



**Verbale della Commissione consiliare n. 9**

**del 20 giugno 2018**

**Approvato il 22 10 2018**

Il giorno mercoledì 20 giugno 2018 alle ore 15.30 si è svolta presso la sala del Consiglio Comunale – Residenza municipale - la seduta della Commissione consiliare n.9 per discutere il seguente ordine del giorno:

- o P.D. 125/2018 Adozione Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS
- o Varie ed eventuali.

**Commissione n° 9**

Cognome e nome	Delegato: cognome e nome	Gruppo	Presente	Ora entrata	Ora uscita definitiva
Ancarani Alberto	-	Forza Italia	SI	15.55	18.30
Valbonesi C.	Fрати M.	PD	SI	15.30	18.30
Ancisi Alvaro	-	Lista per Ravenna	SI	15.55	18.15
Tavoni L.V.		Lega Nord	SI'	15.30	18.30
Mantovani Mariella		Art1- MDP	NO	/	/
Maiolini Marco		Gruppo Misto	X	15.30	18.30
Manzoli Massimo		Ravenna in Comune	NO	/	/
Vasi A.		PRI	NO	/	/
Perini Daniele		Ama Ravenna	NO	/	/
Distaso Michele		Sinistra per Ravenna	NO	15.30	07.12
Gatta R.	-	PD	SI	16.20	18.30
Minzoni R.		PD	SI	15.30	18.10
Verlicchi V.		La Pigna	SI	15.30	18.30
Tardi S.		CambieRà	SI	15.30	18.30

I lavori hanno inizio alle ore 15.46

Sono presenti i consiglieri Ancarani, Ancisi, Distaso, Gatta, Maiolini, Manzoli, Sbaraglia – su delega di Minzoni – Perini, Tavoni, Tardi, Valbonesi, Vasi, Verlicchi

ordine del giorno: Piano unitario mobilità sostenibile

Introdotta brevemente dal presidente della Commissione 9, **Rudy Gatta**, l'assessore **Roberto Fagnani** precisa che il piano è frutto di un lavoro assai ampio e protratto nel tempo cui hanno preso parte stakeholder, cittadini, associazioni; un piano strategico, decennale, che determina, inevitabilmente quando si parla dei piani del traffico, tutta una serie di discussioni significative.

Trattandosi di un piano decennale, dal punto di vista della mobilità indica ciò che 'intendiamo' realizzare nei prossimi anni, dal 2010 al 2028, tenendo conto che, data la natura di piano flessibile tutti i singoli argomenti verranno discussi poi, man mano che si presenteranno e di conseguenza si avranno i singoli provvedimenti. Ma è anche un piano frutto di confronti con le realtà europee e vi sono tantissimi progetti all'interno del Pums condivisi con altre città, ad esempio il progetto LOCATIONS per quanto riguarda la mobilità turistica. Il Piano prevede 44 milioni di euro di investimento in 10 anni e la possibilità di poter accedere a finanziamenti ministeriali, regionali e naturalmente europei e già oggi quanto a progetti di mobilità sostenibile il Comune di Ravenna ha incassato circa un milione di euro. Si affrontano i grandi temi, dalle pedonalizzazioni alla mobilità elettrica, alla mobilità ciclabile, l'abbattimento delle barriere architettoniche - a riguardo noi abbiamo già dotato il PAU -, alla mobilità turistica, all'ambiente, all'inquinamento.

Tre sono i fattori da coniugare quando si parla di Pums: fattore ambientale, fattore economico e fattore sociale; non dimentichiamo, poi, il tema della sicurezza, ad esempio davanti alle scuole, che coinvolge i tanti bambini che escono dagli istituti. Il Piano non costituisce una contrapposizione nei confronti delle auto, semplicemente persegue un loro utilizzo in maniera più equilibrata. Si è fatto un importante accordo con il Tavolo degli imprenditori, in passato confronto, invece, estremamente difficile, quasi sede di scontro e tra le altre cose sono stati introdotti due novità significative: ampliamento della ZTL con quella che abbiamo chiamato ZTL 'eco', cioè non permettere alle auto più inquinanti di entrare in tali zone. (L'Amministrazione ha aderito anni fa al 'PAIR 20 20', che prevedeva una ZTL per il 2020 del 100%, e 'noi' abbiamo ottenuto l'84%, inserendo la ZTL eco.

L'altro tema importante è dato dalla pedonalizzazione, è chiaro che una zona che viene pedonalizzata va fatta 'rivivere': pensiamo a via Cavour via Diaz. Il pedone acquista precedenza rispetto alle auto e per un centro storico che mira davvero a rivivere la sicurezza di cittadini e turisti acquista valenza fondamentale.

