

**COMUNE DI RAVENNA***Commissione Consiliare n.8 "Decentramento, lavori pubblici, ambiente, animali, transizione ecologica"*

Piazza del Popolo, 1 – 48121 Ravenna

Mail: segreteriacommissioni@comune.ra.it

Verbale seduta Commissione n. 8 del 20.01.2023

Approvato in C8 il 17.02.2023

Il giorno venerdì 20 gennaio 2023 la Commissione consiliare n.8 "Decentramento, lavori pubblici, ambiente, animali, transizione ecologica" si è riunita alle ore 15.00 in modalità mista per discutere il seguente o.d.g.:

- Approvazione verbali sedute precedenti
- Esame petizione P.G.240412 del 18.11.2022, avente ad oggetto: "Per una migliore circolazione delle auto che tenga conto delle necessità dei residenti".
- Varie ed eventuali.

Componenti Commissione n. 8

Cognome e Nome	Delegato: Cognome e nome	Gruppo	presente	ora entrata	ora uscita definitiva
Ancarani Alberto		Forza Italia	da remoto	15.00	17.08
Ancisi Alvaro		Lista per Ravenna	x	15.10	17.08
Bazzocchi Fabio		PD	da remoto	15.00	17.08
Buonocore Davide		Lista de Pacale Sindaco	da remoto	15.31	17.03
Impellizzeri Francesca		Ravenna Coraggiosa	da remoto	15.00	16.51
Ercolani Giacomo	Rolando	Lega Salvini Premier	da remoto	15.00	17.08
Esposito Renato		Fratelli d'Italia	x	15.00	17.08
Francesconi Chiara		Gruppo Misto	da remoto	15.00	17.08
Bombardi Igor		PD	x	15.00	17.08
Grandi Nicola		Viva Ravenna	x	15.00	17.08
Natali Maria Gloria		PD	x	15.00	17.08
Schiano Giancarlo		Movimento 5 stelle	x	15.00	17.08
Vasi Andrea		Partito Repubblicano It.	da remoto	15.00	17.08
Veronica Verlicchi		La Pigna	da remoto	15.00	17.08

I lavori hanno inizio alle ore 15.10

Il vice Presidente, **Nicola Grandi**, assume la direzione dei lavori in sostituzione del dimissionario Rudy Gatta; proceduto all'appello, viene approvato il verbale C.3 – C8, in tema di piscine, del 07.11.2022.

Grandi riceve, poi, l'indicazione, a proposito del Presidente da eleggere, da parte di **Maria Gloria Natali**, che propone Igor Bombardi.

Viene, pertanto, eletto nuovo Presidente della C.8 Igor Bombardi.

Bombardi ringrazia della fiducia, ripromettendosi di 'imparare' e di svolgere al meglio il delicato compito, per introdurre, quindi, il petente, Adriano Pasqualone.

Pasqualone desidera far presente come la petizione sia nata per iniziativa dei residenti di via Mario Pasi e via Oslavia.

Tutto trae origine dalla rilevante modifica della viabilità nel borgo San Rocco, conseguente alla realizzazione in via San Mama della pista ciclabile e del relativo senso unico; il senso unico ha comportato notevoli criticità dal punto di vista della sicurezza stradale nelle zone limitrofe: in effetti, ora come ora, tutto il traffico proveniente dalla zona Gallery, mentre prima era indirizzato all'intersezione della via Ravegnana verso zone esterne della città (la Rotonda Irlanda, poi verso via Berlinguer, con una parte che risaliva anche via San Mama per svoltare in via Cassino e raggiungere successivamente via Montanari, viale Randi e il Borgo San Biagio), invece, si va a incanalare in zone centrali della città e in quello che sino a poco tempo fa era un vicolo sconosciuto ai più, vicolo Plazzi, divenuto un crocevia pericoloso e trafficato.

Buona parte di tale traffico, incanalandosi in via Plazzi per raggiungere viale Randi via Montanari, via Circonvallazione al Molino e Borgo San Biagio, si immette in quello che è il cuore di una zona 30, e quindi in via Mario Pasi, un tratto di via Lametta via Oslavia per confluire, poi, in via Montanari e, tramite via Monte San Michele, fluire in viale Randi.

