



PGTU 2007

Piano Generale del Traffico Urbano
Aggiornamento 2007



COMUNE DI RAVENNA
Area Infrastrutture Civili
Servizio Pianificazione Mobilità



Clickmobility S.p.A.

OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

NOVEMBRE 2008

Indice

Osservazione n. 1 dell'avv. Oreste Casadio PG 65021 del 07.07.2008.....	2
Osservazione n. 2 di Riccardo Bellanzoni PG 66910 del 11.07.2008	9
Osservazione n. 3 di Ezio Fedele Brini PG 71014 del 28.07.2008.....	12
Osservazione n. 4 di Ezio Fedele Brini e Gianni Doro PG 71022 del 28.07.2008.....	15
Osservazione n. 5 di Alessandro Garofalo PG 76382 del 13.08.2008	18
Osservazione n. 6 del Comitato di Zona Poggi – Antica Milizia “Il Quadrifoglio” PG 77867 del 21.08.2008.....	30
Osservazione n. 7 della Direzione Provinciale del Lavoro di Ravenna PG 78641 del 26.08.2008	35
Osservazione n. 8 di Costantini Giacomo in nome e per conto delle Associazioni ASCOM, Confesercenti, Confartigianato e CNA PG 79327 del 28.08.2008.	40
Osservazione n. 9 di Giardini Giorgio per conto del Comitato Circ. ne Fiume Montone Abbandonato PG 79753 del 29.08.2008.	56
Osservazione n. 10 dell'ing. Ennio Milia Dirigente del Servizio Pianificazione Mobilità PG 79640 del 28.08.2008.....	61
Osservazione n. 11 della Circostrizione Seconda PG 80203 del 01.09.2008.....	66

Osservazione n. 1
dell'avv. Oreste Casadio
PG 65021 del 07.07.2008

P.S. 01/08 R.S. 01/08

ROBERTA

Studio Legale

AVVOCATO ORESTE CASADIO

48100 Ravenna, Via Montanari 54 - Tel. (0544) 402313 - fax 402314 e-mail: ravenna@studiolegalecasadio.it
40123 Bologna, Via D'Azeglio 47 - Tel. (051) 330405 - fax 3391998 e-mail: bologna@studiolegalecasadio.it
Partita I.V.A.: 02167190392

Avvocato Oreste Casadio

Avvocato Letizia Corazza
Avvocato Federica Ricci
Avvocato Carlo Giulio Casadio
Avvocato Maddalena Casadio



R.R.R.

Egregio Signor
Sindaco del Comune di Ravenna
Piazza del Popolo 1
48100 Ravenna

e p.c. Egregio Signor Ingegnere
Ennio Milia
Comune di Ravenna
Piazza del Popolo 1
48100 Ravenna

OGGETTO: Osservazioni al P.G.T.U..Condizioni di viabilità e di inquinamento atmosferico e acustico della Via Romea Sud nel tratto tra la rotonda Grecia e la rotonda Gran Bretagna.

Doverosamente, in premessa, ringrazio l'Amministrazione Comunale per la realizzazione della pista ciclabile e del marciapiede sia sotto il profilo funzionale sia sotto il profilo estetico. Ora resta da realizzare il rifacimento del manto stradale caratterizzato da crepe e crateri che rendono rumorosa e pericolosa la circolazione.

Onorato tale debito di riconoscenza verso l'Amministrazione passo ora all'oggetto delle mie

Osservazioni:

abito in Via Romea Sud 116-118 (nella casa accanto al canale Lama) e, dopo la fine dei lavori di cui sopra e l'istituzione provvisoria del senso unico, il traffico veicolare è ripreso ancora più intenso.



Anche durante la notte il riposo è turbato dal transito di autotreni e autocarri provenienti da sud che, dovendo raggiungere la zona portuale, ovvero la via Romea Nord, anziché “aggirare” il centro storico imboccando Viale Europa, “tagliano” la città risalendo, a forte velocità, la via Romea, poi la via Panfilia e la via Rubicone per imboccare, svoltando a destra, la via Canale Molinetto e attraversare il passaggio a livello.

Alle 6 del mattino si viene, obtorto collo, svegliati dal rabbioso andirivieni di auto, motocicli, ciclomotori, bus, autocarri e, appena si apre la finestra, si viene investiti dai gas di scarico che prendono alla gola e tolgono il respiro. Tale overdose di inquinamento è particolarmente insistente e nociva nei lunghi periodi invernali di alta pressione atmosferica quando l'aria nebbiosa resta immobile, per mancanza di vento, per settimane.

Alle ore 7 la percorrenza, in entrambi i sensi di marcia, diviene caotica e parossistica, con frequenti code e, spesso con paralisi del traffico con decine e decine di auto immobili, con motore acceso, fra le due rotonde. Ovviamente la paralisi del traffico coinvolge anche la via Po e la via Cesarea che non riescono a far defluire i veicoli.

La situazione, dopo l'esecuzione dei lavori di realizzazione della pista ciclabile è, se possibile, peggiorata in quanto, a causa del restringimento della sede stradale, i veicoli che intendono svoltare a sinistra paralizzano il traffico non avendo i veicoli che seguono più spazio per aggirare, sulla destra, i veicoli fermi in attesa della svolta. Ovviamente la paralisi riguarda anche i mezzi pubblici.

Attorno alle ore 12 e fino alle ore 14 e attorno alle ore 17 e fino alle ore 19,30 si ripete il fenomeno dell'ingorgo tra le due rotonde con le esiziali conseguenze di rumore e inquinamento.

Tale stato di viabilità, e di conseguente inquinamento, crea apprensione per la salute dei bambini, degli anziani e rischio per tutti i residenti.

Invito formalmente a fare la “prova” di persona e a disporre accertamenti strumentali acustici e di qualità dell’aria con particolare riferimento alle polveri sottili.

Chiedo e propongo

- 1) In via prioritaria, l’estensione del senso unico sulla via Romea Sud anche nel tratto tra la rotonda Grecia e la rotonda Gran Bretagna, auspicabilmente con senso in uscita dalla città, così come è già stato disposto e realizzato per la via Cesarea prolungando di circa 400 metri (appunto la distanza tra le due rotonde) il senso unico in uscita, ovviamente salvaguardando la corsia preferenziale per i mezzi pubblici.

La validità di tale soluzione è comprovata:

- a) dal fatto che già da anni nella via Cesarea è stato istituito il senso unico in uscita;
- b) dal fatto che, già durante i lavori di cui in premessa, pur senza l’adozione di alcun particolare accorgimento, il traffico è, comunque, defluito senza creare ingorghi. Con gli opportuni adattamenti alla viabilità circostante la situazione generale non potrebbe che migliorare anche in presenza del prolungamento del senso unico..

E’ poi noto che, in poco tempo, i conducenti dei veicoli prendono atto della nuova situazione adottando diversi percorsi e perdendo le precedenti abitudini;

- c) dal fatto che, in tutte le città emiliane (Bologna docet) le strade consolari romane, allorché si addentrano nel tessuto urbano, sono caratterizzate da sensi unici o in entrata o in uscita;

d) dal fatto che le più evolute “dottrine” in ordine alla disciplina del traffico teorizzano l’eliminazione di ogni attraversamento del nucleo urbano facendo circuitare il flusso veicolare sulle strade che, più esternamente, circondano la città (nel caso di specie viale Europa).

Non volendo limitarmi all’esposizione dei mezzi a sostegno delle mie osservazioni intendo subito confutare la più che prevedibile obiezione che l’Amministrazione potrebbe opporre, cioè che l’istituzione del senso unico, nella tratta in oggetto (in uscita dalla città) comporterebbe uno sconvolgimento del piano traffico: a tale obiezione mi pare fin troppo facile opporre che la vivibilità (in termini di un minore inquinamento sia acustico che respiratorio da P.M.10) di un cospicuo numero di residenti faccia aggio sulla persistenza dell’attuale disciplina del traffico.

La salute è un bene comune, un bene sociale, il più prezioso, anche in termini economici (costo per la collettività per curare malattie talvolta incurabili).

Tutto deve essere fatto da parte di un’Amministrazione seria per migliorare la qualità di vita dei cittadini.

*** **

2) in via di mero subordine, e senza togliere minimamente pregnanza alla richiesta – proposta Sub 1, chiedo e propongo di intervenire eliminando la svolta a destra da via Rubicone verso il passaggio a livello di via Canale Molinetto. Accade, infatti, che tanti conducenti di auto, ciclomotori (quasi tutti a due tempi, quindi rumorosi ed inquinanti) ed anche di autocarri, per raggiungere Punta Marina, la darsena, la via Romea Nord e Marina di Ravenna, anziché percorrere il comodo e non “urbanizzato” viale Europa, attraversino pervicacemente la città, vuoi per inveterata abitudine, vuoi per “risparmiare” un paio di centinaia di metri, con le conseguenze sopra enunciate.

Tale proposta di viabilità (eliminazione della svolta a destra da via Rubicone a via Canale Molinetto) non scaturisce da una mia estemporanea presa di posizione, ma è stata caldeggiata (in sede di Circostrizione Seconda) anche da tanti altri residenti in via Romea Sud, in via Panfilia e in via Rubicone (tra gli altri, particolarmente motivato, il Signor Evaristo Casadio – non mio parente – in rappresentanza di molti residenti in via Panfilia e via Rubicone).

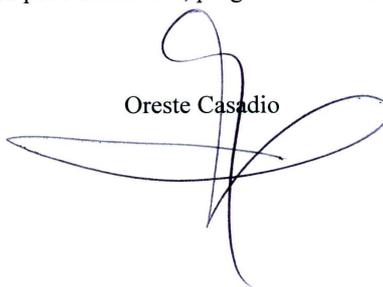
Siamo tutti consapevoli che la via Romea, già decumano romano attraversante il Suburbium Cesareae, costituisce una radiale di accesso al centro storico ma tutti sappiamo, anche, che, in ogni città emiliana il traffico sulle “radiali” è stato disciplinato in guisa da non consentire l'attraversamento della città.

*** **

Desidero esprimere la mia più ampia fiducia nei confronti dei responsabili del piano traffico che vorranno attentamente esaminare queste mie osservazioni, tuttavia, non certo per porre in essere una minaccia ma per esprimere la volontà di esercitare un diritto, qualora Codesta Amministrazione si dimostrasse insensibile, mi impegnerò con ogni strumento e con ogni intervento a disposizione del cittadino, non esitando, anche, a presentare esposti.

Attendo un cortese cenno di riscontro e, auspicando un'audizione diretta, resto a disposizione e, ringraziando per l'attenzione, porgo i miei saluti.

Oreste Casadio



Ravenna, 30 giugno 2008

Osservazione n. 1 - Oreste Casadio - Controdeduzione

L'elevato carico che interessa la via Romea Sud è diretta conseguenza della struttura della rete stradale nella parte a est del Centro Storico, così come illustrato al punto 1.1.1 *Problemi di struttura* nella Relazione Generale del Piano Generale del Traffico Urbano (di seguito chiamato PGTU).

Pertanto, al momento, non è eliminabile se non con effetti rilevanti sul sistema circolatorio di tutta la porzione di rete posta a sud est della città.

Tuttavia riconoscendo al problema una stretta connessione fisico-funzionale con tutti gli altri tratti del sistema circolatorio cui appartiene, si propone di aggiungere al termine del punto 5.4.3 ,*“Esplorazione di nuovi assetti circolatori da porre alla base dell’aggiornamento del PGTU”*, il seguente periodo:

Un ulteriore scenario, i cui effetti dovranno essere valutati in combinazione con gli altri individuati, è costituito dalla introduzione sulla via Romea Sud, nel tratto compreso tra la rotonda Gran Bretagna e la rotonda Grecia, di un senso unico sviluppandone entrambe le ipotesi di direzione.

Si propone l'accoglimento parziale dell'Osservazione

Osservazione n. 2
di Riccardo Bellanzoni
PG 66910 del 11.07.2008

PG. 66910/08
DIETRO del
foglio

P.S. 01/08 R.S. 02/08

AL COMUNE DI RAVENNA
SERVIZIO PIANIFICAZIONE MOBILITA'
Via Berlinguer 58B Ravenna

Premesso che in data 19 maggio 2008 con Delibera Consiliare n. 67/2008 PV, è stato adottato il Piano Generale del Traffico Urbano, ai sensi dell'art. 7 della L.R. n° 30/98 e s.m.

Il sottoscritto Riccardo Bellanzoni residente in Ravenna Via Trento n. 14,

in riferimento al punto B03 (circostrizione seconda) della Relazione Generale del PGTU, relativo ad interventi di miglioramento della sicurezza e della circolazione e di riorganizzazione della sosta nelle vie Montalcone, Trento, Cesarea, Serra e Pascoli,

presenta le seguenti OSSERVAZIONI al PGTU adottato.

Via Trento deve sopportare il traffico di attraversamento dalle zone sud-est della città in direzione della stazione ferroviaria e verso nord. Le caratteristiche della via, che la rendono classificabile come "residenziale", male si adattano all'intensità del traffico: uno studio del 2006 dell'Amministrazione Comunale ha quantificato in circa duemila il numero di autoveicoli che transitano ogni giorno, concentrati soprattutto nelle primissime ore del mattino e nella tarda sera, essendo il traffico in gran parte di natura pendolare. La via inoltre è talmente stretta che le biciclette, per evitare le automobili, circolano quasi sempre sul marciapiede, rischiando così di investire chi esce di casa.

