

COMUNE DI RAVENNA
CONSIGLIO TERRITORIALE

Area n. 6 - “Piangipane”

VERBALE SEDUTA DEL CONSIGLIO TERRITORIALE “PIANGIPANE”
RIUNITOSI IL 09 gennaio 2024 alle ore 20,30
PRESSO LA SEDE DELL'UFFICIO DECENTRATO DI PIANGIPANE
Approvato il 24/01/2024

dall'appello nominale risultano presenti:

Lista	Consiglieri		Presente			Assente
	Cognome	Nome		Entra ore	Esce ore	
CAMBIAMO IL COMUNE	CACCIATORE	LUCA	X			
	CARNICELLA	NICOLA	X			
	MAZZONI	VIVIAN	X			
	PUGLISI	LIBORIO	X			
	SIBONI	ALESSANDRA DRUSILLA				AG
	TOSCANO	DAVIDE				AG
INSIEME PER I TERRITORI	CANDUCCI	EDGARDO	X			
	CASADIO	LAURO	X			
	LEONI	ANDREA				AG
	MAZZONI	FRANCESCA				AG
	PLAZZI	MIRELLA ANGELA	X			
	STROCCHI	PATRIZIA	X			
	VENTURI	ELIDE	X			

Presiede il Presidente **Edgardo Canducci**
Verbalizzante Consigliere **Patrizia Strocchi**

Essendo presenti n. 9 Consiglieri su n. 13 assegnati, il Presidente **Edgardo Canducci** dichiara valida la seduta.

La seduta ha inizio alle ore 20:30

Il Presidente Edgardo Canducci dà lettura dell'O.d.G:

- 1. Comunicazioni del Presidente;**
- 2. Approvazione progetti culturali Abitare il territorio 2024 dell'area di Piangipane;**
- 3. Espressione di parere relativi al Piano Particolareggiato di Piangipane (Piani Particolareggiati e Progetti di Fattibilità Tecnica ed Economica per l'accessibilità, la sosta e la circolazione nei centri abitati del Forese -Zona Nord: Piangipane -Mezzano - Sant'Alberto -Torri -Savarna -Conventello -Grattacoppa);**
- 4. Approvazione verbali;**
- 5. Varie ed eventuali.**

Si passa all'esame dei vari punti:

1. Comunicazioni del Presidente:

Il Presidente Edgardo Canducci apre la seduta informando il Consiglio che:

- lunedì 11 dicembre u.s. alle ore 17:00, l'Assessore Gianadrea Baroncini ha indetto una riunione, da remoto, rivolta ai Presidenti, alla quale ha partecipato anche il Dirigente del Servizio Mobilità e Viabilità Ing. Corrado Guerrini per presentare il seguente OdG Presentazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), - Presentazione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU che è poi stato presentato e approvato in Consiglio Comunale. Si è trattato di una presentazione generale che non richiedeva un passaggio nei CT. In particolare sono state presentati i progetti della ciclovia Bologna Ravenna, il potenziamento della linea

ferroviaria Rimini Ravenna, l'acquisto di nuovi mezzi per il trasporto pubblico a basso impatto ambientale e si è fatto cenno alla tangenziale by-pass Camerlona, Mezzano Glorie;

- da oggi fino al 31 gennaio p.v. sono aperte le iscrizioni alle scuole dell'infanzia comunali per l'anno scolastico 2024-2025;

- entro venerdì 8 marzo 2024 dovranno essere presentate le domande per contributi a sostegno della pratica sportiva giovanile;

- giovedì 18 gennaio p.v., alle ore 18:00, presso la Residenza Municipale (Sala Mosaici) è convocata la seduta del Collegio dei Presidenti, allargata ai Vice Presidenti, per trattare il seguente ordine del giorno: Presentazione progetto STRUFFATI anno 2024, Presentazione progetto ESC - Sportello per Giocatori d'Azzardo e Familiari, - Varie ed Eventuali; saranno presenti l'Assessora al Decentramento Federica Moschini, il Vicecomandante della Polizia Locale, Alessandra Bagnara e gli operatori del Villaggio Globale che gestisce i due progetti. È stato chiesto ai presidenti di invitare alla seduta i Vicepresidenti, pertanto colgo l'occasione per estendere l'invito a Nicola Carnicella.

