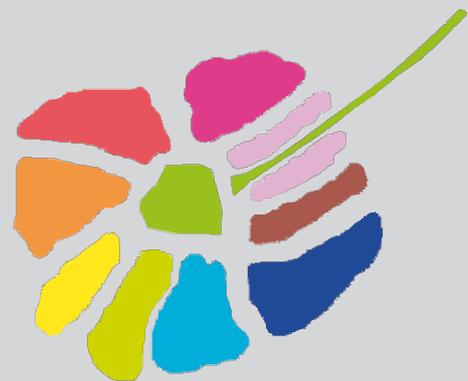




COMUNE DI RAVENNA
Area Infrastrutture Civili
Servizio Mobilità e Viabilità

PIANO URBANO DEL TRAFFICO AGGIORNAMENTO 2014

OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI



FEBBRAIO 2016

INDICE

Premessa	5
Osservazione n. 1	6
Osservazione n. 2	12
Osservazione n. 3	18
Osservazione n. 4	32
Osservazione n. 5	35
Osservazione n. 6	39
Osservazione n. 7	43
Osservazione n. 8	52
Osservazione n. 9	58
Osservazione n. 10.....	61
Osservazione n. 11.....	64
Osservazione n. 12.....	69
Osservazione n. 13.....	79
Osservazione n. 14.....	105
Osservazione n. 15.....	109
Deliberazione n. 13/2016	123

Premessa

Il Consiglio Comunale, con Deliberazione n. 57/86919 del 11.06.2015, ha adottato l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU).

A seguito di detta deliberazione è stata adottata la procedura di seguito descritta:

- 1) è stato pubblicato l'avviso dell'adozione del Piano al BURERT n. 170 del 15.07.2015;
- 2) analogo avviso è stato pubblicato in data 15.07.2015 su un quotidiano locale a rilevante diffusione;
- 3) è stato pubblicato, per 60 giorni consecutivi, l'avviso dell'adozione del Piano sull'Albo Pretorio on-line del Comune di Ravenna;
- 4) il Piano, composto da n. 11 documenti, è stato inviato alla Regione Emilia-Romagna, alla Provincia di Ravenna ed a ARPA Sezione Provinciale di Ravenna;
- 5) a tutti i soggetti invitati alla Conferenza di Servizi è stata inviata comunicazione dell'avvenuta adozione e della possibilità di presentare osservazioni entro il termine dei 60 giorni dalla pubblicazione;
- 6) il Piano, composto da n. 11 documenti, è stato depositato a libera visione del pubblico presso gli uffici del Servizio Mobilità e Viabilità – via Berlinguer 58 – Ravenna, per 60 giorni consecutivi, decorrenti dalla data di pubblicazione dell'avviso al BURERT; era altresì pubblicato sul sito istituzionale del Comune di Ravenna.

In tutte le pubblicazioni si è data evidenza della possibilità per chiunque di presentare osservazioni all'Aggiornamento del PGTU nel periodo di deposito.

Nel periodo di pubblicazione sono pervenute n. 15 osservazioni.

La Provincia di Ravenna, con nota del 4 agosto 2015 ha richiesto documentazione integrativa al PGTU. Le integrazioni, unitamente alle osservazioni pervenute nel periodo di deposito e relative controdeduzioni, sono state trasmesse con nota del 21 novembre 2015.

La Provincia di Ravenna, con deliberazione di Giunta n. 13 del 3 febbraio 2016, ha deliberato di non formulare riserve al Piano adottato ed esprimere parere positivo in merito alla sostenibilità ambientale VAS/Valsat del Piano, alle condizioni riportate nel referto istruttorio trasmesso da ARPAE - SAC Ravenna.

Il presente documento riporta il contenuto delle osservazioni, compresa la deliberazione della Giunta Provinciale, e predispone le relative controdeduzioni, che, unitamente al Piano, saranno oggetto di valutazione da parte del Consiglio Comunale.

Osservazione n. 1

Sig. Luigi Tomiati, comitato Ravenna Felix
PG 107161 del 04.08.2015

COMUNE DI RAVENNA
 AREA INFRASTRUTTURE CIVILI
 ASSEGNATO A:
 Al Signor Sindaco di Ravenna.

COMUNE DI RAVENNA
 - 3 AGO. 2015
 SEGRETERIA GENERALE

PREMESSA:

Ing. Massimo Camprini

Osservazioni sul piano generale del traffico: il quadrante al quale facciamo riferimento è Circonvallazione F. Montone Abbandonato, viale Baracca, via D'azelio, via Guerrini, Piazza Caduti della Libertà, via De Gasperi, largo Chartres, via Rondinelli, Piazza D'annunzio, via Augusta, Circonvallazione Mulino, via Piave, via Missiroli e Piazza della Resistenza. Come è facile intuire vi potrebbero essere delle ricadute anche nelle zone limitrofe a tale quadrante.

A fronte di nuove valutazioni strategiche e di investimenti nel sopracitato quadrante ci preme mettere in risalto i fattori pericolosità, inquinamento acustico e dell'aria. In tale quadrante gli stalli di sosta blu sono circa 700 e 4 parcheggio privati per circa un numero di 350 posti.

Tale quadrante ha preso nel tempo il ruolo di parcheggio più vicino al centro Piazza Kennedy e piazza Del Popolo; inoltre è una direttrice di attraversamento via Maggiore Viale Randi sia al mattino che al pomeriggio. Tale flusso di attraversamento è stato preso in esame, anche se solo parzialmente, sul Piano Urbano dei parcheggi e della sosta. Questo flusso è uno dei fattori di maggiore pericolosità; lo troviamo la mattina nella sequenza via Oberdan, via P.Aurea, via Guidarello, via S. Teresa e via N.Baldini. Tale flusso comprende attraversamenti di incroci, passaggi pedonali e piste ciclabili ecc.

Nel pomeriggio il senso di attraversamento è via S.Teresa, via A. Lolli, via Rasponi, via D'Azelio e Viale Baracca. Tale flusso comprende come l'altro incroci, attraversamenti pedonali e piste ciclabili ecc.

In questo quadrante vi sono molte attività umane come Liceo Scientifico in via Cesare Battisti e sede universitaria di Giurisprudenza in via Oberdan, piazza Duomo, attività commerciali, Duomo, via P. Aurea, parcheggi ACI, incrocio P. Aurea via Ercolana, via Guidarello, pista ciclabile, parcheggio privato ex Robur, incrocio via Lolli, via Nino Bixio e via S. Teresa, attraversamento ciclabile doppio senso di circolazione senza marciapiede a lato destro e uscita scuola Istituto Commerciale. Questa strettoia è lunga circa 65 metri. Incrocio via De Gasperi, via N. Baldni, piazza D'Annunzio, pista ciclabile e pedonale, attività commerciali farmacia, bar, forno, tabacchi, fotografo, ambulatori, casa protetta, camera mortuaria di S. Teresa.

Via De Gasperi, largo Chartes, via Canneti, via piazza Arcivescovado, museo Arcivescovile, direzione AUSL, INPS e attività commerciali. Piazza Caduti, scuola media e attività commerciali, transito e sosta di autobus urbani e suburbani che insistono sulla piazza stessa e sulle vie: via Guidone, via Gardini, via Guerrini, Piazza Kennedy, via D'Azelio, via De Gasperi; via N.Baldini, via Augusta, via Corti alle Mura e via Guaccimanni. In tutte queste strade c'è una percorrenza e sosta di mezzi pubblici.

VALUTAZIONE DEI PUNTI PIU' PERICOLOSI DEL QUADRANTE:

Via Oberdan, attraversamento incrocio via Cura. Qui inizia una velocità sostenuta, altro incrocio via C.Battisti, altro attraversamento incrocio(scuola Liceo Scientifico), altro incrocio via F. Rasponi, attraversamento dove c'è la sede Universitaria e collegio seminario, Piazza del Duomo, attività commerciali con attraversamento pedonale di fronte ad essa e il dare la precedenza da via Garattoni, piazza con giardini pubblici, via P. Aurea, pista ciclabile e marciapiede a sinistra rialzati molto stretti e centro Caritas, sempre a sinistra

ciclabili e attività commerciali. A destra parcheggio ex ACI e centro Francescani raccolta materiali per poveri. Incrocio via Ercolana, via P. Aurea e via Guidarello, tre piste ciclabili e attraversamenti pedonali con l'arrivo in senso opposto di via P. Aurea (provenienza carcere), in via Guidarello parcheggio ex Robur, anche qui inizio di alta velocità. Incrocio via Nino Bixio, A. Lolli, qui confluiscono scuola Istituto Commerciale, palestra e da via A. Lolli poliambulatori S. Teresa.

In via S. Teresa inizia la strettoia per circa 65 metri a doppio senso con lato destro senza marciapiede, incrocio con attraversamento pista ciclabile, in questa strettoia effetto canyon, inquinamento acustico e dell'aria con code in ora di punta, qui si raggiungono le massime velocità verso l'incrocio via De Gasperi, Piazza D'annunzio e via N. Baldini. In questo incrocio ci sono attraversamenti stradali, pedonali e ciclabili, incrocio con autobus metropolitani ed extra urbani, inoltre isole ecologica al centro della piazza con anche parcheggi e tutte le attività commerciali attorno alla piazza, inoltre attraversamento di via Augusta e via C. alle Mura.

Altro punto pericoloso incrocio via De Gasperi, largo Chartres, via Canneti, attraversamento veicoli, pedoni e le biciclette sono costrette a viaggiare sotto i portici da S. Teresa fino a Piazza Caduti.

DATI TECNICI VERIFICATI SUL POSTO:

1. Incrocio S. Teresa, via De Gasperi, Piazza D'Annunzio, il flusso di attraversamento di via Maggiore a Viale Randi con le scuole aperte.

Orari:

07.40/08.00 (19/05/2015 data di verifica). Svolta via De Gasperi e Piazza D'Annunzio 40 mezzi.

07.40/08.00 (19/05/2015 data di verifica). Svolta via N. Baldini 60 mezzi.

08.00/08.20 (19/05/2015 data di verifica). Svolta via De Gasperi e Piazza D'Annunzio 70 mezzi.

08.00/08.20 (19/05/2015 data di verifica). Svolta via N. Baldini 150 mezzi.

2. Dimensioni di carreggiata via S. Teresa, strettoia lunga 65 metri, dalla linea blu al muro abitazioni larghezza 6,20 metri e 5,60 metri. Via F. Rasponi senza abitazioni lunghezza circa 50 metri e da muro a muro 5,20 metri e 4,40 metri.

3. Nel quadrante stalli blu 700 circa e 4 parcheggi privati per 350 posti totali circa.

OSSERVAZIONI PRATICHE E CONSEGUENTI ALL'ANALISI:

Nel quadrante la velocità massima 30 km/h (essendo tutta zona per parcheggi). Via Oberdan senso unico come ora. Via Cura svolta a dx come ora e svolta a sx nuovo senso unico. Via Cesare Battisti chiusa l'ultima parte fino al Liceo Scientifico (adibito a parcheggio moto e bici). Via A. Agnello come ora. Via F. Rasponi a dx nuovo senso unico verso via P. Aurea. In Piazza del Duomo svolta solo a sx per via Garattoni, cambio senso unico. Piazza del Duomo e via Rasponi pedonali. Via A. Lolli rimane senso unico e si svolta a sx per via P. Aurea. Via P. Aurea marciapiede a sx e nuova ciclabile a dx. Incrocio via P. Aurea, via Guidarello e via Ercolana, via P. Aurea cambia senso di circolazione verso carceri, ciclabile lato dx e attraversamento difronte via S.P. Crisologo che cambia senso di circolazione. Via Guidarello nuovo parcheggio sopraelevato uscita veicoli a dx ed entrata a sx, specchio a parete caserma. Via S. Teresa senso unico da via De Gasperi a via A. Lolli, pista ciclabile a dx. Piazza D'annunzio parcheggio per handicap, scarico e carico, si entra solo da via

Augusta. Per via Augusta si mantiene il senso unico e non si svolta più in piazza D'annunzio per andare in via De Gasperi (per i veicoli privati) ma si prosegue per via Rondinelli, mantiene il senso unico come ora. Largo Chartres stesso senso di direzione. Incrocio con via De Gasperi possibilità dei veicoli privati di andare in Via Canneti per carico scarico e handicap oppure svoltare per via De Gasperi verso via N. Badini o parcheggio privato S. Teresa. Via De Gasperi corsia riservata ad autobus in direzione Piazza Caduti e pista ciclabile.

Con queste osservazioni si è valutato anche di pensare a una nuova organizzazione dei mezzi pubblici e taxi rivalutando largo Firenze tramite via F. Negri, via Guaccimanni e Piazza Caduti evitando così il traffico in via Mariani e Gardini. Altre zone pedonali sarebbero Piazza del Duomo, via G. Rasponi, Piazza Kennedy, via Marini, via Gardini e via Guidone. Altri punti di nostro interesse sono anche il recupero della passeggiata sulla mura da Porta Gaza, ricostruzione Porta Aurea, Bastione e Callegari, inoltre progetto per la caserma Alighieri come sede universitaria con collegio e mensa servizi in genere e laboratorio restauro mosaici antichi con area archeologica zona vicino mura di P. Aurea.

Rif. Luigi Tomiati, comitato Ravenna Felix.
Cell 3485923610.

Distinti saluti.



Ravenna, 03/08/2015

**Osservazione n. 1 – Sig. Luigi Tomiati, comitato Ravenna Felix –
Controdeduzione**Sub-osservazione n. 1 – codice univoco interno 1

L'osservazione riguarda una porzione urbana di importante estensione per la quale si segnalano apprezzabili flussi di attraversamento, la cui limitazione potrebbe essere favorita da diversi interventi proposti, tra cui: istituzione/inversione di sensi unici, istituzione di corsie riservate bus, innalzamento delle condizioni di sicurezza, miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclabili, ecc..

Considerata la vastità degli interventi suggeriti, il PGTU potrebbe valutare complessivamente gli interventi proposti con un eventuale successivo studio complessivo dell'area, attraverso la predisposizione di uno specifico Piano Particolareggiato.

Lo stesso dovrebbe prendere in considerazione anche le variazioni dei flussi veicolari derivanti dalla cessazione di piazza Kennedy quale area di sosta e l'apertura dei nuovi parcheggi limitrofi, esplorando scenari alternativi ed individuando quello più idoneo.

Considerata inoltre la localizzazione e l'estensione della porzione urbana oggetto dell'osservazione, si ritiene che nel medio-lungo periodo(PUMS) tale zona possa essere oggetto delle prescrizioni del PAIR 2020 rientrando, in quanto Centro Storico, le zone oggetto di ampliamento della ZTL.

Gli effetti ambientali conseguenti alla pedonalizzazione di piazza Kennedy sono già stati stimati, tuttavia l'attuazione di ulteriori misure, che potranno essere definite nel Piano Particolareggiato, potrebbero concorrere al conseguimento di ulteriori miglioramenti della qualità ambientale dell'area, legati principalmente alla riduzione di alcuni flussi di attraversamento.

L'argomento è già trattato tra le "azioni per il recepimento degli obiettivi del PAIR" all'interno del cap. 7.4 *Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile* della Relazione Generale.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione n. 2 – codice univoco interno 2

L'osservazione propone una nuova organizzazione dei mezzi pubblici e taxi, rivalutando largo Firenze tramite via F. Negri, via Guaccimanni e piazza Caduti evitando il traffico di via Mariani e Gardini.

In generale, per valutare una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico è necessario predisporre uno studio complessivo dell'area urbana e suburbana che deve comunque tenere in considerazione alcuni aspetti fondamentali per l'appetibilità e funzionalità del servizio: accessibilità alle zone più centrali della città,

collegamento con la stazione ferroviaria e le strutture sanitarie, favorire l'intermodalità, ecc.. Tale attività potrebbe essere prevista nel medio - lungo periodo e quindi proposta all'interno delle attività previste per la formazione del PUMS.

Si propone di accogliere l'osservazione. Si ritiene che l'accoglimento dell'osservazione debba prevedere modifiche alla documentazione al capitolo 7.4. *Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile* della Relazione Generale integrando l'elenco di pag. 110 prevedendo un ulteriore punto con il seguente testo "*studio relativo ad una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico*".

Sub-osservazione n. 3 – codice univoco interno 3

Per quanto la proposta di istituzione di altre aree pedonali, per piazza Kennedy è già prevista la pedonalizzazione a seguito dei lavori di riqualificazione. Inoltre, il PGTU propone già l'istituzione di diverse nuove aree pedonali; la regolamentazione di ulteriori aree pedonali rispetto all'elenco proposto dovrà evolversi, almeno quantitativamente, in funzione delle prescrizioni del PAIR 2020.

L'argomento è già trattato tra le "azioni per il recepimento degli obiettivi del PAIR" all'interno del cap. 7.4 *Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile* della Relazione Generale.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione n. 4 – codice univoco interno 4

L'osservazione propone il recupero della passeggiata di via Mura di Porta Gaza con ricostruzione di Porta Aurea, Bastione e Callegari.

L'argomento non è da ritenersi di competenza del Piano Generale del Traffico Urbano pertanto **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione n. 5 – codice univoco interno 5

L'osservazione propone lo sviluppo di un progetto di riqualificazione di caserma D. Alighieri per sede universitaria con collegio e servizi vari.

L'argomento non è da ritenersi di competenza del Piano Generale del Traffico Urbano pertanto **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Osservazione n. 2

ing. Vittorio Volta
PG 121669 del 10.09.2015

*per il corso
Ambrosianobasile*

MUBIC

Egr. Arch. Scanferla

Comune di Ravenna

Via E. Berlinguer

48100 RAVENNA

COMUNE DI RAVENNA
10/09/2015
0121669
06-07

Ravenna, 08/09/2015

Oggetto: Adozione del piano generale del traffico urbano (PGTU).
Alcune considerazioni e proposte

Con riferimento all'oggetto, facendo altresì riferimento alla precedente lettera protocollata in data 16/01 u.s., si espone quanto segue (ci si riferisce, nello specifico, al quadrilatero costituito dalle vie ORIANI, TOMBESI DALL'OVA, DENTE e GUACCIMANNI).

Stante i continui pericoli per passanti e residenti causati, in alcuni tratti, dalla promiscuità di traffico veicolare e pedonale¹, si propongono alcune modifiche, trattandosi, fra l'altro, di strade con traffico intenso, sia di giorno che di sera. Inoltre, c'è da considerare il fatto che esistono strade a senso unico ma con presenza di traffico pedonale e ciclistico pressoché continuo ^{nella} alla direzione opposta che richiede una adeguata soluzione al riguardo.

Si propone pertanto:

- per il tratto di via Oriani compreso fra le vie Tombesi dall'Ova e Guaccimanni l'inversione del senso unico di marcia con l'accesso dalla via Guaccimanni e con realizzazione di un marciapiede sull'attuale lato sinistro della strada, consentendo il mantenimento delle aree di sosta a pagamento esistenti, come risulta dall'allegato grafico.
- per la via Tombesi dall'Ova, la realizzazione di marciapiedi per entrambi i lati della strada per consentire il transito pedonale e ciclistico anche nel senso ora non consentito, stante anche la presenza di molti studenti universitari che frequentano il complesso edilizio collocato nella stessa via.

Giova far presente che le Via Guaccimanni e Vicolo Porziolino possono essere agevolmente raggiunti percorrendo le vie Tombesi dall'Ova e Dente.

Confidando nel benevolo accoglimento della proposta si inviano distinti saluti.

COMUNE DI RAVENNA
10 SET. 2015
SEGRETERIA GENERALE

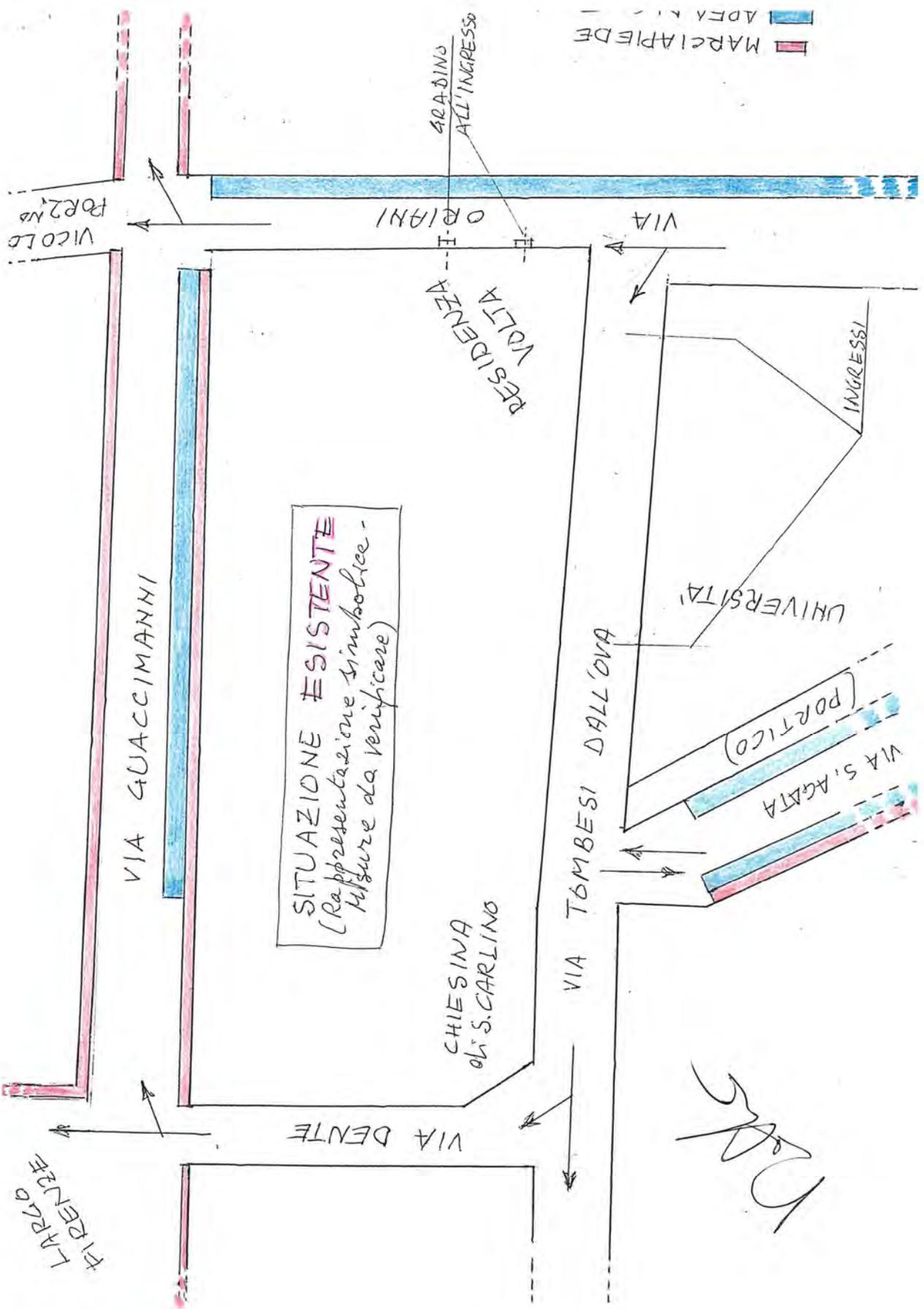
[Firma]
ing. Vittorio Vona
via A. Oriani, 29
48121 Ravenna
Tel. 0544-38450

¹ Il passaggio dei pedoni interrompe di fatto il traffico automobilistico, quello delle auto impedisce quello di pedoni e ciclisti.

P.S.

- 1) Ci sono altre strade del centro storico dove esiste il traffico promiscuo, pedonale ed automobilistico, ma nel caso in esame delle vie Oriani e Tombesi dall'Ova si tratta di arterie di grande traffico e quindi di grave pericolosità, non esistendo marciapiedi, a motivo della esigua larghezza;
- 2) Non è possibile che l'ingresso della mia abitazione si connetta direttamente con la sede stradale per l'assenza del marciapiede, sede stradale che comprende anche i chiusini per acque meteoriche che stanno a breve distanza dalle pareti delle case;
- 3) in caso di permanenza delle attuali descritte condizioni o di diverse soluzioni adottabili, occorrerà verificare se sussistano o meno le condizioni di sicurezza necessarie.





Osservazione n. 2 – ing. Vittorio Volta – ControdeduzioneSub-osservazione n. 1 – codice univoco interno 6

L'osservazione riguarda una porzione urbana per la quale il PGTU adottato prevede già la predisposizione di uno specifico Piano Particolareggiato per la modifica della ZTL anche in attuazione delle prescrizioni del PAIR 2020; pertanto le soluzioni da adottare dovranno essere valutate nel suddetto Piano Particolareggiato.

Gli effetti ambientali derivanti dall'estensione della ZTL, legati principalmente alla riduzione dei flussi veicolari, sono già stati valutati.

L'argomento è già trattato all'interno del PGTU tra le previsioni di predisposizione di uno specifico Piano Particolareggiato per la modifica della ZTL di cui via Oriani è parte.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo, **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Osservazione n. 3

Comune di Ravenna - Servizio Progettazione Urbanistica
PG 121789 del 10.09.2015



Prot. n. 121789 del 10.03.2015

**ALL' AREA INFRASTRUTTURE CIVILI
SERVIZIO MOBILITA' E VIABILITA'
UFFICIO PIANIFICAZIONE MOBILITA'**

Oggetto: OSSERVAZIONI al PGTU

Osservazione n°1: Considerato che il PGTU, come nello stesso riportato, costituisce per alcune parti variante agli strumenti urbanistici vigenti, occorre che tali varianti siano evidenziate in apposito elaborato tecnico, nel quale devono essere evidenziati i punti di variante e indicati i presupposti conoscitivi e le motivazioni di ciascuna di esse, così come previsto dall'art. 22 della L.R. 20/2000.

Elaborato: PIANO PARTICOLAREGGIATO DI SETTORE PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI E DELLA SOSTA

Osservazione n° 2

Nelle intestazioni o nelle didascalie a margine delle figure che rappresentano la situazione pre-piano, in particolare quelle che indicano come aree di sosta piazza Kennedy e l'area adiacente alla Rocca Brancaleone verso Circonvallazione alla Rotonda dei Goti, dovrebbe essere riportata una chiara indicazione che la situazione rappresentata è relativa allo stato di fatto dei luoghi quindi pre-redazione del piano. Dalle tavole così impostate non si distinguono quelle che riportano uno stato di fatto pre-redazione del piano da quelle che riportano le scelte del piano.

Osservazione n° 3

Si rimarca che l'eventuale previsione di parcheggio nell'area adiacente alla Rocca Brancaleone verso Circonvallazione alla Rotonda dei Goti con l'attuale destinazione a verde di RUE.

Osservazione n° 4

Sarebbe opportuno aggiornare tutte le parti di testo in cui è citata piazza Kennedy come piazza attualmente adibita a parcheggio di auto e motocicli, con le funzioni previste dal progetto di riqualificazione in corso.

Osservazione n° 5

Sarebbe opportuno aggiornare la parte di testo relativa alla descrizione della proposta di realizzazione del parcheggio di via Guidarelli, secondo quanto previsto nel progetto definitivo approvato dalla Conferenza di Servizi in data 26.11.2014 (delibera di C.C. PV 161 del 18.12.2014).

Capo Servizio Progettazione Urbanistica – Piazzale Farini, 21 – 48100 Ravenna
Tel 0544 482336 – Fax 0544 482486 – e-mail pbissi@comune.ravenna.it
comune.ravenna@legalmail.it





Elaborato PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA Relazione

Osservazione n° 6

Al punto 14.3, Funzione turistica e ricreativa, a pag. 38, la frase: "... L'esatta identificazione dei tracciati e delle caratteristiche fisico - funzionali degli itinerari ciclabili è demandata ai livelli specialistici sotto ordinati (Piano Urbano della Mobilità e Piano Urbano del Traffico, attraverso Piani Particolareggiati specifici) e saranno ricompresi nella strumentazione urbanistica successiva(POC / RUE).", sarebbe da sostituire con la seguente: "...L'esatta identificazione dei tracciati e delle caratteristiche fisico - funzionali degli itinerari ciclabili è demandata ai livelli specialistici sotto ordinati (Piano Urbano della Mobilità e Piano Urbano del Traffico, attraverso Piani Particolareggiati specifici) oltre che dai PUA così come previsto dagli strumenti urbanistici (POC / RUE)".

Osservazione n° 7

Nella Tav. LA PIANIFICAZIONE DI LUNGO PERIODO non sono riportate le piste ciclabili di progetto del POC Darsena.

Osservazione n° 8

Nella CLASSIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE mancano tavole che rappresentino i nuovi tracciati di previsione.

Elaborato: REGOLAMENTO VIARIO

Osservazione n° 9

Ai punti 16.2 e 27.9 ACCESSI E PASSI CARRABILI: C'è una sovrapposizione di norme tra il RUE adottato (art. XI.1.11 c.2 e seguenti) e il Regolamento Viario (punto 16.2. DIMENSIONAMENTO E FREQUENZA DEGLI ACCESSI CARRABILI e Punto 27.9. ACCESSI E PASSI CARRABILI) relativamente agli accessi carrabili. Va valutato congiuntamente come eliminare tali sovrapposizioni.

Osservazione n° 10

Punto 18 TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DEGLI STALLI DI SOSTA: Ci sono sovrapposizioni tra norme di RUE (tabella allegata all'art. III.3.2) e norme del regolamento viario in merito al dimensionamento degli stalli per i parcheggi. Va valutato congiuntamente come eliminare tali sovrapposizioni.

Capo Servizio Progettazione Urbanistica - Piazzale Farini, 21 - 48100 Ravenna
Tel 0544 482336 - Fax 0544 482486 - e-mail pbissi@comune.ravenna.it
comune.ravenna@legalmail.it



**Osservazione n° 11**

Punti 27.6 DISTRIBUTORI DI CARBURANTE e 27.6.1. CRITERI GENERALI DA SEGUIRE PER L'INSTALLAZIONE DI NUOVI IMPIANTI: ci sono sovrapposizioni tra norme di RUE e norme del regolamento viario. Va valutato congiuntamente come eliminare tali sovrapposizioni. A tal fine si potrebbero riunire le norme di carattere dimensionale nel Regolamento Viario, riportare il rimando a questi punti nell'art. di RUE (art. VIII.6.18 c.4 lettera b), dove si normano le stazioni di servizio e/o altri servizi alla mobilità), e lasciare sul RUE solo le norme urbanistiche (indici e tipologie di intervento).

Osservazione n° 12

Punti 27.6 DISTRIBUTORI DI CARBURANTE e 27.6.1. CRITERI GENERALI DA SEGUIRE PER L'INSTALLAZIONE DI NUOVI IMPIANTI: Nella prima riga, considerate le recenti norme sulla liberalizzazione della realizzazione dei distributori di carburanti, la frase *“Come supporto agli strumenti urbanistici e al Piano di razionalizzazione dei Punti di Vendita dei Carburanti, devono essere esaminati i rapporti tra strada ed aree di rifornimento a servizio dell'utenza veicolare.”* andrebbe sostituita con la seguente: *“Per la realizzazione di un nuovo impianto di distribuzione carburanti devono essere esaminati i rapporti tra strada ed aree di rifornimento a servizio dell'utenza veicolare.”*

Osservazione n° 13

Punto 27.9: a pag. 99, nella frase: *“Per quanto attiene il dimensionamento e la frequenza dei passi carrabili vale quanto prescritto dal R.E.C. e dal R.U.E.”* eliminare le parole *“dal R.E.C. e”*.

Osservazione n° 14

Punto 27.9: a pag. 101 è riportata la frase: *“Fermo restando il principio che, ove possibile o non diversamente previsto dagli strumenti di pianificazione di settore e nel rispetto delle norme del C.d.S., occorre favorire la possibilità di sosta su strada, (...)”*. Si ritiene che la sosta su strada non sia da favorire come principio, ma viceversa, sulla base degli effettivi stati di fatto diversi da una situazione all'altra, vadano ricercate preferibilmente soluzioni alternative alla sosta lungo strada.

Ravenna, 10.09.2015



Il Dirigente
Progettazione Urbanistica
dott.ssa Paola Bissi

Capo Servizio Progettazione Urbanistica – Piazzale Farini, 21 – 48100 Ravenna
Tel 0544 482336 – Fax 0544 482486 – e-mail pbissi@comune.ravenna.it
comune.ravenna@legalmail.it



Osservazione n. 3 – Servizio Progettazione Urbanistica – ControdeduzioneSub-osservazione n° 1 – codice univoco interno 7

Si riportano le indicazioni delle *Direttive per la Redazione dei Piani Urbani del Traffico*:

"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 generale quindi il PGTU non propone nuove infrastrutture per la mobilità, ma propone azioni per la diversa regolamentazione della rete esistente.

Tuttavia il Piano della Mobilità Ciclistica rappresenta lo stato della rete ciclabile esistente e raffigura i percorsi di massima della rete ciclabile di progetto; l'esatta individuazione del tracciato definitivo è demandato alle successive fasi progettuali.

