

Proposte delle Associazioni di Commercio e Artigianato in merito al PUMS di Ravenna

In vista della definizione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che l'Amministrazione Comunale di Ravenna è chiamata ad adottare nei prossimi mesi, 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.

Nel farlo, le quattro Associazioni sono partite dalla premessa del documento finale varato dal recente Gruppo di Lavoro nazionale sugli obiettivi PUMS, per il quale: ***"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 e non la sua riduzione**. E' quello che, da sempre, ogni volta che a Ravenna si discute di un Piano del Traffico, Confcommercio, Confesercenti, Cna e Confartigianato chiedono 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, perché andare in direzione contraria alle linee guida nazionali sui PUMS potrebbe generare effetti negativi, in particolare relativamente all'accesso alle risorse nazionali per le nuove infrastrutture di trasporto**.

A tal proposito si sottolinea come nell'allegato "Idee per i piani di mobilità urbana sostenibile" della **Comunicazione della Commissione Europea 913/2013** venga indicato che ***"Un piano di mobilità urbana sostenibile ha come obiettivo principale il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane e l'esistenza di mobilità e trasporti sostenibili e di alta qualità verso, attraverso e all'interno delle aree urbane. Il PUMS sempre secondo tali indicazioni deve perseguire lo sviluppo di un sistema di trasporti urbani che: (...) d) soddisfi i requisiti di sostenibilità, garantendo un equilibrio tra le esigenze di redditività economica, equità sociale, salute e qualità dell'ambiente. (...) ed infine individui degli Indicatori di prestazione (attraverso cui valutare gli effetti del piano nel perseguire i suoi obiettivi)"***.

Il PUMS di Ravenna dovrà andare in questa direzione, e tali **Indicatori di prestazione** saranno necessari per descrivere la situazione attuale dei sistemi di trasporto urbano in prospettiva delle pertinenti politiche: qualità e accessibilità dei servizi e dell'infrastruttura di trasporto; uso e assetto del territorio; sicurezza; energia; ambiente; inclusione sociale e pari opportunità; sviluppo economico; salute; istruzione, ecc. Un piano di mobilità urbana sostenibile dovrebbe individuare all'interno delle aree urbane le zone problematiche in cui l'efficienza dell'attuale sistema dei trasporti è particolarmente carente in relazione a una delle prospettive strategiche sopra delineate.

Dalle soprarichiamate **indicazioni europee**, quindi, emerge un quadro molto ampio e complesso degli obiettivi che il PUMS dovrà perseguire: non solo il tentativo di risanamento della qualità dell'aria, ma intervento complesso all'interno del quale **la vitalità economica rappresenta, comunque, una priorità da perseguire**.

Tavolo Provinciale delle Associazioni Imprenditoriali

di Ravenna

Su questo punto si sottolinea come anche le **linee guida Europee ELTIS per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile**, nell'indicare gli obiettivi di un PUMS, forniscano un quadro molto articolato rispetto agli obiettivi da perseguire:

- 1) garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni e servizi chiave;
- 2) migliorare le condizioni di sicurezza;
- 3) ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- 4) migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;
- 5) contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

Tra gli **indicatori di monitoraggio**, quindi, così come proposto dalla **Commissione Europea**, occorrerà considerare **tutte le declinazioni della sostenibilità del sistema della mobilità, in questi quattro ambiti, ciascuno dotato di autonoma dignità:**

- 1) **Ambiente Globale;**
- 2) **Qualità della Vita;**
- 3) **Successo Economico;**
- 4) **Performance del sistema della mobilità.**