- 2. Approvazione progetti culturali Abitare il territorio 2024 dell'area di Piangipane

Il Presidente Edgardo Canducci prima di iniziare i lavori ringrazia l'operatore Culturale Roberto Gardini, per il lavoro svolto, la collaborazione sempre fattiva e per aver accettato, nonostante i tanti impegni (protempore è operatore in ben tre realtà territoriali), di presenziare al CT di questa sera. Il Presidente informa il Consiglio che per la prima volta la richiesta di contributi per i progetti abitare il territorio di Piangipane è inferiore al budget disponibile, pertanto ci troviamo nelle condizioni di soddisfare tutte le richieste. Com'è noto è possibile prevedere un contributo al massimo pari al 50% di quello richiesto, perciò si può prevedere il massimo contributo possibile. Ciò detto il Presidente rileva quanto siano importanti i progetti abitare il territorio per tutte le realtà del forese e di conseguenza anche di Piangipane, per evitare che diventino sempre più dei dormitori, per cercare di arginare il suddetto problema è necessario offrire alla cittadinanza attività accattivanti ma pure culturali come a suo avviso sono i progetti presentati. Il Presidente chiede al Consiglio se concordano di consentire alle due Consigliere Patrizia Strocchi (Presidente di Mosaico di idee) e Mirella Plazzi (membro della pro loco Di Piangipane) di presenziare alle attività di presentazione dei progetti, mentre lasceranno la sala nel momento dell'approvazione. Il Consiglio unanime accetta. A questo punto il Presidente chiede all'operatore culturale Roberto Gardini di presentare i progetti pervenuti; l'operatore culturale prende la parola ringraziando a sua volta il Presidente e i Consiglieri e presenta uno a uno tutti i progetti (vedi allegato). Al termine della presentazione il Presidente apre la discussione alla quale partecipano quasi tutti i Consiglieri chiedendo delucidazioni e approfondimenti. In particolare le Consigliere Patrizia Strocchi e Mirella Plazzi fanno presente le difficoltà delle Associazioni a presentare progetti in considerazione della necessità di rendicontare tassativamente le spese e l'Amministrazione ne rimborsa solo la metà. Il Consigliere Nicola Carnicella chiede se vi è la possibilità di trasferire ad altre aree territoriali gli eventuali contributi non utilizzati. L'operatore culturale precisa che eventualmente si può fare dopo l'assestamento di bilancio così come dopo tale termine possono farne richieste altre associazioni del territorio. Terminata la discussione, il Presidente chiede l'approvazione e il Consiglio unanime approva.

3 Espressione di parere relativi al Piano Particolareggiato di Piangipane (Piani Particolareggiati e Progetti di Fattibilità Tecnica ed Economica per l'accessibilità, la sosta e la circolazione nei centri abitati del Forese -Zona Nord: Piangipane -Mezzano -Sant'Alberto - Torri -Savarna -Conventello -Grattacoppa)

Il Presidente Edgardo Canducci introduce l'argomento ricordando che il Piano Particolareggiato del Traffico dell'area del Forese Nord del Comune di Ravenna è un piano di settore, coerente con i diversi Piani e strumenti a esso sovraordinati, che produce una descrizione tecnica intenta a sviluppare un programma di interventi sul sistema viario e della mobilità nelle aree Territoriali di competenza. il Piano Particolareggiato del Traffico non deve essere visto come un punto di arrivo della pianificazione territoriale ma come punto di partenza di una programmazione di più ampio respiro e che preme, nella sua prima forma, a promuovere quanto ha studiato e analizzato nei documenti ad esso propedeutici di valutazione delle priorità dei Consigli e dei piani ad esso sovraordinati e di analisi del Quadro Conoscitivo. A questo punto il Presidente chiede alla Consigliera Patrizia Strocchi, Presidente della Commissione Assetto del Territorio di illustrare il Piano Particolareggiato e di riferire quanto emerso in Commissione. La Presidente della Commissione inizia affermando che per approcciare al meglio la visione d'insieme, Il Piano è stato suddiviso in tre distinte aree di interesse: •Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, •Sicurezza della mobilità stradale, •Accessibilità Universale, che rappresentano un confine tematico entro cui parametrare le azioni operative legate agli obiettivi del Piano. Per il primo punto si prevedono tre