Inoltre, gli uffici hanno proposto una osservazione all'Art. IV.2.4 della Variante 2015 di adeguamento e semplificazione del RUE adottata con delibera di CC PG 103054/79 del 21.07.2015 e pubblicata sul BURERT n. 213 del 12.08.2015. Tale osservazione propone di modificare il suddetto art. con il seguente testo: *"Il RUE individua nelle tavole RUE 2, RUE 4.1 e RUE 4.2 i principali percorsi pedonali e piste ciclabili e ciclopedonali e relativi sovrappassi e/o sottopassi, e ne definisce la collocazione di massima dei tracciati di progetto; tali tracciati potranno essere precisati e modificati o in sede di POC, o da specifici atti di Pianificazione della Mobilità (PUMS – PGTU – Piani Particolareggiati di settore) che in tal caso assumeranno il ruolo e il valore di RUE."*

V'è da osservare che le tavole del Sistema della Mobilità (RUE, PSC, POC vigenti) relative alla mobilità ciclistica sono datate e carenti di molti percorsi esistenti e per tale ragione non possono essere utilizzate quale riferimento attendibile. Lo strumento che meglio rappresenta la rete ciclabile esistente, insieme alle previsioni di nuovi tracciati, è il Piano Particolareggiato della Mobilità ciclistica.

Gli uffici della Servizio Pianificazione Urbanistica e quelli della Pianificazione della Mobilità hanno individuato le procedure per uniformare sia il documento che riguarda lo stato di fatto che quello che ne descrive la pianificazione futura; pertanto, ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Per il futuro gli strumenti della pianificazione della mobilità (PUMS, PGTU o Piani Particolareggiati) dovrebbero costituire riferimento anche per gli strumenti della pianificazione urbanistica.

Sub-osservazione n° 2 – codice univoco interno 8

Le tavole che rappresentano i rilievi dell'offerta di sosta rappresentano lo "stato di fatto" alla data di adozione del documento. Per migliorare la leggibilità del documento si possono integrare le didascalie delle figure 6, 8 e 15.

Si propone di accogliere l'osservazione introducendo le seguenti modifiche al Piano Urbano dei Parcheggi e della Sosta:

- sostituzione della didascalia della Figura 6 con il seguente testo: "Percorsi verso i principali parcheggi – stato di fatto";
- introduzione della didascalia della Figura 8: "Distanze dalla ZTL – stato di fatto";
- introduzione della didascalia della Figura 15: "Principali parcheggi e Linee TPL – stato di fatto".

Sub-osservazione n° 3 – codice univoco interno 9

Il Piano rappresenta lo "stato di fatto" di utilizzo dell'area adiacente alla Rocca Brancaleone verso circonvallazione alla Rotonda dei Goti ma non propone il cambio di destinazione urbanistica. Nella Relazione Generale si rimanda al PUMS quale strumento di medio-lungo periodo per la risoluzione di un primo elenco non esaustivo di criticità, tra cui l'eventuale riqualificazione di tale area.

Il Piano non propone modifiche di destinazione urbanistica a tale area; ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo, **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione n° 4 – codice univoco interno 10

Le descrizioni relative piazza Kennedy riguardano lo stato di fatto al momento del rilievo. La previsione di mutazione d'uso è compatibile sia con lo strumento urbanistico sia con le indicazioni nei diversi capitoli della Relazione Generale e del Piano Urbano della Sosta e dei Parcheggi.

Si propone di accogliere l'osservazione attraverso la sostituzione, nel capitolo 17 Piazza Kennedy del Piano Urbano dei Parcheggi e della Sosta (pagina 56, 8° capoverso) con il seguente testo: *"Il piano Particolareggiato di Piazza Kennedy, approvato dalla Giunta Comunale prima dell'avvio dell'intervento, ed i successivi aggiornamenti, illustrano come si effettuerà un bilancio migliorativo dell'offerta di sosta anche se l'obiettivo principale rimane la riqualificazione dei luoghi e l'innalzamento della sicurezza degli stessi. In particolare, l'esistente parcheggio di via Port'Aurea, costituisce un'ulteriore offerta di sosta per l'accessibilità al centro storico che allo stato attuale è organizzata con 130 posti auto, tuttavia la necessità di intervenire sull'area con alcuni lavori di adeguamento, necessari per garantire una adeguata fruibilità e sicurezza dell'area, potrebbero portare ad una modesta riduzione del numero complessivo di*

posti, valutabile in circa 120 auto complessivi e la cui effettiva consistenza sarà definita al termine delle successive fasi progettuali. Attualmente in orario serale e notturno non è possibile accedere all'area di parcheggio, mentre in futuro sarà possibile disporre di tale offerta con beneficio per il centro ed i residenti. Per garantire una adeguata rotazione nell'uso dei posti disponibili, in un primo periodo da considerarsi sperimentale in tale area di sosta verrà introdotta la tariffa 2."

Contestualmente, è necessario stralciare dal capitolo 18.1, 4° punto, *Le soluzioni "esplorate"* il seguente testo: *"l'esistente parcheggio di via Port'Aurea, costituisce una potenziale e aggiuntiva diversificazione dell'offerta di accessibilità al centro storico; per l'utilizzo di tale area è stato sottoscritto specifico accordo tra soggetti pubblici (Provincia e Comune di Ravenna) finalizzato all'utilizzo pubblico degli spazi per la sosta. Nel rimarcare l'importanza di poter usufruire di tali spazi di sosta pubblici si rileva l'esistenza di un sopravvenuto contenzioso che ne impedisce l'utilizzo con tempistiche certe;"*.

Si prevede inoltre la modifica alle tavole del Piano Urbano dei Parcheggi e della Sosta:

- nella Figura 18 rappresentare la tariffa dell'area di sosta pubblica di via Port'Aurea.

Sub-osservazione n° 5 – codice univoco interno 11

Si propone di accogliere l'osservazione attraverso la sostituzione del capitolo 18.2 *Le ipotesi con "vincolo"* con il seguente testo: *"La società Azimut S.p.A. ha completato i lavori di ampliamento del parcheggio privato Ex Robur ubicato in via Guidarelli Guidarello.*

Al di fuori del contratto di servizio per la gestione della sosta a pagamento del Comune di Ravenna, Azimut S.p.a. ha acquisito il diritto reale di superficie per la gestione dell'area di parcheggio di proprietà dell'Opera di Religione della Diocesi di Ravenna.

Il parcheggio attrezzato con 132 posti, di cui 3 riservati invalidi, è stato aperto il 18 giugno 2015; è stato istituito il pagamento con tariffa oraria di € 1,20/ora e tariffa giornaliera di € 5,00.

L'area di parcheggio garantisce una diversificata ed aggiuntiva offerta di sosta finalizzata all'accessibilità del centro storico di Ravenna, pertanto alla proposta progettuale dell'intervento è stato attribuito carattere di interesse pubblico in relazione al tema della mobilità urbana."

Sub-osservazione n° 6 – codice univoco interno 12

Si propone di accogliere l'osservazione, pertanto al punto 14.3 Funzione turistica e ricreativa del documento Piano della Mobilità Ciclistica – Relazione (pag. 38) il testo *“L'esatta identificazione dei tracciati e delle caratteristiche fisico - funzionali degli itinerari ciclabili è demandata ai livelli specialistici sotto ordinati (Piano Urbano della Mobilità e Piano Urbano del Traffico, attraverso Piani Particolareggiati specifici) e saranno ricompresi nella strumentazione urbanistica successiva (POC / RUE).”* Verrà sostituito con il seguente *“L'esatta identificazione dei tracciati e delle caratteristiche fisico - funzionali degli itinerari ciclabili è demandata ai livelli specialistici sotto ordinati (Piano Urbano della Mobilità e Piano Urbano del Traffico, attraverso Piani Particolareggiati specifici) oltre che dai PUA così come previsto dagli strumenti urbanistici (POC / RUE).”*

Sub-osservazione n° 7 – codice univoco interno 13

Si propone di accogliere l'osservazione integrando le tavole del documento Piano della Mobilità Ciclistica – Relazione con i tracciati di progetto delle principali piste ciclabili previste nel POC Darsena.

Sub-osservazione n° 8 – codice univoco interno 14

Le tavole della CLASSIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE rappresentano il rilievo della rete esistente sul territorio comunale.

Le caratteristiche fisico-funzionali dei tracciati di progetto verranno definite nelle successive fasi di progettazione; ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo, **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione n° 9 – codice univoco interno 15

A seguito della valutazione congiunta delle norme dei documenti *Regolamento Viario e Rue Variante di adeguamento e semplificazione* **si propone di accogliere l'osservazione** riformulando i paragrafi 16.2 e 27.9 del Regolamento Viario con il testo seguente:

“16.2. DIMENSIONAMENTO E FREQUENZA DEGLI ACCESSI CARRABILI

Di norma per le strade locali gli accessi carrabili alle aree private devono avere una larghezza minima di m. 3,00, quelli delle autorimesse, magazzini ed altri insediamenti, una larghezza minima di m. 5,00.

Dimensioni più ridotte potranno essere valutate dai competenti uffici purché debitamente motivate. Per ciascuna unità abitativa non è consentito, di norma, più di un accesso carrabile prospiciente aree destinate alla viabilità pubblica per ogni 25 metri

di confine privato prospiciente piazze, strade e parcheggi pubblici o di uso pubblico. Per ogni lotto non residenziale la misura di cui sopra viene ridotta a metri 12,00, eventualmente suddivisibile in due parti (ingresso e uscita), previa verifica di funzionalità da parte dell'ufficio tecnico.

Gli accessi carrabili relativi a strade provinciali interne ai centri abitati sono autorizzabili dai competenti uffici comunali sulla base dello specifico Regolamento Provinciale. Gli accessi carrabili relativi a strade statali poste all'interno dei centri abitati sono autorizzabili previo il Nulla-Osta dell'A.N.A.S.

Per gli accessi temporanei di cantiere valgono le prescrizioni sopra riportate.

Le prescrizioni della normativa indicata (cfr tabella al paragr. 16.8), per le strade di scorrimento e di interquartiere, si ottemperano raggruppando opportunamente gli accessi, così che l'immissione (o l'uscita) degli utenti dagli accessi carrabili sulla carreggiata avvenga tramite idonei varchi, posti a distanza non minore (tra loro e con gli incroci) rispettivamente di m. 100 e di m. 30.

Nelle strade classificate D e D/E, chi accessi singoli possono essere autorizzati qualora venga dimostrato, attraverso adeguata relazione tecnica, un uguale o minore impatto sulla circolazione locale ed un uguale o minore livello di sicurezza per la circolazione.

Tali distanze minime vanno adottate anche nei confronti dei varchi degli spartitraffico laterali in presenza di carreggiate di servizio destinate alla concentrazione delle manovre di svolta a destra e, indirette o semidirette, a sinistra.

Per agevolare le manovre di accesso, ove tecnicamente possibile, in corrispondenza degli accessi carrabili, i cigli dei marciapiedi devono essere opportunamente raccordati comunque sempre quando la differenza di quota tra strada e accesso è superiore a cm 5."

e

"27.9. ACCESSI E PASSI CARRABILI

Per accesso carrabile si intende l'insieme delle opere e degli apprestamenti per collegare alla rete stradale i fondi o i fabbricati, ed in particolare le aree o gli edifici per la sosta dei veicoli.

Per quanto attiene il dimensionamento e la frequenza degli accessi carrabili vale quanto prescritto dal presente Regolamento e dal R.U.E..

Tali accessi devono, di norma, avere sbocco diretto solo su strade classificate F, E/F ed E. Per le strade urbane classificate D/E e D valgono le stesse norme che il C.d.S. prevede per le strade extraurbane classificate C o avvenire tramite carreggiate di servizio attrezzate con idonei varchi; non sono consentiti accessi diretti sulle strade primarie.

Gli accessi carrabili devono avere un'ubicazione ed una configurazione plano altimetrica tali da:

a. non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione veicolare e pedonale sulla sede stradale;

b. agevolare le manovre dei veicoli in ingresso o in uscita dal passo carrabile mediante smusso della cordonata o sostituzione di quella esistente con elementi idonei.

Conseguentemente, in corrispondenza degli accessi carrabili devono essere realizzate zone di visibilità adeguate per l'avvistamento reciproco dei veicoli e, in particolare, gli accessi carrabili non possono essere localizzati in corrispondenza dei tratti di canalizzazione, né tanto meno in corrispondenza delle intersezioni (art. 22 C.d.S. e artt. 44, 45 e 46 del Reg. C.d.S.)

L'innesto dell'accesso carrabile sulla carreggiata deve essere, di norma, raccordato con curve circolari di raggio adeguato senza interrompere la continuità del piano del marciapiede."

Inoltre, si propone di modificare l'art. XI.1.11 del RUE Variante di adeguamento e semplificazione secondo la seguente formulazione:

"[Art. XI.1.11] Cancelli, accessi carrabili, rampe

1. Gli accessi carrabili fuori dai centri abitati dovranno essere realizzati nel rispetto di quanto riportato nell'art. 22 del D.Lgs 285/92 (Codice della Strada) e degli artt. 44 e 45 del D.P.R. 495/92 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada) e s.m.i. e nel sottoriportato "schema tipo".

L'altezza del cancello dovrà essere uguale a quella della recinzione fronte strada oppure più alto solo se arretrato di almeno m. 3,00 dal confine stradale. Le richieste di accessi su strade provinciali e statali dovranno essere corredate dal Nulla-Osta / autorizzazione dell'Ente proprietario della strada.

2. Gli accessi carrabili all'interno dei centri abitati dovranno essere realizzati nel rispetto di quanto riportato nell'art. 22 del D.Lgs 285/92 (Codice della Strada) e degli artt. 44 e 46 del D.P.R. 495/92 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada) e s.m.i. e nel Regolamento Viario.

Non è consentita l'apertura di accessi carrabili che determinano una riduzione degli spazi adibiti a parcheggio pubblico previsti dagli strumenti urbanistici attuativi e conteggiati come standard urbanistico salvo loro monetizzazione.

Di norma, per edifici condominiali è obbligatorio l'arretramento del cancello carrabile di almeno metri 4,00.

3. In presenza di rampe di accesso che immettono sulla sede stradale di qualunque tipo, marciapiedi, percorsi ciclo-pedonali o altre aree destinate alla circolazione di veicoli e pedoni, i passi carrai devono disporre di un tratto piano o con pendenza non superiore al 5% , per una lunghezza di almeno metri 4,00 misurata tra l'inizio della livelletta inclinata e lo spazio pubblico o aperto al pubblico transito. Le stesse rampe di accesso dovranno avere una pendenza non superiore al 25% se rettilinee,

- o al 20% negli altri casi. Le rampe devono essere realizzate in materiale antisdrucchiolevole, con scanalature per il deflusso delle acque; la larghezza non deve essere inferiore a metri 3,00 se la rampa è rettilinea e metri 3,50 se curva. Le autorimesse con oltre 15 posti auto dovranno essere servite da almeno una coppia di rampe a senso unico di marcia di ampiezza ciascuna non inferiore a m. 3,00 o da una rampa a doppio senso di marcia di larghezza non inferiore a m. 4,50, salvo diverse prescrizioni dei Vigili del Fuoco.
4. In mancanza dell'avvenuta esecuzione delle previste opere di urbanizzazione primaria, l'accesso da e per il lotto oggetto di intervento, o per il cantiere di lavoro, deve avvenire esclusivamente usufruendo degli accessi provvisori esistenti, relativamente ai quali la Ditta committente, a sua cura e spese, dovrà assicurare la disponibilità, restando escluso il Comune da ogni e qualsiasi responsabilità.
 5. Anditi carrai e pedonali dovranno essere altresì ubicati in posizioni tali che l'uso degli stessi non richieda spostamenti o sradicamento di alberature di alto fusto esistenti.
 6. Il rilascio del titolo edilizio per la costruzione del fabbricato, non costituisce presupposto sufficiente per il successivo rilascio di autorizzazione al passo carrabile in deroga.
 7. Eventuali motivate richieste di deroga alle norme dovranno essere preventivamente inoltrate all'ANAS, all'ufficio Strade della Provincia o al Servizio Mobilità e Viabilità secondo competenza.
 8. Qualora, per la realizzazione dell'accesso carrabile, si debbano eseguire opere o lavorazioni che interessano il suolo pubblico occorre richiedere la necessaria autorizzazione all'ente competente. Nel caso di opere eseguite su area comunale si deve fare riferimento alle vigenti Linee Guida per l'autorizzazione, l'esecuzione, ed il ripristino di scavi su suolo pubblico."

Sub-osservazione n° 10 – codice univoco interno 16

A seguito della valutazione congiunta del Servizio Progettazione Urbanistica e dell'Ufficio Pianificazione Mobilità delle norme dei documenti *Regolamento Viario* e *Rue Variante di adeguamento e semplificazione* **si propone di accogliere l'osservazione** riformulando il paragrafo 18 del Regolamento Viario con il testo seguente:

"18. TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DEGLI STALLI DI SOSTA

Sono considerate le tre principali disposizioni degli stalli rispetto alla sede stradale (o alle corsie di distribuzione) e cioè:

- a. longitudinale (L) dove gli stalli sono disposti parallelamente alla direzione di marcia dei veicoli;*

b. a spina di pesce (S) dove gli stalli sono disposti a 45° rispetto alla direzione di marcia dei veicoli. Per questa disposizione possono anche essere considerate varianti a 60°, a 30° o altra inclinazione a seconda delle situazioni;

c. a pettine (P) dove gli stalli sono disposti ortogonalmente alla direzione di marcia dei veicoli.

Gli stalli di sosta dei cicli devono avere profondità minima di m 2,00 e larghezza variabile in relazione all'organizzazione dell'area di sosta.

Gli stalli di sosta per ciclomotori devono, preferibilmente, avere dimensioni standard pari a m 1.20 di larghezza e m 2.20 di profondità.

Gli stalli di sosta per motocicli devono, preferibilmente, avere dimensioni standard pari a m 1.50 di larghezza e m 2.50 di profondità.

Ove l'organizzazione della sosta non lo consenta (esempio in allineamento a quella per i veicoli), gli stalli potranno essere disposti a spina di pesce.

Sono disposti rispetto alla sede stradale in maniera longitudinale, a pettine ed a spina di pesce. Quest'ultima soluzione, ove possibile, è da preferirsi.

Nelle strade di NC ove siano previste linee di trasporto pubblico che percorrono le corsie limitrofe agli stalli di sosta, andranno evitate le tipologie "S" e "P".

La sosta longitudinale (in linea o L), nelle strade di nuova costruzione, ha larghezza di riferimento pari a m 2,20. Sono ammesse misure inferiori, per esigenze connesse alle caratteristiche della sezione stradale, solo se adeguatamente motivate.

La profondità della fascia laterale occupata dalla sosta a spina (S), nelle strade di NC, è di norma di m 5,00. La larghezza del singolo stallo non può essere inferiore a m 2,50.

La profondità minima della fascia laterale occupata dalla sosta a pettine (P), nelle strade di NC, di m 5,00. La larghezza del singolo stallo non può essere, di norma, inferiore a m 2,50.

La sosta di tipo P nei casi di NC, RF e MS è ammessa solo nelle strade classificate E-F ed F.

Nelle strade classificate tipo E è ammessa solo se arretrata di non meno di m. 2,00 rispetto al margine della carreggiata stradale."

Inoltre, si propone di modificare la tabella dell'art. III.3.2 del RUE Variante di adeguamento e semplificazione secondo la seguente formulazione:

"TABELLA RELATIVA ALLE DOTAZIONI PER PARCHEGGI PRIVATI E PRIVATI DI USO PUBBLICO

Parametri minimi per il calcolo dei parcheggi:

- Misure del posto auto netto

≥ 10,00 m² per ogni posti auto parallelo alla corsia di marcia (m 2,00 x 5,00)

≥ 12,50 m² per ogni posto auto inclinato o perpendicolare alla corsia di marcia (ml 2,50 x 5,00) (vano autorimessa singolo ≥ 16,00 m², con larghezza non inferiore a ml. 3,00)

- posto ciclomotore e motociclo ≥ 2,64 m² (ml 1,20 x 2,20)

- posto autocarro – bus ecc. ≥ 37,50 m²

- posto bicicletta ≥ 1,20 m² (ml 0,60 x 2,00)

Per quanto riguarda la disposizione degli stalli di soste e larghezza minima delle corsie di transito dovranno essere rispettate le indicazioni del D.Lgs 285/92 (Codice della Strada), del D.P.R. 495/92 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada), del DM 5/11/2001 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade) e nel Regolamento Viario.

..."

Sub-osservazione n° 11 – codice univoco interno 17

A seguito della valutazione congiunta del Servizio Progettazione Urbanistica e dell'Ufficio Pianificazione Mobilità sulle norme dei documenti *Regolamento Viario* e *Rue Variante di adeguamento e semplificazione*, si ritiene che la sola modifica del RUE Variante di adeguamento e semplificazione possa eliminare le sovrapposizioni. Pertanto ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Quale modifica al RUE Variante di adeguamento e semplificazione si propone di inserire dopo il primo capoverso dell'art. VIII.6.18 c.4 lettera b) il seguente testo:

"... e monumentale.

Le Stazioni di servizio e/o altri servizi alla mobilità - Sm3 potranno essere realizzati nel rispetto di quanto previsto nel Regolamento Viario.

Sono realizzabili ..."

Sub-osservazione n° 12 – codice univoco interno 18

Si propone di accogliere l'osservazione modificando il punto 27.6 DISTRIBUTORI DI CARBURANTE del documento Regolamento Viario (pag. 94), sostituendo la frase: "Come supporto agli strumenti urbanistici e al Piano di razionalizzazione dei Punti di Vendita dei Carburanti, devono essere esaminati i rapporti tra strada ed aree di rifornimento a servizio dell'utenza veicolare." con il seguente testo "Per la realizzazione di un nuovo impianto di distribuzione carburanti devono essere esaminati i rapporti tra strada ed aree di rifornimento a servizio dell'utenza veicolare."

Sub-osservazione n° 13 – codice univoco interno 19

Si propone di accogliere l'osservazione, la modifica del testo è già contenuta nella controdeduzione alla precedente sub-osservazione n. 9 (codice univoco interno 15).

Sub-osservazione n° 14 – codice univoco interno 20

Si propone di accogliere l'osservazione modificando il punto 27.9 ACCESSI E PASSI CARRABILI del documento Regolamento Viario (pag. 101), sostituendo la frase: *"Fermo restando il principio che, ove possibile o non diversamente previsto dagli strumenti di pianificazione di settore e nel rispetto delle norme del C.d.S., occorre favorire la possibilità di sosta su strada, ed al fine di favorire ed incentivare l'utilizzo degli spazi di sosta in area privata ..."* con il seguente testo *"Fermo restando il principio che, ove possibile o non diversamente previsto dagli strumenti di pianificazione di settore e nel rispetto delle norme del C.d.S., occorre favorire ed incentivare l'utilizzo degli spazi di sosta in area privata ..."*.

Osservazione n. 4

Sigg. Claudio Curti e Danila Melandri
PG 122417 del 11.09.2015

Ravenna 11/9/2015

Al sindaco di Ravenna

Osservazioni al Piano Generale Traffico Urbano del Comune di Ravenna

In vista dell'adozione del PGTU i sottoscritti cittadini Danila Melandri e Claudio Curti vogliono cogliere l'occasione di far sentire la propria voce, sperando con più successo rispetto al passato, e suggeriscono quanto segue riguardo alla situazione della zona Corso Nord – via Canalazzo:

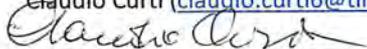
Attualmente via Canalazzo, nel tratto tra Via Bovini e Via Faentina, è sovraccaricata di traffico in quanto funge, pur avendo natura di via residenziale, da tratto terminale del Corso Nord, con pericoloso sbocco in un punto critico di via Maggiore/Faentina. Inoltre molte delle vetture che si immettono in questo punto svoltano immediatamente a sinistra in via E. Pazzi determinando frequenti intasamenti. La sequenza via Canalazzo-via E. Pazzi di fatto costituisce un improprio e fortemente inadeguato asse di attraversamento Nord-Sud della città.

Come molte volte segnalato nel corso degli ultimi quindici anni attraverso incontri, assemblee, petizioni e istanze all'amministrazione, la soluzione naturale (che la stessa amministrazione aveva adottato nel 2007, eseguendo i necessari lavori, ma mai attuata) è l'utilizzo del doppio senso di marcia in via XIV Luglio o, se questioni legali lo impediscono, invertirne l'attuale senso di percorrenza.

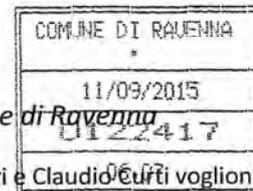
Ciò permetterebbe, senza alcuna spesa, di ridurre il traffico in via Canalazzo (strada stretta, curva e con numerose immissioni laterali) e via E. Pazzi (priva di pista ciclabile e talmente stretta da non consentire neppure l'affiancamento di un'auto con una bicicletta), di eliminare una pericolosa criticità lungo via Faentina-Via Maggiore, di dare al Corso Nord uno sbocco su arterie di omogenea capacità di smaltimento veicolare e di dare un senso al denaro speso per l'adeguamento della rotonda di via Cavina al già progettato doppio senso di via XIV Luglio.

Con la speranza (flebile) di ottenere un minimo di attenzione, porgiamo distinti saluti.

Claudio Curti (claudio.curti6@tin.it) via Canalazzo 10 Ravenna



Danila Melandri (d.melandri@virgilio.it) via Canalazzo 10 Ravenna

ORIGINALE

Osservazione n. 4 – Sigg. Claudio Curti e Danila Melandri – ControdeduzioneSub-osservazione n° 1 – codice univoco interno 21

La via Canalazzo, nel tratto tra via Bovini e via Faentina, è attualmente interessata da un significativo traffico di attraversamento che percorre l'asse composto dalle vie Bovini-Canalazzo-Pazzi, ed eventuali modifiche dell'attuale assetto circolatorio potrebbero essere valutate all'interno di uno specifico Piano Particolareggiato che potrà esplorare scenari alternativi.

Tuttavia ogni azione, che interessi il tratto di strada denominata via XIV luglio, risulterebbe gravata da un contenzioso non compiutamente definito tra l'Amministrazione Comunale e alcuni cittadini proprietari dei mappali interessati dalla realizzazione della strada.

Fino alla risoluzione definitiva di tale contenzioso non si ritiene opportuno intervenire con modifiche infrastrutturali né circolatorie alla suddetta strada.

Si segnala la deliberazione della Giunta Comunale pv. 548 del 2.12.2008 con cui l'Amm.ne Comunale ha stabilito di non attuare il doppio senso di circolazione su Viale XIV Luglio previsto nella delibera di approvazione del progetto esecutivo.

Si segnala che la via Faentina Maggiore è oggetto di una azione di miglioramento della sicurezza prevista all'interno dello stesso PGTU.

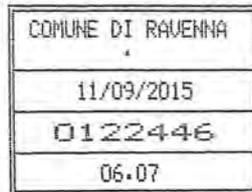
Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo, **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Osservazione n. 5

arch. Paolo Focaccia
PG 122446 del 11.09.2015

Egregio Signor Sindaco del Comune di Ravenna
Piazza del Popolo 1
48121 Ravenna (RA)

e p.c Signor Nicola Scanferla
Funzionario tecnico
Servizio Mobilità e Viabilità
Area Infrastrutture Civili
via Berlinguer 58
48124 Ravenna (RA)



Oggetto: Osservazioni al Piano Generale del Traffico Urbano aggiornamento 2014 testo adottato giugno 2015 - Richiesta di ri-classificazione funzionale di Via Baiona nel tratto interno al comparto del Piano Urbanistico Attuativo (PUA) comparto Ex Enichem, Ravenna

Attualmente il vigente Piano Generale del Traffico Urbano – aggiornamento 2014 del Comune di Ravenna, secondo la normativa del Codice della Strada e dalle Direttive per la redazione dei Piani urbani del traffico, secondo le caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, classifica Via Baiona, nel tratto compreso fra la rotonda dei Doganieri e la rotonda degli Ormeggiatori in:

classe C extraurbana secondaria.

(vedi quadro di unione tav. 4)

si osserva

- che Via Baiona ha storicamente svolto un doppio ruolo funzionale di collegamento extraurbano fra il centro di Ravenna ed i Lidi Nord (Porto Corsini, Marina Romea, Casal Borsetti) e di collegamento fra la viabilità generale e gli insediamenti del polo chimico e portuale ravennate in sinistra Candiano;

- che con la realizzazione di Via Canale Magni tale doppio ruolo è stato giustamente separato assegnando a Via Canale Magni, nel tratto da rotonda degli scaricatori a rotonda degli ormeggiatori, il ruolo di scorrimento esterno, nel tratto successivo, verso il mare, lo sdoppiamento della viabilità ha consentito una separazione dei traffici pesanti per le attività produttive dai traffici da e verso i lidi; di conseguenza il tratto di Via Baiona fra la rotonda dei Doganieri e la rotonda degli Ormeggiatori ha assunto un ruolo più locale, a servizio degli insediamenti produttivi esistenti;

- che le attuali sezioni stradali, sempre del tratto in oggetto, mediamente intono ai 7 metri di carreggiata ed i significativi vincoli presenti, da una parte la ferrovia, dall'altra la fascia di sosta pubblica, come pure la sequenza degli ingressi alle attività produttive e gli attraversamenti ferroviari esistenti rendono non semplice un adeguamento della sezione e della funzionalità più complessiva agli standards vigenti per la *classe C extraurbana secondaria*;

- che le previsioni dello stesso PUA, in conformità agli obiettivi del PSC e POC, tendono a confermare e favorire gli insediamenti interni al comparto con la conseguente necessità di consentire eventuali nuovi accessi alle attività stesse.

considerato

- che come si evince dagli elaborati del PUA in oggetto presentati con istanza 3720/2013 P.G.60941 del 20/05/2013, in particolare dalla tavola 4 a *Sistema mobilità pubblica sistema stradale, ferroviaria e pedonale, sosta*, si evidenzia la necessità di una riclassificazione di via Baiona

si propone

che via Baiona ora classificata, secondo le normative vigenti, in classe C extraurbana secondaria, considerata la presenza della nuova viabilità esterna, via Canale Magni, per coerenza con l'assetto esistente e la funzione di strada locale a servizio degli insediamenti assunta da via Baiona stessa, venga riclassificata in strada in classe F extraurbana locale, classificazione che si ritiene più consona al ruolo che già oggi ha assunto e che la pianificazione urbanistica conferma e assegna per il futuro.

Ravenna, 10 settembre 2015

Cordiali saluti

Paolo Focaccia



The image shows a handwritten signature in black ink over a circular professional stamp. The stamp contains the text: "ORDINE DEGLI ARCHITETTI", "PROVINCIA", "ARCHITETTO", and "PROVINCIA DI RAVENNA".

Osservazione n. 5 – Arch. Paolo Focaccia – ControdeduzioneSub-osservazione n° 1 – codice univoco interno 22

La via Baiona, nel tratto extraurbano compreso tra rotonda dei Doganieri e rotonda degli Ormeggiatori, è interessata dal transito della linea n. 90 del Trasporto Pubblico.

Le *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (Art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada)*, così come il Regolamento Viario adottato, non vietano la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo sulle strade extraurbane locali.

Inoltre, si ritiene che le indicazioni della tabella 3.2d del DM 5 novembre 2001 NORME FUNZIONALI E GEOMETRICHE PER LA COSTRUZIONE DELLE STRADE relative ai "veicoli su rotaia" siano da ritenersi relative ai tram. La linea ferrata parallela alla via Baiona è ubicata al di fuori della piattaforma stradale, il passaggio a livello del tipo senza barriere è a servizio di uno stabilimento produttivo.

Acquisito il parere verbale del Servizio Strade **si propone di accogliere l'osservazione.**

La presente osservazione produrrà modifiche alla cartografia del Documento "Classificazione Funzionale delle Strade" – Tavola 4 - Quadro d'Unione.

Osservazione n. 6

Sig. Sante Ravaglia
PG 122536 del 11.09.2015

Al Signor Sindaco del Comune di Ravenna
Area Infrastrutture Civili
 Servizio Mobilità e Viabilità
 Ufficio Pianificazione Mobilità
 Ravenna, Viale Berlinguer Enrico, 58

COMUNE DI RAVENNA
11/09/2015
0122536
06.05

OGGETTO: Osservazione alla variante al *Piano Urbano del Traffico di Ravenna* PTGU - Testo adottato, aggiornato con gli emendamenti approvati nella seduta del Consiglio Comunale del 11 giugno 2015 relativa a via Vincenzo Gioberti in Ravenna.

Il sottoscritto Ravaglia Sante, nato a Argenta (FE) il 06/04/1943, C.F. SNT43D06A393C, residente in via Vincenzo Gioberti n.3/A a Ravenna (RA),

con la presente inoltra all'Amministrazione Comunale richiesta per la variante al *Piano Urbano del Traffico di Ravenna* PTGU per la via Vincenzo Gioberti.