In particolare va rilevato come tra gli **indicatori relativi alla "Qualità della vita"**, vi siano l'accesso ai sistemi di mobilità (che nelle linee guida nazionali ha ricompreso anche la disponibilità di piazzole per il carico scarico delle merci) e tra quelli relativi al "Successo economico" vi sia il **tempo impiegato per gli spostamenti**, la diversità di funzione urbana (ovvero l'esistenza in una determinata parte della città delle diverse funzioni urbane quali i **servizi sanitari** ma anche il **commercio di prossimità**). In altri termini **anche per la CE i servizi di prossimità che gli imprenditori forniscono alla città rappresentano un elemento positivo che può consentire ai cittadini di ottenere ciò di cui hanno bisogno, senza doversi necessariamente spostare fuori dalla città**. Quindi se la **disponibilità di beni e servizi di prossimità costituisce un pregio**, il PUMS dovrà considerare anche le specifiche esigenze sul fronte della mobilità espresse dagli operatori economici che, altrimenti, sarebbero costretti ad insediarsi altrove, favorendo ulteriormente la mobilità non sostenibile.

Sempre tra gli indicatori riguardanti il "Successo Economico", il documento promosso dalla CE si sofferma anche sull'Opportunità Economica, in altre parole sulla garanzia di un **agevole accesso per i cittadini al mercato del lavoro e ai percorsi formativi**. Si richiama, in sostanza, la **funzione strategica dei sistemi di mobilità come strumenti di partecipazione e competitività**, che a livello nazionale il Ministero sta evidenziando da due anni con la strategia "Connettere l'Italia" disegnata dagli ultimi allegati al DEF. Il PUMS di Ravenna non dovrà quindi rischiare di essere in contrasto con le indicazioni fornite dal D.Lgs 257/2016 di recepimento della cosiddetta direttiva DAFI sui combustibili alternativi. Tale D.Lgs all'art.3 prevede che a sostegno della realizzazione degli obiettivi del Quadro Strategico Nazionale nelle sue varie articolazioni, siano adottate anche misure che possano **"promuovere la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico"**. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata, sono adottate le linee guida per la redazione dei piani urbani per la mobilità sostenibile - PUMS - tenendo conto dei principi previsti nel presente decreto". Inoltre, stabilisce che **gli enti territoriali, con propri provvedimenti, consentano nelle aree a traffico limitato la circolazione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi elettricità, idrogeno, gas naturale liquefatto-GNL, gas naturale compresso -**

Tavolo Provinciale delle Associazioni Imprenditoriali di Ravenna

GNC e gas di petrolio liquefatto - GPL, oppure una loro combinazione e dei veicoli a funzionamento ibrido bimodale e a funzionamento ibrido multimodale e, subordinatamente a opportune condizioni inerenti la protezione ambientale, escludono i predetti veicoli dai blocchi anche temporanei della circolazione. In pratica, quindi, si chiede che nel PUMS di Ravenna NON venga solo penalizzato tutto il traffico veicolare privato, senza invece premiare chi abbia scelto di rinnovare il proprio parco veicolare con mezzi più sostenibili. Questo non solo andrebbe in contrasto con quanto richiesto dall'Unione Europea, ma anche con il buon senso.

In pratica, quindi, si chiede che nel PUMS di **Ravenna le priorità siano quelle suggerite da Europa ed Italia, quindi di non realizzare l'ennesimo piano del traffico composto solo da provvedimenti che, richiamando l'esigenza del risanamento della qualità dell'aria, si impongano unicamente sui trasporti.** E per di più senza produrre **evidenze scientifiche circa la responsabilità esclusiva del settore per il superamento dei limiti di concentrazione degli inquinanti.** In questi anni abbiamo più volte denunciato questo *modus operandi*, ed ora, nel momento in cui si va a definire il PUMS, non è possibile sottacere la preoccupazione degli imprenditori e di chi vuole continuare a vivere in un contesto di **Città fruibile**.

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

Chiediamo quindi che nel PUMS vi siano **concrete azioni volte alla salvaguardia del tessuto imprenditoriale locale**, sia dal punto di vista l'approvvigionamento di beni al di fuori dei centri commerciali, che riguardo ad un reale sviluppo della **fruibilità** del Centro Storico della città.

