



COMUNE DI RAVENNA
Area Infrastrutture Civili
Servizio Mobilità e Viabilità

LINEE GUIDA

per la redazione
dell'aggiornamento
del PGTU



Testo aggiornato con le note inviate dagli uffici dopo le sedute delle Commissioni Consiliari 3 e 9 riunite in seduta comune e gli emendamenti approvati nella seduta del Consiglio Comunale del 13 giugno 2013

13 GIUGNO 2013





Comune di Ravenna
Servizio Mobilità e Viabilità

**PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO**



LINEE GUIDA
per la redazione dell'Aggiornamento del PGTU

testo aggiornato con le note inviate dagli uffici dopo le sedute delle Commissioni Consiliari 3 e 9 riunite in seduta comune e gli emendamenti approvati nella seduta del Consiglio Comunale del 13 giugno 2013



1	PREMESSA	5
2	IERI E OGGI	7
2.1	Condizioni generali	7
2.2	Quadro della viabilità	7
2.3	Densità di veicoli privati	8
2.4	Attuazione di Piani Particolareggiati di Zona e di Settore	8
2.5	Situazione ambientale	9
3	OBIETTIVI E SETTORI DI INTERVENTO	12
3.1	Strumenti di pianificazione	13
3.2	Infrastrutture	15
3.3	La mobilità' ciclabile, pedonale e la sicurezza	18
3.4	Le strategie integrate e l'orientamento della domanda	22
3.5	Le zone a traffico pedonale privilegiato e zone a basso impatto veicolare	23
3.6	Mobility management	24
3.7	Trasporto pubblico e collettivo	25
3.8	Veicoli a basso impatto ambientale	25
3.9	Misure emergenziali e transitorie	28
4	DAL PGTU VIGENTE ALL'AGGIORNAMENTO	29
4.1	L'attuazione dell'aggiornamento 2007	29
4.2	I contenuti dell'aggiornamento	30
4.3	Il periodo transitorio	31
5	LA VALSAT	32
5.1	Inquadramento legislativo	32
5.2	Obiettivi e ambito di competenza del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	35
5.3	Articolazione e contenuti del documento di Valsat	35



1 PREMESSA

In analogia con la procedura adottata per l'aggiornamento 2007, si descrivono di seguito le linee guida che individuano le strategie e le azioni possibili per la programmazione, pianificazione e monitoraggio della mobilità sul territorio in relazione alle mutate condizioni economiche, territoriali ed ambientali.

In realtà questo sarà più un momento di aggiornamento e osservazione che una rivisitazione e riscrittura di principi. Un momento nel quale sarà opportuno verificare ciò che è stato fatto, ciò che si sta facendo e rimodulare eventualmente ciò che si farà anche sulla base di una reale disponibilità di risorse ragionevolmente ipotizzabile.

In questi anni sono state indirizzate sul sistema della mobilità ingenti risorse che hanno creato le condizioni per la redistribuzione del traffico e il riequilibrio degli usi stradali a favore degli utenti più deboli. Ciò ha anche prodotto una costante diminuzione dell'incidentalità. Tuttavia gli andamenti recenti dell'incidentalità stradale e della qualità ambientale (anno 2011) nonché il quadro normativo nazionale ed europeo impongono una ulteriore e più incisiva azione sulla disciplina d'uso degli spazi stradali e di conseguenza degli stili di vita dei cittadini.

Sicuramente dovranno essere sviluppate ulteriori azioni per continuare a tutelare e migliorare la qualità ambientale, e di conseguenza la salute dei cittadini: qualità ambientale che deve e può essere ottenuta attraverso un sistema di mobilità moderna, sostenibile e comunque efficiente.

Sempre più è necessario un approccio organico e integrato al problema.

Uno dei fattori determinanti l'evoluzione della domanda di mobilità è costituito dal modello distributivo degli insediamenti sul territorio che, collocando origini e destinazioni, determina la qualità e quantità degli spostamenti.

Quando una città si espande il costo pro capite per la gestione delle nuove parti di territorio aumenta: maggiori oneri per la manutenzione delle reti e delle infrastrutture.

Generalmente i nuovi residenti mostrano una preferenza per lo stile di vita suburbano.

Le ragioni sono da ricercare nella preferenza per la bassa densità abitativa (dal momento che a volte abbassa l'inquinamento acustico ed aumenta la privacy) maggiore safety e security. In definitiva le ragioni che portano a contrastare la dispersione urbana (sprawl urbano o città diffusa) sono molte e convincenti.

Le aree con elevata dispersione urbana sono meno favorevoli per la conduzione di un sano stile di vita delle controparti più urbane. La principale ragione è la tendenza dei suburbani ad essere quotidianamente più dipendenti dalle automobili, mentre in città, nonostante tutto ci sono le condizioni per camminare o pedalare di più, incrementando l'esercizio fisico.

L'uso dell'automobile spinge i residenti delle zone suburbane a compiere un numero elevato di spostamenti giornalieri (alcuni studi indicano sino a 13 spostamenti per soggetto).

Questo è fortemente isolante in senso sociale e sicuramente pessimo per l'ambiente.

Pertanto alle strategie urbane e agli interventi infrastrutturali è necessario far interagire politiche di mobilità adeguate che incidono sulle cause dei fenomeni ma soprattutto sulla qualità ambientale, su quella urbana e sullo stile di vita dei cittadini.

L'obiettivo è naturalmente di rispettare i limiti imposti dalla normativa nazionale ed europea per i fattori inquinanti ma deve entrare nella convinzione comune l'idea che l'ambiente è affare di tutti e minimizzare le esposizioni dei cittadini anche al di là del semplice rispetto delle norme deve corrispondere a stili di vita e sforzi significativi da parte di tutti.

Studi di settore indicano che il 15-20 % degli spostamenti è fatto da giovani, un quinto circa della popolazione la cui mobilità dipende dall'andare a piedi o in bicicletta, dai mezzi pubblici o da un genitore che li accompagna.

Quindi la città non può e non deve essere luogo concepito senza tener conto dei bambini e dei giovani. Gli spazi pubblici e i mezzi di trasporto, pensati da adulti in buona forma fisica per adulti a loro volta in forma, trascurano le esigenze dei bambini e di altre «minoranze». L'autonomia dei bambini ne è minacciata, con un impatto negativo sulle loro capacità di sviluppo e sul loro benessere.

Oggi, si sa che i bambini non sono semplicemente adulti in miniatura ma sono più sensibili degli adulti agli effetti dell'inquinamento. Sempre più bisogna pensare azioni per intervenire con urgenza e migliorare la qualità dell'ambiente urbano intervenendo su questa fascia di popolazione educabile con maggiore facilità.

Analoghe considerazioni riferite alla sicurezza stradale, potrebbero essere svolte per l'altro estremo, gli anziani, che al 2010 assommano, considerando solo gli over 70, al 18% della popolazione (addirittura il 29% considerando anche gli over 60).

Lo sforzo realizzativo sviluppato negli ultimi anni ha fatto sì che il tema del completamento delle grandi infrastrutture viarie non sia più ai vertici delle priorità e non rappresenti più la soluzione primaria dei problemi della mobilità urbana.

La perimetrale urbana è quasi completata: manca solo l'ultimo stralcio della "nord", impegnativo sul piano economico, e il raccordo Allende-Fuschini, molto più impegnativo anche sul piano tecnico.

A questo vanno ad aggiungersi le importanti porzioni di rete previste all'interno dei 28 ambiti territoriali soggetti a programmazione unitaria e/o concertata in coerenza con quanto previsto dall'art. 18 della L.R. 20/00 e con quanto poi sancito all'interno del PSC, art.13 delle NTA, (approvato con Delibera C.C. P.V. 25 del 27/02/07) ove si sono recepiti e approvati i criteri che presiedono al processo di concertazione con i soggetti privati.

In un contesto di grave difficoltà economica indirizzare l'attenzione verso politiche di mobilità sostenibile, è sicuramente opportuno sia dal punto di vista ambientale ma anche economico, agendo convenientemente sulle leve dello stile di vita.

2 IERI E OGGI

2.1 Condizioni generali

Si fa qui cenno ad alcune particolari caratteristiche del territorio ravennate – dal punto di vista, storico ed economico – che non sono mutate rispetto alla redazione del precedente PGTU (dal quale pertanto si riportano senza modifiche alcuni passaggi) e hanno come conseguenze peculiari per quanto riguarda la mobilità:

L'importanza e la posizione del porto, che determinano una mobilità costante per tutto l'anno, di notevole intensità e spesso caratterizzata come traffico pesante, da e per l'area portuale.

L'importanza turistica di Ravenna e dei suoi lidi, che portano a volumi di traffico fluttuanti, deboli nel periodo invernale e assai intensi in quello estivo;

L'estensione del territorio comunale, che induce necessariamente al prolungamento e alla moltiplicazione dei percorsi verso le località di destinazione.

2.2 Quadro della viabilità

L'aggiornamento 2007 del PGTU descrive così la rete stradale urbana:

La rete stradale urbana del centro capoluogo è caratterizzata da strade in genere strette e tortuose e da una tessitura particolare, non riconducibile a nessuno degli schemi classici, né a quello a scacchiera, né a quello radiale - circolare. Ne deriva un sistema avente una capacità complessiva (ambientale e di deflusso) piuttosto limitata, sia per l'impossibilità di identificare percorsi orbitali portanti sui quali indirizzare i flussi interquartiere, sia per la scarsa capacità degli incroci. Questa caratteristica fondamentale, insieme con l'esigenza, molto sentita dai cittadini, di limitare il carico ambientale da traffico su molte strade a vocazione residenziale, ha portato in passato a definire uno schema circolatorio generale via via sempre più rigido, basato su lunghi percorsi obbligati, effetto di una applicazione estrema del concetto di stanza urbana (o "isola ambientale"). Proprio perché determinata dalla struttura urbana, si tratta di una tendenza irreversibile, pena la paralisi circolatoria di ampi settori della città.

Come anticipato, in questi anni sono state realizzate importanti porzioni del sistema orbitale e l'anello è quasi completato. Manca, infatti, ancora la porzione di circonvallazione che consentirà di scavalcare il quartiere San Giuseppe.

A nord è stato completato il sistema costituito dalle vie Fusconi, Navigli e della Chimica che ha consentito il collegamento est-ovest del centro abitato attraendo in diversione parte dei flussi veicolari sulle strade interne prima utilizzate in attraversamento al centro abitato.

Permangono le due linee di frattura che caratterizzano il centro abitato che hanno contribuito sempre ad aumentare le carenze strutturali del sistema viario urbano della città di Ravenna.

La prima, nord - sud, è costituita dalla ferrovia che collega Ravenna a Ferrara, che presenta solo cinque varchi. Poiché quello centrale (via Candiano) ha una funzione strutturalmente e intrinsecamente limitata dalla sua posizione, e quelli esterni si trovano su di un percorso perimetrale ancora affetto da discontinuità rilevanti, restano, a sopportare una parte importante degli spostamenti interquartiere, due soli varchi.