Un problema analogo era sorto circa dieci anni fa con Via Gradisca (parallela di via Trento): in seguito alle proteste degli abitanti di tale via il senso unico che portava verso viale Santi Baldini fu invertito, facendo così drasticamente crollare il numero di veicoli circolanti in quella strada. La soluzione per gli abitanti di Via Gradisca ha comportato però che tutto il traffico fosse convogliato in via Trento, spostando solamente il problema di cinquanta metri. Già da alcuni anni abbiamo chiesto che anche il senso unico di Via Trento venisse invertito, in modo da convogliare il traffico verso la ben più ampia via Canale Molinetto e poi a destra per via Cesarea ed il viale Santi Baldini.

E' importante sottolineare che Via Trento e via Gradisca come tipologia di strade sono praticamente gemelle (via Trento è addirittura più stretta di quasi un metro); se entrambe vengono considerate strade di attraversamento, il percorso più corto e più veloce dalla zona sud est verso la stazione comprende via Gradisca (prima svolta possibile a destra). Se invece entrambe vengono considerate vie residenziali, è giusto spostare il traffico di altri 100 metri verso via Cesarea. Il favorire solo Via Gradisca a nostro scapito non ha mai trovato una giustificazione soddisfacente.

Chiedo dunque di invertire il senso di marcia in Via Trento.

All'intervento di miglioramento in questione (B03) è stato assegnato nel PGTU un grado di priorità 3, ma potrebbe essere effettuato in tempi molto rapidi in quanto non risulta assolutamente dispendioso, basterebbe infatti solo invertire alcuni cartelli stradali (la segnaletica orizzontale riguardante gli spazi adibiti a parcheggio è rimasta quella del passato e non sarebbe nemmeno da variare). Trattandosi di un intervento molto limitato e non comportando rilevanti modifiche alla circolazione della zona, non sarebbero nemmeno necessari ulteriori studi, essendo stato già effettuato in passato un rilievo dei flussi di traffico.

Riccardo Bellanzoni
Via Trento 14 - 3358051340 - bellanzoni@yahoo.it

Ravenna, 10 luglio 2008



Osservazione n. 2 - Riccardo Bellanzoni - Controdeduzione

Il PGTU contiene già la previsione di un piano Particolareggiato (B03) che tratta anche di via Trento. In relazione all'osservazione si propone di inserire nella colonna *Note* la seguente frase:

Il P.P. verificherà in particolare la fattibilità dell'inversione del senso unico di via Trento.

Si propone l'accoglimento parziale della prima parte dell'Osservazione

Non si ravvisano la necessità né l'opportunità di modificare le priorità assegnate.

Si propone il non accoglimento della seconda parte dell'Osservazione

Osservazione n. 3
di Ezio Fedele Brini
PG 71014 del 28.07.2008

P.S 01/08 REG. SPEC. 03/08

**AL COMUNE DI RAVENNA
SERVIZIO PIANIFICAZIONE MOBILITA'
Via Berlinguer n°58B – Ravenna**

Premesso che in data 19 maggio 2008 con Delibera Consiliare n°67/2008 PV, è stato adottato il Piano Generale del Traffico Urbano, ai sensi dell'art.7 della LR n°30/98 e s.m.

Il sottoscritto **Ezio Fedele Brini** residente in **Ravenna Via Bernicoli n°2**



presenta la seguente OSSERVAZIONE al PGTU adottato:

nel capo 4 dell'allegato "Regolamento della Circolazione e della sosta" viene escluso qualsivoglia riferimento al territorio comunale all'esterno del C.S.; in particolare nulla viene detto sull'illecita utilizzazione di parcheggi ad uso pubblico per l'installazione di impianti pubblicitari permanenti costituiti da autocarri, furgoni, camion vela ecc... in violazione dell'art.23 del vigente Codice della Strada. Questo fenomeno, oltremodo pericoloso, per la sicurezza della circolazione, è particolarmente visibile nei quadranti delle intersezioni a raso della periferia urbana dove maggiore è il volume di traffico e, quasi sempre, viola il disposto tecnico di cui al D.Min.Inf. 19/04/2006 in ordine ai campi di visibilità prescritti dalle norme. Si ricorda che già la sentenza, Cass.Civ., sezione II, n°13842 del 13/06/2007 ha sanzionato questo tipo di violazione. Si chiede di inserire nel PGTU una norma specifica a tal proposito.

NOMINATIVO E RECAPITO PER INVIO DI EVENTUALI COMUNICAZIONI:

Ing. Ezio Fedele Brini – tel.0544-404906, fax 0544-404919

Ravenna, 28 luglio 2008.

Firma

Osservazione n. 3 - Ezio Fedele Brini - Controdeduzione

Il tema sollevato non è di competenza del PGTU in quanto già regolato da norme di legge e da specifici regolamenti locali e pertanto va sanzionato, con azioni di polizia, laddove esso contrasti con le norme in questione. Si veda in proposito l'art. 5 del "*Regolamento imposta di pubblicità e diritti su pubbliche affissioni*" (delibera di C.C. n. 33047/87 del 2 maggio 2005).

"Per questa ultima tipologia di impianto (Impianti tipo vele) la sosta sarà ammessa esclusivamente nelle zone specificamente individuate dal Piano Generale degli Impianti."

Si propone il non accoglimento dell'Osservazione

Osservazione n. 4
di Ezio Fedele Brini e Gianni Doro
PG 71022 del 28.07.2008

P.S. 02/08 REC SPEC. 04/08

AL COMUNE DI RAVENNA
SERVIZIO PIANIFICAZIONE MOBILITA'
Via Berlinguer n°58B – Ravenna

Premesso che in data 19 maggio 2008 con Delibera Consiliare n°67/2008 PV, è stato adottato il Piano Generale del Traffico Urbano, ai sensi dell'art.7 della LR n°30/98 e s.m.

I sottoscritti **Ezio Fedele Brini** e **Gianni Doro** residenti in Ravenna Via **Bernicoli n°2** e Via **Boezio n°28**, anche in rappresentanza di condominii di prossimità

presentano le seguenti **OSSERVAZIONI al PGTU adottato:**

l'analisi contenuta nella relazione generale del PGTU adottato trascura un fenomeno che si è verificato negli ultimi anni a carico della direttrice Faentina-Maggiore-San Gaetanino, e precisamente l'esplosione del fenomeno "Marina di Ravenna". Storicamente la San Gaetanino soffriva di sovraccarichi di portata veicolare unicamente nelle ore di punta coincidenti con l'apertura/chiusura di uffici e fabbriche nell'area portuale e al cambio turno del petrolchimico, comunque mai nella fascia 22-6, ore deputate al sonno. Da quattro/cinque anni i residenti hanno subito una trasformazione funzionale di questo asse stradale in primaria urbana, ovvero in asse di arrocamento con destinazione Marina di Ravenna e origine remota (presumibilmente provinciale ed extraprovinciale) che nella fascia oraria 22-3, nei mesi estivi, presenta le seguenti caratteristiche:

- passaggio di veicoli a motore (auto e moto) a velocità ben superiore ai 50 Km/h e con portata oraria superiore ai 1200 veicoli;
- emissione acustica ben superiore a quella ammessa dal DPR 30 marzo 2004 n°142. Nelle ore e nei mesi citati ai residenti viene di fatto sottratto il diritto naturale al sonno.

Infatti gli amanti dello sbalzo, impostando qualunque navigatore sull'opzione percorso più breve, raggiungono la costa ad alta velocità passando sotto le nostre finestre, ben guardandosi dall'utilizzare la cosiddetta Circonvallazione Nord e le SS16/67. E' emblematico che non potendo scrivere che in quelle fasce temporali la San Gaetanino è una primaria urbana, dopo essere stata dimenticata nella revisione 2006 del PGTU, ora viene classificata come E (strada urbana di quartiere) senza distinguere il sotto tipo (E₁=strada interquartiere, E₂=strada di quartiere, E₃=strada interzonale). La mancata suddivisione non è una questione di lana caprina: le E₁ infatti "connettono le strade primarie e distribuiscono il traffico all'interno dei quartieri rappresentando la continuità nell'urbano dei percorsi extraurbani". L'intenzione di rinviare qualunque soluzione alle calende greche, (fase C) è inaccettabile: la tutela della salute e il diritto al riposo nelle ore notturne impongono nell'ordine le seguenti misure (prima dell'estate 2009):

- **rottura dell'asse di penetrazione Faentina-San Gaetanino-Trieste come è stato fatto per Via di Roma, ai cui residenti il diritto al sonno è garantito da decenni;**

oppure

- **creare una ZTL nella fascia 22-6 come consentito dal Codice della Strada.**

Resta da considerare che lo scenario C₂ recupera una proposta del vecchio PGTU assolutamente cervellotica perché non tiene conto della geometria dell'infrastruttura e delle pertinenze stradali: i sensi unici divergenti su via Rotta contemperano un innesto ad angolo acuto senza diagonale di visibilità per la presenza di muri di confine alti oltre 3 m.

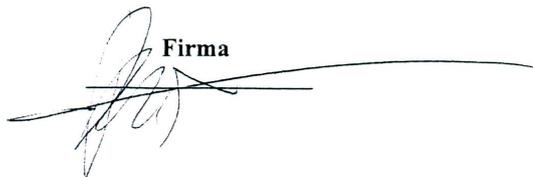
In conclusione, poiché non sono i lavoratori pendolari ad avere "ucciso" la San Gaetanino, ma gli sfaccendati che vanno di notte a Marina di Ravenna, si chiede che questo traffico parassitario venga instradato sulle direttrici extraurbane entro l'estate 2009, fatte salve ulteriori azioni di tutela. La controprova di quanto asserito è che, nelle poche giornate di interdizione di Via Trieste causa Ravenna Festival, il traffico è nella norma.

NOMINATIVO E RECAPITO PER INVIO DI EVENTUALI COMUNICAZIONI:

Ing. Ezio Fedele Brini – tel.0544-404906, fax 0544-404919

Ravenna, 16 luglio 2008.

Firma



Osservazione n. 4 - Ezio Fedele Brini e Gianni Doro - Controdeduzione

Il problema segnalato non riguarda solo la direttrice in questione ma anche altri itinerari.

La soluzione prospettata è di difficilissima gestione sia per la difficoltà di controllo negli orari indicati, sia per l'ampiezza della zona entro la quale ricomprendere gli accessi autorizzati.

Nella fase C dell'attuazione del PGTU è prevista, al paragr. 5.4.3. un approfondita serie di studi che riguardano anche la strada in questione, da eseguirsi valutando la redistribuzione dei traffici avvenuta in conseguenza dell'apertura al transito del nuovo ponte apribile.

Per tale motivo, fin dalla prossima stagione estiva, la Circonvallazione S. Gaetanino, sarà monitorata anche nelle ore notturne al fine di verificare la distribuzione oraria dei carichi di traffico e la sua evoluzione e la problematica esposta sarà ricompresa negli studi di fase C.

Si propone l'accoglimento parziale dell'Osservazione

Osservazione n. 5
di Alessandro Garofalo
PG 76382 del 13.08.2008

P.S. 01/08 R.S. 05/08

AL COMUNE DI RAVENNA
 SERVIZIO PIANIFICAZIONE MOBILITA'
 Via Berlinguer 58B Ravenna

Premesso che in data 19 maggio 2008 con Delibera Consiliare n. 67/2008 PV, è stato adottato il Piano Generale del Traffico Urbano, ai sensi dell' art. 7 della L.R. n°30/98 e s.m.

Il/La sottoscritto/a Alessandro Garofalo
 residente in Ravenna Via G. Felisatti n. 28
 in qualità di Cittadino
 in rappresentanza di sè medesimo



presenta le seguenti OSSERVAZIONI al PGTU adottato:

Osservazione 1

Nella Relazione Generale del PGTU non si forniscono indicazioni, se non indicazioni generali e di orientamento, sui tempi di elaborazione, condivisione e di attuazione dei seguenti Piani:

- Piano particolareggiato dei percorsi ciclabili
- Piani Particolareggiati per la mobilità pedonale
- Piano particolareggiato dei percorsi di accesso alle scuole
- Piano Particolareggiato dell'accessibilità turistica

Si rileva che per i primi tre piani deve attuarsi, al più presto, una politica di difesa degli utenti deboli della strada.

Per l'ultimo Piano (Accessibilità turistica) si sottolinea come il turismo sia vitale per la nostra città di Ravenna e che quindi l'emissione del Piano è urgente ed importante.

Osservazione 2

I piani particolareggiati

Nella Relazione Generale del PGTU il PSSU (Piano della Sicurezza Stradale Urbana - Piano Direttore) individua delle intersezioni stradali e delle tratte stradali prioritarie (in ordine decrescente di priorità) di intervento sulla base dell'analisi aggregata dell'incidentalità e della conseguente classifica dei livelli di rischio storicamente consolidati.

Intersezioni

- 1 Trieste/Fiume/Zara
- 2 Rotonda Gran Bretagna
- 3 Maggiore/Landoni
- 4 Berlinguer/Sighinolfi/Fontana
- 5 Di Roma/Costa/B.Alighieri
- 6 De Gasperi/S.Teresa/D'Annunzio
- 7 Berlinguer/Marconi/Pascolli
- 8 Dismano/Romea Sud
- 9 Faentina/Saliotti
- 10 Faentina/Pavirani

tratte

- Faentina
- Delle Industrie
- Randi
- Trieste
- Destra Canale Molinetto
- L.B.Alberti
- T.Gulli
- Gramsci
- Zalamella
- Piazza d'armi (circonv.)

