

**COMUNE DI RAVENNA**

Commissione Consiliare n.8 “Decentramento, lavori pubblici, ambiente, animali, transizione ecologica”

Piazza del Popolo, 1 – 48121 Ravenna

Mail: pghiselli@comune.ra.it 0544/482503-2154

Verbale seduta Commissione n.8 - di lunedì 01.07/2024

Approvato in C8 il **16.09.2024**

Il giorno lunedì 01 luglio 2024 “sicurezza”, la Commissione consiliare n.8, si è riunita alle ore 16.30, in formula mista in sala Consiglio per discutere il seguente o.d.g.:

- Esame OdG PD 144/2024 Ancisi – ‘Obbligatorio sospendere gli autovelox e velobox non omologati’;
- Esame OdGPD 1672024 Ancisi ‘ Lido di Dante: bonificare dalle frequentazioni sconvenienti e pericolose il tratto pinetale di Via Catone’.

Componenti Commissione n.8

Cognome e Nome	Delegato: Cognome e nome	Gruppo	presente	ora entrata	ora uscita definitiva
Ancarani Alberto		Forza Italia	X rem	16.30	18.45
Ancisi Alvaro		Lista per Ravenna	X	16.30	18.45
Bazzocchi Fabio	Margotti	PD	ass.	/	/
Bombardi Igor		PD	x	16.30	18.45
Buonocore Davide	Cortesi	Ravenna Coraggiosa	X rem	16.30	18.45
Ercolani Giacomo		Lega Salvini Premier	ass.	/	/
Esposito Renato		Fratelli d’Italia	X rem	16.30	18.45
Francesconi Chiara		Gruppo Misto	X rem	16.30	17.27
Grandi Nicola		Viva Ravenna	X rem	16.30	18.45
Natali Maria Gloria	R.Haxibeku	PD	X	16.30	18.45
Schiano Giancarlo		M5S	X rem	16.30	18.03
Vasi Andrea		PRI	X rem	16.30	18.45
Verlicchi Veronica		La Pigna	X rem	16.42	17.47

I lavori hanno inizio alle ore 16.39

Introdotta da **Igor Bombardi**, presidente C.8, che procede anche all'appello, ha avviato la presentazione dell'o.d.g. PD144/2024 proposto dal Consigliere Alvaro Ancisi "obbligatorio sospendere gli autovelox e velox non omologati".

Alvaro Ancisi desidera ringraziare il Presidente della pro loco di Lido di Dante che si è reso disponibile a collaborare come esperto, in autonomia dalla Lista che lo ha invitato; è ben noto l'impegno ambientalista della Pro Loco...ma Bombardi, interviene sottolineando che allora dobbiamo invertire l'ordine dei lavori e partiamo dal PD 167/2024, sempre avanzato dal Consigliere Ancisi, riguardante Lido di Dante: "bonificare dalle frequentazioni sconvenienti e pericolose il tratto pinetale di via Catone".

L'iniziativa, precisa Ancisi, è partita dal Presidente della Pro Loco Lido di Dante, Scarabelli, e anche dal signor Cortesi che risiede proprio in questo tratto: da anni ormai la Pro Loco e gli abitanti del posto richiedono che sia installato un dispositivo di accesso sui 500 - 600 metri del tratto finale del Viale Catone, non urbanizzato, parallelo al Camping Classe che, avendo sul lato mare la pineta, finisce nei campi agricoli.

Secondo varie testimonianze acquisite in forma scritta, nelle ore notturne ma anche diurne, qui si svolge un traffico intenso di autovetture, spesso in coda tra loro, senza apparente destinazione, non giustificato dalle rare abitazioni e dai pochissimi residenti, soltanto tre, favorito dalla impossibilità che da quell'unico accesso, in ragione dell'estrema ristrettezza della strada, intervengano a sorpresa le forze dell'ordine.

Da qui prostituzione, consumo di atti sessuali, spaccio e assunzione di sostanze stupefacenti.

Verso il fondo della strada, sul lato pineta, è possibile scorgere vistosi stalli adibiti ad "alcova", con relative "sporcizie", lasciate a terra, non dimentichiamo, inoltre, che nel 2022 2 incendi furiosi sono partiti proprio da questi stalli. Il tratto di strada in questione viene scelto come passaggio di autovetture anche perché da lì si dirama una scorciatoia nascosta che consente di accedere impropriamente alla spiaggia naturista.

Il luogo per la sua bellezza è oggetto di camminate, di sport, purtroppo interrotte a causa di presenza "ambigue" che lo rendono molto fastidioso specie per bambini e minori, costretti ad assistere allo spettacolo di persone seminude in atteggiamenti impropri.