La seconda, est-ovest, è costituita dal canale Candiano, che penetra fin nel cuore della città e presenta solo due varchi di cui uno, il ponte mobile, di recente realizzazione, che ha aumentato la propria capacità per effetto della liberalizzazione del pedaggio migliorando per ricaduta le condizioni di alcune strade prima utilizzate come diversione.

Fino a poco tempo fa gran parte della domanda nord-sud. si concentrava sull'unico varco realmente e completamente agibile, via Darsena. Oggi tale criticità si è attenuata proprio per effetto della liberalizzazione del nuovo ponte apribile sulla Darsena attraendo parte del traffico interno.

Questa situazione è stata oggetto di monitoraggio prima e dopo l'avvenuta liberalizzazione del ponte dando importanti indicazioni.

Per rendere più leggibile il dato, possono essere citate alcune variazioni percentuali dei transiti veicolari: via delle Industrie ha segnato una diminuzione dei flussi veicolari che nei due sensi è stata mediamente del 20%; via della Chimica ha avuto un incremento medio del 78% dei flussi rilevati prima della liberalizzazione; via Darsena ha perso complessivamente circa il 28% dei carichi rilevati prima della liberalizzazione; naturalmente i flussi di traffico sul Ponte apribile dopo la liberalizzazione del transito è più che raddoppiato.

Rimane irrisolto l'effetto barriera costituito dalla ferrovia. I due interventi ipotizzati (la chiusura del passaggio a livello di via Candiano e il sottopasso di via Canale Molinetto) necessitano di ulteriori approfondimenti tecnici per gli effetti, rilevanti, sul generale sistema circolatorio urbano.

2.3 Densità di veicoli privati

Ravenna ha detenuto il primato regionale di capoluogo con la maggior percentuale di veicoli per abitante: 69 ogni 100 abitanti nel 2002 con 92795 autovetture immatricolate (dati Motorizzazione Civile).

Dal 2002 ad oggi si è verificato un fenomeno spiegabile solo con la necessità di sfuggire alla congestione del traffico: mentre le vetture hanno avuto una tendenza negativa (da 65,11 vett./100 ab. del 2002 a 63,89 vett./100 ab del 2010) i ciclomotori e i motocicli hanno visto un incremento particolarmente vistoso (da 8,77 ciclom/100 ab del 2002 a 13,03 cicl/100 ab del 2010). Complessivamente i veicoli ogni 100 abitanti sono aumentati di 3 punti percentuali e tutto ciò per il solo aumento dei veicoli motorizzati a due ruote.

Più in generale dal 2002 al 2010 gli abitanti del Comune di Ravenna sono aumentati di 15.000 unità i veicoli di 17.000!.

2.4 Attuazione di Piani Particolareggiati di Zona e di Settore

Dall'approvazione del PGTU – aggiornamento 2007 sono stati fatti importanti passi avanti sia dal punto di vista del conseguimento di una maggiore sicurezza della circolazione, di tutte le componenti di traffico, che dal punto di vista di una più equilibrata assegnazione degli spazi stradali, che della fluidificazione dei flussi veicolari. Alcuni di questi obiettivi sono stati raggiunti a livello locale altri hanno annotato importanti ricadute sul sistema generale.

L'approvazione e successiva attuazione di circa venti tra Piani di Zona e di Settore ha contribuito, in varie zone del territorio, ad affermare il principio generale di gerarchia di valore introdotto con l'aggiornamento 2007:

pedoni
cicli
traffico motorizzato
sosta di accessibilità
sosta di rimessaggio

Questo l'ordine proposto che, molto raramente sul piano teorico, è stato motivo di contrapposizione durante i numerosi incontri organizzati con i cittadini e le associazioni coinvolte.

Ordine di priorità che si intende confermare e sottolineare anche nel prossimo aggiornamento.

In particolare i Piani Particolareggiati di Zona sono stati motivo di coerente ed equilibrata regolamentazione degli spazi stradali a disposizione. Gli stessi hanno dato l'occasione per importanti momenti di verifica sulla situazione di alcuni punti della rete mediante la realizzazione di rilevamenti dei flussi veicolari. Tutti i piani hanno avuto come obiettivo primario il miglioramento della sicurezza stradale, in particolare per pedoni e cicli.

Gli stessi sono stati motivo per la sperimentazione di numerosi percorsi partecipativi attraverso il coinvolgimento dei cittadini per mezzo dei comitati e delle libere associazioni.

Durante questi anni sono stati anche realizzati importanti Piani di Settore ai quali è stato dato seguito mediante la realizzazione di rilevanti opere infrastrutturali (PSSU, Piano di fluidificazione della perimetrale urbana, ecc).

Questo ha consentito, nelle zone interessate dagli interventi, di osservare un miglioramento dello stile di guida non solo per le situazioni legate agli aspetti della sicurezza stradale. Ma anche per le criticità legate ai flussi veicolari sui quali sono stati registrati positivi miglioramenti.

Come registrato in tutta l'Unione Europea, in Italia e in Emilia Romagna, il centro abitato è stato oggetto di un significativo aumento degli incidenti con particolare rilevanza per quelli avvenuti con presenza di cicli e pedoni. Diventa sempre più urgente finalizzare le risorse a disposizione nel miglioramento dei punti e tronchi neri della mobilità ciclabile e pedonale.

2.5 Situazione ambientale

L'andamento delle concentrazioni di PM10 dal 2006 al 2011, desunto dal sito www.liberiamolara.it e riportato nella tabella seguente, non è di facile interpretazione. Anche se è innegabile che l'ultimo anno, il 2011, è stato particolarmente critico.

	<i>Superamenti</i>				<i>Media annua</i>				
ANNO	ZALAMELLA	ROCCABRANCALONE	CAORLE	GIARDINI	ANNO	ZALAMELLA	ROCCABRANCALONE	CAORLE	GIARDINI
2006	46	51	41		2006	30	34	31	
2007	19	13	15		2007	23	27	27	
2008	28	4	11		2008	28	21	25	
2009	37	36	36	8	2009	31	30	31	25
2010	46	47	46	28	2010	29	29	31	25
2011	64	67	68	45	2011	35	34	36	30

Superamenti consentiti **35**
Limite media annua **40**

Limitarsi all'osservazione delle concentrazioni cercando di dedurre da esse l'andamento delle emissioni è operazione complessa e incompleta. Infatti, com'è noto, le concentrazioni dipendono non solo dalle emissioni ma anche da altri fattori, tra i quali, principalmente, l'andamento meteo-climatico e il profilo orografico dei luoghi.

La tutela della qualità ambientale è uno dei fattori principali che influenzano la pianificazione nel settore della mobilità, anche come preciso obbligo che la legislazione vigente pone a carico delle autorità locali, a partire dallo stesso articolo 36 del CdS: *“I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico...”*.

Inoltre, *“per la gestione della qualità dell'aria e per il progressivo allineamento ai valori fissati dalla UE”* e per implementare misure finalizzate alla riduzione delle emissioni di polveri fini (PM10) e biossido di azoto (NO₂) il Comune di Ravenna, al pari di tutti gli altri comuni capoluogo, delle province e dei comuni superiori a 50.000 abitanti dal 2002 si sono attivati, con il coordinamento attivo della Regione Emilia Romagna, con la sottoscrizione di Accordi di Programma sulla Qualità dell'Aria.

Per ciascun sottoscrittore gli Accordi di Programma sulla Qualità dell'Aria prevedevano - e prevedono - l'adozione di misure di limitazione temporanea della circolazione e di misure strutturali indirizzate al sostegno alla mobilità eco compatibile (ciclopedonale, elettrica e collettiva), nonché indirizzi inerenti la politica energetica, la pianificazione territoriale, le attività produttive e l'agricoltura.

Tra le misure più recentemente proposte a sostegno della mobilità ciclopedonale ed elettrica e per le quali già sono in corso attività specifiche si ricordano:

- contributi per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita, ciclomotori e quadricicli elettrici;
- installazione delle colonnine di ricarica per veicoli elettrici interoperabili con l'uso del sistema tecnologico del “Mi Muovo” nelle principali città della Regione;

- armonizzazione delle regole di accesso ai centri urbani dei veicoli elettrici e regolamentazione della distribuzione delle merci;
- potenziamento della mobilità ciclopedonale (incremento della rete e messa in sicurezza, aree attrezzate per ricovero bici, bike-sharing, ecc.);
- interventi per la mobilità elettrica e per progetti di riqualificazione urbana e di infrastrutture urbane verdi.
-

Gli stessi Accordi prevedono inoltre misure gestionali, tra le quali:

- Ampliamento delle zone a traffico limitato (ZTL), delle aree pedonali ed incremento delle corsie preferenziali per il TPL.
- Azioni di mobility management (abbonamenti agevolati, navette, agevolazione del car sharing...).
- Azioni per ridurre le necessità di spostamento della popolazione: videoconferenze, telelavoro, asili aziendali, criteri di assegnazione scolastica (nidi, asili, elementari) in base al quartiere di residenza.
- Azioni per promuovere la mobilità sostenibile per i percorsi casa-scuola e casa-lavoro.

Sarà infine necessario acquisire i dati sulla qualità dell'aria pubblicati a cura di ARPA Sezione Provinciale di Ravenna – Servizi Sistemi Ambientali – Relazione Anno 2010 e farne una interpretazione mirata a prevedere gli interventi che diano la possibilità di conseguire i maggiori miglioramenti possibili.

3 OBIETTIVI E SETTORI DI INTERVENTO

Con la Comunicazione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni COM (2009) 519 final "Investing in the development of Low Carbon Technologies (SET – Plan)" la Commissione Europea ha lanciato l'iniziativa Smart Cities – Città intelligenti – sostenendo di fatto le città con le maggiori ambizioni che intendono incrementare l'efficienza energetica dei propri edifici, delle reti energetiche e **dei sistemi di trasporto** in modo tale da ridurre, entro il 2020, del 40% le proprie emissioni di gas serra.

Il Parlamento Europeo, con la risoluzione adottata il 12 marzo 2010 relativa alle azioni previste nel SET Plan, esorta la Commissione e gli Stati membri a dare attuazione all'iniziativa "Smart Cities" sostenendo le città che intendono aderire.

Gli **enti locali** hanno infatti un **ruolo fondamentale** nel promuovere l'utilizzo di tecnologie che incrementino l'efficienza energetica e l'utilizzo di fonti di energia rinnovabile.

A tale proposito va citato l'ACCORDO DI PROGRAMMA 2012-2015 "PER LA GESTIONE DELLA QUALITÀ DELL'ARIA E PER IL PROGRESSIVO ALLINEAMENTO AI VALORI FISSATI DALLA UE DI CUI AL D.LGS. N. 155 DEL 13 AGOSTO 2010 tra i cui obiettivi si trovano il "*miglioramento della **mobilità sostenibile** mediante il potenziamento dei sistemi di mobilità collettiva (TPL, ferrovie, car sharing, car pooling) e spostamento verso l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale (bici, veicoli elettrici, a GPL, a metano, ibridi)*";

A livello nazionale l'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) ha avviato una serie di iniziative, tra cui il laboratorio Smart Cities, con l'obiettivo generale di promuovere l'evoluzione dei Comuni italiani verso un modello di città più sostenibile e "intelligente", in coerenza con i recenti orientamenti comunitari sul tema.