Si rileva, al contrario, che i piani particolareggiati predisposti e contenuti nel PGTU non considerano, i livelli di rischio delle intersezioni e delle tratte indicate nel PGTU stesso e non pianificano interventi per

mitigare il traffico e la velocità dei veicoli, e neppure interventi per migliorare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti in queste strade/intersezioni.

Risultano assenti sia nell'elenco dei Piani particolareggiati di zona (Piani circolatori, per la sicurezza e il riordino della sosta) relativi, di norma ad Interventi di miglioramento della sicurezza della circolazione e di riorganizzazione della sosta nella zona sia negli interventi di Moderazione del traffico sugli itinerari interni le seguenti tratte e strade della Prima Circoscrizione:

Via Zalamella- via Brunelli

Corso Nord (Viale Cilla, Viale Severini, Via Bovini, Viale 14 Luglio)

Via Sant'Alberto e Via Antica Popilia

Le Strade indicate sono tra l'altro classificate come strade urbane di quartiere (E strada urbana di quartiere).

Inoltre il comparto viabilistico costituito dalle strade Corso Nord, Zalamella, Cavina e Sant'Alberto deve rientrare nelle zone 30 km/h, come previsto nella prima stesura del PGTU, e come richiesto dalla Petizione "Sicurezza nel Corso Nord"

Si rileva che nel PGTU compare un paragrafo dedicato al Corso Nord che riporto integralmente.

3.5.4 Ristrutturazione funzionale di Corso Nord

L'intervento è finalizzato a facilitare l'utilizzo in entrambi i sensi della direttrice stradale, composta dalle vie XIV Luglio - Bovini - Severini - Cilla, incrementando nel contempo le condizioni di sicurezza; gli obiettivi sono così riassumibili:

- consentire un più agevole deflusso da Cilla a Sant'Alberto verso nord come alternativa parziale all'itinerario San Gaetanino – Sant'Alberto;

- migliorare l'agibilità e la sicurezza pedonale e ciclistica negli attraversamenti;

- consentire l'accesso alla città ai pullman turistici provenienti da ovest e diretti verso la Stazione e il P.le Aldo Moro attraverso l'itinerario Cilla –Sant'Alberto, anziché Maggiore – San Gaetanino, anche attraverso l'apposita segnaletica a partire dalla rotonda Svizzera.

Alcune parti dell'intervento, e segnatamente l'introduzione del senso unico su via Canalazzo e l'installazione di un semaforo all'incrocio Cilla - S. Alberto, sono già state attuate; restano da attuare i seguenti provvedimenti:

- attraversamenti pedonali con isole mediane, ove le sezioni stradali le consentono;

- interventi di moderazione del traffico;

- introduzione del doppio senso su Via 14 Luglio.

In particolare l'attuazione di quest'ultimo intervento è condizionata alla verifica degli effetti prodotti dall'apertura al traffico del lato Nord della Perimetrale Urbana sulle direttrici di penetrazione/uscita del settore Ovest dell'area urbana.

Si ritiene che per il Corso Nord si debba procedere alla stesura di un Piano particolareggiato che consenta di attuare degli Interventi di miglioramento della sicurezza della circolazione e di riorganizzazione della sosta nella zona considerando i plessi scolastici, i luoghi generatori/attrattori di traffico, la zona residenziale interessata, le intersezioni stradali esistenti, le isole ambientali .

Il piano particolareggiato, a differenze di un progetto esecutivo-definitivo, consente di condividere le scelte progettuali e proporre soluzioni alternative.

Il Corso Nord ha subito alcuni interventi previsti solo in un progetto esecutivo-definitivo redatto dal Comune che mitiga parzialmente il rischio per i pedoni e ciclisti. Si ritiene quanto eseguito dal Comune solo una parte degli interventi necessari per la messa in sicurezza del Corso Nord.

Il piano particolareggiato del Corso Nord deve essere inserito nell'elenco del PGTU con priorità alta (5 asterischi) alla stessa stregua del piano particolareggiato di via Antonelli già in corso di realizzazione ed ultimazione (4 asterischi Interventi di miglioramento della sicurezza della circolazione e di riorganizzazione della sosta nella zona di via Antonelli, Vallona, Batuzzi, Bovini e strade limitrofe a Ravenna).

Osservazione 3

La classificazione delle strade

Si ritiene incompleta ed imprecisa la classificazione delle strade sia in termini di elenco che di vera e propria classificazione. Si precisa che la classificazione diventa ad ogni effetto efficace con la definitiva approvazione del PGTU (come afferma il PGTU nel Regolamento Viario).

Si rileva pertanto che diverse strade sono difformi dalla classificazione delle strade prevista dal CdS.

Risulta incomprensibile e non accettabile classificare; l'elenco riportato è da ritenersi indicativo e non esaustivo.

Si rileva l'impropria classificazione delle seguenti strade:

la strada Vicolo Tacchini come E strada urbana

la strada Pazzi Enrico come F Strada locale

la strada Via Rotta (tratto Tacchini-Severini e tratto Severini-San Gaetanino) come F Strada locale

la strada via Vallona come E strada urbana di quartiere e E-F Strada locale

la strada via Morelli come E strada urbana di quartiere e E-F Strada locale

le strade via Chiesa, via Lovatelli e via Rota come F Strada locale

la strada viale Farini come F Strada locale

la strada via Rocca Brancaleone come F Strada locale

la strada via Candiano come F Strada locale

la strada via Roma come F Strada locale

le strade via Chiavica Romea e via Gamberini come F Strada locale

la strada viale Maroncelli come F Strada locale

la strada viale Santi Baldini come F Strada locale

le strade via Lercaro, via Santucci e via Conti come F Strada locale

le strade via Agro Pontino, via Gioberti via Leopardi via Vicoli come F Strada locale

le strade via Caprera e via Cicognani, via Canalazzo come F Strada locale

la strada via De Gasperi come F Strada locale

le strade via San Mama e via Ravegnana come F Strada locale

le via Isonzo e via Antica Milizia come F Strada locale

le strade via Cassino e via Bassano del Grappa come F Strada locale

la strada via Marabina (tratto iniziale) come F Strada locale

la strada via 56 martiri come F Strada locale

le strade via Polentesa ed Einstein come F Strada locale.

Si rileva infine che le strade via Amalasuunta, via Narsete, via Simmaco, via Teodato e via Boezio non sono neppure classificate nonostante siano strade di accesso nevralgiche per il quartiere San Vittore.

Tali strade subiscono un traffico, di transito e residenziale, di autoveicoli notevole e risultano inadeguate come caratteristiche costruttive alla classificazione attribuita (sia per le carreggiate, la sosta, la dotazione di marciapiedi, l'illuminazione stradale, ...).

E' necessario adeguare le strade alle caratteristiche richieste dal Codice della Strada o declassarle riducendone ovviamente il carico veicolare e modificandone l'utilizzo attuale.

Osservazione 4

La via quattordici luglio (14 luglio)

La via quattordici luglio (14 luglio) è classificata come strada urbana di quartiere ("E") e pertanto i dossi realizzati devono essere rimossi in quanto previsti ed ammissibili solo su strade residenziali (cfr il Regolamento Viario del PGTU dove si indica che i dossi-serie di dossi- opportunamente intervallati, interessano l'intera larghezza della carreggiata e vanno realizzati conformemente all'art. 179 del Reg/CdS. Sono ammissibili solo su strade residenziali) .

Questa richiesta di rimozione dei dossi è da estendersi alla strade del Comune con la medesima classificazione.

Nella classificazione delle strade il CdS prevede come:

E Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

F Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade. (comma 1: Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce "strada" l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali)

Osservazione 5Via Mattei

Si richiede di accelerare lo studio per la messa in sicurezza di via Mattei, modificando la priorità assegnata dal PGTU al **Piano particolareggiato di zona** (Interventi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza di viale Mattei a Ravenna) da 3 asterischi a 5 asterischi (priorità alta).

Si richiede la messa in sicurezza del viale Mattei attuando delle misure provvisorie di mitigazione della velocità e di moderazione del traffico veicolare sugli itinerari interni (ad esempio ricorrendo alla riduzione delle corsie di marcia, da due corsie ad una corsia, come avvenuto per il viale Alberti). La riduzione del numero delle corsie si potrebbe ottenere mediante l'utilizzo di barriere mobili, tipo new-jersey in plastica, a costi decisamente bassi e con tempi di realizzazione minimi.

Il viale Mattei, come noto, presenta problematiche di sicurezza legate alla alta velocità dei veicoli in transito, alla geometria delle intersezioni, al numero degli attraversamenti pedonali alla presenza di un quartiere fortemente residenziale.

Tale richiesta scaturisce dalla considerazione che il 3° stralcio del lato Nord della Perimetrale urbana (cosiddetto by-pass del quartiere San Giuseppe, tratto stradale che elimina il passaggio attraverso il villaggio S. Giuseppe in sostituzione di Via Mattei) ha una tempistica non definita dal PGTU e da nessuno strumento di pianificazione.

Si consideri infine che lo stesso PGTU indica che si generano incrementi di traffico tutt'altro che trascurabili su via Mattei soprattutto per effetto del 4° stralcio del lato Nord della Perimetrale urbana in corso di ultimazione dei lavori (4° stralcio, da via Industrie (rotonda Belgio) a via Romea Nord (nuova rotonda già realizzata con via Mattei));

Si coglie l'occasione per indicare nel PGTU un errore sulla denominazione del 3° stralcio del lato Nord della Perimetrale urbana (cosiddetto by-pass del quartiere San Giuseppe) che invece è denominato erroneamente 4° stralcio del lato Nord della Perimetrale urbana (cfr. PGTU_ pagina 155_ 5.3.3 Esplorazione di nuovi assetti della Zona a Traffico Limitato da porre alla base dell'aggiornamento del PGTU).

NOMINATIVO E RECAPITO PER INVIO DI EVENTUALI COMUNICAZIONI:

Alessandro Garofalo

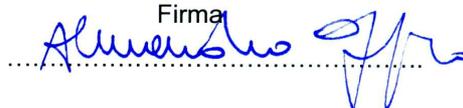
Telefono 0544/37509 349/3173304 telafax 0544513687

Indirizzo e-mail garofalo.alessandro@yahoo.it

Data

06/08/2008

Firma



Osservazione n. 5 - Alessandro Garofalo -Controdeduzione

Il PGTU, in quanto atto di pianificazione generale, non stabilisce in modo cronologicamente dettagliato i tempi per la redazione dei Piani o i tempi per la loro esecuzione in quanto tale stima dipende necessariamente dalle risorse umane e finanziarie disponibili nel corso del tempo.

Tuttavia lo stesso PGTU, nel definire una scala di priorità, dà indicazione circa il susseguirsi della propria attuazione che è orientativamente articolata nelle tre fasi attuative (A, B, e C) e che è obiettivo dell'Amministrazione concludere entro la validità del Piano stesso

Si propone il non accoglimento dell'Osservazione 5.1

Il PSSU, per cause procedurali legate all'effettiva disponibilità dei dati al momento della sua stesura, non è aggiornato ai dati più recenti. Tuttavia è già in fase di redazione un aggiornamento dello stesso che produrrà nuovi elementi di valutazione.

I Piani Particolareggiati del Traffico elencati nel PGTU costituiscono la fase attuativa del PGTU stesso, mentre la fase attuativa del PSSU è parte del PSSU stesso e lo sarà ancor più chiaramente nel prossimo aggiornamento.

Ciò non toglie che anche nello sviluppo dei Piani Particolareggiati del Traffico (attuazione specifica del PGTU) si tiene e si terrà conto con particolare attenzione delle questioni inerenti la sicurezza, che resta l'obiettivo principale di tutte le azioni di governo della mobilità.

Gli interventi di ingegneria delle infrastrutture e della mobilità, eseguiti nell'ambito del PSSU, sono finanziati nel Piano degli Investimenti con specifico Capitolo di Spesa e sono individuati nell'ambito dell'attività del *Centro di*

Pianificazione, Programmazione, Monitoraggio e Gestione della Sicurezza Stradale.

L'elenco dei PP contenuto nel PGTU deriva dal contributo delle Circoscrizioni e dalla conoscenza delle problematiche presenti sul territorio da parte degli uffici ed è stata formato sia in base a valutazioni di priorità o urgenza, sia tenendo conto delle risorse finanziarie e umane disponibili.

Il Corso Nord è già stato oggetto di un Progetto la cui approvazione ha trovato conclusione in una Delibera della Giunta Comunale ed attualmente in fase di realizzazione. Eventuali ulteriori interventi potranno trovare giustificazione a fronte di un monitoraggio delle azioni intraprese.

Si propone il non accoglimento dell'Osservazione 5.2

In merito all'Osservazione sulla errata classificazioni di alcune strade si riporta quanto segue:

- ◆ vicolo Tacchini: la strada, insieme con via Brunelli costituisce un unico sistema circolatorio collocato su un itinerario orbitale (entrambe le strade sono a senso unico): **si ritiene la classificazione "E" corretta;**

- ◆ via Pazzi svolge una funzione di penetrazione-distribuzione di zona ed è percorsa, in parte da una linea di trasporto pubblico; pertanto la classificazione corretta per l'intera via Pazzi è "E-F" Locale interzonale.
Si propone l'accoglimento parziale dell'Osservazione e quindi di modificare parzialmente la classificazione di via Pazzi nel tratto tra le vie Belfiore e Vicoli.

