

Osservazioni delle Associazioni Confcommercio, Confesercenti, Cna e Confartigianato in merito al PUMS – PTGU del Comune di Ravenna

Premessa

In vista della definizione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che l'Amministrazione Comunale di Ravenna è chiamata ad adottare nei prossimi mesi, e le cui azioni si ripercuoteranno sulla vita cittadina non solo per il prossimo decennio ma anche oltre - vista la sua validità fino al 2032 - le Associazioni di rappresentanza e tutela del Commercio e dell'Artigianato (Confcommercio, Confesercenti, Cna e Confartigianato) hanno definito unitariamente una serie di valutazioni che chiedono al Comune di Ravenna di voler tenere nella massima considerazione.

Va fatta una premessa sostanziale: ovvero che i dati di valutazione utilizzati sono riferiti all'anno 2021 quando si era ancora in piena pandemia ed inoltre occorre anche evidenziare che si era in assenza di flussi crocieristici che, a tutt'oggi, comporterebbero modifiche sostanziali ai criteri di valutazione.

Detto ciò, le Associazioni in primis ribadiscono quanto già affermato in occasione del PUMS 2018, cioè, che ***"un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile deve avere come obiettivi principali il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane e periurbane, mediante sistemi di mobilità e trasporti sostenibili, alta qualità anche sotto il profilo ambientale economico e sociale e miglioramento della fruibilità dello spazio pubblico"***.

Il PUMS, dunque, deve avere tra i propri **obiettivi principali il miglioramento dell'accessibilità alla città, alla fruizione della rete commerciale e artigianale ed ai parcheggi e non, come traspare dal piano, una drastica riduzione delle possibilità di accesso al centro cittadino e non solo**. È quello che, da sempre, ogni volta che a Ravenna si discute di un Piano del Traffico, il Tavolo delle Associazioni chiede all'Amministrazione Comunale. Nel momento in cui il Comune di Ravenna andrà ad adottare il nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, quindi, **occorrerà tenere ben presente questa tematica**.

Ribadiamo quindi **che l'obiettivo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile debba essere prioritariamente il miglioramento della qualità della vita nelle aree urbane e dell'ambiente, attraverso interventi volti ad implementare l'offerta di trasporto pubblico a bassa emissione, alla fluidificazione del traffico e alla creazione di ulteriori percorsi ciclabili e dell'aumento delle infrastrutture dedicate alla sosta nell'area urbana della città**.

Per le associazioni del Commercio e dell'Artigianato il PUMS di Ravenna dovrà andare in questa direzione e non ci sembra che le iniziative proposte siano in linea con quanto da noi richiesto. Compartimentare intere aree della città (raddoppiandone di fatto la superficie) con ZTL 0-24, e la contemporanea introduzione del limite dei 30km in tutti i principali assi di attraversamento della città, dopo che a causa delle scelte urbanistiche che si sono succedute negli anni non è più possibile realizzare nuovi collegamenti veloci per spostarsi all'interno di essa, rappresenta una scelta che rischia di paralizzare l'intera mobilità cittadina. Siamo al contrario d'accordo nella pedonalizzazione

di alcune strade del centro storico già oggi ZTL, così come alcune zone 30 in pieno centro (via Girolamo Rossi).

E' inaccettabile la modalità con cui si vuole compartimentare il centro storico e la città con ulteriori ZTL 0-24, aree a 30 km orari che si estendono non solo in prossimità di plessi scolastici (basti pensare al limite di 30 km sul ponte di via Teodora); meglio intervenire sulle vie di principale comunicazione dotandole di strumenti di limitazione della velocità laddove se ne ravvisi la necessità e di appositi attraversamenti pedonali illuminati e segnalati adeguatamente oltre che di una puntuale manutenzione del fondo stradale.

L'obiettivo di rendere scorrevole il flusso veicolare può essere raggiunto pur mantenendo i parametri di sicurezza senza arrivare a regolamentazioni estreme come quelle proposte.

Proprio per questo l'applicazione in maniera così estesa sull'intero territorio ravennate di nuove zone con limitazione 30 km orari, sommato all'introduzione di nuove ZTL 0-24 complicheranno ulteriormente la già difficile viabilità cittadina (area ponte mobile e area viale Randi- Berlinguer) e rappresenta una misura inutile che creerebbe fortissime ripercussioni sul traffico.

Il PUMS e successivamente il PTGU deve essere lo strumento di garanzia per un centro storico accessibile e vivo, ma così come prospettato contribuirà ad una progressiva desertificazione ed oblio. L'obiettivo fondamentale deve essere quello di non avere strade senza esercizi commerciali e artigianali aperti, con le vetrine vuote e buie, in quanto foriere di degrado e di insicurezza, innescando così un circolo vizioso che in breve tempo eroderà anche la volontà di restare dei residenti, nonché gli investimenti in ristrutturazione e manutenzione del patrimonio immobiliare. Per fare questo occorre che rimanga la possibilità di un facile raggiungimento avendo a disposizione, non troppo distante, un adeguato numero di parcheggi. Proprio i parcheggi sono le infrastrutture che dovrebbero essere realizzate prima di procedere con altre ZTL, strade pedonali o zone a 30km, a tal proposito si ricorda che si è ancora in attesa del raddoppio dei parcheggi definiti da anni dalla corrente amministrazione ma mai realizzati.

La garanzia di trovare un parcheggio "certo" in Centro Storico dovrebbe essere uno degli elementi di forza per aumentare lo sviluppo commerciale e turistico, modificando così almeno in parte i flussi ora diretti verso i centri commerciali.

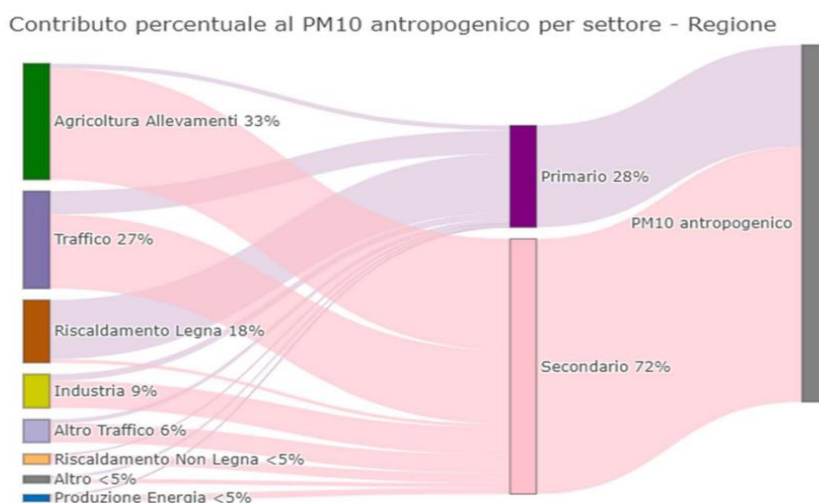
Uno dei principi basilari portato avanti dalle Associazioni di categoria in questi anni rimane essenziale anche in previsione del nuovo PUMS: **nessun intervento anche di breve periodo sulla mobilità dovrà essere attuato senza avere messo in campo soluzioni infrastrutturali alternative**. Questo principio vale ancora di più quando si parla della sosta.

Ravenna, infatti, non può permettersi un PUMS che veda il Centro Storico solo come area da rendere sempre meno accessibile alle auto e ai mezzi, utilizzando sempre più Sirio e/o altre tipologie di restrizioni, andando ad estendere le aree ZTL fino al raggiungimento del 100% di copertura del C.S.; per esempio: gli interventi previsti nella zona nord e sudest andrebbero ad isolare ancora di più un settore viario già parzialmente compromesso (Via Di Roma da Porta Serrata a Porta Nuova). Per quanto riguarda la ZTL relativa alla zona sudovest ovvero D'Azeglio Oberdan Piazza Caduti, questa modifica andrebbe ad incidere ulteriormente su una zona già in sofferenza dopo la chiusura di Piazza Kennedy.