Le *smart cities* ("città intelligenti") possono essere classificate lungo 6 aree di interesse: Economia, **Mobilità**, Ambiente, Persone, **Qualità della vita**, Governance.

In tale direzione va il Documento del Sindaco della Città di Ravenna del 02 luglio 2012 in merito alla Politica Ambientale approvato con Deliberazione di GC P.G. 78916/2012 del 10.07.2012.

L'elevato grado di congestione del traffico veicolare presente nella maggior parte delle città, di medie e grandi dimensioni induce oggi ad una pianificazione strategica del tessuto urbano in grado di migliorare la vivibilità attraverso forme sostenibili di progettazione urbanistica, infrastrutturale ed ambientale.

Le aree urbane sono oggetto di politiche di diversa natura (per gli edifici, per le infrastrutture, per i trasporti, per l'energia, per i rifiuti) che dovrebbero essere definite in modo congiunto e ricomprese in un unico sistema di gestione urbana sostenibile, dove sono fissati per l'intero agglomerato urbano anche gli obiettivi legati ai principali impatti ambientali. Ed è per tale motivo che il coordinamento con gli strumenti della Pianificazione Urbana e Territoriale dovrà essere uno degli elementi determinanti per la redazione del Piano.

L'obiettivo che si dovrà perseguire sarà comunque il miglioramento delle condizioni ambientali e della sicurezza della circolazione attraverso l'adozione di provvedimenti tesi a favorire la modificazione degli stili di vita (insieme di comportamenti collegati agli spostamenti quotidiani), l'adozione di adeguati provvedimenti circolatori e la realizzazione di interventi infrastrutturali compatibili con le risorse economiche a disposizione.

In generale, occorre ridurre (almeno non incrementare, quindi contrastando il trend) il numero di spostamenti, soprattutto quelli medio - corti, effettuati con veicoli motorizzati privati, migliorando al contempo la qualità ambientale dei veicoli con cui si muovono persone e merci.

Pertanto occorre trasferire ulteriori quote significative di utenti allo spostamento a piedi, in bicicletta o per mezzo del trasporto pubblico e disincentivare l'utilizzo del mezzo privato motorizzato. Inoltre occorre sostenere il miglioramento ambientale del parco veicoli, per soggetti sia pubblici che privati. In altre parole sostenere l'utilizzo di mezzi a basso o nullo impatto.

In particolare si agirà direttamente per mezzo di:

A)

- *strumenti di pianificazione e di governo della mobilità;*
- *infrastrutture*

e indirettamente con politiche inerenti:

B)

- *la mobilità ciclabile, pedonale e la sicurezza;*
- *le strategie integrate di tariffazione della sosta e dell'accesso;*
- *discipline specifiche per le "zone sensibili"*
- *il mobility management;*
- *trasporto pubblico e collettivo;*
- *veicoli a basso/nullo impatto ambientale;*
- *tecnologie a supporto della mobilità;*
- *misure emergenziali e transitorie.*

qualità della mobilità

3.1 Strumenti di pianificazione

Uno degli obiettivi primari del precedente, ma anche del presente aggiornamento del Piano per quanto riguarda il "sistema ambientale", è la riconfigurazione dell'offerta di sosta e quindi la definizione di un Piano Urbano dei Parcheggi e della Sosta.

L'aumento incondizionato di parcheggi per auto riduce inevitabilmente gli investimenti, lo spazio e lo sviluppo della cosiddetta mobilità sostenibile – biciclette, trasporto pubblico, percorsi pedonali – che, invece, hanno la capacità di:

- ridurre la normale domanda di sosta degli autoveicoli;
- migliorare le condizioni d'uso dei parcheggi esistenti;

- migliorare le condizioni ambientali generali;
- migliorare lo stato di salute attraverso la modificazione degli stili di vita;

Del precedente Aggiornamento del Piano sono stati attuati alcuni Piani Particolareggiati di Zona e di Settore a “moderazione del traffico” o, per meglio dire, di “riqualificazione dello spazio stradale”.

Gli effetti migliorativi dei Piani Particolareggiati e degli interventi infrastrutturali sviluppati negli ultimi anni possono ancora essere migliorati attraverso le osservazioni derivanti dai rilievi e dalle indagini effettuate con continuità dal 2006 ad oggi.

Dovranno essere aggiornati, con risorse da individuare, alcuni dati sulle relazioni Origine-Destinazione nell’ambito degli spostamenti medio - brevi interni al centro abitato per individuare possibili scenari alternativi legati a sistemi diversi e sostenibili di mobilità (piedi, bici).

Questo aggiornamento non costituisce pertanto una riscrittura del Piano del Traffico ma una occasione di monitoraggio degli interventi realizzati valutandone gli effetti e le ricadute sul sistema degli spostamenti, con particolare riguardo all’offerta di sosta, indirizzando l’attenzione sul miglioramento delle condizioni ambientali anche e soprattutto attraverso lo spostamento di quote di traffico verso sistemi di mobilità poco o non inquinanti.

Quindi, come il precedente, questo aggiornamento del PGTU dovrà avere come punto nodale l’obiettivo di “riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico” (art. 36 del Codice della Strada) intervenendo non solo sull’assetto circolatorio, ma anche sull’intero insieme dei provvedimenti delineati dai seguenti punti strategici.

- trasferire quote significative di mobilità verso pedoni, bici e bus;
- migliorare la fluidità e la sicurezza della circolazione dei veicoli dei cicli e pedoni **in particolare lungo le radiali urbane di penetrazione**, anche intervenendo con una operazione di *“sgombero della sosta dalla viabilità principale”* (art. 1.3 delle Direttive per la redazione dei Piani Urbani del Traffico);
- rivedere il sistema della sosta e dei parcheggi (Piano Urbano dei Parcheggi e della Sosta), nonché dell’accesso al Centro Storico, con particolare attenzione alla qualità urbana e all’impostazione degli stili di vita legati alla mobilità sostenibile;
- ipotizzare i nuovi scenari derivanti dall’attuazione degli interventi infrastrutturali ritenuti necessari e di quelli previsti dal POC (Repertorio delle Schede d’Ambito delle aree oggetto di Accordi di 2° livello già inseriti nel PSC) ai sensi della LR 20/2000 (i c.d. articoli 18);
- affrontare il tema del Centro Storico come centro commerciale naturale (Progetto 49 - Cento progetti per fare crescere la Ravenna di tutti);
- *Verificare la possibilità di predisporre, anche mediante apposita segnaletica, delle “zona 30” nella quale sia consentito e regolamentato, nelle strade a senso unico, il transito delle biciclette anche nel senso opposto a quello consentito agli altri veicoli¹*

In parallelo con l’aggiornamento del PGTU, strumento di breve periodo per il miglioramento delle condizioni della circolazione, si procederà inoltre alla redazione di alcuni strumenti della pianificazione della mobilità.

¹ così come emendato durante la seduta del Consiglio Comunale del 13 giugno 2013

Innanzitutto l'avvio di una azione più intensa nell'ambito delle politiche di Mobility Management che potrebbe consentire una verifica sulla possibilità dello spostamento di quote di utenti dal trasporto privato a quello pubblico o alla bicicletta/piedi.

Sarà importante attuare e monitorare il PSCL (Piano degli Spostamenti Casa Lavoro) del Comune di Ravenna e avviare tutte le azioni possibili nell'ambito dei Piani riferiti alle Aziende obbligate a dotarsi di tale strumento oltre alla verifica di alcuni Piani d'area.

Si dovrà provvedere al completamento del PUM (Piano Urbano della Mobilità). Il PUM è stato introdotto dal PGT (Piano Generale dei Trasporti) che ne ha delineato i contenuti ed è stato richiamato dall'art. 22 della Legge 340/2000. Anche in assenza delle direttive tecniche specifiche previste dalla norma, l'obiettivo dell'Amministrazione è quello di redigere e approvare il PUM, viste le importanti implicazioni di lunga prospettiva, raccordandolo con la revisione degli strumenti di pianificazione territoriale generale (PSC).

Il PUM ha contenuti e obiettivi analoghi al PGTU, ma a differenza di quest'ultimo agisce su di un orizzonte temporale più ampio (dieci anni) ed è particolarmente volto all'identificazione dell'assetto strutturale e infrastrutturale.

3.2 Infrastrutture

Per quanto riguarda il tema delle infrastrutture, occorre innanzitutto precisare che si tratta di opere strategiche per il miglioramento dell'offerta di mobilità e il completamento della rete urbana nella città di Ravenna, che costituiscono condizione necessaria per efficaci interventi di regolazione e orientamento della domanda. La realizzazione di un sistema infrastrutturale viario completo ed efficiente è fra gli obiettivi principali dell'Amministrazione; obiettivo che può essere conseguito solo compatibilmente con importanti risorse pubbliche e/o private.

In secondo luogo, si evidenzia che per infrastrutture si intendono non soltanto tutte le opere connesse alla viabilità legata al traffico motorizzato (strade, ponti, sottopassaggi) ma anche e soprattutto alla mobilità pedonale e ciclabile e agli interventi relativi alla sosta.

Il disegno strategico risulta essere pertanto quello di completare il sistema infrastrutturale a servizio della mobilità cittadina attraverso:

- il completamento delle infrastrutture a carattere urbano;
- un sistema dei parcheggi e della sosta per l'accesso al centro storico compatibile con esigenze di mobilità sostenibile e migliori e diversi usi urbani dei luoghi della città. *In particolare, uno degli obiettivi è di realizzare e connettere quante più possibili piste ciclabili nel centro storico²;*
- una rete di itinerari ciclabili protetti lungo le radiali di accesso collegati alla rete secondaria o a zone a basso impatto veicolare;
- interventi di riqualificazione urbana

a) un sistema dei parcheggi e della sosta per l'accesso al centro storico compatibile con esigenze di mobilità sostenibile e migliori e diversi usi urbani dei luoghi città;

L'aggiornamento del PGTU si propone di riordinare il sistema di accessibilità al centro storico riarticolandone, per qualità e quantità, l'offerta. Partendo dal "Modello generale di accessibilità finalizzato alla tutela ambientale della città" definito nel PGTU 2007, ci si propone di sottolineare ulteriormente il rapporto tra tipologie dei parcheggi e finalità cui

² così come emendato durante la seduta del Consiglio Comunale del 13 giugno 2013

sono destinati. Inoltre ci si propone di individuare ulteriormente il modello estendendone il campo di attenzione anche a livello di transitabilità delle strade al fine di ottenere un efficace strumento di orientamento della domanda (v. Punto 4 e seguente “Le strategie integrate e l’orientamento della domanda”) con l’obiettivo di sostenere il travaso modale per gli spostamenti medio-brevi in coerenza con il punto 3.1 (Un sistema condiviso di accessibilità) del Piano Particolareggiato della Mobilità Ciclistica e della classificazione della rete.