Seguono interventi dell'architetto Nicola Scanferla e dei consulenti Bugamelli e Mazza che hanno redatto la VAS valutazione ambientale strategica, consulenti di AERIS, unitamente all'ingegner Guerrini.

Il Pums - sottolinea **Scanferla** - è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e periurbane, al fine di migliorare la qualità della vita dei cittadini e delle città. Non è uno strumento singolo, ma va ad integrare gli altri strumenti di piano esistenti. Si tratta di uno strumento 'dinamico' perché quando entra in funzione, unitamente agli altri strumenti di pianificazione della mobilità, prevede la possibilità di venire controllato attraverso degli indicatori. Comunque il Pums ha una visione differente rispetto al precedente piano Urbano della mobilità previsto dalle leggi nazionali, presentando un interesse maggiore per le persone, con obiettivi di accessibilità e di qualità della vita.

Ne esce un'immagine delle città migliore, una migliore accessibilità alla città, quindi diversi maggiori benefici, riconducibili ad una migliore immagine della città, ad una migliore mobilità ed accessibilità, al potenziale per una migliore soddisfazione degli individui, ad una migliore qualità della vita, a benefici per l'ambiente e la salute,

a decisioni supportate da cittadini e stakeholder, ad un'efficace realizzazione degli obblighi di legge, alla realizzazione di una città più competitiva e di un migliore accesso ai finanziamenti.

Un breve cenno ai riferimenti normativi, 'a cascata', dalla Commissione Europea alla Regione Emilia Romagna: indicano come le città medie medio-grandi si devono comportare nel considerare la mobilità dei cittadini: a livello nazionale abbiamo la legge 340 del 2000 modificata nel senso che prevedeva la redazione di piani urbani di mobilità, ma ora, con le nuove linee guida redatte dal Ministero, si parla di piani urbani della mobilità sostenibile. A livello regionale 'abbiamo' tutte le leggi che riguardano i Pums, per i quali sono già stati previsti fonti di finanziamento a favore della mobilità ciclistica, del TPL - trasporto pubblico locale - e anche della sicurezza della circolazione. Vi è anche tutta una serie di pianificazione sovraordinata a cui il Pums si è rifatto, tra cui il Pair - piano aria integrato regionale -.

Si è, inoltre, realizzata la formazione dei tecnici che si sono occupati della redazione del Piano attraverso un progetto europeo BUMP - Boosting Urban Mobility Plans - nell'ottica del percorso di elaborazione del Pums.

Quindi da parte del Comune vi è stata l'audizione delle linee guida di Eltis, per il supporto del lavoro degli uffici, e poi la costituzione di un GDL -gruppo di lavoro- eterogeneo; si è pervenuti ad un processo partecipativo che ha ricevuto la condivisione delle linee di azione e degli obiettivi da conseguire da parte di tutti i gruppi di stakeholder interessati alla redazione di 'questo' piano : per far ciò 'abbiamo' ampliato il quadro conoscitivo che veniva dalla recente approvazione del Pgtu e, naturalmente, vi è stata la definizione dello scenario di piano.

Il 'nostro' PUMS si compone di diversi elaborati: la relazione di piano, l'ampliamento del quadro conoscitivo la Vas, la Vas e il documento della partecipazione. Cica gli obiettivi sono soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città, con opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave, contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano, e delle città più In generale, a beneficio delle attività economiche, dei cittadini e delle aree urbane nel loro insieme, naturalmente promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale, garantire adeguate condizioni di sicurezza volte alla riduzione del numero di incidenti sulle nostre strade, migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci.

Come già evidenziato, la definizione dello scenario del Pums è avvenuta attraverso la condivisione con tutti gli stakeholder sul territorio: questionario online, focus group ascolto, workshop, iniziative pubbliche, evento finale, Tavolo provinciale delle associazioni imprenditoriali.

Sono stati anche individuati undici temi a cui bisognava far riferimento per adottare le azioni miranti a conseguire gli obiettivi fissati, undici temi tutti ugualmente importanti: pedonalità, sicurezza mobilità elettrica, locations, merci urbane, accessibilità Pau, ciclabilità, trasporto pubblico, moderazione del traffico, sosta. nuove infrastrutture.

Circa la pedonalità, 'vorremmo' considerare alcune zone della città, creando opportunità grazie a nuovi assi pedonali commerciali urbani, anche di collegamento tra parcheggi di prossimità.

Per la sicurezza si mirerà alla diminuzione del numero di incidenti, con il piano di abbassamento della velocità media sulle strade extraurbane e su quelle urbane di attraversamento, con controlli preventivi sulle radiali urbane ed un'ampia verifica delle zone 30 km orari.