In questi ultimi anni il **Tavolo Unitario delle Associazioni Imprenditoriali della provincia di Ravenna** è intervenuto più volte per criticare la *'filosofia'* insita nelle previsioni alla base del **PAIR2020** e ad è stato chiesto all'Amministrazione Comunale di intervenire sulla Regione affinché quel testo venisse modificato prima di adozione ed approvazione. In particolare rimarchiamo ancora una volta come, a nostro parere, **una errata lettura del contesto** (che non può prevedere misure relative alle imprese emiliano romagnole senza metterle in relazione a quanto accade nelle regioni limitrofe) **richiederà alle imprese sacrifici troppo elevati** per la riduzione (in alcuni casi, come vedremo, molto modesta) di un inquinamento rilevato sul nostro territorio ma prodotto anche in altre zone d'Italia. **Inoltre riteniamo che il PAIR della Regione Emilia Romagna sia in lampante contrasto con molte delle enunciazioni qui sopra riportate, provenienti dall'Unione Europea.**

Cosa prevede il PAIR 2020:

- Ridurre il Pm 10 il biossido di azoto, l'ammoniaca e l'ozono
- Ridurre la popolazione esposta al superamento dei valori del pm10 dal 64% all'1%
questi sono gli obiettivi che si pone la normativa regionale avendo come base i rilievi del 2010

PM 10	- 47%
NOX (monossido di azoto)	- 36%
NH3 (ammoniaca)	- 27%

Tavolo Provinciale delle Associazioni Imprenditoriali di Ravenna

COV (composti organici volatili) - 27%
SO₂ (anidrite solforosa) - 7%

Per raggiungere questi risultati il PAIR 2020 per le città 11 azioni che hanno l'obiettivo quello di ridurre del 20% i flussi come mezzi privati nei centri abitati attraverso: limitazione della circolazione privata nei centri urbani per i veicoli più inquinanti; ampliamento delle aree pedonabili; ZTL per le aree identificate come centro storico; piste ciclabili; ampliamento delle zone con limite di velocità a 30 Km/ora e ampliamento Aree verdi urbane.

Gli obiettivi posti dalla norma regionale per le città in termini di qualità al 2020 ad oggi a che livello sono?

Cioè le riduzioni di PM₁₀ e del NOX dal 2010 in quale misura si sono ridotte?

Prendendo in esame quanto dichiarato nel PAIR 2020 **le principali sorgenti di emissione per il PM₁₀ sono i trasporti per il 34% e per il riscaldamento civile/terziario per il 40%.**

Le immissioni di NOX sono dovute, sempre leggendo il PAIR 2020 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.**

Considerato che per ammissione stessa del PAIR il traffico veicolare è il soggetto che contribuisce maggiormente all'inquinamento da PM₁₀ e NOX abbiamo preso in esame l'evoluzione che hanno avuto gli autoveicoli.

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	
pm ₁₀	Nox	pm ₁₀	Nox	pm ₁₀	Nox	pm ₁₀	Nox	pm ₁₀	Nox
-2800,00%	-571%	-1600%	-412%	-1000%	-329%	-500%	-176%	0	-135%

Come dimostra la tabella sopra evidenziata **l'ammodernamento del parco veicolare circolante diventa una variabile importante** considerato che solo dal 1 gennaio 2011 le auto sono euro 5 e che **i dati sulle emissioni su cui si basa il PAIR2020 sono del 2010.**

Abbiamo analizzato i dati sul parco veicolare del Comune di Ravenna pubblicati dall'ACI. Questi confermano quanto dichiarato dall'Amministrazione Comunale nel PTGU del 2014 *"in meno di 10 anni si assiste a un ricambio di autovetture sempre meno inquinanti, quasi il 35% del parco veicolare è passato dalla classe euro 0-1-2-3- alle classi 4-5-6."*

In particolare, come si evince nelle tabelle sotto riportate, le modificazioni negli ultimi anni sono state davvero consistenti:

Ravenna 2011		Ravenna 2016	
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
50,90%	49,10%	34,16%	68,84%