Un nuovo e più incisivo “*Modello Generale di accessibilità finalizzato alla tutela ambientale della città*” dovrà necessariamente basarsi su provvedimenti ulteriormente disincentivanti l’accesso al centro storico dei veicoli motorizzati privati, in conformità con l’art. 7 del C.d.S. e della collegata Circolare Ministeriale – Ministero dei Lavori Pubblici 21 luglio 1997 n. 3816 “*Direttive per l’individuazione dei comuni che possono subordinare l’ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all’interno delle zone a traffico limitato, al pagamento di una somma, nonché per la modalità di riscossione della tariffa e per le categorie dei veicoli a motore esentati*” pubblicata in Gazzetta Ufficiale n 213 del 12.09.1997.

Ciò in relazione ai seguenti obiettivi generali e specifici:

- Riduzione dei percorsi medi di accessibilità effettuati con veicoli privati a motore e, conseguentemente, riduzione delle emissioni in atmosfera.
- Miglioramento della qualità ambientale anche in senso culturale - paesaggistico.
- Definizione di nuove regole di accesso alla ZTL, finalizzate a contenere i transiti dei veicoli a motore e a differenziarne la transitabilità, anche in relazione al valore monumentale e storico;

Ne deriva:

- la prosecuzione del trasferimento, graduale ma irreversibile, dell’offerta di parcheggio verso i margini del Centro Storico *conseguentemente il miglioramento della segnaletica per l’accesso delle auto ai parcheggi sopra richiamati e, per una loro maggior fruizione, l’introduzione di apposita cartellonistica con le indicazioni e la tempistica per l’ideale percorso pedonale per trasferisti nel centro storico cittadino e nei siti monumentali*³;
- la “ripulitura” delle strade dalla sosta ai margini della carreggiata, secondo un principio già enunciato dal PGTU vigente che troverà conferma nel nuovo aggiornamento;
- una ulteriore differenziazione tariffaria tesa a disincentivare l’uso dei parcheggi di profondità
- un riordino delle aree di sosta nella ZTL finalizzato all’innalzamento della qualità urbana e della sicurezza per pedoni e ciclisti;
- un riordino delle zone (in ZTL e ZPRU) in cui è consentita la sosta dei residenti (settori) finalizzato al soddisfacimento, per quanto possibile, della domanda.
- Individuazione di nuove porzioni di centro storico su cui istituire nuove ZTL e migliorarne l’efficienza e l’efficacia degli accessi;
- la definizione di un programma sperimentale di provvedimenti restrittivi all’accesso alla ZTL

³ così come emendato durante la seduta del Consiglio Comunale del 13 giugno 2013;

b) una rete di itinerari ciclabili protetti lungo le radiali di accesso collegati alla rete secondaria o a zone a basso impatto veicolare

L'aggiornamento del PGTU si propone di dare nuovo e più incisivo impulso al completamento/miglioramento della rete ciclabile agendo prioritariamente sulle direttrici ove è maggiore la domanda attuale e/o potenziale e dove il conflitto con i veicoli motorizzati privati si manifesta con una maggiore incidentalità.

c) il completamento delle infrastrutture a carattere urbano

L'intervento che consente il **completamento dell'anello perimetrale urbano** è stato e sarà sicuramente un obiettivo del precedente ma anche del presente aggiornamento. Come già detto questo ha una funzione strategica per il governo della mobilità cittadina, in quanto costituisce una condizione fondamentale per il progressivo allontanamento dei percorsi che oggi, impropriamente, interessano ancora porzioni più centrali della rete stradale urbana.

La nuova bretella fra Fornace Zarattini e via Vicoli ha lo scopo di intercettare prima dell'abitato di Fornace Zarattini gli spostamenti diretti al centro di Ravenna e alla zona urbana a sud ovest e di dirottarli direttamente sul sistema tangenziale urbano (circonvallazione) al fine di alleggerire l'ingresso alla città da via Faentina e il nodo critico di Rotonda Spagna. Col passare degli anni, l'obiettivo ha perso urgenza e priorità, soprattutto per gli effetti benefici di due opere completate nel frattempo: la rifunzionalizzazione di Rotonda Spagna, che ne ha sensibilmente migliorato il livello di servizio e l'apertura del ramo nord della perimetrale. Alla luce di tali rilevanti modificazioni funzionali, la nuova bretella fra Fornace Zarattini e via Vicoli si colloca su orizzonti temporali più lontani, anche collegati al sistema sussidiario ovest previsto dal PSC.

Il bypass sul Candiano è previsto per il completamento dell'anello perimetrale esterno. Con il bypass otterrebbe un sistema completo concentrico di percorsi orbitali su due livelli, ciascuno specializzato per gli usi cui è destinato. L'anello interno (circonvallazione perimetrale urbana) dedicato agli spostamenti (tendenzialmente con autoveicoli leggeri) a servizio della città e l'anello esterno (Classicana – 309 dir – ss67 – nuovo by pass) dedicato agli spostamenti extraurbani effettuati con tutti i veicoli, compresi quelli pesanti. In questo modo le relazioni tra le due sponde del canale potranno usufruire di un percorso adatto, che consentirà al traffico pesante di mantenersi costantemente al di fuori del centro abitato. L'obiettivo resta sempre rilevante, tuttavia il forte impegno finanziario richiesto pone quest'opera al di fuori del limitato orizzonte temporale di un PGTU.

Il collegamento tra la rotonda Spagna e la perimetrale urbana con scavalco della ferrovia consentirebbe di drenare importanti flussi di traffico sulla direttrice nord-sud che attualmente utilizzano via Faentina nel tratto urbano. Anche in questo caso, pur ribadendo la rilevanza dell'obiettivo, va riconosciuto che il forte impegno finanziario e tecnico richiesto pone quest'opera al di fuori del limitato orizzonte temporale di un PGTU

La realizzazione dello **scavalco dei Fiumi Uniti** a realizzazione di un intervento misto pubblico/privato in attuazione agli interventi previsti dalla pianificazione territoriale (PSC e POC). Il PGTU si limita a ricordarne la rilevanza, soprattutto in considerazione degli effetti di decongestionamento che l'opera avrebbe sulla direttrice Ponte Nuovo – Dismano e su quella SP Cella – Ravegnana.

d) interventi di riqualificazione urbana

Tra gli interventi di riqualificazione urbana, riveste un'importanza particolare, ai fini della qualità e della sicurezza della circolazione, la riqualificazione delle radiali di accesso (in generale) e delle strade del centro storico (in particolare) per l'assegnazione degli spazi stradali in modo equilibrato alle varie categorie di utenti.

Questi interventi, già identificati come criticità all'interno del Piano per la sicurezza stradale urbana, prevede tutta una serie di dispositivi tesi a contenere la velocità dei veicoli in transito, a proteggere gli attraversamenti e gli innesti stradali e a realizzare percorsi ciclopeditoni separati e protetti. Esso avrà come effetto sia una migliore qualità complessiva (formale e funzionale), sia un indiretto disincentivo all'utilizzo per spostamenti estranei a destinazioni locali, coniugato a un apposito progetto di segnaletica direzionale in corso di installazione.

3.3 La mobilità' ciclabile, pedonale e la sicurezza

Nelle città, soprattutto quelle storiche, lo spazio a disposizione per la mobilità è limitato e in genere non modificabile.

L'invarianza dello spazio e l'incremento del traffico portano alla congestione, che, oltre a far funzionare male lo stesso sistema della mobilità, peggiora la qualità ambientale e urbana. L'eccessiva quantità di auto, in sosta o in movimento, cancellano la città o per meglio dire la nascondono anche e soprattutto agli occhi dei turisti, degradandone la percezione qualitativa.

In un moderno e sostenibile concetto di mobilità urbana, per funzionare e far vivere la città, abbiamo esigenze differenti da quelle del passato.

Esigenze di efficienza, perché nella nostra città lo spazio messo a disposizione dalla rete stradale per la mobilità, soprattutto quella dedicata alle utenze deboli, è limitato e nella maggior parte dei casi non è modificabile, se non a scapito o a favore di un sistema nei confronti dell'altro.

L'invarianza dello spazio e l'incremento della domanda portano alla congestione, che, a sua volta degrada gravemente l'efficienza complessiva del sistema.

Esigenze di economicità, perché la mobilità motorizzata privata ha un costo complessivo molto elevato, ben maggiore del costo percepito e contabilizzato direttamente dall'utente.

A fronte di innegabili pregi della motorizzata privata (la flessibilità, la rapidità, il confort, etc.), ben valutabili soggettivamente dall'utente, risorse enormi vengono quotidianamente consumate per permettere di circolare ad un numero sempre maggiore di veicoli. Le amministrazioni pubbliche spendono una buona parte delle proprie risorse per la manutenzione delle infrastrutture stradali, per le cure mediche direttamente o

indirettamente conseguenti il traffico, per azioni di risanamento ambientale, per infrastrutture sempre più capaci.

Esigenze di sostenibilità ambientale. Nei paesi più sviluppati, giunti a certe condizioni di benessere, cresce soprattutto la domanda di qualità ambientale. La mobilità motorizzata privata è tra i principali responsabili del peggioramento della qualità ambientale.

In città delle dimensioni di Ravenna, dal cuore della città all'estrema periferia ci sono, in linea d'aria, 2,5 km circa. Per spostamenti entro queste distanze la bicicletta è il mezzo più efficiente e rapido (nella gran parte dei casi si arriva prima), più economico sia per l'utente che per la collettività, più ecologico e più salutare.

Esigenze di salute.

L'attività fisica è fondamentale per la salute umana. La World Health Organization, nel documento "Global Strategy on Diet, Physical Activity and Health" afferma:

*"Le autorità nazionali e locali dovrebbero elaborare indirizzi politici e assicurare che il camminare, l'andare in bicicletta e altre forme di attività fisica siano accessibili e sicure; che le politiche del trasporto includano le modalità non motorizzate..."*⁴

.....

*"Le politiche pubbliche e la legislazione, come ad esempio quelle concernenti il trasporto, la pianificazione urbanistica, ecc, hanno un impatto sulle opportunità (di svolgere) attività fisica..."*⁵

.....

*"Le strategie dovrebbero essere mirate a cambiare le norme sociali e a migliorare la comprensione e l'accettazione della comunità del bisogno di integrare l'attività fisica nella vita di ogni giorno"*⁶

.....

*"il termine attività fisica non deve essere confuso con esercizio...l'attività fisica include sia l'esercizio sia le altre attività che implicano il movimento fisico e fanno parte del giocare, lavorare, del trasporto attivo, ..."*⁷

Questi temi sono ripresi dalla pianificazione sanitaria regionale (Piano della Prevenzione 2010-2012 della Regione Emilia Romagna)

É noto che i comportamenti, volontari o indotti, delle persone giocano un ruolo critico nel determinare lo stato di salute dei singoli e delle comunità. In un ambiente favorevole, gli interventi che mirano a fare adottare ai cittadini comportamenti più orientati alla salute, come un minor utilizzo dell'automobile e un maggiore utilizzo della bicicletta, oppure la

⁴ National and local governments should frame policies and provide incentives to ensure that walking, cycling and other forms of physical activity are accessible and safe; **transport policies include nonmotorized modes of transportation;**...

