

**COMUNE DI RAVENNA**  
**CONSIGLIO TERRITORIALE**  
**Area n. 2 – “Ravenna Sud”**

VERBALE SEDUTA DEL CONSIGLIO TERRITORIALE “RAVENNA SUD”

RIUNITOSI IL 12/12/2023 alle ore 20,45

PRESSO LA SEDE DELL'UFFICIO DECENTRAMENTO DI VIALE BERLINGUER N. 11 – RAVENNA

Approvato il 10 / 01 / 2024

**Dall'appello nominale risultano presenti:**

Lista	Consiglieri		Presente			Assente
	Cognome	Nome		Entra ore	Esce ore	
CAMBIAMO IL COMUNE	CASADEI	ENZO				
	CRIVELLARI	MASSIMO				
	DIMA	EUGENIO				
	FORLIVESI	ELISABETTA				GIUSTIFICATA
	MANCA	MATTEO				
	MORETTA	MICHELE				
	OSTWALD	BRIGITTE				GIUSTIFICATA
	SPADONI	GIANFRANCO				
	INSIEME PER I TERRITORI	FARNETI	STEFANO			
FUCCHI		CLAUDIO				
FUSCONI		FABRIZIO				
GARDINI		PAOLO				
GUARDIGLI		MARIA GRAZIA				
IACCARINO		CARMINE				GIUSTIFICATO
MONTI		RITA				
MORGANTI		SABRINA				GIUSTIFICATA
SANGIORGI		SILVIA				
VANNELLI		PAOLA				
VENTURI	MICHELA					

Presiede la Presidentessa del Consiglio Territoriale Guardigli Maria Grazia

Verbalizzante la consigliera Silvia Sangiorgi

Essendo presenti n. 15 Consiglieri su n. 19 assegnati, la Presidentessa dichiara valida la seduta.

La seduta ha inizio alle ore 20,46.

La Presidentessa dà atto della presenza dell'Ing. Corrado Guerrini, dirigente del Servizio Mobilità e Viabilità del Comune di Ravenna che, su suo invito, si è gentilmente reso disponibile ad illustrare al Consiglio il progetto di cui al punto 2 all'o.d.g.

Inoltre, la Presidentessa dà atto della presenza dei seguenti rappresentanti dei Comitati Cittadini dell'Area Ravenna Sud:

- Consigliere Claudio Fucchi, vice presidente Comitato cittadino di Classe
- Consigliere territoriale Paolo Gardini, membro del Comitato cittadino di San Bartolo
- Consigliera territoriale Vannelli Paola, Presidente Comitato cittadino di Ponte Nuovo e Madonna dell'Albero
- Consigliera Rita Monti, vice presidente del Comitato cittadino di Ponte Nuovo e Madonna dell'Albero
- Consigliere Enzo Casadei, Vice presidente del Comitato Cittadino di Fosso Ghiaia

Prima dell'esame dei punti all' O.d.G. la Presidentessa ne dà lettura:

- 1 Approvazione verbali sedute del consiglio territoriale del 29/11/2023;
- 2 Richiesta parere ai sensi dell'art. 30 del Regolamento per l'istituzione ed il funzionamento dei Consigli Territoriali relativamente ai Piani Particolareggiati nel territorio di competenza del Consiglio Territoriale.
- 3 Varie ed eventuali.

Si passa all'esame dei vari punti:

**1. Approvazione del verbale della riunione del 29/11/2023**

La Presidentessa comunica che il verbale non è ancora pronto e quindi l'approvazione è rinviata alla prossima seduta del Consiglio.

**2. Richiesta parere ai sensi dell'art. 30 del Regolamento per l'istituzione ed il funzionamento dei Consigli Territoriali relativamente ai Piani Particolareggiati nel territorio di competenza del Consiglio Territoriale. Formulazione delle osservazioni relative.**

L' Ing. Guerrini spiega che c'è stato un finanziamento e che sono stati individuati 10 incarichi dove investirlo. Il Comune, nell'ambito di tali incarichi, sta quindi procedendo a redigere un progetto relativo alla viabilità cittadina, in attesa che siano pubblicati dei bandi di finanziamento ai quali candidare le varie parti del progetto.

