



PGTU 2007

Piano Generale del Traffico Urbano
Aggiornamento 2007



COMUNE DI RAVENNA
Area Infrastrutture Civili
Servizio Pianificazione Mobilità



DOCUMENTI DELLA CONSULTAZIONE

OTTOBRE 2007

La consultazione

La consultazione è avvenuta sulla bozza della relazione generale, chiamata "Schema Preliminare". All'inizio di dicembre 2006, lo Schema Preliminare è stato pubblicato sul sito del Comune di Ravenna e ne sono state prodotte e distribuite n. 80 copie su carta e circa 50 copie su CD. Nei mesi successivi sono stati effettuati n. 10 incontri di illustrazione e consultazione e sono pervenuti n. 8 contributi scritti.

Elenco incontri di consultazione:

| | |
|------------|--|
| 15/12/2007 | Workshop Agenda 21 |
| 18/12/2006 | Associazioni commercio, industria, artigianato |
| 18/12/2006 | Circ.ne Prima |
| 08/01/2007 | Circ.ne Seconda |
| 11/01/2007 | CNA |
| 17/01/2007 | Circ.ne Terza |
| 18/01/2007 | Confesercenti |
| 06/02/2007 | Circ.ne Castiglione |
| 07/02/2007 | Circ.ne del Mare |
| 13/02/2007 | Circ.ne Sant'Alberto |
| 12/04/2007 | ASCOM |
| 17/04/2007 | Aziende trasp. Merci presso Lega Coop |
| 07/09/2007 | Incontro con Sig.ra Gambi |

I contributi scritti

| | | |
|-----------|--|------------|
| 1 | Fiab e altri | 18/01/2007 |
| 2 | Ascom/Confesercenti/Confartigianato/CNA | 08/03/2007 |
| 3 | Circ.ne Seconda | 27/03/2007 |
| 4 | Circ.ne del Mare | 08/03/2007 |
| 5 | Circ.ne Terza | 09/03/2007 |
| 6 | Circ.ne del Mare | 27/03/2007 |
| 7 | Circ.ne Prima | 02/04/2007 |
| 8 | Sig.ra Silvia Gambi | 04/04/2007 |
| 9 | Ass. Mariola | 08/04/2007 |
| 10 | Ascom/Confesercenti/Confartigianato/CNA e Ordini e Collegi ravennati | 23/05/2007 |
| 11 | Comm. Circ.ne Fiume Montone Abbandonato e via Oberdan | 22/05/2007 |
| 12 | Legambiente | 31/05/2007 |
| 13 | Circ.ne Roncalceci | 23/08/2007 |



Federazione Italiana
Amici della Bicicletta
Onlus WWW.Fiab-onlus.it



"Amici della Bici"
Gruppo Cicloescursionistico
Massa Lombarda - Lugo - Ravenna

European
Cyclists
Federation



PGTU

all

18 GEI

Spett. Catia Strada
Comune di Ravenna

Massa Lombarda li 29/12/2006

Oggetto: Commenti al PGTU

Il PGTU così come presentato presenta un notevole squilibrio a favore della mobilità motorizzata sia pubblica che privata a scapito di altre forme. Vista la notevole mole di traffico ciclistico (11.000 biciclette/giorno come si evince dalla relazione di presentazione del PGTU) al di là della creazione di sempre nuovi itinerari ciclabili si ribadisce la necessità (a questo punto non più rinviabile) della creazione di un concreto piano della mobilità ciclabile e di un serio lavoro di rimagliamenti degli itinerari esistenti e di abbattimento delle barriere architettoniche. La mancanza di un piano di mobilità ciclabile sulla base di esigenze vere (itinerari casa lavoro es. Ravenna-Basiglio, e casa scuola es. scuola Guido Novello - via Nullo Baldini - incrocio via Santa Teresa - via De Gasperi) è sicuramente alla base di un sotto o mancato utilizzo di quei pochi itinerari esistenti. Purtroppo occorre qui segnalare che la necessità di rimagliamenti e riprogettazione coinvolge anche itinerari protetti di nuova e/o recentissima costruzione (vedi nuovo collegamento con l'ipermercato esp. oppure la mancanza di collegamento tra la pista della darsena e via delle industrie sull'itinerario verso la zona cimiteriale e lo stabilimento ex anic). La mancanza di "logica" nella creazione e progettazione degli itinerari protetti oltre ad essere un danno diretto per chi li usa (e un pericolo anche per l'automobilista corretto, che si vede sbucare davanti biciclette forzatamente contromano o peggio) rappresentano una grave segnale di sottoconsiderazione degli stessi. Il messaggio che passa infatti è che l'itinerario protetto è un lusso inutile, un fregio a una struttura ben più importante (ad uso dell'auto privata) un puro vezzo, una cosa inutile tant'è che non viene neppure usata (perché dovrei fermi ammazzare venendo contromano sulla curva a fianco della Capitaneria di Porto all'angolo della darsena provenendo da via delle Industrie?). Oltre a rimarcare una serie di indicazioni tecniche quali: illuminazione e segnalazione degli itinerari con indicazioni coerenti e univoche su tutto il territorio, collegamento dei nuovi itinerari alla rete preesistente già in fase di realizzo e non con interventi tampone, eliminazione di cordoli e barriere architettoniche (il tutto anche e soprattutto a favore dei portatori di handicap sempre più utilizzatori di carrozzine elettriche), installazione di semafori ciclopedonali "veloci" (spesso ci si addormenta aspettando il verde e alla fine si passa con il rosso in una pausa del traffico, poi quando arriva finalmente il verde le auto si fermano, gli autisti si arrabbiano e non passa nessuno, dando un ulteriore messaggio di "inutilità" del semaforo), si ritiene urgente e opportuno sollecitare l'invio di segnali da parte dell'amministrazione volti a riqualificare l'immagine del ciclista e della bicicletta. Il ciclista NON è un cittadino di serie B che non ha i soldi per comprare una auto. Un primo provvedimento in tal senso potrebbe essere rivolto alla incentivazione all'acquisto/manutenzione di bici (molte biciclette circolanti non sono a norma, fanali, catarifrangenti, campanello) tramite distribuzione gratuita o dietro piccolo costo di kit/buoni per la manutenzione e la messa a norma in accordo con la rete di riparatori di cicli. Distribuzione nelle scuole di manuali come quello in allegato per la diffusione e la conoscenza del mezzo Bicicletta. Emissione di una ordinanza da parte del Sindaco di regolamentazione del traffico delle biciclette all'interno del centro storico volta a permettere la libera circolazione anche in senso contrario ai sensi unici (stando sempre sulla propria destra) delle biciclette (es. Reggio Emilia). I fondi per ognuna di queste iniziative, kit, manutenzione, acquisto bici, stampa libretti, posa cartelli, per par condicio potrebbero essere stornati da quelli abbondantemente elargiti per la trasformazione di auto da benzina a metano/gpl. Si sollecita inoltre la creazione di una apposita commissione di verifica della progettazione e della fruibilità degli itinerari già creati, quale potrebbe essere un "Ufficio Mobilità ciclabile". Questa commissione composta da utilizzatori (e non progettisti) dovrebbe affiancare i progettisti nella fase di progettazione e le ditte in fase di realizzazione delle opere, dando pareri al limite anche non vincolanti. Si sollecita inoltre la partecipazione di progettisti e amministratori a visite a città e province già avanti nella gestione di mobilità di tipo ciclabile quali ad esempio Bolzano e la Provincia di Trento. Si ricorda qui che la Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta Onlus) che io rappresento, organizza ogni anno viaggi di studio in Italia e all'estero per osservare realtà e realizzazioni. Per garantire la massima partecipazione alle prossime attività/iniziative di consultazione/verifica indette dal Comune e dagli Assessorati si raccomanda, data la natura di volontari dei rappresentanti di molte associazioni chiamate a essere presenti, di convocare le riunioni in orario serale o tardo pomeridiano.

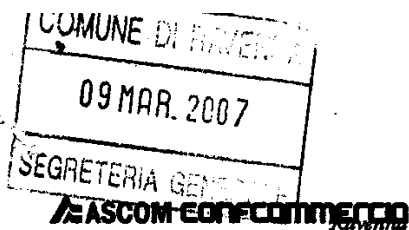
In allegato:

- Relazione del 2002 riguardante mobilità di tipo ciclabile con proposte di itinerari di tipo Comunale e Provinciale in un inquadramento Nazionale.
- Libretto "MANUALE DI SOPRAVVIVENZA PER CHI VA IN BICI ovvero Undici modi per non farsi investire usando la bicicletta"
- Delibera del Comune di Reggio Emilia.
- Programma "VIAGGIO DI STUDIO MODERAZIONE DEL TRAFFICO E INTERVENTI A FAVORE DELLA CICLABILITA' A ZURIGO E BERNA 11-14 GIUGNO 2006"

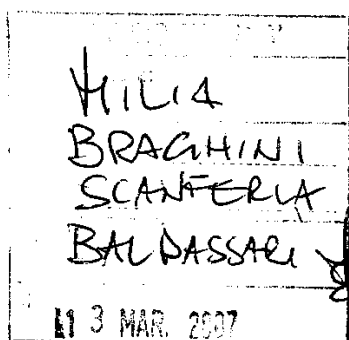
Letteratura:

- <http://www.fiab-onlus.it/uffici/index.htm> (Fiab onlus) "Ufficio Biciclette: cosa è" link ai siti di alcuni Uffici Biciclette.
- <http://www.fiab-onlus.it/tecnicagfondi.htm> (Fiab onlus e Associazione Italiana Città Ciclabili) Guida al reperimento di fondi per la ciclabilità urbana
- <http://www.fiab-onlus.it/tecnicatecnica1.htm> (Fiab onlus) Piste ciclabili e moderazione del traffico urbano. Link e letteratura in genere
- <http://www.fiab-onlus.it/tecnicasegnal2.htm> (Fiab onlus) Ipotesi di segnaletica per itinerari ciclabili

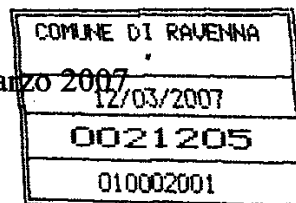
Il coordinatore
Navacchia Andrea



CASTER



Ravenna, 7 marzo 2007



Al Sindaco
Piazza del Popolo 1
48100 Ravenna

All'Assessore ai Lavori Pubblici,
Traffico e Mobilità
via C. Morigia 8/A
48100 Ravenna

Oggetto: Piano generale del traffico urbano – Documento interassociativo.

Unito alla presente si trasmette copia del documento di valutazioni e osservazioni in merito all'oggetto sottoscritto dalle nostre associazioni.

Con cordialità.

Ascom/Confcommercio
il Presidente
Graziano Parenti

Confesercenti
il Presidente
Gianluca Gasperoni

Confartigianato
il Presidente
Danilo Terzi

CNA
il Presidente
Mauro Baruzzi

Troff

12 2 MAR. 2007

Piano generale del traffico urbano: valutazioni e osservazioni

La proposta di schema preliminare del Piano del Traffico Urbano risulta essere un documento complesso e variegato nel suo porsi infatti come risposta su ampi settori di intervento che vanno dalla riqualificazione dei veicoli circolanti alla fluidificazione della circolazione fino alla distribuzione delle merci in città.

Lo scopo del presente scritto, che costituisce una sintesi condivisa delle posizioni di ogni associazione, è quindi quello di prendere posizione sui diversi ambiti di cui si compone il PGTU e soprattutto evidenziare quelle che sono le critiche non solo sulla filosofia di fondo ma anche gli effetti concreti che talune misure avrebbero sulla vita economica delle imprese che le scriventi associazioni rappresentano.

È bene dire subito che le criticità maggiori riscontrate dalla lettura del documento presentatoci riguardano una parte ben individuata del territorio comunale - il centro storico - ed è dunque in questo ambito che si appuntano la maggior parte delle nostre osservazioni, avendo ben presente che permangono comunque problemi anche in zone periferiche della città.

Difendere il centro storico, in poche parole, significa salvaguardarne la vitalità economica. Se manca il tessuto imprenditoriale, il centro è finito. Due i rischi incombenti: da una parte la sua trasformazione in un museo destinato ai ricchi e ai turisti, dall'altro l'esternalizzazione delle sue funzioni e quindi un progressivo allontanamento delle attività verso posti più accessibili. Occorre allora valorizzare le nostre radici e non andare a rimorchio di modelli che non ci appartengono e che proprio in questo momento storico vivono una fase di profondo ripensamento: non dovremmo dimenticare mai che il centro storico è nato in Italia e quindi il concetto di piazza intorno a cui si sviluppa l'attività economica è nel nostro dna. Cercare altri modelli diventa allora una forzatura.

Come è una forzatura riversare solo sulle auto le colpe dell'inquinamento atmosferico. Secondo molti studi recenti il trasporto stradale non è il solo - e secondo alcuni nemmeno il maggiore - responsabile dell'inquinamento da polveri e quindi gli interventi antismog devono avere una ottica di intervento molto più variegata e complessa.

A questo proposito una "piccola" richiesta già precedentemente avanzata riguarda la possibilità di un lavaggio periodico delle strade che l'esperienza di alcune città indica come capace di ridurre la percentuale di inquinamento prodotta dalle automobili.

Accessibilità

L'obiettivo di aumentare il numero di autoveicoli che non transitano in centro storico – a pag. 7 con orgoglio si parla di espulsione di 20.000 veicoli al giorno prodotti dai precedenti piani del traffico – non deve tradursi in maggiore difficoltà di fruibilità del centro storico, secondo la visione vera o percepita di un fortino chiuso e difficilmente “espugnabile”; una idea questa avvalorata dalle proposte di allargamento dell'estensione di alcune ZTL di un ampliamento del loro orario e soprattutto con la costituzione della nuova ZTL gialla.

Non vogliamo in alcun modo che si crei un ingessamento, della già critica viabilità del centro, perché questo porterebbe alla disaffezione di chi già ci si reca, optando per mete più facilmente “avvicinabili”.

Vogliamo a questo proposito sottolineare che

- l'Amministrazione Comunale nell'Aprile 2003 ha presentato il Piano di sviluppo turistico commerciale della città e del suo centro storico;
- la “cabina di regia del centro storico”, nella primavera del 2004, ha promosso una indagine sulla identificazione dei modelli di comportamento della popolazione residente nei confronti del centro storico per misurare il grado di soddisfazione dei servizi commerciali, artigianali e ristorativi che formano il sistema centro storico.

In entrambi i documenti si evidenziano come principali criticità per uno sviluppo e un rafforzamento del tessuto imprenditoriale del centro: l'accessibilità e i parcheggi.

L'accessibilità al centro quindi non può essere finalizzata solamente ed unicamente al tema della tutela ambientale. Occorre uno sforzo per coniugarla allo sviluppo del tessuto imprenditoriale.

La voce delle 600 attività economiche insediate nel centro chiediamo venga ascoltata.

La valorizzazione del centro storico, delle sue vie e delle sue piazze è un tema che sta a cuore agli stessi operatori economici, che sono convinti che si debba continuare a percorrere la strada per aumentare le presenze e la permanenza di turisti, durante tutto l'anno, ma non si deve commettere l'errore di pensare che artigiani e commercianti possano vivere di solo turismo – e le indagini effettuate sulla nostra base associativa lo confermano.

La bellezza della nostra città sta anche nella sua offerta commerciale varia e qualificata sotto l'aspetto merceologico.

Per mantenere questa immagine il centro di Ravenna ha bisogno delle sue attività e le attività hanno bisogno dei loro clienti abituali, che non sono solo turisti ma soprattutto i residenti, i cittadini di questo e altri comuni che trovano ancora il tempo per incursioni veloci nel centro e le persone che nel centro lavorano.

Nello schema preliminare del piano viene fatta una analisi della riqualificazione dei veicoli circolanti; viene preso in esame anche quale potrà essere il parco circolante tra tre anni, ma non viene effettuata una valutazione di quali miglioramenti ambientali hanno apportato e apporteranno il rinnovamento del parco autoveicoli circolante nel comune. Questo elemento deve essere tenuto in debito conto. Se la quasi totalità del parco veicolare nei prossimi anni diventasse euro 4 o 5 e alimentato a gas metano o liquido quale impatto avrebbe sul piano del traffico?

L'incentivazione ad acquisire mezzi poco inquinanti non potrebbe essere premiata da una maggiore possibilità di circolazione?

Parcheggi

Giudichiamo positivamente che dopo anni di immobilismo e ambiguità si compia una scelta chiara a favore di spazi ad alta concentrazione della sosta così come dell'ampliamento della capienza di quelli esistenti.

Per soddisfare la richiesta di sosta durante le normali ore di lavoro, oltre all'ampliamento dei parcheggi di via Cura, via Port'Aurea e via Rondinelli, torniamo a ribadire la necessità di avviare fin dalla prima fase una seria progettazione di ampliamento del parcheggio di piazza Baracca (nel piano previsto nella fase C) oltre alla possibilità di inserire tra quelli oggetto di ampliamento il parcheggio Caserma Gorizia, non previsto dal documento, e importante anche alla luce delle critiche di cittadini e ambientalisti sul progetto relativo all'area Orto Siboni.

Sempre tra le nuove opportunità di parcheggio in prossimità del centro, l'attuale caserma militare di via N. Bixio sarebbe un'ottima soluzione vista la sua posizione e la sua capacità, perciò sollecitiamo l'amministrazione affinché intervenga presso il Ministero della Difesa per permettere la veloce dismissione dell'immobile dagli usi militari (con soluzione alternativa fuori dal centro cittadino) alla luce delle nuove disposizioni contenute nella Finanziaria in materia di demanio militare.

Il progetto di riqualificazione del Mercato secondo lo studio presentato dall'architetto Iginio Rossi, è stato recentemente e in diversi appuntamenti individuato dal Sindaco e dall'Assessore al commercio come impegno prioritario nel processo di valorizzazione del centro: la nuova conformazione del Mercato coperto non può essere sostenibile senza dedicare uno spazio idoneo a parcheggio. Un parcheggio ad alta rotazione in grado di offrire almeno 100 posti, con una tariffa più alta rispetto agli altri della stessa tipologia.

Una strada che comunque l'amministrazione dovrebbe percorrere al fine di aumentare l'offerta di posti lungo le strade del centro storico, deve essere quella di adottare una nuova linea nel rilascio dei permessi ai residenti, che controlli in maniera più rigida l'effettiva presenza di condizioni necessarie affinché i permessi siano rilasciati e l'introduzione della possibilità, nei limiti del Codice della strada, di sostare di fronte al proprio passo carraio.

Tempistica degli interventi

Chiediamo che le eventuali modifiche dell'attuale Piano del Traffico debbano essere messe in atto solo quando verranno realizzati (non solo progettati) i nuovi interventi strutturali.

All'interno del piano interventi di disincentivo alla sosta in centro sono posti prima gli interventi di incentivo all'utilizzo del trasporto pubblico e dei parcheggi scambiatori e di assestamento e le ZTL. Questa impostazione tempistica avrà sul piano comunicativo il possibile effetto di essere recepita come una forte limitazione delle abitudini dei singoli e penalizzazione dei loro ritmi di vita, provocando così nell'immediato una disaffezione al centro della città, ritenuto difficilmente accessibile.

Proponiamo una diversa cronologia degli interventi, con la quale tracciare il PGTU e cioè istituire o ampliare le ZTL dopo che sarà chiaro il nuovo andamento dei flussi che si andrà a creare con l'ampliamento e la costruzione di nuovi parcheggi.

Diretta conseguenza di questa impostazione è la richiesta di chiudere Piazza Kennedy – sulla cui destinazione chiediamo un confronto con il Comune – solo dopo avere realizzato il piano di ampliamento e costruzione dei parcheggi.

ZTL gialla

Esprimiamo netto dissenso per il forte disagio che causerebbe a tutti gli operatori del centro e per le ripercussioni negative che potrebbe avere in futuro.

La riteniamo non solo concretamente ma anche simbolicamente il segno della volontà di penalizzare – magari inconsciamente – il centro storico.

Infatti mentre nel breve periodo potrebbe essere raggiunto l'obiettivo di portar fuori dal centro storico la sosta di lungo periodo non si è pensato neanche al fatto che diversi professionisti hanno i propri uffici nel centro storico e molti di questi necessitano per i frequenti spostamenti giornalieri di parcheggiare i propri mezzi nelle immediate vicinanze, cosa che questo provvedimento non permetterebbe a meno che non si recassero in centro solo dopo le 9,30. E' prevedibile che per tale disagio molti opteranno in futuro per il decentramento dei loro uffici e invece le aziende che dovranno fare la scelta tra centro storico o altra locazione, troveranno quest' ultima sicuramente più vantaggiosa. Questo si inserirebbe in un processo già pesantemente avviato di decentramento di funzioni extracommerciali che rappresentano storicamente una delle tessere su cui si è formata l'idea di città.

Questa misura di disincentivo risulta quindi troppo pesante.

Se si vuole direzionare la scelta degli utenti verso il trasporto pubblico e i parcheggi di assestamento, raggiungendo l'obiettivo prefissato di ridurre fortemente la presenza di sosta a lungo termine, pensiamo sia meglio utilizzare gli strumenti di incentivazione e ragionare su come offrire servizi più competitivi e vantaggiosi, lasciando al singolo la scelta tra le due opzioni: parcheggiare in pieno centro con tariffa più alta o utilizzare i parcheggi di assestamento ampliati e ben serviti.

Trasporto pubblico e trasporto collettivo

L'idea del PGTU di puntare sulla valorizzazione del trasporto pubblico è dalle associazioni scriventi assolutamente condivisa. Inoltre riteniamo si debba investire oltretutto su piani di comunicazione efficaci e mirati sulla qualità del servizio, la puntualità nel raggiungere la destinazione, la sua competitività.

Riteniamo si debbano anche spingere maggiormente politiche di mobility management verso il "trasporto collettivo non convenzionale". Si mette in evidenza la possibilità di realizzare sistemi innovativi per rendere maggiormente efficiente il trasporto sia dal punto di vista tecnologico, ma soprattutto introducendo nuovi servizi (taxi a chiamata, servizi a navetta aziendali, ecc.).

In questo campo le imprese che effettuano servizi complementari al trasporto pubblico devono essere coinvolte in progetti innovativi.

Tra gli strumenti di incentivazione, varrebbe la pena puntare con maggior efficacia sul job ticket, specialmente quando il target è composto dalle persone che si recano in centro nella fascia d'orario 7.30 – 9.30. Tale strumento arricchito da sconti più alti, linee servite più frequentemente e altri vantaggi, come l'inserimento della fermata a chiamata sulle linee Metrobus, potrebbe risultare vincente.

Visto i commi 1121 1122 e 1123 della finanziaria, nei quali si prevede la costituzione del Fondo per la mobilità sostenibile e tra gli obiettivi elencati troviamo quello di valorizzare lo strumento del car-sharing, chiediamo siano messi a disposizione due veicoli dedicati ai rifornimenti e consegne a domicilio, divenute negli ultimi anni sempre più strumento necessario per fidelizzare il cliente e determinante per la sostenibilità dei bilanci di queste attività.

In questo contesto vale la pena prendere in considerazione anche i bus turistici e consigliare qualche soluzione per razionalizzarne il loro servizio. Come prevedere un accesso privilegiato ai soli bus turistici con gruppi accompagnati da guide autorizzate della città che si faranno carico di fare rispettare i soli tempi di carico/scarico turisti in punti ben definiti della città e di indicare come raggiungere facilmente i punti di sosta esterni al centro.

Questo per evitare lo spiacevole fenomeno verificatosi in passato dei bus con gruppi senza guida che stazionavano intere giornate presso la Stazione Ferroviaria o in Piazza Baracca, incuranti del cartello di "sosta breve" o della necessità di un permesso specifico.

Strategie di viabilità

Una volta completata e equamente distribuita l'offerta di parcheggi di assestamento, sarà competenza dell'ultima fase di questo piano e del prossimo valutare la possibilità di modificare la viabilità di alcune strade al fine di permettere rapidi collegamenti tra i parcheggi di assestamento.

Lo schema preliminare del PTGU proposto non prende in esame il problema di quali siano i collegamenti viari fra i vari parcheggi di attestazione. In buona sostanza riteniamo che sia prioritario conoscere quali modalità si vogliono adottare per rendere interscambiabili fra loro i parcheggi.

Deve essere anche valutata un'organizzazione più elastica di alcune zone a traffico limitato, che potrebbero essere lasciate libere al transito, nei giusti orari di interesse commerciale e nei percorsi adottati da chi in tali fasce si reca in centro per acquistare beni o servizi; come del resto è scritto nel PGU le ZTL introducono elementi di rigidità nella gestione del traffico e questi aggiungiamo noi possono creare problemi alla sostenibilità economica delle imprese interessate al provvedimento.

Anche il cambiamento del senso di marcia di una via può creare seri danni economici alle attività. Alla luce di questa considerazione chiediamo vengano riviste su alcune vie scelte adottate negli anni passati che hanno determinato in alcuni casi pesanti cali di fatturato a fronte di benefici incerti.

Distribuzione delle merci in città

Il progetto City ports ha dimostrato come il problema riguardi non tanto l'impatto e la sostenibilità ambientale quanto piuttosto l'incompatibilità con l'identità di una città che può contare su beni storici e architettonici di pregio, su una presenza turistica importante e su una idea di ordine e bellezza che non tollera presenze improprie.

Riteniamo dunque che le linee di intervento per una politica di logistica urbana tenendo conto delle "criticità di generare ricavi" debbano comunque puntare ad una più razionale e sostenibile movimentazione delle merci in città.

A Ravenna partiamo sicuramente da una situazione (dal lato dell'offerta del servizio) organizzata ed in grado di dare un servizio adeguato alle imprese del centro storico.

Lo studio City Ports promosso dal Comune e finanziato dalla Comunità Europea propone alcune soluzioni operative.

I progetti avviati in Europa partono comunque da alcune premesse fondamentali:

- non ci devono essere costi aggiuntivi per i destinatari della merce;

- le amministrazioni devono accompagnare i progetti con misure di incentivo/disincentivo;

Percorsi pedonali, ciclabili e qualità urbana

Come espresso nel piano la razionalizzazione dei parcheggi sarà uno dei mezzi per raggiungere una riqualificazione di diversi percorsi pedonali, dei quali alcuni già individuati, con l'obiettivo di migliorare la loro attrazione. In particolare i percorsi di collegamento tra i parcheggi di assestamento al Centro della città, costituirebbero un obiettivo prioritario del piano. Riconosciamo l'importanza di questo tipo di opera che risponde a tutti gli obiettivi che il piano si pone: incentivare i mezzi alternativi all'auto, valorizzazione della qualità urbana e di conseguenza gradevole impatto per i turisti, per questo riteniamo che queste opere di riqualificazione possano essere arricchite se si tiene conto delle innumerevoli proposte che la dottrina dell'Urban Design ha in questi anni avanzato, integrando al piacere estetico l'utilità di strumenti tecnologici. Alcune soluzioni sposate alle scelte già prese in termini di arredo urbano potrebbero veramente elevare l'attrattività dei percorsi pedonali.

Richiamiamo anche l'attenzione sulla necessità di mettere in rete i diversi percorsi ciclabili che in questi anni si sono realizzati.

Consigliabile sarebbe, come esempio concreto di strumenti di servizio e di arredo, adottare dei "totem informatici" in grado di dare ogni genere di informazione, che si riterrà utile. In più utilizzando strumenti di questo tipo si avrà la possibilità di aggiornarli periodicamente inserendo cambiamenti sopraggiunti o nuove informazioni.

Vorremmo sottolineare però che la riqualificazione di percorsi pedonali, arredo urbano e servizi non deve essere prevista solo all'interno del centro storico. Esistono in città altre realtà vive sotto l'aspetto commerciale e che offrono un servizio importante ai cittadini che abitano in quelle zone. Non vogliamo fare qui un'elencazione, ma invitiamo l'amministrazione a ragionare sulla riqualificazione dei quartieri, favorendo così la permanenze delle attività presenti che costituiscono una ricchezza non trascurabile per la nostra città. Per questo una consultazione con noi e le circoscrizioni potrà restituire un ottimo quadro degli interventi necessari, anche in termini di viabilità e sicurezza.

Queste istanze costituiscono una prima valutazione sullo schema preliminare del piano del traffico, delle quali auspichiamo l'accoglimento prima dell'adozione formale da parte del consiglio comunale del documento.

Ovviamente, una volta che il piano sarà adottato, le scriventi Associazioni si impegnano ad esaminarlo e, alla luce anche delle auspiccate modifiche che abbiamo richiesto, a valutarlo nel dettaglio.

