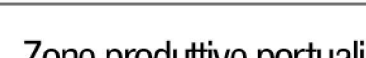
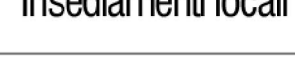
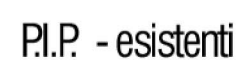
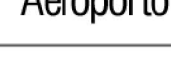
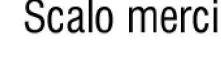
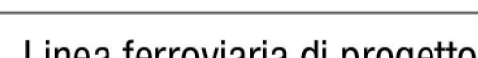
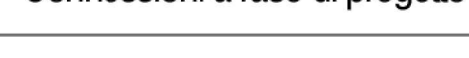
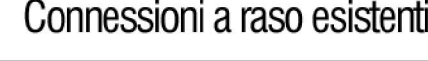


PSC 2.5 a - Sistema della mobilita' e delle attivit  produttive

ADOTTATO	Delibera di C.C.P.V. n. 117/2005.	Del 23-06-2005
APPROVATO	Delibera di C.C.P.V. n. 25/2007.	Del 27-02-2007
PUBBLICATO	B.U.R. n. 57/2007.	Del 26-04-2007
Sindaco	Fabrizio Matteucci	
Segretario Generale	Dott. Amerigo Persico	
Assessore Urbanistico	Paolo Poggiani	
CONSULENTI		
Consistente generale	Prof. Arch. Gianluigi Neri	Consulente sostituiti architetto
Consistente operativo	Arch. Tiziana Atti	Prof. Enzo Tassi
Consistente passaggio	Arch. Giovanni Marini Arch. Giovanni Pegre Arch. Francesco Nigro	Collaboratore Arch. Marco Rosini
UNITÀ DI PROGETTO		
Responsabile	Arch. Franco Stringa	S.I.T.
Coordinate	Arch. Alberto Mutti	Ing. Giovanni Mulkowski
Responsabile attività	Arch. Francesco Pini	Dott. Alessandro Mori
	Arch. Antonio Olivetti	Stella Casavacca
	Arch. Francesco Rossi	Arch. Daniela Guerci
	Arch. Antonio Tessitore	Arch. Caterina Giammetti
Responsabile Ambiente	Arch. Anna Argyris Vercellì	Arch. Luigi Lovati
Trattative Tecniche	Arch. Barbara Aronadi	Arch. Elisa Marchi
	Francesca Bruni	Piero Minguzzi
	Federica Rossi	Mirco Venturini
Comune di Ravenna		

ATTIVITA' PRODUTTIVE

**MOBILITA'**

NUOVA E55: SOSTENIBILITA' DELLE PREVISIONI IN RAPPORTO ALLA MOBILITA' E ALL'AMBIENTE

Il PSC individuerà i nodi e le prestazioni dell'opera, senza definire per il momento corridoi e tracciati, quale componente fondamentali del Corridoio Adriatico e del sistema infrastrutturale ravennate, in quanto le ipotesi di tracciato dovranno derivare dalle previsioni della pianificazione sovraordinata che veda le realtà locali partecipare al fine di pervenire a soluzioni condivise e sostenibili.

l'anello stesso della Classicana e far sì che il traffico sulla SS.16 venga fortemente ridotto onde renderlo sostenibile in termini di flussi, rumore e inquinamento atmosferico.

Le prestazioni che l'opera dovrà rispettare si ritiene debbano essere le seguenti:

- essere pienamente integrata nella rete autostradale (partendo quindi dalla A4 a Mestre, per costituire un tronco funzionale della rete, sia nella ipotesi di un intervento limitato, che di quello esteso da Civitavecchia - Orte a Venezia);
- nel tratto ravennate essere pienamente integrata al territorio, con soluzione "aperta" e un adeguato numero di interconnessioni con le principali vie di penetrazione al Capoluogo e con il porto; in particolare si ritiene che nel tratto ravennate debba essere a libera percorrenza.

Inoltre il progetto di tracciato dovrà essere valutato in relazione alla Variante alla S.S. 16.

- l'inserimento paesaggistico ed il rapporto con il territorio sono una condizione di progetto. In particolare si dovrà evitare la creazione di barriere funzionali e visuali, dovute a soluzioni banalmente in rilievo, e occorrerà sposare la trama costituita da strade minori, canali e corso dell'apoderamento con la nuova infrastruttura.