Entrando nel merito delle proposte contenute nel PUMS - PTGU

Per fare un corretto percorso decisionale delle azioni da intraprendere in modo tecnico e politico con lo scopo di migliorare la mobilità del territorio comunale è necessario partire da un'analisi accurata dei risultati ottenuti del piano precedente. Quello che ci preme capire sono i risultati e gli effetti prodotti dal piano precedente in termini di riduzione dell'impatto inquinante, non dovuto solo al cambio del parco veicolare.

Premettiamo che prendendo in esame quanto dichiarato nel PAIR 2030 le principali sorgenti di emissione per il PM10 sono i trasporti per il 27%, 6% per altro trasporto (marittimo, aereo agricolo) e per il riscaldamento civile/terziario per il 23%.

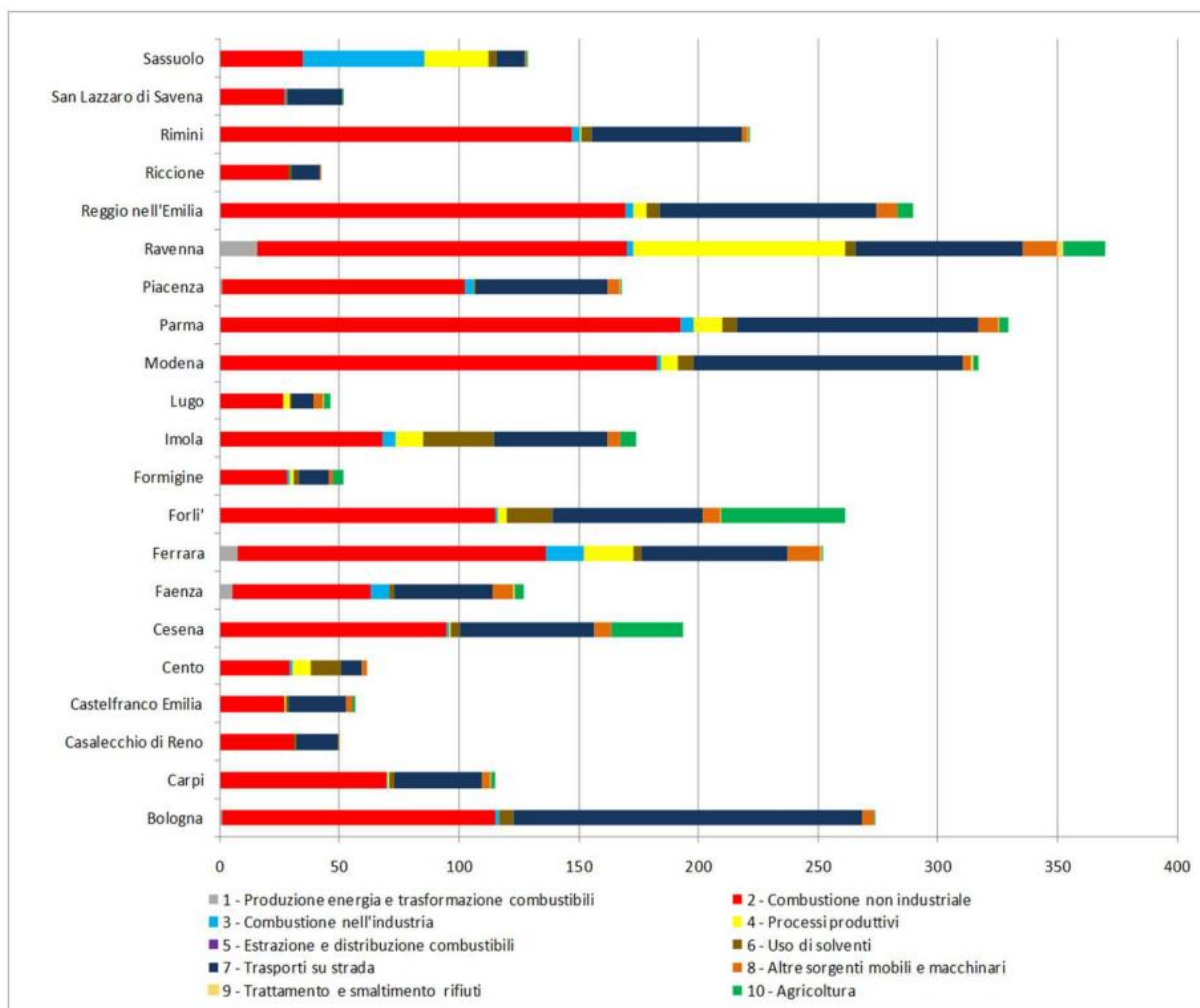


Le immissioni di NOX sono dovute, sempre leggendo il PAIR 2030 per il 57% dai trasporti e dal 23% dalle attività produttive e dalla produzione di energia elettrica. Per quanto riguarda l'ammonica questa deriva quasi per intero (96%) dal settore dell'agricoltura.

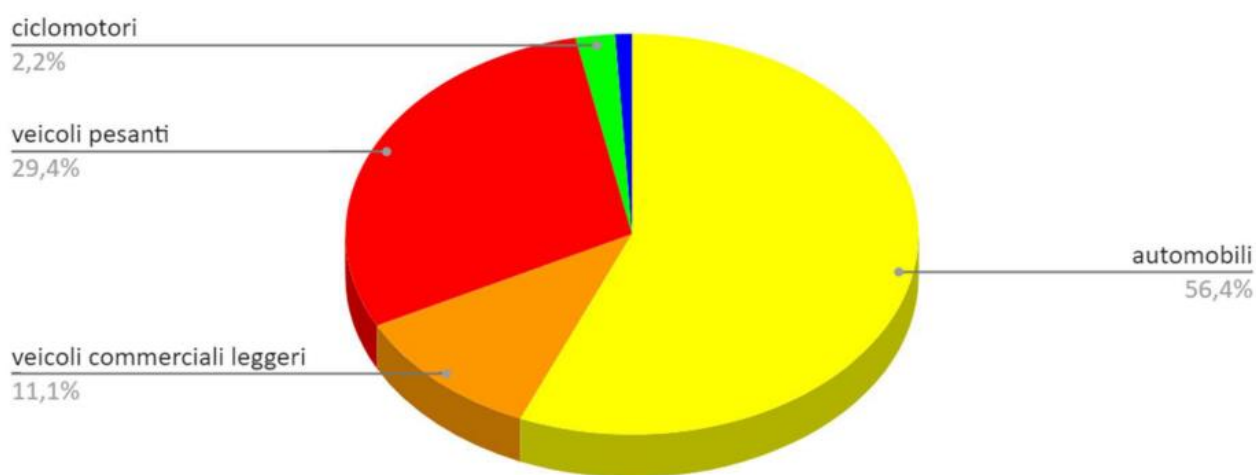
Come emerge dai dati sulle emissioni l'ammodernamento del parco veicolare circolante diventa una variabile importante da tenere conto, considerando le notevoli differenze tra classi inquinanti.