- ◆ via Rotta: svolge una funzione di raccordo tra tre strade classificate E e pertanto la sua classificazione è corretta;
- ◆ via Vallona: svolge una funzione di penetrazione-distribuzione di zona pertanto **la classificazione è corretta**;
- ◆ via Morelli: trattasi di una prosecuzione funzionale di via Vallona pertanto **la classificazione è corretta**;
- ◆ via Chiesa, via Lovatelli e via Rota: sono già classificate "F";
- ◆ viale Farini: **la classificazione è corretta** (E-F) in quanto via di accesso alla Stazione ed è interessata da numerose linee di trasporto pubblico;
- ◆ via Rocca Brancaleone: è interessata da numerose linee di trasporto pubblico pertanto **la classificazione è corretta**;
- ◆ via Candiano: è interessata da numerose linee di trasporto pubblico pertanto **la classificazione è corretta**;
- ◆ via di Roma: è interessata da numerose linee di trasporto pubblico pertanto **la classificazione è corretta**;
- ◆ via Chiavica Romea e via Gamberini: è interessata da linee di trasporto pubblico e dal futuro passaggio in ingresso alla città di bus turistici pertanto **la classificazione è corretta**;
- ◆ viale Maroncelli: è interessata da numerose linee di trasporto pubblico inoltre fa parte del sistema di accessibilità alla Stazione; pertanto **la classificazione è corretta**;
- ◆ viale Santi Baldini: è interessata da numerose linee di trasporto pubblico inoltre fa parte del sistema di accessibilità alla Stazione; pertanto **la classificazione è corretta**;

- ◆ via Lercaro: ha funzione di distribuzione e penetrazione di zona inoltre è interessata da linee di trasporto pubblico; pertanto **la classificazione è corretta**
- ◆ via Santucci: ha funzione di distribuzione e penetrazione di zona inoltre è interessata da linee di trasporto pubblico; pertanto **la classificazione è corretta**
- ◆ via Conti: ha funzione di distribuzione e penetrazione di zona inoltre è interessata da linee di trasporto pubblico; pertanto **la classificazione è corretta**
- ◆ via Agro Pontino: ha funzione di distribuzione e penetrazione di zona inoltre è interessata da linee di trasporto pubblico; pertanto **la classificazione è corretta**
- ◆ via Gioberti: ha funzione di distribuzione e penetrazione di zona inoltre è interessata da linee di trasporto pubblico; **pertanto la classificazione è corretta**
- ◆ via Leopardi: ha funzione di distribuzione e penetrazione di zona inoltre è interessata da linee di trasporto pubblico; pertanto **la classificazione è corretta**
- ◆ via Vicoli: ha funzione di distribuzione e penetrazione di zona inoltre è interessata da linee di trasporto pubblico; pertanto **la classificazione è corretta**
- ◆ via Caprera: **l'attuale classificazione è corretta** in quanto svolge funzione di penetrazione di zona. Tuttavia la classificazione potrebbe modificarsi in conseguenza all'attuazione del Piano Particolareggiato di Zona previsto nel PGTU;

- ◆ via Cicognani: ha funzione di distribuzione e penetrazione di zona inoltre è interessata da linee di trasporto pubblico; pertanto **la classificazione è corretta**
- ◆ via Canalazzo: trattasi di strada di collegamento tra due strade E di quartiere, pertanto **la classificazione è corretta.**
- ◆ via De Gasperi: ha funzione di distribuzione e penetrazione di zona inoltre è interessata da linee di trasporto pubblico pertanto **la classificazione è corretta**
- ◆ via S. Mama e via Ravegnana: trattasi di assi radiali di penetrazione alla città inoltre sono interessate da linee di trasporto pubblico; pertanto **la classificazione è corretta**
- ◆ via Antica Milizia: trattasi di strada di spina a servizio della zona e per tale ragione di distribuzione e penetrazione, pertanto **la classificazione è corretta;**
- ◆ via Cassino e via bassano del Grappa: collegano o raccordano assi di penetrazione alla città, pertanto **la classificazione è corretta;**
- ◆ via Marabina: è la naturale e funzionale prosecuzione di un tratto di strada extraurbana ed inoltre interessata dal transito del trasporto pubblico, pertanto **la classificazione è corretta;**
- ◆ via Cinquantasei Martiri: è la naturale e funzionale prosecuzione di un tratto di strada extraurbana ed inoltre interessata dal transito del trasporto pubblico, pertanto **la classificazione è corretta;**
- ◆ via Polentesa e via Einstein: sono la naturale e funzionale prosecuzione di un tratto di strada extraurbana ed inoltre interessate dal transito del trasporto pubblico, pertanto **la classificazione è corretta;**

- ◆ via Amalasantia, Narsete, Simmaco, Teodato e Boezio: non risulta esatta l'affermazione di una mancanza di **classificazione**; le stesse sono classificate F e la stessa è **corretta**; tuttavia la classificazione potrebbe modificarsi in conseguenza all'attuazione del Piano Particolareggiato di Zona previsto nel PGTU;

Per i criteri di classificazione si rinvia a quanto contenuto al paragrafo 2 del documento "*Classificazione delle Strade*" nonché alla tabella A riportata a pagina 93 e seguenti del Regolamento Viario, che contiene le disposizioni di legge in materia. Queste si riferiscono ai criteri geometrici o funzionali che hanno ispirato la classificazione proposta.

Si propone il non accoglimento dell'Osservazione 5.3

In merito alle considerazioni su via XIV luglio e su tutte le altre strade classificate E si condivide il contenuto.

Si propone l'accoglimento dell'Osservazione 5.4

Per quanto riguarda viale Mattei, si sottolinea la necessità di non modificare le priorità assegnate, che comunque riguardano tutto il territorio comunale;

Tuttavia è opportuno considerare che stata redatta una Analisi di Sicurezza, redatta in linea con quanto riportato nelle "*Linee Guida per le Analisi di Sicurezza delle Strade*" redatte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la Circolare n. 3699 dell'08.06.200" le cui raccomandazioni consentiranno di redigere un Progetto per il miglioramento della sicurezza di tale via.

Al momento attuale, parte delle stesse sono già state elaborate e saranno di prossima attuazione

Si propone il non accoglimento della prima parte dell'Osservazione 5.5

Per quanto riguarda lo stralcio della Circonvallazione Nord di cui all'Osservazione, si rileva che lo stesso per motivi diversi è il medesimo in quanto risulta il 3° dal punto di vista cronologico ed il 4° dal punto di vista della lettura, da sinistra a destra, delle planimetrie generali di progetto.

Osservazione n. 6
del Comitato di Zona Poggi – Antica Milizia
“Il Quadrifoglio”
PG 77867 del 21.08.2008



P.S. 01/08 R.S. 06/08
ROBERTA
13 AGO 2005
11 AGO 2005

Il quadrifoglio

Comitato di zona Poggi - Antica Milizia

RISPONDERE A
BARLONI MARCO
barlotp@tin.it

Al Dirigente Servizio Mobilità
c/o Comune di Ravenna

Via Berlinguer 58

RAVENNA 21/08/2008

0077867

010002001

OGGETTO: Osservazioni al PGTU per la zona Poggi-Antica Milizia

Con la presente, Il Comitato di Zona di Via dei Poggi presenta la proprie osservazioni al PGTU in approvazione

Si elencano qui per maggiore precisione:

1. Razionalizzazione della viabilità e della segnaletica in tutta la zona Poggi-Antica Milizia e in particolar modo per quanto riguarda i percorsi di Via Don Carlo Sala / Viale Europa e di Via Stradone / Via Antica Milizia. Questo a servizio della nuova urbanizzazione prevista nel PSC
2. Realizzazione di percorso protetto ciclo-pedonale di collegamento tra il sottopasso Via Crocetta-Poggi e Via Rubicone. Tale progetto rientra tra le priorità del nuovo PGTU in quanto inserito nella messa in sicurezza della mobilità ciclo-pedonale nelle zone adiacenti alle scuole.
3. Ribitumatura di Via Corezolo, Via De Santis e Via Antica Milizia (a cantieri terminati) in quanto il manto stradale risulta in avanzato stato di deterioramento
4. Realizzazione di dossi (passaggio pedonale rialzato?) per rallentare il traffico veicolare su Via Tirso, strada esclusivamente residenziale e di ridotte dimensioni (solo 6m. di larghezza). Il traffico su strada si è intensificato in seguito all'installazione del semaforo in corrispondenza dell'Ecoarea/Via Foglia.



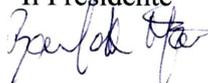
Il quadrifoglio

Comitato di zona Poggi - Antica Milizia

5. Inquinamento acustico di Via Corezolo e zone limitrofe. Dato il notevole rumore dovuto al traffico e all'effetto acustico amplificatore del sottopasso di Viale Europa è diventata necessaria l'installazione di barriere antirumore sia fisiche che vegetali (alberi).
6. Installazione di segnaletica verticale "*Tutte le direzioni*" all'incrocio di Via dei Poggi con Via Antica Milizia indicante la direttrice Via Antica Milizia-Via Don Carlo Sala e delle miglione indicate nella documentazione già in vostro possesso.
7. adeguamento e modifiche del percorso dell'autobus ATM: evitare incroci di percorsi in strade strette (Via Foglia) deviando un percorso in Via Ofanto e studio di un collegamento tra il quartiere e la zona ospeda-mercato-posta Via Meucci. Si auspica una concertazione con il Comitato di Zona.
8. Adeguamento della segnaletica orizzontale: realizzazioni di passaggi pedonali (Via Antica Milizia- zona incr. Via dei Poggi+salvagente centrale)
9. Illuminazione dei passaggi pedonali tra Via Destra Canale Molinetto e Via Bellucci
10. Semaforo pedonale c/o passaggio a livello Via Canale Molinetto (sdoppiato per corsia). Si richiede una riunione per definire un progetto di massima e chiarire le esigenze

In linea generale si auspica e si richiede un livello di priorità maggiore di quello attuale in quanto stiamo parlando dell'unica zona di forte espansione urbanistica nella città di Ravenna che non può quindi risultare secondaria per quanto riguarda la domanda di mobilità sia dinamica (traffico) che statica (parcheggi)

Ravenna, 31 luglio 2008

Il Presidente


Osservazione n. 6 - Comitato "Il Quadrifoglio" - Controdeduzione

In merito al punto 1 si osserva che le strade menzionate possono essere inserite nel Piano Particolareggiato "C03 Via dei Poggi e strade limitrofe". La *"razionalizzazione della viabilità e della segnaletica"* in conseguenza della *"nuova urbanizzazione prevista nel PSC"* sarà affrontata in sede di Piano Particolareggiato Urbanistico o di analogo strumento urbanistico al fine di mitigarne gli impatti circolatori.

Si propone l'accoglimento dell'Osservazione di cui al punto 1 limitatamente all'inserimento delle vie menzionate nel Piano Particolareggiato C03 via dei Poggi e strade limitrofe.

In merito al punto 2 si osserva che il richiesto collegamento potrà essere valutato all'interno del Piano Particolareggiato "C03 Via dei Poggi e strade limitrofe". Tuttavia vano fin d'ora richiamate le forti problematiche geometrico-costruttive che esso comporta.

Si propone l'accoglimento dell'Osservazione di cui al punto 2 limitatamente all'inserimento del tema proposto nel Piano Particolareggiato C03 via dei Poggi e strade limitrofe.

In merito al punto 3 si osserva che lo stesso non rientra tra le competenze del PGU.

Si propone il non accoglimento dell'Osservazione

In merito al punto 4 si osserva che lo stesso non rientra tra le competenze del PGU. Tuttavia si osserva che ai sensi delle norme vigenti e del Regolamento Viario la realizzazione di dossi rallentatori va valutata con estrema prudenza in relazione all'effettiva efficacia attesa.

Si propone il non accoglimento dell'Osservazione

In merito al punto 5 si osserva che il tema posto non è di diretta competenza del PGU e si invia al Servizio Ambiente ed Aree Verdi per le valutazioni di competenza

Si propone il non accoglimento dell'Osservazione

In merito al punto 6 si osserva che il tema trattato non è di competenza del PGTU

Si propone il non accoglimento dell'Osservazione

In merito al punto 7 si osserva che allo stato attuale il servizio di trasporto pubblico di linea in genere è ottimizzato in funzione della rete stradale, delle richieste dei cittadini e delle risorse disponibili. Per quanto attiene ai dettagli dei percorsi si rinvia a Piano Particolareggiato di Breve Periodo del Trasporto Pubblico Locale. Per quanto invece attiene a trasformazioni con potenziamento della rete si rinvia al Piano Particolareggiato di Lungo Periodo.

Si propone l'accoglimento dell'Osservazione di cui al punto 7 limitatamente all'inserimento del tema proposto nei Piani Particolareggiati già previsti

In merito al punto 8 si osserva che lo stesso non rientra tra le competenze del PGTU. Tuttavia, poiché il tema della sicurezza stradale è elemento primario di studio di ogni Piano Particolareggiato, il Piano Particolareggiato terrà conto dell'esigenza espressa.

Si propone l'accoglimento dell'Osservazione di cui al punto 8 limitatamente all'inserimento del tema proposto nel Piano Particolareggiato "C03 via dei Poggi e strade limitrofe".

In merito al punto 9 si osserva che lo stesso non rientra tra le competenze del PGTU. Tuttavia, poiché il tema della sicurezza stradale è elemento primario di studio di ogni Piano Particolareggiato, il Piano Particolareggiato terrà conto dell'esigenza espressa.

Si propone l'accoglimento dell'Osservazione di cui al punto 9 limitatamente all'inserimento del tema proposto nel Piano Particolareggiato "C03 via dei Poggi e strade limitrofe"

In merito al punto 10 si osserva che la posizione richiesta per l'installazione di un impianto semaforico pedonale a chiamata è molto critica in relazione agli accordamenti di rigurgito che interesserebbero quasi costantemente la sede dei binari.