L'Ing. Guerrini procede quindi ad illustrare i documenti sui quali il Comune ha chiesto al Consiglio Territoriale di esprimersi, ossia i Piani Particolareggiati relativi ai seguenti servizi:

1) Servizio per la redazione di Piani Particolareggiati e degli Studi di Fattibilità Tecnica ed Economica per l'accessibilità, la sosta e la circolazione Località di Cintura: Classe e area via Romea Vecchia

- Relazione tecnica – Classe-Romea Vecchia; (in allegato)
- TAV. 1 CLASSE;
- TAV. 1 via Romea Vecchia;
- TAV. 2 CLASSE\_INT STRADALI;
- TAV. 2 via Romea Vecchia\_INT STRADALI;
- TAV. 3 CLASSE\_MOB GREEN
- TAV.3 via Romea Vecchia\_MOB GREEN

2) Servizio per la redazione di Studio di fattibilità tecnica ed economica dei Piani Particolareggiati per la riqualificazione delle principali radiali di accesso al centro storico di Ravenna – Via Ravegnana

- 1 – Relazione piano Ravegnana
- 2 – Percorsi pedonali
- 3 – Viabilità e TPL
- 4 – Sosta e verde
- 5 - Piano

**La prima sezione del progetto** si riferisce a Via Ravegnana, nel tratto compreso tra V. Falconieri e Porta Ravegnana. In particolare, si sofferma sull'intersezione tra V. Ravegnana e V. Mangagnina spiegando che verrà ristretto l'ingresso, inserendo aree verdi per proteggere la ciclabile che, attualmente, essendo solo disegnata sul manto stradale, di fatto

viene percorsa da moto ed autoveicoli anche in senso vietato, nonché impegnata da auto in sosta.

Verranno inoltre installati dei dissuasori di velocità tra l'intersezione con V. Doberdò e con V. Falconieri, prevedendo anche dei tratti a con limite di velocità a 30 km/h.

Verranno modificate le fermate dell'autobus ed dovrà essere modificata l'entrata del distributore della Esso.

### **Osservazioni:**

Il consigliere Dima interviene chiedendo quanti parcheggi saranno eliminati e se verranno mantenute le piazzole di carico/scarico merci ed i posteggi per invalidi. L'Ing. Guerrini risponde che sono state preservate il più possibile le aree di sosta e carico/scarico.

Il consigliere Fusconi chiede se la sosta verrà mantenuta gratuita e l'Ing. Guerrini risponde che in un primo momento verrà mantenuta gratuita ma poi, successivamente, si andrà incontro alla richiesta dei commercianti di via Ravennana che chiedono una maggior rotazione dei veicoli in sosta e, quindi, si istituirà una sosta regolamentata.

Il consigliere Spadoni chiede maggiore illuminazione degli attraversamenti pedonali di Via Ravennana e di migliorare la visibilità nell'intersezione con Vicolo Plazzi.

**La seconda sezione del progetto** che l'Ing. Guerrini illustra è quella che riguarda V. Fiume Montone Abbandonato dalla rotonda Olanda fino all'intersezione con Via Vicoli, erroneamente indicato come "ingresso CMP-Via Gorizia".

Il progetto predisposto divide V.F.M. Abbandonato in 2 stralci: dalla rotonda Olanda a Via Cadore (costeggiando prima il Parco Baronio e poi il Bosco Baronio) e da Via Cadore all'intersezione con Via Vicoli (passando davanti all'intersezione della strada d'accesso al CMP).

Lungo il primo stralcio verrà realizzata una pista ciclabile.

All'altezza dell'intersezione con via Cadore però la strada si restringe a causa della presenza di alcune abitazioni a ridosso della strada, con l'impossibilità di espropriare una parte di terreno per realizzare una pista ciclabile. Si è quindi pensato a due distinte soluzioni.

La prima, di creare una pista ciclabile che da via Fiume Montone Abbandonato volti all'interno del terreno di proprietà AUSL percorrendo lo stradello, oggi sterrato, che passa sul retro delle 5 abitazioni presenti fino all'entrata posteriore del CMP per proseguire costeggiando il CMP, lungo il tratto di terreno di proprietà AUSL che separa il CMP dalle abitazioni, fino a ricollegarsi a Via F.M. Abbandonato passando dalla strada di accesso sul fronte del CMP. Il nodo di questa soluzione è che occorrerebbe fare un accordo, anche economico, con l'AUSL per ottenere il permesso di costruire la pista ciclabile. Inoltre, la pista ciclabile passerebbe sul retro di alcune abitazioni restando nascosto rispetto a V.F.M. Abbandonato e, quindi, all'imbrunire potrebbe essere poco piacevole percorrerla.

La seconda soluzione vedrebbe la condivisione della sede stradale tra autoveicoli e biciclette, realizzando un tratto di pista ciclabile di colore verde che indica che su quel tratto il diritto di precedenza spetta alle biciclette, pertanto gli autoveicoli dovranno rallentare o anche fermarsi lasciando alle biciclette il tempo di percorrere il tratto ciclabile verde fino al punto ove la pista consentirà loro di rientrare in un percorso separato.