Differenza percentuale inquinanti auto diesel									
da euro 1 a euro 6		da euro 2 a euro 6		da euro 3 a euro 6		da euro 4 a euro 6		da euro 5 a euro 6	
pm10	Nox	pm10	Nox	pm10	Nox	pm10	Nox	pm10	Nox
-2800,00%	-571%	-1600%	-412%	-1000%	-329%	-500%	-176%	0	-135%

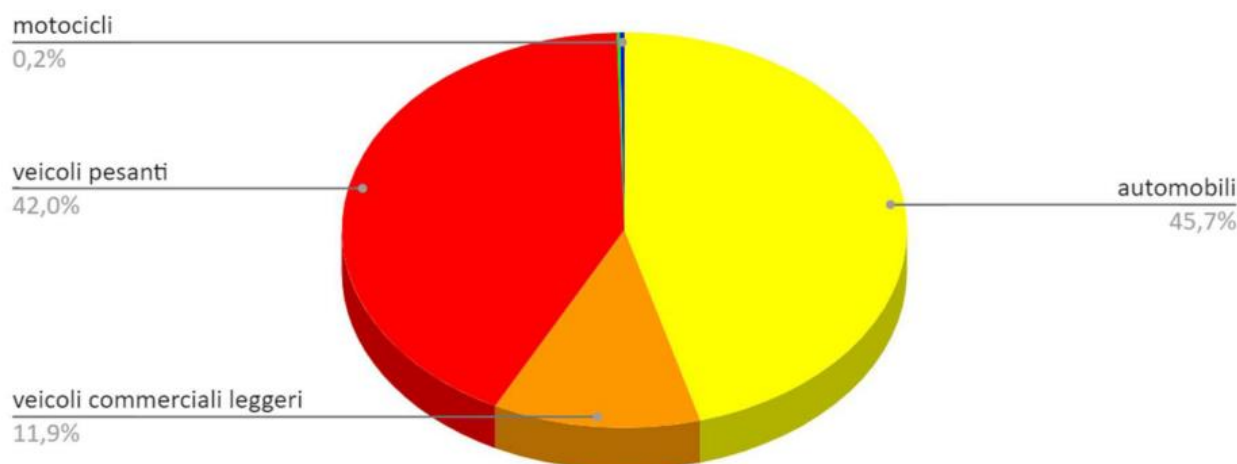
Le immagini sotto riportate prendono in analisi i dati contenuti nel PAIR 2030 approvato dalla Regione Emilia-Romagna.



Emissioni di PM10 (t/a) per macrosetto nei Comuni con popolazione > 30000 abitanti



Ripartizione percentuale dei contributi delle diverse tipologie di veicoli alle emissioni di PM10 primario (per le automobili il 74% del PM10 primario deriva da usura di freni e manto stradale mentre il restante 26% deriva dalla combustione, il 93% di questo da motori diesel).



Ripartizione percentuale dei contributi delle diverse tipologie di veicoli alle emissioni di NOx (per le automobili l'85% delle emissioni di NOx deriva da veicoli diesel)

Abbiamo raccolto i dati sul parco veicolare del Comune di Ravenna pubblicati dall'ACI. Nella tabella sopra riportata si prendono in esame gli anni 2011, 2016 e 2022. Questi confermano che in nel lasso temporale di 12 anni si assiste a un rinnovamento importante di autovetture; infatti, le classi maggiormente rappresentate nel 2011 erano Euro 0,1,2,3 che lasciano il posto ad auto sempre meno inquinanti, quasi 80% del parco veicolare è passato alle classi 4-5-6."

Parco Veicolare del Comune di Ravenna

2011	2011	2016	2016	2022	2022
Euro 0,1,2,3	Euro 4,5,6	Euro 0,1,2,3	Euro 4,5,6	Euro 0,1,2,3	Euro 4,5,6,
52.452	50.527	36.434	70.199	23.692	88.101
50,90%	49,10%	34,16%	68,84%	21,26	78,74

Le Auto totali presenti nel Comune di Ravenna Euro 6 al 31/12/2022 sono 41388 il 47% del totale contro le 10385 del 2016. Non si è preso di riferimento i veicoli elettrici, che ad oggi sono da considerarsi mercato in forte sviluppo, forte anche della spinta derivante dagli Eco-incentivi, in linea con gli obiettivi europei.

L'elaborazione di questi numeri degli autoveicoli circolanti si evince un generale ammodernamento del parco veicolare, che non può che condizionare positivamente le emissioni inquinanti di PM10 e Monossido di Azoto a parità di chilometri percorsi e di accessi al centro storico.

A riguardo l'obiettivo di arrivare ad avere almeno il 15 % del parco veicolare circolante elettrico nel Comune di Ravenna, cioè circa 17.000 automobili, il PUMS deve prevedere l'installazione di un numero importante di piazzole di ricarica veloce, oggi presenti in numero limitato.

Questo significa che vanno valutate attentamente nuove ZTL e limitazioni (zona 30) che quindi non devono essere dettate solo dall'ideologia ma da reali condizioni. Effettuare scelte drastiche pur in assenza di possibili risultati apprezzabili in termini di qualità dell'aria dovuta al traffico, possono

avere effetti “collaterali” come quelli di rendere solamente più povere, buie e degradate molte strade. Questo, secondo noi, va assolutamente evitato.

Sul tema “strumenti di governo del territorio” si deve avere chiaro che questi devono integrarsi in una visione unitaria e interconnessa, ci riferiamo al PUG, al PUMS, ai progetti di valorizzazione del centro storico e delle aree artigianali. Tutti devono fare parte integrante di un disegno interconnesso di governo del territorio. Col PUMS non ci si deve concentrare esclusivamente nel centro della città, ma sicuramente anche alle aree artigianali/industriali e logistiche che si svilupperanno attorno al porto. Il tema della logistica e dello sviluppo del porto, del terminal crociere avranno un impatto importante sul tessuto infrastrutturale del territorio, per questo va governato e gestito, Ravenna su questo si gioca molto del proprio sviluppo futuro, con ricadute importanti su tutti i territori circostanti. Va quindi data una risposta ai problemi dell’area artigianale Bassette dotandola di aree per la sosta dei mezzi pesanti e dei semirimorchi nonché, anche di servizi per gli autisti che vi sostano. Il tema della sosta dei mezzi per il trasporto di merci è una priorità considerato che nei prossimi anni è prevedibile l’aumento dei traffici. L’attrattività di un territorio è data anche dalle infrastrutture per la logistica ed essendo oggi carenti occorre dare risposte con tempestività anche organizzando strutture provvisorie in attesa della realizzazione dell’area “per l’autotrasporto”.

Questo significa altresì che va data l’opportunità ai sistemi Consortili dell’autotrasporto ravenna, fiore all’occhiello per il nostro territorio, di poter ampliare le proprie aree di sosta.

Ravenna e il suo centro devono diventare sempre più attrattivi per le persone e le attività economiche che qui devono trovare un terreno fertile per insediarsi e svilupparsi con attenzione alla qualità della vita e alla sostenibilità ambientale. Non dobbiamo commettere lo sbaglio di desertificare la città o parti di essa, per questo non ci stanchiamo di ribadire la necessità di una visione di lungo termine e di politiche strettamente integrate e coerenti. Nelle osservazioni al PUG CNA e Confartigianato hanno sottolineato *“che non si può prescindere da politiche di riqualificazione e di rilancio del centro storico e dei centri minori anche dal punto di vista economico e commerciale senza un recupero degli edifici dismessi e non utilizzati e evitare che si spopolino di residenti a favore delle periferie. Occorre che venga mantenuto il giusto mix di residenti, servizi, e anche attività ricettive turistiche.*

I Centri Storici se rimangono vivi possono mantenere la propria autenticità e attrattività turistica.”

In questa fase di transizione l’aspetto culturale è fondamentale per creare un umus favorevole ai cambiamenti.

Importante variante di Camerlona e Mezzano della SS 16 per ricongiungersi a quella di Alfonsine e creare un percorso alternativo e sicuro verso Ferrara (occorre tener presente che la variante in territorio ferrarese arriva a San Biagio di Argenta e che nei progetti è prevista la realizzazione del ponte sul Reno). Oltre che a mettere in sicurezza i centri abitati, si andrebbe a realizzare un’infrastruttura che migliorerebbe la velocità commerciale e si andrebbe a realizzare una variante alla Statale Romea per raggiungere Ferrara e il nord-est, in attesa della “mini” E 55.