Ascom/Confcommercio
il Presidente
Graziano Parenti

Confesercenti
il Presidente
Gianluca Gasperoni

Confartigianato
il Presidente
Danilo Terzi

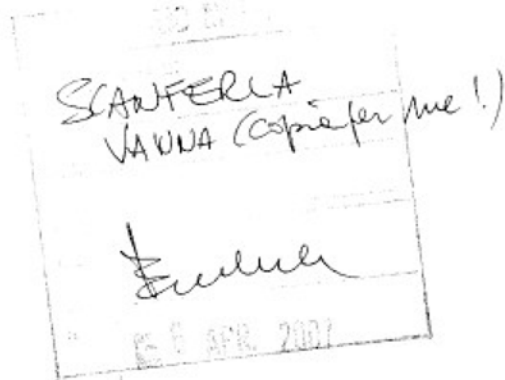
CNA
il Presidente
Mauro Baruzzi



COMUNE DI RAVENNA
Servizio Decentramento
Circoscrizione Seconda

Ravenna, 27 marzo 2007

Prot. N. 483



Al Signor Sindaco Fabrizio Matteucci

All'Assessore Gabrio Maraldi

All'Assessore Silveria Paola Lameri

Alla Dirigente del Servizio Decentramento
Dott.ssa Nives Babini

LORO SEDI

Oggetto: osservazione su P.G.T.U.

Con la presente si invia il documento contenente le osservazioni al P.T.G.U., approvato all'unanimità dal Consiglio della Circoscrizione Seconda nella seduta del 22 marzo 2007.

Unitamente al documento si allegano le dichiarazioni di voto di alcuni gruppi politici e la sintesi del lavoro prodotto dalla commissione circoscrizionale Assetto del Territorio, Viabilità e Traffico.

Cordiali saluti.

Il Presidente
Paolo Domenicali

Osservazioni sulla relazione al P.G.I.U.
CIRCOSCRIZIONE SECONDA

Si ritiene particolarmente positiva la scelta dell'Amministrazione Comunale di predisporre lo Schema Preliminare (che la legge considera facoltativo) e di *avviare* immediatamente la fase di consultazione aperta alla società civile, alle organizzazioni economiche e sociali della città.

Il documento, approvato all'unanimità *nella scorsa legislatura* dal Consiglio di Circoscrizione, conteneva un'introduzione particolarmente attuale e condivisibile che in parte si ripropone.

Il problema del traffico veicolare all'interno della città in genere e nella nostra in particolare, tenuto conto anche dell'alta percentuale di auto per abitante, incide in maniera rilevante sulla vita quotidiana dei cittadini, sulla loro sicurezza personale e sulla loro salute.

Una grande attenzione va quindi posta verso l'inquinamento atmosferico ed acustico che il traffico produce (o comunque contribuisce a produrre in parte) mettendo in atto tutti gli interventi di natura strategica e contingente atti ad attenuare i disagi ed i danni alla salute.

Si ritiene molto importante il superamento della circonvallazione mediana, in quanto attraversa zone altamente residenziali (viale Alberti), sostituendola con l'attuale Classicana, prevedendo nelle progettazioni future (E55 e collegamento con la E45 e l'autostrada A14) una viabilità che allontani dalla città il traffico di attraversamento, in gran parte costituito da mezzi pesanti.

Viviamo in una società complessa per cui è indispensabile affrontare il problema su più terreni:

- mettere in campo tutti gli strumenti di conoscenza e di informazione per creare la consapevolezza nei cittadini che rinunciare all'uso dell'auto non è una perdita o una privazione ma una conquista e una ricchezza per la propria qualità della vita e della propria salute;
- favorire la viabilità alternativa all'uso dell'auto (mobilità ciclabile, trasporto pubblico più parcheggi scambiatori e trasporto pubblico per gli spostamenti interquartiere soprattutto lungo la circonvallazione di città, metropolitana di superficie per il tratto *Stazione Ravenna – Classe – Savio – Cervia – Rimini (compreso il collegamento con il porto S. Vitale)* con incentivi anche economici all'utilizzo; una segnaletica efficace volta a rendere migliore il deflusso dei mezzi nelle zone più colpite dal traffico;
- individuare, fra i requisiti di ammissione alle Scuole dell'Infanzia, dei meccanismi che favoriscano la frequenza nelle Scuole più vicine alla residenza del bambino con lo scopo di eliminare della mobilità impropria;
- va favorita la riconversione del parco macchine della pubblica amministrazione con veicoli ecologici; per i veicoli commerciali vanno previsti incentivi economici per il passaggio a metano e una regolamentazione particolarmente restrittiva per l'ingresso in città;
- intervenire con maggiori controlli da parte delle forze dell'ordine per prevenire e reprimere comportamenti scorretti (sempre più diffusi) e fare rispettare le regole e le ordinanze (come quelle relative al transito di mezzi pesanti e alle limitazioni al traffico) in particolare agli accessi alla città.

Da queste considerazioni emerge con chiarezza come sia importante agire per priorità precise che per sintesi elenchiamo in (trasporto pubblico urbano, mobilità ciclabile e pedonale, riduzione dei flussi veicolari nei punti critici e la salvaguardia della salute dei cittadini.

Il P.G.T.U. pone particolare attenzione ad alcuni temi in particolare:

- a) **L'approccio integrato per la mobilità sostenibile:** gli interventi possibili sono indicati nella premessa di questo documento; in particolare per favorire la mobilità alternativa, si ritiene che la predisposizione di parcheggi scambiatori nella zona Sud sia strategica, così come la copertura tramite trasporto pubblico dell'area sud con una linea dedicata (tipo navetto) che copra il tratto Classe, Ponte Nuovo, viale Galilei, via Ravegnana, piazza D'Annunzio. La linea proposta avrebbe una notevole valenza anche turistica.
- b) **La rete infrastrutturale:** poiché le situazioni di sofferenza nella nostra Circoscrizione sono fra le altre via Rubicone, via Cesarea, via Galilei, via San Mama, via Bassano del Grappa, è indispensabile predisporre una segnaletica appropriata per canalizzare il traffico improprio. Particolare attenzione va posta per la canalizzazione verso Viale Europa del traffico diretto al mare.
- c) **Il modello di accessibilità al Centro Storico:** sono condivisibili quelle scelte che mirano a trasferire l'offerta di sosta in contenitori concentrati e a non usare indebitamente lo spazio collettivo (*quelli che hanno la possibilità di parcheggiare all'interno delle loro abitazioni devono essere incentivati o costretti a farlo*), valutando anche la possibilità di parcheggiare di fronte al proprio passo carrabile, in modo da liberare dalla sosta strade strategiche per consentire corsie riservate ai Bus, favorire le categorie più deboli (pedoni e ciclisti) e migliorare l'immagine della città anche a fini turistici. Le previsioni relative alla nostra circoscrizione prevedono due parcheggi contenitori (di fronte all'ex-macello e orto Siboni). Per quello di fronte all'ex-macello si chiede di prestare particolare attenzione all'eventuale costo della sosta; per l'orto Siboni va salvaguardata la parte di verde esistente di pregio mentre va utilizzata la restante. Sulla questione è in corso nella città un forte dibattito che riteniamo vada considerato ai fini di una scelta definitiva, anche in considerazione della reale necessità di fabbisogno di ulteriori parcheggi a servizio del centro storico.

Si segnala infine la vasta area dell'Acquedotto di via Fusconi che potrebbe essere utilizzata in maniera più collettiva.

- d) **La mobilità pedonale e ciclabile:** intervenire nei punti critici -attraversamenti, rotonde, incroci - prevedendo il diritto di precedenza o comunque la priorità a pedoni e ciclisti. Dove è possibile gli attraversamenti pedonali vanno previsti a distanza di sicurezza dall'incrocio.

Per la mobilità pedonale: semafori e aiuole spartitraffico per la sicurezza degli attraversamenti pedonali su viale Randi, via Romea sud, via Dismano, viale Galilei con particolare attenzione all'incrocio di Via Galilei con Via Ravegnana.

Per la mobilità ciclistica: prevedere incentivi, educare all'uso della bici, potenziare il servizio di bici pubbliche prestando più attenzione alla fruibilità, alla manutenzione e al rispetto delle regole: il servizio, per essere tale, deve essere fruibile da tutti in maniera semplice e funzionale (se servono nuove chiavi vanno previste!!).

Fondamentali per la nostra circoscrizione:

- a. completamento pista ciclabile via S. Mama,
- b. realizzazione pista ciclabile Via Renato Serra,
- c. pista ciclabile Classe - Fosso Ghiaia - Mirabilandia

- d. collegamento ciclabile sfruttando l'argine del fiume fra Madonna dell'Albero - Ponte Nuovo e Madonna dell'Albero - via Ravegnana proseguendo fino al Borgo San Rocco;
- e. *Comparto di Via Bassano del Grappa*
- f. La messa in sicurezza dello sbocco della pista ciclabile viale Pertini e viale Saragat su via Fiume Montone Abbandonato, prevedendo la continuità della pista ciclabile fino alla farmacia comunale.
- g. Pista ciclabile a Borgo Montone su via Einstein e su via F. Montone Abbandonato fino alla scuola elementare.

Le piste ciclabili, oltre che costruite, vanno mantenute e, dove è possibile, vanno previste piazzole di sosta arredate.

e) La sicurezza stradale: E' indispensabile intervenire con piani particolareggiati per risolvere situazioni di sofferenza nei seguenti nodi:

- a. Zona via Cassino - via San Mama- vi a Mario Montanari - via Ravegnana.
- b. Sottotrada via Galilei viale Newton
- c. Via Berlinguer - via Pascoli - viale Randi
- d. Via Palladio - via Borromini - via Suzzi
- e. La zona delle vie delle valli .

Il piano proposto non tiene in sufficiente considerazione la circolazione del forese.

Si propongono piani particolareggiati per risolvere situazioni di sofferenza anche a:

- 1) San Bartolo
- 2) Borgo Montone (zona delle vie con nomi di laghi)
- 3) Ponte Nuovo- Madonna dell'Albero(Via 56 martiri, Via Marabina)
- 4) Classe (via Zuccherificio e limitrofe)
- 5) Fosso Ghiaia (Via Manfredonia e traverse) e variante della SS. Adriatica a Fosso Ghiaia
- 6) S. Marco - Villanova

f) Il Trasporto Pubblico Locale: Puntiamo ad una riconsiderazione del trasporto pubblico nell'ottica del servizio e dell'efficienza aumentando la copertura delle zone di influenza. E' indispensabile arricchire la rete di trasporto pubblico puntando a dare risposte al turismo, ai lavoratori anche utilizzando progetti *specifici* e sinergie emergenti, offrendo un servizio efficiente, conveniente sia come tempo di percorrenza e frequenza, sia come costo.

La relazione prevede che in Fase C (2009/2010), compatibilmente con le risorse e previa valutazione di fattibilità, si possa ipotizzare la costruzione del nuovo ponte che collega Ponte Nuovo a viale Galilei. Si ritiene che se quanto previsto dal PSC per Ponte Nuovo verrà rapidamente realizzato (come è ipotizzabile trattandosi di interventi di privati) la costruzione del ponte diventi strategica.

Il P.S.C e il P.G.T.U sono strettamente collegati.

Si chiede all'amministrazione la massima attenzione ed un più stretto collegamento fra tutti i soggetti interessati e coinvolti, che partecipano alle varie fasi dello studio, della progettazione e dello sviluppo del territorio comunale, con particolare attenzione alla pianificazione urbana e quella del traffico che riteniamo in stretto rapporto.

Occorre rafforzare questo unico strumento nelle mani dell'amministrazione.

Le richieste di questo documento scaturiscono, oltre che dalla normale conoscenza acquisita con il lavoro svolto in questi anni nel Consiglio di Circoscrizione, anche dal confronto iniziato con il territorio (Comitati Cittadini, Comitati di strada, Associazioni e singoli cittadini), confronto da sempre ritenuto metodo di lavoro d'estrema importanza ed utile per cercare soluzioni il più

possibile condivise e che s'intende proseguire per poter raccogliere le istanze e i disagi dei cittadini e per quanto possibile farsene carico presso l'Amministrazione Comunale.

Documento approvato all'Unanimità nella seduta del Consiglio del 22 marzo 2007 con la seguente votazione:

consiglieri Presenti n° 16, consiglieri Votanti n° 16, consiglieri Favorevoli n° 16, consiglieri Astenuti n° 0, consiglieri Contrari n° 0.



Comune di Ravenna
Circoscrizione Seconda

GRUPPI DI OPPOSIZIONE


Ravenna, 22 Marzo 2007

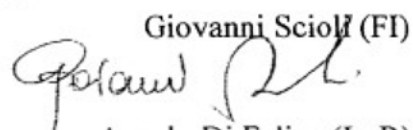
PARERE PGTU

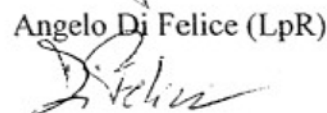
I gruppi di opposizione ritengono nel complesso condivisibile gran parte del documento presentato dai gruppi di maggioranza in merito al PGTU. Molti dei concetti elencati riteniamo vadano accolti con favore. Tuttavia va detto inoltre che mentre molte delle esigenze della circoscrizione sono esposte con sufficiente esattezza ed esaurienza non si può dire altrettanto per quanto riguarda alcuni punti critici come in particolare il parcheggio Orto Siboni per il quale continuiamo a dirci assolutamente contrari.

Per quanto riguarda la "catechizzazione dei cittadini" inoltre esprimiamo nuovamente la nostra contrarietà al principio cardine su cui si basa l'intero PGTU, ovvero la sottrazione di auto dal centro storico. Ciò in quanto il prezzo da pagare in termini economici e commerciali per i cittadini sarebbe troppo elevato rispetto ai miseri risultati che verrebbero effettivamente raggiunti per seguire la pur giusta - "sulla carta" - causa ecologica.

Esprese queste critiche, e considerando che si tratta solo di effettuare osservazioni, riteniamo comunque di votare favorevolmente il documento della maggioranza in quanto la stragrande maggioranza dei singoli provvedimenti ivi elencati trovano la nostra approvazione.


Alberto Ancarani (FI)


Giovanni Sciolli (FI)


Angelo Di Felice (LpR)



DICHIARAZIONE DI VOTO P.G.T.U

Le scelte di espansione urbanistica fino ad oggi adottate, hanno portato e porteranno ad una maggior mobilità. Scelte che non hanno tenuto conto di molti fattori che oggi sono sotto gli occhi di tutti e che stanno creando molti problemi, primo fra tutto l'inquinamento atmosferico con indiscutibili e oramai provate conseguenze sulla salute dei cittadini.

E' necessario intervenire nel più breve tempo possibile dandosi scadenze non più rimandabili per non incorrere anche nelle sanzioni amministrative che potrebbero colpire chi riveste cariche e si è assunto precise responsabilità nelle Istituzioni. Non si deve assolutamente dimenticare la responsabilità degli Amministratori nel riguardo della salute dei propri cittadini. Responsabilità che l'attuale legislazione sottolinea e pone in evidenza.

La mobilità è parte integrante della vita di tutti noi e costituisce uno dei fattori centrali della vita del nostro tempo. Oggi non si può prescindere dal non pensare che tutti siamo interessati, e responsabili e che sia necessario il coinvolgimento di tutta la comunità nelle scelte future per lo sviluppo della nostra società.

Il traffico veicolare a Ravenna in questi ultimi anni è cresciuto moltissimo. Forse dovuto ad un maggior benessere economico raggiunto dai propri cittadini. Oggi tutte le città italiane ed in particolare le città situate nella Pianura Padana devono combattere contro l'inquinamento atmosferico causato dal traffico e non solo. Sono sempre più frequenti i superamenti dei limiti dei parametri fissati dalla legge. Dal 2010 i limiti fissati dalla Comunità Europea saranno ulteriormente ridotti.

Difficilmente si potrà mantenere di un così elevato volume di traffico e nello stesso tempo rispettare i limiti imposti.

Occorre sollecitare una politica globale di concerto che coinvolga tutte le Regioni della pianura Padana, e non solo, per far sì che si possa perlomeno iniziare uno studio per sviluppare metodologie di trasporto e mobilità alternative a favore del trasporto pubblico, ma anche e soprattutto per ridurre il trasporto delle merci su gomma. In definitiva per far partire quella *mobilità sostenibile* di cui oggi tanto si parla.

Le Amministrazioni delle città della Pianura Padana, devono far sentire la propria voce in merito.

In questo quadro occorre anche tener presente che le risorse energetiche derivate da fossili avranno termine. Ci sono studi che indicano, con questo ritmo di consumo attualmente in forte crescita, che fra circa 50 anni il petrolio sarà esaurito o la sua estrazione non più conveniente economicamente. Ma non lasciamoci trarre in inganno da questo lasso temporale. Perché il mercato globale, sulla base delle proprie regole e principi (domanda/offerta), già nei prossimi anni stabilirà un maggior costo del petrolio. E non solo ma anche gli altri combustibili fossili seguiranno le precise regole del mercato e vedremo sicuramente il loro prezzo subire forti fluttuazioni.

In questo scenario è difficile capire quale sarà la reazione della comunità. Sicuramente ci sarà una notevole richiesta da parte dei cittadini di trasporto alternativo a quello dell'auto.

Prima che sia troppo tardi, occorre da parte delle Istituzioni, intervenire anche informando la gente sui futuri scenari che si presenteranno e che porteranno ad un repentino cambiamento delle abitudini di tutti. Prepararsi a scenari che inconsapevolmente apparivano lontani se non impensabili è oggi necessario. Per cui è responsabilità delle Istituzioni rivedere lo sviluppo della nostra società ed in modo particolare per ciò che riguarda la mobilità, non solo per il trasporto pubblico, ma anche per ciò che riguarda in particolare la mobilità, in funzione dello sviluppo economico e delle attività produttive.

Come Circoscrizione non possiamo nasconderci dietro alla localizzazione della nostra istituzione, ma anche noi nel nostro piccolo dobbiamo fare la nostra parte, far sentire la nostra voce e dare il nostro appoggio affinché vi sia una presa di conoscenza e coscienza di tali problematiche che ci riguardano molto da vicino. Riteniamo impensabile la risoluzione di problemi di tale importanza, che riguardano il futuro della nostra società, senza il coinvolgimento di tutti i settori della nostra comunità.

Problematiche portate alla luce dalla globalizzazione, che oggi non possono più attendere.

Ravenna, 22.03.2007

**La Commissione Urbanistica
della Seconda Circoscrizione ritiene che
I fini generali del PGTU debbano avere i seguenti obiettivi:**

- ❖ *La salvaguardia vocazione turistica*
- ❖ *La valorizzazione trasporto pubblico locale*
- ❖ *Favorire mobilità alternativa (su rotaia dove è possibile)*
- ❖ *Prevedere la rimagliatura piste ciclabili (fare un piano complessivo prevedendo tempi di intervento)*
- ❖ *Nella progettazione della nuova E55 avere come obiettivo quello di utilizzare la Classicana come circonvallazione*
- ❖ *Informazione, fare cultura, scoraggiare l'uso delle auto*
- ❖ *Controlli da parte della Polizia Municipale per prevenire, reprimere, far rispettare le regole*

**La Commissione Urbanistica
della Seconda Circoscrizione ritiene che:**

➤ **Sulla distribuzione modale:** *stimolare l'uso di mezzi e sistemi alternativi (TPL, bici, piedi)* in particolare per quanto riguarda il favorire la mobilità alternativa si ritiene che la predisposizione di parcheggi scambiatori nella zona Sud collegati con navetto veloce verso il centro (Piazza dei caduti o Stazione) sia strategico.

Per la rete infrastrutturale:

- ❖ *è indispensabile predisporre una segnaletica appropriata per canalizzare il traffico improprio (in particolare quello diretto al mare) verso Viale Europa*
- ❖ *Valorizzazione della ferrovia esistente come metropolitana di superficie*

1. Consentire quantomeno agli studenti del Liceo Classico e di Ragioneria l'utilizzo, in orari specifici, di motoveicoli nel tratto di via di Roma consentendo di evitare di dover passare dal cavalcavia ferrovia.

Il modello di accessibilità al Centro Storico

➤ Sono condivisibili quelle scelte che mirano a trasferire l'offerta di sosta in contenitori concentrati e a non usare indebitamente lo spazio collettivo, quelli che possono parcheggiare in casa loro devono essere incentivati o costretti a farlo, in modo da liberare dalla sosta strade strategiche per consentire corsie riservate ai Bus, favorire le categorie più deboli (pedoni e ciclisti) e migliorare l'immagine anche a fini turistici. Le previsioni relative alla nostra circoscrizione prevedono due parcheggi contenitori (di fronte all'ex-macello e orto Siboni).

➤ Per quello di fronte all'ex-macello si chiede di prestare particolare attenzione all'eventuale costo della sosta (avevamo chiesto di che fosse gratuito, almeno in parte; se la realizzazione sarà privata, probabilmente non sarà possibile. In questo caso bisogna che il costo per l'intera giornata sia molto economico.

➤ per l'orto Siboni va salvaguardata la parte di verde esistente di pregio mentre va utilizzata la restante.

✓ Si precisa che si condivide la scelta di chiudere i parcheggi di piazza Kennedy e piazza Mameli a patto che sia messa in pratica quando saranno disponibili i nuovi parcheggi previsti.

La mobilità pedonale e ciclabile:

- ☐ di intervenire nei punti critici - attraversamenti, rotonde, incroci – prevedendo il diritto di precedenza o comunque la priorità a pedoni e ciclisti.
- ☐ Gli attraversamenti pedonali vanno previsti a distanza di sicurezza dall'incrocio.
- ☐ **Per la mobilità pedonale:** semafori per attraversamento pedonale su viale Randi, via Romea sud, via Dismano, viale Galilei, viale Alberti.
- ☐ **Per la mobilità ciclistica:** prevedere incentivi, educare all'uso della bici, potenziare il servizio di bici pubbliche prestando più attenzione sia alla manutenzione che al rispetto delle regole.
- ✓ completamento pista ciclabile via S. Mama
- ✓ Via Renato Serra, realizzazione pista ciclabile.
- ✓ Pista ciclabile Classe – Fosso Ghiaia - Mirabilandia
- ✓ Pista ciclabile Madonna dell'Albero – Ravenna utilizzando anche l'argine del fiume di via Ravagnana
- ✓ Pista Ciclabile Madonna dell'Albero – Ponte Nuovo
- ✓ Sistemazione sbocco Pista ciclabile viale Pertini e viale Saragat su via Fiume Montone Abbandonato
- ✓ Piste ciclabili a Borgo Montone in via Einstein e via F.Montone Abbandonato.

La sicurezza stradale

Individua come **punti neri e tratte nere nella nostra Circoscrizione:**

- **L'incrocio di via Cassino con via San Mama**
- **L'incrocio di via Cassino con via Mario Montanari**
- **La tratta viale Alberti**
- **Via 56 Martiri**
- **Via Ravagnana**
- **Per quanto riguarda il percorso extra-urbano: La tratta della statale adriatica nell'abitato di Fosso Ghiaia**
- **Via Marabina**

Individua come zone in cui è indispensabile intervenire con piani particolareggiati:

- ✓ **Zona via Cassino\ San Mama\ Mario Montanari\Ravagnana**
- ✓ **sottostrada Galilei \ Viale Newton**
- ✓ **Via Berlinguer\Pascoli/Randi**
- ✓ **Vie delle valli**
- ✓ **via Palladio\Borromini\Suzzi**
- ✓ **Zona Coronelli\Corelli\Torricelli\Monti\Zendrini**
- ✓ **San Bartolo**
- ✓ **Borgo Montone zona laghi**
- ✓ **Ponte Nuovo**
- ✓ **Classe (via zuccherificio)**
- ✓ **Fosso Ghiaia via Manfredonia e traverse**

Il Trasporto Pubblico Locale

- La scelta che sembra sia stata fatta redigendo il PGTU di valorizzazione del TPL non è accompagnata da adeguati investimenti. Deve essere chiaro che, se si vuole un sistema di Trasporto Pubblico Locale efficiente ed efficace vanno fatti investimenti economici a tutti i livelli (Stato, Regione, comune) altrimenti il sistema non funziona
- bisogna offrire un servizio efficiente, conveniente sia come tempo di percorrenza che come costo, affidabile. Dopo si possono prendere anche posizioni “coercitive” che costringano più persone possibile ad usare il mezzo pubblico
- Navetti con prezzo agevolato e attenzione agli orari (prolungati)
- Positiva la scelta di spostamento del terminale di fermata delle linee extraurbane da Piazza dei caduti a Piazza D’annunzio.



COMUNE DI RAVENNA
CIRCOSCRIZIONE DEL MARE

FAX N. 0544/530655

In caso di mancato funzionamento telefonare:
0544/530110 - 530056 - 531891

DATA 08 / 03 / 2007

MITTENTE:

Circoscrizione del Mare
P.Le Marinai d'Italia 14
48023 Marina di Ravenna RA

DESTINATARIO:

ASSESSORE TRAFFICO ROBERTA
GABRILO LAMAIN

Totale fogli trasmessi: 14 4

MESSAGGIO:

SI TRASMETTE DOCUMENTI ELABORATI DAI
GRUPPI DELLA PIRELE LAME, ULIVO E LISTA PER
RAVENNA, RELATIVAMENTE AUE PROPOSTE DEL
PIANO TRAFFICO 2007 -

CORDIALI SALUTI

IL PRESIDENTE DELLA
CIRCOSCRIZIONE DEL MARE
Roberto Gambini



07/02/2007
alligato Vukob 07/02/2007

PIANO DEL TRAFFICO

La rete stradale urbana caratterizzata da una tessitura stretta e particolarmente non riconducibile a schemi classici, interrotta da 2 linee di frattura, sulla direttrice Nord/Sud dalla ferrovia Ferrara / Ravenna, e a Est/Ovest dal tratto del canale Candiano, ha sempre creato difficoltà sul fronte del traffico nella città di Ravenna.

I primi interventi per migliorarne la qualità risalgono alla metà degli anni 80, con l'interruzione dei due assi passanti nel suo interno, costituiti da via di Roma e da via De Gasperi - Guaccimanni - Alberoni, che permisero l'espulsione di 20.000 autoveicoli al giorno dal centro.

L'espansione della città, e l'aumento della mobilità, aggrava sulla rete urbana un traffico nelle ore di punta (mattina e sera) di oltre 29.000 autoveicoli.

L'introduzione dell'art. 36 del codice della strada per la difesa dell'ambiente, e la sensibilità dei cittadini sui problemi della qualità urbana, ha introdotto dal '99 di una serie piani settoriali e aggiornamenti periodici del Piano Generale del traffico urbano il PGTU.

L'attivazione di nuove strutture, che offrono nuovi percorsi con geometrie stradali più adatte a carichi di traffico elevati, per spostamenti urbani di medio e lungo raggio, la possibilità a breve, di un circuito orbitale completo su cui indirizzare i vari flussi, e il completamento dei sistemi tangenziali, quello sterno e quello intermedio consentirà un ulteriore miglioramento veicolare, sia per quello di attraversamento, sia per quello nell'area urbana tra quest'ultima e l'area esterna, col risultato di migliorare e differenziare la velocità primaria, moderando quella locale.

Nel 2004 sono stati stabiliti gli elementi portanti delle politiche dell'intervento del Piano, che comprende:

- La riqualificazione ambientale dei veicoli circolanti
- La valorizzazione dei mezzi alternativi all'auto privata
- L'accessibilità al Centro Storico
- La fluidificazione della circolazione
- I parcheggi
- La sicurezza stradale
- La distribuzione delle merci in città.

Il completamento delle piste ciclabili, e l'adeguamento della rete extraurbana e periurbana di alta qualità, in parallelo alla riqualificazione ambientale dei veicoli pubblici alternativi all'auto privata, contribuiranno in maniera significativa al miglioramento delle condizioni ambientali e di sicurezza.

Va inoltre considerato, nel riferimento al trasporto pubblico le previsioni relative al potenziamento della linea ferroviaria Rimini - Ravenna - Ferrara.

Le considerazioni sulle finalità della tutela ambientale della città in considerazione a questo PGTU, si basano su un modello generale concepito per essere stabile nel medio periodo, e costituire il riferimento funzionale e strutturale per i Piani Particolareggiati di questo e dei prossimi interventi, associando ad ogni tipologia di accesso le modalità più opportune in termini di impatto ambientale nell'uso dello spazio urbano.

2

Un' altro punto fondamentale per il buon risultato del progetto è legato alle tipologie dei parcheggi di accesso classificabili per destinazione, motivazioni e durata, suddivisi in:

- parcheggi centrali, sono quelli ad alta rotazione con tariffazione medio alta e alta;
- parcheggi di attestamento, sono di media rotazione, collocati ai margini del centro storico con tariffazione medio bassa;
- parcheggi scambiatori, situati in prossimità di fermate di trasporto pubblico,
- parcheggi di zona, rientrano nella categoria di tutta la restante offerta collocata al di fuori del centro storico.

Nell' ambito della mobilità pedonale il Piano comprende tutte la tipologie di ZTL, che secondo quanto previsto in sede di PUT, sono destinate ad espandersi nel tempo fino ad interessare gran parte del centro storico.

A integrazione di questa mobilità si prevede il sistema dei percorsi casa-scuola, i così detti "Pedibus" con l'intento di dare:

- ◆ maggiore sicurezza degli spostamenti dell' utenza "debole";
- ◆ riduzione degli spostamenti effettuati dai genitori con l' auto;
- ◆ miglioramento della vita in ambito urbano;
- ◆ educazione ambientale e stradale.