Si propone il non accoglimento dell'Osservazione

Osservazione n. 7
della Direzione Provinciale del Lavoro
di Ravenna
PG 78641 del 26.08.2008

PAGLIA CONGA
328-2640508

P.S. 01108 R.S. 07/08



**MINISTERO DEL LAVORO, DELLA SALUTE E DELLE
POLITICHE SOCIALI
DIREZIONE PROVINCIALE DEL LAVORO RAVENNA
Servizio Ispezione del Lavoro
V. Alberoni, n.37 tel. e fax:0544/215181**

Prot. n. 3495

Ravenna, 25 AGO. 2008



All'Ufficio Traffico del Comune
di
Ravenna
c.a. Ing. Milia

Oggetto: Richiesta permessi di sosta in zona a pagamento.

OSSERVAZIONE AL PETU-

Si chiede a codesto ufficio, nel quadro della attuali norme in vigore nel territorio del comune o in quelle inserite nel nuovo piano del traffico, di valutare la possibilità di rilasciare agli Ispettori del Lavoro, in forza a questo Servizio, permessi di sosta nelle zone a pagamento, onde facilitarne l'attività di istituto.

A tale scopo si evidenzia in linea di massima come viene svolta l'attività di servizio degli ispettori del lavoro in forza a questa DPL e l'articolazione del relativo orario di lavoro:

- l'ispettore, di norma, nella giornata di lunedì svolge attività in ufficio; ciò non esclude che per motivi urgenti derivanti dalle richieste di intervento pervenute, possa essere comandato ad eseguire ispezioni anche in detta giornata;
- l'attività ispettiva viene normalmente svolta dal lunedì al venerdì; in funzione e della tipologia di intervento ispettivo e dell'attività svolta dall'azienda da ispezionare, possono esser effettuati interventi anche nelle giornate di sabato o domenica;
- per quel che concerne poi la fasce orarie in cui viene effettuata l'attività ispettiva, si specifica che questa viene svolta di mattino, nel pomeriggio o in ore serali. Non è ancorata a rigidi schemi di orario, ma è condizionata anche e soprattutto dagli orari in atto presso la ditta ispezionata, nonché alle esigenze che si manifestano nell'arco della stessa ispezione, o comunque, degli accertamenti ispettivi in genere (es. necessità di eseguire interrogatori di denunciati, lavoratori, interrogatori da effettuarsi con immediatezza al fine di acquisire prove per i fatti costituenti illecito penale od amministrativo): la

metodologia e l'effettuazione di tali accertamenti sono decisi dall'ispettore, in funzione della migliore e più sollecita definizione della pratica. Sono ipotizzabili fasce orarie dalle 7,30 alle 13,30-14,30; dalle 13,30 alle 19,30; dalle 18,30 alle 24 ed oltre.

Si rammenta, infine, che nello svolgimento dell'attività ispettiva gli Ispettori rivestono la qualifica di ufficiale di P.G. e che gli automezzi privati autorizzati si intendono (l'Amministrazione non possiede macchine di servizio) utilizzati per conto dell'Amministrazione: sono pertanto coperti (in ragione di norma legislativa e contrattuale) da polizza assicurativa kasko per i danni provocati dal predetto personale al proprio automezzo.

In caso di accoglimento della presente istanza si fa riserva di comunicare il nominativo del personale in forza a questo servizio, nonché la targa dell'automezzo usato per lo svolgimento dell'attività lavorativa.

A puro titolo informativo si comunica che l'Ufficio di P.M. annualmente rilascia al personale ispettivo in forza all'ufficio un'autorizzazione all'ingresso e relativa sosta nelle zone a traffico limitato, e che recentemente anche il Comune di Cervia, in relazione alle disposizioni del locale piano del traffico, acconsente ai predetti mezzi la sosta nelle aree di sosta a zona blu, previa apposizione del contrassegno in uso, consistente in un contrassegno recante l'emblema della Repubblica e la denominazione dell'Ufficio.

In relazione ai chiarimenti forniti si rimane in attesa delle decisioni assunte da codesto Ufficio.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE REGG. TE DELLA DPL DI RAVENNA
(Dott. Nicolò Carbone)





Polizia Municipale Cervia

P.zza Garibaldi n° 21 - e mail: pm@comunecervia.it
Tel. 0544/979251 - Fax. 0544 970476