tipologie d'interesse: riequilibrio modale della mobilità, riduzione della congestione e miglioramento della qualità e dello spazio stradale urbano. Per il secondo, la sicurezza della mobilità stradale è uno dei problemi più importanti e urgenti da affrontare. Si tratta di problemi che coinvolgono più fattori, tra cui: la progettazione delle infrastrutture, i controlli di sicurezza, le politiche territoriali e la cultura ed educazione stradale, il tutto per ridurre l'incidentalità stradale. Per il terzo punto Accessibilità universale le tipologie d'interesse sono: aumentare l'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto, rendendo più facile l'utilizzo intermodale di più mezzi e garantire l'accessibilità in termini di barriere architettoniche ai mezzi e alle fermate del Trasporto Pubblico. Un Piano Particolareggiato di Traffico è un documento che definisce obiettivi, strategie e tattiche da seguire per migliorare la circolazione veicolare più tutti i fattori di vivibilità, circoscritti a un determinato territorio con annessa area urbana. Gli obiettivi di un Piano Particolareggiato di Traffico, pertanto, potranno includere interventi che permettono: la riduzione del traffico, l'aumento della sicurezza stradale, l'aumento dell'efficienza del traffico, la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico e la promozione della mobilità sostenibile. Pertanto si prevedono cinque obiettivi di Piano: •migliorare la sicurezza della mobilità attiva, •migliorare la sicurezza stradale della mobilità veicolare motorizzata, •miglioramento della qualità dello spazio stradale, inteso come componente dello spazio pubblico, •promuovere modalità di trasporto alternative a quella veicolare motorizzata, •favorire l'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto incentivando l'intermodalità.

Nella frazione di Piangipane le principali debolezze sul complesso sistema della mobilità riscontrate, manifestano una generale non corretta adeguatezza della rete ciclabile sia esistente, la quale è confinata a un unico percorso protetto ad utilizzo misto ciclabile-pedonale su via Piangipane. Anche l'infrastruttura pedonale mostra alcuni elementi critici con la presenza di circoscritti archi stradali in condizioni dissestate o sprovvisti di marciapiedi e attraversamenti in sicurezza che richiederebbero un generale adeguamento funzionale. Tali latenze strutturali sul complesso della mobilità attiva, non coadiuvano una corretta identità delle fermate del trasporto pubblico cittadino negli aspetti dell'accessibilità e della riconoscibilità. Un'ulteriore tematica degna di nota è l'offerta di sosta dei veicoli privati motorizzati che manifesta le sue esternalità negative attraverso i comportamenti spontanei individuali spesso irregolari o, anche se tollerati, privi di una uniforme regolamentazione. Infine la struttura viaria che non è completa perimetralmente, ma concentra i flussi di attraversamento su via Piangipane, generando conflitti con i punti d'interesse della località disposti lungo quest'asse. Tra i punti di forza si evidenzia una generale adeguatezza della rete pedonale che mostra marciapiedi con standard dimensionali e di sicurezza positivi e attraversamenti pedonali in buono stato. Anche il sistema di mobilità motorizzata è sostenuto da una rete viaria che garantisce una buona visibilità alle intersezioni, riducendo le condizioni di rischio per tutti gli utenti della strada. Osservando invece gli elementi derivanti dall'ambiente esterno, tra le minacce al sistema di mobilità attiva, si annoverano il territorio a bassa densità residenziale caratterizzato da distanze dilatate che non supportano lo sviluppo di sistemi collettivi di trasporto e che diminuisce l'attrattività degli spostamenti attivi e la struttura gerarchica della viabilità che concentra lungo via Piangipane, sia i flussi di attraversamento veicolare sia le attività e i servizi di prossimità che attirano la vita di quartiere che più si presta agli spostamenti sostenibili. Legato a quest'ultimo concetto, si rimarca l'assenza di strade alternative al traffico di attraversamento sul citato asse urbano per il territorio di area vasta, inoltre, comportamenti automobilistici non sostenibili rispetto alle dinamiche della sosta lungo le strade urbane, non conformi alle discipline di traffico vigenti, connessi a una visione autocentrica che, da un lato, pretende l'occupazione di spazio pubblico in qualsiasi luogo senza considerare gli effetti negativi che reca alla mobilità sostenibile e dall'altro, porta ad una percezione sproporzionata degli spostamenti attivi. Sullo stesso piano si possono considerare le note esternalità negative legate all'uso dei veicoli privati, d'inquinamento atmosferico e acustico che ripercuote i propri impatti sulle condizioni di salute dell'intero ambiente urbano e non. Infine, il registrarsi d'incidenti che hanno coinvolto e ferito utenti deboli, fino alla rilevazione di uno mortale in via Canala, impatta negativamente sulla percezione dei parametri della sicurezza delle strade e degli spostamenti annessi disincentivando la quota modale degli spostamenti attivi. Ciò che invece gioca un ruolo a favore degli obiettivi progettuali e costituiscono delle reali opportunità di sviluppo per il territorio di Piangipane sono la presenza delle ciclovie regionali ER27 e ER6 a breve distanza, utili ad agevolare un trasferimento di quota modale verso spostamenti con i velocipedi a partire dall'utenza del tempo libero; il territorio rurale composto da piccoli centri a breve distanza tra loro che consente agevolmente l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto pratico ed efficiente e la presenza di attrattori ambientali di grande importanza e valenza naturalistica, come il fiume Lamone e tutta la sua varietà di ecosistema che ben si associano ed incentivano uno stile di vita attivo, rispettoso della natura e maggiormente sensibile agli effetti negativi dei veicoli motorizzati privati. Inoltre, il territorio mostra una forte domanda di mobilità pendolare tra i nuclei del Forese Nord e il centro di Ravenna, specialmente di natura studentesca, che manifesta l'esigenza di un efficiente