L' obiettivo del Piano è quello di valutare a 360° tutti gli aspetti riguardanti la mobilità e il trasporto in generale.

Trattandosi di una materia molto complessa e in continua evoluzione, come già accennato sono previsti aggiornamenti periodici, l' importante che l' impianto e gli indirizzi siano quelli giusti.

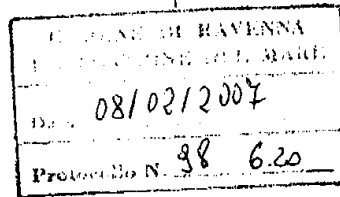
Lo scopo fondamentale di questo progetto non è quello di ghettizzare una parte della città, come riportato sulla stampa da alcuni esponenti politici locali, ma trovare un valido modo non repressivo, creando alternative al problema del costante aumento veicolare che investe tutto il mondo industrializzato.

La strada scelta, è l'unica per dare una concreta risposta al comportamento sbagliato dell' uso sempre più frequente che facciamo del mezzo privato, un fenomeno purtroppo in crescita, che si cerca di arginare in tutte le maggiori città del mondo che si fanno carico della qualità di vita dei cittadini.

[Handwritten signatures and names:]
Lotti Paoletti
Ghetti Reano
Monella Mantore
Lombardi Debono
G. Gioia
Alvaro Paoletti
Toschi Paoletti

alligato verum 08/02/07

Gruppo Consiliare
LISTA PER RAVENNA
Circoscrizione del Mare
Marina di Ravenna



- Al Consiglio Circoscrizionale
del Mare

OGGETTO : presentazione e discussione PGTU (Piano enerale trafico urbano).

Deduzioni :

- 1) Il compilatore delle analisi e rilevazione dei problemi della mobilit a Ravenna è stato molto obbiettivo e preciso,individuando le peculiarità e gli errori compiuti e ritardi amministrativi;
- 2) L'aggiornamento ultimo del documento al 2004(come data in copertina) è fortemente limitativo sulle scelte da farsi a fronte di modifiche e aggiornameti necessari anche in più fasi (es. aggiornamento dei flussi di traffico,apertura nuovi fronti o zone commerciali).
- 3) Per noi del Mare vanno individuate le aree di parcheggio più vicine alla città, con percorsi di mobilità interna alternativa all'auto,a seconda se si proviene dai Lidi Nord o Sud.
- 4) I posti auto nei parcheggi a pagamento per chi non abita in città,diminuiscono ,aumentando il numero dei parcheggi a pagamento per i residenti: immediatamente si è considerato di ovviare al rimpiazzo ed aumento di posti auto, creando parcheggi a "piani", che dalle prospettive di posizionamento, attireranno in città (intorno al centro storico, più auto.
- 5) I posti auto recuperati alla pedonalizzazione devono essere trasformati non in parcheggi all'interno dell'area "orto Siboni" ma in servizi e opportunità veicolare per il raggiungimento del centro.
- 6) Il compimento della Fase A in forte ritardo (es parcheggi a silos, parcheggi di attestamento attrezzati sono in parte legati a progetti d'incerta realizzazione. Forse è meglio prevederne il superamento,visto il ritardo,dovuto anche a sei mesi di "arresto della politica amministrativa" per dare l'opportunità ai candidati locali di staccarsi dal compito amministrativo per accedere alle rappresentanze parlamentari.
- 7) Risulta dall'analisi del Piano un forte svantaggio storico a sfavore dello spostamento ciclo pedonale e la penuria di corsie preferenziali per i bus pubblici.
- 8) Attendiamo la liberalizzazione del "ponte mobile" (attendiamo inoltre la sua ricostruzione).
- 9) Bisogna dare maggiormente corso ,non alle liberalizzazioni indiscriminate,ma all' 'ampliamento dell'offerta qualitativa della mobilità, con l'uso dei taxi collettivi dalle frazioni verso i servizi cittadini e viceversa a chiamata sui percorsi.
- 10)Uno dei ritardi macroscopici dell'attuazione del Piano è la mancata organizzazione di scali attrezzati per i pullman turistici (incompleto il piazzale A. Moro, altri sono troppo dentro alla

città). I cosiddetti varchi consentiti devono consentire ai turistici la visita a percorsi organizzati

- 11) Rotonde, by pass a tunnel o a ponte, sono tutte scelte da riesaminare, adattare e rendere specifiche alle esigenze della città nel suo complesso (Aggiornare la fase A)
- 12) A pagina 93 nella Fase A siamo contemplati anche Noi e le nostre località di mare, con i nostri turisti "mordi e fuggi" ed intasatori della città; risulta anacronistico, se non incoerente, doversi in futuro pronunciare in merito, quando siamo proprio noi con i nostri fenomeni locali a portare aggravi ai residenti della città. (non servono by pass o ponti mobili costosi per indirizzare il traffico da e per il mare, maggiormente sulle vie Romea o Classicana).

La fase B può attendere, sarebbe già molto aggiornare ciò che è stato scritto sul PGTU.

Ravenna, 7-2-2007

il portavoce del Gruppo LpRA





COMUNE DI RAVENNA
CIRCOSCRIZIONE TERZA

email terza@comune.ra.it

| | |
|-----------------|--------------------|
| SERVIZIO | |
| Assegnato a: | <i>Santoro</i> |
| p.c.: | |
| p.c.: | |
| da: | <i>Fulvi</i> |
| il: | 5 APR. 2007 |

PREMESSA ALLE RICHIESTE PER PIANI PARTICOLAREGGIATI SUL TRAFFICO E LA SICUREZZA STRADALE NELLA TERZA CIRCOSCRIZIONE

Approvato dal Consiglio di Circoscrizione nella seduta del 09/03/07 con la seguente votazione:

Consiglieri presenti - 15

Votanti - 15

Voti favorevoli - 15

Astenuti - //

Contrari - //

Gli interventi sperimentati in questi anni a Ravenna di limitazione della circolazione hanno avuto il merito di fare crescere nella gente la consapevolezza dei problemi esistenti.

Fondamentale diventa perciò ricercare strategie su basi territoriali sempre più ampie. Per questo valutiamo con favore l'accordo raggiunto unitariamente dalle Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto e Piemonte e Province autonome di Bolzano e Trento ed il blocco congiunto praticato domenica 25 febbraio.

L'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria, la sicurezza, la scorrevolezza del traffico non riguarda solo il Centro Storico. Disporre di un servizio pubblico più efficiente e più utilizzato creando corsie preferenziali con percorsi veloci per autobus significa cominciare a modificare la mobilità in tutta la città e porta inevitabilmente ad avere un numero inferiore di auto in circolazione e in sosta sia nel centro cittadino che in tutta la rete viaria.

Per questo le proposte contenute nel PGTV in materia di accessibilità al centro storico vanno, a nostro parere, nella direzione giusta. Pensiamo che il centro storico debba sviluppare una vocazione segnata dai tempi dove sia piacevole abitare, lavorare, passeggiare, fare acquisti, incontrarsi, fare cultura, sedersi ad un tavolino all'aperto. Condividiamo la proposta di istituire nuove zone AZTL, condividiamo la proposta di ristrutturare piazza Kennedy per farne un'area con arredo urbano e verde. Chiediamo che le telecamere di controllo già installate siano attivate al più presto al fine di garantire una reale applicazione dei provvedimenti decisi, liberando risorse umane che la P.M. potrà utilizzare in altre parti del territorio.

Rispetto ai parcheggi, pensiamo che anche il Centro storico debba essere utilizzato per soste brevi; per questo sembra inopportuno riservare parcheggi ai residenti nelle ore diurne.

Sappiamo bene che i problemi del traffico, della sosta, della qualità dell'aria, del trasporto pubblico sono fra i problemi oggi più difficili da affrontare e che tutte le città sono alle prese con questi problemi.

Conosciamo altrettanto bene gli enormi problemi finanziari degli Enti Locali, i vincoli di spesa posti dai patti di stabilità, la rigidità delle procedure e dei tempi imposti da leggi che le Amministrazioni Pubbliche sono obbligate a rispettare.

Per tutto questo offriamo il contributo della Circoscrizione Terza alla formulazione del P.G.T.U.

Percorsi casa – scuola

Sempre più spesso i bambini e ragazzi vengono accompagnati a scuola in auto, quasi che condurli fin quasi sulla porta della scuola costituisca un vero e proprio impegno educativo. Questi comportamenti contribuiscono a peggiorare il traffico e la sicurezza e diventano altamente diseducativi. Proprio per questo in molte città italiane e soprattutto europee si sono sperimentate nuove modalità di percorso casa-scuola che pensiamo vadano promossi anche a Ravenna coinvolgendo gli Istituti Comprensivi e l'Istituzione Istruzione e Infanzia.

Alcuni esempi:

- Pedi bus - Si tratta di un accompagnamento protetto che, a partire da un luogo di raccolta dove i genitori arrivano in auto, in bici o con l'autobus, conduce i bimbi a piedi alla propria scuola e viceversa.
- Bici bus - Questo progetto potrebbe interessare le scuole medie superiori. Ai ragazzi che si impegnano ad andare a scuola in bicicletta potrebbero essere riconosciuti buoni sconti per libri, musica, concerti.
Alle scuole disponibili a collaborare potrebbe riconosciuto materiale didattico.

Educazione Stradale

Vanno perseguite ed intensificate tutte le iniziative, dentro e fuori le scuole, indirizzate a sviluppare fra la popolazione più giovane, comportamenti corretti sulla strada.

In particolare, preoccupa l'aumento considerevole di coloro che guidano un veicolo in stato di ebbrezza.

Educazione, informazione e repressione debbono in questo caso andare di pari passo.

In questo quadro, è fondamentale il ruolo della Polizia Municipale e di tutte le Forze dell'Ordine.

Occorre garantire una maggiore presenza in strada, di pattuglie per svolgere un'azione di prevenzione, ma anche reprimere comportamenti fortemente lesivi della sicurezza e dei diritti della collettività.

Un capitolo molto importante è quello che riguarda l'educazione e la repressione.

“LIBERIAMO I MARCIAPIEDI E LE PISTE CICLABILI DALLE AUTO” dovrà essere la parola d'ordine dei prossimi anni in un lavoro che dovrà vedere coinvolti la Polizia Municipale, le Scuole, le Circoscrizioni, le Associazioni ambientali e di tutela delle persone diversamente abili che sono le più penalizzate.

Ma anche i pedoni e ciclisti devono migliorare i propri comportamenti: “RISPETTARE PER ESSERE RISPETTATO”.

Attraversare la strada sulle strisce pedonali, aspettare il verde al semaforo, utilizzare le piste ciclabili, evitare di tagliare le curve, rispettare le precedenza, sono atti che possono concretamente salvare la vita.

Installazione di semafori ciclopedonali veloci.

A questo proposito, in Piazza Caduti sul Lavoro migliorare il sincronismo semaforico per razionalizzare gli attraversamenti ciclo/pedonali.

Riteniamo che esistano esigenze d'intervento che concernano direttamente la circolazione, in particolare in alcuni punti fortemente critici del nostro territorio.

Non siamo tecnici e non disponiamo neppure dei necessari strumenti di simulazione della viabilità. Riteniamo, però, a partire dall'esperienza di chi vive in questo territorio, di avanzare agli uffici tecnici una proposta di viabilità da valutare attentamente in dettaglio. In proposito, la Circoscrizione Terza indica le proprie priorità nel documento allegato.

Riteniamo che in tempi rapidi sia assicurato un maggiore controllo della velocità, sia diurna che serale che notturna, anche attraverso l'utilizzo di apparecchiature fisse, e che si debba esercitare un maggior controllo del divieto di transito per mezzi pesanti e autobus.

Sicurezza:

La messa in sicurezza della nostra rete viaria è prima di tutto un obiettivo che risponde all'esigenza di tutelare la vita e la salute collettiva e di garantire una circolazione efficiente in una città viva e vivibile.

In particolare richiamiamo di seguito gli interventi che giudichiamo più urgenti per la messa in sicurezza di molte strade della Terza Circoscrizione.

Un capitolo molto importante per garantire la sicurezza è quello della **corretta segnaletica stradale orizzontale e verticale**. In molte strade mancano ancora i passaggi pedonali e là dove esistono, a volte, mancano della necessaria segnaletica verticale.

Altrettanto importante la segnaletica turistica e stradale che va certamente potenziata e meglio precisata, anche per indirizzare al meglio la viabilità sulle nuove circonvallazioni esterne e sui parcheggi esistenti.

In una città di dimensioni modeste come Ravenna, la mobilità ciclabile e pedonale è sicuramente una valida alternativa e, dunque, va incentivata.

L'obiettivo prioritario è quello di aumentare la sicurezza di pedoni e ciclisti, intensificando la politica di questi ultimi anni attraverso ulteriori interventi infrastrutturali.

Molti sono i punti sui quali, nella Terza Circoscrizione, occorre intervenire. Ad esempio:

- Realizzazione pista tra via Poggi e viale Europa (dalla relazione previsionale del Comune oltre 2009 - € 247.000)
- Verificare la fattibilità di creare una pista ciclabile da via Molinetto a via Trieste, utilizzando il percorso via Grado, eliminando la corsia ATM non più in uso.
- Pista ciclabile via Stradone oltre 2009 - € 1.000.000
- Pista ciclabile di collegamento tra via Rubicone e sottopasso ferroviario
- via Crocetta – via Dei Poggi
- Creazione di un sottopasso a Porto Fuori che colleghi le due zone del paese divise dalla SS Classicana (considerando l'accoglimento di 2 zone - art.18 del PSC)

Ravenna, 09/03/07

Il Presidente di Circoscrizione

Daniele Buda


RICHIESTE PER PIANI PARTICOLAREGGIATI SUL TRAFFICO E LA SICUREZZA STRADALE NELLA TERZA CIRCOSCRIZIONE

| Aggiornato al 09/03/07 | Località/Zona | Descrizione intervento richiesto | Tramesso all'Ufficio |
|------------------------|--------------------------|---|---------------------------|
| Richiesto il | | | |
| Comitato cittadino | Porto Fuori | Attuare interventi dissuasivi per alta velocità in via Staggi, Conci e Bonifica | |
| Comitato cittadino | Porto Fuori | Via Staggi/Conci: regolarizzare l'assetto viario sulle traverse da via Sereni a via Goia | Mobilità |
| Comitato cittadino | Porto Fuori | Via Berretti/Vaizania Razionalizzare la viabilità con adozione di senso unico sulla via Vaizania (difficoltà di transito ai mezzi di Hera) | Mobilità |
| Comitato cittadino | Porto Fuori | Messa in sicurezza incrocio via Staggi/Via Samaritani | |
| Comitato cittadino | Porto Fuori | Verificare la sicurezza sulla pista ciclabile di via Bonifica e via Staggi (manca segnaletica) | |
| Comitato cittadino | Porto Fuori | Via degli Onesti e via Bubani: regolamentare il senso di marcia nell'ultimo tratto che è molto stretto | |
| | Porto Fuori | Via Bonifica (da Porto Fuori a Lido Adriano) alta incidenza di sinistri gravi. In attesa di ampliare la sede stradale, occorre individuare i meccanismi dissuasivi all'alta velocità | |
| 25/09/2006 | Fuori/Punta Marina | via Canale Molinetto, 321 - 321 A - 323 Mancanza di sicurezza in entrata e uscita dalle abitazioni | |
| Cavallucci | Porto Fuori/Punta Marina | Via DX Canale Molinetto e SS 67 (direzioni Porto) incrocio stradale lato est Problemi di sicurezza per mancanza di infrastrutture e adeguata segnaletica | |
| | Porto Fuori/Punta Marina | Via dello scolone: regolamentare l'accesso soprattutto nelle ore notturne per motivi di sicurezza e per impedire scarichi abusivi | |
| Residenti | Darsena | Via Vitalaccia: interrotta all'altezza del civ. 18 dalla linea ferroviaria. Questo preclude l'accesso alla via Trieste ai residenti che non utilizzano autovetture. (Sulla SS 67 non possono transitare mezzi agricoli, biciclette e motocicli) | |
| 05/09/2006 | Morigi Marcello | via Casadei - manca divieto di sosta nell'ultimo tratto per cui chi transita in direzione via Stradone è costretto ad invadere la corsia di sinistra (opposta al loro senso di marcia) Da notare che nella strada c'è un parcheggio che dovrebbe essere utilizzato per la sosta delle auto. | |
| | Poggi | In via Poggi manca il segnale di "strada a fondo chiuso" e segnaletica d'uscita verso via Don Carlo Sala/V.le Europa Problemi causati dalle auto in sosta nella curva adiacente alla sottostrada | Mobilità |
| Comitato di Zona | Poggi | Via Don Carlo Sala: migliorare la messa in sicurezza dell'incrocio con viale Europa eliminando l'attraversamento a raso | Mobilità |
| Comitato di Zona | Poggi | Via Rabbi: delimitare le zone di parcheggio con stalli adeguati, in particolare di fronte all'area verde | Mobilità |
| Comitato di Zona | Poggi | via Tagliamento: normalizzare la situazione di traffico e sosta Carenza di parcheggi | Mobilità |
| Comitato di Zona | Poggi | via Corezolo: strada a fondo chiuso con divieto di sosta a destra. Segnaletica la difficoltà dell'ambulanza e dei pulmini ad effettuare inversione di marcia Richiesta di creare un'area per effettuare l'inversione di marcia | Mobilità |
| 20/02/2006 | Poggi | Via Isonzo: manca segnaletica orizzontale e verticale "scuola" di fronte all'asilo nido Inoltre si evidenziano problematiche legate ai parcheggi e alla difficoltà di transito e la necessità di evitare gli scarichi abusivi attorno all'ecopunto (anche di materiale inquinante) | Mobilità |
| | Poggi | Richiesta segnaletica orizzontale di passaggio pedonale in via Don Carlo Sala (incrocio semaforo Ecoarea) | |
| | Poggi | Via Antica Milizia: segnalati problemi per alta velocità. Inoltre manca l'attraversamento pedonale di raccordo con il sottopasso ferroviario | |
| Vare richieste | Zona Darsena | Via Candiano/rotonda piazza Caduti sul Lavoro: migliorare il sincronismo semaforico per razionalizzare gli attraversamenti ciclo/pedonali. | Mobilità |

| | | | |
|---------------------------|---|---|----------|
| | Zona Darsena | Incrocio Via Aquileia/Via T. Gulli: frequenti incidenti, migliorare la viabilità nell'incrocio con idonei accorgimenti | Mobilità |
| | Zona Darsena | via Lanciani (tratto da via Postumia a via Gulli): completamento segnaletica di sosta regolamentata da disco orario, soprattutto di fronte alle attività commerciali | |
| | Zona Darsena | via Dignano: dare esecuzione alla proposta di riordino della viabilità in via Dignano, Portorose e Medea approvata dal Consiglio di Circonscrizione del 09/01/06 | Mobilità |
| | Zona Darsena | via T. Gulli (tratto da via Nicolodi a via Aquileia): regolamentare la sosta di fronte alle attività commerciali con disco orario. Le auto parcheggiate in doppia fila creano difficoltà alla circolazione degli autobus inoltre sarebbe opportuno creare uno stallo per sosta di carico/scarico su via Nicolodi | |
| | Zona Darsena | Via Lissa: incompatibilità del senso unico con la chiusura al traffico per entrata e uscita dei ragazzi della scuola | |
| | Zona Darsena | via T. Gulli (da via Aquileia al canale Lama): regolamentare il parcheggio nel tratto dal n. civico 130 fino a via Curzola. Si auspica l'inserimento del divieto di sosta su ambo i lati di via T. Gulli nel tratto da via Curzola a via Medea. La recente confluenza da via Trieste a via Curzola ha intensificato il traffico locale in uscita dalla medesima su via T. Gulli. Il conducente, nella fase di svolta a sinistra, trova la visuale ostacolata dalle auto in divieto di sosta sul marciapiede | Mobilità |
| | Zona Darsena | Largo Zarnernhof: Regolare l'accesso auto in area delimitata per uso commerciale e residenziale | |
| | Zona Darsena | Via DxCanale Molinetto/Bellucci: attuare sistemi dissuasivi all'alta velocità e mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali | Mobilità |
| | Zona Darsena | incrocio via Bosi Maramotti/Via Trieste/Via Aquileia: installare impianto semaforico | |
| | Zona Darsena | Serve l'attraversamento pedonale in via Canale Molinetto all'altezza di Lilli e il vagabondo | Mobilità |
| | Zona Darsena | Manca attraversamento pedonale in via Trieste all'altezza della Rosetti e Astoria | |
| | Zona Darsena | Centro Commerciale Teodora: molti automobilisti effettuano manovre non consentite per immettersi sulla via Trieste dal piazzale FIAT creando grave pericolo | |
| | Zona Darsena | Creare attraversamento pedonale da via Staggi per Canale Molinetto (Lago Max) | |
| | Zona Darsena | Incrocio via T. Gulli/Via Canale Molinetto Pericolo per le auto che si immettono su via Canale Molinetto perché il corpo in calcestruzzo che delimita il Canale Lama impedisce la visibilità. Molti incidenti | |
| | Zona Darsena | Verificare la fattibilità di creare una pista ciclabile da via Molinetto a via Trieste utilizzando il percorso via Grado eliminando la corsia ATM non più in uso. Regolare la sosta | |
| | Zona Darsena | Via Pola/Opicina regolamentare la sosta (difficoltà di transito) | |
| | Zona Darsena | Via Capodistria e via Pola istituire senso unico su ambo le strade migliorando la confluenza del traffico su piazza Giovanni XXIII Nelle ore di punta si riscontra difficoltà di transito. La zona ha molti servizi: Asilo Nido, Scuola Materna, Servizi Sociali, Circonscrizione, Uff. Postale | |
| Comitato orti e residenti | Zona Chiavica Romena/Industrie e/Bassette | Via Chiavica Romena: problemi di sicurezza causati dall'alta velocità e dall'aumento del traffico e dei residenti. In particolare si segnala la scarsa visibilità per chi esce dall'area orti per anziani della Circonscrizione (civ. 99) Nel tratto compreso fra l'incrocio con via G. Gamberini e il passaggio a livello sarebbe opportuno istituire divieto di sosta sul lato dx della carreggiata | Mobilità |
| | Zona Chiavica Romena/Industrie e/Bassette | via delle Industrie/Via Teodorico: migliorare gli attraversamenti pedonali per accedere all'area turistica Mausoleo e Parco di Teodorico e viceversa (l'attraversamento pedonale esistente è inutilizzabile perché pericoloso) | Mobilità |
| | Zona Chiavica Romena/Industrie e/Bassette | via Pacinotti/Via Ferraris: adeguare aree parcheggio fruibili da autotrasportatori e grossi mezzi in genere. Mantenere il divieto di sosta su ambo i lati di via Pacinotti | Mobilità |

[illegible]



COMUNE DI RAVENNA
CIRCOSCRIZIONE DEL MARE

Prot. Circ.le n. 285

Marina di Ravenna, 27 marzo '07

- Al Dirigente Servizio Mobilità
Ing. Ennio Milia
- Al Funzionario Servizio Mobilità
Arch. Roberto Braghini

Oggetto: Espressione parere "Proposta per una nuova disciplina della circolazione nel centro abitato di Marina di Ravenna".

Con la presente si comunica che il Consiglio della scrivente Circoscrizione, nella seduta del 21/03/07, ha esaminato la proposta in oggetto e espresso le seguenti considerazioni:

- si approva il piano del traffico proposto, integrandolo con un periodo di prova fino alla fine della stagione estiva 2007e, la possibilità di segnalare eventuali criticità insorte in tale periodo;
- chiusura al traffico di Piazza Dora Markus, consentendo l'accesso solo ai residenti e ai clienti dei 2 hotel presenti, per il carico e scarico bagagli, senza possibilità di parcheggio;
- prevedere, se possibile, il doppio senso di marcia durante i giorni di mercato – mercoledì e sabato dalle ore 12,00 alle ore 24,00 – in Via Callegati e Via Volturmo, nei tratti fra Via Vecchi e Via Spalato.

In attesa di riscontro alle richieste formulate dal Consiglio, si inviano cordiali saluti.

La Presidente di Circoscrizione
Lombini Deborah



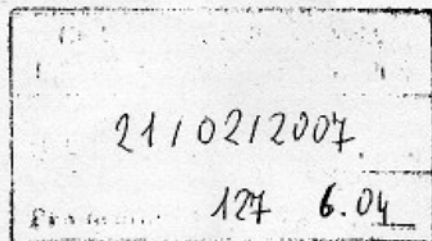
COMUNE DI RAVENNA

MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE

Area Infrastrutture Civili
Servizio Mobilità

Commissione
del 15/03/07

19.02.07



Circoscrizione del Mare
Sede

Oggetto: proposta per una nuova disciplina della circolazione nel centro abitato di Marina di Ravenna.

A seguito di richiesta del 2005 della Circoscrizione del Mare, nella quale si richiedeva la stesura di uno studio per dotare la località di un organico piano del traffico e dei parcheggi lo scrivente Servizio elaborò una ipotesi di riorganizzazione della viabilità a Marina di Ravenna da intendersi come schema preliminare del Piano Particolareggiato del Traffico.

Lo studio elaborato aveva lo scopo di affrontare, in tempi rapidi e con ambizioni più limitate rispetto ad un organico Piano del Traffico, alcune problematiche presenti durante il periodo estivo ed in particolare modo nei fine settimana. L'obiettivo dello studio era quindi quello di non stravolgere in modo permanente la viabilità di Marina di Ravenna ma razionalizzarla, in particolare in alcune zone, nei momenti di maggiore afflusso.

La soluzione elaborata partiva da una classificazione semplificata della viabilità di Marina di Ravenna suddividendo le strade esistenti in due categorie, viabilità principale e viabilità secondaria. Per la prima categoria (viabilità principale) non si proponevano modifiche sostanziali se non in alcuni limitati casi di non rilevante entità. Questa scelta era, ed è, dettata dall'esigenza di non stravolgere uno schema circolatorio oramai consolidato, dall'impossibilità di procedere a ciò senza uno studio attento supportato da analisi di traffico solo in minima parte disponibili e dalla necessità, da Voi evidenziata, di esaminare in tempi brevi delle proposte in merito.

Nell'ipotesi di una prossima attuazione delle ipotesi progettuali elaborate ed in relazione al mutato quadro organizzativo della Circoscrizione, conseguente alle elezioni del 2006, ci sembra opportuno e necessario riproporre alla Circoscrizione la proposta per un nuovo e definitivo parere.

Nel dettaglio lo studio prevede, per la viabilità secondaria con funzione prevalente di viabilità locale e di strade parcheggio, una particolare soluzione, rappresentata nella planimetria in allegato, che contempla l'istituzione di sensi unici principalmente finalizzati alla definizione di idonei spazi per i pedoni e per la sosta, da individuarsi su entrambi i lati di ogni strada interessata del senso unico. L'organizzazione dei sensi unici è stata inoltre pensata per garantire condizioni di maggior

sicurezza in corrispondenza delle immissioni sulla viabilità principale ipotizzando, nella viabilità secondaria, sensi unici contrapposti al fine di evitare o limitare gli attraversamenti diretti della viabilità principale che costituiscono le traiettorie di relativo maggior rischio.

La proposta individuata rappresenta una possibile soluzione a regime, l'intervento complessivo non dovrà necessariamente essere realizzato in un'unica fase ma potrà attuarsi per stralci funzionali secondo tempistiche da concordare e definire in un secondo momento.

Della soluzione complessiva, approvata dalla Circoscrizione nel maggio 2005 (si allega parere), gli unici interventi realmente attuati sono stati i sensi unici in Via Garibaldi (tratto canale Candiano – Via dei Mille) e nel tratto di lungo canale interessato dall'adeguamento della curva ed il divieto sosta su un lato di Via XXIV Maggio. Tutti gli altri interventi proposti non sono ancora stati attuati e dovranno essere, eventualmente, programmati per una successiva attuazione.

Si coglie inoltre l'occasione di portare all'attenzione della Circoscrizione il problema della riapertura dei collegamenti veicolari diretti tra Piazza D. Markus e V.le Lungomare. Detti collegamenti furono interrotti con dissuasori in prossimità della fontana nel 1998, su espressa richiesta della Circoscrizione, dedicando entrambi esclusivamente ad un traffico locale con ingresso e uscita su V.le Lungomare, al fine di garantire un maggiore utilizzo "pedonale" di quella porzione di piazza garantendo, al contempo, maggiori condizioni di sicurezza per i frequentatori. La prossima ultimazione dei lavori di estensione verso il mare della piazza con i nuovi interventi di Marinara e alcune segnalazioni pervenute allo scrivente Servizio pongono il problema di riesaminare la problematica e valutare l'utilità e soprattutto l'opportunità, di riaprire i collegamenti veicolari in questione.

Si trasmette la presente proposta alla Circoscrizione per parere e/o eventuali approfondimenti, proposte e integrazioni che riterrete opportuno avanzare. In caso di approvazione lo scrivente Servizio si attiverà al fine di programmare gli interventi da attuare secondo le tempistiche e modalità che verranno in seguito definite.