Per la mobilità elettrica vi sarà la redazione di un piano di infrastrutturazione dei punti di ricarica, un progetto in corso di 'mi muovo mare', con l'installazione di alcune colonnine lungo la costa, accordi con ASL per condividere un piano che interessi anche le 'case della salute' e un sistema di ricarica e-bike per le biciclette elettriche.

Per la mobilità dedicata a scopi turistici, ci stiamo occupando con LOCATIONS di redigere un piano a basse emissioni di carbonio LCTP - Low Carbon transport Planes - Gli scopi: migliorare l'accessibilità turistica, migliorare la qualità dei luoghi, migliorare la qualità ambientale delle connessioni tra il terminal crociere il centro di Ravenna.

Tra le azioni dell'LCTP il miglioramento dell'accessibilità ai punti di interesse nei pressi del terminal crociere, il potenziamento del sistema di segnaletica ciclabile e pedonale, il ricorso a bici a pedalata assistita, in sinergia col progetto europeo Moses-

Per il piano accesso merci Ravenna e, in particolare, al centro storico, esso prevede la realizzazione di piattaforme per l'accesso delle merci con veicoli elettrici e Cargo bike, il piano delle piazzole di carico scarico C/S con l'individuazione di canali di transito per velocizzare l'accesso delle merci al centro storico parentesi (progetto pilota di collaborazione con l'Università di Bologna).

Si inserisce **Fagnani** per spiegare come i singoli provvedimenti saranno oggetto di discussione, di volta in volta, in Consiglio comunale, “non si fissa certo l'orario previsto nel Regolamento”.

**Scanferla** chiarisce che il Pums contiene all'interno la previsione del piano di accessibilità urbana – PAU-. Si vuole garantire libertà di spostamento per l'accesso ai luoghi pubblici e di pubblico interesse( con adeguamento delle fermate del Tpl, Paline per persone con disabilità, non vedenti etc, verifica degli impianti semaforici.

Per la ciclabilità è prevista la redazione di un piano che, ad integrazione di quello già esistente, venga integrato con un piano delle reti pedalabili extraurbane. Ci si vuole dotare di una rete di percorsi extraurbani pedalabili, tenendo conto delle pianificazioni a livello nazionale e... pensiamo anche alla ciclovia Adriatica.

Quanto al trasporto pubblico si persegue la razionalizzazione complessiva della rete delTP, con modifiche che riguardano soprattutto le linee dedicate al forese e progetti che interessano nuovi impianti di fermate, nonché finanziamenti per l'utilizzo di carburanti alternativi, senza tralasciare il traghetto di Porto Corsini.

Per la moderazione del traffico vi sono proposte di ampliamento graduale, nell'ottica di 10 anni, delle ztl, con limitazione ai veicoli maggiormente inquinanti, un eventuale ampliamento delle ZTL anche nelle località balneari, un ZTL bus per Porto Corsini, un ampliamento di zone 30, zone ‘di quiete’ attorno alle scuole, obblighi derivanti dal piano d'azione (zonizzazione acustica).

‘Abbiamo’ considerato ‘tutta’ un’accessibilità ai parcheggi esistenti, con potenziamento degli stessi per migliorare l'accessibilità al centro storico e le stesse ‘canalizzazioni a questi parcheggi lasciate transitabili’.

A proposito della sosta si vuole riequilibrare gli spazi di sosta a pagamento, concentrandoli, in parte, in alcune aree di sosta esistenti potenziandole. Vi sarà, poi, una reVISIONE degli spazi per carico scarico merci, oggi particolarmente caotico nel centro storico, oltre ad una razionalizzazione dell’accesso in alcuni parcheggi, con l’introduzione di sistemi automatizzati, sull’ esempio di Piazza Baracca che ha dato, a ‘nostro’ giudizio, risultati più che confortanti.

A proposito delle nuove infrastrutture si faranno considerazioni sulla scorta di ciò che emergerà dalle nuove strade di Poc e di Pug; si avrà, comunque, l'ampliamento dei parcheggi di prossimità/attestamento al centro storico, il mantenimento della previsione del bypass e la stazione ‘cerniera o stazione ponte’ tra virgolette, vista come massimo luogo dell'intermodalità urbana della nostra città.

L’attivazione delle funzioni di monitoraggio dello stato di avanzamento del Pums rappresenta una delle funzioni fondamentali del processo di piano; a questo scopo risulta decisiva la costruzione di un sistema di indicatori che

permetta di valutare lo stato di realizzazione delle azioni di piano, i relativi effetti sul sistema della mobilità e sul sistema urbano nelle sue componenti sociali, economiche ed ambientali.