PREMESSO CHE

COMUNE DI RAVENNA AREA INFRASTRUTTURE CIVILI
ASSEGNATO A: <i>SCUDIFERU</i>
COPIA PER: <i>CUEPRINI e</i>
IL CAPO AREA <i>(ing. Massimo Campona)</i> 1 OTT. 2015

- la strada si trova nel limite del centro abitato di Ravenna, in una zona residenziale e parallela ad un parco pubblico;
- è presente un percorso promiscuo pedonale e ciclabile (vedi elaborato *Classificazione della rete ciclabile* del PTGU) e sono presenti numerosi passaggi pedonali;
- la strada è classificata dal *Piano Urbano del Traffico di Ravenna* PTGU come tipo E-F Urbana locale interzonale, il cui limite di velocità è pari a 50 Km/h;
- la via Vincenzo Gioberti è riportata nel *Piano della Sicurezza Stradale Urbana* nell'elenco delle strade che insistono sul territorio comunale sulle quali si è verificato

almeno un incidente che ha visto la presenza di almeno un ferito nel quinquennio 2008-2012; in particolare si sono verificati n. 3 incidenti con n. 3 feriti;

- difficilmente viene rispettato il limite dei 50 km/h, essendo la strada un rettilineo di lunghezza pari a circa 280 ml.

Visto quanto sopra osservato e motivato, alla codesta Amministrazione Comunale

CHIEDE

-di inserire la via Vincenzo Gioberti fra le Zone 30 del centro abitato di Ravenna nei quali è opportuno adottare un limite generalizzato di velocità inferiore a quello dei 50 km/h altrimenti previsto per le altre aree urbane, come previsto all'art. 5.5 della Classificazione Funzionale Delle Strade, Delimitazioni Dei Centri Abitati e Perimetrazioni del PTGU: *"Le "zone 30" coincidono in pratica con tutte quelle aree che richiedono una particolare moderazione nei comportamenti del traffico motorizzato a favore di quello pedonale e ciclabile. Tali zone presentano di norma la necessità di una moderazione della velocità e possono essere caratterizzate dalla presenza di aree a prevalente destinazione residenziale, di scuole, di parchi e giardini, di zone ospedaliere"*.

-di adottare sulla via Vincenzo Gioberti, opportuni rallentatori di velocità, tipo dossi artificiali, ai sensi dell'art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, anche in virtù del fatto che la strada in questione è limitrofa ad un parco pubblico e sono presenti numerosi attraversamenti pedonali.

Restando in attesa di un riscontro da parte dell'Amministrazione Comunale, si porgono distinti saluti.

Ravenna, li 10-03-2015

Il Richiedente

Paragliese Senti

Osservazione n. 6 – Sig. Sante Ravaglia – ControdeduzioneSub-osservazione n° 1 – codice univoco interno 23

Il documento Classificazione funzionale delle strade, delimitazione dei centri abitati e perimetrazioni (fig. 1 di pag. 6) prevede che nell'ambito dei Piani Particolareggiati d'area siano individuate le Isole Ambientali. Le Isole Ambientali, costituite dalle porzioni di rete urbana racchiuse all'interno della maglia della viabilità principale (strade di quartiere e interquartiere), dovranno essere aree urbane concepite e realizzate a misura delle utenze vulnerabili (ciclisti e pedoni), nelle quali adottare particolari accorgimenti: limiti di velocità, divieti, sensi unici, regolamentazione della sosta, arredi, illuminazioni efficaci, ecc.. L'operazione di classificazione funzionale è finalizzata alla definizione di una gerarchia della rete e conseguentemente dei vari modi di spostamento e con tale criterio la strada in oggetto è stata classificata Tipo E-F Urbana locale interzonale. Inoltre, la via Gioberti costituisce una parte della maglia della viabilità principale ed in tale strada le utenze vulnerabili (ciclisti e pedoni) possono già usufruire di un percorso dedicato, come rappresentato nei documenti del Piano della Mobilità Ciclistica.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo, **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione n° 2 – codice univoco interno 24

In aggiunta alle considerazioni già manifestate nel precedente punto, la via Gioberti può essere utilizzata quale itinerario dei veicoli impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento e pertanto non risulta opportuno l'impiego di dossi artificiali. Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo, **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Osservazione n. 7

Comune di Ravenna - U.O. Viabilità
PG 122618 del 11.09.2015


COMUNE DI RAVENNA

P.IVA 00354730392 – www.comune.ra.it

AREA INFRASTRUTTURE CIVILI
Servizio Mobilità e Viabilità – U.O. Viabilità

Viale E. Berlinguer, 58 - 48124 Ravenna - Italy

Tel. 0544 - 482507, fax 0544 - 482751.

P.G. 122618 del 11.09.2015

Ravenna, 11.09.15

 Al Servizio Mobilità e Viabilità
 Ufficio Pianificazione Mobilità
 Sede

Oggetto: Osservazioni PGTU 2014. Trasmissione osservazioni dell'U.O. Viabilità relative al Regolamento Viario allegato al P.G.T.U 2014 adottato in Consiglio Comunale in data 11 giugno 2015.

Si trasmettono, in allegato, le osservazioni in oggetto costituite da:

1. Allegato 1 – proposta di inserimento nel Regolamento Viario di criteri per la regolamentazione della sosta in particolari ambiti urbani del territorio comunale;
2. proposta di aggiornamento dell'art. 27.2 Preinsegne e Segnaletica stradale permanente di direzione turistica e di territorio prevedendo la modifica del punto **g. ristoranti e assimilabili con licenza commerciale** secondo quanto di seguito riportato **g. ristoranti e assimilabili con licenza commerciale di cui alla Tipologia 1 art. 138 comma 1 del vigente Regolamento di igiene, sanità pubblica e veterinaria del Comune di Ravenna;**
3. proposta di aggiornamento dell'art. 27.2 Preinsegne e Segnaletica stradale permanente di direzione turistica e di territorio prevedendo l'aggiunta, dopo il punto **g. ristoranti e assimilabili con licenza commerciale** il seguente punto, **h. chioschi per la produzione e vendita di piadina romagnola secondo quanto stabilito dallo specifico regolamento;**
4. proposta di aggiornamento dell'art. 27.2 Preinsegne e Segnaletica stradale permanente di direzione turistica e di territorio prevedendo l'aggiunta, dopo il nuovo punto **h. chioschi per la produzione e vendita di piadina romagnola secondo specifico regolamento,** aggiungere il punto **i. strutture sportive e assimilabili;**
5. proposta di modifica dell'art. 27.9 Accessi e passi carrabili limitatamente alla parte inerente la possibilità di concedere un secondo passo carrabili relativamente ad un unico accesso come da indicazione allegata;
6. al fine di favorire una più adeguata comprensione (in particolare da parte di tecnici esterni) delle definizioni stradali e di traffico di cui al punto 1) di pag 115 e punto 29) di pag 117 del Regolamento Viario si richiede di integrare il Regolamento Viario con elaborati grafici esplicativi rappresentativi dei concetti espressi nelle definizioni;
7. Adeguamento dell'elaborato relativo al centro abitato di Camerlona (Fig. 12 delle Tavole della Classificazione Funzionale delle Strade, Delimitazione dei centri abitati e perimetrazioni) secondo le indicazioni di Anas – Compartimento Viabilità dell'Emilia Romagna; per la nuova delimitazione vedere allegato 2.

Il Funzionario del Servizio
 Mobilità e Viabilità
 U. O. Viabilità
 Arch. Roberto Braghini



Progettazione, programmazione, affidamento, direzione lavori e collaudo della realizzazione di lavori pubblici.
 Gestione espropri.

C:\Documents and Settings\rbaghini\Desktop\Piano Traffico 2014\Osservazioni\Osservazioni U.O. Viabilità al Regolamento Viario 11.9.15 rev. 2.doc

ALLEGATO 1 alle osservazioni al Regolamento Viario**Criteri per l'organizzazione della sosta nelle strade urbane locali prive di marciapiede in deroga all'obbligo di prevedere, su entrambi i lati della strada, idonei spazi pedonali**

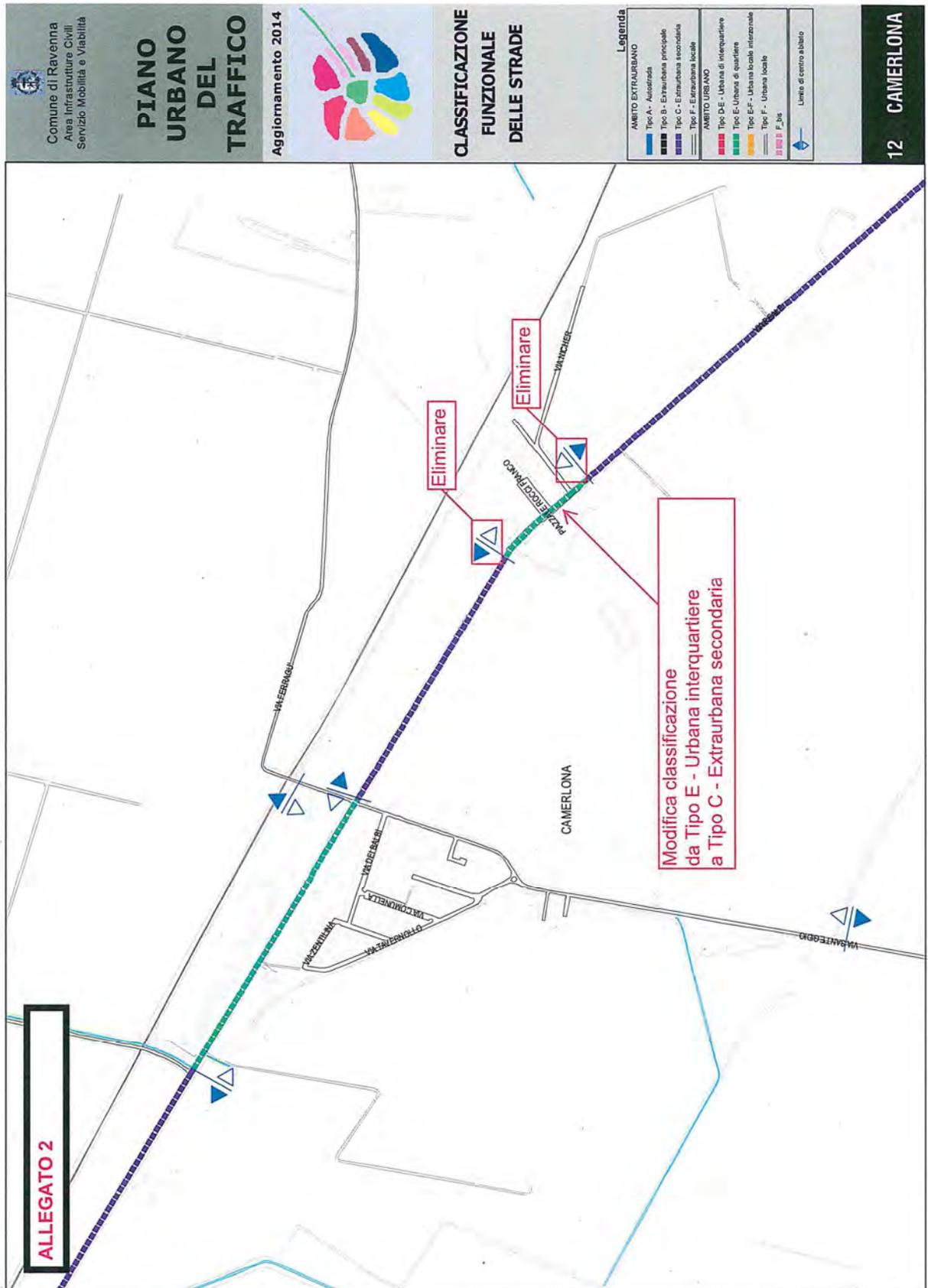
Visti gli artt. 3, 40 e 157 del vigente Codice della Strada (D. Lgs. 285/1992) e gli artt. 141 e 149 del Regolamento di Esecuzione e Attuazione del Codice della Strada (D.P.R. 495/1992), con i presenti criteri si prescrive che nelle strade urbane prive di marciapiedi devono essere predisposti, anche mediante la realizzazione di passaggi pedonali delimitati con segnaletica orizzontale aventi, di norma, larghezza minima di m. 1,00, idonei percorsi per la circolazione dei pedoni da prevedere, di norma, su entrambi i lati della strada. Garantita tale disposizione la parte rimanente della sede stradale potrà essere organizzata secondo le necessità destinando, in via prioritaria, adeguati spazi al transito dei veicoli ed, in subordine, alla sosta nel rispetto delle norme del vigente Codice della Strada e del presente Regolamento Viario. In parziale deroga a tale obbligo è ammesso, limitatamente alle strade urbane locali tipo F e F bis prive di marciapiedi, organizzare la circolazione stradale predisponendo il percorso pedonale solo su un lato della strada qualora sussistano tutte le condizioni di seguito riportate:

1. che la strada sia classificata urbana locale di tipo F o F bis;
2. che la strada non abbia funzioni di collegamento con strade urbane di rango superiore (strade urbane di tipo E-F, E, e D) fatta eccezione per le strade a fondo chiuso;
3. che la strada sia ad uso residenziale interessata esclusivamente da traffico di tipo locale e non soggetta al transito di mezzi del trasporto pubblico di linea;
4. che la strada non costituisca itinerario di ingresso/uscita da ambiti residenziali di più vasta dimensione tali da attribuire alla strada stessa funzioni di collegamento e distribuzione di maggiore valenza;
5. che la strada sia priva, su entrambi i lati, di marciapiedi per tratti significativi del suo sviluppo;
6. che la strada sia disciplinata con un limite massimo di velocità non superiore 30 km/h.;
7. che la strada abbia una sezione stradale:
 - non inferiore a m. 6,00 (ad eccezione di quelle a fondo chiuso e di quelle interne a zone a traffico limitato di tipo permanente) e non superiore a m. 7,00 per le strade a senso unico di circolazione;
 - non inferiore a m. 9,00 (ad eccezione delle strade a fondo chiuso e di quelle interne a zone a traffico limitato di tipo permanente) e non superiore a metri 10,00 per le strade doppio senso di circolazione;
8. che la strada sia disciplinata a senso unico di marcia (il doppio senso è ammesso solo per le strade a fondo chiuso o per tratti stradali molto limitati comunque non superiori a m. 100) con corsia di marcia di larghezza non inferiore a m. 2,75;

9. che l'organizzazione di eventuali aree di sosta garantisca la fruibilità degli accessi pedonali ai fabbricati mediante l'adozione di soluzioni che non prevedano la possibilità di sosta in corrispondenza di tali accessi;
10. che nella strada e nell'area circostante (*in un intorno di 150 m. di raggio*) siano state riscontrate condizioni di rilevante insufficienza dell'offerta di sosta in relazione alla domanda. Pertanto la realizzazione dei passaggi pedonali su entrambi i lati della via comporterebbe la necessità di istituire il divieto di sosta su ambo i lati andando in tal modo ad aggravare le problematiche di sosta rilevate;
11. che la strada non si trovi in prossimità o costituisca itinerario di accesso a strutture o complessi attrattori di traffico quali scuole, complessi commerciali, culturali, espositivi e sportivi ecc.;
12. che la strada rientri all'interno di zona caratterizzata da un tessuto edilizio ad uso prevalentemente residenziale di tipo consolidato o in via di consolidamento secondo quanto stabilito dal Regolamento Urbanistico Edilizio vigente .

La parziale deroga all'esecuzione del passaggio pedonale su un lato della strada non risulterà comunque applicabile, anche nel caso ricorressero le condizioni sopra descritte, qualora nelle strade interessate si fossero riscontrati incidenti, con il coinvolgimento di pedoni, riconducibili alla mancanza di adeguati spazi pedonali o comunque in tutti i casi in cui tale soluzione possa determinare, a giudizio degli uffici comunali preposti, condizioni di pericolo per la circolazione stradale.

In linea di principio, salvo condizioni particolari debitamente motivate, l'organizzazione della circolazione e della sosta dovrà evitare situazioni di difformità rispetto a quanto definito nell'ambito territoriale (settore, isola ambientale, area omogenea delimitata da viabilità classificata E-F o superiore ecc.) in cui si colloca la strada oggetto dei provvedimenti.



Modifica art. 27.9 Regolamento Viario (pag. 101)

... spazi di sosta in area privata, nelle sedi stradali che presentano una ridotta sezione, previa verifica da parte dei competenti uffici comunali, può essere concesso un secondo passo carrabile, da prevedersi sul lato opposto all'accesso carrabile, di sufficienti dimensioni atto a garantire adeguate condizioni di accesso all'area privata alle seguenti condizioni:

- a. che la larghezza dell'accesso carrabile sia tale da rendere, a giudizio degli uffici competenti, particolarmente difficoltose le manovre di accesso;
- b. che l'accesso carrabile insista su strade aventi carreggiata stradale inferiore a m 3,50 e caratterizzate dalla presenza di marciapiedi rialzati tali da rendere, a giudizio degli uffici comunali preposti, complesse le manovre per accedere all'area privata.
- c. che, fatto salvo quanto previsto al punto b., non sia tecnicamente possibile o comporti la necessità di precedere alla demolizione di strutture o impianti diversi dalla recinzione, adeguare l'accesso carrabile a dimensioni tali da rendere non necessaria l'esigenza di autorizzare un secondo passo carrabile. Nel caso di normali recinzioni, prive di particolari impedimenti, è sempre da adottare la soluzione dell'allargamento dell'accesso in alternativa al secondo passo carrabile;
- d. che il passo carrabile sia integrativo a quello da autorizzare in corrispondenza dell'accesso carrabile e sia dotato di autonoma tabella.

Osservazione n. 7 – Comune di Ravenna - U.O Viabilità – ControdeduzioneSub-osservazione 1 – codice univoco interno 25

L'osservazione identifica possibili azioni da adottare in particolari circostanze al fine di garantire la coesistenza delle differenti esigenze all'uso degli spazi stradali.

Si propone di accogliere l'osservazione inserendo dopo il paragrafo 21 del *TITOLO VI FASCE DI SOSTA LATERALE SU SEDE STRADALE* il seguente testo:

"22. ORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA NELLE STRADE LOCALI URBANE PRIVE DI MARCIAPIEDE

Visti gli artt. 3, 40 e 157 del vigente Codice della Strada (D. Lgs. 285/1992) e gli artt. 141 e 149 del Regolamento di Esecuzione e Attuazione del Codice della Strada (D.P.R. 495/1992), con i presenti criteri si prescrive che nelle strade urbane prive di marciapiedi devono essere predisposti, anche mediante la realizzazione di passaggi pedonali delimitati con segnaletica orizzontale aventi, di norma, larghezza minima di m. 1,00, idonei percorsi per la circolazione dei pedoni da prevedere, di norma, su entrambi i lati della strada. Garantita tale disposizione la parte rimanente della sede stradale potrà essere organizzata secondo le necessità destinando, in via prioritaria, adeguati spazi al transito dei veicoli ed, in subordine, alla sosta nel rispetto delle norme del vigente Codice della Strada e del presente Regolamento Viario. In parziale deroga a tale obbligo è ammesso, limitatamente alle strade urbane locali tipo F e F bis prive di marciapiedi, organizzare la circolazione stradale predisponendo il percorso pedonale solo su un lato della strada qualora sussistano tutte le condizioni di seguito riportate:

- 1. che la strada sia classificata urbana locale di tipo F o F bis;*
- 2. che la strada non abbia funzioni di collegamento con strade urbane di rango superiore (strade urbane di tipo E-F, E, e D) fatta eccezione per le strade a fondo chiuso;*
- 3. che la strada sia ad uso residenziale interessata esclusivamente da traffico di tipo locale e non soggetta al transito di mezzi del trasporto pubblico di linea;*
- 4. che la strada non costituisca itinerario di ingresso/uscita da ambiti residenziali di più vasta dimensione tali da attribuire alla strada stessa funzioni di collegamento e distribuzione di maggiore valenza;*
- 5. che la strada sia priva, su entrambi i lati, di marciapiedi per tratti significativi del suo sviluppo;*
- 6. che la strada sia disciplinata con un limite massimo di velocità non superiore 30 km/h.;*
- 7. che la strada abbia una sezione stradale:

 - a. · non inferiore a m. 6,00 (ad eccezione di quelle a fondo chiuso e di quelle interne a zone a traffico limitato di tipo permanente) e non superiore a m. 7,00 per le strade a senso unico di circolazione;*
 - b. · non inferiore a m. 9,00 (ad eccezione delle strada a fondo chiuso e di quelle interne a zone a traffico limitato di tipo permanente) e non superiore a metri 10,00 per le strade doppio senso di circolazione;**
- 8. che la strada sia disciplinata a senso unico di marcia (il doppio senso è ammesso solo per le strade a fondo chiuso o per tratti stradali molto limitati comunque non superiori a m. 100) con corsia di marcia di larghezza non inferiore a m. 2,75;*
- 9. che l'organizzazione di eventuali aree di sosta garantisca la fruibilità degli accessi pedonali ai fabbricati mediante l'adozione di soluzioni che non prevedano la possibilità di sosta in corrispondenza di tali accessi;*
- 10. che nella strada e nell'area circostante (in un intorno di 150 m. di raggio) siano state riscontrate condizioni di rilevante insufficienza dell'offerta di sosta in relazione alla domanda. Pertanto la realizzazione dei passaggi pedonali su entrambi i lati della via comporterebbe la necessità di istituire il divieto di sosta su ambo i lati andando in tal modo ad aggravare le problematiche di sosta rilevate;*
- 11. che la strada non si trovi in prossimità o costituisca itinerario di accesso a strutture o complessi attrattori di traffico quali scuole, complessi commerciali, culturali, espositivi e sportivi ecc.;*

12. che la strada rientri all'interno di zona caratterizzata da un tessuto edilizio ad uso prevalentemente residenziale di tipo consolidato o in via di consolidamento secondo quanto stabilito dal Regolamento Urbanistico Edilizio vigente .

La parziale deroga all'esecuzione del passaggio pedonale su un lato della strada non risulterà comunque applicabile, anche nel caso ricorressero le condizioni sopra descritte, qualora nelle strade interessate si fossero riscontrati incidenti, con il coinvolgimento di pedoni, riconducibili alla mancanza di adeguati spazi pedonali o comunque in tutti i casi in cui tale soluzione possa determinare, a giudizio degli uffici comunali preposti, condizioni di pericolo per la circolazione stradale.

In linea di principio, salvo condizioni particolari debitamente motivate, l'organizzazione della circolazione e della sosta dovrà evitare situazioni di difformità rispetto a quanto definito nell'ambito territoriale (settore, isola ambientale, area omogenea delimitata da viabilità classificata E-F o superiore ecc.) in cui si colloca la strada oggetto dei provvedimenti.

Sub-osservazione 2 – codice univoco interno 26

L'argomento è già specificato all'art. 134 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada pertanto **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 3 – codice univoco interno 27

L'argomento è già specificato all'art. 134 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada pertanto **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 4 – codice univoco interno 28

L'argomento è già specificato all'art. 134 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada pertanto **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 5 – codice univoco interno 29

Si propone di accogliere l'osservazione modificando il punto 27.9 ACCESSI E PASSI CARRABILI del documento Regolamento Viario (pag. 101), sostituendo il testo

"... previa verifica da parte dei competenti uffici comunali, può essere concesso un secondo passo carrabile, da prevedersi sul lato opposto all'accesso carrabile, di sufficienti dimensioni atto a garantire adeguate condizioni di accesso all'area privata alle seguenti condizioni:

a. che la larghezza dell'accesso carrabile sia tale da rendere, a giudizio degli uffici competenti, particolarmente difficoltose le manovre di accesso;

b. che non sia tecnicamente possibile o comporti la necessità di precedere alla demolizione di strutture o impianti diversi dalla recinzione, adeguare l'accesso carrabile a dimensioni tali da rendere non necessaria l'esigenza di autorizzare un secondo passo carrabile. Nel caso di normali recinzioni, prive di particolari impedimenti, è sempre da adottare la soluzione dell'allargamento dell'accesso in alternativa al secondo passo carrabile;

c. che il passo carrabile sia integrativo a quello da autorizzare in corrispondenza dell'accesso carrabile e sia dotato di autonoma tabella e specifica segnaletica orizzontale"

con il seguente

"... previa verifica da parte dei competenti uffici comunali, può essere concesso un secondo passo carrabile, da prevedersi sul lato opposto all'accesso carrabile, di sufficienti dimensioni atto a garantire adeguate condizioni di accesso all'area privata alle seguenti condizioni:

a. che la larghezza dell'accesso carrabile sia tale da rendere, a giudizio degli uffici competenti, particolarmente difficoltose le manovre di accesso;

- b. che l'accesso carrabile insista su strade aventi carreggiata stradale inferiore a m 3,50 e caratterizzate dalla presenza di marciapiedi rialzati tali da rendere, a giudizio degli uffici comunali preposti, complesse le manovre per accedere all'area privata.*
- c. che, fatto salvo quanto previsto al punto b., non sia tecnicamente possibile o comporti la necessità di precedere alla demolizione di strutture o impianti diversi dalla recinzione, adeguare l'accesso carrabile a dimensioni tali da rendere non necessaria l'esigenza di autorizzare un secondo passo carrabile. Nel caso di normali recinzioni, prive di particolari impedimenti, è sempre da adottare la soluzione dell'allargamento dell'accesso in alternativa al secondo passo carrabile;*
- d. che il passo carrabile sia integrativo a quello da autorizzare in corrispondenza dell'accesso carrabile e sia dotato di autonoma tabella."*

Sub-osservazione 6 – codice univoco interno 30

Le definizioni contenute nel Regolamento Viario sono le denominazioni stradali e di traffico indicati all'art. 3 del D.L. 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della Strada.

Si propone di accogliere l'osservazione integrando il documento con alcune rappresentazioni grafiche di semplice avviso da inserire a pag. 120; i principi secondo i quali sono stati costruiti tali schemi possono essere estesi anche ad altre tipologie di intersezione al fine di identificare l'area di intersezione.

Sub-osservazione 7 – codice univoco interno 31

Si propone di accogliere l'osservazione modificando il documento Classificazione Funzionale delle Strade, Delimitazione dei Centri Abitati e Perimetrazioni nei seguenti punti:

- tabella 2 – punto 8;
- tavola 12 CAMERLONA

Osservazione n. 8

Sig. Gian Marco Ricci
PG 122873 del 14.09.2015

Ravenna, 14/09/2015

SPETT.LE

COMUNE DI RAVENNA

Piazza del Popolo n. 1

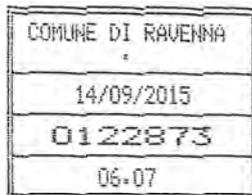
48121 - RAVENNA

Alla c.a. Sig. Fabrizio Matteucci

Sindaco del Comune di Ravenna

e p.c. alla c.a. Sig. Samuele Bosi

Presidente del Consiglio Territoriale di
Roncalceci



Oggetto : osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU 2014) del Comune di Ravenna approvato con delibera consiliare n. 57/86919 - (alcuni interventi che potrebbero migliorare la viabilità ed il traffico nella frazione di Coccolia)

In qualità di cittadino italiano, residente nel Comune di Ravenna nella frazione di Coccolia, in Via Ravegnana n. 865, desidero presentare alla Sua cortese attenzione alcune osservazioni sulle problematiche della viabilità e del traffico nella mia zona di residenza.

Nel Piano Generale del Traffico in oggetto sono illustrati tutta una serie di interventi che verranno realizzati nei prossimi anni per migliorare il sistema della viabilità e del traffico nel Comune di Ravenna, *tuttavia a tali interventi già individuati nel Piano, occorrerebbe aggiungerne alcuni anche nella zona del forese dell'abitato di Coccolia per poter migliorare le seguenti problematiche:*

- 1) **Numero molto limitato di parcheggi pubblici nell'abitato di Coccolia** : negli anni passati si era esaminato un progetto per realizzare delle aree di parcheggio pubblico lungo l'argine del fiume Ronco, sfruttando il terreno in prossimità del muretto che costeggia la Strada Ravegnana sul margine destro muovendosi nella direzione da Forlì verso Ravenna. Occorrerebbe riprendere in considerazione lo studio di fattibilità di tale soluzione sia da

Rice'

parte del Comune di Ravenna e sia da parte dall'ANAS, poiché attualmente la carenza di parcheggi pubblici a Coccolia presenta forti disagi ai cittadini residenti nonché alle attività commerciali che vengono esercitate.

- 2) **Istallazione di un autovelox in postazione fissa nel centro abitato di Coccolia lungo la Ravennana** : occorre prendere atto che negli ultimi anni è in forte aumento il transito lungo la Strada Ravennana che attraversa l'abitato di Coccolia di autotreni di dimensioni e carico molto elevato che assai frequentemente transitano lungo il tratto del centro abitato a velocità sostenuta in piena infrazione del limite di velocità che in quel tratto è pari a 50 km/h. Questo è un fatto assai pericoloso per i residenti in quanto la strada è molto vicina alle abitazioni ed è priva di protezioni, ne consegue che se alcuni di questi mezzi dovessero perdere il controllo procedendo a velocità irregolari e sbandasse sul margine dove sono presenti le abitazioni potrebbe causare danni molto gravi. Inoltre il passaggio di questi mezzi pesanti ad alta velocità determina forti vibrazioni nelle abitazioni che costeggiano la strada ed anche un rumore molto fastidioso persino nelle ore notturne. Dovreste quindi esaminare la possibilità di installare un impianto di autovelox fisso che potrebbe essere l'unico vero deterrente per indurre questi autisti indisciplinati a rispettare il limite dei 50 km/h nell'attraversamento del centro abitato di Coccolia.
- 3) **Realizzazione di piazzola di sosta per la fermata dei mezzi pubblici (corriere START ROMAGNA che fanno il servizio di collegamento Forlì-Ravenna) in posizione protetta sul lato della Strada Ravennana destro procedendo da Forlì verso Ravenna** : occorre prendere in esame la situazione di forte rischio a cui si espongono attualmente le persone che attendono la fermata delle Corriere START ROMAGNA sul lato destro della Strada Ravennana procedendo da Forlì verso Ravenna. Purtroppo il problema è noto da tempo, ma attualmente è aggravato dall'aumento del traffico dei mezzi pesanti e dei veicoli che effettuano irregolarmente sorpassi ad alta velocità nel centro abitato, che in diverse occasioni hanno rischiato di travolgere le persone che attendevano la fermata della corriera nello spazio estremamente ristretto (20 cm) che separa la carreggiata stradale dal muretto di contenimento dell'argine del fiume Ronco. Andrebbe esaminata con molta attenzione da parte del Comune di Ravenna e degli altri Enti preposti, la possibilità di realizzare una piazzola di sosta protetta sfruttando una rientranza nel terreno in prossimità del muretto che costeggia la Strada Ravennana sul margine destro muovendosi nella direzione da Forlì verso Ravenna.

Ricci

Le problematiche sopra esposte creano molto disagio nella comunità residente a Coccolia e peraltro in più occasioni sono state discusse a livello dei consigli di Circostrizione e di Comitato Cittadino.

Mi permetto di sottoporre queste osservazioni alla Vostra valutazione affinché nel rispetto delle normative vigenti e dei limiti delle risorse che avete a disposizione si possa nei prossimi anni migliorare gradulmente le suddette problematiche.

Distinti saluti

Sig. Gian Marco Ricci

residente a Ravenna nella Fraz. Coccolia

Via Ravennana n 865

cell. 333-4767892

mail : gianmarcoricci@alice.it



Osservazione n. 8 – Sig. Gian Marco Ricci – ControdeduzioneSub-osservazione n° 1 – codice univoco interno 32

Si rende necessaria una premessa in relazione alla situazione patrimoniale dei luoghi: mentre la carreggiata è di proprietà di ANAS la sommità arginale posta al di là del muricciolo è dell'Autorità di Bacino.

Ne consegue che uno studio di fattibilità sarebbe possibile solo acquisiti i pareri vincolanti delle due proprietà.

In relazione ad un possibile parere per la realizzazione di spazi di sosta lungo tale banchina si ritiene di esprimere parere negativo per la pericolosità dei luoghi in relazione agli spazi disponibili e ai carichi veicolari presenti.

La previsione di aree di sosta a disposizione della località saranno da individuare negli strumenti della pianificazione urbanistica.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo, **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione n° 2 – codice univoco interno 33

Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e B, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del medesimo decreto legislativo, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui viene data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento ((di cui agli articoli 142, 148 e 176 dello stesso decreto legislativo, e successive modificazioni)). I predetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere altresì utilizzati o installati sulle strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettere C e D, del citato decreto legislativo, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2.

La Strada Statale 67 Tosco Romagnola, nel tratto indicato nell'osservazione, è classificata E Urbana di Quartiere.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo, **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione n° 3 – codice univoco interno 34

L'impianto di fermata oggetto dell'osservazione è a servizio di linee extraurbane del Trasporto Pubblico, pertanto la competenza è di AMBRA - Agenzia Mobilità Bacino

Ravenna. Ad ANAS, ente proprietario della strada, è già stata inoltrata richiesta di parere per la mitigazione delle criticità in essere.

Si propone di accogliere l'osservazione.