Oltre alla presenza di un flusso veicolare consistente, ciò che desta maggiore preoccupazione nei residenti è la velocità sostenuta del traffico, con mezzi che vanno ben oltre il limite di velocità da tempo fissato in trenta chilometri orari. La 'zona 30' è uno strumento urbanistico volto a ridurre la velocità entro, appunto, i 30 km orari, con documentati benefici quanto al profilo dell'incidentalità e della protezione delle fasce più deboli, vale a dire pedoni e ciclisti.

Inoltre la zona 30 garantisce effetti secondari, ma in concreto 'primari' per i residenti, quali la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico. Purtroppo tutte queste garanzie oggi sono venute a meno, cosa ancor più grave considerando che la zona risulta abitata prevalentemente da una popolazione anziana.

Gli stessi ciclisti sono generalmente anziani e l'alta velocità tenuta dai veicoli in transito in via Pasi e in via Oslavia, unitamente alla limitata larghezza della carreggiata, che non consente il transito di una bicicletta e di un altro veicolo, creano situazioni di autentico pericolo.

Accade spesso, infatti, che da tergo giunga un'autovettura a forte velocità o, comunque, un altro veicolo che frena bruscamente, costringendo il ciclista a cercare spazio tra un veicolo e l'altro parcheggiato, al fine di evitare di essere investito.

Tale traffico elevato si è venuto a creare con l'apertura del senso da via Ravegnana a via San Mama e successivamente, probabilmente su richiesta dei commercianti, è stato aperto pure il senso contrario: un traffico, insomma, che è andato ad aggiungersi a quello preesistente, vale a dire al traffico in uscita dal cuore del borgo San Rocco.

Se si ipotizza di partire da piazzetta Anna Magnani per recarsi in viale Randi o nella contigua Circonvallazione al Molino, la prima e unica via di sbocco per andare, appunto, in questa direzione è via Mario Pasi: quindi 'siamo' andati ad appesantire una zona già oggetto di un traffico significativo.

La soluzione prospettata nella petizione è di invertire l'attuale senso di marcia di via Mario Pasi e di via Col di Lana, questo consentirebbe senz'altro una riduzione importante del traffico, non comporterebbe un aggravio di percorrenza rispetto all'attuale per gli automobilisti in transito, poiché essi avrebbero la possibilità di svoltare 190 metri oltre in via Cassino, una strada più ampia, in doppio senso, fuori dalla zona 30 e anche sede di attività commerciali, quindi con probabile ricaduta positiva pure per i commercianti locali.

Con la modifica descritta si eliminerebbe anche una parte rilevante di traffico in quello che attualmente è l'incrocio di via Plazzi con via Ravegnana e via San Mama.

Questa petizione, sottolinea l'assessore **Baroncini**, riporta l'attenzione su un quadrante della città già oggetto in diverse occasioni della discussione in Consiglio, come peraltro riconosciuto dal primo firmatario nella stessa presentazione.

Il piano particolareggiato che fa riferimento a questa zona non appare molto datato, essendo del 2010, e contiene valutazioni ancora valide e condivisibili.

Corrado Guerrini, dirigente mobilità, spiega di voler condividere un file proprio allo scopo di meglio inquadrare quello che è lo stato attuale.

Viene proposta la situazione attuale, con i sensi della circolazione in via Mario Pasi, a senso unico da via San Mama verso via Lametta, in via Monta Sabotino, a senso unico da via Montanari verso via Lametta, in via Oslavia, con senso unico da via Lametta a via Montanari e, infine, in via Col di Lana, che è a senso unico da via Lametta sino in via San Mama.

Quanto ai percorsi, chi proviene da via San Mama e deve proseguire verso via Mario Montanari è costretto a percorrere via Mario Pasi, via Lametta e via Oslavia, mentre il contrario accade provenendo da via Montanari per raggiungere via San Mama, attraverso via Monte Sabotino, via Lametta sino via Col di Lana.

Uno degli stralci del piano particolareggiato prevedeva anche la realizzazione della pista ciclabile in via San Mama.

La proposta avanzata con questa petizione è stata attentamente valutata: l'inversione del senso di marcia di via Mario Pasi e di via Col di Lana con questo nuovo ipotetico schema circolatorio fa sì che i tragitti veicolari vengano rettificati da via Mario Montanari verso via San Mama percorrendo, via Monta Sabotino e via Pasi; invece, in senso contrario, da via San Mama a via Montanari verrebbero rettificati i percorsi attraverso via Col di Lana e via Oslavia.