UFFICIO CERTIFICAZIONI

PROT. GEN. nr. 33335
Pratica nr. 29348/08

48015 – Cervia, 20 GIU. 2008

O G G E T T O : Richiesta permessi di sosta in zona a pagamento.

~~~~~



ALLA DIREZIONE PROVINCIALE  
DEL LAVORO DI RAVENNA  
Servizio Ispezione del Lavoro  
c.a. Isp.PAGLIALONGA Michele  
Via Alberoni nr.37  
48100 RAVENNA

In riferimento alla Vs. nota Prot.nr.5 del 30.05.2008, con la presente si comunica che non si rende necessario il rilascio dei permessi di cui all'oggetto in quanto l'Ordinanza N. 7597/08 che disciplina il "servizio di sosta a pagamento" prevede: "...la sosta gratuita per il tempo strettamente necessario alle operazioni di servizio, a condizione che i veicoli utilizzati rechino ben visibili i contrassegni di identificazione degli enti di appartenenza..."

L'identificativo del Vs. servizio è contemplato nella suddetta normativa e non richiede oltre all'esposizione del contrassegno già in Vs. possesso (targa in metallo con dicitura "Ispettorato del Lavoro Polizia Giudiziaria"), nessun altro tipo di permesso.

Distintamente



IL COMANDANTE LA P.M.  
Dr. RIECI Roberto

/bl

**Osservazione n. 7 - Direzione Provinciale del Lavoro - Controdeduzione**

La richiesta di cui all'Osservazione comporta forti e serie problematiche in relazione a:

- ◆ numerosità dei soggetti che potrebbero chiedere ed ottenere analogo permesso;
- ◆ necessità di prevenire eventuali abusi, trattandosi di auto private ancorché legittimamente utilizzate nell'esercizio delle funzioni pubbliche;

Si propone il mantenimento delle attuali condizioni dei permessi di sosta che non sono previsti per nessun Ente Pubblico compreso lo stesso Comune di Ravenna.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione**

**Osservazione n. 8**

di Costantini Giacomo

in nome e per conto delle Associazioni  
ASCOM, Confesercenti, Confartigianato e  
CNA

PG 79327 del 28.08.2008.

P.S. 08/08 R.S. 08/08

ASCOM CONFCOMMERCIO Ravenna



Confartigianato



Ravenna, 27 agosto 2008

All'Assessore alla Mobilità  
All'Assessore ai Lavori Pubblici  
Comune di Ravenna

Prot. 631/08 GC/md  
Oggetto: osservazioni PGTU 2007.



Di seguito si trasmettono le osservazioni al PGTU 2007.

Ringraziando per l'attenzione di porgono distinti saluti.

In rappresentanza delle quattro  
associazioni  
Dott. Giacomo Costantini  
Responsabile Sindacale  
Confesercenti



## Osservazioni PGTU 2007

**Modifica alla relazione generale del PGTU paragrafo 1 Politiche di Intervento pag. 37**

Fase C

interventi da attuare nel periodo terminale di validità del Piano,  
**necessariamente** dopo il completamento delle infrastrutture stradali dello  
Scenario di Fase C (Capitolo 5)

Quindi gli interventi previsti nelle varie fasi saranno messi in atteso quando verranno realizzati i nuovi interventi strutturali.

**Modifica alla relazione generale del PGTU paragrafo 3.2.2.1 Politiche di Intervento pag. 62**

**ultimo capoverso.**

Una proposta ponderata per il "car-sharing" a Ravenna, potrebbe essere quella di utilizzare tale strumento non solo per il trasporto di persone, ma per la consegna a domicilio e rifornimento in centro storico: la sperimentazione potrebbe partire con due veicoli dedicati, ognuno dei quali lasciato a disposizione dei commercianti presso uno o due parcheggi distinti del centro, che prenotando e pagando una tariffa concordata possono avvalersi del mezzo.

**Inserimento nella relazione generale PGTU del paragrafo 3.4.1**

*In tale paragrafo chiediamo che la strategia adottata nell'implementazione degli interventi tenga sia in linea con i tre punti che di seguito esponiamo:*

1. avere nuovi parcheggi che concentrino la sosta;
2. osservare una tempistica negli interventi che non danneggi le attività;
3. l'inadeguatezza di programmare nuove ZTL che ingessino la viabilità e danneggino l'accessibilità del centro storico.

**Inserimento nella relazione generale PGTU del paragrafo 3.3.5**

**Percorsi pedonali, ciclabili e qualità urbana**



Come espresso nel piano la razionalizzazione dei parcheggi sarà uno dei mezzi per raggiungere anche la 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.

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.

#### **Modifica alla relazione generale PGTU del paragrafo 3.3.5.2 pag. 90**

##### **Piazza Mameli**

La piazza potrebbe fungere da snodo dei percorsi pedonali che dalla stazione portano al centro città e che da viale Farini portano alla Rocca.

Va valutato un intervento complessivo di ridisegno dell'assetto della piazza attraverso opere di pavimentazione, arredo urbano e verde.

Un ipotesi da verificare potrebbe essere la perimetrazione del parcheggio con marciapiedi ed alberature per conferire al luogo una nuova qualità consona al contesto urbano, **ma senza diminuire l'offerta di sosta presente.**

#### **Inserimento nella relazione generale PGTU del presente capoverso al paragrafo 3.3.5.2**



Via Baccarini

Questa strada dovrebbe essere valorizzata nell'insieme con via Mazzini e il Borgo San Rocco come importante e suggestivo tratto turistico, vista la presenza di biblioteche, chiese e domus. Per questo occorre per lo meno terminare i lavori di ristrutturazione dei marciapiedi per ora effettuati solo su un lato della strada.

#### **Modifiche alla relazione generale PGU del paragrafo 3.4.2.1**

- Zona Arancio (ZA); ZTL in vigore nella fascia oraria 7.30 – 18.00 ; normativa come la ZVC, eccettuata la circolazione dei motoveicoli che, su alcune strade, è consentita senza limitazioni.
  
- La Zona Blu (ZB) viene istituita nel primo tratto di via Baccarini tra piazza dei Caduti  
all'incrocio con via Rondinelli.
  
- La ZVC viene estesa alle vie Cura (tra Oberdan e Ercolana), Nazario Sauro e Cesare Battisti (tra Ercolana e Oberdan); al fine di razionalizzare la funzione attualmente svolta  
dal varco "selettivo" di via Cura.

**Eliminazione del paragrafo 3.4.2.3 e successivi in riferimento all'istituzione della ZTL gialla.**

#### **Modifiche alla relazione generale PGU del paragrafo 3.4.3**

In base a questi dati, la strategia di PGU, finalizzata alla regolamentazione dell'accessibilità al Centro storico ed al recupero di spazi ed aree da destinare a mezzi alternativi ed alla riqualificazione urbana, prevede i seguenti interventi:



- a) introduzione del pagamento della sosta anche per i residenti, sia nei posti a rotazione (strisce blu), sia nei posti riservati (strisce gialle)
- b) incremento dell'offerta di attestamento ai margini del Centro Storico;
- c) incremento dell'offerta di parcheggi in Centro Storico per la sosta di breve durata (tariffa media);
- d) verificare un piano di intervento sulla circolazione viaria che faciliti con percorsi brevi l'interconnessione dei parcheggi di attestamento ai margini del centro storico e dei principali parcheggi nel Centro Storico;
- d) eliminazione di posti auto nelle strade e nelle aree da recuperare;
- e) trasformazione in posti riservati ai residenti di parte dei posti auto attualmente a rotazione, per compensare i posti auto perduti con gli interventi di recupero e riqualificazione, e per fronteggiare situazioni di particolare squilibrio tra domanda ed offerta;
- f) prevedere l'utilizzo dei passi carrai come area di sosta per i mezzi del proprietario dell'immobile. Tale previsione darebbe l'opportunità di liberare posti oggi destinati ai residenti.

#### **Modifiche alla relazione generale PGTU del paragrafo 3.4.4.2**

Sono stati individuati alcuni parcheggi situati in posizioni strategiche che,previe verifiche di fattibilità, si prestano ad interventi di ampliamento, consentendo di attuare la riduzione dell'offerta su strada; tali parcheggi sono:

- via Cura (area privata)
- via Port'Aurea;
- via Guidarelli;
- via Beatrice Alighieri;
- Piazza Baracca;
- Caserma di via N. Bixio.

#### **Inserimento nella relazione generale PGTU del paragrafo 3.4.4.4**

*Sosta su passo carraio*



L'amministrazione terrà monitorata in questi anni la sperimentazione attuata da comuni limitrofi in questo senso, inserendo tale possibilità anche nel nostro comune nel caso in cui gli sviluppi siano positivi.

#### **Inserimento nella relazione generale PGTU del paragrafo 3.4.4.5**

Incentivare la mobilità a due ruote

Incentivare l'utilizzo dei motoveicoli anche nella stagione invernale, può avere riflessi assolutamente positivi per quanto riguarda la fluidificazione del traffico e la riduzione del fabbisogno di parcheggi auto.

In tale ottica si deve prevedere l'ampliamento ed il miglioramento (con strutture atte alla protezione dei mezzi) dei parcheggi per motocicli nelle zone di Piazza dei Caduti, Porta Adriana, Piazza Anita Garibaldi, Piazza Kennedy, via Boccaccio e Piazza Marsala, nonché la creazione di nuovi parcheggi per moto in pieno centro storico.

Poter contare su parcheggi moto in posizioni più centrali (rispetto a quanto previsto per gli autoveicoli) potrebbe far scegliere, a chi deve recarsi in centro, di utilizzare le due ruote a motore, nonostante il freddo o le intemperie delle stagioni più fredde: i motocicli, lo ripetiamo (anche quelli a due tempi di ultima generazione), a parità di percorrenza chilometrica consumano molto meno di un'auto, occupano meno spazio, velocizzano il traffico pur nel rispetto delle regole del Codice della Strada.

Da qui la seconda proposta e cioè quella di valutare l'opportunità di creare "incentivi alla circolazione" anche per chi utilizza come mezzo il motociclo.

#### **Integrazione nella relazione generale del PGTU del paragrafo 3.4.5 inerente al servizio bus turistici.**

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.

#### **Integrazione nella relazione generale del PGTU del paragrafo 4.2.3**

Si deve rendere necessaria, per quanto fattibile, la messa in rete dei diversi percorsi ciclabili che in questi anni si sono realizzati.

#### **Modifiche alla relazione generale PGTU del paragrafo 4.2.4**

In riferimento alle situazioni identificate al paragrafo 3.3.4, nella Fase B del Piano si prevede di dare inizio alla progressiva attuazione degli interventi per i quali, nel corso della Fase A, si saranno predisposti i Piani Particolareggiati; le priorità di attuazione saranno definite dopo il completamento dei suddetti Piani Particolareggiati, la valutazione dell'impegno di risorse richiesto da ciascun intervento e l'attuazione dell'allargamento dei parcheggi individuati nel paragrafo 3.4.4.2

#### **Modifiche alla relazione generale PGTU del paragrafo 4.3.2**

Con queste premesse, gli interventi relativi alle Zone a Traffico Limitato che il PGTU opera nella fase B sono così sintetizzabili (vedi Figura III.4.3.1):

- trasformazione dell'area di Piazza Kennedy da concertare con le associazioni di categoria e a seconda della nuova destinazione, possibile estensione della ZTL;
- la ZTL non deve interessare in alcun modo via d'Azeglio e via Cura in quanto fondamentali per il collegamento tra i parcheggi a rotazione di questa zona del



centro di media-alta tariffa, per i quali è anche previsto un aumento dei posti auto;

Inoltre se a conclusione del Piano Particolareggiato di Fase A per l'introduzione della ZTL nell'area esterna al Centro Storico tra le vie Circ.ne Fiume Montone Abbandonato - Maggiore - Landoni – Spreti, si valuterà che tale intervento non arrecherà danni alle attività commerciali site in quella area, si potrà procedere con la sperimentazione di tale limitazione.

#### **Modifiche alla relazione generale PGTU del paragrafo 4.3.3**

L'ulteriore allargamento di ZTL proposto in questo paragrafo non è da prendere in considerazione, sia per la carenza di offerta di concentrazione della sosta (anche potenziale) rispetto alla zona ovest del centro, sia per l'importanza che le vie P.Costa e G.Rossi dimostrano a livello di circolazione per il rifornimento del parcheggio di Porta Serrata e di afflusso per il Mercato Coperto e le altre attività che oggi riempiono via Paolo Costa. Si sottolinea anche in questo caso l'inutilità e il danno che porterebbe alla zona una ZTL Arancione, che come nell'esperienza già vissuta di via Baccarini porterebbe anche qui alla desertificazione commerciale della via.

Infine in questa fase, più consona per collocare nel tempo l'intervento di ristrutturazione del Mercato Coperto, si deve pensare a predisporre un parcheggio di medie dimensioni ad alta rotazione da poter dedicare sia al nuovo mercato, che all'intera zona, la quale a differenza degli "altri spicchi" di centro è completamente sprovvista di un parcheggio con tali caratteristiche. Tale esigenza sarà ancora più sentita nel momento in cui si potrebbero realizzare alcuni degli interventi come prospettati dal piano: allargamento della ZTL, destinazione di posti auto a residenti, riorganizzazione di piazza Mameli (che dovrebbe anch'essa perdere posti auto), riorganizzazione di piazzale Farini



(come già sta avvenendo). E' da verificare se tale richiesta possa essere soddisfatta solo con un ampliamento del parcheggio in via B. Alighieri.

Ringraziando per l'attenzione si porgono cordiali saluti.

**Ascom/Confcommercio**  
il Presidente  
Graziano Parenti

**Confesercenti**  
il Presidente  
Gianluca Gasperoni

**Confartigianato**  
il Presidente  
Danilo Terzi

**CNA**  
il Presidente  
Mauro Baruzzi

**Osservazione n. 8 - Costantini Giacomo - Controdeduzione**

**Osservazione:** Modifica alla relazione generale del PGTU paragrafo 1 Politiche di Intervento pag. 37

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione in quanto vincola eccessivamente l'attuazione del PGTU**

**Osservazione:** Modifica alla relazione generale del PGTU paragrafo 3.2.2.1 Politiche di Intervento pag. 62 -

**Si propone l'accoglimento dell'Osservazione. Tuttavia la rilevanza degli aspetti gestionali ed economici del servizio proposto richiedono una approfondita valutazione congiunta la cui sede più adatta è il Tavolo della Logistica.**

**Osservazione** Inserimento nella relazione generale PGTU del paragrafo 3.4.1

In merito al punto 4.1 si rileva che pure in accordo con il principio generale di concentrazione dell'offerta non si condivide la proposta di vincolarne la propedeuticità.

In merito al punto 4.2 si rileva che di per sé la ristrutturazione dell'offerta di sosta non danneggia le attività o comunque non è negli intendimenti del Piano Generale.

In merito al punto 4.3 si osserva che le nuove ZTL per caratteristiche e collocazione non "ingessano" la viabilità inoltre modificano l'offerta di sosta in modo non significativo.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione**

**Osservazione:** Inserimento nella relazione generale PGTU del paragrafo 3.3.5:  
Percorsi pedonali, ciclabili e qualità urbana

Pur concordando, in linea generale sui principi, si osserva che il PGTU è già caratterizzato da una forte gradualità di attuazione e non si ritiene opportuno introdurre ulteriori vincoli e rigidità.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione.**

**Osservazione** Modifica alla relazione generale PGTU del paragrafo 3.3.5.2  
pag. 90 Piazza Mameli

La ristrutturazione e rifunzionalizzazione dello spazio di piazza Mameli deve passare attraverso una inevitabile, seppur modesta e contenuta, riduzione dell'attuale offerta di sosta. L'entità della riduzione sarà da valutare, negli aspetti di dettaglio, in fase di progettazione esecutiva.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione.**

**Osservazione** Inserimento nella relazione generale PGTU di nuovo capoverso  
al paragrafo 3.3.5.2