sistema intermodale di mobilità combinata bicicletta-TPL. Ulteriori elementi di natura più tecnica, capaci di fornire supporto allo sviluppo futuro della Frazione, sono certamente rilevabili nella presenza di una viabilità a doppio senso nella quasi totalità delle strade urbane che facilmente si presta ad una ristrutturazione dello schema circolatorio, la sezione stradale molto ampia delle vie locali consente la rimodulazione degli spazi con l'inserimento dello spazio dedicato ai pedoni, la presenza di banchine laterali non definite può permettere un ampio ventaglio di proposte progettuali e la previsione di un asse stradale di bordo, pianificato da PRG, come potenziale alternativa al traffico di attraversamento in via Piangipane.

A corollario, condizioni quanto mai attuali capaci di supportare lo sviluppo sostenibile del Forese sono: il forte incremento del costo del carburante, che rende insostenibile il costo del trasporto con mezzo privato, la diffusione del telelavoro, che ridurrebbe il numero di autoveicoli e motoveicoli presenti sulla rete stradale, e la crescente sensibilità sull'importanza della sostenibilità ambientale e di una qualità dell'aria migliore che prepara un substrato culturale protendendolo al cambiamento.

Si propone un assetto circolatorio di progetto con interventi specifici su alcune strade per differenti motivi: •ricalibratura della sezione stradale finalizzata a regolare la sosta; •realizzazione di un sistema circolatorio connesso alla realizzazione di una strada ciclabile (F-bis); •parziale disincentivo del traffico di attraversamento all'interno dell'area residenziale. Per il primo caso, è prevista una riconfigurazione finalizzata alla regolarizzazione della sosta e della sezione stradale su: •via del Teatro Sociale, •via Don Silvio Danesi, •via Domenico Babini, •via dell'Acquario, •via del Capricorno, •via del Sagittario. Questo cambiamento consente di ricavare una consistente porzione della sezione stradale da dedicare a spazio pedonale per migliorare la rete infrastrutturale per la mobilità degli utenti attivi. In aggiunta, è prevista la riclassificazione di via della Rimembranza come strada ciclabile F-bis; permettendo un aumento dei livelli di sicurezza nei pressi del centro anziani; questo intervento si accompagnerà alla modifica del senso di circolazione da doppio a unico in direzione di via Maccalone. Quanto al terzo caso è stato previsto un senso unico di marcia contrapposto su via Nello Agusani per disincentivare il traffico di attraversamento. Di conseguenza anche via dello Zodiaco e via Orione diventano a senso unico per garantire un adeguato ricircolo. Vi sarà una concentrazione d'interventi lungo via Piangipane in quanto, oltre ad essere l'unica strada di attraversamento, costituisce l'asse principale del centro abitato, dove si attestano la maggior parte delle attività commerciali e sono presenti 2 istituti scolastici, la Chiesa e il teatro comunale. Con l'obiettivo di ridurre i conflitti tra i veicoli che attraversano il centro e gli utenti