Secondo gli uffici emerge un punto critico, poiché lo schema attuale effettivamente crea un percorso tortuoso che, in qualche modo, aiuta a limitare la velocità.

Problematica, invece, la situazione che si configurerebbe dallo schema proposto dai petenti, che, addirittura, andrebbe ad aumentare la velocità per chi percorre questo itinerario, ma non solo. Potrebbe contribuire pure ad accrescere i “flussi di attraversamento”, che interessano le persone che cercano itinerari più veloci, ma che finiscono col ‘disturbare’ le zone residenziali, con potenziale incremento della pericolosità. Per ‘noi’, quindi, è più corretto mantenere gli attuali schemi di circolazione, con i sensi unici presenti e introdurre, al limite, elementi che rallentino le velocità dei veicoli: pensiamo, ad esempio, all’introduzione di restringimenti a metà della strada in via Montanari.

A giudizio di **Alberto Ancarani** le questioni sollevate dal primo firmatario sono tutte valide; si è partiti dalla buona intenzione di realizzare una pista ciclabile in via San Mama, però ben presto sono sorti gravi problemi legati, in particolare, alla modalità con cui tale pista è stata predisposta; in effetti l’incrocio di via Plazzi è un incrocio che crea numerosi sinistri: “riaprite via Punta Stilo, siete dei pazzi! Avete un odio inaccettabile nei confronti di chi possiede un autoveicolo!”.

La controproposta che ‘state’ facendo al primo firmatario è un’ autentica “follia”.

Nicola Grandi condivide largamente le richieste della petizione e l’unica cosa che, forse, essa non riesce a risolvere va individuata nella questione della velocità. Quanto ai mezzi per rallentare le velocità, si pensi ai “cuscini berlinesi”, pende sul Consiglio comunale, sull’Assessore e sui dirigenti un ‘nostro’ ordine del giorno, peraltro approvato, che invitava la Giunta a testare i cuscini berlinesi una volta che la Giunta stessa li avesse sdoganati.

Comunque non è possibile che la soluzione per ridurre la velocità sia solo quella di “restringere” le strade.

Gianfilippo Nicola Rolando sottolinea che con la “vostra” gestione sono sorti sensi unici in ogni dove, rallentamenti a dismisura, rendendo di conseguenza impossibile la vita sia dell’ecologista che dell’automobilista.

In realtà vi sono metodi alternativi per ridurre la velocità dei veicoli, ad esempio i velox, strumenti poco impattanti, e nell’insieme Rolando fa proprie le osservazioni critiche avanzate da Ancarani e Grandi.

Perplesso davanti a certe affermazioni del tecnico e dell’Assessore, **Renato Esposito**, premesso che il Piano della nostra città è in assoluto uno dei “meno efficienti”, respinge con forza l’affermazione per cui due strade diritte devono necessariamente creare dei problemi; realizzare delle strozzature non rappresenta certo una soluzione accettabile. In concreto, per l’Amministrazione la soluzione al traffico sarebbe “impedire” la circolazione: “ma vi siete bevuti il cervello?”, basta, datevi all’ippica!”.

Invitato da **Bombardi** a moderare i termini, il **Consigliere** ricorda come Pasqualone abbia parlato di due direttrici singole, estremamente fluide e semplici. Si è detto che quella zona potrebbe venire interessata da traffico di attraversamento, “ma non scherziamo!”, ragioniamo in maniera seria!”.

Abbiamo dei cittadini che vogliono delle risposte chiare noi, non dobbiamo ragionare come chi “vive sulla luna, voi siete i nemici della auto...!”.

Pensiamo a via Pazzi, una traversa di via Maggiore, dove hanno posto dei restringimenti, per cui a fatica transita un'auto, non certo una bici affiancata. Quale, a questo punto, una soluzione? ‘Semplificare’, soltanto semplificar,e anche ricorrendo a stop, semafori, dissuasori etc

Esposito condivide in pieno la petizione, nella forma e nella sostanza, una proposta seria che viene dal basso, dai cittadini e che merita di essere adeguatamente considerata e soddisfatta.