Gli interventi di ristrutturazione dei marciapiedi di via Baccharini non è ritenuta essenziale per la ZTL anche se tuttavia se ne condivide l'importanza ai fini della valorizzazione come importante e suggestivo tratto turistico..

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione.**

**Osservazione:** Modifiche alla relazione generale PGTU del paragrafo 3.4.2.1

Zona Arancio: si ritiene che la fascia oraria proposta non ottenga il risultato desiderato in quanto non determina una maggiore accessibilità al Centro ma,

paradossalmente, la peggiora per effetto della congestione che si determina a causa degli spostamenti di mero attraversamento.

La Zona Blu (ZB): osservazione già contenuta in un emendamento al PGTU adottato;

La ZVC: coincide con quanto contenuto nel Piano.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione**

**Osservazione:** Eliminazione del paragrafo 3.4.2.3 e successivi in riferimento all'istituzione della ZTL gialla.

La ZG è previsto sia oggetto di concertazione con le Associazioni di Categoria.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione**

**Osservazione:** Modifiche alla relazione generale PGTU del paragrafo 3.4.3

Il Piano parte dal presupposto che l'offerta complessiva di sosta sia adeguata e che venga mantenuta nel corso delle trasformazioni.

Inoltre, per quanto concerne i collegamenti tra i parcheggi, non è possibile trovare una soluzione a quanto richiesto con l'attuale rete viaria e non sono facilmente modificabili gli attuali schemi circolatori a favore di tale esigenza.

Si ricorda che anche per questo motivo, è stato a suo tempo installato un impianto per l'indirizzamento ai parcheggi al fine di agevolare la ricerca degli spazi liberi.

Infine per quanto concerne la riserva della sosta ai residenti in prossimità di Passi Carrai si sottolinea che tale provvedimento sarebbe in contrasto con le norme in essere.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione**

**Osservazione:** Modifiche alla relazione generale PGTU del paragrafo 3.4.4.2

I parcheggi di piazza Baracca e Caserma Dante (via Nino Bixio) sono posti in una fase successiva non per diminuirne l'importanza o la priorità, ma perché il primo necessita di opere infrastrutturali considerevoli e l'altro dell'acquisizione dell'area destinabile a parcheggio pubblico.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione**

**Osservazione** Inserimento nella relazione generale PGTU del paragrafo 3.4.4.4

Sosta su passo carraio

Tale provvedimento sarebbe in contrasto con le norme in essere.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione**

**Osservazione:** Inserimento nella relazione generale PGTU del paragrafo 3.4.4.5

Si propone di tenere conto di tale proposta nell'ambito di una equilibrata redistribuzione degli spazi di sosta nello Piano Particolareggiato della Sosta.

**Si propone l'accoglimento parziale dell'Osservazione**

**Osservazione** Integrazione nella relazione generale del PGTU del paragrafo 3.4.5 inerente al servizio bus turistici.

L'argomento fa riferimento ai temi da trattarsi nel Piano Particolareggiato dell'accessibilità Turistica peraltro già in fase di elaborazione.

**Si propone l'accoglimento parziale dell'Osservazione**

**Osservazione:** Integrazione nella relazione generale del PGTU del paragrafo 4.2.3

I temi proposti sono già un obiettivo del Piano Particolareggiato della Mobilità Ciclabile contenuto nel PGTU.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione**

**Osservazione:** Modifiche alla relazione generale PGTU del paragrafo 4.2.4

Le priorità e le propedeuticità sono già indicate nel Piano Generale e non si ritiene di inserire ulteriori condizionamenti.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione**

**Osservazione :** Modifiche alla relazione generale PGTU del paragrafo 4.3.2

Circa la trasformazione di piazza Kennedy e le successive ZTL il Piano prevede chiaramente che le stesse siano oggetto, da un lato di concertazione e dall'altro di azioni successive e conseguenti graduali e ponderate.

Inoltre in riferimento alla ZTL della zona posta tra le vie circ.ne Fiume Montone Abb.to, Maggiore, Landoni e degli Spreti, il PGTU prevede che tale previsione limitata alle sole strade interne senza interessare le strade di perimetro sopra elencate.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione**

**Osservazione:** Modifiche alla relazione generale PGTU del paragrafo 4.3.3

Si ritiene ragionevolmente che ci si riferisca al paragrafo 5.3.3.

Tale paragrafo ha per titolo: *Esplorazione di nuovi assetti della Zona a Traffico Limitato da porre alla base dell'aggiornamento del PGTU* e contiene previsioni

ovviamente meno stringenti e dettagliate rispetto a quanto non siano quelle di fase A e B.

Quando sarà affrontato nel dettaglio il tema sollevato esso potrà essere utilmente discusso con le istanze rappresentative dei settori economici.

In ogni caso non si ravvisa l'opportunità di modificare il testo del PGTU.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione**

**Osservazione n. 9**  
di Giardini Giorgio  
per conto del Comitato Circ. ne Fiume  
Montone Abbandonato  
PG 79753 del 29.08.2008.



**RACCOMANDATA RR**

P.S. 01/08 R.S. 09/08

Ravenna, 11 Agosto 2008



Al SERVIZIO PIANIFICAZIONE MOBILITA'  
COMUNE DI RAVENNA

Al Sig. Sindaco del Comune di Ravenna  
Fabrizio Matteucci

Al Sig. Assessore all' Ambiente, Polizia Municipale  
e Sicurezza del Comune di Ravenna  
Gianluca Dradi

Al Sig. Assessore al Traffico e Piste Ciclabili  
del Comune di Ravenna  
Gabrio Maraldi

Al Sig. Assessore alla Sanità  
del Comune di Ravenna  
Pericle Stoppa

Al Sig. Assessore Diritti dei Cittadini  
del Comune di Ravenna  
Giovanna Piaia

Al Sig. Difensore Civico  
per il Comune di Ravenna

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

Al Dirigente Responsabile della Mobilità urbana  
del Comune di Ravenna  
Ennio Milia

Al Sig. Direttore Generale AUSL  
di Ravenna  
Tiziano Carradori

Al Sig. Comandante Polizia Municipale  
Stefano Rossi

Ai Sigg.ri Assessori

Ai Sigg.ri Capi Gruppo Consiliari Comune di  
Ravenna

Ai Sigg.ri Consiglieri

*e p.c.*  
Organi d'informazione

**OGGETTO: ADOZIONE PIANO GENERALE DEL TRAFFICO DEL COMUNE DI  
RAVENNA - Delibera Consiliare n. 67/2008 PV, 19 maggio 2008, ai sensi  
dell' art. 7 della L.R. n°30/98 e s.m.**

**“OSSERVAZIONI AL PGTU”**  
**TUTELA DELLA SALUTE E SICUREZZA IN CIRC FIUME ABBANDONATO- VIA  
OBERDAN**

Il Piano Generale del Traffico prima di approdare all'adozione del Consiglio Comunale ha avuto un iter particolarmente sofferto. Nel documento preliminare infatti, non si intravedevano idee lungimiranti capaci di migliorare le croniche criticità in certe zone della città legate al traffico ma soprattutto scarsità d'idee per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici attualmente non appetibili e non convenienti da utilizzare.

Per questo motivo la Circostrizione Prima con grande senso civico ed impegno ha approvato in Consiglio il 2/4/2007 un documento (Contributo al PGTU) che dava indicazioni e soluzioni a criticità diventate croniche ed insostenibili come quella dei residenti di Via Circ. Fiume Abbandonato – Via Oberdan.

Tale documento, condiviso da movimenti, associazioni, partiti, è stato però completamente disatteso dagli addetti ai lavori che nella nuova stesura definitiva del PGTU non prendono in considerazione gli aspetti più importanti cioè quelli legati alla salute, alla sicurezza e alla qualità della vita.

Dopo questa necessaria premessa entriamo nel merito delle questioni che ci vedono protagonisti purtroppo da molti anni.

- Nel 2001, a seguito di proteste ventennali da parte dei cittadini che implorano di poter aprire le finestre perennemente sigillate delle loro abitazioni, l'Amministrazione Comunale da il consenso di posizionare il mezzo mobile di Arpa in Circ. Fiume Abbandonato per i rilievi ambientali. Gli esiti sono preoccupanti per il PM10 perché su 29 giorni di permanenza 26 superano il limite dei 50mg per metro cubo e il rumore derivante dal traffico veicolare misurato in circa 13.000 veicoli al giorno è soprattutto alla notte superiore ai limiti di legge creando non pochi problemi alla salute dei cittadini.  
Uno studio epidemiologico afferma che ad un aumento di 10 microgrammi di polveri fini in percentuale nell'aria corrisponde un aumento di mortalità del 5%.  
L'allora Assessore competente e lo stesso Sindaco Mercatali alla luce dei dati, pubblicamente si impegnarono a migliorare la situazione per tutelare quello che è il diritto fondamentale di un cittadino: il diritto alla salute.
- Considerato che ad oggi nonostante le promesse sono state fatte come al solito solo delle chiacchiere e nessun intervento, abbiamo chiesto all'Assessore Maraldi i dati dei flussi veicolari rilevati nei mesi scorsi in Circ. Fiume Abbandonato per sapere quali variazioni vi erano state rispetto al 2001; ci è stato comunicato dopo innumerevoli sollecitazioni che abbiamo raggiunto quasi **15.000 veicoli al giorno** ( dati ARPA) all'incrocio con Via Oberdan.( la maggior parte come traffico di attraversamento sud-nord).  
Ci preme precisare che Circ. Fiume Abbandonato Via Oberdan e Viale Baracca sono strade in pieno centro storico, classificate E-F (**traffico locale- traffico di quartiere** ) e vengono attraversate in modo improprio da ogni tipo di veicolo TIR compresi.
- Non essendo prevista nessuna soluzione tecnica al problema all'interno del PGTU adottato dal Consiglio Comunale, ci chiediamo come possa un'Amministrazione con l'avvallo dei Consiglieri, **continuare a mettere a grave rischio la salute dei cittadini**; è evidente e dimostrabile che nulla è stato fatto e nulla vuole essere fatto per migliorare tale situazione.  
*“Costituzione della Repubblica italiana – art. 32 La repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo... ..*
- Vengono così sconfessate anche le affermazioni del Sindaco Fabrizio Matteucci che nel suo programma di mandato e nelle sue dichiarazioni quotidiane, da grande risalto al rispetto della salute, della sicurezza, della qualità della vita e dello stesso PGTU che tra gli obiettivi ha la riduzione di smog e rumore.

- Siamo convinti che grazie alla tecnologia si possano filtrare i veicoli che utilizzano la vecchia Circ.ne storica in maniera impropria, abbattendo così in maniera sensibile il numero dei veicoli circolanti al fine della tutela della salute e della sicurezza pubblica.

Pertanto, ritenendo necessarie urgentissime modifiche al documento adottato, richiamiamo al senso di responsabilità tutti coloro che saranno chiamati a dare un parere definitivo al documento chiediamo:

- a) **eliminazione totale del traffico di attraversamento da sud a nord con i mezzi ritenuti più idonei (fasce orarie telecamere ecc. ) per tutelare la sicurezza e della salute dei residenti E' impensabile che in vie classificate E-F (traffico locale- traffico di quartiere ) transitino 15.000 veicoli al giorno che producono grave inquinamento ambientale ed acustico.**
- b) **messa in sicurezza della pista ciclabile su Via Circ. Fiume Abbandonato eliminando immediatamente la corsia preferenziale. Il 3 nel 2 non ci sta in quanto in una strada di appena 5,50 mt. è impensabile mantenere corsia di marcia, pista ciclabile e corsia preferenziale (utilizzata di continuo nonostante il divieto da autobus e altri mezzi non autorizzati). Questa promiscuità crea grossi problemi di sicurezza ai ciclisti ed anche ai pedoni come già riferito più volte agli addetti ai lavori.**

Il perdurare di questa situazione, evidenziata da anni e mai affrontata come “ un buon padre di famiglia” ed un buon amministratore avrebbero dovuto fare, ha fatto sì che i veicoli circolanti siano sempre aumentati e non diminuiti e questo ci ha, ovviamente ulteriormente penalizzati in termini di salute. Pertanto in mancanza di interventi seri e risolutivi siamo intenzionati ad approfondire l'argomento, in altra opportuna sede, per verificare eventuali responsabilità **di coloro che, in base alle proprie competenze non si sono attivati o non si attiveranno al fine di garantire la piena sicurezza ai cittadini e il diritto alla salute.**

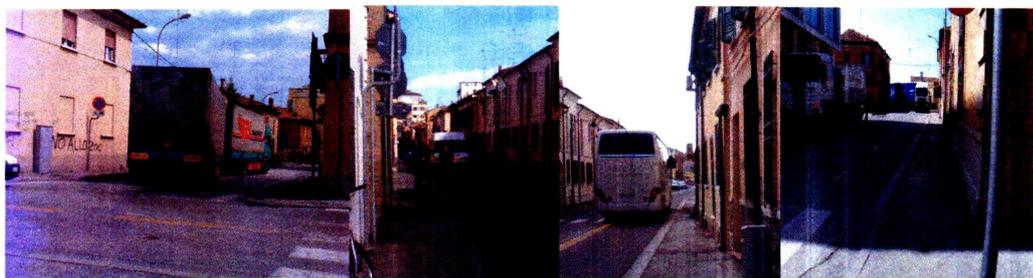
Comitato Circ. Fiume Abbandonato Via Oberdan

Comunicazioni a:

Giorgio Giardini

Circ. Fiume Abbandonato 117 48100 Ravenna tel. 3475341070

0544-30045



**Osservazione n. 9 -Giardini Giorgio**

In merito alla quantificazione del carico di traffico, va sottolineato che essa si riferisce a un dato puntuale relativo al punto di confluenza verso via Oberdan. Ciascuno dei due carichi confluenti sono abbastanza normali sulla rete cittadina e ben inferiori ad altre direttrici.

In merito alla eliminazione del traffico di attraversamento va sottolineato che l'attuale assetto viario della zona appare difficilmente modificabile, se non a prezzo di rilevanti ricadute generali in termini di peggioramento, anche ambientale, delle condizioni complessive della rete e di fenomeni di redistribuzione di carichi ancora più impattanti della situazione attuale.

**Si propone il non accoglimento dell'Osservazione 10.a**

In merito alla riqualificazione funzionale degli spazi della piattaforma stradale di via Fiume Montone Abbandonato nel tratto tra via Oberdan e via Savini si condividono gli aspetti generali dell'osservazione e per tale motivo si propone di inserire tale previsione nell'ambito del Piano Particolareggiato della Mobilità Ciclabile.

**Si propone l'accoglimento dell'Osservazione 10.b**

**Osservazione n. 10**

dell'ing. Ennio Milia

Dirigente del Servizio Pianificazione Mobilità

PG 79640 del 28.08.2008

P.S. 01/08 R.S. 10/08

**OSSERVAZIONE AL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO**

|                   |
|-------------------|
| COMUNE DI RAVENNA |
| 28/08/2008        |
| 0079640           |
| 010002001         |

AL COMUNE DI RAVENNA  
SERVIZIO PIANIFICAZIONE MOBILITA'  
Via Berlinguer 58B  
Ravenna

Premesso che in data 19 maggio 2008 con Delibera Consiliare n. 67/2008 PV, è stato adottato il Piano Generale del Traffico Urbano, *ai sensi dell' art. 7 della L.R. n°30/98 e s.m.*

Il sottoscritto ENNIO MILIA

in qualità di Dirigente del Servizio Pianificazione Mobilità.

presenta le seguenti OSSERVAZIONI al PGTU adottato:

**Osservazioni al REGOLAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE DELLA SOSTA NEL CENTRO STORICO, DELLE AREE PEDONALI E DELLE Z.T.L. E NELLE Z.P.R.U**

**Premessa.** Presso il Comune di Ravenna è da tempo operante un organo informale consultivo, denominato "Tavolo della Logistica", al quale partecipano i rappresentanti di tutte le associazioni interessate a vario titolo al trasporto delle merci. Il Tavolo ha ricevuto particolare impulso dal Progetto Europeo START, del quale è componente essenziale.

In particolare, nel corso dell'incontro del 10/06/2008 è stato illustrato il punto di vista delle Associazioni in merito al Regolamento di cui trattasi e sono state concordate alcune modifiche che sono contenute nella presente auto-osservazione.

**Osservazione 1.**

Al fine di supportare la qualità ambientale della città, è opportuno che il regolamento prefiguri un percorso di ricambio dei mezzi. Pertanto si propone di aggiungere al punto 4.7 Contrassegno TIPO TM la seguente frase:

***"Dal 1 gennaio 2011, il contrassegno tipo TM4 non può essere rilasciato ai veicoli pre euro 2."***

**Osservazione 2.**

Al paragrafo relativo al contrassegno tipo TM2. Aggiungere:

***"Nel caso di apertura festiva, per le attività che abbiano sede all'interno della ZTL, la fascia oraria per la quale è consentito il transito nella giornata di sabato viene estesa anche al medesimo giorno festivo."***

**Osservazione 3.**



Al fine di consentire consegne a domicilio di prodotti deperibili o alimentari in orari più adatti, si estendono le fasce, ma solo per veicoli euro 4 o superiori. Pertanto, al paragrafo relativo al contrassegno tipo TM2 aggiungere:

***“Per le attività che abbiano sede all’interno della ZTL e che effettuano consegne a domicilio di prodotti deperibili o alimentari, le fasce orarie sono stabilite come segue:***

***veicoli euro 4 e successivi: dalle ore 6,00 alle ore 9,30 e dalle ore 13,00 alle ore 16,00 e dalle ore 18,00 alle ore 20,00***

***veicoli alimentati a gpl, metano e biodiesel: dalle ore 6,00 alle ore 10,30 e dalle ore 13,00 alle ore 20,0;***

#### **Osservazione 4.**

Nella formulazione adottata, le fasce orarie per il conto proprio sono unificate, senza distinzione. Tale circostanza avrebbe potuto offrire un vantaggio al trasporto in conto proprio rispetto a quello in conto terzi. Si ritiene non opportuno che ciò non si verifichi, anche in considerazione del fatto che è contrario all’orientamento generale contenuto nel PGU in materia di logistica urbana.

Pertanto, al paragrafo relativo al contrassegno tipo TM4, eliminare:

*Nel caso di ditte o di privati che effettuano **trasporto merci in conto proprio** l’autorizzazione consente il transito nella Z.T.L. nei giorni feriali e nei giorni festivi solo in caso di apertura delle attività, con l’esclusione delle aree destinate al commercio su area pubblica, dalle ore 6.00 alle 10.30 e dalle 13.30 alle 16.00, nei giorni ed orari di apertura dell’esercizio. La sosta è autorizzata per la durata massima di minuti 30.*

E sostituire con:

- ***veicoli pre euro e euro 1: transito non ammesso;***
- ***veicoli euro 2, 3: dalle ore 6,00 alle ore 9,00 e dalle ore 14,30 alle ore 16,00 e nella giornata del sabato nella sola fascia oraria 6,00 - 9.00;***
- ***veicoli euro 4 e successivi: dalle ore 6,00 alle ore 9,30 e dalle ore 14,00 alle ore 16,00 e nella giornata del sabato nella sola fascia oraria 6,00 - 9.30;***
- ***veicoli alimentati a gpl, metano e biodiesel: dalle ore 6,00 alle ore 10,30 e dalle ore 13,30 alle ore 17,00 e nella giornata del sabato nella sola fascia oraria 6,00 -10,30;***
- ***veicoli elettrici e veicoli ibridi con funzionamento ad elettrico: nessuna limitazione.***

Al termine aggiungere:

***Dal 1 gennaio 2010, il contrassegno tipo TM4 non può essere rilasciato ai veicoli pre euro 3.***

#### **Osservazione 5.**

Da parte di una associazione e’ pervenuta la richiesta, per le ditte aventi sede nelle aree a sosta regolamentata con parcometro di poter usufruire di un permesso per poter sostare senza muovere il veicolo al termine del periodo massimo di sosta. Si propone di aderire alla richiesta, fermo restando il principio dell’onerosità di tale permesso.

Si propone di aggiungere il seguente articolo:

#### **3.6 bis Tariffazione forfettaria per ditte aventi sede in aree a sosta a pagamento**

*Ai veicoli delle ditte aventi sede nelle aree a sosta regolamentata con parcometro e destinati a consegna/prelievo delle merci o a attività di assistenza clienti è consentito di sostare nel settore ove hanno sede, secondo le norme precedentemente definite per le diverse zone, esponendo apposito contrassegno.*

*Il rilascio del contrassegno è subordinato al pagamento di una tariffa forfettaria annuale il cui importo è definito da apposito atto deliberativo della Giunta Comunale. Tale tariffa è commisurata ad un importo annuo non inferiore alla tariffa giornaliera complessiva per il settore relativo moltiplicata per un coefficiente non inferiore a 120 e non superiore a 180.*

*Per la richiesta e il rilascio del contrassegno, valgono le disposizioni riportate nel Cap. 4.*

#### **Osservazione 6.**

Il Regolamento non cita i veicoli elettrici per trasporto persone, mentre consente l'accesso senza limitazioni ai veicoli elettrici per trasporto merci. Si propone di aggiungere un nuovo contrassegno:

#### **Tipo VEP (Veicolo Elettrico trasporto Persone)**

Le autorizzazioni tipo VEP sono rilasciabili a veicoli per trasporto persone a trazione esclusivamente elettrica. Esse consentono l'accesso alla ZTL senza limiti di tempo.

#### **Osservazione 7.**

L'entrata in vigore del Regolamento presuppone:

- la definizione della tariffa di cui all'art. 3.6;
- la definizione della tariffa di cui all'art. 3.6bis;
- la definizione delle caratteristiche tipografiche dei nuovi permessi;
- la definizione dei tempi di distribuzione dei nuovi permessi;

pertanto si propone di modificare l'art. 5.1 come segue:

#### **5.1. Norme transitorie ed entrata in vigore**

Il presente Regolamento entra in vigore alla data di esecutività dell'approvazione da parte della Giunta Comunale di Deliberazione Attuativa del Regolamento medesimo. Tale Deliberazione Attuativa conterrà:

1. la definizione della tariffa di cui all'art. 3.6;
2. la definizione della tariffa di cui all'art. 3.6bis;
3. la definizione delle caratteristiche tipografiche dei nuovi permessi;
4. la definizione dei tempi di distribuzione dei nuovi permessi;

nonché ogni altro elemento utile all'efficace e ordinata attuazione del Regolamento.

Dell'entrata in vigore è data notizia mediante pubblicazione e affissione, per giorni quindici, di apposito avviso all'Albo Pretorio.

A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente Regolamento sono abrogate tutte le disposizioni regolamentari emanate dal Comune che contrastino o risultino incompatibili con le norme in esso contenute che, in ogni caso, prevalgono.

Le norme del presente Regolamento si applicano anche alle domande presentate prima della sua entrata in vigore.

Coloro che, al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento siano in possesso di autorizzazione prevista dalla precedente normativa dovranno richiedere, entro la data di scadenza prevista, il rilascio della nuova autorizzazione, secondo le modalità operative stabilite dagli uffici preposti, sempre che ricorrano tutte le condizioni previste dal presente regolamento.

Fino all'entrata in vigore del presente Regolamento, ovvero fino alla comunicazione della decadenza di validità, le vecchie autorizzazioni continueranno a restare in vigore.

**Osservazione 8.**

Al paragrafo 4.10 Contrassegno per alberghi o altre strutture ricettive, sostituire il titolo con:

**4.10 Contrassegno TIPO H**

Data

28/08/08

Firma



**Osservazione n. 11**  
della Circoscrizione Seconda  
PG 80203 del 01.09.2008

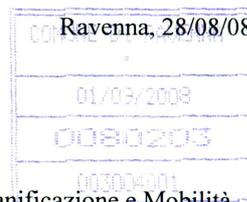
P.S. 01/08 R.S. 1108

NICOLA



**COMUNE DI RAVENNA**  
Circoscrizione Seconda

Prot. n. 1059



Al Servizio Pianificazione e Mobilità  
Comune di Ravenna

Con la presente si invia copia della richiesta presentata dai residenti del quartiere Borgo Nuovo in Ravenna, con preghiera di verificare le problematiche esposte.

Nel contempo si chiede di inserire la zona nei Piani Particolareggiati del Piano del Traffico, e di ritenere questa richiesta valida come osservazione della Circoscrizione Seconda al P.G.T.U..

Cordiali saluti.

Il Presidente  
- Paolo Domenicali -

All. 1 - Richiesta residenti quartiere Borgo Nuovo

Egr. Sig. Presidente della  
**Circoscrizione Seconda**  
**Paolo Domenicali**  
 Viale Berlinguer n. 11  
 48100 Ravenna (Ra)

|                        |         |
|------------------------|---------|
| COMUNE DI RAVENNA      |         |
| CIRCOSCRIZIONE SECONDA |         |
| Data                   | 25-8-08 |
| Protocollo N.          | 1052    |

Ravenna, 19 agosto 2008

**Oggetto: Richiesta di nuovi parcheggi – quartiere “Borgo Nuovo” in Ravenna**

La presente per consegnarle l'elenco delle firme raccolte tra i residenti di “Borgo Nuovo” per la richiesta di valutazione ed intervento all'interno del quartiere al fine di realizzare nuovi parcheggi.

E' ormai consolidato che ogni famiglia ha come minimo due macchine e pur tenendone sempre una in garage, non ci sono sufficienti parcheggi per poter tenere l'altra. E ciò è facilmente riscontrabile dalle 17,00 di ogni sera, quando tutti rientrano dal lavoro e non avendo sufficienti posteggi sono obbligati a parcheggiare sui marciapiedi o nelle varie piazzole disponibili.

A questa problematica si è aggiunta la pioggia di multe elevate dalla Polizia Municipale che da metà giugno controlla due/tre volte al giorno (notte compresa) il nostro quartiere. Parlando con loro ci è stato comunicato che qualche d'uno ha fatto un esposto scritto perché le macchine sono parcheggiate sui marciapiedi e loro sono giustamente intervenuti.

Certo le macchine parcheggiate sui marciapiedi bloccano la viabilità di chi passeggia a piedi, delle mamme con le loro carrozzine ed addirittura ai disabili, ma il problema grave non è che i residenti parcheggiano dove capita è **che non c'è posto da parcheggiare** e questo crea a cascata tutta queste serie di importanti problematiche che vanno risolte al più presto.

La situazione è già invivibile così ma sottolineiamo che devono ancora arrivare numerose famiglie visto che sono in fase di completamento altre palazzine ed altre sono in fase di realizzazione.

Abbiamo già contattato il Sig. Nicola Scanferla, Resp. Mobilità e Traffico del Comune di Ravenna (Tel. 0544 482 226) che pur non essendo il diretto responsabile, si è interessato alla cosa e ci ha indicato come procedere con la raccolta firme, informandoci di presentarla a voi e che voi poi vi sareste messi in contatto con lui per iniziare a valutare il problema ed a trovare l'adeguata soluzione.

Nel frattempo abbiamo controllato, sempre dietro suggerimento del Sig. Scanferla, se sono stati rispettati i regolamenti relativi alla costruzione ed abbiamo constatato, grazie ai vari costruttori interpellati, che ogni appartamento del quartiere ha il proprio garage privato sotterraneo, ma che questo è sufficiente per una sola macchina, pertanto, come anticipato, esternamente mancano le aree di parcheggio sia per la seconda macchina, sia per i visitatori.

Siamo a disposizione per un incontro ed un eventuale sopralluogo assieme per riuscire a risolvere tale difficile situazione nel più breve tempo possibile:

- Tiziana Tozzola – Via Etna n. 23 (Borgo Nuovo) Ravenna – Cell. 333 20 18 226
- Chiara Bottega – Via Etna n. 25 (Borgo Nuovo) Ravenna – Cell. 338 16 11 497

Abbiamo anche richiesto alla Polizia Municipale di sospendere momentaneamente le contravvenzioni, in quanto esiste **un problema reale da risolvere** che non si elimina facendo continue multe ma creando gli spazi ed i servizi adeguati per i residenti e per i cittadini in genere.

Confidiamo nella sua gentile e pronta collaborazione in merito ed in attesa di un suo cortese quanto celere cenno di riscontro, cogliamo l'occasione per augurare buon lavoro.

In fede

Tiziana Tozzola

Chiara Bottega

*[Handwritten signature of Tiziana Tozzola]*  
 Au nomine  
 PIANIFICAZIONE  
 MOBILITA'

*[Handwritten signature of Chiara Bottega]*

CON LA RICHIESTA DI INSERIRE LA  
 ZONA NEI PIANI PARTICOLAREGGIATI  
 DEL PIANO DEL TRAFFICO (VALIDA ANCHE  
 COME OSSERVAZIONE A PCTU)

Egr. Sig. Presidente della  
**Circoscrizione Seconda**  
**Paolo Domenicali**  
 Viale Berlinguer n. 11  
 48100 Ravenna (Ra)

Ravenna, 17 luglio 2008

**Oggetto: Richiesta di nuovi parcheggi – quartiere “Borgo Nuovo” in Ravenna**

La presente per richiedere il vostro urgente intervento per la realizzazione di nuovi parcheggi all'interno del nostro quartiere “**Borgo Nuovo**”, che comprende le vie:

- ☐ Etna
- ☐ Vulcano
- ☐ Vesuvio
- ☐ Stromboli
- ☐ Larderello
- ☐ Campi Flegrei

in quanto le aree destinate alla sosta non sono assolutamente sufficienti per le famiglie ivi residenti.

Tale problema richiede una **risoluzione rapida ed urgente** in quanto, visto che tali strade stanno passando da “*Cantiere*” a Comunali (siamo solo in attesa di collaudo), le pattuglie della Polizia Municipale stanno elevando parecchie contravvenzioni su tutte le macchine che trovano parcheggiate in modo non idoneo.

Purtroppo, non avendo sufficienti parcheggi, noi residenti siamo costretti a parcheggiare in questo modo. L'unica alternativa sarebbe quella di occupare i parcheggi degli altri quartieri residenziali, innescando in tale modo un problema a catena.

Certi della vostra pronta e celere collaborazione, ringraziamo anticipatamente per l'aiuto.

In fede.

| n. | Cognome | Nome   | Indirizzo           | Firma leggibile   |
|----|---------|--------|---------------------|-------------------|
| 1  | Tozzola | FRANCA | VIA ETNA 23 - RA    | Francesca Tozzola |
| 2  | SIGNANI | ALDO   | VIA ETNA 23 - RA    | Aldo Signani      |
| 3  | BOTTEGA | CHIARA | VIA ETNA 25 RAVENNA | Chiara Bottega    |
| 4  | GOLFARI | ENRICO | VIA ETNA 25 RAVENNA | Enrico Golfari    |

2

**Osservazione n. 11 - Circoscrizione Seconda - Controdeduzione**

In merito a questa osservazione è necessario ribadire e puntualizzare alcuni concetti fondamentali.

La strategia che si intende perseguire attraverso la valutazione di scenari possibili si sostanzia in provvedimenti di riorganizzazione delle piattaforme stradali che prevedano, tra gli altri aspetti, un attento dosaggio della **quantità** e della **tipologia** dell'offerta di sosta, in relazione alle esigenze di sicurezza e accessibilità di tutti i modi e i sistemi di trasporto.

Il principale obiettivo coincide con la necessità di tutelare e favorire le utenze "deboli", incrementare le condizioni generali di sicurezza e migliorare la qualità urbana complessiva.

A tal proposito è opportuno esplicitare il criterio-guida cui fare riferimento nell'assegnazione degli spazi stradali ai vari modi e sistemi di trasporto. Fermo restando che l'obiettivo primario è l'innalzamento del livello di sicurezza, il criterio-guida di cui sopra è rappresentabile con la seguente scala gerarchica di valore degli usi stradali:

1. La circolazione dei pedoni
2. La circolazione delle biciclette
3. La circolazione dei veicoli a motore
4. La sosta di accessibilità
5. La sosta di rimessaggio

La sosta di accessibilità è la fase terminale di uno spostamento diretto a un punto attrattore e ha la funzione di permetterne l'accesso. Essa è caratterizzata da tempi medi e brevi di occupazione del posto auto.

La sosta di rimessaggio è sostanzialmente un ricovero all'aperto di un mezzo di trasporto privato ed è caratterizzata da tempi lunghi di occupazione del posto auto. Esempio tipico è la sosta in strada dei residenti.

Il governo dell'offerta di sosta di accessibilità è strategico per orientarne la domanda. A questo scopo, il PGTU espone una serie di principi e di criteri cui attenersi nel capitolo 2, parte III (UN MODELLO GENERALE DI ACCESSIBILITÀ FINALIZZATO ALLA TUTELA AMBIENTALE DELLA CITTÀ).

Dal punto di vista della classificazione gerarchica di valore, la sosta di accessibilità è prioritaria su quella di rimessaggio, in quanto essa serve un interesse pubblico rilevante (l'accessibilità al territorio e alle sue dotazioni). Al contrario, la sosta di rimessaggio serve un interesse, ancorché legittimo, di natura essenzialmente privata. Si veda a tal proposito il par. 3.4.3, pag. 100 "La regolamentazione della sosta"

Tuttavia, ne caso specifico, si ritiene utile porre allo studio l'attuale situazione per verificarne comunque le criticità. Per tale motivo si propone l'inserimento nel PGTU di un Piano Particolareggiato avente per titolo: *"B16 Interventi di miglioramento della sicurezza della circolazione e di riorganizzazione della sosta in via Etna e strade limitrofe a Ravenna"*

**Si propone l'accoglimento parziale dell'Osservazione**