Osservazione n. 9

Sigg. Marco Mignani e Maria Rita Ghinassi
PG 122888 del 14.09.2015

MOBIL

Al sindaco della città di Ravenna

Osservazioni al piano del traffico

Siamo cittadini residenti in via Enrico Pazzi e segnaliamo un problema già presente da tempo e mai preso in considerazione dalla sua amministrazione: il traffico della città di Ravenna nella direzione nord -> sud (in particolare verso strutture di grande interesse pubblico come il polo sanitario) è incanalato attraverso l'asse di attraversamento via Bovini , via Canalazzo , via Pazzi , anziché , come sarebbe logico , Bovini -> XIV luglio -> rotonda di via Cavina . L'attuale percorso porta all'attraversamento della via Maggiore ,da via Canalazzo ,con immissione molto pericolosa in via Pazzi in corrispondenza di un passaggio pedonale - ciclabile molto frequentato (già molti incidenti si sono verificati , invito a controllare i dati statistici , se esistono) . Inoltre la via Pazzi è molto stretta (impossibile transitare in bicicletta perchè l'affiancamento ai veicoli è millimetrico) per cui i ciclisti procedono tutti sui marciapiedi (inadeguati per essere ciclabili) col rischio di investire chi esce di casa . In più la via rettilinea induce alla velocità , in particolare i pesantissimi camion della nettezza urbana che sfrecciano in orari di scarso traffico generando vistose buche e di conseguenza danni alle abitazioni per le vibrazioni trasmesse (crepe nei muri ,invito a verificare) .. Tutti questi pericoli per i cittadini , causati dall'utilizzo incongruo di strade inadatte all'uso di attraversamento della città , sarebbero semplicemente risolti , invertendo il senso di marcia di via XIV Luglio , che attualmente risulta inutile , dando fluidità al traffico con la rotonda , senza ostacoli e pericoli , riducendo , di conseguenza ,anche l'inquinamento . Invitando i responsabili dell'amministrazione a percorrere il tratto in questione sia in auto sia in bicicletta per verificare negli orari di punta (la mattina quando le persone si recano al CMP) che il problema e i pericoli sono reali , confidando che le nostre osservazioni vengano prese in considerazione e realizzate prima che si verifichi il prossimo inevitabile incidente , (si tratta semplicemente di cambiare un senso di marcia senza modificare niente altro ,con nessuna conseguenza per i residenti della via XIV luglio) , porgiamo distinti saluti .

Ravenna , 12/09/2015.

Marco Mignani e Maria Rita Ghinassi (mignanimarco@libero.it)




COMUNE DI RAVENNA
14/09/2015
0122888
06-07




Osservazione n. 9 – Sigg. Marco Mignani e Rita Ghinassi – ControdeduzioneSub-osservazione n° 1 – codice univoco interno 35

La via Canalazzo, nel tratto tra via Bovini e via Faentina, è attualmente interessata da un significativo traffico di attraversamento che percorre l'asse composto dalle vie Bovini-Canalazzo-Pazzi, ed eventuali modifiche dell'attuale assetto circolatorio potrebbero essere valutate all'interno di uno specifico Piano Particolareggiato che potrà esplorare scenari alternativi.

Tuttavia ogni azione, che interessi il tratto di strada denominata via XIV luglio, risulterebbe gravata da un contenzioso non compiutamente definito tra l'Amministrazione Comunale e alcuni cittadini proprietari dei mappali interessati dalla realizzazione della strada.

Fino alla risoluzione definitiva di tale contenzioso non si ritiene opportuno intervenire con modifiche infrastrutturali né circolatorie alla suddetta strada.

Si segnala la deliberazione della Giunta Comunale pv. 548 del 2.12.2008 con cui l'Amm.ne Comunale ha stabilito di non attuare il doppio senso di circolazione su Viale XIV Luglio previsto nella delibera di approvazione del progetto esecutivo.

Si segnala che la via Faentina Maggiore è oggetto di una azione di miglioramento della sicurezza prevista all'interno dello stesso PGTU.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo, **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Osservazione n. 10

Sig. Giuseppe Tasselli
PG 122978 del 14.09.2015

KORNIC

ORIGINALE

COMUNE DI RAVENNA
14/09/2015
0122978
06.07

Ravenna 11/9/2015

Al sindaco di Ravenna

Osservazioni al Piano Generale Traffico Urbano del Comune di Ravenna

In vista dell'adozione del PGTU i sottoscritti cittadini SAVORFILI MARISA e TASSELLI GIUSEPPE vogliono cogliere l'occasione di far sentire la propria voce, sperando con più successo rispetto al passato, e suggeriscono quanto segue riguardo alla situazione della zona Corso Nord – via Canalazzo:

Attualmente via Canalazzo, nel tratto tra Via Bovini e Via Faentina, è sovraccaricata di traffico in quanto funge, pur avendo natura di via residenziale, da tratto terminale del Corso Nord, con pericoloso sbocco in un punto critico di via Maggiore/Faentina. Inoltre molte delle vetture che si immettono in questo punto svoltano immediatamente a sinistra in via E. Pazzi determinando frequenti intasamenti. La sequenza via Canalazzo-via E. Pazzi di fatto costituisce un improprio e fortemente inadeguato asse di attraversamento Nord-Sud della città.

Come molte volte segnalato nel corso degli ultimi quindici anni attraverso incontri, assemblee, petizioni e istanze all'amministrazione, la soluzione naturale (che la stessa amministrazione aveva adottato nel 2007, eseguendo i necessari lavori, ma mai attuata) è l'utilizzo del doppio senso di marcia in via XIV Luglio o, se questioni legali lo impediscono, invertirne l'attuale senso di percorrenza.

Ciò permetterebbe, senza alcuna spesa, di ridurre il traffico in via Canalazzo (strada stretta, curva e con numerose immissioni laterali) e via E. Pazzi (priva di pista ciclabile e talmente stretta da non consentire neppure l'affiancamento di un'auto con una bicicletta), di eliminare una pericolosa criticità lungo via Faentina-Via Maggiore, di dare al Corso Nord uno sbocco su arterie di omogenea capacità di smaltimento veicolare e di dare un senso al denaro speso per l'adeguamento della rotonda di via Cavina al già progettato doppio senso di via XIV Luglio.

Con la speranza (flebile) di ottenere un minimo di attenzione, porgiamo distinti saluti.

Tasselli Giuseppe g_tasselli@virgilio.it

Via Canalazzo n.21 48123 Ravenna




Osservazione n. 10 – Sig. Giuseppe Tasselli – ControdeduzioneSub-osservazione n° 1 – codice univoco interno 36

La via Canalazzo, nel tratto tra via Bovini e via Faentina, è attualmente interessata da un significativo traffico di attraversamento che percorre l'asse composto dalle vie Bovini-Canalazzo-Pazzi, ed eventuali modifiche dell'attuale assetto circolatorio potrebbero essere valutate all'interno di uno specifico Piano Particolareggiato che potrà esplorare scenari alternativi.

Tuttavia ogni azione, che interessi il tratto di strada denominata via XIV luglio, risulterebbe gravata da un contenzioso non compiutamente definito tra l'Amministrazione Comunale e alcuni cittadini proprietari dei mappali interessati dalla realizzazione della strada.

Fino alla risoluzione definitiva di tale contenzioso non si ritiene opportuno intervenire con modifiche infrastrutturali né circolatorie alla suddetta strada.

Si segnala la deliberazione della Giunta Comunale pv. 548 del 2.12.2008 con cui l'Amm.ne Comunale ha stabilito di non attuare il doppio senso di circolazione su Viale XIV Luglio previsto nella delibera di approvazione del progetto esecutivo.

Si segnala che la via Faentina Maggiore è oggetto di una azione di miglioramento della sicurezza prevista all'interno dello stesso PGTU.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo, **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Osservazione n. 11

Condominio via Corrado Ricci e piazza Caduti
PG 123249 del 14.09.2015

Ravenna li 11 settembre 2015

Alla spettabile attenzione del servizio mobilità e viabilità

OSSERVAZIONI SUL TRAFFICO URBANO RA

RAVENNA DI RAVENNA
14/09/2015
06.07

La presente per esporre in modo si spera sintetico ma spero esaustivo ,la terribile e devastante situazione che si verifica quotidianamente e ad ogni ora del giorno nella centrale via Guidone. Come noto alle vostre maestranze e tecnici di servizio ,tale strada ricade tra quelle del "canale nero" in cui e' stato deciso di far transitare tutto il traffico bus urbano ed extraurbano dedicato al servizio cittadino e non.

123249 | 1 =

Le osservazioni e problematiche devastanti in merito che si vorrebbero sollevare sono tre.

1) Il traffico in tale stretta strada e' costituito prevalentemente da bus di grande volume e capienza (non per ultimo anche quelli turistici rossi a due piani open deck..) provenienti dalla perpendicolare via Mariani e diretti nella Piazza Caduti contigua .
Si imbecca quasi ogni 2/3 minuti la sopracitata via Guidone (girando peraltro quasi costantemente semivuoti a tutte le ore se non nelle centrali di servizio al comprensorio scolastico) nel cui angolo strettissimo e di curvatura non sufficiente per la manovra di svolta a sinistra si mette ogni volta a **gravissimo rischio di incolumità** tutto il traffico pedonale e ciclistico di tale zona (ovviamente molto copioso) a tutte le ore data la centralissima posizione di passaggio e attraversamento pedonale per le limitrofe via Mentana e via Cairoli.
Ad ogni minuto del giorno di assistono a scene a dir poco inquietanti-per non dire imbarazzanti tenuto conto **di chi e come** si possa autorizzare una svolta in una strada cosi stretta a mezzi cosi ingombranti.

I pedoni e i ciclisti benchè su regolare marciapiede o senso di marcia vengono sempre accarezzati ,sfiorati ,costantemente dal muso dell'autobus che proviene da via Mariani e imbecca la via Guidone. Quando poi nelle ore centrali gli autobus sono diversi in coda in quanto in fila per la fermata di via Guidone , lo zig zag pedonale di bici e pedoni tra gli autobus e' impressionante e sconvolgente .
La fermata di via Guidone e' una trappola mortale per gli studenti in primis che la affollano quotidianamente appollaiati in uno stretto marciapiede e anche per i diversi cittadini che ne usufruiscono .

2) Il traffico suddetto e' altresì gravato da centinaia e centinaia di autocarri che ogni giorno con velocità a dir poco autostradali percorrono in forte accelerata la suddetta via Guidone provocando fortissimi **disagi e danni acustici** alle decine di famiglie residenti in tale strada su entrambi i lati e a tutti i livelli di piano.
Come noto la densità abitativa della via Guidone e' altissima.
I vetri di casa e gli infissi di tutti benchè modificati dalle più moderne tecnologie in tal senso sia per vetrocamere che di materiale fono assorbente negli infissi tremano ad ogni passaggio di autoveicolo. Impensabile tenere i vetri aperti .
I dati rilevati dai tecnici con idonee apparecchiature in tal senso nello studio delle citate modifiche rilevano valori ben al di sopra delle normative vigenti per le aree urbane.
Aggiungasi poi che ogni mattina dell'anno la suddetta popolazione di via Guidone viene svegliata alle 4.30 dal puntuale passaggio della spazzatrice di Hera.(non potrebbe passare alle 6 del mattino o alle 23 della sera?)

3) Il terzo aspetto e' quello più grave e inquietante

Tale traffico Bus di smodato volume rispetto alle capienze stradali ha causato nell'ottobre 2014 come concausa significativa **il crollo del soffitto** di un appartamento sito al secondo piano del condominio di Via Corrado Ricci che ha l'affaccio di alcune stanze sulla menzionata via Guidone.

Il suddetto condominio come noto ,nasce dalla adiacente piazza Caduti e prosegue sino alla via Raul Gardini e ha tutto il retro affaccio sulla via Guidone citata.

In tale condominio (FORMATO DA DIVERSI CIVICI) vivono tutto l'anno più di cento famiglie che non tollerano a questo punto oltre i gravi disagi di cui sopra.

Oltre ai danni e pericoli a rischio della intera cittadinanza sopra citati 1 E 2 si devono subire quelli personali derivanti dalle proprie abitazioni in tali affacci.

La perizia ,ovviamente predisposta dai tecnici strutturisti per tale gravissimo evento occorso,(per il quale si ravvisano anche significative ed eventuali responsabilità penali in merito ,tenuto conto che la proprietaria dello stesso si trovava in casa a pochi metri dallo smottamento con grave pericolo di vita,) ha evidenziato **che il continuo passaggio di bus e mezzi pesanti in passaggi così stretti abbia provocato vibrazioni e smottamenti** tali da far cedere le superfici murarie del civico citato.

Ma il fenomeno risulta noto alle maestranze della amministrazione comunale tenuto conto degli effetti conclamati gestiti in tal senso dalla vicinissima via Mariani

Ora il condominio ha preso opportuni provvedimenti di cautela per il controllo totale di tutte le altre unità abitative e superfici comuni con rilievi di esperti e termo camere per comprendere il completo danno in tal senso e lo status quo per possibili prevedibili futuri crolli e smottamenti dell'intero condominio (delibere condominiali del primo semestre 2015).

In tal senso si richiede a Voi un urgente ripensamento del percorso viario dei bus spostando immediatamente la fermata in altro loco vicino tenuto conto che le ultime variazioni estive a tale situazione ,apportate dalla vostra maestranza per consentire i lavori di rifacimento di piazza Kennedy hanno dato luogo a situazioni più idonee in tal senso senza modificare il servizio bus ai cittadini sia in termini di frequenza che servizio di percorso.

Vi sono vie adiacenti alla stessa via Guidone in cui non vi e' nemmeno un abitante o quasi per cui tali modifiche non costituirebbero un semplice scaricabarile ad altri (mors tua vita mea...) del problema come e' giusto che sia.

Confidiamo una collaborazione fattiva , costruttiva ed immediata in tal senso .

Cordiali saluti

MEMBRI DEL CONSIGLIO DI CONDOMINIO VIA CORRADO RICCI .PIAZZA CADUTI

ISIDORI FARAONE SABRINA
ANCISI EDOARDO
SAVINI CASALI ANNALISA

**Osservazione n. 11 – Condominio via Corrado Ricci piazza Caduti –
Controdeduzione**Sub-osservazione n° 1 – codice univoco interno 37

Dall'analisi dell'incidentalità del periodo 2003-2014 risultano tre incidenti verificatisi all'intersezione tra le vie Gardini, Guidone, Mentana rispettivamente negli anni 2003, 2004 e 2010. Ciascun incidente ha visto il coinvolgimento di un velocipede (bicicletta) e sempre in ciascun incidente si è verificato il ferimento di una persona, per un totale di tre feriti; un solo incidente (anno 2004) ha visto il coinvolgimento di un autobus ed un velocipede. Non risultano incidenti con natura di investimento di pedone.

Nel medesimo periodo 2003-2014, nella via Guidone si sono rilevati due incidenti (anno 2006) all'intersezione con piazza Caduti per la Libertà; un solo incidente ha visto il coinvolgimento di autobus ed un velocipede che ha provocato il ferimento di una persona.

In generale, per valutare una diversa organizzazione degli itinerari delle linee del Trasporto Pubblico è necessario predisporre uno studio complesso dell'area urbana e suburbana che deve comunque tenere in considerazione alcuni aspetti fondamentali per l'appetibilità e funzionalità del servizio: accessibilità alle zone più centrali della città, collegamento con la stazione ferroviaria e le strutture sanitarie, favorire l'intermodalità, ecc..

Tuttavia soluzioni di portata ridotta, anche nelle ricadute, potranno essere intraprese con l'ausilio di periodi sperimentali durante i quali monitorare gli effetti.

Si propone di accogliere l'osservazione intendendo che l'accoglimento riguarderà la valutazione di provvedimenti puntuali di deviazione del trasporto di linea che interessano il Centro Storico su percorsi alternativi per un periodo adeguato che consenta di verificarne ricadute e criticità.

Si propone di introdurre a pag. 119 della Relazione dopo il 6° capoverso la seguente frase:

"Potranno essere adottati provvedimenti puntuali di deviazione del trasporto di linea che interessano il Centro Storico su percorsi alternativi per un periodo adeguato che consenta di verificarne ricadute e criticità."

Sub-osservazione 2 – codice univoco interno 38

La via Guidone è all'interno sia della ZTL che della ZPRU, zona già regolamentata con limite di velocità a 30 km/h; le segnalazioni di eventuali comportamenti di guida non corretti possono essere inoltrati ai competenti uffici della Polizia Municipale.

Tra le azioni prioritarie del PGTU è previsto l'avvio del Piano Particolareggiato di accesso merci con veicoli elettrici alla ZTL, tale azione dovrebbe contribuire a ridurre le emissioni inquinanti.

Il Piano propone già sia l'avvio del Piano Particolareggiato di accesso merci con veicoli elettrici alla ZTL che la redazione del Regolamento di Accesso e Sosta nella ZTL; ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo, **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 3 – codice univoco interno 39

L'osservazione è stata inoltrata al Servizio Strade e al Servizio Edilizia del Comune di Ravenna per l'avvio della procedura di verifica di quanto asserito in relazione alla struttura carrabile e alle strutture edilizie.

Si propone di accogliere l'osservazione nell'attesa degli esiti delle verifiche suddette e in relazione a quanto accolto alla sub-osservazione 1 (codice univoco interno 37).

Osservazione n. 12

Comune di Ravenna – Ufficio Pianificazione Mobilità
PG 123298 del 14.09.2015



COMUNE DI RAVENNA
Area Infrastrutture Civili
 Servizio Mobilità e Viabilità – Ufficio Pianificazione Mobilità
 Via Berlinguer n. 58 - Ravenna – Italy
 Tel. 0544 – 482635, 482585, 482748



CAPITALE
 ITALIANA
 DELLA
 CULTURA

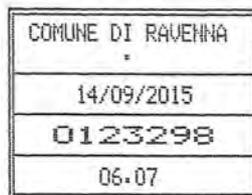
Ravenna, lì

Ns. Rif. P.G. n.

Comune di Ravenna
 Servizio Mobilità e Viabilità

Oggetto: osservazioni all'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

Premesso che con Delibera Consiliare n. 57/86919 del 11.06.2015 è stato adottato l'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), nel documento allegato si propongono le auto-osservazioni dell'ufficio al PGTU adottato.



IL DIRIGENTE
 SERVIZIO MOBILITA' E VIABILITA'
ing. Massimo Camprini



Progettazione, programmazione, affidamento,
 direzione lavori dei lavori pubblici e delle
 manutenzioni; gestione espropri.





COMUNE DI RAVENNA
Area Infrastrutture Civili
Servizio Mobilità e Viabilità – Ufficio Pianificazione Mobilità
Via Berlinguer n. 58 - Ravenna – Italy
Tel. 0544 – 482635, 482585, 482748



ALLEGATO 1 - osservazioni all'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

RELAZIONE GENERALE

Osservazione 1

Al fine di rendere omogeneo il contenuto dei documenti, considerato che l'emendamento n. 1 della consigliera Francesca Santarella (5Stelle) è stato accolto come modifica del punto 8 del paragrafo 15.1 Le Priorità del documento Piano della Mobilità Ciclistica – Relazione si rende necessario modificare anche la Relazione Generale al punto 8 del capitolo 7.3 Il Piano della Mobilità Ciclistica (pag. 106) introducendo il seguente testo:

“8. Saranno individuati nuovi percorsi ciclabili (o implementati e perfezionati quelli già esistenti) disposti anche lungo i corsi d'acqua allo scopo di mantenere le relazioni con i principali attrattori di mobilità cicloturistica di carattere naturalistico, di:

- promuovere una mobilità sostenibile;
- valorizzare le zone di pregio naturalistico;
- ampliare l'offerta turistica

nell'individuazioni di nuovi itinerari ciclabili, perseguendo l'ottica del rimagliamentamento delle zone di interesse naturalistico, paesaggistico e storico mediante una mobilità sostenibile ed in grado di valorizzare appieno le bellezze naturali del paesaggio.

Una rete di percorsi ciclabili analogamente a quelli individuati dai progetti del tipo “Un fiume per amico” redatti dalla FIAB – Amici della bici.”

Osservazione 2

Nel documento non è presente un glossario degli acronimi, pertanto al fine di agevolare la lettura dei documenti si propone l'introduzione della seguente tabella prima del capitolo 1 Premessa generale:

AP	Area Pedonale
CA	Centro Abitato
CdS	D.Lgs. 30 aprile 1992, N. 285 “Nuovo Codice della Strada”
DIR/PUT	Direttiva Min. LL.PP. “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (art. 36 del D.Lgs. 30 aprile 1992, N. 285. Nuovo Codice della Strada)”
IA	Isole Ambientali
ITS	Intelligent Transport System
MS	Manutenzione Straordinaria
NC	Nuova Costruzione



Progettazione, programmazione, affidamento, direzione lavori dei lavori pubblici e delle manutenzioni; gestione espropri.



NFGI/2006	D.M. 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"
NFGS/2001	D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche sulle costruzioni delle strade"
O/D	Origine/Destinazione
PAIR	Piano dell'Aria Integrato Regionale
PAU	Piano dell'Accessibilità Urbana
PAT	Piattaforma di Accessibilità Turistica
PEBA	Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche
PGT	Piano Generale dei Trasporti
PGTU	Piano Generale del Traffico Urbano (Prima fase del PUT)
PNSS	Piano Nazionale della Sicurezza Stradale
POC	Piano Operativo Comunale
PRG	Piano Regolatore Generale
PRIT	Piano Regionale Integrato dei Trasporti
PSC	Piano Strategico Comunale
PSCL	Piano degli Spostamenti Casa Lavoro
PSSU	Piano della Sicurezza Stradale Urbana
PTCP	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
PUA	Piano Urbanistico Attuativo
PUM	Piano Urbano della Mobilità (art. 34 L.340/2000)
PUMS	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
PUPS	Piano Urbano dei Parcheggi e della Sosta
PUT	Piano Urbano del Traffico (art. 36 D.Lgs 295/1992)
REC	Regolamento Edilizio Comunale
Reg/CdS	Decreto Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada"
REG/PC	D.M. 557 del 30.11.1999 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"
RF	Riqualificazione Funzionale
RUE	Regolamento Urbanistico Edilizio
RV	Regolamento Viario
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
TPL	Trasporto Pubblico di Linea
UTT	Ufficio Tecnico del Traffico
VALSAT	Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale
VAS	Valutazione Ambientale Strategica
Z30	Zona con velocità limitata a 30 km/h
ZCP	Zone a rilevante presenza Ciclabile e Pedonale
ZPRU	Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica
ZR	Zone Residenziali

ZTL	Zona a Traffico Limitato
ZTTP	Zona a Traffico Pedonale Privilegiato
ZVC	Zona Verde Chiaro (parte della ZTL)

Osservazione 3

Modificare il punto 18 delle priorità a pag. 125 della Relazione Generale

18. Avvio del Piano particolareggiato di accesso merci con veicoli elettrici alla ZTL.

Sostituendola con:

18. Avvio del Piano particolareggiato di accesso merci con veicoli elettrici e/o cargo bike alla ZTL.

PIANO URBANO DELLA SOSTA E DEI PARCHEGGI**Osservazione 4**

Al fine di rendere omogenea la nuova attribuzione delle tariffe della sosta in relazione alla distanza dalla zona centrale della città nella figura 18 di pag. 71, pertanto si propone di modificare da tariffa 3 a tariffa 4 le vie Venezia e Falier Giovanni (tratto compreso tra le vie Venezia e alla Rotonda dei Goti).

Osservazione 5

Si rileva un errore materiale nelle fig. 12 e 18 rispettivamente a pag. 53 e 71 in quanto non è presente la simbologia relativa alle tariffe di una parte di via Cura, pertanto si propone di procedere all'integrazione.

PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA**Osservazione 6**

Si rileva un errore materiale nella tabella di pag. 61 del documento Piano della Mobilità Ciclistica - Quadro Conoscitivo in quanto i dati rappresentano la situazione all'anno 2012, pertanto si propone l'aggiornamento con i dati riferiti all'anno 2014.

Osservazione 7

Nel documento Piano della Mobilità Ciclistica - Relazione Generale al capitolo 15.1 Le priorità relativamente agli ALTRI COMPLETAMENTI si propone di inserire il seguente punto:

5. realizzazione del tracciato ciclabile per il collegamento Ravenna-Bassette.

Osservazione 8

Nel documento Piano della Mobilità Ciclistica - Classificazione della rete ciclabile la tabella di pag. 6 e 7 si riferisce ad un database di uso interno agli uffici, pertanto si propone lo stralcio di detta tabella al fine di rendere più agevole la lettura del documento.

PIANO DELLA SICUREZZA STRADALE URBANA**Osservazione 9**

Si rileva un errore materiale nella tabella n. 27 del documento Piano della Sicurezza Stradale Urbana - Classifiche in quanto è rappresentato un ordinamento non corretto, pertanto si propone l'aggiornamento al fine di rappresentare correttamente i dati.

REGOLAMENTO VIARIO**Osservazione 10**

Si ritiene necessario integrare il cap. 16.3 RAGGI DI CURVATURA ALLE INTERSEZIONI del Regolamento Viario di seguito riportato:

"I raggi di curvatura alle intersezioni sono definiti con il duplice obiettivo di evitare l'invasione della corsia opposta da parte dei veicoli in svolta a destra e di contenere la velocità.

Fermo restando il rispetto degli obiettivi generali, dei principi sopra enunciati e le eventuali diverse disposizioni di altri Enti proprietari di strade confluenti, nelle intersezioni urbane i raggi di curvatura potranno generalmente variare tra m 2,50 e m 6,00.

Il progettista dovrà verificare la correttezza dei raggi di curvatura proposti mediante l'utilizzo di sagome di ingombro."

Sostituendolo con il testo di seguito riportato:

"16.3. RAGGI DI CURVATURA ALLE INTERSEZIONI

I raggi di curvatura per la realizzazione di nuove intersezioni sono definiti con il duplice obiettivo di evitare l'invasione della corsia opposta da parte dei veicoli in svolta a destra e di contenere la velocità e comunque tenendo conto delle disposizioni di cui al D.M. 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali.

Per le intersezioni esistenti, in caso di ristrutturazione funzionale della stessa o di manutenzione straordinaria, qualora gli aspetti patrimoniali delle proprietà confinanti lo consentissero (terreni di proprietà dell'Amministrazione Comunale) si provvederà all'adeguamento geometrico delle stesse secondo i medesimi principi.

Qualora non ricorressero le condizioni sopra esposte si consentiranno i transiti delle varie componenti di traffico in relazione a studi e ricerche su una analisi aggregata e disaggregata dell'incidentalità stradale.

Fermo restando il rispetto degli obiettivi generali, dei principi sopra enunciati e le eventuali diverse disposizioni di altri Enti proprietari di strade confluenti, nelle intersezioni urbane i raggi di curvatura potranno generalmente variare tra metri 2,50 e metri 6,00.

In ambito urbano la situazione più gravosa si presenta su strade percorse dai mezzi del trasporto pubblico. In caso di manutenzione straordinaria o rifunionalizzazione delle intersezioni esistenti interessate dal passaggio dei mezzi del trasporto pubblico collettivo, qualora gli aspetti patrimoniali delle proprietà confinanti lo consentissero, i raggi di curvatura verranno dimensionati distintamente secondo le esigenze riscontrate, in relazione agli spazi ed ai sedimi disponibili.

Nel caso di transito sistematico e frequente di veicoli pesanti, il raggio di curvatura deve avere un valore minimo di metri 7,00.

Nei casi diversi da quelli rappresentati, dovranno essere fatte le necessarie verifiche di inseribilità ed ingombro."

Osservazione 11

Si rileva la necessità di specifico capitolo riguardante le installazioni pubbliche per la ricarica di veicoli elettrici in aree di parcheggio a servizio di aree sia commerciali che residenziali, pertanto si propone di inserire uno specifico capitolo con il seguente testo:

19 - Stalli per i veicoli elettrici in ricarica e predisposizioni.

Per gli edifici di nuova costruzione diversi da quelli di edilizia residenziale si rimanda a quanto previsto dal DECRETO-LEGGE 22 giugno 2012, n. 83 - Art. 17-quinquies.

Inoltre nella realizzazione di nuove urbanizzazioni, nelle ristrutturazioni urbanistiche con demolizione e ricostruzione e negli interventi di riqualificazione urbanistica dovranno essere realizzate postazioni per la ricarica di veicoli elettrici in misura di:

- 2 stalli attrezzati con colonnina ogni 100 stalli di sosta di progetto;*
- 1 stallo attrezzato con colonnina ed una predisposizione per gli interventi che prevedono tra i 50 e 99 stalli di sosta dei progetto;*
- 1 stallo predisposto per l'installazione di una colonnina di ricarica dei veicoli elettrici per gli interventi che prevedono tra i 20 e 49 stalli di sosta di progetto;*

intendendo che nel conteggio degli stalli di sosta di progetto sono da ricomprendere quelli privati, privati ad uso pubblico e pubblici.

Per "predisposizione" è da intendersi lo stallo che abbia caratteristiche dimensionali identiche a quello già attrezzato ma sia dotato di infrastrutturazione collegata alla rete elettrica (corrugato) e pozzetto di collegamento;

Per maggiore chiarezza si prevede integrazione con schema grafico.

Osservazione 12

Nel documento si rilevano alcuni riferimenti non corretti ed errori negli schemi grafici per i quali si propone la relativa correzione come di seguito elencato:

1. a pag. 33 manca il riferimento agli schemi grafici, pertanto si prevede l'integrazione;
2. a pag. 52 la figura 5 fa riferimento all'argomento trattato al punto 16.7 e non al punto 16.6, pertanto si prevede la modifica al testo;
3. a pag. 73 la figura 12 non contiene la dimensione minima dell'isola centrale, pertanto si prevede l'integrazione riportante le dimensioni minime;
4. a pag. 75 la figura 13 contiene un segno grafico non corretto, pertanto si prevede la correzione;
5. a pag. 77 la figura 16 non contiene un segno grafico, pertanto si prevede l'integrazione;
6. a pag. 80 la figura 19 non è completa dei segni della segnaletica orizzontale, pertanto si prevede l'integrazione;
7. a pag. 100 la figura 23 contiene una indicazione dimensionale non corretta, pertanto si prevede l'integrazione riportante le dimensioni minime.

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE, DELIMITAZIONI DEI CENTRI ABITATI E PERIMETRAZIONI**Osservazione 13**

Nelle "Tavole della classificazione" relative al centro abitato di Fosso Ghiaia si propone di modificare la classificazione delle vie Corradina, del Casetto, La Spreta da Tipo F – Urbana Locale a Tipo E-F – Urbana Locale Interzonale.

Osservazione 14

Nelle "Tavole della classificazione" relative al centro abitato di Classe si propone di modificare la classificazione delle vie Pescara e Morgagni Gian Battista (tratto compreso tra le vie Classense e Pescara) da Tipo F – Urbana Locale a Tipo E-F – Urbana Locale Interzonale.

Osservazione 15

Nelle "Tavole della classificazione" si propone di modificare la classificazione della via Romea Sud (tratto extraurbano compreso tra gli abitati di Ravenna e Classe) da Tipo F – Extraurbana Locale a Tipo C – Extraurbana secondaria.

Osservazione 16

Nelle "Tavole della classificazione" relative al centro abitato di Fornace Zaratfini si propone di eliminare la via del Portoncino in quanto l'area è di proprietà privata ed è assimilabile ad un'area cortiliva interna.

Osservazione 17

Nelle "Tavole della classificazione" relative al centro abitato di Savarna si propone di modificare il limite nord del centro abitato portandolo in corrispondenza del limite della recinzione dell'ultima abitazione.

Osservazione 18

Nelle "Tavole della classificazione" in corrispondenza dei simboli che identificano il limite dei centri abitati non è presente l'indicazione della chilometrica o del numero civico, pertanto per migliorare la lettura degli elaborati si propone di integrare le tavole con le suddette informazioni.

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE**Osservazione 19**

Nel capitolo 2.4 al paragrafo riguardante l'accessibilità al centro storico (pag. 56) si propone di uniformare il testo con le previsioni contenute nella Relazione Generale relativamente alle azioni per il completamento della ZTL Bus. In particolare, si propone di sostituire la frase *"Questa strategia si ritiene confermata, anche se il nuovo Piano non include nessuna nuova sezione per questa tematica, ma riprende alcune azioni nel PUPS."* Con il seguente testo *"Questa strategia si ritiene confermata, prevedendo tra le azioni prioritarie l'ultimazione delle azioni per il completamento della ZTL bus."*

Osservazione 20

Nel capitolo 2.4 al paragrafo riguardante la distribuzione delle merci in città (pag. 60) si propone di uniformare il testo con le previsioni contenute nella Relazione Generale relativamente all'avvio di uno studio

relativo all'accesso merci con veicoli elettrici e la realizzazione di una possibile piattaforma logistica di scambio tra veicoli a motore e veicoli elettrici. In particolare, si propone di sostituire la frase "Questa strategia, pur non essendo trattata nello specifico nel nuovo PGTU, rientra in alcuni interventi per il miglioramento della qualità degli spazi urbani." Con il seguente testo "Questa strategia rientra in alcuni interventi per il miglioramento della qualità degli spazi urbani, prevedendo tra le azioni prioritarie l'avvio del Piano Particolareggiato di accesso merci con veicoli elettrici e/o cargo bike alla ZTL."