⁵ Public policies and legislation have an impact on opportunities for physical activity, such as **those concerning transport, urban planning;**...

⁶ Strategies should be geared to changing social norms and improving community understanding and acceptance of the need to **integrate physical activity into everyday life.**

⁷ The term "physical activity" should not be mistaken with "exercise". ...Physical activity includes exercise as well as other activities which involve bodily movement and are done as part of playing, working, active transportation, ...

guida a velocità moderata, oppure il regolare esercizio fisico hanno molte più probabilità di avere successo.

Così, spesso, i cittadini hanno la consapevolezza individuale di quali comportamenti adottare per la salute, ma non altrettanto vi è consapevolezza, da parte dei decisori, di quale orientamento dare al proprio settore per creare ambienti realmente salutarissimi in senso ampio e di quali interventi di promozione della salute proporvi.

Si tratta quindi di investire energie e la gran parte delle risorse disponibili per incentivare il maggior numero di utenti ad effettuare spostamenti mediante l'uso della bicicletta o a piedi.

In questi anni Ravenna si è collocata ai primi posti nelle classifiche delle città con il maggior numero di chilometri di piste ciclabili. Adesso deve essere fatto un ulteriore passo avanti. Avendo a disposizione il Piano della Mobilità Ciclistica approvato nel dicembre del 2012 la nuova strategia si orienterà verso tutte quelle azioni orientate a perseguire un maggiore utilizzo delle piste ciclabili e della bicicletta quindi le azioni volte ad aumentare il numero di persone che vanno a piedi o usano la bicicletta in modo sistematico e quotidiano e affiancando i possibili interventi infrastrutturali alle politiche educative

Il Piano della Mobilità Ciclabile è stato un momento di verifica dei tracciati esistenti ed il collegamento della rete ciclabile primaria con le zone a basso impatto veicolare. Il Piano ha verificato anche i flussi ciclabili occupandosi così degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e considerare anche l'offerta di sosta per biciclette, verificandola in modo sistematico vicino ai punti attrattori/generatori di traffico ciclabile.

È evidente che intervenire a favore delle utenze deboli permette contemporaneamente interventi a favore del decongestionamento delle città con lo scopo di renderle più vivibili, la protezione dei cittadini, ed in particolare quelli più indifesi, e la riduzione dei costi sociali e sanitari a carico della comunità.

La nostra città non è estranea a queste problematiche che negli ultimi anni si sono acuite con particolare gravità in prossimità di alcuni importanti poli attrattori di traffico e fra questi gli edifici scolastici. Diventa pertanto ancor più strategica la previsione di piani destinati alla mobilità ciclabile e a quella pedonale che spingano gli utenti della strada a riconsiderare nuovi e più sostenibili modi alternativi al mezzo motorizzato privato.

In questi anni si è passati da 60 a 120 km di piste ciclabili e quindi è possibile affermare che sono stati fatti grandi sforzi per dotare la città di molti degli itinerari ciclabili di cui ha bisogno. Tuttavia il tema non deve essere impostato solo ed esclusivamente sulla quantità delle piste ma anche sulla qualità manutentiva e sull'aumento degli utenti che le utilizzano.

Il Piano della Mobilità Ciclabile approvato annota esattamente lo stato di fatto e reatto l'elenco delle criticità e delle priorità sulle quali focalizzarsi nei prossimi anni.

La velocità degli spostamenti in auto nella nostra come in altre città italiane è mediamente di 20 km/h mentre quella effettuata con i mezzi pubblici è di 15 km/h.

Questo spiega anche la scarsa simpatia che le persone hanno per questo mezzo di trasporto congelato all'interno del traffico con gli altri veicoli senza poter usufruire di corsie riservate impossibili da realizzare sulla rete stradale urbana della nostra città.

Favorire la mobilità ciclabile vorrà dire assumere provvedimenti e realizzare interventi atti a reperire spazi che favoriscano il maggior numero di questi spostamenti con la massima sicurezza possibile. La periferia della nostra città dista appena 2,5 km in linea d'aria dal

centro storico. Distanze queste sono percorribili sicuramente in bicicletta eliminando almeno gli spostamenti brevi e parte di quelli medio lunghi. Questo contribuirà alla diminuzione dei veicoli sulle strade urbane con conseguenti benefici ambientali.

Sul territorio cittadino dovranno essere previsti interventi di diversa natura ma tutti rivolti al perseguimento di obiettivi comuni, che mettono in primo piano il miglioramento dell'accessibilità delle persone ai diversi spazi della città, la tutela della sicurezza e il rispetto dell'ambiente. Per questo i provvedimenti e gli interventi comprenderanno sia quelli che modificano l'assetto delle strade (percorribilità, sicurezza, abbattimento barriere...), sia quelli che migliorano la qualità della vita delle persone e dell'ambiente urbano (riqualificazioni, riorganizzazioni, pedonalizzazioni...), sia quelli che contribuiscono a gestire la mobilità in modo intelligente in modo da ridurre i disagi e aumentare la sicurezza (telematica a servizio della viabilità e della sicurezza stradale...).

Il traffico pedonale si presta soprattutto per i tragitti inferiori al chilometro, ossia con un tempo di percorrenza fino a 15 minuti circa. Vie pedonali ben strutturate presuppongono reti ben segnalate e complete, senza deviazioni né ostacoli.

Occorre tenere conto delle esigenze di tutti i pedoni. Particolare attenzione va prestata a bambini, anziani, disabili, ai genitori con carrozzelle, ecc. Una rete complementare con funzione anche turistico - ricreativa dovrebbe inoltre servire per lo svago nell'area periurbana e garantire la raggiungibilità delle strutture per il tempo libero.

Intervenire a favore della mobilità pedonale e ciclabile vorrà dire intervenire a favore della sicurezza della circolazione e della diminuzione del numero degli incidenti che sempre più spesso si verificano in ambito urbano (in controtendenza con l'ambito extraurbano nel quale si assiste da anni ad una lenta ma decisa riduzione di incidenti, morti e feriti) e con presenza di cicli e pedoni.

Più pedoni, più biciclette e meno veicoli motorizzati in circolazione vorranno dire una maggiore attenzione di tutti a queste categorie di utenti silenziosi e per nulla inquinanti e una maggiore sensibilità sui problemi di salute e qualità ambientale. Inoltre la riduzione del numero di spostamenti urbani dei veicoli motorizzati comporterà indubbiamente un abbassamento del livello di rischio e col tempo un abbassamento del numero degli incidenti.

In quest'ottica sarà di fondamentale importanza inserire, tra i Piani di Settore sui quali organizzare l'aggiornamento del PGTU anche il Piano dell'Accessibilità Urbana.

Il P.A.U. o Piano di Accessibilità Urbana è uno strumento che ha l'obiettivo di garantire ad ognuno la possibilità di spostarsi autonomamente e in sicurezza all'interno dell'ambiente urbano, al di là della condizione fisica, sensoriale o anagrafica.

Il P.A.U. è il documento tecnico che illustra le relazioni tra edifici, infrastrutture e fruitori, cercando di individuare tutto ciò che è fonte di pericolo, ostacolo o che può causare imbarazzo o discriminazione ed è documento che costituisce anche un piano particolareggiato del più generale P.E.B.A. o Piano per l'abbattimento delle Barriere Architettoniche.

In relazione all'acquisizione dei dati più recenti sull'incidentalità si renderà indispensabile un aggiornamento del Piano della Sicurezza Stradale Urbana unico vero strumento in

grado di destinare le risorse nei luoghi in cui l'incidentalità si verifica con maggiore intensità e frequenza⁸

3.4 Le strategie integrate e l'orientamento della domanda

E' evidente che questo aggiornamento fonda molte delle sue considerazioni su un nuovo concetto d'uso ma soprattutto sulla rifunzionalizzazione delle strade del centro storico e su una nuova proposta di organizzazione e offerta della sosta.

Un Piano capace di offrire una maggiore possibilità nel reperire sosta ma allo stesso tempo garantire una qualità urbana delle strade compatibile con un Centro Storico come luogo degli scambi culturali e commerciali all'aperto capace di attrarre ma soprattutto di contenere e far muovere le persone nelle sue vie e piazze.

L'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) prevede che il sovrappeso e l'obesità potrebbero presto sostituire i più tradizionali problemi di salute pubblica come la denutrizione e le malattie infettive. Gli sforzi degli organismi della sanità pubblica, tendono a contrapporsi al problema cercando di comprendere e correggere i fattori ambientali responsabile della crescita del fenomeno. E' quindi necessario incidere in modo significativo sugli stili di vita.

Il Piano dei Parcheggi e della Sosta dovrà uniformarsi a questo diverso concetto della mobilità legata sempre più al concetto di modifica e allungamento degli spostamenti effettuati sempre in maggior numero a piedi e in bicicletta.

I vantaggi connessi con l'utilizzo del mezzo motorizzato privato restano percepiti sempre come più rilevanti dalla maggior parte degli utenti. Percepiti come superiori a qualunque offerta di trasporto alternativo: il grado di libertà sugli orari di partenza, la gestione degli imprevisti, il maggiore livello di servizio offerto dall'auto privata, rispetto a qualunque mezzo.

Tale deformata percezione induce a pensare che le disparità di convenienza non potranno mai essere compensate senza adeguate politiche di mobilità sostenibile complementari e/o integrate che esplicitino il danno ambientale connesso con l'utilizzo del veicolo motorizzato tradizionale.

Tali circostanze diventano ancora più evidenti, se si osserva come gli utenti automobilistici tendano sistematicamente a sottostimare i costi dello spostamento in autovettura e a sovrastimare i costi degli spostamenti su mezzi alternativi: questo è essenzialmente dovuto al fatto che alcuni costi per il trasporto privato vengono spalmati nell'arco dell'anno: il costo dell'ammortamento dell'autovettura, la manutenzione periodica, l'assicurazione ecc. che non vengono percepiti come costo effettivo dello spostamento, ma come una spesa fissa indipendente dal numero di Km percorsi; gli unici costi effettivamente percepiti nello spostamento in autovettura sono il consumo di carburante e la tariffa sulla sosta, in quanto spesi al momento dell'effettuazione dello spostamento.

Il Park pricing o tariffazione della sosta è uno strumento efficace per orientare, in modo significativo, le abitudini degli utenti, a vantaggio di una maggiore vivibilità dell'ambiente urbano: la sosta a pagamento comporta infatti un'automatica variazione del prezzo del viaggio in auto incidendo soprattutto sui viaggi di breve e brevissimo raggio che a Ravenna rappresentano una parte importante degli spostamenti totali.