Accanto a questo deve proseguire lo studio per realizzare la messa in sicurezza e velocizzazione del **collegamento Ravenna – Forlì**. L’attuale Strada Statale 67 Ravegnana ha evidenziato nel corso degli anni tutti i suoi limiti e anche in previsione degli sviluppi del porto di Ravenna diventa un asse di collegamento importante verso l’entroterra.

Fondamentali sono i **collegamenti ferroviari veloci verso Bologna** con cadenzamento orario e raddoppio dei binari fino a Castel Bolognese con conseguente messa in sicurezza dei relativi ponti nei confronti di possibili alluvioni. Occorre inoltre ragionare anche sul potenziamento della **Ferrovia Ravenna – Ferrara e della linea Adriatica verso Rimini – Ancona – Bari** con collegamenti veloci (alta velocità?). Questa linea rappresenta un'alternativa diretta per raggiungere da una parte anche Roma e dall'altra Ferrara, il nord ovest, la linea del Brennero e l'area di Mantova e bassa Lombardia, con collegamenti efficienti e veloci può essere un percorso alternativo al nodo di Bologna.

Il sistema ferrovia diventa fondamentale nell'integrazione delle varie modalità di trasporto merci e per spostare i carichi più problematici dalla rete stradale (per esempio carichi eccezionali come i coils, merci pericolose,).

Diventa fondamentale realizzare lo **Studio e progetto per la mobilità legata al terminal crociere**, la sua interazione con il traffico commerciale e turistico e la modalità per la gestione i servizi di trasporto per i turisti, gli equipaggi e il sistema di rifornimenti delle navi e la loro interazione con il sistema portuale e turistico. Uno degli obiettivi è creare un sistema di servizi efficienti per il crocierista costituito da un sistema di trasporti da e per centro città e hub aeroportuali e parcheggi. Collegamento **uscita e 45, altezza Casemurate** fino all'area industriale/artigianale di via Bevano a Castiglione di Ravenna. In questi anni il traffico pesante che gravita sulla via Ponte della Vecchia ha visto un notevole aumento dovuto dalla crescita delle imprese presenti nel territorio e il progetto di riqualificazione della via Fossa che collegherebbe il traffico pesante in uscita e in ingresso all'e45 direttamente all'area artigianale uscendo dai centri abitati non è presente nel piano, questo oltre a ridurre le emissioni, migliorerebbe la sicurezza stradale.

Il **by pass sul Canale Candiano**, è un'opera fondamentale e prioritaria per completare e facilitare la circuitazione del traffico in quella parte della città, allontanando il traffico pesante attualmente orbitante sul ponte mobile dal centro cittadino e magari separando il flusso pesante da quello delle vetture. Lo abbiamo già ribadito come CNA e Confartigianato nelle osservazioni al PUG: *“Già oggi il ponte mobile è utilizzato da oltre 30.000 mezzi al giorno e quindi in una previsione futura di sviluppo del porto con l'aumento del traffico per il trasporto delle merci non può essere secondaria la realizzazione del By Pass del canale, evitando il transito dei mezzi pesanti in via Trieste e in prossimità del centro cittadino e alleggerendo anche tutto l'asse viario della Classicana.*

Occorre superare l'emergenza e soprattutto dare una visione del futuro sia per attrarre nuovi investimenti, sia per rispondere alle richieste del sistema della piccola e media impresa, ossatura della nostra economia.”

La storia dell'architettura ci insegna che i ponti belli e funzionali possono anche diventare dei monumenti simbolo per le città.

Prioritari per qualsiasi intervento nell'organizzazione della città sono la realizzazione e l'ampliamento dei **parcheggi a ridosso del centro storico**, investimento necessario e propedeutico per ulteriori progetti organizzativi. Anche nelle osservazioni elaborate dalle Associazioni agli strumenti di pianificazione della mobilità precedenti a questo si era ribadita la necessità di intervenire prioritariamente sulla realizzazione dei parcheggi impostazione che ribadiamo e confermiamo.

Prioritari e già più volte segnalati anche in documenti e confronti con sono:

- parcheggio multipiano in via Renato Serra di fronte all'ex macello, una struttura fondamentale per le politiche di rilancio del Borgo San Rocco e dell'area circostante;
- multipiano nell'area comunale di via Beatrice Alighieri;
- parcheggio via Aldo Moro, quest'ultimo è fondamentale per il ruolo che la stazione deve avere nel trasporto persone, per la vicinanza con il centro storico facilitata dalla presenza di due sottopassaggi.
- Antico Lazzaretto;
- parcheggi a servizio del terminal crociere. Il 2024 e 2025 vedranno la realizzazione del nuovo terminal crociere a Porto Corsini il cui sviluppo come home port e ad ora non ci è stato presentato un progetto complessivo su Porto Corsini dove abbiamo evidenziato la necessità di nuovi e ulteriori parcheggi al servizio del terminal e della spiaggia.

Organizzazione dei parcheggi in termini di orari di sosta, tariffe, rotazione, sosta dei residenti. Abbiamo già inviato documenti di proposte in tal senso per il Borgo San Rocco che accompagnate alla realizzazione di nuove aree di sosta possono migliorare la fruibilità della zona. Approfondimenti anche su questo aspetto possono essere realizzati puntualmente anche per altre aree della città.

Occorre inoltre migliorare la segnalazione dei parcheggi, la manutenzione e illuminazione per una migliore e più facile utilizzazione. **La garanzia di trovare un parcheggio "certo" deve essere uno degli elementi di forza per aumentare la vivibilità, lo sviluppo commerciale e turistico** della città e un valore aggiunto da spendere nella competizione territoriale.

Estensione ZTL e aree pedonali deve essere parte integrante di un disegno complessivo di valorizzazione della città come evidenziato in premessa e solo successiva alla realizzazione dei parcheggi, per evitare che interventi a sé stanti, e senza essere accompagnati da progetti di rilancio e di arredo, possano evidenziare problemi di desertificazione commerciale e/o altri problemi di vivibilità come accaduto in Via Baccarini. La garanzia di trovare un parcheggio "certo" in Centro Storico dovrebbe essere uno degli elementi di forza per aumentare lo sviluppo commerciale e turistico, modificando così almeno in parte i flussi ora diretti verso i centri commerciali.

Occorre avere ben preciso gli obiettivi da perseguire: città più sicura, meno inquinata, più attrattiva per le attività economiche, per i turisti e per i cittadini, obiettivi che devono essere, ribadiamo, interconnessi. Per questo la concertazione diventa fondamentale per realizzare e gestire anche i cambiamenti con un processo di coinvolgimento che deve partire dal basso dal coinvolgimento dei cittadini e degli imprenditori. La filosofia deve essere quella di attrarre residenti, servizi e attività economiche.

Gli interventi che riguardano l'allargamento delle Aree Pedonali e Zone a Traffico Limitato, variazione della dotazione di parcheggi ed in particolar modo del loro allontanamento del centro fisico della città, dovrebbero essere precedentemente accompagnati da:

- politiche di valorizzazione degli assi viari/commerciali interessati;
- politiche di arredo urbano e rifunionalizzazione degli assi viari/commerciali interessati;
- incremento della dotazione dei parcheggi esistenti;
- implementazione di servizi di navetta in ragione dell'allontanamento dei parcheggi stessi ;
- politiche di smart commerce che prevedano la possibilità di incrociare esigenze di spostamento e commercio di prossimità (locker decentrati, logistica di prossimità).

Queste azioni dovrebbero essere sviluppate appunto con largo anticipo prevedendo un periodo di implementazione, test, rodaggio ed affinamento, ed un congruo periodo di convivenza con il contesto in via di transizione, in modo che al momento del passaggio da un contesto all'altro la comunità sia già abituata ed informata, ed abbia avuto il modo di adattare le proprie abitudini.