Osservazione 21

Nel documento si rilevano alcuni errori di battitura, di cui si propone la relativa correzione, di seguito elencati:

8. a pag. 9 riga 12 sostituire "dic" e "vinvoli" rispettivamente con "dice" e "vincoli";
9. a pag. 11 riga 18 sostituire "2014/2006" con "2015/2017";
10. a pag. 15 riga 5 sostituire "dimessa" con "dismessa";
11. a pag. 20 riga 15 eliminare "i" tra le parole "dei" e "collegamenti";
12. a pag. 29 riga 11 e 18 sostituire "passegeri" con "passeggeri";
13. a pag. 31 riga 14 eliminare "9" dopo la parola "materia";
14. a pag. 33 riga 32 sostituire "scarza" con "scarsa";
15. a pag. 35 riga 23 sostituire "p articolato" con "particolato";
16. a pag. 36 riga 23 sostituire "salite" con "salute";
17. a pag. 38 riga 12 sostituire "obiettivo" con "obiettivo";
18. a pag. 38 riga 19 sostituire "vere" con "avere";
19. a pag. 41 riga 13 eliminare "i" dalla parola "ie";
20. a pag. 66 nella nota a piè di pagina sostituire "Codide" con "Codice";
21. a pag. 69 riga 3 aggiungere "Gaza" dopo le parole "Mura di Porta";
22. a pag. 74 riga 5 sostituire "stretgia" con "strategia";
23. a pag. 77 riga 4 sostituire "Gaetanico" con "Gaetanino";
24. a pag. 84 riga 24 sostituire "Cineamcity" con "Cinemacity";
25. a pag. 86 riga 2 sostituire "settorialià" con "settorialità";
26. a pag. 94 riga 7 sostituire "ravvenate" con "ravennate";
27. a pag. 111 nei dati relativi a incidentalità e sicurezza, nella colonna dati di base sostituire "Capitale sociale" con "Costo sociale".

Osservazione 22

Modificare il punto 7 delle priorità a pag. 125 della Relazione Generale

7. avvio del servizio di bike sharing con sistema Mi Muovo e contemporanea dismissione del precedente;

Sostituendola con:

7. avvio del servizio di bike sharing con sistema Mi Muovo e contemporanea dismissione del precedente. La gestione del servizio potrà essere affidata a terzi mediante appalto o concessione di servizi di durata pluriennale.

Osservazione n. 12 – Comune di Ravenna – Ufficio Pianificazione Mobilità

Le auto-osservazioni presentate dagli uffici non vengono contro dedotte, intendendo che per ciascuna di esse **si propone di accogliere l'osservazione**. Ad ogni auto-osservazione viene assegnato il relativo codice univoco interno come di seguito indicato.

Sub-osservazione n° 1 – codice univoco interno 40

Sub-osservazione n° 2 – codice univoco interno 41

Sub-osservazione n° 3 – codice univoco interno 42

Sub-osservazione n° 4 – codice univoco interno 43

Sub-osservazione n° 5 – codice univoco interno 44

Sub-osservazione n° 6 – codice univoco interno 45

Sub-osservazione n° 7 – codice univoco interno 46

Sub-osservazione n° 8 – codice univoco interno 47

Sub-osservazione n° 9 – codice univoco interno 48

Sub-osservazione n° 10 – codice univoco interno 49

Sub-osservazione n° 11 – codice univoco interno 50

Sub-osservazione n° 12 – codice univoco interno 51

Sub-osservazione n° 13 – codice univoco interno 52

Sub-osservazione n° 14 – codice univoco interno 53

Sub-osservazione n° 15 – codice univoco interno 54

Sub-osservazione n° 16 – codice univoco interno 55

Sub-osservazione n° 17 – codice univoco interno 56

Sub-osservazione n° 18 – codice univoco interno 57

Sub-osservazione n° 19 – codice univoco interno 58

Sub-osservazione n° 20 – codice univoco interno 59

Sub-osservazione n° 21 – codice univoco interno 60

Sub-osservazione n° 22 – codice univoco interno 61

Osservazione n. 13

Sig. Alessandro Garofalo
PG 123326 del 14.09.2015

Ravenna, 14 settembre 2015

Al signor Sindaco del Comune di Ravenna

Osservazioni al Piano generale del Traffico Urbano 2014 del Comune di Ravenna.

Si sottopongono alla sua attenzione le osservazioni sotto indicate.

Si formulano delle osservazioni al PGRU 2014 proponendo degli interventi a basso impatto economico realizzabili nei 2 anni di validità del PGTU 2014. Come previsto ed indicato nel PGTU il piano è di immediata realizzabilità con interventi di modesto onere economico per contenere le criticità della circolazione

Le proposte interessano:

1. mobilità pedonale
2. mobilità ciclabile
3. viabilità

Le proposte non sono in ordine di priorità.

ORIGINALE

COMUNE DI RAVENNA 14/09/2015 0123326 06-07



1 MOBILITA' PEDONALE

Indicazioni valide sia per la città che per il forese

Le osservazioni proposte mirano ai seguenti punti strategici presenti nel PGTU 2014:

- trasferire quote significative di mobilità verso pedoni, bici e bus;
- migliorare la fluidità e la sicurezza della circolazione dei veicoli dei cicli e pedoni

Nel PGTU 2014 si rileva l'assenza di un vero e proprio Piano per la Mobilità Pedonale.

Il PGTU 2014 non propone nulla di nuovo per modificare il sistema di mobilità "auto-centrico", non propone modifiche alla viabilità attuale non spingendosi a proporre l'utilizzo delle perimetrali esterne realizzate all'esterno del Centro abitato depotenziando e sfavorendo l'utilizzo delle vecchie Circonvallazioni interne (San Gaetanino, Fiume Montone abbandonato, Molinetto, Molino, Ravennana, San Mama, ...).

a) ESTENSIONE ZONE 30 KM/H (creare nuove isole ambientali) nei quartieri a vocazione residenziale

(San Biagio, San Vittore, San Rocco, Nullo Baldini, Ravenna sud). Le zone 30 sono aree della rete stradale urbana in cui il limite di velocità è di 30 km/h invece dei normali 50 km/h previsti in aree urbane dal codice della strada. La minore velocità delle auto, permette una migliore integrazione con gli altri fruitori dello spazio cittadino, biciclette e pedoni. L'utilità e l'importanza delle zone 30 sono riconosciute a livello istituzionale. Il progetto Zona

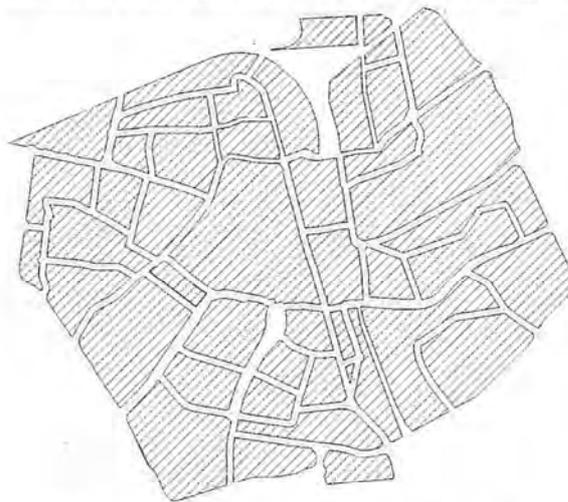


Figura 1: Ravenna: la rete dei percorsi ciclabili in rapporto alle ZONE 30 km/h

30 non si deve fermare alla sola istituzione del nuovo limite di velocità ma devono essere effettuati nell'area interventi di riqualificazione stradale quali: riduzione dello spazio di circolazione automobilistica con conseguente eliminazione di soste in doppia fila, parcheggi realizzati a spina, aumento dello spazio dedicato alle piste ciclabili e alla mobilità pedonale, creazione di aree adibite a scopi sociali.

Per ottenere una vera riduzione della velocità non basta un limite, per questo nelle Zone 30 devono essere realizzati interventi strutturali come rallentatori ottici e/o acustici, rialzi agli incroci, cuscini berlinesi, rotonde e isole spartitraffico. Fermo restando che questi accorgimenti non ostacolino i mezzi di soccorso. L'obiettivo è che gli automobilisti percepiscano che si trovano in un'area in cui le loro automobili non sono il soggetto principale della strada, ma al contrario la loro presenza è praticamente sconsigliata. Questo non sarebbe possibile solamente attraverso l'installazione di qualche cartello stradale: per questo motivo, i risultati ottenuti dalle sperimentazioni in cui sono stati semplicemente cambiati i limiti di velocità non sono soddisfacenti.

La lettura nel Documento del PGTU 2014 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE, DELIMITAZIONI DEI CENTRI ABITATI E PERIMETRAZIONI del paragrafo 4 L'art. 2 del Codice della strada per la classificazione delle strade indica che a partire dalla classificazione delle strade, nell'ambito dei



Piani Particolareggiati d'area saranno individuate le Isole Ambientali (IA) che, secondo le Direttive per la Redazione dei PUT, sono costituite dalle porzioni di rete urbana racchiuse all'interno della maglia della viabilità principale (strade di quartiere e interquartiere).

Data la particolare struttura morfologica della rete stradale urbana, ne potrebbero risultare, all'interno del Centro Abitato del capoluogo, almeno 30 Isole Ambientali, molto varie come dimensione, tipologia e configurazione; qui si esaminano alcune situazioni singolari, che pongono

problemi ed obiettivi da affrontare nel medio - lungo termine:

- si hanno casi in cui il confine naturale delle IA non sarebbe costituito da viabilità principale (o da "barriere" fisiche, come la ferrovia o la Darsena), ma da viabilità locale interzonale; ciò sta ad indicare una difficoltà, dovuta alla configurazione ed alla consistenza della rete viaria, a far corrispondere la classe delle strade con la funzione reale; in pratica risulterà inevitabile che strade locali convogliano traffico non esclusivamente locale;

- in altri casi accade l'opposto, ovvero si hanno IA "naturali" attraversate da viabilità principale; ciò sta ad indicare che la viabilità principale interessata svolge anche importanti funzioni locali, perché gli insediamenti posti sui due lati sono fortemente interrelati; due casi risultano con particolare evidenza. Un esempio per tutti: via Mattei ed il Villaggio S. Giuseppe, si dovrebbero definire due IA, ma la forzatura è evidente; risulta quindi particolarmente importante la realizzazione della viabilità programmata (ultimo lotto della Perimetrale Nord), che è in grado di risolvere il problema, riconducendo la via Mattei a funzioni di rango inferiore.

E' necessario già dal PGTU 2014 trovare le soluzioni affinché le Isole Ambientali siano il più possibile aggregate riconfigurando i percorsi cittadini destinando sempre più le quote di traffico alle strade perimetrali esterne.

- b) **VERIFICA DELLE ZONE 30 IMPROPRIE** nel senso dei flussi veicolari impropri mirando a ridurre il flusso veicolare (vedi ad esempio via Canalazzo, via Fiume montone abbandonato nel tratto piazza resistenza-via maggiore o via Baracca/Piazza Baracca). E' richiesta una riconfigurazione dei percorsi cittadini allo scopo di ottenere che strade classificate locali convogliano traffico esclusivamente locale. Tale riconfigurazione deve avere come principio quello di fare muovere i veicoli nelle perimetrali esterne realizzando delle strade radiali di accesso e uscita dai quartieri cittadini seguendo il concetto che le strade di accesso/uscita sono delle staffe che lambiscono il centro e da questo ne ritornano fuori. Si evidenzia che proprio lo stesso PGTU indica che l'istituzione di una zona a velocità limitata zona 30 è da ritenersi confacente all'esigenza sopra rappresentata, purché in condizioni di ridotto traffico veicolare (come indicato nella stessa RELAZIONE MOBILITA CICLABILE Aggiornamento 19 06 2014_2.doc)

- c) **SEGNALARE LE ZONE 30 km/h** con cartellonistica verticale ed orizzontale all'inizio, al suo interno lungo le strade, ed al termine della zona 30. L'obiettivo è quello di indicare agli automobilisti che sono all'interno di un'area cittadina dove è richiesta una velocità bassa per tutelare i pedoni ed i ciclisti



- d) **VERIFICA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE NEI QUARTIERI CITTADINI E NEI CENTRI DEL FORESE**

Nei quartieri a vocazione residenziale (San Biagio, San Vittore, San Rocco, Nullo Baldini, Ravenna sud) i cosiddetti "vecchi quartieri" sono disattese diverse regole sulla struttura delle strade, sulla circolazione e sulla sosta previste dal Codice della Strada e dalle diverse normative in merito.

Si deve intervenire per raggiungere i seguenti principali obiettivi: METTERE a NORMA la RETE STRADALE; AUMENTARE la SICUREZZA degli UTENTI, in particolare quelli DEBOLI, CERTEZZA delle REGOLE, dei COMPORTAMENTI e dei CONTROLLI sulla STRADA.

(esistono situazioni di carreggiate sufficienti per la sola circolazione stradale e non la sosta dei veicoli su strada, verifica delle strade rispetto del codice della strada per quanto riguarda in quanto le regole della sosta, della circolazione superando le attuali condizioni di non regolamentazione) dando priorità a pedoni, biciclette e macchine.

Preferire l'istituzione di sensi unici di marcia, facilitando la sosta (a causa della ridotta disponibilità di garages). La verifica deve essere prioritariamente avviata nei quartieri dove sono presenti luoghi attrattori di traffico come scuole parchi e giardini, palestre scolastiche, supermercati, mercati, ...

Le opere che modificano l'intero sistema di circolazione e sosta dei quartieri sono di rapida esecuzione e a BASSO COSTO (solo segnaletica verticale e orizzontale).

- e) **TPL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE** verificare i percorsi viari degli autobus START verificando e superando le criticità strutturali (dimensioni carreggiate, segnaletica di precedenza, ...) in relazione anche alle dimensioni degli autobus per migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti (vedi ad esempio via D'Azeglio, via Piceno, via Baccharini, via San Mama, via Ravegnana, via del pino a Ponte Nuovo, ...)

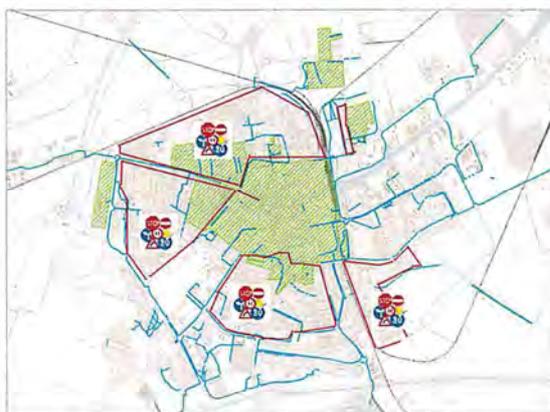


Figura 1: Ravenna: la rete dei percorsi ciclabili in rapporto alle ZONE 30 km/h



f) VERIFICA DEI PERCORSI PEDONALI

Verificare la presenza di percorsi pedonali (dai marciapiedi alle fasce stradali per pedoni dove i marciapiedi non sono presenti come ad esempio in via D'Azeglio o in via Sant'Alberto nel tratto dopo viale Cilla), la loro continuità e le loro dimensioni in funzione del numero degli utenti (numerose nel caso di scuole, centri sportivi, ...).

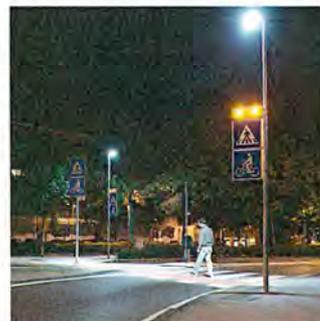
Nel PGTU 2014 è assente l'emendamento al PGTU 2007 che indica laddove possibile, in conformità con il Codice della Strada e con il D.M. 557 del 30.11.1999, sono da **preferirsi soluzioni che evitino i percorsi promiscui pedonali e ciclabili**, separando chiaramente le corsie destinate a ciascuna delle due componenti.

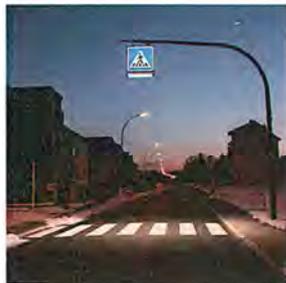
g) **ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE** sui marciapiedi (ad esempio come i cordoli da ribassare) Redigere già nel PGTU 2014 i Piani di Accessibilità Urbana PAU ed i il Piano per l'Eliminazione Barriere Architettoniche PEBA.



h) ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Mappatura, censimento e verifica ed adeguamento degli **Attraversamenti pedonali** sia della posizione (massima visibilità del pedone rispetto al veicolo per garantirgli la sicurezza nell'attraversamento della strada) che nella segnaletica verticale (anche di preavviso) che in quella orizzontale (adottando anche vernici riflettenti per una maggiore visibilità notturna e in caso di ridotta visibilità (come nel caso di pioggia). Verificare la necessità di illuminazione puntuale dell'attraversamento pedonale dotandolo di un palo luce (come nel caso di Marina di Ravenna).





Realizzare un Piano per la sicurezza dei passaggi pedonali e dei percorsi pedonali analogamente a quanto avviato dall'amministrazione comunale per la Sicurezza delle fermate del trasporto pubblico locale dove la redazione ed attuazione della messa in sicurezza delle fermate del TPL attraverso una attenta pianificazione ha consentito di garantire maggiore sicurezza gli utenti. (Progetto GIMS gestione interventi mobilità sostenibile finanziati dal MINA importo complessivo di 300.000 euro).

La realizzazione di servizi e infrastrutture favoriscano l'uso degli spostamenti brevi a piedi e riducono l'uso dei veicoli privati.

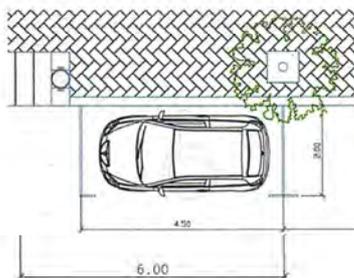
Verificare le strade classificate D o E e laddove sono presenti più di due corsie di marcia e/o più di una corsia di marcia per senso di marcia (esempio via Zalamella, circonvallazione piazza d'armi) o ampie corsie di marcia (come via Molinetto) realizzare le isole salvagente centrali alla strada.

i) STALLI PER DISABILI

Mappatura, censimento e verifica ed adeguamento dei 150 stalli presenti in città (e di quelli del forese) adeguandoli alla normativa tecnica per le dimensioni minime. Questi adeguamenti devono essere inseriti nel Regolamento viario del PGTU.

La legge che fa chiarezza in materia è la seguente D.M. 236/1986, ai punti 4.2.3 e 8.2.3, e dal D.P.R. 503/1996, artt. 10 e 16.

Qui sotto vi riporto alcuni disegni che ho trovato inerenti le dimensioni del parcheggio disabili, sia per parcheggi a pettine e sia a spina di pesce e sia lungo il senso di marcia.



j) DISSUASORI DI SOSTA

Allo scopo di garantire i percorsi pedonali liberi da veicoli adottare maggiormente i dissuasori di sosta (ad esempio il progetto CICLOPE, il PP realizzato a tutela degli studenti dell'ITI, Geometri in via Cassino, è parzialmente vanificato proprio dalla sosta di veicoli sul marciapiede che costringe gli studenti a muoversi sulla strada anziché sul marciapiede. Si evidenzia invece che il pedone è tutelato nel PP adottato in via Chiesa-Morelli dove sono presenti dei dissuasori di sosta laddove non esiste il marciapiede ma la semplice fascia segnaletica per pedoni).

k) SEMAFORI

Rivedere i tempi di attraversamento (durata del verde) ed i tempi di attesa del pedone dal momento della chiamata pedonale. Considerare i momenti maggior afflusso (ingresso uscita scuola, orari negozi,...) per modulare i tempi a favore del pedone.

l) ELIMINARE LA VIABILITÀ DI PASSAGGIO IMPROPRIA (LE TANGENZIALI CITTADINE)

Per garantire maggiore sicurezza ai pedoni e vivibilità ai quartieri. Esempi come il percorso circonvallazione Fiume Abbandonato, Oberdan, Porta Aurea, Guidarelli, Santa Teresa, Nullo Baldini, via Piave e viale Randi o il percorso circonvallazione Fiume Abbandonato, Spreti, Frignani, Maggiore o il percorso Faentina, Pazzi, Savini, circonvallazione Fiume Abbandonato, Ospedale.

m) STRADELLI AL MARE

Migliorare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti negli stradelli al mare verificando i sensi di marcia, la circolazione dei veicoli e adottando anche provvedimenti di limitazione della circolazione stradale nei giorni di maggiore affluenza (come il sabato e la domenica) garantendo al contempo la presenza di adeguate piastre di parcheggio. L'attività svolta a Marina di Ravenna di miglioramento della sicurezza negli stradelli e nelle aree prospicienti gli stabilimenti balneari deve essere estesa a tutti i lidi ravennati (come, ad esempio, a Marina Romea dove sono presenti lunghi e stretti stradelli percorsi nei due sensi da veicoli privati e veicoli commerciali, pedoni e ciclisti e dove il transito contemporaneo di veicoli è pressochè impossibile).

**n) PIANI PARTICOLAREGGIATI DEL PGTU 2014**

I numerosi Piano particolareggiati possono trovare attuazione nel perdo di validità del PGTU 2014 se gli interventi messi in campo riguarderanno il solo miglioramento della segnaletica intervenendo nelle strade adottando sensi unici

E' necessario attribuire le priorità di criticità e quindi di realizzazione ai piani particolareggiati non attuati. La lista dei PP deve essere integrata con gli emendamenti al PGTU 2007 e non recepiti nel PGTU 2014 come:

1 Modifica alla relazione Generale PGTU: Nuovo Piano Particolareggiato A 17 – Circ. Prima – Miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclabili tra la zona del mausoleo di Teodorico e il centro storico. Priorità **

2 A 18 – Circ. Prima – Fornace Zarattini: Miglioramento della sicurezza dgli accessi alle diverse aree con il conseguente riordino delle sottostrade esistenti e verifica di fattibilità dell'inserimento di una rotonda. Priorità ***

2 MOBILITA' CICLABILE

- a) **COMPLETAMENTO DEGLI ITINERARI CICLABILI** Modificare, elevando la priorità assegnata attualmente, alle azioni mirate al completamento degli itinerari ciclabili posti sul sistema orbitale caratterizzato dalla vecchia circonvallazione perimetrale alla zona 30 km/h e al Centro Storico (REL MOBILITA CICLABILE Aggiornamento 19 06 2014_2.doc 40);
- b) **INSERIRE NEL PGTU 2014 L'EMENDAMENTO AL PGTU 2007** che indica laddove possibile, in conformità con il Codice della Strada e con il D.M. 557 del 30.11.1999, sono da **preferirsi soluzioni che evitino i percorsi promiscui pedonali e ciclabili**, separando chiaramente le corsie destinate a ciascuna delle due componenti.
- c) **INSERIRE NELLE PISTE CICLABILI DA REALIZZARE LA CICLABILE PORTA A PORTA (porta Nuova – Port Serrata) da affiancare a via di Roma.**



La mappa del percorso ciclabile

Una pista ciclabile da porta a porta per ammirare le bellezze di Ravenna. È la proposta per percorrere in bicicletta, nei due sensi di marcia, via di Roma, così da ammirare, le bellezze artistiche, e naturali della città.

La pista ciclabile da realizzare lungo via di Roma ricalcherebbe l'antico tracciato romano di via Popilia che attraversava la città longitudinalmente. La realizzazione della pista ciclabile consentirebbe il collegamento diretto della parte sud della città con la parte nord, da Porta Serrata a Porta Nuova, e garantirebbe l'attraversamento sicuro della città da parte dei ciclisti.

Lungo il percorso sono presenti numerose scuole (media Guido Novello, materna Ghiselli, nido Felici Insieme, Liceo Classico Dante Alighieri, scuola materna Garibaldi,

scuole materna-elementare-media San Vincenzo de Paoli, Liceo artistico Nervi-Severini), la stazione ferroviaria, i giardini Speyer e quelli della Loggetta lombardesca, il teatro Rasi, il cinema Corso, il museo d'arte della città Mar.

Si potrebbero vedere, tutti i giorni e da diverse prospettive, i nostri splendidi monumenti come la Porta Serrata, il Battistero degli Ariani, la chiesa di San Giovanni Evangelista, quella di Sant'Apollinare Nuovo divenuta patrimonio Unesco, il Palazzo di Teodorico, il santuario mariano di Santa Maria in Porto e la Porta Nuova. Il percorso ciclabile sarebbe lungo 800 metri e la realizzazione risulterebbe fattibile con costi economici sostenibili; considerando l'ampia sede stradale di via di Roma si potrebbe realizzare in sede propria nel tratto tra Porta Serrata (via Sant'Alberto) e l'incrocio con via Diaz-Farini) mentre il percorso diverrebbe affiancato alla strada nella zona con moderazione della velocità (dopo l'incrocio con via Carducci-Via Mariani). La ciclabile di via di Roma si collegherebbe con le esistenti di Circonvallazione San Gaetano, di viale Santi Baldini, di via Alberoni e di via Monfalcone realizzando così un circuito per le biciclette.

- Il percorso ciclabile in via di Roma potrebbe divenire una "secante" per il centro storico di Ravenna, concentrando i cittadini-ciclisti, gli scolari e gli studenti che quotidianamente inforcano la bicicletta per andare a scuola o al lavoro, per fare la spesa o che, più semplicemente, vogliono farsi un bel giro in città.
- La ciclabile infine, si andrebbe ad aggiungere ai ciclo-percorsi delle città d'arte dell'Emilia-Romagna del progetto Cyler che si propone di realizzare una rete di accoglienza turistica dedicata agli appassionati del cicloturismo in Emilia Romagna, offrendo percorsi e servizi dedicati agli amanti delle vacanze in bicicletta. Al progetto Cyler aderiscono oltre al nostro Comune ed alla Provincia di Ravenna, le provincie di Parma, Modena, Forlì-Cesena, Ferrara ed i comuni di Faenza, Ferrara, Bologna e Forlì.

- d) Inserire nelle piste ciclabili la realizzazione di una pista ciclabile in fregio a viale Europa di collegamento tra via dei Poggi e la ciclabile di via Galilei e via Romea sud



- e) **PREVEDERE LA PRECEDENZA AI CIRCUITI CICLABILI** rispetto alle autovetture (come peraltro già attuato nella ex terza circoscrizione ora Darsena)



- f) **CONSENTIRE NELLA ZTL E NELLE ZONE 30** la circolazione delle biciclette contromano



3 VIABILITA'

Dopo l'apertura del terzo tratto della circonvallazione nord è garantita un'efficace circuitazione esterna del traffico di attraversamento, come previsto dal Piano del traffico.

La Perimetrale esterna è quasi ultimata ed è necessario favorire l'utilizzo delle direttrici di penetrazione/uscita dell'area urbana disincentivando l'utilizzo delle vecchie circonvallazioni interne (in primis la San Gaetanino, fiume montone abbandonato, Piazza d'armi, ...)

Il PGTU 2014 non propone nulla di nuovo per modificare il sistema di mobilità "auto-centrico", non propone modifiche alla viabilità attuale non spingendosi a proporre l'utilizzo delle perimetrali esterne realizzate all'esterno del Centro abitato depotenziando e sfavorendo l'utilizzo delle vecchie Circonvallazioni interne (San Gaetanino, Fiume Montone abbandonato, Molinetto, Molino, Ravegnana, San Mama, ...).

A) MODERAZIONE DEL TRAFFICO SUGLI ITINERARI INTERNI

- Circonvallazione San Gaetanino; declassare la strada a favore della Perimetrale Nord allo scopo di modificare i rapporti di concorrenzialità tra gli itinerari interni e quelli esterni;

- via Faentina - Maggiore; per il tratto da via Cavina (rotonda Svizzera) a Porta Adriana vale quanto detto a proposito di Circonvallazione San Gaetanino; si può anzi affermare che la disincentivazione dell'itinerario interno Ovest - Est costituito dalle vie Faentina - Maggiore - San Gaetanino - Rotonda comincia proprio dalle moderazioni di traffico da attuare sul tratto indicato di via Faentina - Maggiore;

- via San Mama e via Ravegnana

Modificare i percorsi Interni prossimi a strutture sanitarie (come ospedale, ricoveri come Santa Teresa e cliniche come Domus Nova e San Francesco) allo scopo di migliorare la qualità ambientale e la vivibilità delle aree urbane prossime alle strutture.

b) LIBERARE I BORGHI DALLE AUTOMOBILI E RESTITUIRLI AI PEDONI

I borghi storici come San Biagio e San Rocco devono tornare ad essere dei pedoni eliminando il traffico di passaggio dei veicoli e creando ampie zone pedonali. Favorendo la realizzazione di gazebo e l'utilizzo dei sottostada resi pedonali.



11 di 16

OSSERVAZIONI AL PGTU 2014 14/9/2015

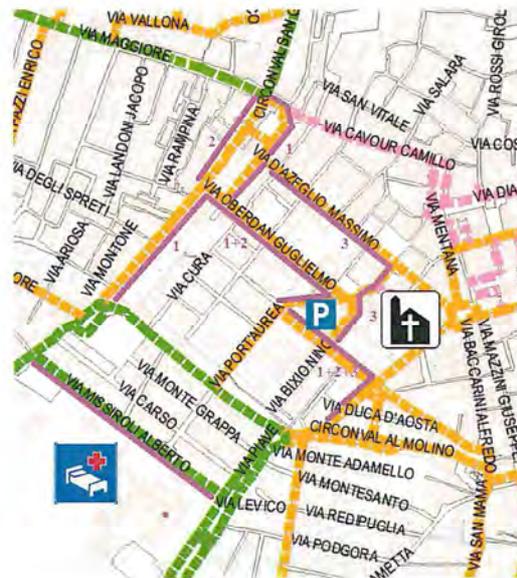
c) ELIMINARE LA VIABILITÀ DI PASSAGGIO IMPROPRIA (LE TANGENZIALI CITTADINE)

Per garantire maggiore sicurezza ai pedoni e vivibilità ai quartieri.

Esempi come il percorso circonvallazione Fiume Abbandonato, Oberdan, Porta Aurea, Guidarelli, Santa Teresa, Nullo Baldini, via Piave e viale Randi



o il percorso circonvallazione Fiume Abbandonato, Spreti, Frignani, Maggiore o il percorso Faentina, Pazzi, Savini, circonvallazione Fiume Abbandonato, Ospedale.

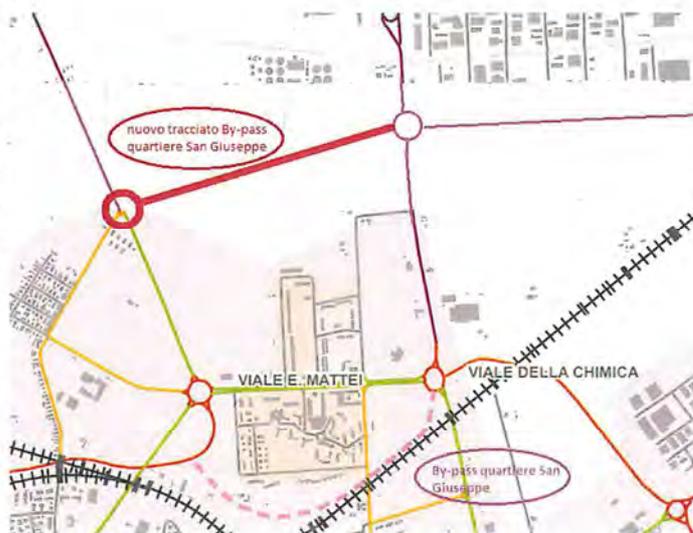


o il percorso Corso Nord, Canalazzo, Maggiore Pazzi, Belfiore Ospedale
 o il percorso Maggiore Chiesa Rota Lovatelli Corso Nord
 O Sant'Alberto Corso Nord Rotta San Gaetano Maggiore

e) BY PASS VILLAGGIO e CANDIANO

Rivedere i tracciati previsti ed indicati nel PGTU 2014 e negli strumenti di pianificazione urbanistica come il PSC

Spostare a nord del quartiere San Giuseppe il **BY PASS Quartiere San Giuseppe** allo scopo di evitare che il bypass previsto dal PGTU provochi la cesura del quartiere verso la città e col nuovo quartiere di Teodorico in quanto si prevede la chiusura della via Chiavica, provochi inquinamento veicolare, comporti lunghi incolonnamenti di veicoli nel bypass derivanti dalla frequente chiusura del passaggio a livello presente sulla Romea.