Più esattamente, il progetto cita: "...nel tratto via Barchiesi – via Vicoli, la realizzazione su ciascun lato della carreggiata di due piste ciclopedonali; in questo caso, le piste ciclopedonali (monodirezionali per i velocipedi) vengono realizzate sul marciapiede (previo adeguamento dello stesso).

Tratto Rotatoria Olanda – via Barchiesi: la pista ciclabile bidirezionale prevista dal piano inizia dalla connessione con l'attuale percorso in attestazione sulla rotatoria Olanda; da questo punto si realizza, al margine della carreggiata lato parco e previo allargamento e adeguamento della banchina esistente (con relativi interventi di riprofilazione della scarpata esistente), la pista ciclabile bidirezionale in sede propria. La pista ciclabile bidirezionale in sede propria si interrompe all'altezza di via Barchiesi, in prossimità della quale si connette al percorso ciclopedonale che si addentra all'interno del parco Baronio.

La larghezza della pista è di 2,5 m oltre al cordolo insormontabile di 0,5 m di larghezza.

Sul lato opposto della carreggiata stradale si interviene sul marciapiede ripristinando la pavimentazione, i cordoli e le rampe di raccordo altimetrico eventualmente ammalorati. Occorre, inoltre, intervenire per garantire una differenza altimetrica tra piano di calpestio del marciapiede e piano di rotolamento della strada tale da garantire sempre un'adeguata separazione fisica tra i due elementi (marciapiede e carreggiata strada le) e, inoltre, dissuadere la sosta impropria delle auto sul marciapiede.

Per consentire in sicurezza il raggiungimento della pista ciclabile per chi proviene dalle traverse (via Bolognesi e via Majoli) si istituiscono, in corrispondenza delle due intersezioni, i relativi attraversamenti ciclopedonali.

Tratto via Barchiesi – via Vicoli: il tratto vede, per quasi tutta la sua estensione, da via Barchiesi fino all'accesso del CMP, la creazione di due piste ciclopedonali (una per lato) da realizzarsi sui marciapiedi esistenti, previo loro adeguamento. Dall'accesso del CMP fino a piazza Vacchi, invece, l'intervento prevede una pista ciclabile bidirezionale realizzata sul marciapiede presente sul lato del CMP, fino alla connessione con i percorsi ciclabili presenti in piazza Vacchi.

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, le due piste ciclopedonali presenti sui due marciapiedi sono monodirezionali con direzione di marcia coerente con quella veicolare (quindi verso il centro nel marciapiede lato CMP e verso la periferia nel marciapiede opposto). Entrambi i marciapiedi sono altimetricamente rialzati rispetto alla carreggiata stradale, e quindi da essa separata, e hanno larghezza di circa 1,9 m 2,0 m sul lato CMP e variabile tra 1,9 m e 2,5 m sul lato opposto.

#### Attuazione per stralci

Il piano prevede la possibilità di attuare gli interventi con gradualità, operando per tratte successive, così da poter distribuire nel tempo le risorse necessarie e i disagi dovuti alle cantierizzazioni varie.

L'intervento più importante è senza dubbio la creazione delle infrastrutture dedicate alla mobilità ciclabile. Per come sono stati definiti i diversi elementi, la creazione delle infrastrutture per la mobilità ciclabile può essere suddivisa in due fasi: la prima prevede ( Fase I) la realizzazione dei percorsi ciclopedonali nel tratto via Vicoli – via Barchiesi, più urgente rispetto all'altro tratto in quanto vi sono maggiori criticità legate alla sicurezza, la seconda (Fase II) prevede il completamento delle infrastrutture per la mobilità ciclabile attraverso la costruzione della pista ciclabile in sede propria nel tratto via Barchiesi –rotonda Olanda. Nel transitorio, ovvero prima del completamento dei percorsi ciclabili sull'intero tratto, si potrà sopperire instaurando in carreggiata una corsia ciclabile per direzione. Ovviamente, le Fasi I e II vedranno anche la realizzazione degli altri elementi accessori (inserimento dei percorsi tattili, trasformazione degli attraversamenti pedonali in ciclopedonali, inserimento dei nuovi attraversamenti, ripristino della cordonatura, ecc.).