Cordiali saluti

Il Dirigente
del Servizio Mobilità
Ing. Ennio Milia



Il Funzionario delegato
Servizio Mobilità
Arch. Roberto Braghini





PGTU
Piano Generale del Traffico Urbano
Osservazioni della Circoscrizione Prima

La “comunicazione” e la “mobilità” costituiscono fattori centrali del modo di vivere nel nostro tempo.

Se per la “comunicazione” emergono sempre nuovi e più ampi spazi di sviluppo, non è così per la “mobilità”, che trova un proprio limite invalicabile nella limitatezza degli spazi disponibili, negli effetti sanitari ed ambientali, nell'esauribilità delle risorse energetiche a partire dal petrolio.

Occorre quindi governarne l'evoluzione, al fine di prefigurare e realizzare un modello di “**mobilità sostenibile**”, a partire dall'esame delle condizioni attuali della nostra città.

Il PTGU si deve porre, appunto, quest'obiettivo, cercando soluzioni che, almeno nel breve-medio periodo e con la necessaria gradualità:

- A. risanino e tutelino la qualità dell'aria al fine di prevenire, o almeno di ridurre significativamente in aree sempre più ampie, gli effetti nocivi delle emissioni dei veicoli sulla salute umana e sull'ambiente in generale;
- B. riducano sensibilmente le situazioni d'ingorgo che già caratterizzano talune zone della città e prevengano la loro estensione ad ulteriori punti del tessuto urbano;
- C. prefigurino e realizzino un modello di mobilità che valorizzi il centro storico e tutto l'ambito cittadino, la vivibilità per i suoi residenti, le attività economiche e fra queste, anche, quelle di natura turistico-culturale.

Naturalmente, **il traffico veicolare non è il solo responsabile dell'inquinamento atmosferico** e per ridurre drasticamente le emissioni di gas serra occorre intervenire con altrettanta forza sul settore industriale, sulla produzione d'energia, sul porto, sul riscaldamento, sull'agricoltura.

Ma tutti gli indicatori europei ci dicono che il settore dei trasporti produce almeno un terzo delle emissioni di CO₂ e che incide ancor di più per quanto riguarda la produzione di PM₁₀ e PM_{2,5}.¹

¹ L'analisi delle condizioni attuali ci dice che la consistenza del parco veicolare nel Comune di Ravenna, alla data del 31.12.2005, evidenzia un andamento crescente del numero delle autovetture, con un aumento pari al 12% negli ultimi 10 anni. Il 61% dei mezzi è a benzina, il 26% è a gasolio (diesel), mentre soltanto una quota minoritaria impiega combustibili meno inquinanti (rispettivamente GPL 6% e metano 7%). Purtroppo, mentre il numero dei mezzi a basso impatto ambientale si mostra sostanzialmente stazionario (si registra una timida ripresa del solo GPL negli ultimi 2 anni) e la quota dei veicoli a benzina risulta in decremento (- 4,5% negli ultimi due anni), i veicoli a gasolio, i maggiori produttori di polveri fini, sono addirittura quadruplicati nell'ultimo decennio, con un tasso di crescita medio del 18%. Il quadro complessivo, già preoccupante per l'alto numero di veicoli e per il loro alto tasso di crescita, per di più concentrato sui veicoli a maggiore capacità inquinante, è aggravato dalla bassa qualità dei veicoli a benzina (21% pre-Euro, 19% Euro 1, 30% Euro 2, solo 30% Euro 3).

Numerosi studi hanno dimostrato in maniera inequivocabile che all'inquinamento da PM10 e da PM2,5, originati soprattutto dai gas di scarico, ma anche dall'usura dei pneumatici, dei freni e del manto stradale, si associano effetti dannosi sulla salute, sia a breve sia a lungo termine. I più esposti a questi danni sono bambini, anziani e coloro che già sono portatori di patologie respiratorie e cardiache.²

Le autovetture sono la prima fonte veicolare di queste polveri (44%); seguono i veicoli merci pesanti e leggeri (40%) e, infine, i ciclomotori (12%) e i mezzi di trasporto pubblico (4%).

Sulla rete stradale urbana di Ravenna grava un traffico veicolare che in ciascuna delle due ore di punta del mattino e della sera supera le 29.000 autovetture e i circa 3.000 mezzi operativi.

Questa mobilità, secondo quanto affermato nello schema preliminare di PGTU, è composta per il 36% da movimenti interni all'area urbana, per il 53% da movimenti di scambio tra l'area urbana e il territorio esterno, per poco più dell'11% da movimenti passanti esterno-esterno.

La Relazione di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT) allegata al nuovo PSC, sottolinea, per quanto riguarda l'inquinamento urbano da traffico che l'incremento dei veicoli è stato tale da vanificare, in buona misura, i progressi ottenuti attraverso il rinnovo tecnologico del parco macchine.

Tutto ciò ha fatto sì che anche nel 2006 le centraline della città abbiano registrato per circa 50 volte valori di PM10 superiori a quanto consentito dalla normativa europea che, fra l'altro, prevede un'ulteriore diminuzione dei limiti nel 2010 (fra tre anni).

Questi dati, in linea con quelli dell'intera pianura padana, restano tali da destare un giustificato allarme, più che mai in prospettiva.

Del resto, le criticità legate all'attuale sistema di mobilità **non sono solo ambientali**.

Lo sviluppo abnorme della mobilità su gomma, nei centri urbani e sull'intera rete stradale, rischia con i suoi ingorghi e le sue inefficienze di diventare un vero ostacolo allo stesso sviluppo economico e un elemento che contribuisce a peggiorare, in termini di tempo e di stress, la qualità della vita di noi tutti.

Da qui nasce il concetto di **mobilità sostenibile**.

Un modello che scoraggi l'uso del veicolo privato senza escluderlo, valorizzando e rendendo preferibili forme alternative di mobilità, compatibili con le caratteristiche del territorio, capaci di tutelare l'ambiente, di difendere la salute dei cittadini e di puntare ad una città che faccia della qualità del vivere il proprio volano di sviluppo.

E' necessario, a tal fine, assicurare il massimo coordinamento tra i diversi strumenti di programmazione adottati dall'Amministrazione Comunale: Piano Energetico e Ambientale, PSC, Piani della Salute, ecc.

Per rendere efficace tale programmazione è poi indispensabile porsi obiettivi misurabili in progress, individuare le necessarie risorse finanziarie e dotarsi di strumenti di verifica dei risultati raggiunti.

Va, infine, valutata la possibilità di **anticipare** già nella prima fase di intervento del nuovo PGTU, tutte quelle proposte che, non richiedendo forti investimenti, risultano più facilmente realizzabili, in un quadro equilibrato dei rispettivi dispositivi.

¹ Il PM10, particolato formato da particelle inferiori a 10 µm, è una polvere inalabile ovvero in grado di penetrare nel tratto respiratorio superiore (naso e laringe). Il PM2,5, particolato fine con diametro inferiore a 2,5, è una polvere toracica, cioè in grado di penetrare nei polmoni.

Il trasporto pubblico.

Lo sviluppo di una rete di trasporto pubblico, frequente, veloce ed efficiente, risulta decisivo per una nuova politica di mobilità sostenibile.

In questo quadro l'utilizzo e il potenziamento della rete ferroviaria, con funzioni di metropolitana di superficie, appare in prospettiva strategico per diminuire il trasporto su gomma di merci e passeggeri.

Il nuovo PSC del Comune di Ravenna afferma la necessità di dotare il trasporto pubblico di infrastrutture che permettano la realizzazione di due reti passanti per il Centro Storico con quattro terminali esterni sulle direttrici via Faentina, viale Randi, via delle Industrie, via Trieste.

Quell'indicazione appare, però, oggi, difficilmente realizzabile, soprattutto per gli alti costi che comporta.

Occorre, dunque, ricercare soluzioni più immediate ma che vadano nella stessa direzione e cioè quella di favorire, attraverso l'utilizzo dei parcheggi scambiatori, l'integrazione di intermodalità diverse di trasporto.

Affermare che le scelte di trasporto pubblico devono basarsi solo sulla domanda esistente e non su quella potenziale, significa condannare l'Azienda all'immobilismo.

Un servizio di trasporto pubblico, al contrario, per essere appetibile deve rispondere alle esigenze dell'utente, in termini di itinerari, tempi di percorrenza, riconoscibilità ecc..

Proponiamo, dunque, di potenziare l'attuale configurazione delle direttrici del trasporto pubblico con una configurazione "a raggiera" affluente con l'anello esterno della Circonvallazione.

Già oggi la città dispone di 3 grandi parcheggi scambiatori a ovest (Cinema City), ad est (Pala de Andrè), a sud (Esp). Anche a nord qualcosa già esiste (parcheggio di Parco Teodorico) e a breve si aggiungerà il costruendo parcheggio del nuovo Holliday Inn di via Mattei.

Già oggi, oltre alle tradizionali linee urbane ed extraurbane del trasporto pubblico, sono attive due linee di metrobis (la rossa e la gialla).

In sostanza, già oggi, queste linee, se potenziate, potrebbero disegnare un **sistema a X** di collegamento veloce tra i parcheggi scambiatori e il centro.

Proponiamo, inoltre, di sperimentare, sempre a partire dai parcheggi scambiatori, linee di trasporto pubblico dedicate ad itinerari tematici (sanità, uffici, attività sportive, mercati, teatro ecc.).

Per rendere efficace questo modello sono, però, necessarie alcune condizioni:

1. Occorre avere **corse frequentissime** (nell'ordine dei 10 minuti), veloci (e dunque possibilmente su corsie riservate), estese anche alle ore serali.
2. Tutti i **parcheggi scambiatori devono essere attrezzati e sicuri**: illuminazione adeguata, telecamere, display per informare sui minuti che mancano all'arrivo del bus, cartine dei percorsi.
3. Nei parcheggi scambiatori, attraverso anche la collaborazione col privato, vanno promosse attività di ristoro, di noleggio di bici e di auto elettriche.
4. Per incentivare l'uso del trasporto pubblico, **va superato l'ostacolo rappresentato dall'acquisto del biglietto**. Oltre al biglietto di corsa semplice, vanno introdotti biglietti e abbonamenti giornalieri, settimanali, mensili, familiari. Vanno studiate politiche innovative per la vendita dei biglietti e degli abbonamenti: dalle schede prepagate (vedi parcometri), alle macchinette rilascia biglietti sul bus, fino alle ultime possibilità offerte dalla tecnologia come il pagamento del biglietto tramite sms.

5. I mezzi vanno resi **più confortevoli**: aria condizionata, riscaldamento e pulizia, musica di sottofondo, schermi con informazioni relative alla città e alle ultime notizie, facilità di accesso per anziani, carrozzine, cartine con il percorso del bus, display con la segnalazione della fermata successiva e con i punti di intersezione con altre linee, urbane ed extraurbane, ben evidenziate e riconoscibili.
6. Va progressivamente modificato il parco mezzi affidandosi, in particolare nei percorsi che riguardano il centro storico, **a piccoli bus**, elettrici o comunque a carburanti alternativi, che abbattano, per quanto possibile, l'impatto acustico e inquinante e limitino i pericoli per la sicurezza della viabilità pedonale e ciclabile. Parimenti va fatta applicare a tutti gli autisti la disposizione che prevede lo spegnimento del motore alle fermate capolinea.

Certamente il problema più difficile da risolvere riguarda l'individuazione dei percorsi dove realizzare corsie preferenziali che velocizzino il servizio.

Quanto alla Prima Circoscrizione, avanziamo due proposte.

- A. La prima, riguarda il **collegamento tra il parcheggio del Cinema City e il centro storico** (p.zza Kennedy?). Va valutata l'opportunità di utilizzare l'asse via Faentina-via Maggiore per entrare in città (valutando anche la possibilità di rinunciare alla sosta su un lato della strada per prevedere una corsia riservata) e l'asse rappresentato da Circ. F.Montone Abb.to – piazza N.Vacchi e via Vicoli per uscire dalla città.
- B. La seconda proposta riguarda il **collegamento nord-centro** realizzabile con l'utilizzo del parcheggio del Parco Teodorico e/o con la realizzazione del nuovo parcheggio previsto in via Mattei davanti al nuovo Holliday Inn. Anche in questo caso va studiata l'attivazione di una linea di trasporto pubblico veloce che dal quartiere S.Giuseppe giunga in centro attraverso l'asse di via S'Alberto e via di Roma.

Le politiche di incentivo del trasporto pubblico non devono fermarsi qui.

Vanno sperimentati nuovi servizi di trasporto pubblico a chiamata, **come i taxi-bus, di car-sharing**³ (noleggio dell'auto solo quando serve) e di **car-pooling** (condivisione dell'auto privata). In particolare, questi servizi appaiono interessanti per zone oggi non servite dal trasporto pubblico, con una domanda relativamente bassa o incentrata sulle ore serali, notturne o festive.

Per quanto riguarda la Circoscrizione Prima esigenze di questo tipo certamente esistono sulla via Canalazzo, nel tratto adiacente la 309 Dir, nella zona di via dell'Agricoltura e del quartiere S.Giuseppe.

1. Una particolare attenzione deve essere dedicata al capitolo del **trasporto casa-lavoro**.

In particolare, per quanto riguarda la zona artigianale delle Bassette, di Fornace Zarattini, il porto e la zona industriale, vanno messe a punto, insieme ai sindacati e alle imprese, servizi e modalità di trasporto collettivo tali da essere una valida alternativa, anche economica, all'uso dell'auto privata, dandosi obiettivi numerici e temporali sulla diminuzione progressiva dell'uso dell'auto da parte del singolo lavoratore nel percorso casa-lavoro. Essendo l'impegno in questa direzione da parte delle imprese elemento di valutazione nella concessione e nel rinnovo dei certificati di qualità ambientale, devono essere istituite le figure di mobility manager per le realtà economiche con più di 300 dipendenti, come richiede la legge, affinché si

³ In molti comuni, anche a noi vicini, l'esperienza è già partita. A Modena, ad esempio, il servizio è gestito dalla locale Azienda di trasporti pubblici e costa 50 euro/anno di abbonamento più la tariffa oraria e a km. percorso.

compia la sinergia tra queste figure private e quelle pubbliche nella direzione auspicata dalla legge che definisce questa figura chiave nell'attuazione e nel governo della mobilità sostenibile.

2. Va studiata la possibilità di attivare da alcuni parcheggi scambiatori un **servizio di taxi-bus**, a basso costo, per tragitti tematici e dedicati (ad esempio, teatro Alighieri, ospedale, ecc.).
3. Sempre nel campo dei servizi innovativi, vanno sperimentate, insieme al volontariato, esperienze di **trasporto a chiamata** al servizio di anziani, di portatori di handicap o di malati bisognosi di visite mediche, esami, terapie.
4. Infine, vanno studiate, insieme alle scuole e alle società sportive, forme di **trasporto collettivo per i ragazzi** che, a prezzi contenuti, facciano risparmiare tempo ai genitori e, insieme, riducano il numero delle auto private circolanti.

Considerato che lo sviluppo del trasporto pubblico rappresenta, senza dubbio, una delle leve fondamentali per raggiungere l'obiettivo della diminuzione del trasporto veicolare privato, **vanno indicati obiettivi concreti in tempi certi.**

Per affrontare tutte queste problematiche proponiamo un **Tavolo di Concertazione** tra l'Amministrazione Pubblica, l'Atm, la Direzione dell'Agenzia provinciale dei Trasporti, le organizzazioni sindacali, le Circoscrizioni per valutare necessità e proposte relative al trasporto pubblico, alle risorse utilizzate, ai piani industriali e di investimento per i prossimi anni, al reperimento di risorse per lo sviluppo del trasporto pubblico (Legge Finanziaria, Piano nazionale per la mobilità sostenibile, eventuali "tasse di scopo" ecc.)

Il sistema dei Parcheggi

Attualmente i principali parcheggi collocati nella sola Circoscrizione Prima sono:

Scambiatori

- Parcheggio del Cinema City (1600 posti, con collegamento del metrobus rosso).

Gratuiti

- parcheggio di via Mons. Lanzoni (200 posti, a 700 metri da via Cavour);
- parcheggio di piazza della Resistenza (240 posti, 700 m. da via Cavour, con collegamento del metrobus rosso);
- parcheggio di piazza Natalina Vacchi (280 posti, 900 m. da via Cavour con collegamento del metrobus rosso);
- piazzale Nenni (coop S.Biagio , 900 m. da via Cavour);
- parcheggio ex Callegari (80 posti, 600 m. da via Cavour).
- Via Atalarico e Area Rocca Brancaleone (70 posti)
- Via Gastone de Foix (35 posti)

A pagamento

- parcheggio di Piazzale Torre Umbriatica (Porta Serrata - 140 posti, 500 m. da piazza A.Costa);
- parcheggio di piazza Anastagi (60 posti, 400 m. da piazza A.Costa);
- parcheggio privato di via Cura (100 posti, 400 m. da via Cavour);
- parcheggio Aci di via Port'Aurea (130 posti, a 450 m da piazza del Popolo);
- parcheggio privato di via Guidarelli (80 posti, a 500 m. da Piazza del Popolo);
- parcheggio privato di via Beatrice Alighieri (100 posti, a 350 m. da via Diaz);

- parcheggio di via Bezzi (coop. La Formica, 65 posti, a 500 m. da piazza del Popolo);
- parcheggio di Largo Giustiniano (caserma Gorizia, coop. La Formica, 360 posti, a 250 m. da v. Cavour);
- parcheggio Aci di via De Gasperi (80 posti);
- parcheggio di piazza Mameli (62 posti)
- parcheggio via di Roma (zona Pinacoteca, 103 posti)
- Largo Firenze (110 posti)
- Piazza Kennedy (130 posti)
- Piazza Baracca (78 posti)
- Largo Chartres/Piazza D'Annunzio/Piazza Caduti/Piazza Duomo
- e gli oltre 2.000 posti disponibili su strada nelle zone a strisce blu.
- a questi vanno aggiunti gli altri parcheggi collocati nelle Circoscrizioni Seconda e Terza e cioè: Pala de Andrè e Esp (scambiatori), via Teodorico, piazzale A.Moro, Circonvallazione Piazza D'Armi, piazzale XIII Giugno, via Molino, l'attuale parcheggio dell' Orto Siboni, piazzale Spik, via Serra, viale Randi-angolo via Missiroli, via R.Ricci, parco Teodorico, piazza Brigata Pavia, Stadio, piazzale del Commercio....

I parcheggi, dunque, non mancano.

Del resto, se si vuole incentivare l'uso del trasporto pubblico o di mobilità alternative, **occorre evitare di incentivare l'uso dei parcheggi del centro**, privilegiandone l'impiego per i residenti e le categorie protette e in ogni caso per soste di breve durata, per puntare sull'utilizzo dei parcheggi scambiatori.

Queste ultime considerazioni ci conducono al tema della **sosta dei residenti nel centro storico**.

E' importante, per la valorizzazione e la vita del centro storico, che un numero sempre maggiore di cittadini decida di risiedere all'interno delle mura.⁴

Una delle condizioni indispensabili perché questo avvenga è che a quei cittadini siano garantiti spazi di sosta adeguati.

Spazi di sosta che, per una qualificazione residenziale-turistico-commerciale, sempre meno dovranno essere su strada, ma dovranno essere allocati sempre più negli attuali parcheggi liberati progressivamente dalle scelte operate dal PGTU: uso di mezzi di trasporto alternativi, allargamento delle ZTL e introduzione della Zona Gialla.

Mentre affermiamo la necessità di garantire spazi di sosta adeguati per i residenti del centro storico che non dispongono di spazi privati, prevedendo regolamenti chiari e controlli costanti, ribadiamo che **vanno previste opportune forme di contribuzione dei residenti che desiderano avvalersi di queste aree di sosta.**

Non si tratta, come è evidente, di un intento punitivo ma di affermare un principio di equità elementare con quei cittadini che, a proprie spese, si sono dotati di spazi privati per la sosta dell'auto e che su questi spazi pagano ogni anno l'ICI e spesso anche la tassa di passo carrabile.

Un provvedimento, questo, che andrà, a nostro avviso, progressivamente esteso anche ad altre zone della città esterne al centro storico.

In coerenza con gli obiettivi sopra richiamati, si propone:

⁴ Attualmente i residenti del centro storico risultano essere 12.200 corrispondenti a 6.117 famiglie

1. **la trasformazione di piazza Kennedy** da parcheggio a spazio verde, recuperato alla fruizione dei cittadini ravennati e non, e al servizio delle attività commerciali e turistiche della città;
2. la chiusura del parcheggio di **piazza Garibaldi** (ad eccezione di un numero limitato di mezzi di servizio pubblico e di sicurezza) ;
3. la destinazione di una quota significativa di **Largo Firenze, Largo Chartres e Piazza Caduti** alla sosta per residenti privi di spazi di sosta privati, con l'introduzione di un ticket annuo;
4. il recupero della **piazzetta di via S'Anna**, da destinare alla sola sosta per residenti privi di spazi di sosta privati, con l'introduzione di un ticket annuo;
5. la destinazione di una quota del parcheggio di **piazza Anastagi e di Porta Serrata** ai residenti privi di spazi di sosta privati, con l'introduzione di un ticket annuo;
6. La destinazione di una quota significativa di **piazza Baracca** ai residenti privi di spazi di sosta privati, con l'introduzione di un ticket annuo;
7. la **qualificazione di tutti i parcheggi a margine del centro**: illuminazione, portabici coperti (vedi parcheggio di via Mons. Lanzoni), bici comunali, cartine turistiche e informative, telecamere.
8. L'attivazione al più presto dei **pannelli** già installati di direzione e guida ai parcheggi.
9. Infine, va attentamente valutato **l'ampliamento contenuto di alcuni parcheggi** (v.Cura, via Port'Aurea, via Beatrice Alighieri, v. Guidarelli...) per accrescere i posti a disposizione dei residenti e liberare in questo modo spazio sulle strade. E' importante, inoltre, ridiscutere con i gestori di questi parcheggi gli orari di apertura, anche serali e nei giorni festivi.

Mobilità ciclabile e pedonale

In una città di dimensioni medie come Ravenna, la mobilità ciclabile e pedonale è sicuramente una valida alternativa e, dunque, va incentivata. Già oggi, del resto, rappresenta una realtà considerevole con una presenza di 11.000 biciclette/giorno come si dice nella stessa relazione di presentazione del PGTU.

Per questo la prima proposta che avanziamo è quella di istituire un apposito **"Ufficio Mobilità Ciclabile"** con il compito prioritario di definire un organico Piano della mobilità ciclabile.

Siamo favorevoli, in generale, a istituire modalità che favoriscano la precedenza dei pedoni rispetto ai ciclisti e ai veicoli e la precedenza dei ciclisti nei confronti dei veicoli.

L'obiettivo prioritario è quello di aumentare la sicurezza di pedoni e ciclisti, intensificando la politica di questi ultimi anni attraverso ulteriori interventi infrastrutturali e secondo criteri progettuali che per i percorsi ciclabili contemplino: la continuità dei percorsi, la loro capillarità, la riconoscibilità, la rettilineità, la sicurezza, l'attrattività, il confort.

Altrettanto importante risulta una **corretta comunicazione**.

Non basta infatti, realizzare percorsi ciclabili per incrementare l'uso della bici. Occorre anche sapere comunicare un messaggio accattivante e informare sui percorsi esistenti, sulle distanze, i tempi di percorrenza, i servizi pubblici o le attrazioni turistiche cui un determinato itinerario conduce.

Molti sono i punti sui quali nella Circostrizione Prima occorre intervenire. **Fra le priorità indichiamo:**

- il completamento dei percorsi ciclo-pedonali sul **Corso Nord** e sulla **via S'Alberto**;
- la realizzazione di percorsi ciclabili su **via Zalamella, Circ. F.Montone Abbandonato, via di Roma, viale Farini, via Rocca Brancaleone, via Rotonda dei Goti** con collegamento funzionale ed

efficiente al ponte ciclabile sulla ferrovia già presente; il miglioramento del percorso ciclabile su **via Maggiore**;

- il miglioramento del percorso ciclo-pedonale su **via Mattei**;
- la realizzazione di nuove piste ciclabili che colleghino la **via Canalazzo**, (dal sottoposso sulla 309 Dir), **il quartiere S.Giuseppe, le vie dell'Agricoltura e S'Alberto** con la città.
- la messa in sicurezza e la qualificazione del **percorso sulle antiche mura** da piazza della Resistenza a viale Baracca, da considerarsi strategica per il suo alto valore ambientale e turistico.
- **L'interconnessione dei tratti di piste ciclabili** già esistenti.

Per favorire l'utilizzo della bicicletta occorre prendere in esame anche altri fattori che contribuiscono, a volte, a disincentivare l'uso di un mezzo tradizionalmente "amico" dei ravennati.

- A. Proponiamo, innanzitutto, di verificare possibili iniziative che proteggano, per quanto possibile, contro i furti delle bici, oggi molto frequenti: portabici a "ferro di cavallo" e non a spirale dove è possibile agganciare con più sicurezza il mezzo, adesione volontaria a forme di **punzonature, installazione di cip⁵, assicurazioni**, ecc.
- B. Proponiamo di verificare la possibilità di istituire, con apposita ordinanza suffragata dalla relativa segnaletica, **l'istituzione in tutto il centro storico di una "zona trenta"** nella quale sia consentito e regolamentato, nelle strade a senso unico, il transito delle biciclette anche nel senso opposto a quello consentito agli altri veicoli.⁶
- C. Un altro capitolo molto importante è quello che riguarda l'educazione e l'applicazione delle norme del codice della strada.

"Liberiamo i marciapiedi e le piste ciclabili dalle auto" dovrà essere la parola d'ordine dei prossimi anni in un lavoro che deve vedere coinvolti la Polizia Municipale, le scuole, le Circoscrizioni, le associazioni ambientaliste e di tutela delle persone diversamente abili che sono le più penalizzate. Chiediamo, inoltre, maggiore rispetto dei pedoni in attraversamento sui passaggi pedonali e maggiori controlli da parte della Polizia Municipale per sanzionare comportamenti scorretti e pericolosi.

Ma anche pedoni e ciclisti devono migliorare i propri comportamenti.

"Rispettare per essere rispettato". Attraversare la strada sulle strisce pedonali, aspettare il verde al semaforo, utilizzare le piste ciclabili, evitare di tagliare le curve, rispettare le precedenza, sono atti dovuti non solo nel rispetto del codice della strada, ma che possono concretamente salvare la vita.

"Liberi di muoversi", così potrebbe chiamarsi, invece, un progetto che, insieme alle associazioni di tutela dell'handicap, si ponesse l'ambizioso obiettivo di fare di Ravenna una città a misura anche delle persone diversamente abili. Stiamo pensando non solo alla fruibilità di percorsi sicuri e privi di barriere architettoniche ma anche alla realizzazione di percorsi segnalati e di impianti semaforici sonori per i non vedenti, di autobus adeguati alle esigenze anche dei diversamente abili, a servizi di taxi-bus appositamente destinati alle loro esigenze di mobilità, alla salvaguardia degli spazi di sosta a loro riservati.

Contemporaneamente va, però, potenziato il controllo sulla concessione dei permessi di sosta per i disabili e sul loro corretto utilizzo.

⁵ Vedi esperienze del comune di Bolzano

⁶ Vedi ordinanza comune di Reggio Emilia. L'intervento è proposto esclusivamente per il centro storico e per quelle strade a senso unico, dove le dimensioni non consentono di realizzare percorsi ciclabili protetti.

Per raggiungere questi obiettivi è fondamentale il ruolo della Polizia Municipale e delle altre forze dell'ordine.

In particolare, per quanto riguarda la PM, si chiede un incremento del personale su strada, una stretta relazione tra PM e Circoscrizioni, una vigilanza quotidiana per reprimere chi occupa i parcheggi riservati ai disabili, le strisce pedonali, le fermate del bus, i marciapiedi e le piste ciclabili (prevedendo, in tutti questi casi, non solo l'intervento sanzionatorio ma anche la rimozione forzata dell'auto), chi non rispetta i limiti di velocità e le norme sull'inquinamento acustico (scooter e motociclette in particolare), chi si rende responsabile del comportamento di guida pericolosa.

Percorsi casa-scuola.

Sempre più spesso e sempre più a lungo bambini e ragazzi sono accompagnati a scuola in auto, quasi che condurli fin quasi sulla porta della scuola costituisca un vero e proprio impegno educativo.

E' vero, invece, l'esatto contrario.

Questi comportamenti, che nascono anche dalla mancanza di valide alternative e che certamente rispondono ad esigenze reali delle famiglie e a preoccupazioni legittime relative alla sicurezza dei propri figli, non contribuiscono solo a peggiorare il traffico ma diventano altamente diseducativi, stimolando una "cultura d'abuso dei consumi", peraltro incompatibile con il futuro della nostra società, e non favoriscono, inoltre, una crescita responsabile e indipendente dei figli.

Proprio per questo, in molte città italiane e soprattutto europee si sono sperimentate nuove modalità di percorsi casa-scuola che pensiamo vadano promossi anche a Ravenna.