La chiusura dell'accesso ai veicoli a motore non autorizzati potrebbe contenere o limitare questo sconsiderato movimento di finto ambientalismo, avente finalità assai diverse dalla semplice balneazione "senza veli". Il progetto che si propone al voto di Consiglio comunale si basa

- 1) sulla installazione di un sistema tecnologico di accesso limitato ai pedoni, ai ciclisti, ai veicoli dei residenti e delle attività agricole, nonché ai mezzi di vigilanza e di intervento pubblico;
- 2) sull'innalzamento di una recinzione per la protezione della pineta adiacente;

- 3) sull'impianto di un sistema di illuminazione pubblica per tutelare la sicurezza e valorizzare il percorso in oggetto a fianco della pineta Ramazzotti.
- 4)

Il vice Sindaco **Eugenio Fusignani**, fa presente che già dal 2016, subito dopo l'insediamento, 'abbiamo' cominciato a monitorare Lido di Dante, che dal punto di vista naturalistico rappresenta una delle località più significative del litorale ravennate.

Questo luogo è stato dipinto più volte come una sorta d'inferno, altre volte come un paradiso, e forse lo stesso titolo dell'o.d.g., che utilizza il termine "bonificare", non appare del tutto opportuno.

Comunque i problemi evidenziati sono ben noti all'Amministrazione, molto lavoro è stato compiuto, con servizi di pattugliamento che 'si sono avuti, si hanno e si avranno anche in futuro' ad opera della Polizia Locale e del comandante Giacomini, avviati almeno a partire dal 2017. Ora si tratta, però, di valutare quale tipo di iniziative o, meglio, quali tipi di iniziative si possano mettere in campo.

La pineta, peraltro, non rientra nel demanio comunale, non si vuole 'scaricare su altri', ma occorre fare chiarezza.

Ci si chiede di chiudere gli ultimi 500 metri, significa chiudere un pezzo di pineta che riguarda il demanio dello Stato, competenza oggi dei Carabinieri forestali.

Quanto alle proposte contenute nell'o.d.g., per rendere ciclo pedonale quel tratto di strada con impianti tecnologici appare valido solo Sirio, occorre trasformare quella zona in una ZTL.

Il problema della località non è legato ai naturalisti, nel 2010 vi è stata la proposta di gestire un'area sulla spiaggia per poter regolamentare gli accessi alla spiaggia stessa, ed è tuttora valida.

Un modo percorribile per consentire l'accesso ai naturalisti e a chi vuole godere correttamente di quei luoghi. Fusignani non trova praticabile l'idea di andare a recintare una pineta, poiché le zone naturali devono restare naturali in tutti i sensi. Quanto alla pubblica illuminazione non sussistono i presupposti per giustificare un impianto che avrebbe un costo superiore ai benefici che potrebbe arrecare.

Il comandante **Giacomini** riconosce che, sotto il profilo della diagnosi Ancisi ha esposto tutte cose vere, i fenomeni di illegalità che si verificano in questa area vengono confermati dalle attività sanzionatorie; non è, però, vero che la zona è abbandonata: sono state elevate 643 trasgressioni per divieto di "fermata", che rappresenta la trasgressione più mite, in via Catone, più precisamente da via Paolo e Francesca, verso la pineta, mentre più preoccupanti in questi ultimi anni sono risultati gli episodi di atti osceni in luogo pubblico, oggi peraltro depenalizzati ad illecito amministrativo.

Comunque con sanzioni che vanno da 10 a 30 mila euro, e dal 2021 al 2023, le 11 sanzioni corrispondono a 110 mila euro.

5, poi, gli episodi per atti contrari alla pubblica decenza, con sanzione pari a 3.333.00 euro, oltre al traffico di sostanze stupefacenti.

L'idea di creare uno sbarramento ai veicoli, sostiene il Comandante, incontra alcuni limiti normativi: lungo viale Catone vi è un cartello di località con scritto Lido di Dante, sbarrato in rosso e quello è il punto in cui cessa l'abitato ed ha inizio il tratto extra urbano.

L'istituzione di ZTL potrebbe aversi tra l'intersezione di via Catone con via Paolo e Francesca e la tabella di fine località.

Però l'importante è che si tratti di un provvedimento che 'non sia solo carta', ma reso funzionante e rispettato dall'esistenza di una forma di controllo, possibilmente continuativa. Occorre un'autorizzazione ministeriale, frutto di un iter complesso e non sempre garantito nel successo. Quindi consideriamo la possibilità di ZTL da via Paolo e Francesca sino al cartello di località, e non è possibile battezzare ZTL tutto il rettilineo rosso, però vi è un 'pezzetto' che potrebbe esser contraddistinto da una limitazione degli accessi.