*La terza fase (Fase III), a sua volta divisibile in due sotto - fasi, può essere dedicata ai restanti interventi: adeguamento della fermata TPL (Fase IIIa) e installazione delle fioriere (Fase IIIb)."*

### **Osservazioni:**

La consigliera Sangiorgi chiede la parola ed esprime delle perplessità sulla sicurezza stradale nel tratto di pista ciclabile condivisa sulla sede stradale tra autoveicoli e biciclette. Rammenta infatti all' Ing. Guerrini che il tratto di strada in questione è già stato teatro, in passato, di incidenti mortali ai danni di ciclisti. E' rimasto impresso nella memoria di tutti, ad esempio, l'incidente nel quale un autocarro della nettezza urbana, in una buia e nebbiosa mattinata invernale, ha travolto una signora in bicicletta che si stava recando al lavoro, agganciando la ruota della bicicletta e trascinando il corpo della signora fino a Piazza Vacchi. Purtroppo, si sono verificati anche molti altri incidenti ai danni di ciclisti, in quel tratto di strada.

Bisogna anche considerare che il Parco Baronio è frequentato da molti bambini e ragazzi e che lungo via Vicoli è presente il Parco Strocchi, con una pista da pattinaggio molto frequentata da bambini e ragazzi, che la raggiungono in bicicletta anche passando per quel tratto di via Fiume Montone Abbandonato.

Inoltre, nel Parco Baronio è, da sempre, presente il Centro Sociale Autogestito San Rocco-Bosco Baronio, storico centro d'aggregazione degli anziani di questa parte della città, che lo raggiungono spesso in bicicletta, anch'essi percorrendo quel tratto di via Fiume Montone Abbandonato.

Vi è infine la Chiesa del Torrione, molto frequentata non solo dai bambini e ragazzi che si recano a catechismo o dai credenti, spesso anziani, che si recano a messa ma anche come centro d'aggregazione poiché nei suoi spazi trovano sede molte attività di varie associazioni, compresa una scuola di musica per bambini e ragazzi. Molti dei frequentatori vi si recano in bicicletta, anch'essi percorrendo quel tratto di via Fiume Montone Abbandonato.

Non è quindi agevole comprendere come mai il tratto di pista ciclabile posta nell'intersezione tra via Ravegnana e Via Mangagnina, essendo solo demarcata da una linea disegnata sulla sede stradale, necessiti di realizzare opere di protezione per garantire la sicurezza stradale dei ciclisti mentre in via Fiume Montone Abbandonato sia considerato sufficiente demarcare il tratto di pista ciclabile di un colore verde e usare una segnaletica verticale che riduca il limite di velocità per garantire la sicurezza stradale alle categorie più fragili tra gli utenti della strada, cioè gli anziani e, soprattutto, i bambini ed i ragazzi. Non si può infatti licenziare la questione definendola "una questione di educazione stradale" giacché la visibilità in quel tratto di strada, al buio e con la nebbia, non garantisce di comprendere la differenza di cromia della pista e, da ciò, dedurre che lì la precedenza spetta alle biciclette, anche qualora l'automobilista si fosse aggiornato alle novità introdotte nel codice della strada, cosa che non può essere data per scontata.

Le fa eco il consigliere Spadoni, che esprime le medesime perplessità ed inoltre pone l'attenzione sul traffico di veicoli in determinati orari nell'intersezione tra via F.M. Abbandonato e la strada d'uscita dal CMP, che già ora necessita di interventi che garantiscano una maggiore sicurezza stradale ma che è destinato a rappresentare un problema anche maggiore quando sarà completato l'ampliamento del pronto soccorso, che convoglierà il traffico proprio su quell'intersezione. A maggior ragione, occorre optare per la prima soluzione circa la pista ciclabile, ossia farla passare sul retro delle abitazioni sul terreno dell'AUSL, poiché l'intenso traffico in entrata ed in uscita dal nuovo accesso al pronto soccorso rappresenterà un grosso problema di sicurezza stradale per le biciclette di quel tratto stradale.

**La terza sezione del progetto** che l'Ing. Guerrini illustra è quella che riguarda le modifiche alla viabilità di Classe.

**Osservazioni:**

Dopo la sua relazione, prende la parola il consigliere Fucchi, vicepresidente del Comitato Cittadino di Classe per esprimere le sue perplessità, come di seguito riassumibili.

Via Zuccherificio e Via Morgagni: che nel progetto sono previste a senso unico di marcia, inserendo la sosta vieta su entrambi i lati delle strade, il tutto a discapito delle attività commerciali presenti, poiché i clienti non potranno più parcheggiare per servirsi nei loro negozi e così ridursi anche in una percentuale inaccettabile la sosta di veicoli nel paese, in quanto le due viabili hanno case prospicienti e sono le viabili laterali maggiori. In queste due strade oggi avviene la sosta di numerosi veicoli dei residenti. Non prevedere poi uno sbocco della Morgagni anche la via Romea Sud, rende la viabilità di Classe congestionata, in funzione del sempre maggiore incremento abitativo del paese, con la realizzazione di nuove lottizzazioni di edilizia residenziale già in attuazione.