Pedibus. Si tratta, in sostanza, di un accompagnamento protetto che, a partire da un luogo di raccolta dove i genitori arrivano in auto o in bici, conduce i bimbi a piedi alla propria scuola e viceversa.

Nella Circoscrizione Prima si propone la sperimentazione delle seguenti **"fermate pedibus"** (punti di raccolta):

1. dal parcheggio di **piazzale Nenni**: due distinte linee di pedibus, una con la scuola elementare Torre e una con la scuola media Don Minzoni;
2. da **piazza Baracca**: due linee pedibus, una alle scuole elementari Morelli e una alla scuola elementare Mordani;
3. da **piazza Anastagi**: una linea di pedibus verso la succursale della scuola media Damiano-Novello di via Ghiselli;
4. dall'esistente **parcheggio dell'orto Siboni**: una linea di pedibus per i ragazzi che frequentano la scuola media Guido Novello.

In tutti i casi ipotizzati il percorso a piedi non supererebbe i 300 metri, utilizzerebbe infrastrutture esistenti e quindi darebbe un'incisiva risposta agli attuali problemi di sosta e di sicurezza in corrispondenza dei plessi scolastici, a costi minimi.

Ai bimbi e ai ragazzi che aderiscono al progetto si potrebbero riconoscere buoni sconti per libri, attività sportive o culturali.

Per le scuole disponibili a aderire e collaborare potrebbe, invece, essere prevista la fornitura di materiale utile per le attività didattiche, creando così una gara virtuosa fra le stesse all'interno delle finalità didattiche.

Bicibus. Questo progetto potrebbe, invece, interessare le scuole medie superiori.

Ai ragazzi che si impegnano ad andare a scuola in bicicletta o in autobus potrebbero essere riconosciuti buoni sconto per libri, musica, concerti.

Alle scuole disponibili a collaborare con veri e propri progetti di plesso, che coinvolgano in un'azione virtuosa anche gli insegnanti e il personale scolastico, potrebbe essere riconosciuto materiale didattico.

Regolamentazione della circolazione

Gli interventi sperimentati in questi anni a Ravenna e in molte città d'Italia di limitazione della circolazione (targhe alterne, domeniche ecologiche, blocchi del traffico) hanno avuto il merito di fare crescere nelle comunità locali la consapevolezza dei problemi esistenti.

Certamente questi provvedimenti vanno valutati alla luce dei risultati raggiunti, delle caratteristiche degli inquinanti (sappiamo che il PM10, ad esempio, "viaggia" molto), delle modificazioni climatiche.

Fondamentale diventa perciò ricercare strategie su basi territoriali sempre più ampie.

Per questo valutiamo con favore l'accordo raggiunto unitariamente dalle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Piemonte e province autonome di Bolzano e Trento e il blocco del traffico congiunto praticato domenica 25 febbraio.

L'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria, la sicurezza, la scorrevolezza del traffico non riguarda solo il centro storico ma interessa, con specificità diverse, tutta la città e l'intero territorio comunale.

In tutte le città, però, i primi interventi di regolamentazione della circolazione partono sempre dai centri storici, sia per il valore urbanistico, storico, turistico che essi rivestono, sia perché sono per loro natura catalizzatori e moltiplicatori di traffico (negozi, scuole, uffici, stazioni, ecc.).

Costruire le condizioni per una mobilità alternativa nei centri storici significa dunque cominciare a modificare la mobilità in tutta la città.

Disporre di un servizio di trasporto pubblico più efficiente e più utilizzato e di una rete ciclo-pedonale più diffusa e più sicura, porta inevitabilmente ad avere un numero inferiore di auto in circolazione e in sosta sia nel centro cittadino che in tutta la rete viaria.

Pensiamo che il centro storico debba diventare, più di quanto già non sia, un luogo dove è piacevole abitare, lavorare, passeggiare, fare acquisti, incontrarsi, fare cultura, sedersi ad un tavolino all'aperto.

Del resto, via Cavour non sarebbe oggi quel che è se 30 anni fa non si fosse deciso di togliere il transito delle auto.

La nostra non è, dunque, l'idea di un centro spento o trasformato in un grigio museo.

Al contrario, pensiamo a tante altre realtà, italiane ed europee, vivaci e accoglienti, dove l'offerta commerciale, turistica, culturale si incontrano e si integrano anche con le esigenze dei residenti: dehors diffusi e ben regolamentati, una qualificata offerta commerciale e ricettiva, "un sistema delle piazze" (p.zza Baracca, p.zza A.Costa, , p.zza XX Settembre, p.zza Kennedy, p.zza del Duomo, p.zza dell'Arcivescovado, P.zza del Popolo, p.zza delle Antiche Carceri, p.zza Einaudi, p.zza Garibaldi, p.zza S.Francesco, p.zza Caduti fino ad arrivare a piazza Ricci nel Borgo S.Rocco), qualificato e collegato, attività artigianali e negozi di vicinato a servizio dei residenti e dei turisti, arredo urbano di qualità, musica, animazione, sicurezza, orari (non solo dei negozi ma anche delle attrattive turistiche, delle banche, degli uffici pubblici, delle istituzioni culturali ecc.) che rispondano alle esigenze nuove dei consumatori e dei turisti, servizi innovativi come la consegna a domicilio della spesa...

Un “centro” allargato che permetta anche di calmierare i costi delle locazioni commerciali in alcune zone del centro.

In altre parole, dobbiamo avere la capacità di costruire un’offerta integrata, conveniente, accattivante, gradevole, di qualità a partire dalle nostre peculiarità artistiche, urbanistiche, storiche e culturali che costituiscono un vero e proprio centro commerciale naturale che nessun centro commerciale tradizionale potrà mai riprodurre.

Con una tale politica, **limitando l’espansione di nuovi poli commerciali esterni alla città**, gli interessi dei residenti, dei turisti, di chi lavora in centro, dei commercianti e degli esercenti risulteranno convergenti.

In questa prospettiva diventa, però, indispensabile compiere un passo deciso nella direzione di limitare l’accesso dell’auto al centro storico. Pertanto:

1. Condividiamo la proposta di istituire **nuove “zone a traffico limitato” (ZTL)**, sia nel centro storico che nel borgo S.Biagio; crediamo utile riflettere sulla possibilità di applicarle già nella fase A del piano, per estenderle, poi, ad altre zone della città, dopo avere valutato l’effetto di questa prima applicazione.
2. Condividiamo, come già detto, la proposta di **riqualificare piazza Kennedy** per farne un’area di arredo urbano “verde” che possa diventare un punto di forza nell’offerta turistico-culturale della città. Anche in questo caso, crediamo utile riflettere sulla possibilità di includere questa ristrutturazione già nella fase A del piano.
3. Concordiamo con la prospettiva di istituire la, cosiddetta, **Zona Gialla** nella quale limitare l’accesso alle auto dalle ore 7,30 alle ore 9,30 di ogni giorno feriali. Chiediamo, però, di essere coinvolti nella esatta definizione del perimetro della zona interessata dal provvedimento e riteniamo che, dopo una prima fase di sperimentazione, vada valutato l’effetto dell’intervento, al fine di assicurarne l’efficacia, anche attraverso l’estensione ad altre fasce orarie della giornata.
4. Chiediamo che le **telecamere** di controllo dell’accesso al centro storico già installate siano attivate quanto prima e che altre siano previste in altri punti strategici al fine di garantire una reale applicazione dei provvedimenti decisi liberando al contempo risorse umane che la Polizia Municipale potrà utilizzare in altre parti del territorio.
5. Riteniamo necessario che la concessione dei **permessi** di ingresso alle zone a ZTL e alla futura Zona Gialla sia soggetta a un più attento controllo, al fine di evitare concessioni improprie e non strettamente necessarie (ad esempio, attualmente il permesso di accesso per il giovedì è rilasciato automaticamente a tutti i genitori delle scuole del centro e non a seguito di richiesta motivata da reali esigenze).
6. **L’obiettivo di diminuire il numero delle auto circolanti non riguarda solo il centro storico ma tutta l’area cittadina.** Per questo anche le strutture commerciali, ricreative e sportive presenti sul territorio, debbono essere chiamate a dare un contributo per il raggiungimento dell’obiettivo generale. Non basta che i grandi parcheggi a disposizione di queste strutture siano attrezzati e utilizzati come parcheggi scambiatori. Vanno ricercati e sviluppati anche specifici accordi per incentivare una mobilità alternativa all’auto sia per coloro che in queste strutture lavorano che per coloro che ne usufruiscono.

7. Crediamo che i **Piani Particolareggiati** debbano essere progressivamente estesi a tutta la città per dare risposta alle domande di sicurezza, regolamentazione della viabilità e della sosta che riguardano, oramai, tutte le zone.

Pensiamo, in questa ottica, che sia necessario avviare la graduale **eliminazione degli incroci semaforizzati** esistenti, realizzando, ove possibile, rotatorie e semafori a chiamata pedonale per fluidificare, per quanto possibile, il traffico e consentire una riduzione dei gas di scarico dovuti alla sosta dei veicoli.

Si indica, inoltre, la necessità di **verificare i tempi di attesa e i tempi di attraversamento** per pedoni/ciclisti ai semafori a chiamata esistenti.

Infine, chiediamo che venga apposta, in prossima dei passaggi a livello, la prevista segnaletica per indicare ai conducenti dei veicoli lo **spegnimento del motore** in caso di chiusura delle sbarre.

Per i Piani Particolareggiati, la Circostrizione Prima indica le **seguenti priorità**:

- il **quartiere S.Vittore** dove, i nuovi consistenti insediamenti, pongono anche l'esigenza di valutare la possibilità di completare e migliorare l'attuale rete viaria;
- la zona compresa nel comparto tra **via Dorese, via Caprera e via Faentina**;
- la zona compresa fra **via Vicoli e via Foscolo**
- zona **via Elba-Busmanti-Branzanti-Zotti**
- **Traverse di via F.Abb.to** (via Piceno-Irpinia-Istria-Cadore ecc.)
- Zona via **Chiesa-Morelli-Rota-Lovatelli-Felisatti**
- Zona via **Antonelli-Vallona-Battuzzi-Bovini**
- Zona compresa tra **via Codronchi e via A.Pontino**
- Concordiamo con la proposta di realizzare la **ZTL in via Baccarini**
- Concordiamo con la proposta di realizzare la **ZTL in via Salara**
- Concordiamo con la proposta di realizzare la **ZTL in via Rampina-Portoncino ecc.**
- Quartiere **S.Giuseppe**
- **Fornace Zarattini**

8. Riteniamo, altresì, che esistano **esigenze di intervento che concernano più direttamente la circolazione**, in particolare in alcuni punti, da molti anni, fortemente critici del nostro territorio.

Strade fortemente trafficate dove, anche per la loro conformazione urbanistica, gli effetti dell'inquinamento atmosferico e acustico provocato dal traffico, si moltiplicano per quello che è chiamato "effetto canyon".

Non siamo tecnici e non disponiamo neppure dei necessari strumenti di simulazione della viabilità.

Riteniamo, però, a partire dall'esperienza di chi vive in questo territorio, di avanzare agli uffici tecnici una proposta di viabilità da valutare attentamente e in dettaglio.

La proposta nasce dalla filosofia, già contenuta nel precedente PGTU, dei "petali" o delle "staffe", che dir si voglia, cioè dall'idea di permettere l'ingresso e l'uscita dai vari punti della città in direzione radiale e non trasversale.

Partiamo, infatti, da una situazione molto diversa da quella del precedente PGTU.

In questi ultimi 10 anni, infatti, l'Amministrazione Comunale ha realizzato molte infrastrutture (Circonvallazione sud e nord, sottopassi di via Canalazzo, viale Alberti, via F.Montone Abbandonato,

piste ciclabili, nuovi parcheggi) per aumentare la sicurezza e permettere di spostare il traffico di attraversamento e decongestionare tanta parte della città.

E altri importanti investimenti sono in essere: il nuovo ponte mobile liberalizzato, il completamento della Circonvallazione Nord, la realizzazione della bretella di collegamento tra Fornace Zarattini e lo svincolo di via Vicoli.

Esistono oggi, dunque, tutte le condizioni, anche infrastrutturali, per assumere decisioni che nel precedente PGU non sono state possibili.

L'obiettivo deve essere quello di ridurre considerevolmente l'attuale utilizzo della vecchia circonvallazione interna (Circ. F. Montone Abb.to - Circ. S.Gaetanino).

La proposta che ci sentiamo di avanzare è quella di valutare, insieme alle soluzioni già ipotizzate nello schema preliminare sul traffico elaborato dal Comune, anche un altro intervento composito e organico che preveda, in via sperimentale:

- A. la messa a senso unico sull'intero tratto della Circ. F.Montone Abb.to, da via Maggiore a piazza della Resistenza, con lo scopo di eliminare un traffico di attraversamento improprio (direzione sud-nord) e realizzare una pista ciclabile.**
- B. la messa a senso unico di via S.Gaetanino nella direzione via Maggiore-via S.Alberto.;**
- C. la messa a senso unico di via Rotonda dei Goti nella direzione dal cavalcaferrovia di Teodorico verso via di Roma. Anche il ponte secondo noi andrebbe messo a senso unico, prevedendo un'eventuale corsia preferenziale per i bus.**

In tutti i casi vanno previsti interventi strutturali che disincentivino l'alta velocità e gli attraversamenti impropri della città.

- 9. Chiediamo, infine, che in tempi rapidi sia assicurato un **maggiore controllo della velocità** sia diurna che serale e notturna, nei tratti stradali che si prestano a velocità pericolose (es. viale Mattei, via Sant'Alberto, via Zalamella, Corso Nord...), anche attraverso l'utilizzo di apparecchiature fisse; che si debbano introdurre limitazioni di transito ai bus turistici; che si debba esercitare un maggiore controllo del divieto di transito per mezzi pesanti e autobus.

Trasformazione e miglioramento del parco mezzi e utilizzo di carburanti alternativi.⁷

Il miglioramento dei mezzi di trasporto, privati e pubblici, è un obiettivo strategico che può permettere, in tempi relativamente brevi, di migliorare le condizioni ambientali della nostra città.

⁷ Alcuni dati che è bene sapere.

I motori di ultima generazione emettono meno polveri e CO₂ di quelli precedenti (rapporto 1:3 tra Euro 4 e Euro1).

Le emissioni inquinanti aumentano con l'aumentare della cilindrata.

Furgoni, Suv, autobus e camion motorizzati diesel sono i maggiori emettitori di polveri a parità di Km

I motori a benzina emettono più CO₂, COV (fra cui benzene) e IPA

Tutti i motori a combustibile fossile emettono gas serra

I motori a combustibile fossile con minori emissioni inquinanti sono quelli a metano

I motori con minori emissioni inquinanti attualmente offerti dal mercato e adatti ad un uso cittadino sono quelli elettrici e quelli ibridi

Lo stile di guida influisce moltissimo sui consumi e sulle emissioni.

Il filtro antiparticolato montato di serie (Euro5) abbatte le polveri fino al 90%, quello non di serie solo del 15%

Le marmite catalitiche (di serie solo a partire da Euro2) abbattano le emissioni nocive solo quando arrivano in temperatura e quindi solo dopo aver percorso circa 5 Km.

Per questo va messo in campo un mix di contributi economici, di incentivi e disincentivi, di sperimentazioni che permettano di raggiungere questo obiettivo. In particolare:

1. Vanno confermati, accanto alle risorse previste dalla Legge Finanziaria, i **contributi comunali per la sostituzione e la trasformazione**, a metano o a GPL, dell'alimentazione dei veicoli (auto, furgoni, motocicli) maggiormente inquinanti.
2. Accanto a quanto già previsto in Finanziaria per la rottamazione delle auto più inquinanti, vanno previsti **appositi contributi anche per chi rottama un vecchio ciclomotore** e decide di passare ad un mezzo meno inquinante oppure sceglie di non acquistare un nuovo mezzo.⁸
3. Vanno previsti specifici **contributi per l'installazione dei filtri antiparticolato (FAP)** su tutti i mezzi diesel, a partire da quelli ad uso commerciale.
4. Va proseguita la politica di **metanizzazione** di tutti i mezzi di trasporto pubblico e della pubblica amministrazione. Nel frattempo, va previsto l'uso dei filtri antiparticolato su tutti i mezzi ancora non metanizzati.
5. Va incentivato l'uso di **biodiesel** a partire dal parco auto del trasporto pubblico e di quelli delle amministrazioni pubbliche.
6. Va incentivato, soprattutto per il trasporto pubblico e per la fornitura delle merci nel centro storico, l'utilizzo di **mezzi elettrici**.
7. Più in generale, vanno **estese le restrizioni** alla circolazione dei veicoli, privati e commerciali, e dei motoveicoli più inquinanti sull'intero territorio comunale.
8. Proponiamo di sperimentare, per la realizzazione dei manti stradali, le **nuove tecnologie** basate sul processo della "fotocatalisi" del monossido di carbonio e degli agenti prodotti dal traffico veicolare.

Sicurezza

La messa in sicurezza della nostra rete viaria è prima di tutto un obiettivo che risponde all'esigenza di tutelare la vita e la salute collettiva e, insieme, di garantire, in prospettiva, una circolazione efficiente in una città viva e vivibile.

Le vittime della strada sono, certo, provocate da imprudenza, imperizia, distrazione, atteggiamenti colpevolmente spericolati. Ma non v'è dubbio che la configurazione della rete stradale rappresenta uno sfondo capace di influire sul numero e la gravità di eventi che sempre si accompagnano a danni personali, sociali ed economici complessivamente assai rilevanti.

Dunque, ogni intervento volto a rendere più sicure le nostre strade rappresenta un investimento per il futuro.

Nel territorio del Comune di Ravenna sono raccolte alcune delle strade statali con la più alta incidentalità d'Italia: la Statale Romea, l'Adriatica, la Ravennana.

Occorre ribadire, anche in questa sede, la necessità di un'azione forte e determinata che spinga l'Anas a realizzare quelle opere che la comunità ravennate attende oramai da troppo tempo:

- l'eliminazione dell'incrocio a raso fra la via Classicana e la via Ravennana
- l'eliminazione dell'incrocio a raso fra la Statale 309 Dir e la via Sant'Alberto
- la messa in sicurezza dell'Adriatica a Fosso Ghiaia

⁸ A Forlì, ad esempio, chi rottama un vecchio ciclomotore e non acquista un nuovo mezzo riceve un abbonamento annuo gratis per il trasporto pubblico. Contributi economici sono invece previsti per chi, in particolare utenti deboli, decide di passare da un vecchio ciclomotore ad una bici a pedalata assistita o ad uno scooter elettrico.

- la messa in sicurezza della Reale a Mezzano

Quanto a ciò che compete il nostro livello istituzionale, va sostenuta, in generale, ogni iniziativa volta a:

- **ridurre la massa dei veicoli circolanti** e a limitare gli accessi, secondo le linee già tracciate;
- allestire un **circuito di piste ciclabili** per quanto possibile completo;
- realizzare, dovunque possibile, **marciapiedi o piste ciclo-pedonali** ben percorribili e liberi da barriere architettoniche;
- estendere, nelle zone residenziali, le cosiddette “**zone 30 km/h**”⁹ e l'utilizzo di segnaletica verticale bicolore e di interventi strutturali (chicane, tratti rialzati, isole salvagente, ecc.) ampiamente utilizzati nei paesi europei e previsti anche dal nostro codice della strada

Interventi per la sicurezza

In particolare, richiamiamo di seguito gli interventi che giudichiamo più urgenti per la messa in sicurezza di alcune strade della Circoscrizione Prima.

1. **Corso Nord** – completamento del percorso ciclo-pedonale, realizzazione di isole pedonali di attraversamento e di almeno un semaforo pedonale;
2. **Via Zalamella** – realizzazione del percorso ciclabile e di isole pedonali di attraversamento;
3. **Via Maggiore** – messa in sicurezza del percorso ciclo-pedonale e delle due sottostrade laterali;
4. **Via Circonvallazione dei Goti** - va studiata la possibilità di un percorso ciclo-pedonale e di isole di attraversamento pedonale.
5. **Via Rocca Brancaleone** – vanno realizzati percorsi ciclo-pedonali che permettano il collegamento, in sicurezza, della zona di Teodorico con il centro cittadino, intervenendo anche per abbattere le barriere architettoniche presenti nell’attuale passaggio pedo-ciclabile sul cavalcaferrovia;
6. **Viale XIV Luglio** – va realizzato il previsto doppio senso per alleggerire la viabilità su via Canalazzo e sull’incrocio con via Maggiore, prevedendo al contempo i necessari interventi per evitare l’uso improprio di via Cicognani e via Caprera
7. **Via Mattei** – va messo in sicurezza l’intero percorso pedonale e ciclabile, va realizzato un nuovo semaforo pedonale, vanno previsti tutti gli strumenti (autovelox, pannelli luminosi ecc.) per controllare la velocità e impedire il transito improprio di mezzi pesanti non autorizzati. Occorre favorire la realizzazione in tempi brevi della rotonda tra via Mattei e via Chiavica Romea.
8. **Via di Roma** – va prevista la realizzazione di un percorso protetto anche per le biciclette che si raccordi con i parcheggi a nord della città.
9. **Circ. F.Montone Abb.to** – nell’ipotesi proposta di senso unico in “uscita” va eliminata l’attuale corsia preferenziale e realizzata una pista ciclabile;

⁹ Le zone 30 sono diffuse in tutta Europa. In Germania esistono dal 1980, in Svizzera dal 1989, in Francia dal 1990, in Gran Bretagna dal 1992. In Italia sono state introdotte nel 1996. Studi effettuati in città europee dove le zone 30 sono da tempo sperimentate hanno documentato che una guida più calma, con minori picchi di velocità, minori accelerazioni e brusche frenate, riduce l’inquinamento acustico e dell’aria; diminuisce il consumo di carburante; rende la circolazione più regolare e fluida; diminuisce gli incidenti e la gravità degli stessi. Tutto questo è facilmente comprensibile se si pensa che con una andatura di 30 km/h ci si ferma in circa 15 metri mentre a 50 km/h servono 35 metri. Inoltre, essere investiti a 50 km/h ha una forza d’urto pari ad una caduta da 14 metri di altezza mentre essere investiti a 30 km/h è come cadere da un’altezza di 3 metri
(dati dell’Associazione Familiari Vittime della Strada – www.vittimestrada.org)

10. **Viale Farini** – oltre alla realizzazione del progetto per la messa in sicurezza dell'area antistante la stazione ferroviaria, va portato a compimento lo spostamento della sosta dei bus dal viale e la realizzazione di una pista ciclabile;
11. **Via S'Alberto** – va studiata la possibilità di allargare la carreggiata in prossimità del semaforo con via Cilla al fine di permettere la realizzazione di un'apposita corsia per la svolta a sinistra; va completato il percorso ciclo-pedonale nel tratto tra via Antica Popilia e la ferrovia; vanno migliorate le condizioni di entrata e uscita in via Teodato anche attraverso la realizzazione di una nuova rotonda.
12. **Viale Saragat** – va prevista la realizzazione di almeno un'isola di attraversamento per consentire ai residenti delle nuove lottizzazioni esterne una viabilità ciclo-pedonale sicura;
13. **Via Vallona, via Morelli, via Chiesa** – vanno realizzati gli interventi, già studiati, per la messa in sicurezza della viabilità e della sosta;
14. **Via Rota, via Saporetti , via Lovatelli** – vanno realizzati gli interventi già studiati per la regolamentazione della viabilità e della sosta e la messa in sicurezza dei percorsi pedonali;
15. **Via Caprera** – vanno realizzati gli interventi per la messa in sicurezza dei percorsi pedonali e dell'incrocio con via Faentina;
16. **Via Pascoli** - va studiata la possibilità di una rotonda all'incrocio fra via Di Roma e via Cesarea al fine di eliminare l'improprio percorso che attraverso via Pascoli porta oggi al viale della Stazione.
17. **Via Faentina** - va eliminata la svolta a sinistra su via Conti e va spostato l'ingresso al parcheggio del supermercato sulla stessa via Conti.
18. Occorre progressivamente prevedere la **sosta solo su un lato** nelle strade che, per dimensioni, non garantiscono la necessaria sicurezza alla viabilità (ad esempio, il primo tratto di via E.Pazzi, via Ercolana, via U.Bassi ...). Analoga impostazione va seguita in tutte le zone della città, anche di recente urbanizzazione, che presentino le medesime problematiche.

Educazione stradale

Vanno proseguite e, anzi, intensificate tutte le iniziative, dentro e fuori le scuole, indirizzate a sviluppare, soprattutto fra la popolazione più giovane, comportamenti corretti sulla strada.

In particolare, preoccupa l'aumento considerevole del numero di coloro che guidano un veicolo in stato di ebbrezza.

Educazione, informazione e repressione debbono in questo caso andare di pari passo.

Come già detto, è fondamentale il ruolo della Polizia Municipale e di tutte le forze dell'ordine.

Occorre garantire una **maggior presenza in strada di pattuglie** per svolgere un'azione di prevenzione ma anche per reprimere comportamenti fortemente lesivi della sicurezza e dei diritti della collettività.

Occorre, inoltre, favorire **accordi con i gestori** di locali, ristoranti, stabilimenti balneari per perseguire interventi che impediscano a chiunque di mettersi alla guida in condizioni inadatte (intensificazione delle misurazioni alcoolometriche e tossicologiche, servizi di trasporto collettivo da e per i locali, informazione e educazione, maggiore presenza delle forze dell'ordine all'uscita dei locali e sulle principali strade....)

Trasporto turistico

Ravenna ha una vocazione turistica che sempre di più dovrà essere valorizzata.

Per questo è importante valutare con attenzione le scelte necessarie per la crescita di questo comparto strategico. Ma Ravenna è anche una città con evidenti condizionamenti strutturali, soprattutto per quanto riguarda la rete viaria del suo centro storico.

Per questo occorre definire esattamente che cosa si può e che cosa non si può fare.

- ❖ **Si può e si deve** garantire l'accesso delle auto dei turisti che soggiornano in alberghi o B&B del centro a condizione che queste strutture ricettive si facciano carico di stipulare convenzioni con garage o parcheggi per la sosta dei loro clienti.
- ❖ **Si può e si deve** incentivare l'utilizzo da parte dei turisti delle biciclette comunali, adeguandone il numero, la dislocazione e la funzionalità e fornendo, in quello che potrebbe essere il "kit del turista" anche le indicazioni sui percorsi ciclabili, ecc.
- ❖ **Si può e si deve** incentivare la nascita di servizi di noleggio di auto elettriche, di servizi dedicati di bus verso le principali attrazioni turistiche (così come già succede, ad esempio, con Mirabilandia).
- ❖ **Si può e si deve**, all'interno di un piano specifico sulla mobilità turistica, incentivare l'uso delle infrastrutture esistenti e l'intermodalità del trasporto (treno+bici, treno+navetto, bus+bici, bus+navetto, treno+nave, nave+bus...)
- ❖ **Non si può**, invece, pensare di continuare a fare transitare e sostare in centro (spesso a motore acceso) decine e decine di bus turistici che, soprattutto in alcuni periodi dell'anno, mettono a dura prova la viabilità cittadina e rappresentano un elemento di insicurezza e di disagio per la qualità della vita dei ravennati e degli stessi turisti.

Occorre, quindi, **identificare alcuni parcheggi** destinati alla fermata e discesa dei turisti e quelli destinati alla sosta; parcheggi facilmente raggiungibili, segnalati in modo chiaro, dotati dei necessari servizi e di collegamenti con il resto della città. Appaiono adatti allo scopo i parcheggi del Cinema City, di piazza della Resistenza, di piazzale A.Moro, del Parco Teodorico, del costruendo parcheggio del nuovo Holiday Inn.

Distribuzione delle merci

E' urgente **definire nuovi regolamenti, orari e modalità** per la distribuzione delle merci in città e in particolare nel centro storico, al fine di ottimizzare la distribuzione riducendo i km. percorsi a parità di servizio, utilizzando mezzi meno inquinanti e massimizzando la loro capacità di carico, concentrando la distribuzione delle merci in orari meno centrali di quelli utilizzati attualmente.

Una semplice passeggiata in via Cavour a metà mattina rende evidente l'urgenza di un tale intervento.

In particolare, occorre incentivare l'uso di mezzi meno inquinanti (metano, elettrici, diesel euro4 con FAP), di dimensioni adatte alla struttura urbanistica del nostro centro e in orari compatibili con la vocazione turistica e commerciale della città.

Segnaletica

Un capitolo molto importante per garantire la sicurezza stradale è quello della corretta segnaletica orizzontale e verticale.

In molte strade, ad esempio, mancano ancora i passaggi pedonali e là dove esistono, a volte, mancano della necessaria segnaletica verticale.

Altrettanto importante è la segnaletica stradale che va certamente potenziata e meglio precisata anche per indirizzare al meglio la viabilità sulle nuove circonvallazioni esterne e sui parcheggi esistenti.

Va sicuramente rivista ed uniformata la segnaletica turistica ancora troppo variegata per forme, colori, dimensioni.

