di arredo e segnaletica. L'intervento, inserito negli accordi per la mobilità del triennio 2001/3 si collega al programma speciale d'area "porto di ravenna" che vede la sistemazione di via Darsena, posta ad est della stazione, con la creazione di un nuovo accesso alla stazione stessa, verso il quartiere della darsena, adiacente al terminal bus extraurbani e turistici, prossimo agli esistenti e previsti parcheggi per auto a servizio della stazione e del centro storico.

Il progetto di Cento Stazioni – RFI (Accordo Progetto qualità) si propone di valorizzare gli spazi interni del fabbricato viaggiatori, attraverso una diversa distribuzione funzionale, e di creare un secondo accesso, come prolungamento dell'attuale sottopasso di stazione, sul lato Darsena, segnalato da un manufatto costituente il doppio affaccio. Si tratta quindi di un'operazione soprattutto di Restyling, che anche nei suoi aspetti più importanti – il doppio affaccio – presenta alcuni limiti ad oggi ancora irrisolti, quali la defunzionalizzazione e sdemanializzazione dell'area su cui insiste il prolungamento del sottopasso.

L'adeguamento dell'attuale sottopasso prevede la possibilità di rendere praticabile l'attraversamento alle biciclette e ai portatori di handicap. A tale scopo si interviene aggiungendo delle rampe presso gli attuali accessi.

Infine il progetto del Trasporto Rapido Costiero comporterà un incremento e cadenzamento del servizio ferroviario sulla linea Ravenna-Rimini.

ESIGENZE / PROSPETTIVE / INTENZIONI DI ULTERIORI SVILUPPI

L'esigenza di costituire un collegamento urbano fra le due parti di città porta ad individuare una serie di possibili azioni procedurali, attualmente ancora oggetto di definizione.

I temi progettuali sono comunque noti e ruotano intorno alla necessità di arrivare nel medio-lungo periodo ad una riorganizzazione dell'intero ambito ferroviario, senza escludere interventi consistenti per garantire un efficace attraversamento di stazione, per riqualificare i margini ferroviari, per costituire un doppio affaccio di stazione e per risolvere alcuni assetti viabilistici.

Inoltre si registra la possibilità di ampliare il parcheggio auto a servizio della stazione e l'opportunità di costituire un termino passeggeri marittimo.