attratti dai punti di interesse, è stato previsto un adeguamento funzionale e della segnaletica dell'esistente percorso protetto in modo da costituire un asse ciclopedonale sicuro ed accessibile. È necessario, pertanto, porre attenzione alle rampe di raccordo, alla sezione minima e alla corretta evidenziazione e distinzione del tracciato attraverso l'inserimento dell'opportuna segnaletica verticale e orizzontale e l'utilizzo di cromatismi differenti e pittogrammi d'indirizzo. I requisiti di linearità e continuità del percorso si concretizzano inoltre nella progettazione degli attraversamenti longitudinali alla via, opportunamente segnalati. Sono stati poi individuati 3 attraversamenti pedonali trasversali strategici per l'accessibilità delle scuole e del teatro che necessitano di maggiore sicurezza e pertanto andranno realizzati con una platea rialzata. Parallelamente a questi vi sono altri 4 attraversamenti pedonali per i quali è previsto un adeguamento dimensionale, di illuminazione, visibilità e accessibilità. Lungo quest'asse, infatti, è fondamentale garantire l'intervisibilità tra veicoli e pedoni e la riconoscibilità degli attraversamenti in modo da definire relazioni più equilibrate tra i molteplici utenti della strada. Su via Piangipane, inoltre, si attestano varie strade d'importanza e funzione differenti che generano situazioni di conflitto che manifestano la criticità nell'incidentalità mostrata in precedenza. Vi sono, infatti, 4 intersezioni che necessitano interventi per la messa in sicurezza delle manovre veicolari e degli attraversamenti pedonali e ciclabili. Si tratta principalmente di inserire attraversamenti mancanti, la realizzazione di *bulb out* e la razionalizzazione della segnaletica esistente e debite integrazioni. È opportuno rilevare che questi interventi appena descritti si coordinano con l'identificazione e la messa in opera degli accessi alla Zona 30 prevista. Per l'appunto, è stata delimitata la porzione di urbanizzazione maggiormente interna della località per la quale è limitata la velocità veicolare a 30 Km/h, distinguendo gli assi esterni di attraversamento (via Maccalone, via Piangipane, via Canala e via delle Acque) dalle vie tra essi racchiuse a uso locale e di carattere residenziale. In queste ultime, dovrà essere garantita una maggiore sicurezza per gli utenti deboli attraverso: la riduzione della sezione stradale, l'ampliamento della superficie pedonale e la progettazione degli accessi in modo che via sia la comunicazione visiva al guidatore del cambiamento funzionale della strada. Altri due assi che assumono un'importanza strategica per la località di Piangipane sono via Maccalone, che connette l'area più densamente abitata con il centro sportivo e l'area industriale, e via Braccasca, che verso sud est si prolunga oltre l'autostrada A14dir. In linea con le richieste dei Consigli Territoriali è stata prevista la realizzazione di un percorso ciclo pedonale protetto lungo entrambe le strade, proteggendo gli utenti deboli dai flussi veicolari. Nel