L'allargamento della ZTL alcune delle quali con istituzione nel breve periodo (asse di via G. Pascoli – Oriani, asse De Gasperi – Canneti – Piazza Caduti, asse via P. Costa – G. Rossi) e nel medio periodo (asse via Oberdan,

asse via D'Azeglio, asse via Carducci, via Bixio, asse via Falier) è preoccupante e rischia di deprimere pesantemente le attività commerciali presenti (via D'Azeglio, via Canneti, via Costa, via Rossi) Oberdan, asse di via P. Costa – G. Rossi, area di Piazza Caduti) non tanto per la il mancato accesso veicolare quanto per la sottrazione di numerosi parcheggi lato strada presenti, e l'assenza di politiche di arredo urbano e rifunzionalizzazione degli stessi.

Tutti i parcheggi presenti in queste aree vengono infatti convertiti ad uso dei contrassegni di accesso ZTL, e quindi sottratti alla stragrande maggioranza dei fruitori del Centro Storico che non siano residenti e fornitori.

Col solo ampliamento delle ZTL nel breve periodo vengono a mancare oltre 200 parcheggi a strisce blu (circa 223), così ripartiti:

Asse via Oberdan: sottrazione di circa 116 parcheggi a strisce blu

- via Oberdan: - 30 parcheggi circa
- Piazza Duomo: -10 parcheggi circa
- via Agnello – Uccellini: -30 parcheggi circa
- via Cura: -15 parcheggi circa
- via N. Sauro: - 23 parcheggi circa
- via C. Battisti: - 8 parcheggi circa

Asse Pascoli-Oriani: sottrazione di circa 67 parcheggi a strisce blu

- via Zagarelli: -13 parcheggi circa
- via Cerchio: -17 parcheggi circa
- via Oriani – vicolo Violino – via Guaccimanni: -37 parcheggi circa

Asse via P. Costa – G. Rossi: - 25 parcheggi circa

Via Canneti: - 15 parcheggi circa

Considerando poi l'estensione ZTL di medio periodo su via Carducci, vengono sottratti ulteriori 50 parcheggi a strisce blu circa, per un totale di oltre 270 parcheggi che vengono meno in Centro Storico.

Questa perdita non è in alcun modo compensata dagli ampliamenti previsti dei parcheggi di via B. Alighieri (+ 50 posti) e del parcheggio di via R. Serra (+50 posti), quest'ultimo tra l'altro deficitario anche rispetto alla dotazione di zona (50 parcheggi aggiuntivi a fronte di circa 70 parcheggi sottratti).

Anche la realizzazione dell'ampliamento del parcheggio Callegari (+80 posti) tra l'altro collocata nel medio periodo a fronte di un'ipotesi di estensione della ZTL nel breve, non riesce a coprire il fabbisogno di zona (80 parcheggi aggiuntivi a fronte di oltre 110 parcheggi sottratti).

I restanti ampliamenti previsti si situano nel parcheggio Antico Lazzaretto (+200 posti auto), a circa 13-16 minuti dal centro fisico della città, e nel parcheggio di Piazza N. Vacchi (+250), a circa 20 minuti a piedi dal centro fisico della città (ed a circa 13 minuti dai parcheggi Guidarelli – Port' Aurea, considerabili di riferimento per il quadrante Ovest del Centro Storico).

Quest'ultimo, oltretutto, benché sia previsto nelle azioni di Piano di Medio periodo, non trova alcuna allocazione di risorse nelle previsioni (pagina 214).

Il parcheggio multipiano in via Aldo Moro (+500) è pianificato come azione di Lungo periodo (10 anni).

Benché si preveda l'introduzione della tariffazione in parcheggi al momento a libera fruizione (Orto Siboni, R. Serra ed 11 Giugno in area Borgo San Rocco, Callegari nel quadrante Ovest, Rocca Brancaleone e Darsena nel quadrante Est – Nord-Est), peraltro nella categoria di tariffazione più bassa, e che quindi si ipotizzi una maggior turnazione della disponibilità dei parcheggi evitando soste di lungo periodo da parte, ad esempio, di

dipendenti o residenti, si considera questa misura largamente insufficiente ad assicurare la stessa disponibilità di parcheggi che si va a perdere all'interno delle ZTL.

Si tratta oltretutto di parcheggi ottimisticamente collocati a 10 minuti dal centro fisico della città, quantificazione forse valida per un individuo che procede a passo spedito, ma più realisticamente entro i 15 minuti per persone anziane, famiglie con bambini al seguito, persone con oggetti a trasporto.

Non vengono in alcun caso prese in considerazione servizi di navetta che colleghino questi parcheggi ormai definibili di cintura ed i quadranti del Centro Storico.

Dubbi sull'accesso controllato ai parcheggi. Nelle previsioni si assicura l'accesso controllato ai parcheggi di Largo Firenze e via Guidarelli - Port' Aurea attraverso via Oberdan, ma non si specificano in alcun modo i dispositivi tecnologici atti a verificare l'accesso vincolato alla fruizione del parcheggio, ed in che modo questi strumenti possano evidenziare la disponibilità dei parcheggi senza scoraggiare l'utenza, specie quella turistica e pendolare, di certo meno avveza a conoscere i meccanismi locali di regolamentazione della sosta

Parcheggi tariffati nell'asse Berlinguer. Il Piano prevede la tariffazione di importanti aree parcheggio a servizio, in particolare, del mercato cittadino e di un significativo distretto commerciale limitrofo.

Si ritiene inopportuno in particolare che il parcheggio denominato Berlinguer (Piazzale del Commercio) passi da libera fruizione a tariffazione, in quanto questo deprimerebbe ulteriormente i flussi del commercio su area pubblica già caratterizzato da una profonda crisi.

Nodi di interscambio. Il Piano colloca il nodo di interscambio tra veicolo privato e trasporto pubblico in un unico sito a sud-ovest, in particolare nei pressi del centro commerciale ESP: questa previsione, al di là delle valutazioni tecniche, aggrava ulteriore la condizione di svantaggio competitivo del Centro Storico nei confronti del centro commerciale in questione.

In sostanza si ipotizza che i flussi provenienti dalle direttrici di Ferrara/Bologna/Cesena/Rimini si attestino in un sistema di Park&Ride funzionale al raggiungimento del Centro Cittadino (e della stazione ferroviaria che lì è situata), attraverso i mezzi pubblici, nei pressi di un centro commerciale di cintura che realisticamente può soddisfare in maniera più prossima esigenze commerciali e di servizio rispetto ad un Centro Storico situato ad oltre 3 chilometri di distanza.

Parcheggi in abbonamento per i turisti gestiti dalle strutture ricettive

Riteniamo errato il modo in cui si è giunti a vietare il parcheggio con abbonamenti o ticket giornalieri rilasciati dalle strutture ricettive per i mezzi dei turisti.

Si fa presente che tali parcheggi sono attualmente utilizzati in maniera preponderante dai residenti e che impedire ai turisti di parcheggiarvi per brevi periodi (la permanenza media in città è di circa 2 giorni) risulterebbe estremamente penalizzante e sottoporrebbe i turisti a inutili giri alla ricerca di un posto auto. Questo, tra l'altro, non farebbe che incrementare lo smog nel centro cittadino e contraddirebbe uno degli obiettivi enunciati dal presente piano.