Il parco veicolare del Comune di Ravenna ammonta, nel 2016, a circa **106.000** autovetture (benzina e diesel). **La diminuzione degli inquinanti dovuta alla sostituzione di dei veicoli più vecchi, di cui alla tabella sopra riportata, vale ai fini dell'inquinamento del PM₁₀, oltre 130.000 auto diesel Euro 5 e 6.**

L'elaborazione dei numeri degli autoveicoli circolanti si evince un generale ammodernamento del parco veicolare, che ovviamente non può che condizionare positivamente le emissioni inquinanti di PM₁₀ e monossido di azoto a parità di chilometri percorsi e di accessi al centro abitato.

Questo dato ci fa assumere prudentemente l'ottimistica previsione che gli obiettivi del PAIR2020 (sulla riduzione dell'inquinamento veicolare 2010-2020) siano raggiungibili

Tavolo Provinciale delle Associazioni Imprenditoriali

di Ravenna

anche anticipatamente rispetto la scadenza del 2020, laddove questo trend venisse confermato negli anni.

Se all'attuale stato di fatto, si aggiungessero anche azioni per la limitazione della circolazione (ZTL) ai soli veicoli più inquinanti (Euro 0, 1, 2 e 3) questi obiettivi verrebbero ulteriormente consolidati.

Questo significa che **è possibile evitare chiusure e limitazioni dettate solo dall'ideologia e non dalle reali condizioni**. Chiudere indiscriminatamente, pur in assenza di possibili risultati apprezzabili in termini di qualità dell'aria dovute al traffico, renderà solamente più povere, buie e degradate molte strade e molti quartieri. **Questo a nostro parere va assolutamente evitato.**

Ciò premesso, ribadiamo che il difficile compito di trovare un equilibrio tra una città vivibile, attraente e accessibile, indispensabile anche allo sviluppo di serie politiche di marketing turistico e urbano, ed una città sostenibile non sia realizzabile riproponendo acriticamente, anche in un piano di lungo periodo e in una ottica europea, le medesime iniziative e proposte già percorse, sulla cui stessa efficacia nutriamo forti dubbi.

Partendo da queste considerazioni, e sulla base di una elaborazione dei dati sugli autoveicoli circolanti (dati ACI) si rileva un sostanziale ed importante ammodernamento del parco veicolare.

Riteniamo quanto meno **indispensabili**, al fine di poter valutare effetti/benefici delle azioni da prevedere sul traffico:

- 1) uno **studio per approfondire i flussi di traffico** verso le attività insediate nel centro di Ravenna (aziende commerciali, artigianali, studi professionali, scuole, etc.) che definisca una strategia futura che non si limita alla sola chiusura del centro urbano;
- 2) **conoscere l'impatto del settore dei trasporti** – civile e commerciale - rilevato nell'**area urbana e periurbana**.

Lo studio dovrà essere finalizzato ad una conoscenza della contestualità delle fonti di inquinamento (impianti di riscaldamento, industriali, traffico navale in porto, etc.) e dei flussi.

Se poi, come i dati recenti sulle limitazioni al traffico hanno dimostrato questo non ha ricadute percepibili sui livelli di inquinamento, allora si tratta davvero di un errore strategico. **Occorre essere pragmatici**: inutile vietare la circolazione a tutti i veicoli, anche quelli ormai assolutamente poco inquinanti come gli Euro5 o Euro6, di chi vuole recarsi in centro per raggiungere le attività economiche insediate nei pressi del centro storico, e poi permettere di utilizzare, grazie al 'car pooling' o alle deroghe per accompagnare gli studenti a scuola, dei mezzi pre-Euro e Euro 1 che hanno emissioni superiori anche di 30 volte (*vedi tabelle sopra riportate*).