Secondo **Renato Esposito** fare una ZTL potrebbe apparire "improprio", poiché la pineta è di tutti; che fare allora? Giacomini ha descritto le sanzioni già comminate e potrebbe risultare utile posizionare telecamere ad hoc, del tipo di quelle utilizzate di chi si dedica allo studio degli animali nei boschi, telecamere che si attivano soltanto con il passaggio di qualcuno, da posizionarsi nelle zone dove stazionano "le allegre fanciulle" e i loro amici.

Purtroppo l'illuminazione dell'intera strada appare troppo onerosa come anticipato da Fusignani

Quindi 'no' alla recinzione della pineta, 'no' all'illuminazione ribatte **Ancisi**, ma l'importante è che su questo tratto di strada non vi sia l'accesso libero alle macchine: non è interesse di nessuno andare contro ai disagi che questa gente sopporta e se la proposta è di una ZTL si viene in qualche modo incontro al problema principale.

Scarabelli ricorda che viale Catone corrisponde ad un tratto davvero molto bello, con una pineta, in buono stato, un gradevole fresco al mattino e, dall'altra parte, la visione della campagna. Però passare di lì con dei bambini non è di certo bello, troviamo dell'esibizionismo, macchine con sportelli aperti, un fenomeno allargato alla pineta, sottobosco, e a questa stradina.

Molti si fermano nel sottobosco, "consumano" e vanno via, lasciando fazzolettini di carta, preservativi, etc...il nudismo, il naturismo, rappresentano elementi normalissimi, ma 'no' a tutto quello che gira attorno ad esso di non regolare.

Una spiaggia nudo - naturista con dei servizi sposterebbe l'entourage di persone che hanno altri fini che non siano il godersi il vero naturismo e la vera nudità.

Per **Cortesi** trasformare quella zona in ZTL sarebbe 'molto interessante e molto positivo', l'idea di Fusignani sembra attuabile, attenzione anche ai problemi incendi, ben sei si sono sviluppati in quella zona e sono tutti dolosi e, infine, opportuno "toccare la gente nel portafoglio".

Ancisi si dice disposto a questo punto a sospendere l'o.d.g., a confrontarsi con maggioranza e opposizione per giungere ad un testo condiviso sulla base delle indicazioni fornite dal vice Sindaco e dal Comandante della Polizia Locale, quindi sembra essere stato compiuto un primo passo significativo.

Il breve tratto di ZTL comincia laddove non vi sono case vi sarebbe soltanto l'agriturismo e nell'insieme la soluzione pare intelligente.

Passando all'*ordine del giorno di Ancisi, PD 144/2024*, su autovelox e velobox non omologati, il **Consigliere** ricorda che, con un'ordinanza del febbraio 2024, la Corte di Cassazione ha stabilito in modo definitivo che i mezzi tecnici addetti al controllo della velocità, come gli autovelox, richiedono necessariamente la preventiva sottoposizione del mezzo di rilevamento elettronico alla procedura di omologazione, non essendo più sufficiente la semplice approvazione per far considerare legittimo l'accertamento della velocità veicolare.

Gli autovelox insediati a Ravenna non hanno tuttora questa procedura di omologazione e perdurando questa situazione e mantenendo in funzione questi autovelox e velobox, per le sanzioni già applicate e pagate non si può far valere un diritto di rimborso, mentre per i nuovi accertamenti chiunque può presentare il ricorso al Giudice di pace o al Prefetto. Pochi cittadini, però, sembrano disposti a 'imbarcarsi' in questa procedura.

L'iniziativa dei cittadini potrebbe esercitarsi attraverso una richiesta rivolta al Comune stesso di annullamento in autotutela dei verbali in questione, con obbligo che il Comandante della Polizia Locale trasmetta gli atti al Prefetto perché proceda al loro annullamento.

Il Sindaco e la Giunta potrebbero disporre da subito, per evitare più gravi responsabilità, che sia immediatamente sospesa l'attività degli autovelox e dei velobox privi di omologazione, fino a che non ne saranno provvisti.

Il dispositivo invita il Sindaco e la Giunta a disporre che gli autovelox e i velobox installati sulle strade comunali provvisti di autorizzazione, ma non dell'omologazione sospendano la propria attività sino a quando non saranno in regola.

Si segnala, infine, l'opportunità di operare allo stesso modo con gli autovelox e i velobox sprovvisti di omologazione che risultano in funzione sulle strade provinciali.

Si tratta di un argomento ricco di tecnicismi, sottolinea **Fusignani** ritenendo più opportuno cedere la parola a Giacomini. Comunque la sentenza della Cassazione ha sollevato un problema che interessa tutto il territorio nazionale, nel 'nostro' caso 'riteniamo' che non vi siano le condizioni per raccogliere le proposte fatte e 'continueremo' perché tutti gli impianti installati nel Comune di Ravenna sono installati nel pieno rispetto delle normative vigenti e con tutte le procedure espletate.