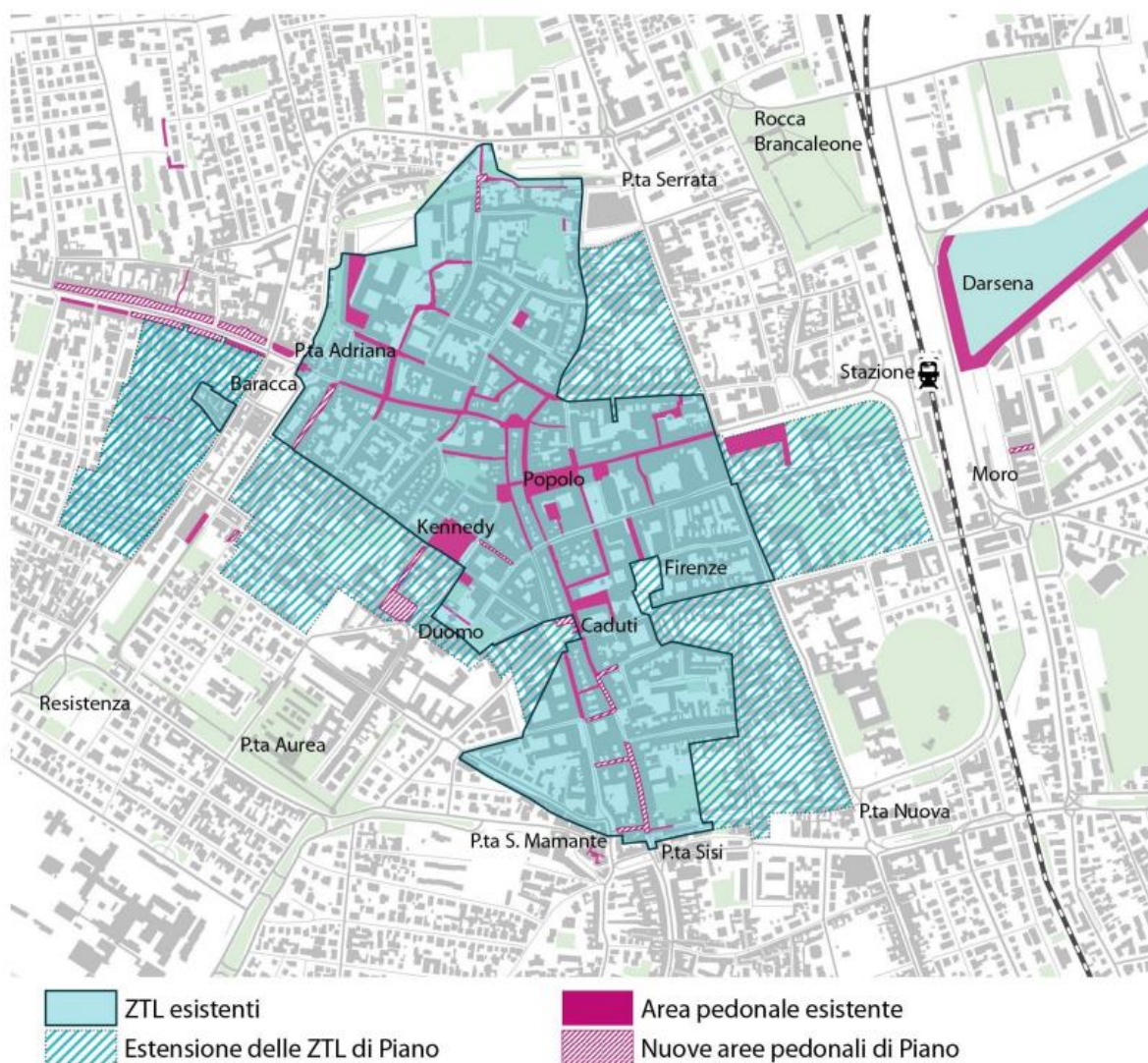
Riteniamo comunque che si debba riaprire urgentemente il tavolo di lavoro per semplificare le indicazioni da fornire ai clienti delle strutture ricettive per le soste di più giorni, intervenendo contemporaneamente anche sull'utilizzo degli abbonamenti residenti durante il giorno, e cercare di trovare il giusto compromesso fra sosta breve e quella lunga al servizio della città. Il tutto nell'ottica di una sperimentazione preventiva degli interventi.

Piste ciclabili. È necessario programmare una manutenzione per ripristinarne e mantenerne la sicurezza, ora molte sono ammalorate in molti casi a causa delle radici e risultano difficilmente percorribili. È inoltre necessario collegarle fra di loro per dare continuità a percorsi in sicurezza e veloci anche per raggiungere il posto di lavoro. Troppo spesso i percorsi si interrompono in punti

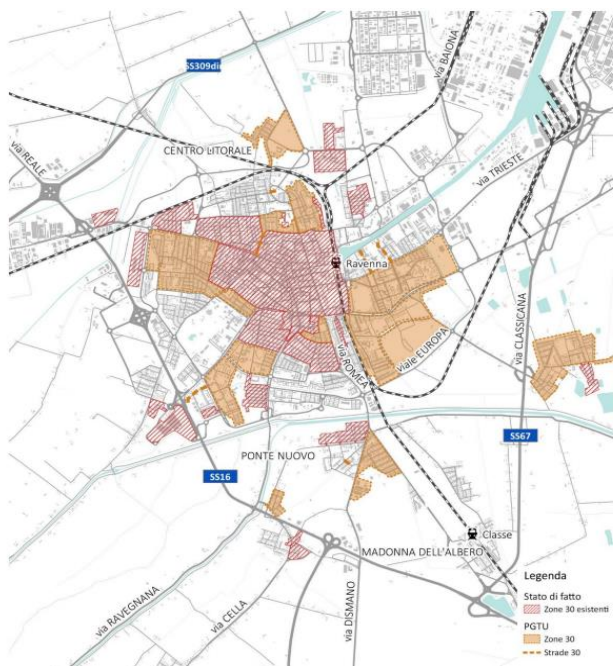
critici e questo disincentiva l'utilizzo delle due ruote soprattutto da parte di un'utenza debole come gli anziani e i bambini. Un esempio su tutti è il tratto dal cavalca ferrovia della Rocca a via S. Alberto dove anche la Rocca Brancaleone è oggetto di un investimento importante che ne aumenterà la capienza per gli spettacoli estivi per cui si evidenzia la necessità di realizzare un sistema viario che permetta di raggiungerla con facilità e in sicurezza con mezzi alternativi all'auto visto anche la scarsità dei parcheggi in zona.

La sperimentazione del Bike to work (contributo a km per chi si sposta in bicicletta per raggiungere i posti di lavoro come fatto da altri comuni vicini) utilizzando risorse regionali e/o statali, una sperimentazione da realizzare per chi si sposta per lavoro ma anche per fare acquisti, incentivando uno shopping sostenibile. Se si vuole spostare utenza dalla macchina alla bicicletta per raggiungere posti di lavoro, scuole occorre che i percorsi oltre che essere sicuri siano il più possibile diretti per le destinazioni da raggiungere, occorre rendere più economico e veloce l'utilizzo delle due ruote, è importante prevedere inoltre anche un sistema di parcheggi per le biciclette e di colonnine di ricarica per le e-bike.