Va studiata un'adeguata segnaletica ciclabile, orizzontale e verticale (frecce, tratteggi, semafori dedicati..) magari costruendo dei veri e propri percorsi tematici di grande valenza anche turistica (ad esempio, "percorso Dante", "percorso Bisanzio", percorso "delle mura e delle porte cittadine" e così via) o per raggiungere i grandi e piccoli parchi cittadini (Teodorico, Fossey, Baronio, Vicoli, Giardini Pubblici ecc...).

Conclusioni

Sappiamo bene che i problemi del traffico, della sosta, della qualità dell'aria, del trasporto pubblico sono fra i problemi oggi più difficili da affrontare e che tutte le città sono alle prese, chi più, chi meno, con queste emergenze.

Conosciamo altrettanto bene gli enormi problemi finanziari degli Enti Locali, i vincoli di spesa posti dai patti di stabilità, la rigidità delle procedure e dei tempi imposte da leggi che le Amministrazioni Pubbliche sono obbligate a rispettare, come è loro dovere e come è giusto che sia.

Siamo consapevoli degli interessi enormi, a volte apparentemente divergenti, che attorno a questi problemi si muovono. Dunque, non ci aspettiamo soluzioni miracolistiche.

Per questo, offriamo il presente contributo che riteniamo fattibile, calato su molte delle reali esigenze del territorio che rappresentiamo ed in larga parte economicamente sostenibile, soprattutto per quanto riguarda gli interventi urgenti realizzabili nell'arco della presente legislatura.

Chiediamo al Consiglio Comunale di accogliere il nostro contributo, definendo una strategia lineare e priva di ambiguità, coerente con la normativa europea e con gli indirizzi indicati dalla Comunità Europea di riduzione del 20%, entro il 2020, di tutte le emissioni inquinanti.

Una strategia che conduca, in tempi definiti e con risorse certe, a risultati quantificabili di riduzione delle auto circolanti e a quel sistema di *mobilità sostenibile* che rappresenta, a nostro avviso, l'unica risposta lungimirante e concreta, ai tanti problemi attuali della viabilità ravennate.

**Documento approvato nel Consiglio della Circoscrizione Prima del 2 aprile 2007
con 10 voti favorevoli, 4 contrari e 2 astenuti**

Hanno votato a favore: Gruppo Ulivo, Gruppo Rifondazione Comunista, Gruppo Pri, Gruppo Verdi

Hanno votato contro: Gruppo Forza Italia, Gruppo AN

Si sono astenuti: Gruppo Lista per Ravenna

x Milia
all

data a CNMIS
11/04/02

Spett.le CIRCOSCRIZIONE PRIMA
Via Maggiore, 120

Spett.le ASSESSORE AL TRAFFICO
Gabrio Maraldi
Via Morigia, 8/A

Spett.le RESTO DEL CARLINO
Via Salara, 40

Spett.le LA VOCE
Via Salara, 36

OGGETTO: Osservazioni piano traffico

Ho avuto modo di leggere la RELAZIONE TECNICA del 'Piano generale del traffico urbano - Aggiornamento 2004'; i temi trattati sono molteplici, io mi sono concentrata ad analizzare gli interventi che il Comune intende pianificare nella zona che meglio conosco e cioè dove abito, il centro storico. Le intenzioni e gli obiettivi sembrano validi e profondamente motivati, ma nelle attuazioni si notano delle contraddizioni di cui chiedo delucidazioni.

La prima osservazione riguarda la regolamentazione dell'accessibilità al centro storico; condivido perfettamente gli obiettivi che intendete raggiungere, come incentivare l'uso del trasporto pubblico e delle biciclette e allontanare la sosta di lunga durata da aree interne al centro storico, ma nei fatti sembra che non abbiate nessuna fiducia di raggiungere questi risultati. Infatti predisponete un numero esagerato di parcheggi all'interno del centro storico, distanti anche solo 100m l'uno dall'altro, quali: via Port'Aurea, via Cura, via Guidarelli, via B. Alighieri e in un futuro la Caserma Dante e piazza Baracca. Il potenziamento della capienza dei parcheggi esistenti e la creazione di quelli nuovi, viene giustificata con la chiusura di p.zza Kennedy e l'eliminazione della sosta su strada.

La mia osservazione è la seguente: sia i parcheggi concentrati esistenti, che le soste su strada, con le capienze attuali, sono raramente esauriti; inoltre, entrambi svolgono, adesso, funzione sia di parcheggi ad alta rotazione sia di attestamento. Siccome l'intenzione manifestata è quella di far diventare i parcheggi concentrati (via Port'Aurea, via Cura, via Guidarelli, via B. Alighieri e in un futuro la Caserma Dante e piazza Baracca) solo a rotazione, non sono sufficienti già come sono attualmente?

Inoltre, anche se il bilancio del numero dei soli posti ad alta rotazione implicasse la necessità di un aumento dei parcheggi, tale conteggio sarebbe effettuato sulla situazione attuale, su una richiesta che nei vostri stessi obiettivi vorreste disincentivare se non altro per non appesantire di smog e traffico di passaggio per l'ingresso e l'uscita da questi parcheggi, la zona sud-ovest del centro storico.

La realizzazione di questi parcheggi a rotazione pone inoltre un forte limite alla possibilità di estendere, in un futuro di più ampio respiro, la ZTL (non intendo la Zona Gialla, ma le Zone Blu e Verdi) a tutto il centro storico; provvedimento auspicabile.

La mia prima domanda è quindi se potete dare una risposta alle suddette contraddizioni che ho evidenziato.

Dalla questione parcheggi in centro storico passerei all'articolazione della ZTL. In particolare, l'estensione della ZA alle via Cura, Nazario Sauro e Cesare Battisti è motivata come razionalizzazione della funzione attualmente svolta dal varco 'selettivo' di via Cura.

Vorrei ricordare che il varco selettivo di via Cura aveva senso quando nacque; serviva infatti, insieme ai fittoni in p.zza Duomo - via Oberdan - via Port'Aurea, per impedire il corridoio di attraversamento di questa parte del centro storico.

Con l'eliminazione dei fittoni, anche la funzione del varco selettivo in via Cura perde significato. Chiedo quindi che motivo ci sia per mantenerlo.

Il terzo argomento riguarda gli itinerari inibiti. Una volta messo in luce il percorso di attraversamento del centro storico Oberdan, port'Aurea, Guidarelli, S. Teresa, N.Baldini, Piave/Randi, sostengo che il provvedimento dell'istituzione della ZG sia insufficiente.

Infatti, in questo tracciato, c'è un serpentone continuo non solo dalle 7:30 alle 9:30, ma anche dalle 12:30 alle 13:30 e dalle 16:30 alle 19.

Penso quindi che l'istituzione della ZG sia assolutamente inadeguata per sgravare questa zona del centro storico dal traffico di attraversamento; occorrerebbe un intervento più significativo (per esempio la semplice inversione di alcuni sensi unici o il ripristino dei fittoni all'inizio di via Port'Aurea) per interrompere questo corridoio che è stato erroneamente aperto nelle correzioni al piano traffico precedente.

Chiedo quindi il motivo per cui non si è deciso di correggere l'errore precedente, nemmeno in questa nuova relazione.

L'ultimo argomento che tratto, in conclusione, riguarda le zone a regime di circolazione speciale, in particolare l'estensione delle zone a 30 km/h.

Mi permetto di dire che, nel centro storico, dove ora vige, il divieto non è assolutamente rispettato; basterebbe solo misurare la velocità delle auto che attraversano via Oberdan giornalmente per rendersene conto.

Il mio invito è quindi di trovare delle soluzioni concrete per fare rispettare le zone a 30km/h già esistenti, piuttosto che estenderle a nuove.

Resto a disposizione per chiarimenti e attendo risposte puntuali (vi ringrazio se entrate nel merito) alle questioni che ho sollevato.

Mi farebbe piacere anche potermi confrontare di persona per meglio chiarire i dubbi.

Distinti saluti

SILVIA GAMBI
VIA ERCOLANA, 24

RAVENNA



Mariola
in città

Mariola
Cittadini per la qualità della vita
e dell'ambiente a Ravenna

Comunicato Stampa

Ravenna, 6 Aprile 2007

Considerato quanto affermato dal Sindaco Fabrizio Matteucci riguardo la necessità di tutelare la salute dei cittadini, l'Associazione Mariola e i Comitati aspettavano con ansia questa bozza preliminare del Piano del Traffico con la legittima aspettativa ritenendo che dopo 20 anni di promesse mai mantenute finalmente sarebbero stati attuati interventi seri per migliorare la qualità della vita di molti cittadini costretti a vivere da anni barricati in casa.

Ancora una volta invece solo chiacchiere ed infatti questa Amministrazione, smentendo quanto affermato fino ad ora e cioè la necessità di trovare soluzioni per mitigare il serio problema di vivibilità dei residenti delle strade più martoriate, presenta un preliminare del PGTU che non cambia assolutamente nulla e cioè in termini numerici praticamente non fa intravedere una possibile diminuzione dei veicoli circolanti.

Non ridurre i veicoli circolanti significa, di conseguenza, non voler eliminare gli effetti dannosi dell'inquinamento sulla salute cui gran parte dei cittadini sono sottoposti da anni.

Questa è una grave responsabilità che deve fare riflettere chi è chiamato in base alle proprie responsabilità e competenze a garantire la sicurezza ai cittadini e il diritto alla salute.

Fatte queste considerazioni Mariola e i comitati cittadini con un atteggiamento non solo protestatario ma anche costruttivo si sono rimboccati le maniche ed hanno dato un contributo importante all'interno delle Commissioni Urbanistiche delle tre circoscrizioni della città, impegnate in questi mesi ad analizzare la bozza preliminare del piano del traffico.

Questo nostro atteggiamento responsabile e costruttivo attraverso l'attiva partecipazione alle riunioni della Commissione urbanistica e traffico ha contribuito a produrre nella prima Circoscrizione un documento sulla viabilità che pensiamo possa ritenersi una punta avanzata per un progetto, non solo di mobilità alternativa alla attuale ma, soprattutto un documento che pone le basi per ragionare su una città diversa, soprattutto a partire dal centro storico e immediata periferia.

Diversamente dalla poca sostanza e dalla tanta filosofia contenuta nel preliminare del Pgtu redatto dai tecnici comunali, il documento elaborato dalla Commissione Urbanistica della prima circoscrizione è a nostro avviso, pieno di idee e di sollecitazioni e pertanto il contributo che la Circ. ne Prima vuole dare attraverso questo documento, già presentato alla stampa, analizzando i problemi in maniera seria e indicando anche probabili soluzioni, rappresenta anche per noi di Mariola e per i nostri comitati una ottima base di partenza su cui lavorare nei prossimi mesi.



Mariola
in città

Mariola
Cittadini per la qualità della vita
e dell'ambiente a Ravenna

In tale documento si evidenzia una priorità oramai improcrastinabile e cioè quella di tutelare il più possibile la salute legato alla consapevolezza che anche i problemi che categorie come i commercianti pongono possono trovare soluzione solo se usciamo dall'equazione più auto uguale più affari.

Il nostro centro storico, va assolutamente salvaguardato. Già da oggi sarebbe necessario un grande progetto di rilancio di tutto il centro storico della città al fine di evitarne un lento e progressivo declino commerciale già in atto (nonostante si consenta la sosta su Piazza Kennedy) e solo minimamente causato dalla presenza della grande distribuzione sviluppatasi nella periferia.

Fra i contenuti che occorre sviluppare all'interno di un progetto di rilancio del centro storico la soluzione dei problemi legati all'accesso e all'uscita dal centro rappresentano, contrariamente alla visione attuale dei commercianti, non "il vero problema" da risolvere che riteniamo debba essere primariamente quello di rendere più competitivo il mix di offerta del centro giocando sulla qualità e quantità dell'offerta non distaccata dall'ambiente urbano accogliente e tranquillo.

Mariola ha sempre considerato il centro storico di Ravenna il primo unico e vero centro commerciale naturale della città le cui strade interne, come le gallerie dei centri commerciali, dovrebbero essere pedonalizzate e arricchite da una variegata offerta commerciale.

Noi siamo convinti che la chiusura di Piazza Kennedy possa essere utile ad un rilancio commerciale del centro storico soprattutto se finalizzata all'inserimento di attività commerciali permanenti che, in particolare su generi di largo e generale consumo, aumenterebbero l'offerta che può diventare veramente competitiva se sul luogo dove si esercita l'attività non si pagano affitti come quelli di via Cavour.

Accanto a questo il sistema dei parcheggi di supporto al centro per funzionare ha bisogno di un grande progetto di mobilità pubblica e di una nuova cultura di fruibilità degli spazi urbani all'interno dei quali deve diventare piacevole passeggiare fin dal parcheggio al cuore della città e con percorsi ciclabili sicuri.

Il documento della Prima Circoscrizione da un grande contributo nel porre alla discussione questi temi, ed è per questo che lo sosteniamo, nel contempo non comprendiamo perché, dopo un eccellente lavoro svolto al di fuori dagli schemi dei partiti in commissione urbanistica, in sede di voto le opposizioni si sono astenute o hanno votato contro non tenendo conto dell'interesse primario dei cittadini alla salute e alla qualità della vita.

Diventa difficile spiegare questa posizione ai nostri comitati.

Di una cosa siamo invece preoccupati, che i cambiamenti e i grandi progetti richiedono anche risorse.

Un progetto di mobilità nuova, centrato sul servizio pubblico, il solo in grado di ridurre l'utilizzo delle auto (che rappresenta la risposta privata alla mobilità), un progetto di rilancio del centro storico attraverso un ampliamento della sua offerta



Mariola
in città

Mariola

**Cittadini per la qualità della vita
e dell'ambiente a Ravenna**

commerciale e di una sua fruibilità su scala pedonale, richiedono decisioni conseguenti sull'utilizzo di risorse economiche e professionali.

Senza questo passo qualunque documento resta un insieme di idee sulla carta.

Siamo per questo molto preoccupati nel seguire la discussione sul bilancio dell'ATM dove la logica è di una struttura che offre un servizio che ha come merce di scambio solo l'incasso del biglietto, quando invece sulla voce entrate andrebbero inserite anche : il ritorno in termini di salute dei cittadini , la qualità della vita in città, il livello di attrattività turistica del nostro centro storico.

Noi dell'Associazione Mariola pensiamo che occorra rilanciare il servizio pubblico attraverso l'elaborazione di un progetto che, come tutti i progetti che vogliono lanciare un nuovo prodotto (e per i ravennati il servizio di trasporto pubblico è quasi un prodotto nuovo), nella fase iniziale preveda grossi investimenti anche in perdita.

I grossi investimenti sono necessari perché come tutti i prodotti nuovi vanno proposti al mercato prevedendo gli opportuni investimenti nel tempo per raggiungere prima un punto di pareggio e poi l'utile consolidato.

Se prendere l'autobus è più veloce e conveniente di altri mezzi (vedi auto) non solo ci possiamo permettere di "obbligare" i cittadini ad usarlo limitando l'uso dell'auto, ma fatta una azione di marketing adeguata saranno loro di spontanea volontà che per efficacia, efficienza ed economicità del servizio preferiranno utilizzare il mezzo pubblico in alternativa all'uso dell'auto.

Su questi temi noi dell'Associazione Mariola rimaniamo attivi e propositivi e ci attiveremo per dare il nostro contributo, se però anche da parte di chi amministra vi sarà un atteggiamento serio nel volere cambiare.

ASSOCIAZIONE MARIOLA

Ravenna, 23 maggio 2007

Al Sindaco
All'Assessore alla Mobilità
Comune di Ravenna

Oggetto: P.G.T.U. documento congiunto.

| |
|-------------------|
| COMUNE DI RAVENNA |
| 28/05/2007 |
| 0051187 |
| 003004001 |

Unito alla presente si trasmette copia del documento sul Piano Generale del Traffico Urbano sottoscritto unitariamente dalle Associazioni Comunali del Commercio e dell'Artigianato (Confesercenti, Ascom Confcommercio, Cna e Confartigianato) e dagli Ordini e dai Collegi ravennati degli: Ingegneri, Avvocati e Procuratori, Dottori Commercialisti, Ragionieri, Geometri.

Con cordialità.

p. le Associazioni firmatarie
il Coordinatore
Roberto Lucchi
Confesercenti Ravenna

Roberto Lucchi

| |
|----------------|
| BALDASSARI |
| <i>Lucchi</i> |
| 12.9 MAG. 2007 |

28 MAG. 2007

Trall

Le Associazioni di Categoria Confesercenti, Ascom Confcommercio, Cna e Confartigianato hanno incontrato nei giorni scorsi gli Ordini e i collegi ravennati degli Architetti, degli Ingegneri, Avvocati e Procuratori, Dottori Commercialisti, Ragionieri, Geometri e Medici Chirurgici e Odontoiatrici per uno scambio di opinioni sullo schema preliminare del Piano Comunale del Traffico Urbano.

Fermo restando le valutazioni già espresse con osservazioni e documenti, al termine dell'incontro è stato concordato un ordine del giorno comune che verrà reso pubblico e trasmesso alle autorità comunali e agli organi di informazione.

Le Associazioni di categoria e gli ordini e collegi ravennati firmatari del presente documento, ritengono il piano del traffico urbano uno strumento di rilievo e necessario e chiedono all'Amministrazione Comunale e al Consiglio Comunale di tenere conto delle osservazioni presentate e in particolare per quanto attiene al centro storico di assumere indirizzi e scelte che contemperino e coniughino le diverse destinazioni e funzioni presenti in modo tale da garantire un centro fruibile, accessibile, funzionale e vivibile.

In questo ambito preme sottolineare l'importante e strategico ruolo esercitato dalle numerose attività economiche e professionali operanti ed esistenti nel centro con il loro valore aggiunto e con l'area di gravitazione e circuitazione interessata.

Per questo Associazioni di categoria e Ordini e Collegi convengono che il nuovo piano del traffico non solo non deve penalizzare ed espellere le attività economiche e professionali, ma deve integrarsi pienamente con gli obiettivi della sua migliore qualificazione per essere sempre più un luogo attivo e godibile e non esclusivo. Anche per il suo futuro è decisivo salvaguardare la vivibilità economica del centro e delle sue diverse funzioni.

Per questo ad avviso dei firmatari è pregiudiziale che eventuali modifiche dell'attuale piano del traffico siano valutate e messe in atto solo quando verranno realizzati, e non solo annunciati o progettati, i nuovi interventi infrastrutturali sia all'esterno che all'interno, nuovi parcheggi e aree di sosta in primo luogo in prossimità del centro.

Sempre in questo contesto Associazioni, Collegi ed Ordini chiedono di rivedere la scelta della ZTL gialla che così come proposta rischia da subito di portare alla delocalizzazione dal centro le attività economiche e professionali.

Scusate

Siamo consapevoli della complessità di questioni da affrontare e per le quali serve coerenza, equilibrio e un confronto di merito con tutte le parti interessate che sappia tenere al centro le prospettive di vivibilità e vitalità economica del centro storico.

Le Associazioni, gli Ordini e i Collegi firmatari si impegnano altresì a confrontarsi prossimamente su altri temi di interesse comune.

Ravenna, 23/05/07

p. Confesercenti

p. Ascom Confcommercio

p. CNA

P. Confartigianato

p. Ordine degli Ingegneri


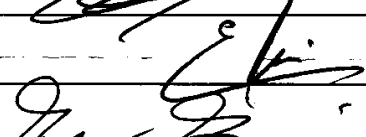

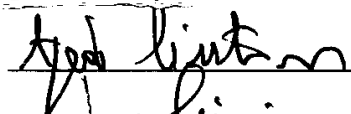
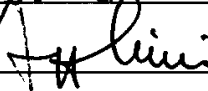
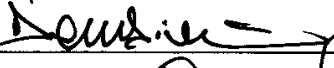
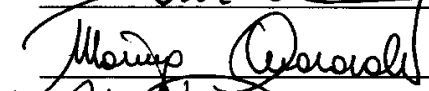
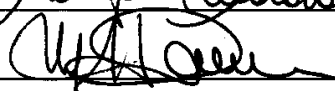
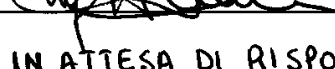
p. Ordine degli Avvocati e Procuratori

p. Ordine dei Dottori Commercialisti

p. Collegio Ragionieri

p. Ordine Collegio Geometri

p. Ordine Medici Chirurghi e Odontoiatrici










IN ATTESA DI RISPOSTA

RACCOMANDATA RR

CASIER

3

4

1

05 GIU. 2007

| |
|-------------------|
| COMUNE DI RAVENNA |
| 05/06/2007 |
| 0054506 |
| 003004001 |

Ravenna , 22 Maggio 2007

Al Sig. Sindaco
del Comune di Ravenna

Al Sig. Procuratore della Repubblica
di Ravenna

Al Sig. Prefetto
di Ravenna

Al Sig. Assessore alla Sanità e Ambiente
del Comune di Ravenna

Al Sig. Vicesindaco
del Comune di Ravenna

Al Sig. Assessore al Traffico e Mobilità
del Comune di Ravenna

Al Sig. Assessore alla Polizia Municipale e
Sicurezza
del Comune di Ravenna

Al Sig. Assessore Diritti dei Cittadini
del Comune di Ravenna

Al Sig. Difensore Civico
per il comune di Ravenna

Al Sig. Presidente della Circ. Prima
del Comune di Ravenna

Al Dirigente Responsabile della Mobilità urbana
del Comune di Ravenna

Al Sig. Direttore Generale AUSL
di Ravenna

Ai Sigg.ri Capi Gruppo Consiliari del Comune di
Ravenna

Ai Sigg.ri Consiglieri Comune di Ravenna

Ai Sigg.ri Consiglieri Circoscrizione Prima

p.c.

Associazione Mariola

Organi d'informazione

| |
|----------------|
| SCARFELLA |
| BUSASSARI |
| Fiore |
| 10.7 GIU. 2007 |

Oggetto: "schema preliminare del Piano del Traffico", ancora una beffa per i residenti di
Circ.Fiume Abbandonato Via Oberdan a Ravenna.

Considerato quanto affermato dal Sindaco Fabrizio Matteucci riguardo la tutela della salute dei cittadini, i residenti della Circ. Fiume Abbandonato e Via Oberdan aspettavano con ansia questo preliminare del Piano del Traffico **sperando** che dopo 20 anni di promesse disattese, finalmente sarebbero stati attuati interventi seri per ridurre le criticità evidenziate sia da Arpa che dalla Ausl locale.

Criticità evidenziate peraltro anche da tutte le forze politiche della maggioranza e della minoranza (la tutela della salute non ha colore politico ed è un diritto sancito dalla Costituzione Italiana con l'art. 32), dal precedente Assessore al Traffico ed alla Viabilità e dallo stesso Sindaco Mercatali che più di una volta ha affermato la necessità di intervenire per tutelare la salute dei residenti.

Ancora una volta purtroppo "solo chiacchiere": questa Amministrazione smentendo quanto affermato fino ad ora e cioè che è necessario trovare soluzioni per mitigare il serio problema di vivibilità dei residenti, presenta un preliminare del PGTU che non cambia assolutamente nulla in quanto non diminuisce affatto il numero dei veicoli circolanti, continuando a mettere a serio rischio la salute dei residenti per inquinamento atmosferico (sottolineiamo ancora una volta che i dati di Arpa hanno evidenziato che su 28 giorni di posizionamento del mezzo mobile di rilevazione ambientale, ben 23 giornate hanno riportato valori di PM10 superiori di molto ai 50mg.) e acustico (il rumore, soprattutto la notte, è al di sopra dei limiti imposti dalla legge).

Quanto sopra affermato è già stato dettagliatamente riferito sia al Sindaco Matteucci che all'Assessore al Traffico Maraldi nell'incontro del 12 Febbraio c.a che si è tenuto presso la Residenza municipale. In quella occasione si è dimostrato tecnicamente, in maniera inequivocabile, che questo preliminare del piano del traffico non riduce affatto il numero dei veicoli circolanti e non risolve quindi il problema.

Questa è una grave responsabilità che deve fare riflettere chi è tenuto, in base alle proprie competenze, a garantire la sicurezza dei cittadini e il diritto alla salute degli stessi e, di conseguenza, a rispondere dei danni provocati dall'inquinamento collegato al traffico che ostinatamente non si vuole diminuire.

Invitiamo pertanto tutte le persone in indirizzo, "corresponsabili" delle future decisioni, ad adoperarsi affinché vengano fatte modifiche serie al fine di tutelare la salute dei cittadini, obiettivo politico prioritario.

In contrapposizione alla poca sostanza e alla tanta "filosofia" del preliminare in oggetto (redatto dai tecnici comunali) riteniamo invece molto interessante, concreto, pieno di idee e di sollecitazioni, il contributo che la Circ. ne Prima ha voluto dare attraverso un apposito documento che analizza i problemi in maniera seria e nel quale sono indicate anche possibili e fattibili soluzioni per situazioni critiche di varia natura che evidentemente, a nostro giudizio, l'Amministrazione non vuole risolvere.

In tale documento si evidenzia una priorità ormai improcrastinabile e cioè quella di tutelare il più possibile la salute dei cittadini.

Alleghiamo alla presente per Vs. opportuna conoscenza il riassunto sintetico delle tappe della nostra "triste storia ventennale" a dimostrazione di quanta poca attenzione c'è stata per la salute di noi residenti.

Ovviamente tutta la documentazione relativa a quanto affermato è a disposizione per la consultazione.

In attesa di un cortese riscontro alla presente porgiamo cordiali saluti

Comitato Circ. Fiume Abbandonato-Via Oberdan

comunicazioni a:

Giorgio Giardini Circ. Fiume Abbandonato, 117

Kunta04@alice.it cell 3475341070

Circonvallazione Fiume Montone Abbandonato 1988-2005

18 anni di vita di scarsa qualità e di rischio per “cittadini a perdere”

Di seguito proponiamo una cronologia sintetica dei rapporti intercorsi - spesso a senso unico - fra i cittadini residenti in Circ.ne Fiume Montone Abb.to e le “Istituzioni”: è un piccolo resoconto che mette in luce come la “democrazia partecipata” sia, nella nostra città, una illusoria utopia.

In questo elenco non sono stati indicati altri momenti di incontro (Forum sul traffico del 1992, Agenda 21 ecc.) che hanno visto gli amministratori comunali spendersi in promesse, rassicurazioni e progetti: tutte cose riportate sui quotidiani locali.

Non è stata inoltre qui riprodotta tutta la documentazione, con relativi testi scientifici, riguardante i danni alla salute e danni biologici accertati statisticamente su coloro che sono sottoposti per lunghi periodi a valori alti di inquinanti ambientali e acustici.

Si sottolinea a tale riguardo che i rilievi di Arpa hanno evidenziato che nei 28 giorni di posizionamento del mezzo mobile in Circ. Fiume Montone Abb.to (nei primi mesi anno 2003) per ben 26 giornate i valori PM10 registrati sono stati superiori ai 50mg su metro cubo e sempre superiori ai dati relativi alla Rocca Brancaleone (già disastrosi) e che i valori del rumore sono stati superiori ai limiti stabiliti dalla legge.

Di questi problemi, come si può vedere, i cittadini ne parlano da anni rivendicando azioni concrete e positive, ma la realtà ha mostrato un progressivo peggioramento...