tratto di via Braccasca si manifesta inoltre la necessità di adeguare l'illuminazione pubblica, con attenzione alle intersezioni e agli attraversamenti. Un altro focus per il centro residenziale è l'area individuabile dall'intersezione tra via Nello Buzzi e via Francesco Mezzoli e dai due piazzali-parcheggio antistanti le scuole e l'ufficio circoscrizionale del Comune. Questo luogo, oltre ad essere baricentrico rispetto a Piangipane, costituisce una centralità per la località e come tale, merita una particolare attenzione progettuale in un'ottica di riqualificazione degli spazi pubblici. Pertanto, l'ampia piazza traversante prevista servirà per ridurre la velocità sia, al contempo, di qualificare maggiormente lo spazio urbano attraverso l'utilizzo di materiali e arredo urbano di qualità attraverso l'estensione delle aree pubbliche fruibili dalla comunità locale. Tutto l'asse stradale sarà interessato da una riconfigurazione sia nella sezione stradale che nella disposizione di elementi capaci di conferire maggiore qualità ambientale all'area (la presenza di spazi verdi alberati). Ne resto della zona sono previsti molteplici interventi diffusi come la realizzazione di nuovi attraversamenti pedonali, l'avanzamento dei marciapiedi in corrispondenza delle intersezioni (*bulb out*) la realizzazione o adeguamento dei percorsi pedonali in modo da garantire la percorribilità e l'accessibilità dell'intera rete viaria da parte di tutti gli utenti. Questi interventi si legano, come precedentemente esposto, al nuovo schema di circolazione che consente di recuperare un'ampia porzione della sezione stradale e regolamentare la sosta veicolare non prevista attualmente. A completamento degli interventi appena descritti, sono stati localizzati 6 dispositivi segnaletici per la riduzione della velocità che, a seconda delle peculiarità locali, potranno essere costituiti da segnaletica orizzontale, verticale luminosa, bande sonore, autovelox o vere e proprie porte di accesso con l'utilizzo di materiali e cromatismi distintivi.

L'elaborazione di un Piano Particolareggiato di Traffico rappresenta un'opportunità importante per migliorare la mobilità delle località e garantire un accesso efficiente e sostenibile ai servizi di trasporto pubblico locale. In questo contesto, un aspetto cruciale riguarderà l'adeguamento delle fermate TPL più critiche in termini di accessibilità universale e di facilità di utilizzo per i ciclisti. L'obiettivo di questo intervento è di favorire l'intermodalità tra diversi mezzi di trasporto, migliorando la qualità del servizio offerto, garantendo un'accessibilità universale a tutti i cittadini, indipendentemente dalle loro esigenze di mobilità. Di seguito si riporta un elenco dove vengono riportate le fermate classificate come da adeguare: •722000 Chiesa, •722010 Chiesa, •722100 Braccasca, fr.40, •722110 Braccasca, •722310 Ravaglia, •722320 -PNGPRA-Rubboli, •722330 -PNGPSA-Rubboli, •722340 Cooperativa, •722350 Cooperativa, •722370 -PNGCN2-Fusari.