Percorsi ciclabili fondamentali anche per lo sviluppo turistico all'interno della città ma anche alla scoperta del territorio: ad esempio Cervia – Ravenna – Comacchio; Ravenna- Bologna; percorsi sugli argini dei fiumi per raggiungere la costa o la collina, percorsi storici. Si tratta di opportunità per vivere il territorio in sicurezza, valorizzando aspetti che si possono scoprire con la mobilità slow, per costruire e rafforzare una mobilità verso le località della costa alternativa all'auto. Il collegamento attraverso il fiume Savio dalla collina fino a Lido di Classe e Lido di Savio è da ultimare, questo si può integrare con le pinete della costa. Sappiamo inoltre come il turismo slow stia crescendo in modo esponenziale e il territorio ravennate può essere molto attrattivo per questo per la presenza del Parco del Delta del Po' e di siti monumentali, anche in questo caso è necessario collegare e tabellare meglio i percorsi esistenti e crearne dei nuovi per mettere in rete gli aspetti peculiari del territorio, sviluppando opportunità economiche per le imprese. Un'indagine ENIT, Touring club e Ipsos realizzata a fine 2023 ha evidenziato che il 65% dei britannici, il 51% dei francesi e il 49% dei tedeschi considerino l'Italia come la prima scelta del turismo lento e in termini di prospettive il 45% degli inglesi, il 42% dei francesi e tedeschi e il 37% degli italiani hanno espresso l'intenzione di esplorare questa forma di turismo nel prossimo futuro. Tutto questo evidenzia le potenzialità di questo settore costituito da turisti alto spendenti e che prediligono le primavera e l'autunno per spostarsi, favorendo la destagionalizzazione del prodotto turistico e il rafforzamento di un segmento in crescita. In previsione del Giubileo 2025, dove si prevedono 30 milioni di pellegrini, il Ministero del Turismo ha previsto nel 2023 un fondo di 4 milioni di euro per i cammini religiosi, orientato al miglioramento della fruibilità dei percorsi e alla valorizzazione degli immobili pubblici presenti lungo gli itinerari, a testimonianza che vi possono anche essere opportunità di finanziamento.



LEZ (Low Emission Zone) e **ULEZ** (Ultra Low Emission Zone) la tecnologia dei mezzi di trasporto negli ultimi anni ha fatto passi da gigante e ulteriori si stanno realizzando anche nei motori endotermici (euro 6 per capirci) per cui occorre valutare bene questo passo anche per gli impatti economici che possono avere. È opportuno continuare a creare incentivi per favorire l'utilizzazione dei mezzi a basso impatto ambientale: tariffe differenziate e a scalare in base alla classe inquinante per gli abbonamenti dei parcheggi dei mezzi delle imprese e per la richiesta dei permessi di accesso in ZTL, estensione della fascia oraria di accesso, sono solo alcuni esempi su cui sarebbe utile confrontarsi anche per aggiornare i **regolamenti per l'accesso al centro storico**. Le finalità sono giuste ma non si devono creare aggravii di costi danneggiando il sistema imprenditoriale.



Il tema della sicurezza stradale non può essere affrontato solo introducendo limitazioni che nella pratica sono difficilmente rispettate. Ci riferiamo in particolare alle **zone a 30 km/h** la cui sperimentazione sta partendo in alcune grandi città. Inoltre, emerge dalla **stima dei costi** d'investimento che questa scelta peserà sulle casse comunali 50 mila euro al Km. Saranno esperimenti da valutare attentamente per capirne l'applicabilità anche a una realtà medio piccola come Ravenna. Si tratta di aspetti che devono vedere anche interventi strutturali che in una città storica come Ravenna sono difficilmente attuabili se non nelle aree di nuova edificazione.

Di fatto già adesso risulta difficile il rispetto degli attuali limiti orari in diversi ambiti (si veda a esempio il limite dei 50 Km/h sulla circonvallazione esterna) e in certi casi possono rappresentare impedimenti alla fluidità del traffico con conseguente aumento dei livelli di inquinamento, diminuzione della velocità commerciale con conseguente aumento dei costi di trasporto.

È invece necessaria una campagna di sensibilizzazione, comunicazione di comportamenti pericolosi o potenzialmente tali per aumentare la sicurezza e diminuire l'incidentalità, nel nostro territorio a livelli troppo elevati, anche nei confronti dell'utenza più "debole" biciclette e motocicli. Una sensibilizzazione fatta a 360° non tralasciando l'utenza debole, assistiamo infatti troppo di frequente a biciclette circolare senza dispositivi di illuminazione, controsenso o al di fuori delle piste ciclabili, motocicli sfrecciare in mezzo al traffico incuranti dei limiti di velocità creando per sé stessi e per gli altri utenti della strada. Sulla sicurezza non si può transigere, ma questa dipende innanzitutto dalle persone, il sistema delle infrastrutture e dei limiti di velocità è sempre legato al rispetto da parte degli utenti della strada. Queste limitazioni e la creazione di zone di rispetto sono assolutamente necessarie nei pressi di aree sensibili come scuole, ospedale, centri medici, così come è fondamentale mettere in sicurezza gli attraversamenti stradali soprattutto lungo le strade principali. Occorre realizzare un approfondimento sul tema **mobilità a Marina di Ravenna e Punta Marina** che con la realizzazione del Parco Marittimo, l'eliminazione dei parcheggi presso gli stabilimenti balneari vedono cambiare le modalità di fruizione del territorio e la conseguente necessità di servizi alternativi efficienti, con una conseguente organizzazione anche della viabilità. L'intento anche in

questo caso è quello di realizzare una località sempre più attrattiva, rilanciandola come meta turistica, anche grazie alla realizzazione di Parco Marino.

Realizzare una efficiente organizzazione del servizio del Navetto in termini di orari e cadenza; messa in sicurezza dei parcheggi scambiatori con adeguata illuminazione, video sorveglianza; realizzazione di parcheggio scambiatore anche a Punta Marina; realizzazione di uno studio sulla viabilità di Marina di Ravenna in funzione dei nuovi progetti e esigenze anche di mobilità da e verso il parcheggio scambiatore.

Traghetto Marina di Ravenna – Porto Corsini

Il canale Candiano non deve essere una barriera che divide, soprattutto con lo sviluppo del terminal crociere e l'aumento di questo tipo di turisti. Per questo non è più procrastinabile un investimento in nuovi e più efficienti traghetti, pensare a un potenziamento del servizio soprattutto in occasione dell'attracco delle crociere e di manifestazioni turistiche.

ZLS – PUMS - PUG

Occorre pensare in modo strategico alla progettazione delle nuove aree di espansione logistiche del territorio con una mentalità integrata fra i vari strumenti di governo, rappresentano il futuro e occorre far tesoro delle esperienze maturate nella progettazione delle aree artigianali/industriali a cominciare dalle Bassette. La dotazione di parcheggi e di stalli per la sosta dei semirimorchi in sicurezza e senza interferire con la sosta di altri mezzi e con la normale viabilità deve essere adeguata alla mole di traffico previsto e con adeguati servizi pubblici per le persone in transito, è necessario elevare gli standard qualitativi allineandosi agli standard europei.

Il tutto deve integrarsi con la connessione al sistema viabilistico e ferroviario nazionale senza andare a interferire con la viabilità e il traffico locale.

Mobilità e collegamenti al servizio dei turisti

Evidenziamo inoltre che, visto che sono in aumento i turisti con problemi di deambulazione, gli anziani e, in alcuni casi anche con disabilità, è opportuno attivare anche servizi di collegamento dai parcheggi scambiatori verso il centro e i principali monumenti con navette a basso impatto ambientale, con capacità di carico e organizzazione in grado di far fronte anche ai momenti di picco. Ci riferiamo a un servizio di trenini turistici per il quale non è più procrastinabile la presentazione di un bando pubblico per selezionare l'impresa di trasporto. Su questo ultimo aspetto chiediamo di confrontarci per definire al meglio percorsi tempistiche, bigliettazione, orari e tipologie di mezzi al fine di organizzare un servizio che sia funzionale alla città e nello stesso tempo economicamente sostenibile. Evidenziamo che rispetto alla sperimentazione effettuata nel 2019 le tecnologie sono cambiate e è esploso il mercato delle crociere con una tipologia di clientela particolare. In territori vicini esistono già sperimentazioni di successo sulle quali chiediamo di confrontarci per cercare di mutuarle anche per Ravenna. Altro aspetto importante sarà l'attivazione dei servizi Taxi e NCC presenti nel comune per implementare, personalizzare e diversificare il servizio di navette e trasporto per persone con difficoltà motorie. Valutare annualmente aumenti di licenze in funzione dei flussi turistici, favorendo Taxi e NCC sostenibili. Ricordiamo infatti che anche il nuovo regolamento Taxi che andrà in approvazione in consiglio comunale prossimamente prevede un ampliamento dell'organico del servizio pubblico di piazza anche con mezzi appositamente adattati per il trasporto disabili. E' necessario a tal fine anche individuare percorsi preferenziali per Taxi e NCC che permettano di attraversare la città in tempi celeri per garantire servizi efficienti.