Il monitoraggio, poi, consiste in diverse fasi, tra cui la raccolta dei dati necessari per la stima degli indicatori, l'elaborazione dei dati, la valutazione dell'efficacia e dell'efficienza, l'individuazione delle correzioni da apportare agli interventi di Piano, l'eventuale revisione dei target da conseguire.

Circa i costi di investimento, il Pums prevede investimenti per circa 44 milioni di euro, da ripartire su 10 anni, con 31,1% per interventi infrastrutturali, 24.8 % per ciclabilità, 4.6% per trasporto pubblico, 4.1% per moderazione del traffico, 14.7% per sosta, 9.3% per la sicurezza stradale, 4.6% per mobilità elettrica.

Circa l'attuazione indicativa del pums, l'approvazione è prevista entro dicembre 2018, intendendo le azioni di breve periodo nel 2020-21, di medio periodo nel 2024 - 2025, di lungo periodo nel 2027-2028.

**Bugamelli**, consulente per il rapporto ambientale, evidenzia che la Vas da un lato serve a valutare la rispondenza del piano con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile,

verificandone l'incidenza sulla qualità ambientale e dall'altro attraverso la verifica di coerenza delle azioni e degli effetti del Piano. Il Piano risulta 'coerente e quasi conforme' rispetto ai temi della qualità dell'aria, del rumore e dell'energia. Positivo che gli obiettivi ambientali siano esplicitati e non vengano perseguiti in modo implicito. In riferimento alla qualità dell'aria, la valutazione degli effetti complessivi del Piano è in rapporto agli obiettivi di sostenibilità assunti, ma le valutazioni servono anche a meglio comprendere la coerenza/conformità agli obiettivi e prescrizioni del Pair 2020.

A giudizio di **Daniele Perini** purtroppo la nostra è forse l'unica città in cui i mezzi di Hera, i pullmini dei corrieri etc possono entrare a qualsiasi ora. E pensare che abbiamo ben otto monumenti UNESCO, con turisti da tutto il mondo. La domanda è, rivolto a Fagnani: su questo tema vi saranno degli orari finalmente simili a quelli di Cesena, che ha saputo risolvere il problema.

Poi, per quanto concerne gli autobus elettrici, in passato il Consigliere ricorda di avere posto domande ben precise a Start, da quasi un anno, senza però ottenere alcuna risposta.

Per **Alberto Ancarani** il Pums, in realtà, è il piano di sistema che, inevitabilmente, mette insieme tutti gli altri piani e li coordina: gli obiettivi risultano condivisibili e sulla carta 'io sono d'accordo su tutto'. Però 'noi vi abbiamo già messo alla prova e non siamo rimasti per nulla soddisfatti di come, negli anni, avete attuato quelli che erano gli obiettivi: talebani su alcuni punti ed eccessivamente lassisti su altri'. Così si è registrata nell'ultimo ampliamento Ztl una certa rigidità ('telecamere ovunque'), ma non la medesima determinazione ('cattiveria') per i corrieri. Particolare, poi, la situazione di piazza Garibaldi, 'parcheggio dei notabili della città': non viene chiusa, però 'chiudete' piazza Kennedy, luogo di parcheggio sino all'altro giorno dei 'comuni mortali'. E il Consigliere non nasconde di faticare a credere alla buona fede nel rispetto di 'questo' genere di obiettivi.

Quale, infine, la tempistica di approvazione finale, e quella dei piani conseguenti, con **Fagnani** a precisare che 'come obiettivo e come obbligo abbiamo l'approvazione del Pums entro dicembre 2018'.

Gli obiettivi del Piano vengono largamente condivisi da **Marco Maiolini**, favorevole, in particolare, all'allargamento della Ztl, però appare opportuna una revisione dei percorsi ciclabili, poiché 'bisogna giungere in centro da parcheggi ben definiti per chi viene dal forese'. Va evitata in misura sempre crescente la promiscuità auto-pedoni, quindi individuare piazzole per il car sharing, un mezzo destinato a un grande utilizzo in futuro. Teniamo presente il problema legato all'accessibilità per i diversamente abili, coinvolgendo associazioni e gli stessi soggetti coinvolti che, meglio di chiunque altro, possono indicare cosa sia veramente più utile e facilitativo.

A giudizio di **Cinzia Valbonesi** siamo in presenza di un Piano importante in grado di offrire una visione diversa della città e del modo di viverla; viene definita una linea strategica, espressa già con contorni sufficientemente chiari. Significativo che sia frutto di una concertazione condotta con i cittadini in primis e con il Tavolo delle associazioni di categoria, nonché con quello degli imprenditori.