E' una questione che parte da lontano, commenta **Veronica Verlicchi**, ancor prima che fosse realizzata la “famosa” pista ciclabile di via San Mama; dispiace oggi dover dire “noi ve l’avevamo detto”. Se prima di cominciare i lavori di via San Mama fossero state raccolte e valutate le nostre obiezioni non ci troveremmo nell’attuale grave situazione.

Pasqualone non si è limitato a presentare criticità e a lamentarsi, ma si è addirittura spinto, con la petizione, a proporre un’alternativa, dopo averne verificato la concreta fattibilità.

Appare grave che venga liquidata dagli uffici tecnici e dall’assessorato come una proposta tecnicamente fattibile, ‘ma che non si farà’, poichè. si pensa possa portare, poi, a vie di comunicazione di transito del traffico ad alta velocità.

Davvero troppo facile liquidare una proposta valida e articolata in questa maniera, tanto più che il primo firmatario ha anche evidenziato la propria disponibilità a considerare pure altre soluzioni alternative, provenienti dall’Amministrazione o da ‘noi’ Consiglieri.

L’augurio, a questo punto, è che si possa giungere ad un punto d’incontro, senza dimenticare il “disastro” che avete combinato con ‘quella’ pista ciclabile, dal cordolo alto, fuori misura, eppure ‘difeso a spada tratta’ dagli uffici tecnici.

La Consigliera infine, chiede di prendere in mano la questione di via Punta Stilo; si era promesso ai commercianti, alle associazioni di categoria “a noi” che sollevammo la problematica in questa sede, di provvedere ad una soluzione volta a far fluire in entrata da viale Berlinguer verso via Cassino, in alternativa a via Sighinolfi.

Una soluzione, però, durata solamente sei mesi.

Parlando da cittadino, **Giancarlo Schiano**, senza voler troppo entrare nel merito tecnico, rimarca come il tecnico non stia controponendo qualcosa di contrario, o di completamente diverso, al petente.

Oggi, peraltro, è stato detto di tutto, come quasi sempre avviene quando si parla di viabilità. Occorre esprimere un fermo ‘no’ a politicizzazioni, ad un uso strumentale e politico della petizione.

Quanto, poi, all’ecologia, viene da sorridere ascoltando talune affermazioni: in quest’anno e mezzo di mandato, si è visto di tutto, approvare trivellazioni, approvare rigassificatori, lo stesso dicasi per l’inceritore.

Ravenna, inoltre, rappresenta una delle città più antiche a livello europeo e la gestione della viabilità, specie nel centro storico, è di non facile soluzione.

Un'ultima domanda: i cittadini di via Col di Lana, sono d'accordo con la petizione? Sono favorevoli risponde brevemente **Pasqualone**, poiché via Col di Lana sarebbe interessata da un traffico veramente minimo in uscita dal borgo San Rocco.

Quello che scarica il traffico nelle nostre vie è quello proveniente da via Ravegnana.

Rivolto a Schiano, **Ancarani** fa presente che la propria polemica riguardo la gestione del traffico a Ravenna non è certo di oggi, c'è sempre stata, a partire dai tempi del city manager Milia; il traffico viene gestito con 'odio' verso chi usa l'auto, con atteggiamento avverso ideologicamente in maniera calcolata e pedissequa, dalle Giunta di centro sinistra, almeno a partire, in particolare, dalla seconda Giunta Mercatali.

Del resto un simile atteggiamento è proprio della sinistra anticapitalista, e l'unica richiesta che oggi si può inoltrare è quella di far ricorso al buon senso e ad un minore odio ed ostracismo nei confronti degli automobilisti.

Esposito, ringraziato Pasqualone anche per l'opportuna integrazione, rivolto a Schiano, precisa di conoscere bene tanti centri storici, da quelli della Campania sino ad arrivare a Bolzano; probabilmente il Consigliere ha un difetto di origine, quello di 'essere un cinque stelle'. La sua visione del modo è traviata da alcune considerazioni di base; tutte le città, tutti i paesi, più o meno grandi, hanno un centro storico, per cui va subito messa da parte questa argomentazione.