Del resto vi sono sempre stati un dialogo ed un confronto costruttivo con le forze di polizia, non vi sono le condizioni per andare in autotutela e sono in arrivo nuove disposizioni normative per calmierare la velocità. A tale riguardo è previsto un incontro il 4 luglio p.v. e i nuovi dispositivi non prevedono sanzioni in automatico, ma contemplan degli 'elementi fisici' per rallentare la velocità di attraversamento.

Quindi non è possibile andare nella direzione auspicata dall'ordine del giorno.

L'argomento tiene banco, conferma **Giacomini**, e dal giorno della sua pronuncia questa sentenza ha generato un certo disorientamento poiché la stessa suprema Corte nel tempo aveva pronunciato sentenze che si orientavano in senso diametralmente opposto.

Qual è il reale oggetto del contendere? Si tratta del significato da attribuire al termine ‘omologato’, presente nella norma del Codice della Strada -art.142- che prevede che per l’accertamento della trasgressione dei limiti di velocità si possa provvedere anche con ‘apparati automatici’, descritti nella norma quali ‘omologati’.

Nell’art. 45, sempre del Codice della Strada, si parla di ‘omologato’: in particolare si rinvia al Regolamento che costituisce un’altra legge. Nel tempo per ‘omologazione’ si intendeva ‘apparati approvati od omologati da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti’. Appare evidente che la pronuncia di una sezione della Corte di Cassazione rappresenta una pronuncia assai autorevole, però va ricordato che gli effetti della sentenza si producono solo sul caso sottoposto ai giudici e non va a modificare il nostro ordinamento. Certo i giudici, compresi i Giudici di pace, molto ragionevolmente si conformeranno a questo orientamento, però resta il fatto che la norma in questione si colloca all’interno della materia ‘ordine e sicurezza pubblica’ e che la funzione di sicurezza stradale non è una funzione locale del Comune di Ravenna, bensì una funzione ‘statale’ che i Comuni esercitano per delega.

Dunque circa il ‘cosa fare’ appare azzardato che siano i Comuni a decidere, è opportuno che le decisioni in merito vengano assunte dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti. Al momento vi è una certa stasi. Neppure un mese fa il Ministro Salvini ha emanato una direttiva proprio per disciplinare gli auto-velox; come superare questa fase di stasi? Difficile rispondere, riconosce Giacomini, ma si configurano due possibili esiti:

- 1) che all’intero della stessa suprema Corte si risolva questo orientamento incerto;
- 2) che il legislatore, affermando il proprio potere di emanare leggi, apporti quelle modifiche utili a realizzare il proprio intento.

Lo scopo è consentire l’effettuazione delle rilevazioni delle velocità con strumenti omologati od approvati. La differenza tra omologato ed approvato non produce un effetto di minor tutela per il cittadino, non è vero che lo strumento approvato sia fallace al punto da sfociare nell’arbitrio dell’Amministrazione, è più semplicemente il metodo tecnico ritenuto idoneo per dare affidabilità allo strumento e anche il processo di approvazione è oggetto di un iter assai rigoroso, ad opera del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

L’attuale posizione del Comune di Ravenna è quella di proseguire con le attività accertative, anche perché non farlo esporrebbe l’Ente alla contestazione di danno erariale. Si confida, comunque, che nel breve periodo vengano adottati provvedimenti volti a fare chiarezza.

Senza alcuna vis polemica, **Esposito** ricorda che in realtà ‘approvazione’ ed ‘omologazione’ costituiscono due termini simili, ma non uguali: per omologazione, infatti, si intende la verifica del rispetto delle caratteristiche obbligatorie imposte dal Codice della Strada, mentre l’approvazione riguarda caratteristiche non specificate dal Codice.

Le sentenze della Cassazione sono valide esclusivamente solo per il caso specifico, non erga omnes, ma per i casi simili il giudice dovrebbe, comunque, tenerne conto.

La materia è delicata, attiene alle casse del Comune, ma il Comune deve adeguarsi alla normativa.

La Giunta forse dovrebbe tenere conto di questa pronuncia, evitando così tante altre liti che potrebbero risultare dannose per le casse dell’Ente.

Ancisi ritiene doveroso sospendere l'attività di questi strumenti, conscio che sono in ballo a bilancio oltre 13 milioni di euro di incassi da dispositivi; comunque oggi 'no' all'espressione di parere, si vada all'eventuale votazione in Consiglio comunale.

I lavori hanno termine alle ore 18.45

Il presidente C8 Igor Bombardi

Segreteria Paolo Ghiselli

Barbara Catalani

Verbalizzazione a cura di Paolo Ghiselli