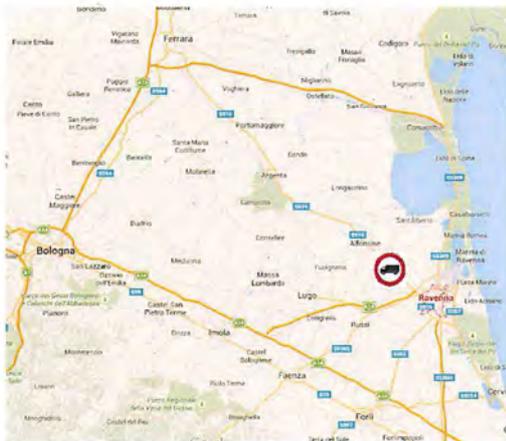
Spostare a nord della città (altezza dello stabilimento Marcegaglia e Via canale Magni) il **BY PASS CANDIANO** per evitare inquinamento veicolare dei mezzi pesanti in transito da Rimini verso Ferrara e Venezia e viceversa nell'immediato ridosso della città a fianco del quartiere Darsena.



f) REALE a MEZZANO CAMERLONA



In attesa della nuova viabilità E55 che bypasserà gli abitati di MEZZANO e CAMERLONA Verificare la possibilità di limitare il transito dei veicoli pesanti (TIR) nel tratto dirottando tale componente di traffico su strade idonee come la superstrada mare Ferrara-porto Garibaldi e via Romea o la autostrada Ferrara -Bologna



g) LE PREVISIONI DI VIABILITÀ DEL PUA E POC devono essere considerati nel PGU 2014 Ad esempio il PUA DE ANDRE ed il PUA ANTICA MILIZIA PUA STRADONE o IL POC DARSENA

h) ELEMENTI STRUTTURALI STRADALI PERICOLOSI DOSSI



Nel PGU 2007 è stato osservato e condiviso proponendo l'accoglimento da parte degli uffici dell'Osservazione relativa alla ammissibilità dei dossi e/o serie di dossi solo su strade residenziali stabilendo implicitamente la necessità di rimuovere i dossi presenti sulle strade comunali non residenziali. Esistono ad oggi numerosi dossi su strade non residenziali che devono essere eliminati in città, nei forese e nei lidi.

Osservazione 4**La via quattordici luglio (14 luglio)**

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

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

Nella classificazione delle strade il CdS prevede come:

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

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

i) ELEMENTI STRUTTURALI STRADALI PERICOLOSI ISOLE SALVAGENTE SPARTITRAFFICO

E' necessario migliorare la segnalazione delle ISOLE SALVAGENTE spartitraffico attraverso l'uso di una adeguata segnaletica di preavviso, di illuminazione a lampeggio, di illuminazione puntuale del passaggio pedonale, di verniciature giallonere rifragenti, di cordoli ribassati, di adeguate "occhi di gatto".

L'obbiettivo è quello rendere sempre più visibili questi manufatti stradali

**Indirizzo per comunicazioni**

Garofalo Alessandro

Via G. Felisatti, 28

48123 Ravenna

Tel 349 3173304

garofalo.alessandro@yahoo.it

Osservazione n. 13 – Sig. Alessandro Garofalo – Controdeduzione

Le osservazioni presentate sono già state proposte alla Commissione Consiliare nella seduta del 4 giugno 2015 e trattate anche durante la seduta consiliare del 11.06.2015 di adozione del Piano.

Tuttavia si contro deducono per regolarità procedurale.

Sub-osservazione 1 lettera a) – codice univoco interno 62

L'osservazione riprende i concetti già enunciati nei documenti del PGTU.

Si condivide la necessità di dotare la città di ampie zone 30, lo dimostrano già quelle attualmente realizzate. Si concorda inoltre sull'affermazione "...Per ottenere una vera riduzione della velocità non basta un limite".

Tuttavia si ritiene che prima di realizzare diffusi interventi infrastrutturali, che in alcuni casi producono anche ricadute negative (dossi, bande rumorose, ecc), sia necessario definire regole più efficaci di intervento all'interno delle zone 30 collegando queste ultime alla rete definita dalle Isole Ambientali (IA).

Non a caso nel PSSU è contenuta la proposta di realizzare una "Isola Ambientale" Pilota per verificare regole efficaci di moderazione della velocità e di uso della piattaforma stradale in aree a vocazione residenziale.

Si ritiene di condividere l'emendamento in relazione ai principi enunciati tuttavia prima di estendere a tutta la città le zone 30 è necessario aver studiato un caso pilota come proposto dal PSSU.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 1 lettera b) – codice univoco interno 63

Il trasferimento di tutti o di parti preponderanti dei transiti veicolari sulle perimetrali esterne non è tecnicamente consigliabile, in quanto impedire determinati transiti significherebbe invitare gli utenti a percorsi – scorciatoia su strade locali che potrebbero non assorbire tale funzione arrecando gravi disagi alla viabilità locale.

Le politiche di riduzione dei carichi veicolari sulla rete stradale sono diversificate e descritte nella Relazione Generale ed inducono un progressivo trasferimento di utenti dall'uso del veicolo motorizzato privato verso sistemi di spostamento sostenibili (bici, bus, ecc).

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 1 lettera c) – codice univoco interno 64

L'argomento è già trattato al TITOLO VII cap. 24 ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA E DELL'AMBIENTE STRADALE del Regolamento Viario.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 1 lettera d) – codice univoco interno 65

E' stata presentata una osservazione dell'U.O. Viabilità al Regolamento Viario che prevede l'introduzione di regole sperimentali compatibili con i principi enunciati nella presente osservazione.

Si propone di accogliere l'osservazione vista l'osservazione dell' dell'U.O. Viabilità che prevede l'introduzione nel Regolamento Viario specifico capitolo dal titolo "Criteri per l'organizzazione della sosta in alcune porzioni della rete stradale locale" da collocare al TITOLO VI dopo il capitolo 21 contenete il testo proposto dagli uffici già indicato nella controdeduzione alla sub-osservazione n. 1 (codice univoco interno 25) dell'U.O Viabilità.

Sub-osservazione 1 lettera e) – codice univoco interno 66

Partendo dal presupposto che la rete stradale del centro storico non è adattabile o utilizzabile per tutte le esigenze in relazione alle norme che governano le regole per la realizzazione di nuovi tratti stradali, ne consegue che l'uso delle attuali porzioni di rete del centro storico debba essere fatto comunque con osservanza di tutte le cautele dedicate alla sicurezza di pedoni e ciclisti.

Alcune delle strade menzionate sono quotidianamente elemento di criticità della circolazione di bus, pedoni e ciclisti per effetto della sosta illegittima di auto a margine della carreggiata.

E' parere che in tale situazione solo una politica efficace di sanzionamento può ottenere risultati di qualche rilievo, pertanto pur condividendo i principi si ritiene che la stessa debba considerarsi come segnalazione da inoltrare ai competenti uffici della Polizia Municipale.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 1 lettera f) – codice univoco interno 67

Si propone di accogliere l'osservazione introducendo le seguenti modifiche:

- al cap. 5.9.1 La traccia metodologica dei Piani Particolareggiati della Relazione Generale la seguente frase: *"Pertanto si ritiene indispensabile verificare la*

presenza di percorsi pedonali, la loro continuità e loro dimensioni in funzione degli utenti." Da collocare alla pagina 51 dopo "... modo salutare ed ecologico di spostamento".

- al cap. 9.3 ITINERARI CICLABILI del Regolamento Viario la seguente frase: *"Saranno comunque sempre da preferirsi soluzioni che evitino i percorsi promiscui pedonali e ciclabili, separando chiaramente le corsie destinate a ciascuna delle due componenti. Tale situazione dovrà essere adottata per i nuovi tratti di piste ciclabili o per l'adattamento di quelli esistenti laddove le dimensioni della carreggiata lo consentano e comunque in relazione all'ottenimento della maggiore sicurezza di cicli e pedoni ancorché in sede promiscua."* Da collocare alla pagina 35 dopo "...norme citate in premessa al presente paragrafo."

Sub-osservazione 1 lettera g) – codice univoco interno 68

In sintonia con quanto proposto da altri componenti della Commissione **si propone di accogliere l'osservazione** così come di seguito descritto.

Sostituzione del punto 12 del capitolo 8. Linee attuative, azioni prioritarie e la individuazione delle attività (pag. 125) della Relazione Generale con il seguente testo:

12. aggiornamento della Traccia Metodologica per la redazione dei Piani Particolareggiati;

ed introducendo il seguente punto:

25. redazione del PAU, quale piano di settore del più generale PEBA, per consentire l'eliminazione delle Barriere architettoniche e l'accesso ai luoghi della città.

Sub-osservazione 1 lettera h) – codice univoco interno 69

Pur condividendo il principio dell'osservazione, la proposta di un intervento così generalizzato non è attuabile né realistico. Infatti si è scelto di proporre un intervento laddove le criticità legate alla sicurezza della circolazione di cicli e pedoni, risultava conclamata per effetto degli studi e delle analisi derivanti dal PSSU (via Faentina – Maggiore).

L'argomento è troppo generalizzato pertanto ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo **si propone di non accogliere l'osservazione.**

In relazione alla richiesta di realizzare le isole salvagente centrali alla strada tale provvedimento va valutato per singola situazione e non sempre è lo strumento da generalizzare per tale esigenza.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 1 lettera i) – codice univoco interno 70

In relazione alla richiesta di "Mappatura, censimento e verifica ed adeguamento dei 150 stalli presenti in città" si precisa che ne sono già stati censiti 316 in una zona che comprende il Centro Storico e una fascia circostante di circa 200 metri. Questa disponibilità garantisce un potenziale offerta superiore a quella prevista dalle norme sulle dotazioni per i parcheggi.

Nel PAU verrà prevista la verifica di tutti quelli in prossimità di luoghi pubblici e di pubblico interesse. Verifica non solo dimensionale ma anche di accessibilità.

Per quanto riguarda la regolamentazione degli aspetti dimensionali e normativi si rimanda al Regolamento recentemente approvato e alle norme contenute nell'art. 149 Fig. II 445/a del regolamento di Attuazione del Nuovo Codice della Strada aggiornato con DPR 151/2012.

Si segnala che l'osservazione riporta una figura che si ritiene tecnicamente non corretta.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 1 lettera j) – codice univoco interno 71

L'argomento è già trattato al TITOLO VII cap. 24 ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA E DELL'AMBIENTE STRADALE del Regolamento Viario.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 1 lettera k) – codice univoco interno 72

L'attività dovrà essere prevista nel Piano Particolareggiato di prioritizzazione semaforica, pertanto **si propone di accogliere l'osservazione** sostituendo il punto 23 del capitolo 8. Linee attuative, azioni prioritarie e la individuazione delle attività (pag. 126) della Relazione Generale con il seguente testo:

23. PP del completamento della prioritizzazione semaforica da estendere anche agli impianti a chiamata pedonale;

Sub-osservazione 1 lettera l) – codice univoco interno 73

Si condivide il principio e, per quanto possibile, si potrà intervenire con provvedimenti legittimi che non determinino ricadute negative sulla circolazione della rete adiacente; tuttavia la distribuzione dei carichi veicolari sulla sola rete di circonvallazione

determinerebbe un abbassamento del livello di servizio di tali arterie con ricadute sui tempi di percorrenza e sugli effetti ambientali delle zone attraversate.

Si propone di accogliere l'osservazione, ma si ritiene che tale accoglimento non debba prevedere modifiche alla documentazione.

Sub-osservazione 1 lettera m) – codice univoco interno 74

La sicurezza degli stradelli è regolamentata con Ordinanze e provvedimenti specifici.

L'argomento non è di competenza del PGTU.

Ritenendo che le osservazioni debbano riguardare argomenti di pertinenza del PGTU, introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione**.

Sub-osservazione 1 lettera n) – codice univoco interno 75

Non esiste un elenco di Piani Particolareggiati ma i punti su cui si basa il presente Piano è articolato in un elenco di azioni che è contenuto nella parte finale della Relazione.

I punti enunciati sono da considerarsi le priorità che il presente Piano.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione**.

Sub-osservazione 2 lettera a) – codice univoco interno 76

Si ritiene di confermare le priorità indicate nel documento Piano della Mobilità Ciclistica

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione**.

Sub-osservazione 2 lettera b) – codice univoco interno 77

Si propone di accogliere l'osservazione introducendo al cap. 9.3 ITINERARI CICLABILI del Regolamento Viario la seguente frase: *"Saranno comunque sempre da preferirsi soluzioni che evitino i percorsi promiscui pedonali e ciclabili, separando chiaramente le corsie destinate a ciascuna delle due componenti. Tale situazione dovrà essere adottata per i nuovi tratti di piste ciclabili o per l'adattamento di quelli esistenti laddove le dimensioni della carreggiata lo consentano e comunque in relazione all'ottenimento della maggiore sicurezza di cicli e pedoni ancorché in sede promiscua."*
Da collocare alla pagina 35 dopo *"...norme citate in premessa al presente paragrafo."*

Sub-osservazione 2 lettera c) – codice univoco interno 78

Si ritiene di confermare le priorità indicate nel documento Piano della Mobilità Ciclistica.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di

esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 2 lettera d) – codice univoco interno 79

L'argomento è già trattato nella Tavola "La pianificazione di lungo periodo" allegata al documento Piano della mobilità ciclistica – Relazione.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 2 lettera e) – codice univoco interno 80

Per l'istituzione della precedenza ai percorsi ciclabili devono essere valutate le condizioni di visuale reciproca.

Tale provvedimento deve essere valutato per singola situazione e non sempre è lo strumento da generalizzare per tale esigenza.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 2 lettera f) – codice univoco interno 81

Solo nel caso in cui ricorrano particolari circostanze sarà possibile istituire un doppio senso di circolazione, di cui uno riservato alle biciclette così come prevede specifico documento elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 3 lettera a) – codice univoco interno 82

Il trasferimento di tutti o di parti preponderanti dei transiti veicolari sulle perimetrali esterne non è tecnicamente consigliabile. L'intera rete, proporzionalmente alla specifica funzione, deve assorbire quote di traffico.

Per quanto riguarda circonvallazione San Gaetanino, tale strada costituisce un itinerario di particolare rilevanza funzionale; impedire i transiti significherebbe invitare gli utenti a percorsi – scorciatoia su strade locali che potrebbero non assorbire tale funzione arrecando gravi disagi alla viabilità locale.

Per deviare i flussi veicolari sulla perimetrale esterna dovrebbero essere presi anche provvedimenti di inibizione del transito su molte delle strade precedenti alla circonvallazione San Gaetanino (via Antonelli, via Chiesa, via Elba, ecc)

Si propone di non accogliere l'osservazione.

Per quanto riguarda via Faentina – Maggiore, tra le priorità indicate nella Relazione Generale del PGTU è già previsto al punto 17 l'avvio delle attività relative al Piano Particolareggiato di via Maggiore – via Faentina. Pertanto si ritiene che tale PP potrà valutare possibili soluzioni per l'innalzamento della sicurezza attraverso una riorganizzazione della piattaforma stradale determinando anche possibili riduzioni dei flussi veicolari, con conseguenti benefici apprezzabili anche sulle vie Fiume Montone Abbandonato e San Gaetanino.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Per quanto riguarda via San Mama e via Ravegnana, nella Relazione Generale si rimanda al PUMS quale strumento di medio-lungo periodo per la risoluzione di un primo elenco non esaustivo di criticità, tra cui la risoluzione di criticità derivanti dagli stati di congestione e di sicurezza sugli assi radiali di accesso e uscita alla città.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Le strutture sanitarie costituiscono poli che attraggono naturalmente traffico veicolare, l'alternativa all'accesso a queste strutture è quella a mezzo del trasporto pubblico.

Nel caso dell'Ospedale Civile è già presente ma le strade tangenti all'area sono di tale rilevanza funzionale che non è possibile prevederne una diminuzione del carico veicolare. Per le altre strutture menzionate il regime circolatorio è già modesto (clinica San Francesco).

Per altri tronchi stradali sarebbe necessario prevedere modifiche circolatorie le cui ricadute si potrebbero ripercuotere sulle vicine zone residenziali e scolastiche (ricovero Santa Teresa).

Si propone di non accogliere l'osservazione.Sub-osservazione 3 lettera b) – codice univoco interno 83

Per quanto riguarda il borgo San Biagio l'argomento è già stato trattato nella controdeduzione all'osservazione 3 lettera a).

Per quanto riguarda il borgo San Rocco si dovrebbe valutare l'estensione della ZTL all'interno di uno specifico Piano Particolareggiato e sulla base delle indicazioni derivanti dal PAIR 2020.

Il Piano ha dato priorità allo studio di altre possibile zone di espansione della ZTL, pertanto **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 3 lettera c) – codice univoco interno 84

Si condivide il principio e, per quanto possibile, con provvedimenti legittimi che non determinino ricadute negative sulla circolazione della rete adiacente; la distribuzione dei carichi veicolari sulla sola rete di circonvallazione determinerebbe un abbassamento del livello di servizio di tali arterie con ricadute sui tempi di percorrenza e sugli effetti ambientali delle zone attraversate.

Si propone di accogliere l'osservazione ma si ritiene che tale accoglimento non debba prevedere modifiche alla documentazione.

Sub-osservazione 3 lettera d) – codice univoco interno 85

Argomento già trattato nella controdeduzione all'osservazione 1 lettera m).

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 3 lettera e) – codice univoco interno 86

L'argomento non è da ritenersi di competenza del Piano Generale del Traffico Urbano pertanto **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 3 lettera f) – codice univoco interno 87

L'argomento non è da ritenersi di competenza del Piano Generale del Traffico Urbano pertanto **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 3 lettera g) – codice univoco interno 88

Considerato che l'orizzonte temporale di attuazione del PGTU è di 2 o più anni, il documento ha valutato solamente le proposte di PUA, prossime o interne al centro abitato capoluogo, di cui si ritiene altamente probabile l'inizio dei lavori in tale periodo temporale.

La Relazione Generale del PGTU contiene le valutazioni relative a:

- proposta PUA denominato "Comparto S5 Ipercoop – Borgo Montone";
- proposta PUA denominato "Comparto S4 De Andrè – V.le Europa";
- POC Tematico Darsena – 1° fase
- modifica della destinazione urbanistica di piazza Kennedy;
- completamento della viabilità della perimetrale urbana, tra via Fosso Dimiglio e rotonda Montecarlo.

L'argomento è già trattato all'interno della Relazione Generale.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 3 lettera h) – codice univoco interno 89

Si propone di accogliere l'osservazione in quanto tali attività sono già in corso.

L'accoglimento della presente osservazione si ritiene non debba prevedere modifiche alla documentazione.

Sub-osservazione 3 lettera i) – codice univoco interno 90

Si tratta di attività di gestione della segnaletica e dei presidi di sicurezza della circolazione dei pedoni deputata ad altri uffici; si ritiene più opportuna una segnalazione se il caso specifico ne prevede la necessità.

Ritenendo che le osservazioni debbano riguardare materie di pertinenza del PGTU, introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Osservazione n. 14

Gruppo Consiliare Movimento 5 Stelle
PG 123500 del 15.09.2015



COMUNE DI RAVENNA
 Gruppo Consiliare Movimento 5 Stelle
 Piazza del Popolo 1 - 48121 Ravenna
 tel 0544 485112 - 482502 fax 0544 482339 email gruppom5sra@comune.ravenna.it



OGGETTO: EMENDAMENTI ALL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

Osservazione N. 1

(Pag. 88) **Relazione Generale 10.7. POC Tematico Darsena – 1° fase**

COMUNE DI RAVENNA
15/09/2015
0123500
06-07

Aggiungere il punto 3

3: la “via di Spina” verrà progettata in modo da consentire un effettivo raggiungimento dell’obiettivo 30 km/ora, in particolare, se necessario, prevedendo tracciati sinuosi ed evitando ogni interferenza con i siti di archeologia industriale presenti nel comparto, specie se tutelati come Beni Culturali.

Motivazione: si ritiene tale precisazione necessaria per puntualizzare quanto già previsto dal Nuovo Codice della Strada (decreto legisl. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni), all'articolo 13

Osservazione N. 2

(Pag. 120) **Relazione Generale Boat & Bus**

“Dovranno essere verificate tutte le forme incentivanti per gli spostamenti casa – scuola ed eventualmente casa – lavoro dedicate a tutti gli utenti che decidessero di effettuare tali spostamenti a piedi o in bicicletta tra le località di Porto Corsini e Marina di Ravenna per l’abbattimento delle difficoltà di spostamento derivanti dalla presenza del porto canale e dell’aumento del passaggio dei natanti con ricadute sul servizio di traghetto.”

Aggiungere: potranno essere valutate opportune applicazioni (via smartphone, tabelle luminose, ecc.) che consentano, con la collaborazione degli enti preposti al controllo del traffico marittimo (Capitaneria di Porto, ecc.), di informare gli utenti nei casi in cui, per particolari condizioni di traffico o altro, i tempi di attesa del traghetto possano prolungarsi oltre quelli normalmente previsti.

Osservazione N. 3

(Pag. 117) **Relazione Generale**

“Tale azione [uso dello strumento “traccia metodologica”] è da considerarsi quale attività connessa al conseguimento dei principi caratteristici dei Piani dell’Accessibilità Urbana (PAU) e i Piani per l’Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)...”

Aggiungere: Tali piani, comunque, mantengono la loro piena autonomia rispetto al PGTU, ed autonomamente da questo verranno redatti, pur assecondando i principi che verranno individuati attraverso la traccia metodologica.

Osservazione N. 4

(Pag. 126) **Relazione Generale**

“Di tali criticità si riporta un primo elenco non esaustivo costituito in maggioranza da tratti orbitali della rete urbana:

- via D’Azeglio (mitigazione e/o risoluzione delle attuali criticità avendo la necessità di garantire il transito del trasporto pubblico locale e delle utenze vulnerabili);...”

Aggiungere il punto:

- via Fiume Montone Abbandonato (riqualificazione funzionale e messa in sicurezza della pista ciclabile su Via Circonvallazione Fiume Abbandonato).

Motivazione: il problema è già stato più volte sottolineato per gravi questioni di sicurezza anche dal Comitato Circonvallazione Fiume Abbandonato Via Oberdan

Francesca Santarella, consigliere Movimento 5 Stelle



Ravenna, 14 settembre 2015

Osservazione n. 14 – Gruppo Consiliare Movimento 5 Stelle – ControdeduzioneSub-osservazione 1 – codice univoco interno 91

Lo scenario descritto non fa riferimento a contesti progettuali definitivi ma è di semplice avviso per la valutazione di ricadute dei flussi veicolari generati/attratti dal Comparto.

Tuttavia occorre rilevare che al punto 1, cap. 10.7. POC Tematico Darsena – 1° fase Pag. 88) - Relazione Generale è già prevista la possibilità di tracciati stradali con imposizione della velocità di 30 km/h.

Il PGTU non è strumento in cui individuare dispositivi progettuali di dettaglio che andranno affidati alle successive fasi di progettazione.

Ritenendo che le osservazioni debbano riguardare materie di pertinenza del PGTU, introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 2 – codice univoco interno 92

Si propone di accogliere l'osservazione così come di seguito descritto.

L'osservazione di fatto è legittima e condivisibile. Il suo accoglimento dovrà però essere fatto con riserva per effettuare le necessarie verifiche presso la Capitaneria di Porto in relazione ai tempi di percorrenza dei natanti e alla possibilità di renderli noti in tempo reale tramite pannelli a messaggio variabile.

Dopo il testo "... sul servizio di traghetto." aggiungere "Potranno essere valutate opportune applicazioni di infomobilità che consentano di informare gli utenti nei casi in cui i tempi di attesa del traghetto possano prolungarsi oltre quelli normalmente previsti."

Sub-osservazione 3 – codice univoco interno 93

La materia è già stata oggetto di osservazioni proposte da altri soggetti.

In armonia con quanto proposto in osservazioni di altri soggetti **si propone di accogliere l'osservazione** introducendo le modifiche descritte nella controdeduzione alla sub-osservazione 1 lettera g) (codice univoco interno 68) del Sig. Garofalo.

Sub-osservazione 4 – codice univoco interno 94

Si propone di accogliere l'osservazione modificando il documento Piano della Mobilità Ciclistica – Relazione al capitolo 15. "L'individuazione delle priorità e la pianificazione degli interventi sulla rete - TRATTI ESISTENTI DA RENDERE CONFORMI O TRACCIATI IN CUI DIMINUIRE IL LIVELLO DI RISCHIO, pag. 41 introducendo al punto 2:

2) via Fiume Montone Abbandonato: riqualificazione funzionale e messa in sicurezza della corsia riservata;

Osservazione n. 15

Associazioni di Categoria Confcommercio, Confesercenti, Confartigianato, CNA
APEC 124208 del 14.09.2015

APEC 126208/15 14/9/15

CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA | RAVENNACONFESERCENTI
RAVENNAConfartigianato
ASSOCIAZIONE PROVINCIALE DI RAVENNA

Ravenna, 14 settembre 2015

Al Sindaco
Piazza del Popolo, 1
48121 Ravenna**OGGETTO: Piano Generale del Traffico Urbano 2015 – Osservazioni e proposte.**

Premessa

Il Piano del traffico del traffico urbano, è uno strumento di programmazione di medio periodo che incide molto sulla realtà di imprese artigianali e commerciali che operano in città. Per questo ancora una volta le Associazioni di Categoria Confcommercio, Confesercenti, Confartigianato, CNA, hanno deciso di proporre in maniera unitaria le proprie osservazioni.

In premessa è necessario, con l'aiuto dei dati più significativi, contestualizzare andamento ed impatto del fenomeno traffico a Ravenna, considerando che il PGTU è uno strumento che ha come riferimento un arco temporale di circa 3-4 anni e che presto saremo chiamati ad osservare anche il PUMS che invece ha un orizzonte temporale di lungo periodo: 10 anni.

Il primo dato che dobbiamo quindi considerare riguarda l'andamento del parco auto attualmente circolante che negli ultimi anni ha registrato un trend negativo, passando da 671 auto ogni mille abitanti nel 2011 alle 649 auto nel 2013. Altro dato importante è quello relativo all'inquinamento ambientale: le centraline ARPA nel 2010 registravano 46 sforamenti contro i 27 del 2014. Dati che testimoniano la graduale inversione di tendenza auspicata già da diverso tempo e che si sta modificando anche a livello regionale, come si può evincere nelle recenti osservazioni al Piano Regionale sulla Qualità dell'aria presentato

dalle Associazioni di categoria; tutto ciò, considerando, inoltre, che il traffico veicolare incide solo per il 30% sul totale delle emissioni di gas inquinanti e che quindi risulterebbe decisamente inopportuno continuare a penalizzare la viabilità a servizio del Centro Storico.

Pertanto, le nostre osservazioni mirano a mantenere e migliorare l'assetto degli accessi al centro storico affinché il tessuto economico e vitale della città non venga ulteriormente penalizzato da interventi restrittivi il cui valore incide in maniera minimale sui dati dell'inquinamento totale andando invece ad insistere in modo importante sulla già precaria mobilità urbana.

Chiediamo inoltre come metodologia di confermare i tavoli di confronto con le scriventi Associazioni per ogni appuntamento che preveda l'implementazione di atti concreti derivanti dal PGTU, seppur adottato ed in vigore, e la discussione dei piani particolareggiati che saranno prodotti.

ZTL e SIRIO

L'obiettivo della ZTL è quello di ostacolare l'attraversamento di traffico improprio. Il principio seppur condivisibile si è trasformato nella sua implementazione in un taglio netto ed indiscriminato delle opportunità di accessibilità al centro storico in riferimento soprattutto a tempi di percorrenza e orari.

Per questo l'approccio che continuiamo a suggerire è quello di avviare periodi di sperimentazione, utili a raccogliere dati sui flussi, con l'obiettivo di ripensare le Ztl secondo una logica più flessibile. Bene in questo senso l'apertura appena concessa all'apertura di alcune ZTL alle ore 18:30.

In concreto avanziamo alcune proposte.

ZTL via Baccarini

Pedonalizzazione primo tratto con realizzazione di arredo urbano, sino all'incrocio con via Rondinelli. Riaprire la seconda parte di via Baccarini, in quanto i risultati della chiusura hanno testimoniato l'inutilità della ztl, con l'unico effetto di portare alla chiusura le attività presenti. Tale intervento ha prodotto la chiusura di alcune attività lungo via Baccarini e comunque danneggiato altre attività presenti nel Borgo San Rocco.

ZTL via Guaccimanni

Chiediamo di sperimentare l'apertura del varco dalle ore 12 alle ore 24.

Questo non andrebbe ad inibire la funzione principale della ztl, che dovrebbe essere quella di ostacolare l'attraversamento da parte dei lavoratori della zona portuale ed artigianale della città.

Questo porterebbe due vantaggi immediati:

1. facilitare l'accesso al parcheggio di largo Firenze

- collegare alla zona di accesso al centro della direttiva di Viale Randi (i dati dicono essere la zona col tasso occupazione più alto di parcheggi) la zona di sosta lungo il viale della stazione

ZTL via Angelo Mariani / via Gordini

Proponiamo la chiusura 0/24 di questa ZTL che attraversa il pieno centro storico tagliando in due la zona pedonale di Ravenna e la passeggiata tra alcuni dei monumenti e luoghi più importanti della città (piazza San Francesco, Tomba di Dante, Teatro Alighieri, Piazza Garibaldi, Piazza del Popolo).

ZTL via di Roma

Contestualmente con quanto scritto sopra chiediamo di sperimentare l'apertura del tratto di via di Roma all'incrocio con via Mariani dalle ore 12 alle ore 24.

ZTL via Ponte Marino e ipotesi ZTL Via Paolo Costa

Confermiamo il parere positivo sulla chiusura 0/24 di via ponte marino. D'altro lato riteniamo inopportuno anche solo ipotizzare in questa fase le chiusure di via Paolo Costa e via Girolamo Rossi.

PARCHEGGI

Ampliamento e concentrazione della sosta

L'obiettivo di lungo medio lungo periodo più volte presentato dalle Associazioni di categoria negli ultimi 10 anni, è l'utilizzo dell'ampio piazzale interno del complesso della Caserma Dante Alighieri.

In questo progetto, già in parte recepito dall'amministrazione e inserito negli strumenti di programmazione urbanistica edilizia, la logica continuiamo a sostenere debba essere quella della concentrazione della sosta in aree ben raggiungibili e fruibili 24 ore su 24.

Occorre quindi progettare e programmare l'ampliamento di parcheggi come:

- via Cura
- via Renato Serra
- Santa Teresa (via De Gasperi)
- via Beatrice Alighieri
- Orto Siboni

In alcuni casi si potrebbe da subito intervenire con un ampliamento dell'orario di apertura ed un differente sistema per la gestione, come potrebbe essere (riservandoci di verificare i feedback di questi primi mesi dall'inaugurazione) quella attuata per il parcheggio di via Guidarello Guiderelli:

- Santa Teresa

- Port'Aurea

Sull'area di sosta di Largo Firenze e le proposte di ZTL avanzate negli scorsi mesi su via Pascoli, riteniamo sia opportuno discuterne con più attenzione. La nostra posizione è comunque ad oggi contraria, in quanto i flussi di attraversamento potrebbero trasformarsi a tal punto da mettere in difficoltà la rete commerciale e artigianale presente nel Borgo San Rocco, che molto deve al passaggio delle auto.

Tariffe e orari

Un'altra necessità sulla quale occorre avviare quanto prima una discussione è la rimodulazione di orari e tariffe della sosta a pagamento. Concretamente pensiamo si debba riflettere su tre aspetti:

- stop al pagamento della sosta dalle ore 18:30
- apertura intervallo nel pagamento della sosta tra le 13:00 e le 14:00 in modo da favorire la permanenza in pausa pranzo di chi si reca in centro per lavoro (artigiani, rappresentanti, professionisti, ecc)
- ipotizzare forme di abbonamento o tariffazioni con pagamento forfettario della mezza giornata o della giornata intera

Queste piccole proposte seguono la logica di rimodulare il pagamento della sosta in un'ottica più attenta alle esigenze dei fruitori del centro storico. Per fare un altro piccolo esempio in questo senso: i parchimetri dovrebbero permettere anche fuori dall'orario previsto per il pagamento, ad oggi le ore 20:00, di inserire carte o monete per pagare la sosta già per il mattino seguente

Fruibilità dei parcheggi

Per favorire la fruibilità dei parcheggi di concentrazione della sosta, vanno tenute in considerazione due caratteristiche imprescindibili: indicazioni stradali e sicurezza.

Una proposta che potrebbe migliorare la fruibilità e l'individuazione dei parcheggi ancor prima dell'utilizzo di tecnologie e web, potrebbe essere semplicemente l'ideazione di una nuova toponomastica per i parcheggi in prossimità della zona pedonale. Per fare alcuni esempi potrebbero essere utilizzati i punti cardinali per indicare l'area di parcheggi aggregata: AREA PARCHEGGI SUD-OVEST ed a questa affiancare per i singoli parcheggi una nuova denominazione che ricorda i monumenti o i punti di interesse più vicini all'area di sosta: Parcheggio Battistero degli Ariani, anziché Parcheggio Beatrice Alighieri.

Le indicazioni stradali devono essere facilmente leggibili, seguendo un approccio di usabilità applicato alla segnaletica. In questo senso lungo il percorso di ingresso al centro storico potrebbe essere utile segnalare prima l'area aggregata della sosta "AREA PARCHEGGI SUD/OVEST" e mano a mano che ci si avvicina il dettaglio dei parcheggi che per quell'area sono: Santa Teresa, Guidarello Guidarelli, Port'Aurea, Cura.

Inoltre se la tecnologia presente nel nuovo parcheggio di via Guidarello Guidarelli, fosse riproposta per altre aree di concentrazione della sosta, sarebbe possibile avere un conteggio in tempo reale dei posti realmente disponibili. Altra cosa quindi rispetto ai cartelli luminosi, che in questi anni ci hanno abituato a vedere sempre gli stessi numeri di posti disponibili e indicando in maniera troppo generica "centro".