Per l'attuazione degli interventi ricompresi nello scenario di Piano sono stati individuati e strutturati tre scenari di realizzazione in modo da suddividere le possibili risorse economiche e progettuali lungo un orizzonte temporale di lungo periodo costituito da uno sviluppo continuo e graduale. Sono stati quindi definiti: •uno scenario di breve periodo (orizzonte temporale di 1-3 anni); • uno scenario di medio periodo (orizzonte temporale di 3-5 anni); • uno scenario di lungo periodo, (orizzonte temporale di 6-8 anni). Oltre ad una distribuzione temporale dell'aspetto finanziario i tre scenari consentono di strutturare gli interventi per priorità, distinguendo le azioni più urgenti ed efficienti per portare il territorio urbanizzato ad un buono stato di sicurezza, da quelle più lungimiranti e capaci di influire su qualità e piacevolezza della mobilità intera e degli spostamenti sostenibili. In tal senso sono stati tenuti in considerazione la domanda del territorio, espressa dalle segnalazioni della cittadinanza e riportate dai CT e gli interventi già inseriti nella pianificazione di breve periodo od in attuazione dal Comune di Ravenna. Al contempo, questa struttura favorisce e supporta l'idea progettuale di processo in cui le proposte sono inserite in un ciclo incrementale per il miglioramento della mobilità locale. Pertanto, nei primi scenari sono inseriti quegli interventi propedeutici alla realizzazione di quelli successivi, sia sotto l'aspetto tecnico-pratico, sia per accompagnare gli utenti a un graduale cambiamento culturale in cui si accetta un cambiamento progressivo delle abitudini e della percezione stessa degli spostamenti. Per la frazione di Piangipane è stata riconosciuta come prioritaria la modifica agli schemi di circolazione, in qualità di intervento preliminare alla rimodulazione delle sezioni stradali oggetto di intervento futuro. Inoltre, la realizzazione dei rallentatori in ingresso al centro abitato, i tre attraversamenti rialzati in prossimità degli istituti scolastici e il teatro comunale, sono stati inseriti nello scenario di breve periodo per garantire standard minimi di sicurezza. Con lo stesso criterio sono stati segnalati gli archi stradali e gli attraversamenti individuati come critici dalle analisi effettuate, ponendoli con maggiore priorità. Questi interventi saranno propedeutici alla realizzazione nel medio periodo delle zone 30, in modo che le regole ad esse connesse e tutto il cambio di sistema, venga gestito attraverso la partecipazione della cittadinanza così da essere compreso e rispettato socialmente. Nello scenario di lungo periodo sono inseriti quegli interventi legati più alla qualità dello spazio pubblico attraverso il restringimento delle corsie più interne alla frazione, così da andare a chiudere questo filone d'interventi temporalmente successivi a incremento della sicurezza stradale e della vivibilità. Le azioni trasversali sono interamente riconducibili all'Area di Sicurezza della mobilità stradale,

nell'Interesse dedicato alla Riduzione dell'incidentalità stradale, in funzione dell'Obiettivo volto a migliorare la sicurezza della mobilità attiva. Nell'ambito di queste strategie progettuali, gli interventi connessi riguardano la messa in sicurezza delle intersezioni stradali. Un elemento chiave di questa implementazione è rappresentato dalla realizzazione dei *bulb-out*, con l'obiettivo di scoraggiare la sosta illegale nei pressi delle intersezioni stesse. Questa tattica contribuisce a garantire il rispetto delle normative stradali, ma si estende anche a preservare i corretti triangoli di visibilità, essenziali per gli automobilisti e per i pedoni. Il quadro complessivo degli interventi si arricchisce ulteriormente con una serie di azioni mirate alle fermate del trasporto pubblico. Quest'approccio selettivo mira a costruire una rete di trasporto pubblico locale più completa ed accessibile, in grado di rispondere alle esigenze della comunità. Tali interventi non si limitano dunque a una mera ottimizzazione della sicurezza stradale ma si propone di influenzare positivamente la mobilità urbana nel suo complesso, creando connessioni più sicure, efficienti e funzionali della rete di trasporto pubblico locale. In questa prospettiva, ogni intervento è parte integrante di una visione più ampia volta a migliorare la qualità della vita e la fruibilità degli spazi urbani. Queste opere di azione trasversale sono pianificate nel contesto generale del Piano Particolareggiato ma non vengono inquadrare direttamente sugli scenari della programmazione temporale in quanto, quali opere puntuali di salvaguardia della sicurezza stradale, saranno di possibile attuazione a prescindere dalle programmazioni esecutive della gestione, anche in funzione delle economie disponibili dall'Ente per tali missioni.