Apprezzabile, poi, lo sforzo dell'Amministrazione di intercettare, per quanto possibile, i fondi europei: si continui ad avere grande attenzione per queste opportunità.

**Massimo Manzoli** domanda se si sia valutata l'ipotesi di rendere completamente gratuito il servizio di trasporto pubblico, come in Estonia dal 2013 e, tra poco tempo, in alcune città tedesche; quanto ai collegamenti e alle strutture sull'elettrico, positiva l'implementazione di colonnine elettriche etc, ma 'non ho visto nulla sull'elettrico applicato all'industriale'. E poi il 'famoso' collegamento tra lidi Nord-P.Corsini- M.Romea e città come si svilupperà, sia dal punto di vista del traffico merci che della ciclabile?

Da **Samantha Tardi** viene un'approvazione, in linea generale, al Piano; la richiesta, però, è di compensare parallelamente e contemporaneamente sempre qualunque atto venga fatto, poiché risulta fondamentale che laddove si procede alla chiusura di strade etc vi sia in automatico, e simultaneamente, una compensazione di aumento parcheggio, ma anche in termini di trasporto pubblico. Non si dimentichi che già ci troviamo in una fase di difficoltà 'clamorosa' a livello di centro storico per quanto attiene la rete commerciale (la gente è sempre meno invogliata a venire in centro per fare shopping, dato che trova le medesime cose di un centro commerciale).

Considerando, poi, la tabella del Piano, con la distinzione per gli interventi tra breve, medio e lungo periodo, per il trasporto pubblico locale e gli interventi volti alla razionalizzazione della rete, si può rilevare come essi partano solamente dal medio e lungo periodo: invece è fondamentale che quelli per la razionalizzazione siano presi in considerazione sin dal breve periodo.

'Bello, bellissimo, ottime intenzioni' commenta **Veronica Verlicchi**, però è difficile approvare così, 'a scatola chiusa, una scatola vuota senza sapere esattamente dentro cosa si va a mettere': 'queste' sono linee di indirizzo, ma non linee operative. Una domanda, poi, in particolare a Fagnani: come è riuscito a convincere le associazioni di categoria a concedere il proprio benessere sul Piano senza spiegare loro, specie per il centro storico, come verranno in concreto tutelati i commercianti?

Per **Roberto Ticchi** – esperto La Pigna – è un piano di 'intenzioni nobili', che mira al raggiungimento di obiettivi significativi, però, ad esempio, in tema dei 44 milioni, vi sono? non vi sono? in quanto tempo possono risultare disponibili?

Alcune cose, comunque, non convincono; così la riduzione della velocità non sempre è sinonimo di riduzione del rischio di incidenti, pertanto le situazioni vanno contestualizzate, caso per caso. In assenza, poi, di un mutamento di mentalità nelle persone, è forte il rischio di un insuccesso (pensiamo ai ciclisti che sfrecciano in via Cavour!). Per la mobilità elettrica, infine, occorre incentivare l'acquisto dei mezzi elettrici.

Dopo che **Maiolini** ha auspicato la previsione di 'pacchetti famigliari di abbonamenti annuali', per potenziare i mezzi di trasporto pubblici che dal forese arrivano in centro, Alvaro Ancisi ritiene necessaria una seconda Commissione, programmata per il 2 luglio, per la presentazione di proposte; il Piano è giunto pochi giorni fa, molto corposo, ma sembra basarsi 'un poco sull'argilla'. Anche fissare un cronoprogramma risulta utile.

**Verlicchi**, unitamente a **Tardi**, non si dice contraria ad una nuova Commissione per il 2 luglio, ma 'non ha senso se dobbiamo tornare qui a parlare delle linee di indirizzo!'

Quanto alle questioni di metodo, si inserisce **Fabio Sbaraglia**, la discussione oggi, in realtà, vi è stata; è accaduto che una delibera presentata in commissione abbia, poi, visto emendamenti in consiglio comunale, per cui, a parte Ancisi, non 'ho compreso chi altro stia chiedendo un aggiornamento della Commissione'.

**Ancisi** 'si complimenta' con i Consiglieri che già hanno le idee tanto chiare e hanno ben compreso temi tanto complessi e delicati in un lasso di tempo, per giunta, assai limitato; si vada pure in Consiglio, a questo punto, ma non si dica che 'queste sono riunioni produttive',

I lavori hanno termine alle ore 18.30

Il Presidente della C9

Rudy Gatta

Il segretario verbalizzante

Paolo Ghiselli