Tenuto in considerazione che diverse delle aree di sosta individuate sono nascoste all'interno di mura di cinta o circondate comunque da edifici, occorre garantire agli utenti la

percezione di massima sicurezza in ogni ora del giorno. Per questo videosorveglianza e ed adeguata illuminazione sono strumenti imprescindibili. In questo caso occorrerà tener conto non solo della sola area parcheggio, ma anche i passaggi pedonali che portano al parcheggio. Un esempio è passaggio pedonale del parcheggio di Torre Umbriatica.

BICICLETTE E CICLOMOTORI

Piste ciclabili

Completare il percorso ciclopedonale zona Pala de Andrè Marina di Ravenna. Come ravvisiamo la necessità di collegare la pista ciclabile che arriva in rotonda Gran Bretagna con viale Europa, sino a via Canale Molinetto.

Potenziamento e valorizzazione percorso ciclopedonale Lido Adriano – Punta Marina – Marina di Ravenna

Incentivare anche la mobilità a due ruote a motore

Uno studio dell'Università belga di Leuven, nel 2012, ha dimostrato scientificamente che, nelle aree urbane, se il 10% degli automobilisti decidesse di usare un motoveicolo, gli ingorghi si ridurrebbero del 40%, limitando quindi drasticamente tempi di percorrenza, inquinamento, utilizzo degli spazi pubblici.

Incentivare l'utilizzo di moto, scooter e ciclomotori per raggiungere in centro è senz'altro un fattore positivo per fluidificare il traffico, ridurre il fabbisogno di spazio per i parcheggi e diminuire il volume delle emissioni inquinanti.

Affinché l'utilizzo dei motoveicoli 'vinca' la concorrenza del comfort garantito dalle auto, soprattutto nel periodo invernale, quando tra l'altro il traffico è più intenso, occorre che con i mezzi a due ruote ci si possa avvicinare con maggiore facilità al centro storico, vi sia una sufficiente capacità di parcheggi, e che questi ultimi siano protetti, con barriere fisiche (panettoni, paletti) da urti e utilizzi impropri da parte degli autoveicoli. Per moto, scooter e ciclomotori, inoltre, essendo veicoli più facilmente aggredibili da parte dei malintenzionati, è necessario che i posteggi siano in zone illuminate e di passaggio.

Bene, quindi, l'assicurazione avuta pubblicamente dall'Amministrazione Comunale che, nella 'nuova' Piazza Kennedy, non si perderanno posti rispetto a quanto offerto oggi (circa 75 posti compresa Via Rasponi).

Riteniamo debbano essere trovati nuovi posteggi-moto in Piazza dei Caduti/Via De Gasperi (in quest'ultima via si potrebbe utilizzare in parte il largo marciapiede di fronte ai portici) e sicuramente meglio protetti/indicati quelli oggi presenti a lato di Piazza Baracca.

Sempre per quanto riguarda i posteggi, crediamo sia opportuno prevederne un numero maggiore anche nella zona dell'incrocio tra Via di Roma/Via Diaz, sempre avendo cura siano ben visibili dalla zona pedonale (sensazione di sicurezza per i proprietari). In questo settore del centro, anche alla luce della maggiore attrattività delle attività operanti in Via Ponte Marino, riteniamo debbano essere aumentati i posteggi moto in zona Via Paolo Costa/Via Ferruzzi (eventualmente utilizzando quest'ultima via a fondo chiuso).

Via Boccaccio, poi, chiusa alle auto, potrebbe rimanere un ottimo 'contenitore' protetto per i mezzi a due ruote.

Sempre allo scopo di fluidificare il traffico e convincere gli automobilisti a rivolgersi a mezzi più agili, parchi, meno inquinanti e meno voraci di spazio, occorrerebbe poi prevedere la possibilità di evitare lunghi e inutili percorrenze obbligate. Riteniamo che alcune ZTL o

alcune corsie preferenziali riservate a bus e taxi possano essere sperimentalmente aperte ai veicoli a due ruote (Via Guaccimanni, Via Guerrini, Via di Roma).

VALORIZZAZIONE PERCORSI PEDONALI

Contestualmente agli interventi infrastrutturali e ad una gestione più flessibile per le politiche di accessibilità al centro storico, non dobbiamo sottovalutare l'aspetto della valorizzazione del contesto urbano ed in primo piano parlando di mobilità pensiamo sia giusto investire nella bellezza e sicurezza dei percorsi pedonali, partendo da quelli strategici per il collegamento con le aree di sosta e i principali percorsi turistico culturali. Alcuni esempi.

Via Salara

E' una strada commercialmente viva e con negozi gestiti direttamente da piccoli imprenditori. Questo contribuisce a creare una proposta merceologica varia ed originale. Di fatto è un valore aggiunto per la proposta complessiva del centro storico. Insieme a Ponte Marino, anch'essa cresciuta molto commercialmente negli ultimi anni, si sta affermando come una nuova e rinnovata area dello shopping rispetto alla principale via Cavour da anni riconosciuta come la principale via dello shopping. Per favorire e appoggiare questa vitalità commerciale, pensiamo sia doveroso intervenire quanto prima con un progetto concordato di ripavimentazione e arredo urbano.

Via Maggiore

E' uno dei principali ingressi al centro storico e dove grazie alla residenza ed al forte passaggio mantiene una forte caratteristica commerciale. In quest'area esiste un complicato nodo da sciogliere che da una parte vede la necessità di mantenere i parcheggi ora presenti e dall'altra la valorizzazione dei percorsi pedonali. Proponiamo sia portato avanti uno studio particolareggiato per la valorizzazione dell'area che tenga conto di entrambi gli elementi.

Piazza Resistenza/Piazza Kennedy

Vista la riorganizzazione in corso di piazza Resistenza che si caratterizzerà una delle principali aree di sosta per i pullman turistici, pensiamo sia necessario lavorare contestualmente affinché sia predisposto un percorso pedonale riconoscibile, che colleghi e guidi i turisti da tale area alla futura piazza Kennedy dove già ha sede lo IAT.

Via Girolamo Rossi

Strettamente urgente è la valorizzazione del passaggio che collega questa via al parcheggio di Torre Umbriatica. Per il futuro occorre comunque ripensare ad una valorizzazione della via, che non deve essere tradotta con la chiusura al traffico, bensì con una pavimentazione e un arredo tale da comunicare all'autista cautela e attenzione sia per il contesto che per i pedoni e ciclisti che attraversano la via.

MOBILITA' SMART E SOSTENIBILE

Mezzi elettrici

Prevedere in centro storico in particolare nei parcheggi di concentrazione della sosta, di aumentare le torrette per la ricarica elettrica. Per esempio parcheggi Beatrice Alighieri e Guidarello Guidarelli.

Proponiamo di prevedere anche aree di sosta con torretta di ricarica per mezzi elettrici in Piazza Kennedy ed in piazza Baracca, da dedicare a progetti di car sharing e/o di riorganizzazione del trasporto merci.

APP

Come evoluzione del progetto regionale Stimer e provato il successo dell'applicazione mobile myCicero, proponiamo lo studio di una applicazione che racchiuda tutte le opzioni di mobilità in città: parcheggi a pagamento, Bike Sharing, autobus e treni regionali.

OPEN CALL

Lanciare attraverso gli strumenti di comunicazione dell'amministrazione un concorso di idee per imprese e start up già costituite che propongano soluzioni innovative di mobilità sostenibile (anche in collaborazione con gli altri comuni della Romagna) prospettando una partnership e accreditamento alle migliori soluzioni proposte.

Osservazione n. 15 – Associazioni di Categoria Confcommercio, Confesercenti, Confartigianato, CNA – ControdeduzionePremessa

Il PGU adottato prevede l'avvio delle azioni relative alle modifiche orarie della ZTL uniformandole per tutte a 0,00 – 24,00 e la contestuale modifica della finestra dedicata alla sosta a pagamento attualmente 8,00 – 20,00 portandola a 8,00 – 18,30. Tuttavia, potranno essere valutate aperture sperimentali da definire solo a seguito di più approfondite analisi, anche in relazione al monitoraggio dei flussi conseguenti alla sospensione temporanea della ZTL di via Guaccimanni, in concomitanza dei lavori di piazza Kennedy. Tali valutazioni dovranno stimare eventuali ricadute di carattere ambientale e dovranno uniformarsi alle prescrizioni del Piano Aria Integrato Regionale – Norme Tecniche di Attuazione anche in relazione al fatto che il mancato recepimento delle misure di cui al suddetto Piano costituisce violazione di norme attuative del diritto comunitario e rende il soggetto inadempiente responsabile, ai sensi dell'articolo 43 della legge del 24 dicembre 2012 n. 234, degli oneri finanziari derivanti da eventuali sentenze di condanna rese dalla Corte di Giustizia delle Comunità europee.

Sub-osservazione 1 – codice univoco interno 95

Per quanto riguarda la ZTL via Baccarini, tale azione sarebbe non conforme all'art. 15, comma 2, punto b) del Piano Aria Integrato Regionale b) (*estensione delle zone a traffico limitato (ZTL) in modo che esse vadano a ricoprire il 100 per cento della superficie centro storico*). Pertanto, ritenendo che le osservazioni siano in contrasto con la sovra ordinata norma regionale **si propone di non accogliere l'osservazione**.

Sub-osservazione 2 – codice univoco interno 96

Per quanto riguarda la ZTL via Guaccimanni, l'attraversamento alle auto private pare un provvedimento contrario ai principi che il PGU vuole proporre; peraltro nel Piano Aria Integrato Regionale saranno definite regole omogenee per l'accesso alle ZTL delle auto e dei veicoli commerciali leggeri, da adottarsi con atto di Giunta regionale e per tale ragione si resta in attesa di adottare tale provvedimento.

A tal fine anche l'Accordo per l'armonizzazione su scala regionale delle regole di accesso alle ZTL per i veicoli merci recentemente approvato con DGR n. 896 del 2/7/2013, in attuazione dell'AQA 2012-2015, potrebbe essere aggiornato rispetto alle misure di limitazione della circolazione previste dal PAIR.

E' evidente che tali misure favoriscono il rinnovo del parco veicolare e commerciale e riducono gli spostamenti privati garantendo così la riduzione di alcuni inquinanti correlati alla mobilità quali PM10 primario, NOx, SO2 e COV..

Tuttavia **si propone di accogliere l'osservazione** valutando temporanee aperture sperimentali.

Si prevede la modifica del testo adottato al punto 4 del cap. 19 *Le priorità di Piano* del documento Piano Urbano dei Parcheggi e della Sosta, dopo le parole "... sonore e gassose." verrà aggiunto il seguente "Saranno essere valutate temporanee aperture sperimentali accompagnate da azioni compensative a saldo invariato o positivo da valutare prima dell'attuazione della modifica oraria;".

Sub-osservazione 3 – codice univoco interno 97

Per quanto riguarda la ZTL via Angelo Mariani / via Gordini, l'argomento è già trattato nell'elenco delle priorità e prevede l'estensione oraria della ZTL 00,00 – 24,00.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 4 – codice univoco interno 98

Per quanto riguarda la ZTL via di Roma, consentire l'attraversamento alle auto private pare un provvedimento contrario ai principi che il PGU vuole proporre e che potrebbe determinare possibili peggioramenti della qualità ambientale con ricadute su tutta la rete limitrofa alla strada in cui verrebbe adottata la liberalizzazione di transito. Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 5 – codice univoco interno 99

Per quanto riguarda la ZTL via Ponte Marino, l'argomento è già trattato nell'elenco delle priorità che ne prevede la regolamentazione della ZTL con orario 00,00 – 24,00. Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 6 – codice univoco interno 100

Per quanto riguarda la ZTL via Paolo Costa, il PGU prevede la predisposizione di specifici Piani Particolareggiati per la modifica /estensione della ZTL e tale azione sarebbe non conforme all'art. 15, comma 2, punto b) del Piano Aria Integrato Regionale b) (*estensione delle zone a traffico limitato (ZTL) in modo che esse vadano a ricoprire il 100 per cento della superficie centro storico*).

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 7 – codice univoco interno 101

Nell'elencazione delle aree di sosta non è stato tenuto in considerazione che alcune di queste sono di proprietà privata (via Cura e Santa Teresa) per cui di tali aree l'Amministrazione non può ne disporre ne deciderne la regolamentazione di orari e tariffe.

Per quanto riguarda Ampliamento e concentrazione della sosta, il PGTU non propone modifiche alle infrastrutture tuttavia nel Piano sono state poste le basi per l'adozione di un PUMS quale strumento di medio-lungo periodo necessario per una visione avanzata di crescita della città. La formazione del PUMS sarà supportata da un processo partecipativo nel quale sarà possibile ampliare il primo elenco (non esaustivo) delle criticità riportato nel PGTU, tra cui l'ampliamento di alcune aree di sosta della città.

L'argomento è già trattato nel documento Relazione Generale al cap. 7.4 *Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 8 – codice univoco interno 102

Per quanto riguarda Tariffe e orari, il PGTU propone già la ridefinizione delle fasce orarie di sosta da 8:00-20:00 attuale a 8:00-18:30; inoltre, i parcometri sono già in grado di espletare le funzioni richieste nell'osservazione.

I parcometri ricevono pagamenti anche dopo le ore 20.00 (con la sola esclusione del periodo 00-06.00 per ragioni di sicurezza) ed in tutte le giornate festive 06.00-24.00. E' già possibile effettuare pagamenti dopo le per 20.00 per la mattina seguente.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Invece, **si propone di accogliere parzialmente l'osservazione** in relazione alla possibilità di valutare forme di abbonamento mensili o annuali in aggiunta agli attuali sistemi di pagamento; **il parziale accoglimento non riguarda la gratuità della sosta nell'intervallo orario 13:00 – 14:00.**

Si ritiene che il parziale accoglimento dell'osservazione debba prevedere modifiche al Piano Urbano della Sosta e dei Parcheggi al cap. 19 – Priorità di Piano, punto due sostituendo il testo che segue :

Modifica della tariffazione della sosta in ZPRU: intervento di ridefinizione delle zone tariffarie e degli importi all'interno della ZPRU

con il seguente testo:

Modifica della tariffazione della sosta in ZPRU: intervento di ridefinizione delle zone tariffarie e degli importi all'interno della ZPRU con introduzione di forme di abbonamento mensili e/o annuali;

Sub-osservazione 9 – codice univoco interno 103

Per quanto riguarda la Fruibilità dei parcheggi, l'argomento è già trattato nel nell'elenco delle priorità (pag. 125, punto 20 "Modifica con adeguamento del sistema di indirizzamento ai parcheggi mediante l'utilizzo dei dati di traffico derivanti dallo stesso").

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 10 – codice univoco interno 104

Per quanto riguarda le Piste ciclabili, le tavole del Piano della Mobilità Ciclistica riportano già i tracciati di progetto dei seguenti percorsi:

- completamento del collegamento zona Pala de Andrè – Marina di Ravenna;
- rotonda Gran Bretagna – viale Europa – via Destra Canale Molinetto;
- località Marina di Ravenna – Punta Marina – Lido Adriano

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 11 – codice univoco interno 105

Per quanto riguarda Incentivare anche la mobilità a due ruote a motore in relazione all'individuazione di nuovi spazi di sosta, il PGTU prevede già l'istituzione di aree di sosta per ciclomotori e motocicli (Paolo Costa, via Ginanni, via Canneti, piazza Caduti, ed altri derivanti da studi effettuati dagli uffici sulla domanda/offerta).

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

In relazione alla possibilità di aprire sperimentalmente ai veicoli a due ruote le corsie preferenziali riservate a bus e taxi in ragione delle ricadute sulla sicurezza degli utenti del trasporto pubblico in attesa o in discesa alle fermate, delle possibili manovre che potrebbero verificarsi con ricadute sulla sicurezza della circolazione dei pedoni **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 12 – codice univoco interno 106

Per quanto riguarda via Salara, la ripavimentazione e l'arredo urbano non sono argomenti di competenza del PGTU, pertanto ritenendo che le osservazioni debbano

introdurre argomenti nuovi, modificarne di quelli esistenti o apportare modifiche al testo **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 13 – codice univoco interno 107

Per quanto riguarda via Maggiore, il PGTU prevede già l'avvio delle attività relative al Piano Particolareggiato di via Maggiore – via Faentina.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 14 – codice univoco interno 108

Per quanto riguarda piazza Resistenza/piazza Kennedy, tra gli obiettivi e strategie del PGTU è già prevista "...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".

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 15 – codice univoco interno 109

Per quanto riguarda via Girolamo Rossi, il PGTU adottato prevede già la predisposizione di uno specifico Piano Particolareggiato per la modifica della ZTL anche in attuazione delle prescrizioni del PAIR 2020 (art. 15, 2° comma lettera b) *estensione delle zone a traffico limitato (ZTL) in modo che esse vadano a ricoprire il 100 per cento della superficie centro storico*), pertanto la trattazione dello specifico argomento avverrà all'interno del suddetto Piano Particolareggiato.

Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 16 – codice univoco interno 110

Per quanto riguarda i mezzi elettrici, il PGTU prevede già l'avvio del Piano Particolareggiato di accesso merci con veicoli elettrici alla ZTL. Inoltre, con auto-osservazione dell'ufficio si è proposto di ampliare tale previsione anche alle cargo bike. Ritenendo che le osservazioni debbano introdurre argomenti nuovi, modificarne di esistenti o apportare modifiche al testo, per tale ragione **si propone di non accogliere l'osservazione.**

Sub-osservazione 17 – codice univoco interno 111

Per quanto riguarda l'utilizzo delle cosiddette APP, il workshop di Agenda Digitale focalizzato sulla mobilità sostenibile ha evidenziato la necessità di raggruppare le informazioni esistenti per permettere una comunicazione più completa ed efficace. Tuttavia, anche per favorire l'utilizzo di tali dispositivi da parte di turisti e non residenti, sarebbe opportuno che le informazioni ed i dati relativi al sistema della mobilità di Ravenna siano popolati all'interno di APP già implementate e diffuse.

Si propone di accogliere l'osservazione intendendo che l'accoglimento riguarderà la trattazione dell'osservazione all'interno delle attività previste per la formazione del PUMS. Si ritiene che l'accoglimento dell'osservazione debba prevedere modifiche alla documentazione al capitolo 7.4. *Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile* della Relazione Generale integrando l'elenco di pag. 110 prevedendo un ulteriore punto con il seguente testo *"studio relativo all'implementazione, diffusione e aggiornamento di dati sulla mobilità comunale attraverso sito internet e APP dedicate"*.

Sub-osservazione 18 – codice univoco interno 112

Per quanto riguarda l'OPEN CALL, l'osservazione potrebbe avere possibili attinenze con il tema mobilità. Tuttavia, **si propone di non accogliere l'osservazione** in quanto si ritiene che il lancio di tale iniziativa non sia argomento di competenza del PGTU.

Deliberazione n. 13/2016

Provincia di Ravenna
Deliberazione di Giunta Provinciale n. 13 del 03.02.2016



Provincia di Ravenna

N. 13 delle deliberazioni

SEDUTA DEL 03/02/2016

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE

L'anno **duemilasedici**, addì **tre**, del mese di **Febbraio**, alle ore **09:30**, si è riunita nella sala delle adunanze la GIUNTA PROVINCIALE, sotto la presidenza del Sig. CASADIO CLAUDIO, presenti i Sigg.ri:

CASADIO CLAUDIO	Presidente	Presente
VALENTI PAOLO	Vice Presidente	Presente
RONCHINI LUCIANO	Assessore	Presente
RONCUZZI MARA	Assessore	Presente
VALGIMIGLI SECONDO	Assessore	Presente

Il Presidente, con l'assistenza del SEGRETARIO GENERALE **RAVAGNANI ANDREA**, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta e invita a deliberare su:

OGGETTO n.: 4

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO, P.G.T.U., DEL COMUNE DI RAVENNA - ADEMPIMENTI AI SENSI DELL'ART.34 DELLA L.R. 20/2000. VALUTAZIONE AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.5 DELLA L.R. 20/2000.

LA GIUNTA PROVINCIALE

VISTA la L.R. 2 ottobre 1998 n. 30 e ss. mm. e ii. *"Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale"* che dispone: I piani di settore di livello comunale seguono le procedure di approvazione di cui all'articolo 34 della legge regionale n.20 del 2000 e possono apportare modifiche o integrazioni, relativamente alle infrastrutture per la mobilità previste dal piano operativo comunale, ai sensi dell'articolo 30 della medesima legge regionale n. 20 del 2000.

VISTA la L.R. 24 marzo 2000, n. 20 e s.m.i. *"Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio"*, che all'art. 34 prevede che contemporaneamente al deposito, lo strumento urbanistico venga trasmesso alla Provincia la quale, entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla data di ricevimento, può formulare riserve relativamente a previsioni di piano che contrastino con i contenuti del PSC o con le prescrizioni di piani sopravvenuti di livello territoriale superiore;

VISTA il D.Lgs. 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale”;

VISTA l'art. 5 della L.R. 20/2000 e s.m.i. *"Valutazione di sostenibilità e monitoraggio dei piani"*;

VISTA la Direttiva approvata dalla Giunta Regionale dell' Emilia Romagna con delibera n. 2170/2015 del 21.12.2015 avente ad oggetto "Direttiva per lo svolgimento di funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. 13 del 2015";

VISTA la nota del Comune di Ravenna del 7 luglio 2015 assunta agli atti della Provincia in data 8 luglio 2015 con P.G. n. 2015/0060946 con la quale sono stati trasmessi gli elaborati del Piano in oggetto adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 57/86919 dell' 11 giugno 2015;

VISTA la nota del Servizio scrivente del 4 agosto 2015, PG 2015/0067027, con la quale si chiedeva documentazione integrativa;

VISTA la nota del Comune di Ravenna del 21 novembre 2015 assunta agli atti della Provincia con P.G. n.2015/0090377, con la quale è stata trasmessa la documentazione integrativa richiesta;

VISTA la nota del Servizio Territorio della Provincia di Ravenna del 19.01.2016, PG 1474, con la quale sono stati trasmessi all' ARPAE - SAC di Ravenna gli elaborati del Piano in oggetto al fine di richiederne l' esame istruttorio ai fini VAS, così come previsto dalla *"Direttiva per lo svolgimento di funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. 13 del 2015"*;

VISTA la nota di ARPAE - SAC di Ravenna del 02.02.2016 PG.2016/3277 con la quale è stato trasmesso alla Provincia il referto istruttorio istruttorio ai fini VAS;

VISTA la relazione del Servizio Territorio (ALLEGATO A) con la quale

si propone

Di non formulare riserve al Piano Generale del Traffico Urbano, PGTU, adottato dal Comune di Ravenna con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 57/86919 del 11.06.2015, ai sensi dell'art. 34 della L.R. 20/2000.

Di esprimere, sensi dell'art.5 della L.R.20/2000 e del D.Lgs 152/06, parere positivo in merito alla sostenibilità ambientale VAS/Valsat del Piano Generale del Traffico Urbano, PGTU, alle

Mod.19P96

condizioni riportate nel referto istruttorio trasmesso da ARPAE - SAC Ravenna con ns. PG.2016/3277 del 02.02.2016

RITENUTE condivisibili le considerazioni espresse dal Servizio Territorio, contenute nell'Allegato A);

VISTO il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del Segretario Generale incaricato del Servizio Territorio;

AD unanimità di voti;

DELIBERA

DI NON FORMULARE RISERVE al Piano Generale del Traffico Urbano, PGTU, adottato dal Comune di Ravenna con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 57/86919 del 11.06.2015, ai sensi dell'art. 34 della L.R. 20/2000.

DI ESPRIMERE, ai sensi dell'art.5 della L.R. 20/2000 e del D.Lgs 152/06, PARERE POSITIVO in merito alla sostenibilità ambientale VAS/Valsat del Piano Generale del Traffico Urbano, PGTU, alle condizioni riportate nel referto istruttorio trasmesso da ARPAE - SAC Ravenna con NS PG PG.2016/3277 del 02.02.2016.

LA GIUNTA PROVINCIALE

VISTA la necessità e l'esigenza di provvedere tempestivamente, in vista della scadenza dei termini previsti ai sensi di legge, alla verifica in oggetto;

AD unanimità di voti;

DELIBERA

DI DICHIARARE la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000.

k:\modelli\delgiunta.dot



Provincia di Ravenna

ISTRUTTORIA PER LA PRESENTAZIONE DI PROPOSTA DI DELIBERAZIONE**ALLA GIUNTA**

SETTORE: Ambiente e Territorio/PRT N. 2 DATA: 01/02/2016

OGGETTO: PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO, P.G.T.U., DEL COMUNE DI RAVENNA - ADEMPIMENTI AI SENSI DELL'ART.34 DELLA L.R.20/2000. VALUTAZIONE AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.5 DELLA L.R. 20/2000.**SETTORE INTERESSATO**

Il sottoscritto Responsabile del *settore/servizio* interessato ESPRIME ai sensi ed agli effetti dell'art 49, comma 1 e 147 bis, comma 1 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e ss.mm.ii., PARERE FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica attestante la regolarità e correttezza dell'azione amministrativa.

Ravenna, 01/02/2016

IL SEGRETARIO GENERALE INCARICATO
del SERVIZIO TERRITORIO
F.to RAVAGNANI ANDREA

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
F.to CASADIO CLAUDIO

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to RAVAGNANI ANDREA

SI DICHIARA:

- a) che la presente deliberazione viene pubblicata in data odierna all'albo pretorio online della Provincia (N. _____ DI REGISTRO) dove rimarrà *per quindici giorni consecutivi*, ai sensi dell'art. 124 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e dell'art. 32 della legge 18 giugno 2009, n. 69;
- b) che contestualmente, con nota P.G. n. _____, viene comunicata ai capigruppo consiliari la pubblicazione all'albo della stessa, ai sensi dell'art. 125 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267

SETTORE AFFARI GENERALI
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
F.to _____

Ravenna,

Copia conforme all'originale per uso amm.vo.

SETTORE AFFARI GENERALI
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Ravenna,

SI CERTIFICA:

che la presente deliberazione è stata dichiarata **immediatamente eseguibile** ai sensi dell'art.134, comma quarto, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;

SETTORE AFFARI GENERALI
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
F.to _____

Ravenna,

SI CERTIFICA che la presente deliberazione è stata **pubblicata** nel suddetto registro di albo pretorio online della Provincia per quindici giorni consecutivi dal _____ al _____

SETTORE AFFARI GENERALI
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
F.to _____

Ravenna,

AVVERTENZE: RICORSI GIURISDIZIONALI

(articolo 14 del regolamento di attribuzione di competenze e funzioni a rilevanza esterna al presidente della provincia, alla giunta provinciale, ai dirigenti e al segretario generale)

Contro il provvedimento, gli interessati possono sempre proporre ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale competente entro i termini di legge, ai sensi del D.Lgs. 02.07.2010, n. 104, decorrenti dalla data di notificazione o di comunicazione o da quando l'interessato ne abbia avuto conoscenza ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni, ai sensi del D.P.R. 24.11.1971, n. 1199, decorrenti dalla data della notificazione o di comunicazione o da quando l'interessato ne abbia avuto piena conoscenza.

ALLEGATO A



Provincia di Ravenna

SERVIZIO : TERRITORIO

RELAZIONE ISTRUTTORIA

COMUNE DI RAVENNA

OGGETTO: PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO, PGTU, DEL COMUNE DI RAVENNA - ADEMPIMENTI AI SENSI DELL'ART. 34 DELLA L.R. 20/2000. VALUTAZIONE AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. 20/2000.

Adottato con Deliberazioni del Consiglio Comunale di Ravenna n. 57/86919 del 11.06.2015

IL SERVIZIO TERRITORIO**VISTI :**

- La L.R. 2 ottobre 1998 n. 30 e ss. mm. e ii. "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale" che dispone: *I piani di settore di livello comunale seguono le procedure di approvazione di cui all'articolo 34 della legge regionale n. 20 del 2000 e possono apportare modifiche o integrazioni, relativamente alle infrastrutture per la mobilità previste dal piano operativo comunale, ai sensi dell'articolo 30 della medesima legge regionale n. 20 del 2000.*
- la L.R. 24 marzo 2000, n. 20 e s.m.i. "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio", che all'art. 34 prevede che contemporaneamente al deposito, lo strumento urbanistico venga trasmesso alla Provincia la quale, entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla data di ricevimento, può formulare riserve relativamente a previsioni di piano che contrastino con i contenuti del PSC o con le prescrizioni di piani sopravvenuti di livello territoriale superiore;
- il D.Lgs. 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale";
- l'art. 5 della L.R. 20/2000 e s.m.i. "Valutazione di sostenibilità e monitoraggio dei piani";
- la Direttiva approvata dalla Giunta Regionale dell' Emilia Romagna con delibera n. 2170/2015 del 21.12.2015 avente ad oggetto "Direttiva per lo svolgimento di funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. 13 del 2015";
- la nota del Comune di Ravenna del 7 luglio 2015 assunta agli atti della Provincia in data 8 luglio 2015 con P.G. n. 2015/0060946 con la quale sono stati trasmessi gli elaborati del Piano in oggetto adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 57/86919 dell' 11 giugno 2015;
- la nota del Servizio scrivente del 4 agosto 2015, PG 2015/0067027, con la quale si chiedeva documentazione integrativa;
- la nota del Comune di Ravenna del 21 novembre 2015 assunta agli atti della Provincia con P.G. n.2015/0090377, con la quale è stata trasmessa la documentazione integrativa richiesta;
- la nota del Servizio Territorio della Provincia di Ravenna del 19.01.2016, PG 1474, con la quale sono stati trasmessi all' ARPAE - SAC di Ravenna gli elaborati del Piano in oggetto al fine di richiederne l'esame istruttorio ai fini VAS, così come previsto dalla "Direttiva per lo svolgimento di funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. 13 del 2015";
- la nota di ARPAE - SAC di Ravenna del 02.02.2016 PG. 2016/3277 con la quale è stato trasmesso alla Provincia il referto istruttorio istruttorio ai fini VAS;

PREMESSO:

- CHE il Comune di Ravenna è dotato di Piano Strutturale Comunale approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 25/2007 del 25 febbraio 2007;
 - CHE il Comune di Ravenna ha approvato il Regolamento Urbanistico Edilizio con deliberazione del Consiglio Comunale n. 77035/133 del 28.07.2009;
-

- CHE il Comune di Ravenna ha adottato una variante al n. 103054/79 del 21/07/2015, è stata adottata la Variante 2015 di adeguamento e semplificazione del RUE con deliberazione del Consiglio Comunale n. 103054/79 del 21/07/2015;
- CHE il Comune di Ravenna è dotato di POC 2010-2015 approvato dal C.C. con delibera N. 23970/37 del 10/03/2011.
- CHE il Comune di Ravenna è dotato di PGTU approvato dal C.C. con delibera N. 8560/10 del 22/01/2009.
- CHE lo strumento urbanistico in esame risulta completo e regolare sotto il profilo tecnico ed amministrativo;

CONSTATATO:

Il presente strumento riguarda l'aggiornamento del PGTU 2007, che si pone tra gli obiettivi quello 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, lo strumento in oggetto si propone di migliorare ulteriormente il rapporto tra tipologie dei parcheggi e finalità cui sono destinati. Inoltre persegue il miglioramento del modello estendendo il campo di attenzione anche alla transitabilità delle strade al fine di ottenere un efficace strumento di orientamento della domanda con l'obiettivo di sostenere il travaso modale per gli spostamenti medio - brevi in coerenza con il 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". 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 deriverà:

- 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 trasferirsi nel centro storico cittadino e nei siti monumentali;
- 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 di accesso alla ZTL;

- successivamente all'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 di più lunga visione (PUMS).

Con riferimento alla richiesta di integrazioni inoltrata dal Settore Ambiente e Territorio della Provincia con nota del 4 agosto 2015, PG 2015/0067027, il Comune di Ravenna ha trasmesso una nota di controdeduzione, allegata al P.G. n.2015/0090377, che si riporta di seguito:

In data 07 agosto 2015 l'Amministrazione Comunale (Area Infrastrutture Civili) riceve richiesta di riscontro da parte della Provincia di Ravenna, Autorità Competente nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategico del PGTU, per i seguenti punti:

1. Comunicazione agli Enti competenti in materia ambientale dell'avvenuta adozione del PGTU e richiesta di conferma dei pareri già resi in sede di Conferenza di Servizi.

Il Comune di Ravenna ha inviato comunicazione agli Enti, Uffici e Servizi, già coinvolti nella Conferenza dei Servizi, dell'avvenuta adozione del PGTU in data 4 agosto 2015 non ricevendo nessuna ulteriore osservazione.

2. Conformità alla LR 15/2013 in tema di verifica ai vincoli e prescrizioni.

Il Rapporto di Valutazione viene implementato con la dichiarazione e la verifica di conformità (cfr. paragrafo 3.2 del Rapporto di Valutazione).

3. Riscontro tra la pianificazione sovraordinata e il PGTU. Riepilogo differenze tra PGTU e gli altri strumenti di pianificazione territoriale.

Liberamente tratto dal Rapporto di Valutazione ...

Il PGTU come piano di settore affronta tematiche specifiche definite e circoscritte spazialmente e temporalmente; a seguito della descrizione del quadro complessivo dei riferimenti programmatici ed ambientali, dell'analisi di contesto e della valutazione degli effetti ambientali complessivi derivanti dall'attuazione del PGTU vigente, diventa quindi importante derivare gli aspetti di maggiore rilevanza da assumere come quadro di riferimento per l'aggiornamento del Piano stesso.