Il PUMS deve fare in modo che il centro storico di Ravenna resti accessibile per continuare ad essere vivo. L'obiettivo fondamentale deve essere quello di **non avere strade senza esercizi commerciali aperti**, con le vetrine vuote e buie, sono foriere di degrado e di insicurezza, ed innescano un circolo vizioso che in breve tempo erode anche la volontà restare dei residenti, nonché gli investimenti in ristrutturazione e manutenzione del patrimonio immobiliare. Per fare questo occorre che rimanga la possibilità di raggiungerlo facilmente avendo a disposizione, non troppo distante, un adeguato numero di parcheggi.

Il flusso veicolare va reso scorrevole, riducendo la percorrenza veicolare alla ricerca di un parcheggio. In quest'ottica va incentivato l'uso dei veicoli a due ruote, sia biciclette che motoveicoli, in quanto riduce il numero di auto, i tempi di percorrenza, il fabbisogno di spazio.

Tavolo Provinciale delle Associazioni Imprenditoriali

di Ravenna

Esiste infatti un **presupposto sbagliato alla base del PAIR 2020**: imporre indiscriminatamente, senza tener conto delle peculiarità delle singole realtà, l'ampliamento delle aree ZTL a tutto il centro storico, ed il raddoppio delle aree pedonali. **Ogni Città, ogni centro storico, ogni tessuto commerciale deve essere valutato per le sue peculiarità**; applicare tout court ricette pensate per metropoli o grandi città europee è sbagliato e foriero di danni non solo per le attività commerciali e artigianali ma anche per l'attrattività generale del centro cittadino.

Anche per questo, come abbiamo già evidenziato, le nostre proposte punteranno sempre a **mantenere e migliorare l'accessibilità al centro storico** affinché il suo tessuto non venga penalizzato da interventi restrittivi il cui valore incide in maniera molto ridotta sui dati dell'inquinamento mentre incide in modo importante sulla già precaria mobilità urbana e sulla vita delle imprese.

Ovviamente **chiediamo come metodologia di confermare i tavoli di confronto con le scriventi Associazioni per ogni scelta che inerisca con queste tematiche**. Va considerato che la mobilità è fattore di crescente significato per chiunque e che l'invecchiamento tendenziale della popolazione ne accresce la connotazione. Preferiamo in materia un buon uso dei principi di ragionevolezza e di buon senso per non dire di proporzionalità.

Regolamentare la presenza delle autovetture è certamente necessario così come pedonalizzare con misura e in modo pertinente certe aree, non necessariamente tutte e solo in città. Ma questi obiettivi vanno messi in relazione proporzionale con il loro impatto economico come con le ragioni dell'uso del mezzo personale ancor più a fronte di azioni per la mobilità pubblica collettiva che non incontrano particolare uso e feeling. Un eccesso di limitazioni genera contraddizioni e si riflette direttamente sulla qualità della vita dei centri storici e urbani. In linea di principio e anche operativa riteniamo superato, anzi da superare, l'Istituto della ZTL (*o quanto meno di ZTL indiscriminata per tutti i veicoli senza distinzione di emissioni*), anche a fronte di altre esperienze europee e della possibilità di mettere in atto altre forme di dissuasione del traffico veicolare.

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 i Varchi/Sirio con un'estensione delle ZTL (da Via Maggiore ai viali della Stazione, dalla Circ.ne al Molino a Via S. Gaetanino) fino al 100% di copertura del C.S. entro il 2020. **Al suo interno, o nelle immediate vicinanze del Centro Storico andranno quindi assolutamente previsti parcheggi/contenitori in grado di garantire una sosta certa**. In caso contrario, per parcheggiare, l'utente sarà costretto a girare inutilmente nel tentativo di trovare posto negli stalli previsti lungo le strade, aumentando così anche la quantità di emissioni di gas nocivi nell'aria. Con la **realizzazione di parcheggi/contenitori**, invece, si potrebbe anche ridurre la superficie a tutt'oggi occupata da questi stalli, rendendo così maggiormente fruibili ai cittadini tali vie.