⁸ così come emendato durante la seduta del Consiglio Comunale del 13 giugno 2013;

Effetto non secondario è inoltre la riqualificazione urbana e ambientale: attraverso il recupero di una maggiore disponibilità di sosta dovuta all'aumento della rotazione, possono essere infatti riutilizzati spazi oggi impropriamente destinati alla sosta dei veicoli, con particolare riferimento a luoghi di pregio storico e architettonico.

Appare inoltre chiaro come un più corretto uso dell'auto e della sosta comporti un automatico abbattimento di alcuni indicatori ambientali quali la diminuzione del rumore urbano e dell'inquinamento atmosferico, poiché si riducono i flussi a vuoto di chi cerca, invano, un'area di sosta all'interno di dedali stradali.

Le strategie integrate di tariffazione riguardano sia il settore dei parcheggi che quello relativo ai trasporti pubblici.

Le politiche della sosta rappresentano un aspetto fondamentale nelle decisioni legate alla mobilità promosse dal Comune di Ravenna. Un'azione strategica è quella di diversificare le tariffe di sosta in modo da orientare la domanda, cioè con importi decrescenti dall'interno verso l'esterno. Questa è una possibile leva di intervento per riequilibrare domanda e offerta, a cominciare dai punti dove oggi la domanda supera, in alcune ore del giorno, l'offerta.

Al fine di sostenere l'efficacia delle politiche sopra illustrate, tendenti alla disincentivazione dell'accesso e agli attraversamenti impropri delle zone centrali da parte dei veicoli motorizzati privati saranno esplorate le opportunità offerte dall'ordinamento vigente in tema di road pricing, cioè di tariffazione degli accessi alla ZTL.

Tutto ciò in conformità con la citata Circolare Ministeriale 21 luglio 3816 che recita testualmente: *“La tariffazione degli accessi alle zone a traffico limitato si inserisce nelle strategie generali d'intervento per migliorare la mobilità urbana previste dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico, emanate da questo Ministero il 24 giugno 1995, e più precisamente rappresenta una forma mediata di disincentivazione dell'uso dei veicoli a motore per il trasporto individuale privato attraverso l'intervento sulla domanda di mobilità.”*

3.5 Le zone a traffico pedonale privilegiato e zone a basso impatto veicolare

Il PGTU vigente prevede l'ampliamento dalla/delle ZTL, sostanzialmente senza importanti differenziazioni. L'aggiornamento previsto dalle presenti Linee Guida si propone di introdurre elementi di differenziazione in relazione al livello di limitazione del traffico. In altre parole del numero e della tipologia di autorizzati.

Ciò perché Ravenna presenta oggi anche esigenze di mobilità che devono necessariamente armonizzarsi a quelle della qualità urbana e della vocazione turistica.

Non tutte le strade sono adatte ad essere praticabili dai veicoli a motore, non tutte le strade possono essere percorse dalle biciclette. Lo stesso vale per la sosta. Ci sono strade che hanno funzioni e spazi che si possono destinare a qualsiasi tipo di sosta e ci sono strade che necessariamente devono essere dedicate alla circolazione prevalente dei soli pedoni.

Per tale motivo dovrà essere predisposta una mappatura delle strade in cui la sosta e la circolazione dovrà essere particolarmente limitata e/o vietata ai veicoli, in particolare quelli a motore, con l'evidente obiettivo di riqualificare le vie del centro che per vocazione, per

presenze monumentali e storico artistiche poco si prestano alla presenza di veicoli in circolazione e sosta.

Si tratta quindi di introdurre un'ulteriore zonizzazione a basso impatto veicolare ("quasi pedonale") caratterizzata da esigenze di *alta protezione ambientale* o da *alta frequentazione pedonale*.

Oltre a questa operazione di mappatura verrà intrapresa un'operazione di individuazione delle zone, anche al di fuori del centro storico, a basso impatto veicolare dove la prevalente destinazione residenziale, ricreativa e/o scolastica devono suggerire regolamentazioni e condotte di guida adeguate ai luoghi.

In queste zone dovrà essere possibile effettuare spostamenti corti a piedi e medi in bicicletta in modo da accedere ai servizi pubblici di quartiere evitando l'uso dei veicoli a motore. In quest'ottica dovrà essere prestata particolare attenzione all'offerta di sosta in prossimità degli esercizi pubblici e di pubblico interesse e gli interventi dovranno principalmente essere orientati verso la sicurezza della mobilità pedonale e ciclabile.

Ultimo e più determinante elemento è la presenza nella ZPRU di una importante offerta di sosta che non disincentiva all'uso dell'auto privata e che crea le condizioni per una presenza ancora massiccia di veicoli sulle strade del Centro Storico.

Dovrà essere fatta una verifica per poter ipotizzare anche percorsi che conducano ad una diversa classificazione delle strade le cui caratteristiche possano però essere definite e riconoscibili dagli utenti con l'intento di preservare l'incolumità delle utenze deboli. Le dimensioni del Centro Abitato capoluogo, le caratteristiche della sua rete stradale e le differenti epoche di realizzazione dei nuclei abitati inducono anche ad una serie di considerazioni relative alle difficoltà che ogni Piano Particolareggiato incontra nella sua applicazione. Si renderà pertanto indispensabile avviare una indagine, che possa terminare con un Piano di Settore, allo scopo di individuare, censire e caratterizzare le diverse zone della città. Tale indagine/Piano dovrebbe consentire di poter attuare i migliori interventi di ingegneria del traffico consentendo un adeguato uso degli spazi stradali in relazione alle diverse esigenze delle varie componenti del traffico e alle caratteristiche della porzione di città interessata da tali eventuali interventi di riorganizzazione della sosta e della circolazione⁹

3.6 Mobility management

Il Mobility Management rappresenta l'insieme delle azioni proposte al fine di regolare la domanda di mobilità adottando provvedimenti, possibilmente a basso impatto economico e ad alto valore sociale ed educativo, con lo scopo di modificare lo stile di vita in relazione agli spostamenti per lavoro e per studio.

L'obiettivo è l'organizzazione degli spostamenti casa-lavoro del maggior numero possibile di persone.

Il Comune si è dotato di un proprio mobility manager e ora si rende necessaria un'opera incisiva sul fronte delle verifiche nei confronti di quelle aziende che sono obbligate e che ancora non hanno aderito alle norme del D.M. 27 marzo 1998, nonché avviare una azione congiunta per estenderne l'applicazione, su base volontaria, anche alle aziende non obbligate.

⁹ così come emendato durante la seduta del Consiglio Comunale del 13 giugno 2013

Pare opportuno che in un momento economico come quello attuale debbano essere intraprese azioni che potrebbero avere effettivamente ricadute economiche modeste per le aziende ed elevate per le famiglie.

3.7 Trasporto pubblico e collettivo

Il trasporto pubblico è un elemento strategico per trasferire quote di spostamenti individuali dal traffico veicolare privato a quello collettivo. Tuttavia gli sforzi di questi anni sono stati affievoliti da situazioni che hanno contrastato un utilizzo importante di questa modalità di trasporto.

Innanzitutto le caratteristiche della rete stradale; la maggior parte delle strade interne alla ZPRU non dispongono neppure delle dimensioni tali da essere considerate strade a doppio senso. Strette e tortuose non consentono il contemporaneo transito di diverse componenti del traffico. L'utilizzo di corsie preferenziali è stato possibile solo in rare occasioni e per tale ragione alcune linee ad altissima frequenza non hanno conseguito i risultati attesi. I bus costretti a muoversi con una velocità operativa pari a quella del normale traffico veicolare non ha attratto ulteriori utenti.

In questi anni si è raggiunto inoltre un momento critico dell'economia nazionale che ha fatto sì che i trasferimenti per questa modalità di traffico fossero in decisa diminuzione.

Questo ha determinato una serie di interventi di razionalizzazione dei servizi con diminuzione della frequenza ed in qualche caso anche con la soppressione di linee utilizzate solo saltuariamente.

Nonostante ciò sono stati portati avanti interventi di miglioramento della sicurezza su una parte significativa di fermate del trasporto pubblico e in qualche caso sono stati introdotti anche elementi di miglioramento qualitativo.

Nell'ottica di voler comunque valorizzare il trasporto pubblico di linea dovranno essere intraprese campagne di comunicazione nelle scuole e nei luoghi di lavoro tese ad informare i potenziali utenti delle possibilità offerte da tale sistema di spostamento. Contemporaneamente dovranno essere individuate azioni antagoniste al trasporto privato che consentano di pensare al trasporto pubblico di linea come una delle possibili soluzioni negli spostamenti medio corti all'interno del centro abitato capoluogo.

Pur nella consapevolezza della conformazione non certo favorevole della viabilità urbana, ci si propone di attivare uno studio della viabilità che favorisca il trasporto pubblico in sede protetta per aumentarne così la velocità di percorrenza, la qualità e la competitività nei confronti dell'auto al fine di costituirne una valida alternativa e per incrementare l'utilizzo dei grandi parcheggi periferici¹⁰

3.8 Veicoli a basso impatto ambientale

Obiettivo del Comune di Ravenna è la diffusione a larga scala di tali veicoli, in modo tale da ottenere una drastica riduzione delle emissioni inquinanti legate non soltanto al traffico privato, ma anche a quello commerciale e a quello pubblico.

Ci si riferisce in particolare a veicoli a metano, ma anche a biodiesel e gpl.

¹⁰ così come emendato durante la seduta del Consiglio Comunale del 13 giugno 2013;

Il Libro Verde sull'Energia e il Libro Bianco sui Trasporti pubblicati dalla Commissione Europea fissano l'obiettivo di sostituire, entro il 2020, il 20% dei carburanti classici con carburanti alternativi.

Per far questo si individuano l'idrogeno (o idrometano), con soluzione nel lungo termine; il metano, nel medio termine; e i biocarburanti nel breve termine.

In particolare, la tecnologia del metano viene ritenuta prioritaria in quanto tecnologia "matura", applicabile su larga scala e caratterizzata da eccellenti benefici a livello di emissioni locali.

Queste sono le principali linee di intervento:

- **Sistema di incentivi e disincentivi**

All'interno del progetto complessivo "Ravenna città del metano", i principali incentivi hanno consentito il finanziamento per l'acquisto di nuovi veicoli a metano (grazie all'adesione del Comune al Protocollo di Torino) e per la conversione a metano o a gpl di veicoli a benzina (grazie all'adesione al Protocollo di Parma, i cui finanziamenti sono però oggi "congelati" a livello governativo).

I veicoli alimentati a metano o gpl hanno oggi libera circolazione durante le giornate di limitazione al traffico.

Sono stati previsti incentivi alle aziende per l'utilizzo di veicoli commerciali a metano.

Nell'ambito della riorganizzazione degli accessi alla Zona a traffico limitato, ci si propone di prevedere restrizioni diversificate in base alla qualità ambientale dei veicoli.

E' evidente che ulteriori futuri provvedimenti di incentivazione al rinnovamento del parco veicolare circolante potranno essere adottati compatibilmente con le risorse a disposizione.