Il Comitato Cittadini di Circ. Fiume Montone Abb.to

Tutta la documentazione qui citata è visibile per la consultazione.

| | |
|-------------------|---|
| 30/09/88 | Rilevazioni dell'inquinamento urbano a Ravenna effettuate dall'USL su richiesta dall'Amministrazione comunale: fra le strade a maggiore criticità: emerge Circ. Fiume Montone Abbandonato. |
| 12/06/1989 | Relazione USL relativa alla qualità dell'aria di Ravenna in cui si evidenziano le situazioni maggiormente critiche tra le quali Via Fiume Abbandonato. |
| 05/05/1990 | A seguito del referendum sul traffico del 1989, nella rivista mensile dell'Amministrazione Ravenna Oggi “speciale traffico”, si presenta il Piano del Traffico che dovrà alleggerire le situazioni più critiche e arrivare ad interrompere gli assi di attraversamento della città. |
| 04/04/1991 | Lettera di protesta dei residenti della Circ. Fiume Abbandonato in cui si evidenzia che le applicazioni del Piano del Traffico tardano ad essere attuate e che la qualità della vita in una strada, in cui non è possibile neanche aprire le finestre, è pessima. |
| 15/02/1992 | Nonostante gli impegni l'Amministrazione comunale non attua interventi. Il comitato della Circ. Fiume Abbandonato indirizza al sindaco Dragoni una lettera che accompagna una petizione di 592 cittadini che consci della situazione delicata dei residenti chiedono al Sindaco una immediata modifica alla viabilità in tale strada. |
| 25/2/1993 | Solo ad un anno di distanza, nonostante i solleciti verbali agli organi competenti, il Consiglio Comunale discute la petizione presentata dal Comitato Circ. Fiume Abbandonato facendo promesse mai attuate. |
| 19/12/1995 | La Circ.ne Prima a seguito di una nostra richiesta del 28/10/1995 convoca un incontro con l'Assessore ai lavori pubblici e residenti. Anche qui promesse di trovare soluzioni, ma tutto resta come prima nonostante i numerosi incontri. Solo dichiarazioni da parte degli addetti ai lavori, ma mai una proposta concreta che poi venga attuata. |
| 06/04/2000 | Lettera con oggetto: “situazione di grave pericolosità viaria in Circ. Fiume Abbandonato” . Si evidenzia ancora una volta la pessima qualità della vita e |

| | |
|-------------------|--|
| | l'estrema pericolosità in una strada di appena 5,30 mt di larghezza, percorsa in entrambi i sensi da autobus che con difficoltà riescono a svoltare in Via Oberdan e che spesso invadono i marciapiedi mettendo a repentaglio l'incolumità dei cittadini. |
| 26/04/2000 | Lettera del Difensore civico che ritiene indispensabile un intervento tempestivo e invita l'Amministrazione a trovare una soluzione adeguata ai problemi evidenziati a seguito della lettera dei cittadini inviata il 6/4/2000. |
| 07/06/2000 | Lettera della Circoscrizione, inviata al Sindaco, nella quale si segnala che il Consiglio di Circoscrizione - unanime - nella seduta del 6/6/2000 richiede, a fronte della pericolosità evidenziata dai cittadini della Circ. Fiume Abbandonato, di apporre il divieto di transito su un tratto di tale strada, per corriere e bus turistici e chiede, a fronte dell'elevato inquinamento acustico e ambientale, di applicare le soluzioni prospettate nel Piano del traffico nel più breve tempo possibile. |
| 02/06/2000 | Interpellanza del Consigliere Comunale Fabio Poggioli che evidenzia che in tale via il traffico e l'inquinamento sono insostenibili e che è uno dei tratti ambientalmente più critici e pertanto è necessario intervenire al più presto. Vengono allegati gli articoli delle pagine dei quotidiani locali. |
| 13/06/2000 | Lettera del Difensore Civico che sollecita una risposta da parte del responsabile dell'Ufficio Traffico alla lettera inviata il 6/4/2000 da parte dei cittadini. |
| 26/06/2000 | Fax inviato al Sindaco Mercatali in cui si evidenzia, con referto del Pronto Soccorso, l'ennesimo incidente avvenuto in Circ. Fiume Abb. e dichiarazione del Sindaco- apparsa sul resto del Carlino il 10 Giugno 2000- con la quale il primo cittadino afferma che "la sicurezza dei cittadini è il valore primario da salvaguardare" |
| 02/07/2000 | Risposta dell'Assessore all'Ambiente e alla mobilità al Difensore civico in cui asserisce che una delle priorità del Piano Generale del Traffico è quella di alleggerire i carichi di traffico della circonvallazione storica per migliorare la situazione ambientale con particolare riferimento all'inquinamento acustico ed atmosferico. |
| 25/07/2000 | Risposta del responsabile della Mobilità urbana al difensore civico in cui si evidenziano le criticità indicate dai cittadini e che pertanto saranno eseguite successive modifiche al sistema viario. |
| 24/08/2000 | Anticipazione del Piano particolareggiato ai responsabili del comitato della Circ. Fiume Abbandonato. Presenti all'incontro con l'Assessore Pezzi i consiglieri comunali Maioli e Poggioli i quali non concordano con gli interventi presentati. A seguito dell'incontro si invia immediatamente una lettera al Sindaco, all'Assessore Pezzi, al Difensore Civico e alla Circ.ne Prima con un allegato che evidenzia che il Piano Particolareggiato "scenario obiettivo" ancora da approvare stravolge le linee guida e gli obiettivi strategici contenuti nel Piano generale del Traffico Urbano approvato in Consiglio Comunale il 23/11/99. |
| 06/09/2000 | Lettera della Circ. ne Prima all'Assessore al traffico che evidenzia che il Consiglio di Circoscrizione nella seduta del 5/9/2000 concorda con la lettera dei residenti in Circ. Fiume Abbandonato e mette in evidenza il contrasto con il PGTU approvato in Consiglio Comunale e chiede di rivedere la soluzione prospettata. |
| 19/09/2000 | Lettera del Difensore civico indirizzata al resp. Mobilità urbana (e per conoscenza all'Assessore Pezzi ed al presidente della Circ.ne Prima) che ritiene le osservazioni dei cittadini (lettera del 24/8/2000) meritevoli di attenzione anche alla luce di quanto espresso dalla Circoscrizione |

| | |
|----------------------|---|
| 29/11/2000 | Sollecito da parte del Difensore civico al responsabile della Mobilità urbana per una risposta veloce alla sua del 19/9/2000. |
| 28/11/2000 | Risposta del responsabile mobilità urbana al difensore civico in cui si riconferma quanto affermato nella sua precedente comunicazione del 25/7/2000. |
| Dicembre 2000 | La rilevazione dei flussi di traffico Via Fiume Abbandonato e Via Cura prima e dopo i preparativi del cantiere della Callegari evidenzia un alto numero di veicoli circolanti. |
| 12/12/2000 | Ordinanza relativa alla realizzazione di tre dossi bituminosi nella Circ. Fiume Abbandonato al fine di diminuire l'alta velocità. |
| 10/1/2001 | Lettera inviata mezzo fax all'assessore Pezzi in cui si chiedono delucidazioni relativamente ai tempi di attuazione del piano del traffico. Si richiede che vengano rispettati gli indirizzi politici del PGTU e cioè che vengano interrotti gli assi di attraversamento. |
| 14/02/2001 | Lettera del comitato Circ.Fiume Abbandonato in cui si evidenzia che il nuovo Piano particolareggiato - approvato dalla Giunta comunale il 1° Febbraio 2001 senza coinvolgimento dei cittadini e della Circ.ne Prima - in contrasto con le linee del PGTU non porterà miglioramenti alla qualità della vita dei residenti, anzi convogliando su Circ. Fiume M.Abb.to il traffico transitante in Via Cura aggraverà la già critica situazione. Viene richiesto un incontro urgente al Sindaco. |
| 22/02/2001 | Incontro dei rappresentanti dei residenti con alcuni consiglieri della Circ.ne Prima, con l' Assessore Pezzi e il Sindaco. Gli Amministratori ritengono che la situazione sia destinata a migliorare... Si chiede espressamente, alla fine dell'incontro, una risposta scritta da parte del primo cittadino in merito alla viabilità della Circ. Fiume Abbandonato. |
| 29/03/2001 | Emissione dell'ordinanza di divieto di transito per autobus turistici non autorizzati in Circ. Fiume Abbandonato. Tale ordinanza, sostanzialmente, resterà disattesa. La scarsissima vigilanza, la mancata attivazione di sistemi telematici di controllo sortirà un esiguo numero di contravvenzioni elevate a seguito di interventi sporadici e il permanere di una situazione di illegalità con continuo transito di pullman privati e camion. |
| 04/04/2001 | Dopo innumerevoli richieste e solleciti il capo di Gabinetto Dott Gasperoni consegna, a mano, al responsabile del comitato (Giardini) l'attesa lettera del Sindaco (non firmata). In tale lettera sono contenute affermazioni perlomeno avventate: per il Sindaco gli interventi dell'Amministrazione porteranno notevoli benefici alla situazione. (dopo l'attuazione di tali misure, i rilievi Arpa dimostreranno che la situazione non solo non è migliorata ma è addirittura peggiorata). |
| 24/04/2001 | Lettera del Comitato al Sindaco in cui vengono "smontate ", punto per punto, le inesattezze contenute nella sua comunicazione del precedente 4 Aprile |
| 18/4/2001 | Lettera del Difensore civico che evidenzia la dichiarata volontà dell'Amministrazione comunale di conseguire gli obiettivi del Piano Generale del Traffico Urbano approvato in Consiglio Comunale. |
| 29/6/2001 | Documento programmatico della Circ.ne Prima di indirizzo politico e gestionale e linee di indirizzo per l'avvio dell'attività. Uno dei punti evidenziati nel documento è trovare soluzioni per la situazione di pesante disagio dei cittadini della Circ.ne Fiume Montone Abbandonato. |

| | |
|--|--|
| Agosto 2001 | L'Assessore alla mobilità Carlo Pezzi invia a tutta la cittadinanza un volantino dal titolo "Facciamo respirare Ravenna" in cui afferma che con l'applicazione a breve del piano del traffico uno degli effetti principali sarà quello "di ridare a quel tratto di strada <u>"Circ.Fiume Abbandonato"</u> (sicuramente critico per caratteristiche fisiche e geometriche) condizioni di traffico, sicurezza e ambientali migliori.....L'applicazione di questi interventi come già previsto e urlato a viva voce da noi residenti sarà un vero e proprio disastro in quanto, come poi dimostrato nei mesi successivi dai rilievi di Arpa, il traffico aumenterà portando ancor più smog e rumore. |
| 15/09/2001 | Il Sindaco Mercatali scrive al "Resto del Carlino" in merito alle modifiche alla viabilità e afferma che finalmente si sta decongestionando uno dei punti dove i livelli di inquinamento erano oramai insostenibili (circ. Fiume Abbandonato) e, ancora, che conta più la salute dei cittadini. A tale riguardo evidentemente i suoi stretti collaboratori non sono stati molto precisi relativamente ai dati, eppure sarebbe stato sufficiente avere il buon senso di capire che i veicoli che non sarebbero più transitati in Via Cura non si sarebbero volatilizzati, ma sarebbero transitati su Circ. Fiume Montone Abb.to aumentando e non diminuendo le auto. L'unico intervento che aveva ridotto il traffico nel primo tratto della Circ. Fiume Abbandonato (chiusura di Via Port'Aurea in uscita dal centro) viene revocato.. |
| Ott.-Nov. 2001 Gennaio 2002 | Rilievi dei flussi dei veicoli da parte di Arpa che dimostrano in maniera inequivocabile che i flussi di traffico, diversamente da quanto affermato da Sindaco e Assessore alla Mobilità, non sono diminuiti ma addirittura aumentati |
| Aprile 2002 | In occasione dell'iniziativa dell'Amministrazione " gli Assessori incontrano i cittadini" abbiamo evidenziato a tutti il nostro malcontento per una situazione che stando alle promesse fatte sarebbe dovuta migliorare ed invece è notevolmente peggiorata. |
| 18/6/2002 | Documento sul traffico approvato nel Consiglio di Circoscrizione Prima in cui si evidenziano i gravi problemi affrontati dai cittadini e l'irrisolto problema degli autobus che transitano in una strada che per caratteristiche fisiche non può sopportare il traffico dei mezzi pesanti. |
| 7/7/2002 | Incontro, presso la sede dell'ATM con assessore Pezzi, Presidente Circoscrizione Prima, Presidente ATM e tecnici per cercare di trovare soluzioni al passaggio continuo di ogni tipo di autobus che creano problemi di sicurezza e staticità ad abitazioni costruite nell'ottocento sull'argine di un fiume. |
| 30/7/2002 | Interpellanza urgente del Gruppo Verdi sul Piano Particolareggiato del Traffico. In questo documento si evidenzia quanto non è stato fatto per tutelare la salute pubblica. |
| 17/09/2002 | Lettera di invito del Comitato agli Amministratori e a tutte le forze politiche a partecipare alla manifestazione in strada il 21 settembre 2002. Saranno presenti rappresentanti della Circoscrizione Prima e rappresentanti di partiti. |
| 22/09/2002 | Lettere di adesione del Prc, dei Verdi, di Legambiente e articoli apparsi sui quotidiani locali. |
| 30/09/2002 | Lettera aperta al Sindaco, al Consiglio Comunale e alla Circ. Prima in cui si evidenzia l'incapacità e la mancata volontà dell'Amministrazione comunale di dare risposte serie a cittadini che chiedono solo di potere aprire le finestre e di vedere tutelata la loro salute e la loro sicurezza. |
| 05/10/2002 | Una questione di salute e di civiltà. Nuova protesta in strada. Si evidenzia la latitanza e la sordità dell'Amministrazione. Articoli vari apparsi sui |

| | |
|-------------------|--|
| | quotidiani. |
| 19/11/2002 | Lettera inviata al sindaco, all'assessore Pezzi, al Presidente dell'ATM ed alla Presidente della Circ.ne Prima Mara Cavallari in cui si evidenzia, nonostante gli impegni assunti nella riunione del 7/7/2002 presso l'ATM, la totale mancanza di risposte. |
| 12/11/2002 | Lettera aperta agli amministratori in cui ancora una volta si lamenta lo stato di disagio dei residenti preoccupati per la loro salute. |
| 28/11/2002 | Lettera della Circoscrizione Prima che comunica che il Consiglio di Circ. ne, a maggioranza, nella seduta del 19/11/2002, concorda con i problemi esposti relativamente al transito autobus e chiede agli intervenuti in quella riunione di avere notizie in merito agli impegni assunti. |
| 10/12/2002 | Lettera agli amministratori con oggetto: "salute pubblica-art.32 della costituzione- la repubblica tutela....." A conclusione della lettera viene chiesto espressamente il posizionamento del mezzo mobile di Arpa per il rilievo dei carichi inquinanti. |
| 14/12/2002 | Nuova protesta in strada. L'Amministrazione comunale sempre assente. Le uniche risposte vengono dal City Manager Ing. Milia che afferma che non sa cosa fare. Tale affermazione sarà fatta anche in una riunione del Consiglio della Circ. Prima nell'autunno del 2004. |
| 14/12/2004 | Letterina di Natale inviata agli Amministratori da parte del Comitato. |
| 17/12/2002 | Protesta a Palazzo Merlato con consegna di simboliche "automobili di Natale" ai consiglieri comunali ed assessori. Notizie stampa. |
| 19/12/2002 | Interpellanza di "Lista per Ravenna" su quanto da noi ancora una volta evidenziato nella lettera del 10/12/2002. Viene richiesto il mezzo mobile di Arpa. |
| 8/1/2003 | Comunicazione dell'AUSL in cui si informano Comune e residenti che verrà effettuato un monitoraggio ambientale nella Circ. Fiume Abbandonato. |
| 24/1/2003 | Lettera dell'Assessore Pezzi che conferma il posizionamento del mezzo mobile di Arpa. |
| 25/1/2003 | Lettera dei residenti inviata al Presidente della Circoscrizione in cui si segnala che il punto nel quale verrà posizionato il mezzo mobile di Arpa non è ritenuto idoneo a d un rilevamento corretto degli inquinanti ambientali. |
| 5/2/2003 | Risposta della Circoscrizione Prima alla ns. comunicazione del 10/12/2002. A maggioranza viene approvato un documento nel Consiglio del 4/2/2003 in cui si dà atto dei nostri gravi problemi, della necessità di tutelare la salute pubblica e della necessità di intervenire efficacemente sul problema degli autobus. |
| 9/4/2003 | Lettera del Comitato agli Amministratori comunali in cui si tratta, ancora una volta, del problema degli autobus e della sicurezza nella Circ. Fiume Abbandonato e Via Oberdan. |
| 22/4/2003 | Interpellanza del Consigliere Comunale Spadoni sul transito degli autobus in Circ. Fiume Abbandonato e Viale Baracca. |
| 22/5/2003 | Lettera dell'Assessore all'ambiente e alla mobilità Carlo Pezzi in cui si trasmettono al Comitato i dati relativi ai rilievi ambientali effettuati. Viene evidenziata dall'Assessore in prevalenza la criticità relativa ai PM10 senza menzione alcuna ai livelli di rumore. |
| Maggio 03 | Lettera dell'AUSL e di Arpa di trasmissione ufficiale dei dati rilevati dal mezzo mobile di Arpa. Viene sottolineato alla fine che il sito in cui sono stati fatti i rilievi presenta delle criticità. In questa relazione non viene fatta menzione dei rilievi acustici che hanno evidenziato superamenti dei limiti di legge soprattutto la notte. |

| | |
|----------------------|---|
| 13/6/2003 | Comunicazioni del Presidente dell'ATM a risposta della nostra lettera di sollecito del 9 Aprile. |
| 29/9/2003 | Lettera del Gruppo Consiliare "Lista per Ravenna" al Comitato C. F. Montone Abbandonato. |
| 21/9/2003 | Lettera inviata al Sindaco, successivamente alla consegna dei dati dei rilievi effettuati nel dicembre 2002. con oggetto: "Costituzione della Repubblica italiana – art. 32 La repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo..... il Comune di Ravenna a quale Costituzione fa riferimento?". In questo documento si evidenziano criticità relative alle polveri e altre sostanze cancerogene e soprattutto il livello di rumore che di notte supera abbondantemente i limiti consentiti dalla legge. |
| 4/11/2003 | Ordine del giorno approvato dal Consiglio della Circ.ne Prima, all'unanimità, in cui si chiede all'Amministrazione comunale di considerare con urgenza soluzioni immediate di tutela della salute prendendo in considerazione anche eventualmente interventi drastici. |
| 5/12/2003 | Interpellanza del Capogruppo di Rifondazione Comunista in Consiglio comunale sempre sui problemi del traffico. |
| 15/4/2004 | Comunicazione della Circostrizione relativa al Consiglio comunale del 16 Marzo 2004 in cui si lamenta la chiusura del Sindaco Mercatali di fronte a problemi seri ed emergenziali più volte evidenziati dai cittadini. |
| 27/4/2004 | Lettera del Comitato inviata agli amministratori con oggetto: "transito autobus, qualità della vita e tutela della salute pubblica in Circ. Fiume Abbandonato". Si rileva ancora una volta la mancanza di risposte da parte dell'Ing. Milia e dell'assessore Pezzi e la totale chiusura da parte dell'Amministrazione. I forum, i tavoli aperti con i cittadini sono solo una parvenza di democrazia. |
| 3/6/2004 | Comunicazione del Comitato a tutte le forze politiche ed agli amministratori. |
| 11/9/2004 | Lettera del Comitato con oggetto: "qualità della vita e tutela della salute pubblica in Circ. Fiume Abbandonato – Via Oberdan" inviata agli amministratori. |
| 12/10/2004 | Lettera del Gruppo Consiliare Lista per Ravenna a risposta della comunicazione inviata l'11 settembre 2004. |
| 18/8/2004 | Lettera del Difensore Civico all'assessore Pezzi con cui chiede di“conoscere gli interventi già posti in essere o in corso di adozione per ridurre i disagi e gli inconvenienti correlati all'inquinamento acustico ed atmosferico nella località in oggetto”..... |
| 27/9/2004 | Sollecito del Difensore civico rivolto all'assessore Pezzi circa richiesta del 18/8/2004. |
| 13/10/2004 | Risposta del Gruppo Verde al Comitato Circ. Fiume Abbandonato. |
| 13/11/2004 | Lettera del Comitato inviata all'Assessore provinciale ai trasporti Gino Maioli, e per conoscenza agli Amministratori comunali, in cui si evidenzia il mancato impegno e la scarsa volontà dell'assessore Pezzi e del Mobility Manager Ennio Milia ad affrontare il problema degli autobus. |
| Dicembre 2004 | Risposta dell'Assessore ai trasporti della Provincia Gino Maioli alla nostra lettera del 13/11/2004. |
| 18/12/2004 | "Letterina di Natale" inviata agli Amministratori da parte del Comitato Circ. Fiume Abbandonato. |
| 22/12/2004 | Lettera dell'Assessore Pezzi al Comitato in cui vengono date ancora una volta risposte generiche che evitano di entrare nel merito di soluzioni che possano alleviare i disagi dei cittadini. Per l'Assessore per togliere auto dalla |

| | |
|------------------|---|
| | circolazione occorre incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici e delle bicicletteSi, d'accordo, ma non basta!. |
| 31/1/2005 | Lettera del Comitato con oggetto: "sicurezza stradale e qualità della vita in Circ. Fiume Abbandonato a Ravenna". La strada è pericolosa e pessima è la qualità della vita. Si richiede inoltre una risposta relativamente alla persistenza di doppio senso di circolazione in Circ. Fiume Montone Abb.to che è strada stretta al di sotto delle misure minime fissate dal Codice della strada |
| 16/5/2005 | A tutt'oggi ancora nessuna risposta ai nostri quesiti eppure le nostre richieste ci sono sempre sembrate chiare e comprensibili Però in effetti, come spesso affermano Sindaco e Assessore alla mobilità, "il caso è complessomolto complesso". Ed è pure duraturo - aggiungiamo noi. Fra pochi giorni compirà 18 anni raggiungendo così la maggior età. A quel punto comincerà ad essere considerato cronico e definitivamente incurabile. |

.....poi da allora altri numerosi incontri anche con l'attuale Sindaco Fabrizio Matteucci, l'Assessore alla Sanità Gian Luca Dradi, l'Assessore al Traffico Gabrio Maraldi ed il risultato è questo scandaloso "schema preliminare del piano del traffico"



LEGAMBIENTE
COORDINAMENTO PROVINCIALE LEGAMBIENTE
CASA DEL VOLONTARIATO
Via A. Oriani n. 44 - 4100 Ravenna

- ***Spett.le Sindaco Comune di Ravenna***
Sig. Fabrizio Matteucci
- ***Spett.le Assessore Comune di Ravenna***
Sig. Gabrio Maraldi
- ***Spett.le Assessore all'Ambiente***
Sig. Gianluca Dradi

Oggetto: Osservazioni allo Schema Preliminare del Piano Generale del Traffico (PGTU).

Lo scrivente Coordinamento Provinciale e il circolo “Matelda” Legambiente di Ravenna hanno esaminato lo Schema preliminare del Piano Generale del Traffico (PGTU) ed hanno elaborato le seguenti osservazioni che si allegano alla presente.

Il nostro impegno verso gli obiettivi per i quali da anni ci battiamo percorrerà tutto l'iter di discussione ed approvazione del PTGU, poiché molteplici sono i problemi aperti ormai da troppi anni e la risoluzione dei quali riteniamo che il PTGU divenga finalmente un primo punto di partenza per un vero recupero ambientale della città.

Cordiali saluti.

Il Coordinatore provinciale Legambiente
Giacinto De Renzi

Il Presidente Circolo “Matelda” Ravenna
Claudio Paolo Mattarozzi

Ravenna, 31 maggio 2007

Osservazioni a: Schema preliminare PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

PREMESSA

Il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) è secondo la legge un “piano processo” di breve periodo, cioè deve prevedere un programma coordinato di interventi, integrato tra i diversi sistemi della mobilità, che deve poter essere avviato da subito e attuato gradualmente nell'arco di tempo massimo di 24 – 36 mesi.

? chiaro comunque che alla base di ogni piano ci siano e ci debbano essere una strategia generale sulla mobilità e un quadro di riferimento strutturale, cioè un quadro di riferimento programmatico e ipotesi di assetto territoriale (contenute negli strumenti di programmazione).

? necessario, inoltre, essendo Ravenna già dotata di precedente P.G.T.U., una analisi delle scelte fatte e dei risultati ottenuti onde poter procedere ad un aggiornamento che tenga conto anche delle modifiche intervenute nell'assetto urbano e nella configurazione dell'offerta e della domanda di mobilità.

Nei risultati va certamente analizzata la qualità urbana della città e del territorio comunale come punto principale di riferimento sugli obiettivi da proporsi e da realizzarsi con azioni conseguenti.

In base a questo quadro di riferimento abbiamo prodotto l'analisi che segue e che sottoponiamo alla Vostra attenzione.

BREVE ANALISI SUI PRECEDENTI PIANI DEL TRAFFICO

Nella Relazione tecnica dello Schema preliminare del P.G.T.U. si può leggere:

“Il Comune di Ravenna ha affrontato in maniera organica il problema del traffico nel centro urbano capoluogo fin dalla metà degli anni '80; in particolare negli anni '88 – '90 fu predisposto, ed integralmente attuato, un Piano del traffico le cui scelte in materia di circolazione sono ancora oggi alla base dell'organizzazione della rete stradale; fu allora infatti che si procedette a interrompere la continuità degli itinerari “passanti” all'interno del centro costituiti da via di Roma (che era percorribile interamente da Porta Serrata a Porta Nuova) e dell'asse De Gasperi – Guaccimanni – Alberoni, con espulsione dal cuore della città di oltre 20.000 veicoli al giorno. Successivamente, sulla scorta di evoluzioni significative della struttura urbana (il cambiamento della città e l'aumento della mobilità), sul piano normativo il Nuovo Codice della Strada e l'art. 36, i vari decreti di difesa dell'ambiente e soprattutto sul versante della sensibilità dei cittadini per i problemi della qualità urbana, Ravenna si è dotata, nel 1999 e negli anni seguenti, di una serie di piani settoriali sulla mobilità (il PGTU ed i piani Particolareggiati).

La Delibera di approvazione del P.G.T.U. della Città di Ravenna del 1999 conteneva anche una risposta all'unica osservazione presentata dal Coordinamento provinciale e dal Circolo “Matelda” Legambiente Ravenna.

La delibera e la risposta assumevano anche diversi impegni tanto da decidere che si potesse “...assumere il presente documento come allegato alla relazione del P.G.T.U, composto, oltre che dalla premessa, da una nota di commento dei vari punti trattati nell'osservazione.”.

Il P.G.T.U. di allora si proponeva di migliorare il sistema della viabilità, affrontando in particolare due problemi: la complessità dello schema di circolazione e l'eccessiva presenza di traffico di attraversamento del Centro Storico sulla Circonvallazione Storica. Per affrontare in termini soddisfacenti questi problemi il P.G.T.U. si disse che si proponeva di:

- 1) definire interventi sullo schema di circolazione e sul sistema di controllo del traffico
- 2) atti a ridefinire i percorsi di accesso al Centro Storico;
- 3) definire interventi sullo schema di circolazione atti a "costringere" quote di traffico di attraversamento del Centro Storico a non utilizzare la Circonvallazione Storica per i suoi spostamenti, bensì la Tangenziale (circuitazione esterna).

Il P.G.T.U. puntava fortemente sulla riorganizzazione dei percorsi di accesso/penetrazione del Centro Storico perché l'accessibilità in questa area era molto difficoltosa, perché la scarsa visibilità degli accessi in Centro non scoraggiava gli automobilisti diretti in questa area ad "entrare" comunque e perché l'assetto non era funzionale all'eliminazione del traffico di attraversamento dalla Circonvallazione Storica. Pertanto il P.G.T.U. proponeva un assetto che da un lato allontanava completamente il traffico di attraversamento dal Centro Storico e in gran parte dalla Circonvallazione Storica e dall'altra avrebbe consentito al traffico specifico del Centro Storico di arrivare a destinazione nel più breve tempo possibile e attraverso le "porte" storicamente principali della Città, cioè attraverso i percorsi più facilmente percorribili.

Con queste premesse il P.G.T.U. enunciava i seguenti obiettivi:

- ridurre i traffici all'interno del Centro Storico grazie alla regolamentazione della
- sosta che indurrà i pendolari ad attestarsi a corona nei parcheggi gratuiti disponibili;
- mantenere la possibilità di accesso al Centro Storico per il traffico operativo,
- migliorare (non incrementare) l'accesso al centro Storico per i diversi mezzi di trasporto;
- incentivare ulteriormente l'utilizzo delle due ruote;
- estendere le aree vietate al traffico dei non residenti per salvaguardare zone di estremo
- pregio storico ed urbanistico della Città;
- eliminare il traffico di attraversamento del Centro Storico;
- riassegnare, alle porte principali della Città un ruolo più proprio, cioè quello di
- sviluppare;
- ulteriormente un significativo processo di recupero ambientale delle strade a minore
- capacità ambientale e più inquinate del Centro Storico;
- rendere più competitivo e appetibile il trasporto pubblico attraverso una maggiore
- regolamentazione della sosta del Centro Storico, una estensione graduale delle aree
- pedonali, una rivisitazione del servizio e attraverso l'istituzione di minibus navetta al servizio
- del Centro Storico.

Il P.G.T.U. per ridurre il traffico di attraversamento lungo la Circonvallazione Storica, indicava che essa dovesse funzionalmente essere parte integrante dei percorsi di ingresso/uscita del Centro Storico, cioè di agevolare al massimo la mobilità specifica del Centro Storico mentre dovesse risultare fortemente sconveniente e discontinua per il traffico che non ha origine né destinazione all'interno del Centro Storico della Città.

A Ravenna questo si indicava possibile perché la infrastrutturazione viaria esterna era già rilevante in numerosi settori del territorio, e poteva diventarlo ovunque con lievi interventi di completamento della maglia viaria, peraltro in gran parte già previsti.

Questi interventi infrastrutturali di rimagliamenti della viabilità urbana più esterna apparivano urgenti in particolare nel settore Nord-ovest, per connettere Viale 14 Luglio a Via Bovini (completamento Corso Nord), nel settore Nord, per connettere le Vie Cavina e Canalazzo con la Rotonda Svezia, nel settore Nord-Est, per connettere Via Mattei e Rotonda Belgio.

In particolare nel settore Nord, tutti i provvedimenti proposti per Circonvallazione S. Gaetanino si indicavano attuabili solo dopo la realizzazione del completamento di Corso Nord (brevissimo collegamento tra Viale 14 Luglio e Via Bovini).