Per la progettazione della nuova viabilità della zona di via Liburna, il progetto è certamente indispensabile, ma in Via Valvassori: c'è un problema di sicurezza stradale poiché si vuole istituire il senso unico in uscita da via Valvassori Vitale verso Via Romea Vecchia, creando un'uscita in prossimità di una curva che rende l'immissione sulla Romea Vecchia alquanto pericolosa per la scarsa visibilità. Per tale motivo si richiede di invertire il senso unico della via Valvassori, ponendolo in ingresso e lasciando l'uscita sulla Romea Vecchia, utilizzando le altre parallele (Padusa o Panzio) che sono più lontane dalla curva della Romea Vecchia in menzione.

Inoltre nel progetto, c'è una modifica dell'attuale condizione di sosta, che vede vietare la sosta dal lato dei civici pari (oggi la sosta è consentita dal lato dei civici pari e vietata con rimozione dal lato dei civici dispari), che non appare congrua in quanto dal lato dei civici dispari, vi è costruito un "condominio rovesciato" con un cancello carrabile ogni 5 metri, mentre dall'altro lato di villette abbinato vi sono fronti di 30 metri con un solo cancello, quindi con una possibilità di sosta molto maggiore rispetto a quella prevista che risulterà praticamente azzerata da entrambe i lati in quanto da un lato il divieto e dall'altro la continuità di accessi carrabili.

Infine occorre considerare la nuova lottizzazione di villette in prossimità del campo sportivo, di via T. Jader, alle quali si accederà da una strada che, nel nuovo progetto, verrà trasformata in senso unico, impedendo di fatto la circolazione ai nuovi residenti, così come in via Longidieno anche questa posta, senza dubbio erroneamente, a senso unico, ma essendo viabili a "cul de sac" ovviamente non possono subire questa trasformazione ponendole a senso unico.

Infine, Fucchi chiede che sia inserito nel progetto il prolungamento di via Morganti fino a farla inserire su Via Romea Sud, per dare a Classe uno sbocco su tale strada di grande comunicazione.

Il consigliere Moretta sottolinea che, nella ipotesi più ottimista si potrà vedere realizzato qualcuno di questi progetti soltanto tra diversi anni (tra stanziamento fondi, approvazioni, bandi e gare di appalto 5-6 anni), pertanto se e quando sarà il momento, tenendo conto della frenetica evoluzione di tutto ciò che è inerente alla mobilità (normative, progresso tecnologico, impatto ambientale, evoluzione dei veicoli, esigenze di rifornimenti degli stessi, ecc...) ci ritroveremo con l'aver investito fondi e risorse per l'elaborazione di progetti che risulteranno obsoleti e totalmente da rivedere. Pertanto il sistema attuale di elaborare dei progetti di riqualificazione urbana senza avere alcuna certezza della loro effettiva realizzazione è, a suo avviso, totalmente da rivedere.

L'Ing. Guerrini gli risponde chiarendo che non verrà realizzato finché non saranno reperiti i finanziamenti dai bandi in via di pubblicazione ma gli chiarisce anche che se, alla data di pubblicazione dei bandi di finanziamento, l'amministrazione non avesse dei progetti già pronti da presentare, a causa dello strettissimo lasso di tempo tra pubblicazione e scadenza, non si riuscirebbe a partecipare ad alcun bando. Infatti, un progetto di viabilità urbana ha necessità di progettazione accurata e di approfondimenti, attività che richiedono molto tempo.

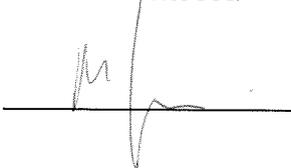
### 3. Varie ed eventuali

Il consigliere Dima chiede se ci sono novità circa quanto definito in sede di commissione sicurezza circa le telecamere da installare e se si sta progettando qualcosa per aumentare l'offerta di case in locazione, considerando che molte sono vuote. La presidentessa gli risponde che, purtroppo, non ci sono novità su questi temi.

Il consigliere Crivellari chiede se sono stati previsti gli investimenti per realizzare le priorità che questo Consiglio ha indicato a fine 2022. La presidentessa risponde che lo strumento delle priorità purtroppo non ha funzionato e che prossimamente, in occasione della modifica del regolamento comunale dei consigli territoriali, si provvederà a introdurre migliorie per renderlo più efficace.

Non emergendo altri argomenti da trattare, la seduta termina alle ore 22,37.

La Presidentessa



La verbalizzante