***Il PGTU 2014 è inteso come un momento di aggiornamento e osservazione e non una rivisitazione e riscrittura dei principi**, gran parte del PGTU vigente conserverà la propria validità. Principalmente il PGTU 2014 si caratterizza per una differente visione ed una più incisiva azione sul modo di accedere al centro urbano; il tentativo è anche quello di creare i presupposti per redigere un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile con diverso e più significativo campo di azione.*

Per il PGTU 2014 (anche citando le norme) valgono le seguenti considerazioni: costituisce strumento tecnico-amministrativo di breve periodo.

Lavora su un arco temporale biennale e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

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.

L'ambito principale di competenza del PUT 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.

Il PGTU non tratta del tema del completamento delle grandi infrastrutture viarie(“anche complici le difficoltà economiche, non è più una priorità e non rappresenta la soluzione primaria per la mobilità urbana”).

A fronte di quanto riportato si ritiene implicitamente evasa la risposta rispetto alle differenze tra il PGTU e gli altri strumenti di Pianificazione territoriale (non ne esistono), essendo l'oggetto e la materia trattati davvero di carattere specifico, puntuale e gestionale-regolamentativi.

Rispetto al riscontro con la Pianificazione Sovraordinata introdotta nel Rapporto di Valutazione al paragrafo 2.2, si ritiene che quanto riportato nel paragrafo 3.2 sia esplicativo ed esaustivo della richiesta pervenuta e coerente con i principi di semplificazione e non duplicazione delle informazioni e dei processi di cui alla normativa in tema di VAS.

Liberamente tratto dal Rapporto di Valutazione ...

Considerata sin dall'inizio del percorso, l'analisi di coerenza ha agevolato il consolidamento, all'interno del PGTU 2014, degli obiettivi di sostenibilità generali e specifici e verificato l'attinenza con gli obiettivi individuati dagli strumenti di Pianificazione e Programmazione propri del contesto in cui opera il PGTU stesso.

Questo passaggio fondamentale è in particolare rendicontato nelle Linee Guida da cui discende il PGTU 2014, che stabilisce gli obiettivi di sostenibilità discendendo dagli strumenti che condividono lo stesso ambito di influenza e/o da quelli di diverso livello di governo.

L'analisi di tutti i documenti di Piano ha permesso di rielaborare sinteticamente e in maniera critica le questioni trattate nel PGTU 2014. Sono stati individuati a livello più generale i temi, a livello intermedio le strategie e nel dettaglio le azioni. Al fine di condividere la terminologia adottata vengono di seguito definite le categorie utilizzate:

- **temi:** macro-aree di interesse trattate nel Piano: 1-Viabilità, Infrastrutture e Zone Sensibili, 2-Mobilità Ciclabile e Pedonale, 3-Sosta e accesso al Centro Storico, 4- Mobility Management, 5- Trasporto Pubblico e Collettivo
- **strategie:** approccio adottato dal Piano per il raggiungimento degli obiettivi
- **azioni:** opere previste dal Piano al fine di mettere a punto le strategie delineate dal Piano.

Sulla base di questa suddivisione in categorie sono state valutate le singole azioni in relazione agli obiettivi di sostenibilità individuati nelle "Linee guida per la redazione dell'aggiornamento del PGTU". Gli obiettivi che sono stati riconosciuti come tali sono sei:

OBIETTIVO 1	O1	Ridurre il numero di spostamenti effettuati con veicoli motorizzati privati
OBIETTIVO 2	O2	Riordinare il sistema di accessibilità al centro storico
OBIETTIVO 3	O3	Migliorare la qualità urbana
OBIETTIVO 4	O4	Migliorare la sicurezza stradale
OBIETTIVO 5	O5	Salvaguardare la salute dei cittadini
OBIETTIVO 6	O6	Migliorare la qualità ambientale anche in senso culturale-paesaggistico.

La relazione tra azione e obiettivi di sostenibilità è stata valutata tramite un sistema quali-quantitativo che evidenzia l'assenza o la forza della relazione tra i due elementi.

Questa relazione è stata tradotta in prima battuta con un punteggio che va da zero a tre per indicare rispettivamente: l'assenza di legame tra azione e obiettivo di sostenibilità (assenza del punto"•") o al contrario una connessione molto stretta tra azione e ("•••"). Per tradurre quantitativamente la coerenza tra la strategia e l'obiettivo di sostenibilità, si è proceduto nel seguente modo:

- assegnazione di un punteggio da zero a tre ad ogni azione;
- somma dei valori di ogni azione appartenente allo stesso tema;
- si è diviso il risultato ottenuto per il numero totale delle azioni elencate nel tema preso in esame;
- si è normalizzato il risultato dividendolo per tre;
- si è ricavata la percentuale che misura la coerenza del tema con gli obiettivi di sostenibilità.

Gli esiti dell'analisi di coerenza divisi per tema sono riportati a seguire, in particolare per ogni tema vengono inizialmente enunciati quelli che abbiamo chiamato **obiettivi target**, ovvero quegli obiettivi che la definizione e natura stessa del tema deve prioritariamente bersagliare.

Dall'analisi di coerenza si sono escluse due strategie:

- Verificare le prestazioni delle reti di trasporto;
- Incentivare la mobilità elettrica.

Si è scelto di non includere queste due strategie in quanto la prima è un'attività strumentale che non ha effetti misurabili sul territorio, mentre la seconda si è esclusa in quanto conferma una strategia già adottata da altri Piani e progetti, di cui il PGTU 2014 ne condivide gli obiettivi.

Tema 1 - Strumenti di Pianificazione e di Governo della Mobilità

OBIETTIVO	COERENZA
O1	91%
O2	75%
O3	100%
O4	58%
O5	75%
O6	58%
MEDIA	76%

Il primo tema individuato nel piano riguarda gli strumenti di pianificazione e di governo della mobilità. La politica dell'Amministrazione di Ravenna mira infatti ad adottare strumenti di pianificazione e governo della mobilità in un'ottica di sostenibilità.

Per questo gli **obiettivi target** riguardano la riduzione del numero di spostamenti effettuati con veicoli motorizzati privati, il miglioramento della qualità urbana e la salvaguardia della salute dei cittadini. Per questi obiettivi di sostenibilità la coerenza è molto alta, ma anche le **relazioni** che intercorrono tra le azioni e gli altri obiettivi di sostenibilità sono **molto forti, con una media del 76%**.

Le azioni che non hanno nessun legame con gli obiettivi di sostenibilità sono in netta minoranza e negli altri casi l'intensità della relazione non è mai minore di uno. Questa alta percentuale di indice di una forte trasversalità del tema trattato.

Il Piano, in sintesi, individua negli strumenti di pianificazione e di governo della mobilità una tematica attraverso cui da una parte trasferire quella quota degli spostamenti che attualmente vengono effettuati con mezzi privati verso modalità più sostenibili (S1.1), e dall'altra parte di pianificare le strategie e le azioni per la mobilità sostenibile rispondendo a esigenze di sicurezza e accessibilità (S1.2).

Le azioni indicate nel Piano per conseguire un cambiamento delle abitudini di spostamento verso una dimensione più sostenibile riguardano la definizione di misure e azioni mirate sia all'interno dello stesso PGTU, ma anche in fase di stesura dei Piani Particolareggiati che attueranno il presente Piano e saranno attivi anche in ambito del PUMS.

Per pianificare le strategie e le azioni per la mobilità sostenibile il Piano sostiene la necessità di avviare il processo per la stesura del PUMS, di proseguire le azioni previste dagli accordi sulla qualità dell'aria indicati dalla Regione Emilia Romagna e infine di revisionare la Traccia Metodologica per la stesura dei Piani Particolareggiati nei loro contenuti di sicurezza stradale e superamento di barriere architettoniche.

Le azioni nel complesso contribuiscono omogeneamente e in maniera in medio-alta al raggiungimento diretto di tutti gli obiettivi di sostenibilità (tabella inserita nella nota).

4. Riscontro rispetto agli artt. 14 e 15 del PAIR

Il Comune di Ravenna ha autonomamente provveduto ad uniformarsi alle Direttive degli articoli di cui sopra attraverso l'ordinanza n. 1398 del 30/09/2015 avente oggetto la regolamentazione temporanea della circolazione per il contenimento e la riduzione dell'inquinamento atmosferico, dal 01 ottobre 2015 al 31 marzo 2016 (breve periodo: PGTU, medio periodo previsioni PAIR ZTL: centro storico e piano triennale lavori pubblici).

5. Eventuali modifiche o integrazioni rispetto alle infrastrutture per la mobilità previste dal POC

Così come specificato all'interno dei lavori della Conferenza di Servizi, il PGTU non propone modifiche e/o integrazioni al sistema infrastrutturale considerato nel/dal POC, anzi è il POC stesso che nella sua fase di formazione ha accolto le osservazioni pervenute dal Servizio Pianificazione e Mobilità in tema di rete ciclabile, garantendone quindi anticipatamente la coerenza con il PGTU stesso e i suoi Piani Particolareggiati.

6. Conformità con la pianificazione di protezione civile

All'interno del PGTU troviamo un unico elemento considerato anche dalla Pianificazione di Protezione Civile: il PARCHEGGIO CINEMA CITY (SECONDO BINI), che il PGTU conferma come "Punto di Raccolta" in modo coerente e immutato rispetto alla Piano di Protezione Civile stesso.

a. SULLA CONFORMITA' ALLA PIANIFICAZIONE.

Il Rapporto di VAS/Valsat, così come integrato con specifico paragrafo "Verifica di conformità ai vincoli di cui alla LR 15/2013 e trasmesso in allegato alla nota P.G. n.2015/0090377, riporta: *La verifica analitica di conformità ai vincoli sopra riportati rispetto alle previsioni del PGTU, data la natura "gestionale" del Piano, non è stata compiuta attraverso un tradizionale un overlay cartografico (non è possibile), ma è stata condotta qualitativamente confrontando la normativa del vincolo e "gli oggetti", le "prescrizioni" del PGTU. Lo scrivente, in qualità di estensore della Valutazione Ambientale Strategica del nuovo PGTU certifica la conformità ai vincoli e prescrizioni di cui sopra (pag. 88 del documento).*

Si dà atto che il PGTU non propone modifiche alla pianificazione comunale e non prevede nuove infrastrutture, pertanto non è stata richiesta l'espressione di parere ai sensi dell' art. 5 della L.R. 19/2008;

b. SULLA VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE

Arpae - Struttura Autorizzazioni e concessioni di Ravenna, con nota Ns PG 2016/3277 del 02.02.2016 ha trasmesso il seguente referto istruttorio:

"VISTA la nota del Servizio Territorio della Provincia di Ravenna del 19.01.2016, PG 1474, con la quale sono stati trasmessi all' ARPAE - SAC di Ravenna gli elaborati del Piano Generale del Traffico Urbano - Aggiornamento 2014 del Comune di Ravenna al fine di richiederne l'esame istruttorio;

VISTA la documentazione ricevuta che comprende, oltre agli elaborati di Piano e al Rapporto di Valutazione ambientale, i verbali della Conferenza dei servizi, i pareri dei soggetti ambientalmente competenti, le 15 osservazioni ricevute e relativa proposta di controdeduzione tecnica, il documento con il quale è stato dato riscontro alle considerazioni e richieste di integrazioni avanzate dalla Provincia di Ravenna;

CONSTATATO E CONSIDERATO

CHE il Comune di Ravenna ha svolto una Conferenza dei servizi, tenutasi il 26 settembre 2014 e 31 ottobre 2014, nella quale sono stati consultati i soggetti competenti in materia ambientale. Come dichiarato con nota del 20.11.2015 il Comune di Ravenna ha comunicato agli stessi dell'avvenuta adozione e della pubblicazione dello stesso PGTU.

CHE l'ARPA – Servizio territoriale - distretto di Ravenna, relativamente allo strumento urbanistico in oggetto con nota PGRA 2014/7602 del 24.09.2014 ha inoltrato il seguente contributo:

Arpa Sezione di Ravenna, valutata la documentazione tecnica relativa al Piano Generale del Traffico Urbano (a disposizione in forma digitale nel link fornito dall'Amministrazione Comunale), esprime le seguenti osservazioni/considerazioni.

· Secondo quanto dichiarato, il PGTU del comune di Ravenna persegue l'obiettivo di soddisfare i "fabbisogni di mobilità della popolazione assicurando al contempo l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, ecc.."

Si rileva che, relativamente all'obiettivo di riduzione dell'inquinamento acustico, attualmente la Zonizzazione Acustica del Comune (ZAC) di Ravenna è stata solo adottata, mentre non risultano fissati i termini del percorso dell'approvazione, la conseguente mappatura acustica e la realizzazione del piano di mitigazione delle criticità evidenziate e confermate dalle misure. Infatti il Piano di Classificazione Acustica, definendo i livelli ammessi in relazione alla tipologia di area, costituisce strumento di riferimento a cui deve far seguito la mappatura acustica (misurazioni del livello di rumore presente), la verifica e la valutazione delle criticità connesse all'inquinamento acustico del territorio e all'esposizione della popolazione, e infine la predisposizione di piani di risanamento coordinati per il contenimento del rumore ambientale (L.15/01).

Il PGTU deve quindi:

- essere coerente con la ZAC e con quanto previsto da D.Lgs.194/05, in termini di mappatura acustica strategica e piani di azione;

- recepire i contenuti dei piani di azione e coordinarsi con gli obiettivi espressi in tali piani;

- valutare gli effetti delle scelte operate e delle relative ricadute in termini di traffico ed inquinamento acustico (almeno per le strade principali e per quelle che presentano criticità da un punto di vista acustico) negli scenari previsti nell'ambito del PGTU.

· Inoltre, nell'ottica di perseguire gli obiettivi di risparmio energetico e sicurezza stradale, il Piano dovrà essere coerente con gli obiettivi definiti dal Piano di Illuminazione Comunale.

Al riguardo si evidenzia che successivamente al parere di ARPA - Servizio territoriale, il Comune di Ravenna, con delibera del Consiglio Comunale n. 54/78142 del 28.05.2015, ha approvato la "Classificazione acustica e disciplina delle attività rumorose del comune di Ravenna". Pertanto l'Amministrazione Comunale in sede di approvazione dovrà corrispondere ai rilievi espressi nel suddetto parere di ARPA, ed in particolare dovrà verificare la coerenza del PGTU con la "Classificazione acustica e disciplina delle attività rumorose del comune di Ravenna", accertandone la conformità; si chiede inoltre di dettare disposizioni affinché i successivi strumenti attuativi del PGTU siano conformi alla Classificazione acustica e successivi Piani di Azione.

CHE il Settore Lavori Pubblici della Provincia, con nota del 14.01.2016 P.G. 1044/2016, ha formulato il seguente parere:

In riferimento alla richiesta di parere di cui al PG n° 92790 del 01/12/2015, inerente il Piano Generale del Traffico Urbano - Comune di Ravenna, lo scrivente Settore LL.PP. esprime parere favorevole, per quanto di competenza.

Con riferimento alla viabilità provinciale si ribadiscono le osservazioni già espresse nella prima fase di valutazione trasmesse con PG. 77116 del 25/09/2014 oltre a quanto precisato con successiva comunicazione via e-mail del 22/10/2014 del (a suo tempo) Dirigente Settore LL.PP. - Ing. Valentino Natali.

Preme sottolineare un aspetto di dettaglio relativo al Titolo VIII delle Norme - "Disciplina per le altre occupazioni della sede stradale" al paragrafo 27.2 "PREINSEGNE E SEGNALETICA STRADALE PERMANENTE DI DIREZIONE TURISTICA E DI TERRITORIO", che presenta incongruenze con quanto previsto dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento in quanto l'articolo 47, comma 2 del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del nuovo Codice della Strada definisce la preinsegna un mezzo pubblicitario; si ritiene, pertanto, che la preinsegna debba essere inserita nel paragrafo

27.1 "INSTALLAZIONI PUBBLICITARIE" delle predette norme di Piano e non inserita in un paragrafo inerente la segnaletica stradale.

Di seguito si riportano le osservazioni citate nel parere sopra riportato:

Nota del 25.09.2014 PG 77116.

In riferimento alla Conferenza dei Servizi, convocata in data 26/09/2014, per l'illustrazione dell'aggiornamento 2014 del Piano Generale del traffico Urbano - Comune di Ravenna, data la complessità dello strumento in esame rapportato con i ridotti tempi a disposizione per la sua piena valutazione, lo scrivente Settore LL.PP. si riserva di far pervenire nelle successive fasi procedurali previste dalla normativa per l'approvazione dello strumento in esame, le proprie puntuali e approfondite osservazioni.

Ad ogni buon fine, in uno spirito di fattiva collaborazione tra enti, preme fin da ora far osservare i seguenti aspetti che rivestono carattere generale e che interessano la viabilità di competenza provinciale:

1. la classificazione funzionale delle strade, quando trattasi di strade provinciali, non può prescindere da quanto recentemente disposto con Delibera di Consiglio Provinciale n. 14 del 25/03/2014 avente per oggetto "Modificazioni alla classificazione delle strade provinciali" (trasmessa a tutti i Comuni della provincia di Ravenna con nota p.g. n. 56975 del 25/06/2014 e reperibile all'indirizzo <http://www.provincia.ra.it/Argomenti/Viabilita/Elenco-strade-provinciali>). In particolare per i tratti di strade provinciali correnti all'interno dei centri abitati la suddetta delibera prevede testualmente:

- di classificare come "E - Strade Urbane di Quartiere" ai sensi dell'articolo 2, commi 2 e 3, del D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo codice della strada" i tratti di strade provinciali interni ai centri abitati di popolazione non superiore a diecimila abitanti, delimitati ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285, che fanno parte di strade provinciali complessivamente classificate come "C - Strade extraurbane secondarie" ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285;

- di classificare come "F - Strade locali urbane" ai sensi dell'articolo 2, commi 2 e 3, del D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo codice della strada" i tratti di strade provinciali interni ai centri abitati di popolazione non superiore a diecimila abitanti, delimitati ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo codice della strada", che fanno parte di strade provinciali complessivamente classificate come "F - Strade locali" ai sensi dell'articolo 2, comma 2 del D.Lgs 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo codice della strada";

2. In via generale, con riferimento al Regolamento Viario, è bene precisare che le norme ivi riportate, quando si riferiscono a strade di competenza provinciale, sia extraurbane che correnti entro i centri urbani, devono fare salvo quanto disposto (anche se diversamente) con regolamenti o determinazioni della Provincia stessa nella sua qualità di Ente Proprietario della Strada in tutte le fattispecie in cui ciò sia previsto dal Codice della Strada e dalle norme ad esso collegate; ci si riferisce in particolare agli aspetti di cui ai seguenti articoli:

- Art. 5 Definizione e funzioni dei tipi principali di strada
- Comma 9.2 Piazzole e golfi di fermata per gli autoveicoli del trasporto collettivo
- Art. 27 Norme relative alle occupazioni stradali
- Comma 1.1.15 Installazioni pubblicitarie
- Comma 1.1.16 Preinsegne e segnaletica stradale di direzione turistica e di territorio
- Comma 1.1.22 Distributori di carburante
- Comma 1.1.23 Criteri generali da seguire per l'installazione di nuovi impianti
- Comma 1.1.26 Accessi e passi carrabili

Devono essere, inoltre, fatte salve le determinazioni degli Enti proprietari delle strade in tutti gli ambiti in cui il Codice della Strada (e le norme ad esso collegate) pone in capo.

Si resta a disposizione per meglio approfondire tali aspetti anche mediante successivi incontri congiunti.

Comunicazione via e-mail del 22/10/2014.

Le direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 Nuovo codice della strada) emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici al paragrafo 3.1 - Interventi sull'offerta di trasporto - classificano le strade in quattro tipi fondamentali di strade urbane ed in particolare descrivono le strade locali come "strade a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade parcheggio; su di esse non è comunque ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo".

Al medesimo punto 3.1 delle direttive è riportato anche il seguente testo:

"La classifica funzionale delle strade nell'ambito del PUT, attraverso gli anzidetti quattro tipi fondamentali di strade urbane, va adottata anche nelle more dell'emanazione da parte del Ministro dei lavori pubblici delle norme per la classificazione delle strade esistenti, di cui all'articolo 13, comma 4, del nuovo Cds. Detta classifica viene redatta tenuto conto -da un lato- delle caratteristiche strutturali fissate dall'articolo 2 del nuovo Cds e delle caratteristiche geometriche esistenti per ciascuna strada in esame, nonché delle caratteristiche funzionali dianzi precisate, e -dall'altro lato- del fatto che le anzidette caratteristiche strutturali previste dal nuovo Cds sono da considerarsi come "obiettivo da raggiungere" per le strade esistenti, laddove siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili (cfr. pgf. 1.2 dell'allegato, dove sono anche indicati altri tre tipi di strade, con caratteristiche intermedie rispetto a quelle del nuovo Cds, per meglio adattarsi alle situazioni esistenti)."

La classificazione delle strade fatta dalla Provincia si è dovuta attenere in maniera più stringente all'articolo 2 del Codice della Strada nel quale sono presenti (a livello urbano) oltre alle strade "E" anche le strade "F" e "Fbis" (queste ultime inserite nel 2003):

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

F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.

F-bis - Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

La descrizione delle strade tipo F presente nelle direttive ministeriali per la redazione dei Piani del Traffico, spingendo molto sulle categorie di traffico debole, si avvicina molto a quella delle strade tipo F-bis previste dal CdS mentre la classificazione delle strade F prevista dallo stesso CdS rimane più vaga (e ciò appare utile soprattutto dopo la mancata uscita delle norme per la classificazione delle strade esistenti prevista nel CdS). La descrizione del paragrafo 3.1 delle Direttive sembra riferirsi a condizioni ideali non sempre riscontrabili nella realtà, soprattutto nei micro centri abitati collocati in area agricola come quelli attraversati dalle nostre SS.PP. di tipo F.

La recente deliberazione provinciale che ha confermato la natura di strada locale per le provinciali F interne ai centri abitati, oltre ad evitare contraddizioni / modifiche rispetto agli orientamenti pluriennali riportati sulle concessioni rilasciate, penso abbia colto (almeno in modo sostanziale) l'effettiva natura di tali tratti stradali sia dal punto di vista geometrico che funzionale.

Tuttavia, considerando quanto suggerito nel paragrafo 1.2 dell'allegato alle Direttive redatto proprio per meglio cogliere le condizioni reali della rete stradale, si potrebbe risolvere l'impasse definendo le strade in esame come "strade locali interzonali". Penso che tale definizione (E-F), prevista dal Comune nel proprio documento sul Traffico, possa coesistere con la classificazione ufficiale dell'Ente Proprietario della Strada (F), per la quale non sono previste classificazioni intermedie.

Per comodità si riporta il contenuto del paragrafo 1.2. dell'allegato alle direttive ministeriali per la redazione dei P.U.T.

ALLEGATO ALLE DIRETTIVE MINISTERIALI

1.2 - CLASSIFICA DELLE STRADE E REGOLAMENTO VIARIO

L'articolazione della classifica delle strade, per quanto attiene a suoi aspetti funzionali, è già stata esposta nel paragrafo 3.1.1 delle direttive. Oltre a quanto già esposto, in questa sede è importante evidenziare che per i centri abitati di più vaste dimensioni, od anche per quelli di più modeste dimensioni, ai fini dell'applicazione delle presenti direttive ed, in particolare, al fine di adattare la classifica funzionale alle caratteristiche geometriche delle strade esistenti ed alle varie situazioni di traffico, possono prevedersi anche altri tipi di strade con funzione e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi precedentemente indicati, quali:

- *strade di scorrimento veloce, intermedie tra le autostrade e le strade di scorrimento;*
- *strade interquartiere, intermedie tra quelle di scorrimento e quelle di quartiere;*
- *strade locali interzonali, intermedie tra quelle di quartiere e quelle locali, quest'ultime anche con funzioni di servizio rispetto alle strade di quartiere.*

Segnalo infine che tra le categorie di traffico ammesse in carreggiata dal D.M. 05/11/2001 (che per le strade esistenti costituisce un obiettivo a cui tendere) sulle strade di tipo "F - locali" sono presenti anche gli autobus (pur con la necessità, per le nuove realizzazioni, di predisporre corsie di adeguata larghezza). Vedansi in proposito le tabelle 3.2.d e 3.3.b

CHE il Piano in oggetto è stato adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n.57/86919 dell' 11.06.2015;

CHE il comunicato dell' avvenuta adozione del PGTU è stato pubblicato sul BUR del 15.07.2015 e sul sito web del Comune di Ravenna;

CHE il Comune di Ravenna ha trasmesso le 15 osservazioni ricevute durante il periodo di deposito, allegando inoltre la relativa proposta di controdeduzione tecnica;

VALUTATO quanto sopra, sulla base delle considerazioni sopra riportate si ritiene di pronunciarsi ai fini di cui all' art. 5 L.R. 20/2000 e D.lgs. 152/06, esprimendo, per quanto di competenza, parere favorevole in merito alla sostenibilità ambientale del Piano in oggetto alle condizioni poste da ARPA e dal Settore Lavori Pubblici della Provincia. A tal fine si chiede all' Amministrazione Comunale di corrispondere in sede di approvazione ai rilievi espressi nel suddetto parere di ARPA, ed in particolare dovrà verificare la coerenza del PGTU con la "Classificazione acustica e disciplina delle attività rumorose del comune di Ravenna", accertandone la conformità; si chiede inoltre di dettare disposizioni affinché i successivi strumenti attuativi del PGTU siano conformi alla Classificazione acustica e successivi Piani di Azione.

Si evidenzia inoltre che una delle finalità del PGTU deve essere quella di contribuire agli obiettivi del PAIR regionale, pertanto si raccomanda che nella fase attuativa venga attuato idoneo monitoraggio, come già previsto dal rapporto di VAS, utilizzando il sistema delle centraline ed eventualmente il mezzo mobile di controllo sulla qualità dell' aria."

CONSIDERATO:

- CHE con nota del 20.11.2015, assunta agli atti della Provincia con P.G. 2015/0090377, il Comune di Ravenna ha trasmesso le 15 osservazioni presentate e relativa proposta di controdeduzione tecnica;
- CHE ai sensi dell'art. 34 della L.R. 20/2000 la Giunta Provinciale "può formulare riserve relativamente a previsioni di piano che contrastano con i contenuti del PSC o con le prescrizioni di piani sopravvenuti di livello superiore".
- CHE il PGTU del Comune di Ravenna risulta conforme al PSC e alla pianificazione sovraordinata, così come riscontrato dall' esame degli elaborati presentati e riportato specifico paragrafo del rapporto di VAS/Valsat "Verifica di conformità ai vincoli di cui alla LR 15/2013 e trasmesso in allegato alla nota P.G. n.2015/0090377;

- CHE la responsabilità rispetto alla conformità alle leggi vigenti, ivi compresa la recente Legge regionale 30 luglio 2013, n.15 "Semplificazione della disciplina edilizia" in ordine alle procedure ed ai contenuti degli strumenti attuativi è di esclusiva competenza comunale;

Tutto ciò PREMESSO, CONSTATATO E CONSIDERATO

PROPONE

Di non formulare riserve al Piano Generale del Traffico Urbano, PGTU, adottato dal Comune di Ravenna con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 57/86919 del 11.06.2015, ai sensi dell'art. 34 della L.R. 20/2000.

Di esprimere, sensi dell'art.5 della L.R.20/2000 e del D.Lgs 152/06, parere positivo in merito alla sostenibilità ambientale VAS/Valsat del Piano Generale del Traffico Urbano, PGTU, alle condizioni riportate nel referto istruttorio trasmesso da ARPAE - SAC Ravenna con ns. PG 2016/3277 del 02.02.2016.

L'ISTRUTTORE DEL SERVIZIO TERRITORIO
(Geom. Valeria Biggio)

Deliberazione n. 13/2016 – Provincia di Ravenna – ControdeduzioneSub-osservazione 1 – codice univoco interno 113

Tra gli obiettivi del PGTU è già prevista la riduzione delle emissioni inquinanti, acustiche ed atmosferiche.

La Classificazione Acustica interagisce con lo sviluppo urbanistico e, per questo, le norme prevedono uno stretto coordinamento con gli strumenti urbanistici medesimi e con il Piano del Traffico (PUT e PGTU). A tal proposito, nella Classificazione Acustica è stata utilizzata la classificazione delle strade esistenti operata dall'Ufficio Pianificazione Mobilità in sede di PGTU, pertanto i due strumenti possono ritenersi conformi.

In generale, il PGTU non propone nuove infrastrutture per la mobilità, ma propone azioni per la diversa regolamentazione della rete esistente; si specifica che, a seguito della valutazione congiunta del Servizio Ambiente e dell'Ufficio Pianificazione Mobilità, sono state individuate le azioni che contribuiranno a comporre il Piano d'Azione.

Tuttavia, per esplicitare tali disposizioni, **si propone di accogliere l'osservazione** prevedendo la modifica del testo adottato al cap. 8 *Linee attuative, azioni prioritarie e la individuazione delle attività* del documento Relazione Generale (pag. 117), dopo le parole "...*indicati dalla Regione Emilia Romagna*" verrà aggiunto il seguente "*Gli strumenti attuativi del presente PGTU (Piani Particolareggiati), dovranno essere conformi agli strumenti urbanistici, alla Classificazione Acustica, al Piano d'Azione ed al Piano Aria Integrato Regionale.*".

Sub-osservazione 2 – codice univoco interno 114

Anche in relazione alle controdeduzioni alle sub-osservazioni n. 2, 3 e 4 (codice univoco interno 26, 27 e 28) dell'U.O. Viabilità, **si propone di accogliere l'osservazione** prevedendo la modifica del testo adottato al cap. 27 *NORME RELATIVE ALLE OCCUPAZIONI STRADALI* del Regolamento Viario, sostituendo i par. 27.1, 27.2 e 27.2.1 con il testo seguente:

"27.1. Installazioni pubblicitarie e preinsegne

La collocazione di cartelli, insegne di esercizio e altri mezzi pubblicitari è regolata dal CDS e dal Reg. CDS e, limitatamente ai centri abitati del territorio comunale, dal *Testo Unico per la disciplina delle occupazioni di spazi ed aree pubbliche o private di uso pubblico per l'installazione di mezzi pubblicitari, fioriere, tende parasole e dehors* e dal Piano Generale degli Impianti.

La collocazione di detta segnaletica dovrà avvenire nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- a. gli impianti relativi alle singole attività industriali/artigianali potranno essere collocati esclusivamente all'interno della zona industriale/artigianale di

- appartenenza. Al di fuori di tali aree potranno essere collocate solo impianti segnaletici di indicazione che riportano la denominazione della zona e non le singole attività;
- b. il numero degli impianti segnaletici autorizzati per ogni singola attività verrà definito in base al percorso che partendo dalla viabilità principale (tipo D, DE ed E per le strade urbane e tipo B e C per le strade extraurbane) più prossima all'attività consenta di raggiungere la sede dell'attività stessa;
 - c. gli impianti segnaletici dovranno essere indipendenti e non raggruppati ad altri impianti collocati dalla Pubblica Amministrazione salvo specifica indicazione della stessa;
 - d. in nessun caso può essere consentito l'abbinamento tra cartelli segnaletici di direzione e pubblicità;

E' vietato posizionare i segnali di cui al presente paragrafo nelle seguenti posizioni:

- a. aree di intersezioni,
- b. sulle isole di traffico delle intersezioni canalizzate,
- c. lungo le curve,
- d. su ponti, sottopassi, cavalcavia e relative rampe,
- e. sui parapetti stradali, sulle barriere di sicurezza e sugli altri dispositivi laterali di protezione e di segnalamento,
- f. sui bordi dei marciapiedi, e cigli stradali, in prossimità di impianti semaforici, qualora risultino di impedimento per il passaggio dei pedoni (larghezza minima 1,50 m);
- g. nel caso riducano la visibilità della segnaletica stradale o determinino, a giudizio dell'ente proprietario della strada, condizioni di pericolo per la circolazione.

Nelle rotatorie poste all'interno dei centri abitati, è ammessa la collocazione di impianti informativi inerenti la manutenzione del verde. Tali impianti potranno essere collocati esclusivamente all'interno dell'isola centrale.

27.1.1. Procedura autorizzativa

L'autorizzazione per la collocazione di nuovi cartelli e mezzi pubblicitari è rilasciata a seguito di presentazione di idonea documentazione e della prevista autodichiarazione inerente la stabilità dell'impianto di cui all'art. 53 comma 3 del Reg/CdS.

La validità dell'autorizzazione è subordinata, per gli impianti con superficie di esposizione al vento uguale o superiore a 2,00 mq., all'effettuazione del

collaudo delle opere realizzate ed al versamento, da effettuarsi preventivamente al ritiro dell'autorizzazione, di apposita cauzione nelle forme e nei modi da stabilire con apposito atto deliberativo della Giunta Comunale.

La collocazione di impianti informativi, inerenti la manutenzione del verde delle rotatorie, è autorizzata dal Servizio Ambiente ed Aree Verdi nell'ambito delle apposite convenzioni predisposte dal Servizio stesso."