Accessibilità e parcheggi che devono viaggiare di pari passo e in perfetta simbiosi. È impensabile anche in prospettiva ragionare su un ruolo strategico dei parcheggi scambiatori e comunque fuori dal centro e addirittura prevedere parcheggi oggi pubblici da destinare solo a residenti. Anzi, dovremmo prevederne di nuovi proprio per garantire l'accessibilità alla fascia centrale.

Al fine di migliorare l'accessibilità al centro storico e contrastare gli effetti inquinanti di una viabilità complicata dall'introduzione e dall'allargamento della ZTL pensiamo sia interesse

Tavolo Provinciale delle Associazioni Imprenditoriali

di Ravenna

generale invece semplificare tali percorsi concentrando la sosta in prossimità delle zone pedonali e ZTL esistenti. Continuiamo a pensare che le stesse ZTL vadano viste con una logica di maggiore flessibilità.

Come abbiamo già sottolineato ogni intervento va rapportato alla situazione in essere anche per essere incisivo sulle cause dell'inquinamento (PM10 e NOX in primis) riportato dal Pair. Partiamo appunto e come è giusto dai dati del traffico e del parco veicolare dei giorni nostri (e non da quelli del 2010 che sono superati). Abbiamo un parco di autoveicoli che attesta nel nostro territorio una importante e innovativa presenza di mezzi di ultima generazione e molto meno inquinanti e, come abbiamo dimostrato con i calcoli sopra esposti, alla luce di questo aggiornamento **gli obiettivi del PAIR sono stati già raggiunti senza aggravare di nuove chiusure le città.**

Motivo ulteriore e principale che ci porta a sostenere che gli strumenti (il PUMS) da adottare in sede locale devono tenerne conto ed essere traguardati alla situazione effettiva del 2017. In tal senso e alla luce dei dati aggiornati **chiediamo ai Sindaci di intervenire anche nei confronti della Regione affinché lo strumento regionale PAIR 2020 sia rivisto e aggiornato sensibilmente.**

Allo stesso tempo e sempre conseguentemente a quanto abbiamo sottolineato poc'anzi, chiediamo che **nelle ZTL gli eventuali divieti di circolazione siano riferiti solo alle categorie più inquinanti e non per tutto il parco veicoli.**

L'obiettivo principale, memori delle esperienze fatte, resta a nostro avviso la accessibilità, come la percezione dell'accessibilità del centro storico.

Rispetto a tutto quanto sopra è ovvio che il tema della **sosta e delle infrastrutture dedicate alla sosta** diventa fondamentale nel nuovo PUMS.

E' proprio **la garanzia di trovare un parcheggio "certo" in Centro Storico che dovrebbe essere uno degli elementi di forza per aumentare lo sviluppo commerciale e turistico della zona**, 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 maggiormente quando si parla della sosta. Riconosciamo alla nuova Amministrazione un impegno concreto in tale senso come dimostrano i lavori nell'ex parcheggio ACI e in piazza Baracca con gli obiettivi di utilizzare le moderne tecnologie per una migliore gestione della sosta in città. Un principio che, ricordiamo, era stato accolto anche dalla precedente Amministrazione quando fu deliberato di avviare i lavori di rifacimento di Piazza Kennedy solo nel momento in cui si apriva realmente il nuovo parcheggio Guidarelli.

E' un principio che ribadiamo ancora con più forza visti anche i due importanti contenitori che saranno inaugurati entro i prossimi due anni in pieno centro storico e che saranno catalizzatori di importanti iniziative imprenditoriali: il nuovo mercato coperto e il Palazzo Guiccioli in via Cavour che ospiterà due importanti musei oltre che attività imprenditoriali. Per quanto sopra è necessario anticipare e **rendere propedeutica ad ogni azione del PUMS sul centro storico la realizzazione dei lavori di ampliamento previsti per i parcheggi** di via R. Serra, Mons. Lanzoni, Callegari, Cura integrandoli con le modalità di utilizzo della rete dei parcheggi cittadini.