E' importante, pensare anche alla messa in sicurezza dei percorsi pedonali per i turisti che si spostano a piedi dai parcheggi scambiatori. In questo contesto sarebbe importante riprendere il progetto di valorizzazione e messa in sicurezza dei percorsi delle mura cittadine che potrebbero rappresentare dei tracciati sicuri e interessanti da percorrere con i turisti.

Per quanto riguarda i parcheggi scambiatori dei bus turistici di Piazzale Aldo Moro e Piazza della Resistenza riteniamo utile implementare il servizio di video sorveglianza con telecamere per prevenire situazioni di abusi e garantire la sicurezza della zona. In particolare, per Piazzale Aldo Moro si segnala la necessità di garantire un maggior decoro di tutta l'area e relativi servizi. Si tratta di un punto strategico di accoglienza turistica e come tale necessita di una cura particolare anche intensificando gli interventi di pulizia e sorveglianza e inoltre si deve procedere all'assegnazione del servizio di Bar e informazioni turistiche per un'area strategica di accoglienza per la città.

Riteniamo debba essere fatto un approfondimento in merito all'intersezione **Via Rocca Brancaleone, Via Rotonda dei Goti, Cavalcaferrovia** già adesso sotto stress negli orari di punta e in caso di cantieri e piccoli incidenti sul cavalcaferrovia o su via Rocca Brancaleone si blocca il traffico in uscita da Ravenna per tutta un'area non esistendo alternative e in caso di traffico eccessivo si blocca la percorrenza verso via S. Alberto, con i disagi del caso (aumento dell'inquinamento e tempi di percorrenza aumentati). Anche in funzione del restauro dell'adeguamento della Rocca Brancaleone e conseguente aumento della capienza per gli spettacoli è necessario segnalare i parcheggi nelle vicinanze e i relativi percorsi per raggiungerli (parcheggio Atalarico, Parcheggio De Foix, via Porto Coriandro, parcheggio Eurospin, parcheggio Mausoleo di Teodorico), sapendo che comunque non potranno bastare e non vi sono spazi per realizzarne di ulteriori, visto che ci troviamo in centro città, occorre facilitare l'utilizzo di altri mezzi (biciclette, mezzi pubblici a esempio) e prevedere anche servizi di navette da parcheggi più capienti in occasione anche di eventi di un certo rilievo.

Un altro intervento importante in zona interesserà l'area fra via di Roma e via Venezia, ci riferiamo all'ex AMGA con edifici residenziali e un'attività commerciale e l'edificio di proprietà della Provincia di Ravenna costituito dall'ex "caserma dei carabinieri" dove sono in corso i lavori di adeguamento per il trasferimento degli uffici del lavoro. Interventi importanti per riqualificare un'area da troppo tempo trascurata e che sicuramente contribuisce a portare valore al centro città e può essere di stimolo per ulteriori interventi. Anche in questo caso l'importanza dei parcheggi è fondamentale non solo per le autovetture ma anche per le due ruote (biciclette e motorini) se si vuole incentivare l'utilizzo di questi mezzi. Per il tema autovetture si suggerisce di esplorare la possibilità di utilizzare gli spazi sotterranei del magazzino del ferramenta Bondoli e Campese per parcheggi al servizio di questo settore e di tutto il centro.

Regolamentazione accessi corrieri trasporto merci in centro E' fondamentale che i varchi di accesso ZTL siano dotati di telecamere con lettura targhe per evitare il proliferare di corrieri, legati molte volte ai grandi player dell'e-commerce, percorrere il centro cittadino a tutte le ore indiscriminatamente Sul tema della consegna dell'ultimo miglio e le piccola distribuzione in città deve essere istituito un tavolo permanente di lavoro con la partecipazione del sistema di trasporto

locale e le Associazioni di categoria per tenere monitorato questo settore e individuare soluzioni e progetti nuovi.

Riteniamo importante che fra le motorizzazioni da incentivare per abbattere l'inquinamento siano previste anche quelle che utilizzano motorizzazioni ibride, GNL, GPL, Metano e idrogeno,

Il Mobility manager dell'area portuale proposto riteniamo debba essere in capo a Autorità Portuale quale soggetto pubblico di coordinamento di tutto il comparto e a completamento della sua attività di regolamentazione e pianificazione senza costi a carico del sistema delle imprese.

Dopo gli ultimi anni in cui gli amministratori segnalano la mancanza di risorse da parte del Comune di Ravenna riteniamo opportuno fare un inciso sui costi stimati dal piano che è stato presentato. Emerge che lo scenario che è stato deciso rispetto allo scenario attuale (peraltro non ancora terminato) prevede investimenti di oltre 140 milioni di euro, senza includere eventuali aumenti o imprevisti. Le risorse da investire sono suddivise in 28,3 milioni di euro nel breve periodo, circa 56 milioni nel medio periodo, 43,2 milioni nel lungo periodo.

Entrando nel merito dei costi:

- sono previsti per adeguamento e istituzione delle Ztl 80 mila euro al kmq,
- le zone 30 km/h costano circa 50 mila euro al km.

Considerazione. È quanto mai opportuno, prima di avviare questa mole di investimenti capire se la reale attuazione di queste iniziative di nuove Ztl e Zone 30 producono effetti significativi o se è meglio utilizzare tali risorse per attuare progetti che producano un significativo vantaggio in termini di maggiore scorrevolezza della viabilità e quindi una riduzione degli inquinati.

Le nostre priorità

- Realizzazione secondo attraversamento del Canale Candiano.
- Ampliamento e/o realizzazione nuovi parcheggi a ridosso del Centro Storico, condizione necessaria per affrontare il tema delle nuove Ztl
- Riqualificazione piste ciclabili e interconnessione dei percorsi ciclabili fra di loro.
- ZTL esistenti – Rivisitazione delle modalità di accesso e degli orari. No 0-24
- Zona a 30 orari solo per strade in prossimità di scuole di ogni ordine e grado, presidi sanitari, luoghi di aggregazione sociale con forte presenza di pubblico.
- Piano di rilancio e arredo delle aree in cui si va a intervenire
- Attenzione alle aree artigianali e industriali di tutto il territorio del Comune, creando aree destinate alla sosta di Autocarri e semirimorchi

Le nostre contrarietà

- Alla realizzazione di zone 30 nel modo proposto in quanto congestionerebbero ulteriormente una viabilità già parzialmente compromessa;
- Alla estensione massima delle ZTL;
- Alla chiusura totale dei pochi assi di attraversamento della città (es via Oberdan, Via D'Azeglio, Via Port' Aurea);

- Alla realizzazione di parcheggi scambiatori (vedi quello proposto all'ESP) solo all'esterno del centro storico, che allontanerebbero ulteriormente flussi di traffico dalle zone commerciali ed artigianali;
- esclusione della possibilità di sosta turistica nelle aree: Largo Giustiniano, Piazza G. Mameli (area centrale), Piazzale F. Segurini, Largo Firenze, Piazzetta S. Ragazzini, area parcheggio Via Port'Aurea, Via Castel San Pietro (tratto Porta Ravegnana- Via Renato Serra), Piazza Duomo, Piazzale G.B. Rossi ed area parcheggio di Via Bezzi.

Ravenna li 28 febbraio 2024