- **Veicoli pubblici e del trasporto pubblico.**

Il Comune di Ravenna possiede 156 mezzi di cui 56 alimentati a metano; complessivamente i veicoli alimentati a metano sono aumentati del 10% in più rispetto al 2006. Da registrare in calo il numero dei veicoli elettrici operativi che, in verità sono quelli di prima generazione, più costosi e meno affidabili.

Il parco mezzi aziendale a disposizione per il trasporto di linea urbano e suburbano impiegato a Ravenna è composto attualmente da 56 mezzi di cui 46 a metano (82%).

Nel dettaglio 24 urbani tutti a metano (100%) e 22 suburbani a metano su 32 (69%)

Il risultato cui tendere è ovviamente il 100% ma la situazione attuale pare già di altissimo livello.

- **Tecnologie a supporto della mobilità**

La gestione intelligente dei processi della mobilità e dell'informazione che li accompagna, rappresenta attualmente un fattore chiave di espansione, di crescita economica e di miglioramento dei servizi per ogni città.

In un momento in cui le risorse diventano particolarmente esigue è indispensabile pianificarne un utilizzo oculato, basato su elenchi di priorità redatti sulla base di criticità derivanti da studi specialistici.

Questo è possibile solo mediante l'acquisizione e l'analisi dei dati di traffico.

Ed è per questo che l'Amministrazione si è dotata di strumenti per l'acquisizione di dati di traffico utili alla gestione, studio e sviluppo delle principali criticità e per il controllo di provvedimenti di carattere circolatorio e *valuterà la modifica delle attuali postazioni di emissione dei biglietti integrandole con un sistema che permetta di trarne utili statistiche circa la permanenza media delle auto in sosta nelle diverse fasce orarie e/o altri dati utili per l'adozione di strategie migliorative¹¹.*

- **Dispositivi (varchi) per il controllo degli accessi alla Ztl**

Si tratta di un intervento finanziato nel 2003 realizzato mediante l'installazione di una strumentazione elettronica con cui vengono monitorati gli accessi dei veicoli alla Zona a Traffico Limitato, sanzionando automaticamente chi vi accede senza esserne autorizzato.

Il numero degli accessi controllati è aumentato in virtù dell'estensione della ZTL. I varchi controllati sono passati dai cinque del 2007 agli otto attuali realizzati a seguito dell'estensione della ZTL. L'intervento ha consentito una diminuzione reale dei transiti di attraversamento sugli itinerari esterno – esterno con inevitabili benefici sulla qualità ambientale e un minor impiego di personale della PM con benefici e ricadute sui controlli in strada.

Si ritiene che nell'esistente sistema ci siano varchi che ancora presentano carenze di controllo che dovranno essere oggetto di attenta valutazione (via Tombesi dall'Ova e via Cavour)

- **Indirizzamento ai parcheggi e pannelli a messaggio variabile e monitoraggio e controllo dei flussi**

Il Comune ha finanziato e realizzato un sistema combinato di pannelli a messaggio variabile per indirizzare i veicoli ai parcheggi, indicando anche la presenza di posti disponibili e un sistema per il rilevamento in remoto di dati di traffico.

Il sistema è stato inizialmente composto da 17 postazioni cui se ne sono aggiunte altre 12. In totale 29 postazioni che consentono l'acquisizione di dati di traffico.

Il sistema di indirizzamento ai parcheggi necessita di interventi costanti di ritaratura del software e manutenzione delle spire ed è per questo che nel prossimo periodo si cercherà di aumentare l'attenzione su tale attività affinché sia maggiormente affidabile nelle indicazioni e di aiuto a coloro che cercheranno sosta libera nelle immediate vicinanze del centro storico.

Una comunicazione che permette di evitare accessi al centro storico laddove la possibilità di sosta non sia garantita, e che ridurrà i "chilometri a vuoto" effettuati per la ricerca del parcheggio.

¹¹ così come emendato durante la seduta del Consiglio Comunale del 13 giugno 2013;

3.9 Misure emergenziali e transitorie

Come illustrato al par. 2.5 (Situazione ambientale) l'Amministrazione Comunale ha aderito agli accordi regionali di programma sulla Qualità dell'aria, sottoscritti a partire dal 2002 anche dagli altri Comuni capoluogo di provincia o superiori ai 50.000 abitanti, che prevedono fra le altre cose misure di limitazione del traffico fra ottobre e marzo tese al contenimento e alla riduzione dei superamenti delle concentrazioni ammesse.

4 DAL PGTU VIGENTE ALL'AGGIORNAMENTO

4.1 L'attuazione dell'aggiornamento 2007

Il PGTU vigente annota all'interno una serie di azioni e nella parte finale un elenco di Piani cui dare attuazione.

Durante questo periodo di tempo è stata data attuazione a Piani Particolareggiati e di Settore.

Alcuni importanti Piani di Settore sono ancora in corso di redazione e la loro impostazione concettuale non subirà alcuna variazione neppure con l'approvazione delle presenti linee guida.

In Particolare sono stati approvati e realizzati, dal punto di vista infrastrutturale e circolatorio i seguenti Piani Particolareggiati di Zona:

1. Piano Particolareggiato di via Bandini Buti e strade limitrofe
2. Piano Particolareggiato di via Baccarini, via Rondinelli e strade limitrofe
3. Piano Particolareggiato di via Fermi, via Nievo e strade limitrofe
4. Piano Particolareggiato di via Salara e strade limitrofe
5. Piano Particolareggiato di via Medea e strade limitrofe
6. Piano Particolareggiato di via Morelli e strade limitrofe
7. Piano Particolareggiato di via Bassano del Grappa
8. Piano Particolareggiato di via Capodistria e strade limitrofe
9. Piano Particolareggiato di Punta Marina Terme Comparto Nord
10. Piano Particolareggiato di via Da Vinci e strade limitrofe a S. Pietro in Vincoli
11. Piano Particolareggiato di via Montanari e strade limitrofe: stralci 1,2 e 3
12. Piano Particolareggiato di via Trento, Cesarea, Monfalcone Pascoli e strade limitrofe
13. Piano Particolareggiato relativo a interventi di miglioramento della sicurezza della circolazione e di riorganizzazione della sosta in alcune strade di S. Bartolo

Inoltre sono stati redatti ed approvati alcuni importanti Piani di Settore:

1. Piano di Settore per l'aggiornamento della delimitazione di alcuni centri abitati all'interno del territorio comunale
2. Piano per la classificazione delle strade
3. Piano della Sicurezza Stradale Urbana – 2007
4. Piano della Sicurezza Stradale Urbana – aggiornamento 2009
5. Piano del sistema informativo della Mobilità
6. Piano degli interventi di fluidificazione della perimetrale urbana
7. Piano dell'accessibilità bus turistici
8. Piano della Mobilità Pedonale (attuazione di 3 dei 5 Piedibus studiati)
9. Piano della Mobilità Ciclistica
10. Piano degli Spostamenti casa Lavoro

In particolare nella redazione dei Piani Particolareggiati di Zona sono stati adottati i criteri e i principi contenuti nel Piano Generale del Traffico Urbano. Un grande risalto ed una importanza fondamentale è stata data alla scala gerarchica che ha condotto sempre ogni considerazione di carattere circolatorio.

4.2 I contenuti dell'aggiornamento

L'aggiornamento 2012 si propone di indirizzarsi principalmente su alcuni temi che necessitano di analisi e approfondimenti ulteriori rispetto a quelli già contenuti nel PGTU vigente. Tra questi sarà oggetto di particolare attenzione il tema dell'accessibilità al Centro Storico e dell'organizzazione dell'offerta di sosta.

Pertanto l'aggiornamento si articolerà sui seguenti argomenti principali:

- Stato di attuazione del PGTU vigente
- Adeguamento/aggiornamento del modello generale di accessibilità;
- Piano Urbano dei Parcheggi e della Sosta (PUPS), con particolare riguardo all'articolazione dell'offerta in Centro Storico;
- Riarticolazione / sviluppo delle Zone a Traffico Limitato, con particolare attenzione per le condizioni di autorizzabilità all'ingresso, ivi compresa l'istituzione di forme e di tariffazione degli accessi e quindi con una revisione della disciplina e del regolamento per l'accesso e la sosta;

- Linee di indirizzo per lo sviluppo di piani particolareggiati della mobilità pedonale e ciclistica;
- Identificazione delle problematiche circolatorie principali e individuazione dei criteri per lo sviluppo di successivi Piani Particolareggiati specifici;
- Aggiornamento della classificazione funzionale delle strade;
- Aggiornamento del Regolamento Viario;
- Aggiornamento del programma di attuazione (Piani particolareggiati)
- Redazione del P.A.U. quale piano particolareggiato di settore del più generale P.E.B.A.
- *Aggiornamento del Piano della Sicurezza Stradale Urbana¹²*

Inoltre :

1. rifunzionalizzazione e adeguamento dell'area dell'incrocio Cilla – Sant'Alberto;
2. completamento della ristrutturazione funzionale degli spazi antistanti la stazione ferroviaria (vedi Piano Particolareggiato dell'Accessibilità Turistica già approvato)
3. recupero ad usi urbani e turistici più compatibili di piazza Garibaldi;
4. ampliamento e rifunzionalizzazione della zona sud del Centro Storico;
5. verifica per l'ampliamento delle strade soggette a particolare tutela (via Galla Placidia, via Ponte Marino, via S. Vitale, ecc)
6. aggiornamento del sistema di controllo degli accessi SIRIO

12. così come emendato durante la seduta del Consiglio Comunale del 13 giugno 2013 a seguito della nota degli uffici inserita a pag 21.

4.3 Il periodo transitorio

Durante il periodo che va da dall'approvazione del presente documento all'approvazione definitiva dell'aggiornamento resta efficace il PGTU vigente e ne prosegue l'attuazione.

5 LA VALSAT

5.1 Inquadramento legislativo

L'art. 7 della L.R. 02 ottobre 1998, n. 30 "Programmazione di livello comunale", così come sostituito da art. 6 L.R. 28 aprile 2003 n. 8, stabilisce che i piani urbani del traffico, come piani di settore di livello comunale seguono le procedure di approvazione di cui all'articolo 34 della legge regionale n. 20 del 2000.

La lettura combinata del Codice ambientale (Decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006) e della L.R. 13/06/2008, n. 9 porta a ritenere obbligatoria la ValSat per i PGTU.

La L.R. 13/06/2008, n. 9 (DISPOSIZIONI TRANSITORIE IN MATERIA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA E NORME URGENTI PER L'APPLICAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO 3 APRILE 2006, N. 152) stabilisce (art. 1, comma 4) "Per i piani ed i programmi approvati dai Comuni ...l'autorità competente è la Provincia".