Schiano ha inoltre sostenuto che l'opposizione ora fa l'ambientalista, mentre prima con il rigassificatore ha tenuto un comportamento ben diverso: ma cosa c'entra tutto questo con la petizione, non si mischino argomenti trascorsi con ciò di cui dibattiamo oggi!

Premesso di non essere un tecnico, **Maria Gloria Natali** ricorda di abitare, comunque, su una strada di grande traffico veloce, come la Reale; quindi se la soluzione prospettata comporta un aumento di velocità appare lecito nutrire non poche perplessità.

Domanda, poi, al petente se sia stato coinvolto il Consiglio territoriale per la problematica in questione.

Si parla di eventuale aumento della velocità o di percorrenza ad alta velocità sottolinea **Verlicchi**, nel creare una strada rettilinea, così come proposto dai firmatari della petizione, ma questa attenzione alla problematica vi è sempre stata negli uffici tecnici? A parte la domanda retorica qual è la vera obiezione tecnica, reale, che rende impossibile la soluzione prospettata da Pasqualone?

Non vi può che essere un invito rivolto alla "maggioranza:"smettete di ergervi a paladini della giustizia politica di fare a noi la morale, quando di là si vede gente votare di tutto e poi il contrario di tutto".

Secondo **Ancisi**, Pasqualone ha mostrato ampiamente di possedere le conoscenze di principio, se non proprio tecniche, per affrontare in concreto il problema. Per questa proposta occorre ora la risposta da parte del servizio, che non giunge oggi, ma deve pervenire entro 30 giorni al primo firmatario, una risposta scritta contenente le conclusioni e gli impegni che servizio e Giunta intendono assolvere.

Il Consigliere si dice apertamente favorevole all'accoglimento della proposta della petizione 'così com'è', a meno che non venga chiaramente dimostrato che essa contiene delle contraddizioni cui non si può far fronte.

Tutti, però, hanno riconosciuto che "lì c'è qualcosa da correggere": "dimostrateci" quali sono le controproposte che intendete introdurre.

L'altro problema definibile "cronico", sta nel fatto che gli impegni che si prendono, devono poi, avere una scadenza; anche per la recente petizione riguardante via Palmanova, via Asiero e via Cormons, si è usciti con il riconoscimento della criticità e con la volontà di risolverla attraverso un piano particolareggiato.

La questione, però è: quando si farà il piano particolareggiato?

Valuteremo a fondo il problema assicura **Baroncini**, e la soluzione prospettata nella petizione verrà esaminata da ogni angolatura, con grande attenzione.

Sembrava di poter cogliere, a proposito dell'organizzazione del traffico in via San Mama, in via Montanari e in via Cassino, un equilibrio generale del comparto, tenendo anche conto che si tratta della "parte vecchia" della città e che il parco auto cambia di continuo, con vetture di dimensioni sempre maggiori. L'impegno, comunque c'è, si lavora al meglio come dimostrato dalle risultanze della petizione di Pianigiane, per cui, tra l'altro, "ho" proprio nei giorni scorsi effettuato un sopralluogo presso la scuola.

L'approccio che gli uffici, l'Assessorato, l'Amministrazione hanno adottato per l'analisi di questo genere di problematiche sembra felice, sembra configurarsi un buon metodo di lavoro utile a tutti, grazie, appunto. ad un valido "approccio metodologico".

Guerrini conferma l'intenzione di valutare attentamente la proposta, di esaminarla tecnicamente, avvalendosi di numeri certi.

I risultati verranno portati successivamente all'attenzione dei firmatari e pure del Consiglio territoriale.

Quanto ai tempi, su sollecitazione di Ancisi, il dirigente assicura che si partirà il primo possibile, riconfermando come le valutazioni poggeranno su dati oggettivi.

Un piano particolareggiato entro l'anno? Ci si augura anche prima.

Pasqualone si dice soddisfatto per l'interesse sollevato dall'argomento e tra le soluzioni, ovviamente, va respinta quella che prevede un restringimento, misura che creerebbe ulteriori gravi problemi per i ciclisti.

Si vuole pensare che "sceglierete per il meglio", nella consapevolezza che i dati renderanno ragione circa la bontà della tesi avanzata dai richiedenti.

I lavori hanno termine alle ore 17.08

Il Presidente commissione 8 Igor Bombardi



Il segretario verbalizzante

Paolo Ghiselli