Tavolo Provinciale delle Associazioni Imprenditoriali

di Ravenna

Riteniamo inoltre di far presente come anche le **modifiche al RUE**, attualmente in discussione, eliminerebbero la possibilità di usufruire di parcheggi rasoterra e/o multipiano in particolar modo sulla **via De Gasperi**, dove scomparirebbe l'attuale **parcheggio dell'ACI** lasciando posto ad un intervento di edilizia abitativa. Medesima sorte spetterebbe anche al fabbricato **ex sede ASL** che anche in questo caso perderebbe la possibilità di essere riconvertito in parcheggio multipiano al servizio del Centro Storico. Eppure è proprio **la garanzia di trovare un parcheggio "certo" in Centro Storico che dovrebbe essere uno degli elementi di forza per aumentare lo sviluppo commerciale e turistico** della zona, modificando così almeno in parte i flussi ora diretti verso i centri commerciali.

Chiediamo inoltre di valutare interventi sia gestionali che infrastrutturali su due aree centrali: Caserma Gorizia e Orto Siboni (su cui si discute da anni) e, viste anche le recenti novità annunciate dalla stessa Amministrazione sulla Caserma militare di via N.Bixio, torniamo a ribadire la necessità di un area di sosta importante in quel contesto.

Abbiamo sempre chiesto un maggiori controlli ai permessi di parcheggio rilasciati ai residenti in centro storico affinché vengano meglio valutate le condizioni del rilascio. Parallelamente a questo riteniamo anche che agli stessi **residenti**, laddove ve ne siano le condizioni, possa essere rilasciato il **permesso per la sosta esclusivamente nel proprio passo carraio** liberando così stalli pubblici.

Così come in alcune zone del centro cittadino di nessun interesse commerciale e con difficoltà di mobilità, possa essere valutata la possibilità di istituire nuove ZTL che permetterebbero ai residenti di avere una zona esclusiva per il parcheggio liberando di conseguenza permessi rilasciati per la sosta sulle strisce blu.

Il Trasporto Pubblico Locale.

Capitolo a parte spetta al nuovo ruolo che il TPL potrebbe avere nella mobilità cittadina. Negli anni anche a Ravenna, come in tante realtà simili, i passeggeri trasportati sono di fatto invariati e, contestualmente, le risorse nazionali e regionali sono state ridotte. Nonostante questo l'azienda di TPL, che in collaborazione con gli operatori privati gestisce il servizio, è finanziariamente sana ed in grado di proporsi con investimenti e nuove modalità di gestione del servizio legate per esempio ad un maggiore utilizzo delle nuove tecnologie.

Sono maturi i tempi anche per riprogettare la rete del TPL nella cintura abitata della città sia attraverso la modificazione dei percorsi attuali, sia introducendo mezzi elettrici come avvenuto con successo nel Comune di Faenza.

Riteniamo si debbano anche spingere maggiormente politiche di mobility management verso il "trasporto collettivo non convenzionale". Si mette in evidenza la possibilità di realizzare sistemi innovativi per rendere maggiormente efficiente il trasporto sia dal punto di vista tecnologico, ma soprattutto introducendo nuovi servizi (taxi a chiamata, servizi a navetta aziendali, ecc.).

In questo campo le imprese private che effettuano servizi complementari al trasporto pubblico devono essere coinvolte in progetti innovativi così come in qualche caso è avvenuto nel recente passato.

Un altro aspetto di forte impatto sulle attività che operano nella città, come la **regolamentazione della distribuzione delle merci richiede un maggiore approfondimento funzionale**. Riteniamo inoltre che nell'ottica della riduzione dell'inquinamento nelle aree urbane e del miglioramento del parco veicoli privati di nuova generazione vadano previste anche **azioni incentivanti che rendano economicamente possibile la diffusione su vasta scala di mezzi di trasporto a ridotto impatto ambientale**.

Tavolo Provinciale delle Associazioni Imprenditoriali

di Ravenna