Le Opere Complementari rappresentano interventi di notevole rilevanza economica e sociale, è fondamentale rilevare che tali progettualità, analogamente a quanto esposto per le azioni trasversali, non sono vincolate a una proposta iniziale di programmazione amministrativa. Essendo complementari, possiamo definirle e assimilarle quali ultimi anelli di una pianificazione territoriale particolareggiata, in cui spiccano interventi di notevole portata quali, ad esempio, una riqualificazione urbanistica di un asse viario attraverso modifiche delle geometrie stradali e/o l'inserimento e/o la modifica di marciapiedi e pista ciclabile, adeguamenti significativi della viabilità più in generale, o la realizzazione di piazze traversanti e isole ambientali. Questi interventi rivestono pertanto un ruolo cruciale nell'ambito delle visioni a lungo termine per lo sviluppo territoriale. Sono da affrontare e considerare attentamente sia da parte dell'Amministrazione, che detiene la responsabilità strategica di tali decisioni, sia da parte delle comunità locali e benché si configurino come eventi di Piano, queste opere vanno di là dalla mera gestione quotidiana, rappresentando vere e proprie prospettive a lungo raggio che integrano e completano l'intera azione politica propositiva e principio fondante della costruzione del lavoro di redazione del Piano Particolareggiato di Traffico. Nel contesto specifico del territorio di interesse, alcune tra le opere definite complementari individuate comprendono: l'inserimento di un sistema di illuminazione pubblica lungo via Braccasca, la nuova classificazione di viale della Rimembranza come strada Fbis e lo sviluppo della piazza traversante via Mezzoli. Ognuna di queste iniziative è intrinsecamente legata al progresso e alla crescita del territorio, riflettendo un impegno costante verso una pianificazione urbana sostenibile e una qualità della vita migliorata per la comunità locale. Al termine della presentazione la Presidente della Commissione Assetto del Territorio riferisce che la Commissione ha espresso parere favorevole unanime, formulando alcune osservazioni: prolungamento degli interventi su via Piangipane fino all'incrocio con via Tagliata, messa in sicurezza degli incroci via Piangipane con via Tagliata e via delle Acque, in considerazione dei diversi interventi a Piangipane, cercare di tenerne conto nelle attività future per garantire interventi nelle altre realtà territoriali al fine di assicurare un giusto equilibrio. Segue un'ampia discussione alla quale contribuiscono tutti i Consiglieri. In particolare il Vicepresidente Nicola Carnicella rileva come non si faccia cenno o comunque non si prevedano interventi per stalli di parcheggio in via Piangipane. La Consigliera Mirella Plazzi sottolinea la complessità del progetto e quindi la difficoltà di comprensione di alcuni aspetti. La Consigliera Vivian Mazzoni si sofferma sulla pericolosità dei cordoli delle piste ciclopedonali. Il Consigliere Luca Cacciatore sottolinea i diversi interventi per Piangipane e i tempi di esecuzione ma rileva la necessità di tenere conto nelle proposte future del CT di privilegiare le altre realtà territoriali per un giusto equilibrio di interventi per l'intera Circoscrizione. Rileva, altresì, che alla luce di quanto emerso sulla possibilità di attraversamenti pedonali rialzati e cromatici se ne tenga conto per le richieste future in tutte le realtà territoriali. Il Presidente Edgardo Canducci esprime soddisfazione per l'ampia, approfondita e pacata discussione attuata in sede consiliare e chiede al Consiglio di esprimere parere: votanti 9, astenuti 0, contrari 0, favorevoli 9.

4 Approvazione verbali

Il Presidente da lettura dei verbali delle sedute precedenti che sono approvati all'unanimità.

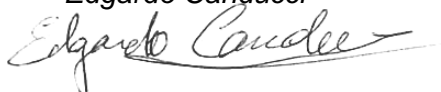
5 Varie ed eventuali

Il Presidente Edgardo Canducci informa il Consiglio che oggi in tarda mattinata è giunta la richiesta di parere concernente il procedimento unico ai sensi dell'art. 53, comma 1, lettera b) della l.r. n. 24/2017 per l'approvazione del progetto di area destinata a parcheggio e di nuovo piazzale a servizio dell'attività industriale esistente intestata a *vandemoortele bakery products italia s.p.a.*, nello stabilimento sito in via braccasca n. 54/b a Ravenna, in variante agli strumenti urbanistici vigenti. Alla luce di quanto pervenuto, della abbondante documentazione e della necessità di trasmetterla alla Commissione Assetto del Territorio propone la convocazione del CT entro il 29 gennaio p.v., come previsto dal Regolamento. Il Consiglio opta per mercoledì 24 gennaio alle ore 20:30.

La seduta termina alle ore 23:40.

Il Presidente

Edgardo Canducci

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Edgardo Canducci', with a long horizontal flourish extending to the right.

Il verbalizzante

Patrizia Strocchi