In mancanza di leggi specifiche in materia di traffico si fa riferimento alla L.R. 20/2000 e, in particolare all'art. 5, così come sostituito dall'articolo da art. 13 L.R. 6 luglio 2009 n. 6, di seguito riportato integralmente:

Art. 5

Valutazione di sostenibilità e monitoraggio dei piani

La Regione, le Province e i Comuni, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, ell'elaborazione ed approvazione dei propri piani prendono in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani, provvedendo alla Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Valsat) degli stessi, in conformità alla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 (Valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente) e alla normativa nazionale e regionale di recepimento della stessa

A tal fine, nel documento preliminare e in un apposito documento di Valsat, costituente parte integrante del piano adottato ed approvato, sono individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo di cui all'articolo 4 e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti con il medesimo piano. Gli atti con i quali il piano viene approvato danno conto, con la dichiarazione di sintesi, degli esiti della Valsat, illustrano come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nel piano e indicano le misure adottate in merito al monitoraggio.

Per evitare duplicazioni della valutazione, la Valsat ha ad oggetto le prescrizioni di piano e le direttive per l'attuazione dello stesso, recependo gli esiti della valutazione dei piani sovra ordinati e dei piani cui si porti variante, per le previsioni e gli aspetti che sono stati oggetto di tali precedenti valutazioni. Ai fini della Valsat sono utilizzati, se pertinenti, gli approfondimenti e le analisi già effettuati e le informazioni raccolte nell'ambito degli altri livelli di pianificazione o altrimenti acquisite.

L'amministrazione precedente, nel predisporre il documento di Valsat dei propri piani può tener conto che talune previsioni e aspetti possono essere più adeguatamente decisi valutati in altri successivi atti di pianificazione di propria competenza, di maggior dettaglio, rinviando agli stessi per i necessari approfondimenti.

Allo scopo di evitare la duplicazione della valutazione, la Provincia, nel provvedimento con il quale si esprime sulla compatibilità ambientale del POC, ai sensi del comma 7, lettere b), c) e d), può stabilire che i PUA che non comportino variante al POC non devono essere sottoposti alla procedura di valutazione, in quanto il POC ha integralmente disciplinato ai sensi dell'articolo 30 gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e trasformazione del territorio da esso previsti, valutandone compiutamente gli effetti ambientali ai sensi del presente articolo. Non sono comunque sottoposti alla procedura di valutazione prevista dal presente articolo i PUA attuativi di un POC, dotato di Valsat, se non comportino variante e il POC ha definito l'assetto localizzativo delle nuove previsioni e delle dotazioni territoriali, gli indici di edificabilità, gli usi ammessi e i contenuti planivolumetrici, tipologici e costruttivi degli interventi, dettando i limiti e le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni previste.

Sono esclusi dalla procedura di valutazione prevista dal presente articolo le varianti che non riguardano le tutele e le previsioni sugli usi e le trasformazioni dei suoli e del patrimonio edilizio esistente stabiliti dal piano vigente, e che si limitino a introdurre:

- a. rettifiche degli errori materiali;
- b. modifiche della perimetrazione degli ambiti di intervento, che non incidono in modo significativo sul dimensionamento e la localizzazione degli insediamenti, delle infrastrutture e delle opere ivi previsti;
- c. modifiche delle caratteristiche edilizie o dei dettagli costruttivi degli interventi;
- d. modifiche necessarie per l'adeguamento del piano alle previsioni localizzative immediatamente cogenti contenute negli strumenti nazionali, regionali o provinciali di pianificazione territoriale, di cui è già stata svolta la valutazione ambientale;
- e. varianti localizzative, ai fini dell'apposizione del vincolo espropriativo, per opere già cartograficamente definite e valutate in piani sovraordinati o per la reiterazione del vincolo stesso.

Al fine di evitare duplicazioni le fasi procedurali, gli atti e ogni altro adempimento richiesti dalla normativa comunitaria e nazionale per la procedura di valutazione disciplinata dal presente articolo sono integrate nel procedimento di elaborazione e approvazione dei piani disciplinato dalla presente legge, con le seguenti precisazioni ed integrazioni:

- a. le procedure di deposito, pubblicazione, partecipazione e consultazione previste per i piani disciplinati dalla presente legge sostituiscono ad ogni effetto gli analoghi adempimenti previsti ai fini della valutazione ambientale;
- b. per i POC e i PUA in variante agli stessi, il Comune trasmette il piano adottato ai soggetti competenti in materia ambientale, individuati in collaborazione con la Provincia, per acquisirne il parere, entro i termini e con le modalità per la presentazione delle osservazioni al piano.

La Regione e le Province, in veste di autorità competente, si esprimono in merito alla valutazione ambientale rispettivamente dei piani provinciali e comunali nell'ambito dei seguenti provvedimenti di loro competenza, dando specifica evidenza a tale valutazione:

- a. per il PTCP e i PSC, nell'ambito dell'intesa, di cui agli articoli 27, comma 10, e 32, comma 10, ovvero, ove sia stato stipulato l'accordo di pianificazione,

- nell'ambito delle riserve al piano adottato, di cui agli articoli 27, comma 7, e 32, comma 7, previa acquisizione delle osservazioni presentate;
- b. per il POC, nell'ambito delle riserve al piano adottato di cui all'articolo 34, comma 6, previa acquisizione delle osservazioni presentate;
 - c. per i PUA in variante al POC, nell'ambito delle osservazioni al piano adottato, di cui all'articolo 35, comma 4, previa acquisizione delle osservazioni presentate;
 - d. per gli accordi di programma di cui all'articolo 40 e per le conferenze di servizi, intese o altri atti, comunque denominati, che comportino variante a strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica secondo la legislazione vigente, nell'ambito dell'atto con il quale la Regione o le Province esprimono il proprio assenso alla variante stessa, previa acquisizione delle osservazioni presentate.

Gli atti con i quali Regioni e Province si esprimono in merito alla Valsat, di cui al comma 7, e le indicazioni contenute negli atti di approvazione del piano, di cui al secondo periodo del comma 2, sono resi pubblici, anche attraverso la pubblicazione sui siti web delle autorità interessate.

In coerenza con le valutazioni di cui ai commi precedenti, la pianificazione territoriale e urbanistica persegue l'obiettivo della contestuale realizzazione delle previsioni in essa contenute e degli interventi necessari ad assicurarne la sostenibilità ambientale e territoriale.

La Regione, le Province e i Comuni provvedono al monitoraggio dell'attuazione dei propri piani e dei loro effetti sui sistemi ambientali e territoriali, anche al fine della revisione o aggiornamento degli stessi.

In quanto piano di settore di livello comunale, il PGTU è predisposto ed approvato nel rispetto delle previsioni dei piani sovra ordinati e degli obiettivi strategici e delle scelte del piano generale del medesimo livello di pianificazione, sviluppando e specificando gli obiettivi prestazionali di settore ivi stabiliti (L.R. 20/2000, art 10, comma 4).

In particolare (L.R. 20/2000, art A-5 dell'allegato), il PGTU recepisce e si basa sulle previsioni del PSC relative a:

- a. rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità di maggiore rilevanza, avendo riguardo anche ai servizi di trasporto in sede propria, al sistema dei parcheggi di scambio e di interconnessione ed agli spazi per l'interscambio tra le diverse modalità di trasporto urbano o extraurbano;
- b. sistema della mobilità ciclabile e pedonale;
- c. prestazioni che le infrastrutture devono possedere, in termini di sicurezza, di geometria e sezione dei tracciati, di capacità di carico, per garantire i livelli di funzionalità, accessibilità e fruibilità del sistema insediativo che costituiscono gli obiettivi di qualità urbana ed ecologico ambientale, definiti ai sensi dell'art. A-6 dell'Allegato.

L'art. A-6 dell'Allegato fornisce alcune indicazioni fondamentali anche in relazione alla materia trattata dal PGTU. Ci si riferisce in particolare all'art A-6 "Standard di qualità urbana ed ecologico ambientale", di applicabilità generale, e all'art. Art. A-7 "Centri storici", che pone il problema/obiettivo di "integrare le politiche di salvaguardia e riqualificazione del centro storico con le esigenze di rivitalizzazione e rifunzionalizzazione dello stesso".

5.2 Obiettivi e ambito di competenza del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

Gli obiettivi del PGTU sono stabiliti dall'art. 36 del CdS (comma 4: I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi), e sono sviluppati (art. 7, comma 1 della L.R. 30/98) "con particolare attenzione al trasporto pubblico e alla mobilità pedonale e ciclabile".

Inoltre il PGTU assume, per quanto di competenza gli obiettivi contenuti nel PSC e nella relativa Valsat e, nel Piano Provinciale di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria. Infine il PGTU assume, quale documento generale di orientamento, le "LINEE GUIDA DELL'AZIONE REGIONALE PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE", approvate dalla Giunta Regionale con adozione 1580 del 06/10/2008.

Secondo le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", emanate dal Ministero Lavori Pubblici e pubblicate sulla G. U. n° 77 del 24/6/1995 in attuazione del comma 6 dell'art. 36 del CdS), "il PUT costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo".

Inoltre "Il Piano urbano del traffico (PUT) è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo -arco temporale biennale- e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

In particolare il PUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo -mediante interventi di modesto onere economico- le criticità della circolazione".

Pertanto l'ambito principale di competenza del PUT (di cui il PGTU costituisce il primo livello) afferisce principalmente all'organizzazione della mobilità e alla disciplina di circolazione e d'uso degli spazi pubblici stradali.

La limitazione a interventi di modesto onere economico esclude il PGTU dal campo delle modificazioni fisiche territoriali aventi rilievo urbanistico.

L'unica eccezione a questo principio è costituita dal comma 4 dell'art. 7 della L.R. 30/98 ("I piani di settore di livello comunale...possono apportare modifiche o integrazioni, relativamente alle infrastrutture per la mobilità previste dal piano operativo comunale").

5.3 Articolazione e contenuti del documento di Valsat

Nel documento di Valsat, costituente parte integrante del piano adottato ed approvato, "sono individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo di cui all'articolo 4 e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti con il medesimo piano" (L.R. 20/2000, art. 5 comma.

In quanto piano di settore di livello comunale, il PGTU recepisce "gli esiti della valutazione dei piani sovra ordinati ...per le previsioni e gli aspetti che sono stati oggetto di tali precedenti valutazioni. Ai fini della Valsat sono utilizzati, se pertinenti, gli approfondimenti e le analisi già effettuati e le informazioni raccolte nell'ambito degli altri livelli di

pianificazione o altrimenti acquisite”. Pertanto il documento di Valsat del PGTU si limiterà a integrare e approfondire le previsioni specifiche introdotte in quella sede, tenendo conto della propria natura di strumento limitato nel tempo e nella portata delle proprie previsioni.

Il documento di Valsat del PGTU conterrà:

- Analisi dello stato di fatto e criticità
- Obiettivi e indicatori specifici di sostenibilità ambientale
- Principali contenuti ed obiettivi dell’aggiornamento del PGTU
- Influenza dell’aggiornamento del PGTU su altri piani e Programmi
- Individuazione, descrizione e valutazione dei potenziali impatti delle scelte contenute nel PGTU
- Programma di monitoraggio