Questo approccio avrebbe consentito da un lato il recupero ambientale di Circonvallazione S. Gaetanino e parallelamente dall'altro, sfruttando meglio le opportunità fornite dai sensi unici proposti dal P.G.T.U., il recupero ad un ruolo urbano sia di via Zalamella che di Corso Nord (Via Cilla – Via Bovini). Ciò avrebbe dovuto avvenire parallelamente ad un “progetto integrato” che doveva prevedere per queste strade il restringimento della carreggiata, la realizzazione di percorsi ciclopedonali nel verde e di attraversamenti stradali regolamentati e protetti, nonché “pacchetti progettuali ambientali coordinati” di riassetto urbano (progetti di “calming traffic”).

Il P.G.T.U., inoltre, allo scopo di migliorare ulteriormente l'assetto funzionale della viabilità esterna, per rendere la Tangenziale sempre più appetibile e conveniente, proponeva di studiare soluzioni volte ad incentivare l'utilizzo del Ponte Mobile attraverso agevolazioni comprendenti la riduzione e/o eliminazione del costo di transito e dei tempi di attesa.

Il P.G.T.U. riportava infine le indicazioni progettuali volte a estendere le aree pedonali della Città o in alternativa a salvaguardare gli ambiti urbani ambientalmente più critici attraverso un forte contenimento del transito dei veicoli. Il programma di pedonalizzazione e/o regolamentazione del traffico comprendeva un pacchetto sostanzioso di provvedimenti, articolati e coordinati tra di loro, da attuarsi secondo una opportuna sequenzialità funzionale che avrebbe potuto tradursi anche in gradualità temporale più o meno spinta da calibrare sugli obiettivi attesi dall'Amministrazione Comunale.

Il primo pacchetto di provvedimenti prioritari che il P.G.T.U. proponeva erano: le regolamentazioni di via Cattaneo, di via Psolini, dell'area gravitante su Piazza Marsala (lasciando per il momento aperto al traffico il percorso Matteucci-Salara-Alighieri), di Piazza Duomo, di via Rasponi, di un tratto di via di Roma e di un tratto di viale Farini.

I tempi poi per la regolamentazione degli altri ambiti urbani centrali (via Castel S. Pietro, via Ricci, via Bastione, via Serra, via Gabici, piazza Caduti, piazza Farini, via De Gasperi, via Canneti e via Baccarini), avrebbero dovuto dipendere in alcuni casi dai tempi di realizzazione di specifici interventi di arredo urbano o in altri casi dalla creazione di adeguati parcheggi regolamentati nelle immediate vicinanze di Borgo S. Rocco.

Il P.G.T.U. poi conteneva una serie di proposte per il sistema di viabilità urbana, interventi sul sistema di circolazione, proposte per il sistema ambientale, indicazioni per progetti di moderazione del traffico (via Zalamella, Via Cilla-via Bovini, via Rubicone, via Trieste, via Belfiore, via Codronchi, via Maggiore, via Cesarea, Circonvallazione Piazza d'Armi, via Fiume Abbandonato, via Pascoli-viale Berlinguer- viale Gramsci-viale Po, viale Galilei, via Missiroli, viale Alberti) e piani particolareggiati che dovevano definire le priorità di intervento.

Come dicevamo Legambiente di fronte a queste ipotesi, pur esprimendo un giudizio sostanzialmente positivo, ricordava però che erano aperti ancora molti problemi e che considerava quello un punto di partenza per un vero recupero ambientale della città e che perciò aveva ritenuto di presentare osservazioni al P.G.T.U.

Sostanzialmente il P.G.T.U. ancora in vigore (ormai della durata di otto anni) non ha sostanzialmente raggiunto i suoi obiettivi, le azioni svolte si sono rivelate marginali e discontinue nel contesto dei problemi da risolvere e, a volte, sono state predisposte e poi immediatamente quasi del tutto ritirate (come nel caso dell'intervento che ha coinvolto via fiume Abbandonato) a fronte di contestazioni di carattere corporativo (vedi soprattutto commercianti). Ma il fallimento era quasi insito sia nella mancanza di determinazione e di scelte incisive, sia a fronte di altre scelte programmatiche precedentemente compiute (ad esempio PRG 1993) che hanno previsto ed in gran misura realizzato un'abnorme urbanizzazione della Città con il relativo indotto in termini di aumento del traffico e degli spazi occupati dalla sosta, sia infine dall'aumento quasi esponenziale del traffico.

LE PROBLEMATICHE EMERSE DALL'ESAME DELLO STATO DI FATTO, LA DOMANDA DI MOBILITÀ E GLI OBIETTIVI STRATEGICI DEL P.G.T.U.

Nel capitolo relativo alle problematiche emerse dall'esame dello stato di fatto della relazione dello schema preliminare del P.G.T.U. si possono immediatamente cogliere i presupposti della sua impostazione generale. Pare riduttivo e fuorviante partire dai problemi di struttura della rete stradale per trovare delle criticità di carattere generale e da qui desumerne le linee.

Quello che occorre definire con precisione sono, invece, le problematiche e gli obiettivi strategici del Piano del traffico di Ravenna. Bisogna avere un quadro di riferimento generale che si ponga il problema della mobilità, dei limiti che trova data la crescente limitatezza degli spazi, la esauribilità delle risorse energetiche attualmente impiegate (vedi petrolio e affini), gli effetti sull'ambiente e sulla salute, la sicurezza decrescente delle sue infrastrutture, la struttura stessa della città.

Occorre quindi prefigurare un modello di "mobilità sostenibile", proprio a partire da questi riferimenti e dalla struttura della città.

Il P.G.T.U. deve, pertanto, porsi obiettivi e cercare soluzioni che sostanzialmente possono essere indicati :

- Nella riduzione significativa degli effetti nocivi delle emissioni dei veicoli in zone
- sempre più ampie al fine di una migliore la qualità dell'aria ed anche per una riduzione significativa delle emissioni di CO₂ e la produzione di PM₁₀, PM_{2,5} e PM_{0,1}.
- Nella diminuzione della mobilità (cioè della eliminazione della mobilità non necessaria,
- si pensi ad esempio al traffico di solo attraversamento e/o di penetrazione del Centro Storico della città), della riduzione del traffico e, quindi, dell'inquinamento da traffico nelle zone più congestionate.
- Nella realizzazione di un modello di mobilità che valorizzi il centro storico, le zone
- residenziali e l'ambito cittadino, la vivibilità per i cittadini e che producano un valore aggiunto attraverso la ricostruzione di un territorio ad alta qualità ambientale.
- Nella realizzazione, infine, di un modello di mobilità meno dissipativo ed energivoro e
- realizzi in tal modo efficienza, risparmi ed economie.

In tal modo la mancanza di circuito orbitale, alcune linee di frattura non appaiano e non rappresentano più elementi negativi, ma opportunità per realizzare un modello che organizzi il traffico in modo che non avvenga più tale attraversamento o la penetrazione nel centro storico e nelle zone residenziali e che l'obiettivo della diminuzione del traffico e dell'inquinamento da traffico nelle aree congestionate diventi per i cittadini residenti finalmente una realtà.

A tali fini la domanda di mobilità rilevata non solo va meglio precisata, ma anche finalizzata agli obiettivi che ci si propone.

Se come si dice sull'inadeguato impianto di rete stradale della città grava una enorme quantità di traffico veicolare e che il traffico di penetrazione o di puro passaggio è di circa il 64% (cioè come veniva indicato nel precedente P.G.T.U. oltre il 60%) occorre dire che la struttura della mobilità sostanzialmente ad otto anni dall'approvazione del vigente P.T.G.U. non è variata, ma è certamente aumentata, come è aumentata enormemente l'occupazione di spazi per la sosta e il consumo di carburanti. La stessa relazione della VALSAT allegata al PSC, sottolinea, per quanto riguarda l'inquinamento urbano da traffico che l'incremento dei veicoli è stato tale da vanificare, in buona misura, i progressi ottenuti attraverso il rinnovo tecnologico del parco macchine.

Serve quindi un modello di mobilità che scoraggi l'uso del veicolo privato anche senza escluderlo, privilegiando e rendendo preferibili forme di mobilità alternative e più compatibili con le caratteristiche della città e del territorio, capaci di tutelare meglio l'ambiente, di difendere la salute e la sicurezza dei cittadini e di puntare ad una città che faccia della qualità del vivere il proprio volano di sviluppo.

Per raggiungere l'obiettivo della diminuzione della mobilità, della eliminazione del traffico di penetrazione ed attraversamento e della riconquista delle brevi distanze sia per le zone del centro che per quelle periferiche si rendono necessarie le seguenti scelte:

- **chiusura al traffico del centro storico** (per intenderci di tutta la zona all'interno delle mura, compresa via Castel S. Pietro) e circolazione per entrata, parcheggio ed entrata ed uscita consentita ai soli residenti, al trasporto ed ai servizi pubblici e per lo scarico e carico merci (con riorganizzazione complessiva degli spazi di sosta);
- **programmi di recupero ambientale e alla pedonalità ed alla mobilità ciclabile**
- **degli ambiti urbani anche in zone periferiche** con la realizzazione di zone omogenee a traffico limitato (a titolo di esempio si indicano le zone di Via Marzabotto, G. Marconi, I. Landoni, Sensales, Moradei, Portone, Dantona, Portoncino, Scaletta, Mingaiola, Dei Pozzi, Ferretti, Belvedere, Farosi, Rampina, Bergamini, P. Vissori, Testi-Rasponi, S. Bernicoli, Doberdò, Foligno, dei Partigiani, Arsero, Cividale, Sacile, Tolmezzo, Palmanova...);
- **riprogettazione degli spazi viari urbani** attraverso pavimentazioni, impedimenti fisici;
- restringimento delle carreggiate e la realizzazione di una vera rete di percorsi ciclabili protetti e gerarchicamente sovraordinati al traffico veicolare;
- **completamento della nuova circonvallazione interna** e previsione lungo il suo svolgersi di fasce di filtro verdi e di strutture fonoassorbenti;
- **costruzione o realizzazione dei parcheggi scambiatori a sosta gratuita;**
- **utilizzare i tradizionali e nuovi assi di entrata della città solo per il**
- **raggiungimento dei parcheggi interni** a sosta limitata e con pedaggio crescente man mano che ci si avvicina alle mura dalla periferia;
- **realizzazione di un piano del verde di prima necessità** per l'intera città, tale
- indicazione va completata con la realizzazione dei parchi già previsti dal PSC, come il Parco Baronio, il Parco Cesarea, con la valorizzazione del tracciato delle mura antiche della città, delle aree archeologiche e monumentali o anche, più semplicemente, con il proseguimento della riqualificazione e valorizzazione col verde del tessuto urbano (ad esempio a Largo Firenze, Piazza Kennedy, Piazza Baracca, Piazza Mameli, Orto Siboni).

Solo attraverso la definizione di precisi obiettivi strategici del P.G.T.U. si possono indicare poi le azioni da realizzare nell'arco dei 24/36 mesi. Così come le scelte, a fronte della gravità dei problemi, devono essere radicali.

Quello che si vuole indicare è che l'aggiornamento del P.G.T.U. non può non considerare gli obiettivi generali a cui tendere anche per tendere poi alla conclusione della redazione ed alla adozione del Piano Urbano della Mobilità (PUM) che deve ricondurre a "progetto di sistema" gli atti di pianificazione e le iniziative riguardanti la mobilità di persone e di merci, partendo dal presupposto che il trasporto va certamente considerato nella sua globalità di servizi collettivi, mobilità individuale, infrastrutture, gestione e regolamenti, ma anche nella riduzione dei consumi e delle emissioni e relativo inquinamento.

LA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE

La mobilità ciclabile rappresenta già oggi una realtà certamente considerevole (la relazione di presentazione del PGTU parla della presenza di 11.000 biciclette/giorno), si ritiene che come mezzo alternativo alla mobilità su gomma in area urbana (viste anche le ridotte dimensioni della città) sia sicuramente da incentivare e sviluppare come modalità e puntare a caratterizzare ancora di più Ravenna come “Città delle biciclette”.

Occorre perciò pensare e programmare un Piano della mobilità ciclabile che sia uno degli obiettivi cardine del PGTU.

Tale Piano deve prevedere una rete di itinerari ciclabili all'interno della città, una rete di itinerari ciclabili periferia città, un rete di collegamento parchi urbani, corridoi ecologici e zone naturali ed un progetto per la eliminazione delle barriere architettoniche e delle fratture stradali che ne interrompono i percorsi.

Occorre a questo scopo istituire anche un “**Ufficio Biciclette**” al cui interno deve operare un gruppo di lavoro, a cui devono partecipare i tecnici progettisti del Comune, responsabili delle associazioni degli artigiani e dei commercianti e e quei “ciclisti anziani”, che fanno dell'uso della bicicletta uno stile di vita e quindi primi fruitori dei percorsi ciclabili ed quindi esperti di tale tipo di mobilità.

A tale scopo è necessario stabilire dei criteri progettuali e delle caratteristiche strutturali e regolamentari per i percorsi e la mobilità ciclabile.

I criteri principali di progettazione devono essere quelli che si basano su livelli elevati di sicurezza, sulla continuità dei percorsi, sulla non promiscuità dei tipi di mobilità (cioè separazione fra mobilità ciclabile e pedonale; quando ci sono percorsi ciclabili e pedonali ci devono essere due percorsi chiaramente distinti), sulla loro capillarità, riconoscibilità, la eliminazione delle barriere architettoniche e delle fratture, l'attrattività ed il confort.

Questo comporta che sul piano della regolamentazione i percorsi ciclabili hanno la precedenza rispetto ai percorsi destinati agli autoveicoli, cioè **i ciclisti hanno la precedenza nei confronti degli autoveicoli**. Anche quando ci sono intersezioni tra percorsi ciclabili e percorsi degli autoveicoli vanno predisposte le misure sia di moderazione del traffico, sia segnaletici, sia nella cartellonistica che indicano chiaramente l'obbligo di dare la precedenza ai ciclisti. Vanno quindi adeguati a questi criteri anche i percorsi ciclabili e pedonali attuali. Nel Centro Storico (interamente ZTL) istituire praticamente una zona 30 (limite massimo di velocità 30 Km/h) con segnalazione dei varchi d'accesso e di consentire alle biciclette, all'interno di tale zona, nelle strade regolamentate a senso unico, il transito nel senso opposto a quello consentito agli altri veicoli, con adeguata segnalazione stradale e nel rispetto delle norme dettate dagli articoli 143 e 145 del Codice della Strada, relative, rispettivamente, alla posizione dei veicoli sulla strada ed alla precedenza.

Liberare poi i marciapiedi e le piste ciclabili dalle auto dovrà essere una azione costante nei prossimi anni (cioè per la durata temporale stessa del PGTU) che dovrà vedere coinvolta la Polizia Municipale, le Scuole, le Circoscrizioni, le associazioni ambientaliste, le associazioni delle persone diversamente abili e le loro stesse utenze che sono le più penalizzate (assieme poi ai bambini ed agli anziani).

Infine migliorare e realizzare una rete interconnessa anche per la mobilità pedonale e misura per l'abbattimento delle barriere architettoniche e interventi di messa in sicurezza di tali percorsi soprattutto negli attraversamenti. **Per i pedoni deve valere la precedenza rispetto ai ciclisti ed ai veicoli.**

IL TRASPORTO PUBBLICO

Per raggiungere l'obiettivo della diminuzione della mobilità veicolare privata nel contesto urbano risulta decisivo una nuova politica del trasporto pubblico.

In questo dal punto di vista strategico l'utilizzo ed il potenziamento della rete ferroviaria, anche con funzioni di metropolitana di superficie, risulta decisivo per diminuire il trasporto su gomma di merci e passeggeri.

È necessario quindi potenziare a breve il servizio del trasporto pubblico in termini di itinerari, tempi di percorrenza e riconoscibilità. Ciò rendere appetibile questo servizio e fare scelte che non si basino su dinamiche legate esclusivamente alla domanda, altrimenti ci si condanna all'immobilismo ed alla marginalità del servizio pubblico.

Si dispone, già oggi, di 3 grandi parcheggi scambiatori (Cinema City, Pala de Andrè ed Esp), poi esistono il parcheggio del Parco Teodorico ed a breve si aggiungerà il costruendo parcheggio del nuovo Holiday Inn di Via Mattei.

Si dispone, inoltre, oltre alle tradizionali linee urbane ed extraurbane del trasporto pubblico, anche di due linee di metrobuses (la rossa e la gialla).

In sostanza si può contare, se si potenziano, linee che potrebbero disegnare un sistema ad X di collegamento veloce tra i parcheggi scambiatori ed il centro.

Sarebbe utile sperimentare, sempre a partire dai parcheggi scambiatori, linee di trasporto pubblico anche dedicate a itinerari tematici (sanità, uffici, attività sportive, mercati, teatro, ecc...).

Per rendere efficace ed attrattivo tale modello, però, sono necessarie alcune condizioni:

1. Impossibilità di attraversare e di penetrare il centro Storico con il traffico veicolare privato.
2. Tutti i parcheggi scambiatori devono essere attrezzati e sicuri: illuminazione adeguata, telecamere, display per informare sui tempi di arrivo dei bus, cartine percorsi.
3. Nei parcheggi scambiatori, attraverso anche la collaborazione col privato, vanno promosse attività di ristoro, di noleggio bici e di sorveglianza.
4. Per incentivare l'uso del trasporto pubblico va superato l'ostacolo rappresentato dall'acquisto del biglietto. Vanno adottate forme che oltre all'acquisto di corsa semplice prevedano abbonamenti giornalieri, plurigiornalieri (almeno tre giorni), settimanali, mensili, semestrali ed annuali, familiari per le utenze deboli.
5. I mezzi vanno resi più confortevoli: aria condizionata, riscaldamento e pulizia, schermi per informazioni relative alla città, facilità di accesso per anziani, bambini, carrozzine, cartine con il percorso del bus, display di segnalazione della fermata successiva e con punti di intersezione con altre linee, urbane ed extraurbane, ben evidenziate e riconoscibili.
6. Va modificato progressivamente il parco mezzi affidandosi, in particolare nei percorsi che riguardano il centro Storico, a piccoli bus, elettrici o comunque a carburanti alternativi, che abbattano, per quanto possibile, le emissioni inquinanti e l'impatto acustico.

Una particolare attenzione va poi dedicata alla questione del trasporto casa-lavoro con particolare attenzione per quanto riguarda la zona artigianale delle Bassette, di Fornace Zarattini, tutta l'area Portuale e la zona industriale con l'obiettivo di diminuire l'uso dell'auto privata dandosi obiettivi numerici e temporali sulla diminuzione progressiva del loro uso. Essendo l'impegno in questa direzione da parte delle aziende elemento di valutazione nella concessione e nel rinnovo dei certificati di qualità ambientale, devono essere istituite anche le figure di mobility manager per le realtà economiche con più di 300 dipendenti, come richiede la legge, affinché si compia la sinergia tra queste figure private e quelle pubbliche nella direzione auspicata dalla stessa legge.

LE STRADE RESIDENZIALI

Oltre al Centro Storico, anche nelle zone a ridosso delle mura e nella periferia vi sono zone residenziali anch'esse caratterizzate da strade strette che fungono invece da strade di scorrimento o vengono usate come strade di attraversamento. tali strade devono recuperare la loro funzione di **strade residenziali**, di strade per viverci.

Tali strade per la loro sezione angusta, per la pericolosità e velocità sempre levata delle auto (molti incidenti avvengono in tali vie), per la quantità di veicoli che transitano, per, per i livelli di inquinamento esistenti, per mancanza di spazi ricchi di funzioni e di vita rispondono come già detto, alla sola funzione di scorrimento del traffico veicolare e via, via degradano la loro funzione di strada residenziale.

Recuperare la loro funzione in ragione dell'obiettivo di evitare traffico di puro attraversamento e del fatto che si trovano in zone residenziali è certamente azione da prevedere e realizzare.

Le "strade residenziali" o "woonerf", la cui nascita è avvenuta nel 1971 a Delf (Olanda), sono state una scelta proprio dettata dalla pericolosità e la velocità elevata delle auto e la mancanza di spazi ricchi di funzioni e di vita.

i paesi europei che hanno adottato le "strade residenziali" sono l'Olanda, la Germania, la Danimarca, la Svizzera, l'Inghilterra, l'Irlanda e l'Austria. In Italia vi sono alcuni esempi e molte volte si limitano a determinate misure di moderazione del traffico.

Dalle esperienze effettuate in grandi città (ad esempio Zurigo, Salisburgo,...) la percentuale media delle strade cittadine che possono essere trasformate in "strade residenziali" sono circa del 70/80%.

Il livello di gradimento dei cittadini riscontrato in 25 anni si aggira sull'80/90%.

La scelta delle "strade residenziali" non vuole significare solo applicare una tecnica per rallentare la velocità, ma di sistemare e arredare lo spazio urbano in modo da costruire un ambiente utile per il quartiere e tutte le sue esigenze, compresa anche l'automobile.

Come si diceva prima le strade di quartiere non differiscono che in minima parte da quelle ad elevato traffico o extraurbane; eppure le esigenze dei residenti, se analizzate da un punto di vista sociologico e non solo trasportistico, sono molteplici e vitali, ma disattese da una concezione degli spazi pubblici orientata al traffico veicolare. Le caratteristiche che si riscontrano sono rettili stradali con (non sempre) marciapiedi e quando ci sono angusti; elevata velocità delle auto (sempre comunque rispetto alla sezione stradale); conflittualità, aggressività e pericolosità; sosta veicolare generalmente non regolamentata; mancanza di spazi sociali come le piazze (oggi anche tali spazi sono prevalentemente adibiti a parcheggio di auto).

Le strade residenziali si fondano su aspetti concettuali quali la continuità e la non frattura fra ambito privato e ambito pubblico; il ripristino delle relazioni abitazione – cortile – strada – campetto - parco; la democratizzazione degli spazi e la pluralità delle funzioni; la massima condivisione degli spazi di transito; la coesistenza e non conflittualità (auto – bici - pedone); il trasferimento delle barriere dai pedoni alle auto. La progettazione di strade residenziali presuppone poi la massima partecipazione dei residenti sia alla progettazione che alla gestione.

Gli aspetti tecnici e funzionali delle strade residenziali, infine, si possono riassumere così:

- Gli accessi (porte) sono riconoscibili tramite rilievi e diversificazione delle pavimentazioni, restringimenti, verde ed opportuna segnaletica;
- La segnaletica del verde, dell'attrezzatura e dei parcheggi è tale da impedire percorsi rettilinei superiori ai 50 metri;
- La strada veicolare è ammessa solo negli spazi segnati;
- Gli incroci sono generalmente in rilievo e, i più spaziosi, si trasformano in piazzette;
- L'arredo e l'illuminazione è adatta a spazi pedonali;
- I pedoni hanno la precedenza e possono attraversare ovunque;
- L'attrezzatura urbana è tale da favorire il soggiorno, l'incontro ed il gioco;
- Il verde è usato massicciamente e come "parco diffuso" e struttura degli spazi;
- L'assetto complessivo deve impedire una velocità superiore ai 30 Km/h (da qui il nome di Zone 30).

Oltre all'intero Centro Storico, in via esemplificativa, si indicano alcune zone che potrebbero rappresentare l'inizio della realizzazione delle zone 30:

Prima zona

Via Portoncino, Scaletta, Mingaiola, Ghibuzza, Ferretti, A. Tarlazzi, degli Spreti, Savini, Belvedere, Sicilia, Campania, E. Pazzi, A. Frignani, A. Rasponi, G. Sensales, J. Ilandoni, A. Moradei, Portone, Dantona, Rampina, dei Pozzi per poi proseguire alla realizzazione nell'intero settore delimitato da Circ. Via Montone Abbandonato, Via Belfiore, Via Codronchi, Via Faentina e Via Maggiore.

Seconda zona

Via Monte Adamello, Asiago, Montesanto, Levico, Redipuglia, Monte S. Michele, Monte S. Gabriele, Monte S. Marco, Mario Montanari, Stelvio, Punta Stilo, Monte Nero, Nervesa, Monte Sabotino, Mario Pasi, Oslavia, Col di Lana, Monte Cimone, Podgora, Lametta, Castagnevizza, Molino, vic. Bastione, delimitata da Viale Vincenzo Randi, Via Piave, Circonvallazione al Molino, Porta San Mama, Via Sam Mama, Via Cassino.

Terza zona

Via Panfilia, Simeto, Serchio, Basento, Rubicone, Fiume Conca, Cordevole, Cismon, San Lorenzo in Cesarea, Garigliano, Crocetta, Tevere, Marecchia, Aniene, Arno, delimitata dal Canale Lama a sud, la ferrovia a est, Via romea e Via Cesarea ad ovest e Circonvallazione Canale Molinetto a nord.

CONSIDERAZIONI FINALI

Le presenti sono alcune osservazioni e proposte sul PGTU che vengono avanzate, ma restano aperte ancora altre questioni che hanno a che fare con la mobilità e con la elaborazione ed adozione dei piani (PGTU, ma ancor più Piano Urbano della Mobilità).

In particolare per il completamento della nuova circonvallazione interna occorre risolvere il problema del ponte mobile a libero transito, l'allontanamento dal centro città dei trasporti merci su ferrovia e giungere al suo rapido completamento.

Vi sono soprattutto le scelte urbanistiche, infrastrutturali e produttive inserite nel PSC (ancora eccessiva previsione urbanistica, stazione ponte, anello esterno, by pass sul Candiano, polo logistico, distretto della nautica nell'area ex Sarom, ...) che pongono in prospettiva problematiche di aumento della mobilità su gomma che interessano lo stesso tessuto urbano ed anzi ne aggravano il peso degli impatti. Si tratta di rivisitare tali scelte se veramente si vuole puntare ad una mobilità diversa e più sostenibile del nostro territorio. Ovviamente va dato un approfondito

sguardo e ricercate soluzione precise anche per i centri urbani minori del Comune di Ravenna che presentano delle criticità.

Ravenna, 31 maggio 2007



COMUNE DI RAVENNA
CIRCOSCRIZIONE DI RONCALCECI

OSS. P&T

Roncalceci, 23 agosto '07

All'Assessore Gabrio Maraldi

Oggetto: proposta di discussione della Commissione Assetto del Territorio
Piano Particolareggiato Traffico Urbano

In riferimento ai P. P. del Piano Generale a traffico urbano si trasmettono le priorità sul traffico e la sicurezza stradale della Circoscrizione di Roncalceci. Il nostro obiettivo è quello di migliorare la sicurezza, la scorrevolezza del traffico e la qualità dell'aria che non riguarda solo la città ma che coinvolge sempre di più il Forese. Importante è disporre di un servizio pubblico più efficiente e più utilizzato.

EDUCAZIONE STRADALE: vanno perseguiti ed intensificati le iniziative dentro e fuori le scuole per sviluppare nella popolazione più giovane comportamenti corretti sulla strada. In particolare preoccupa l'aumento considerevole di coloro che guidano in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti raggiungendo spesso una velocità non consentita dalla legge; educazione, informazione devono vedere un impegno comune della Polizia Municipale e di tutte le forze dell'ordine. Occorre garantire una maggiore presenza in strada di pattuglia per svolgere un'azione di prevenzione, ma anche reprimere comportamenti fortemente lesivi della sicurezza e della collettività, con particolare attenzione al S.S. 67 (Via Ravegnana) e nei centri abitati attraversati da strade molto trafficate. Riteniamo che uno degli obiettivi che deve prevedere tolleranza zero sia quello del controllo della velocità, anche attraverso l'utilizzo di apparecchiature fisse come installazione di dissuasori di velocità elettronici (in particolare nel centro abitato di Coccolia), la realizzazione di semafori, ecc. e l'esigenza di una segnaletica corretta e chiara. In sintesi le priorità per la Circoscrizione di Roncalceci sono:

1. Si ribadisce la necessità di un'azione forte e determinata che spinga l'Anas ad eliminare l'incrocio a raso tra la Via Classicana (S.S. 16) e Via Ravegnana (S.S. 67)
2. Viabilità e messa in sicurezza, come previsto dal PSC, del percorso alternativo di collegamento tra la S. P. n° 5 (Via Ragone) alla S.S. 67 (Via Ravegnana) con l'area PIP in Via della Produzione; l'obiettivo è risolvere

- il problema del traffico pesante e non solo perché agevolerebbe il traffico turistico e si darebbe sollievo ai centri abitati di Roncalceci e Ghibullo e si incentiverebbe uno sviluppo della zona PIP.
3. Completamento piste ciclabili: un capitolo molto importante è quello che riguarda la realizzazione e il completamento delle piste ciclabili Roncalceci - Ghibullo, e Filetto.
 4. Messa in sicurezza dell'incrocio tra le vie Roncalceci e Via Nuova a Filetto (si lascia ai tecnici specializzati il compito di trovare la soluzione più idonea).
 5. Messa in sicurezza delle intersezioni di Via Fiora, Via Nuova, Via Santuzza con la S. S. 67 Via Ravennana. Trattasi di intervento di manutenzione straordinaria con ribitumatura.
 6. Come da PSC, la realizzazione del parcheggio nella frazione di Coccolia.

Il Presidente della
Circoscrizione di Roncalceci
Gian Franco Moschini