

Comune di Ravenna



Commissione 8 “Lavori pubblici, porto, grandi infrastrutture, P.N.R.R., geologico-protezione civile e subsidenza, mobilità e viabilità” del 20/02/2026 ore 15:00

VERBALE COMMISSIONE *(APPROVATO IN C. 8 IL 13/03/2026)*

In data **20/02/2026** alle ore **15:00** si è svolta, presso la sala consiliare del Comune di Ravenna, la seduta della Commissione 8 “Lavori pubblici, porto, grandi infrastrutture, P.N.R.R., geologico-protezione civile e subsidenza, mobilità e viabilità” (in modalità mista), per discutere il seguente ordine del giorno:

1) Approvazione verbali sedute precedenti;

2) Esame **PD 49/2026** MOZIONE PRESENTATA DAI CONSIGLIERI COMUNALI NICOLA GRANDI (GRUPPO FRATELLI D'ITALIA), FILIPPO DONATI (GRUPPO VIVA RAVENNA), ALBERTO ANCARANI (GRUPPO FORZA ITALIA) SU: LA GIUNTA MODIFICHİ RADICALMENTE IL PIANO SOSTA PRESENTANDO UNA PROPOSTA DI DELIBERA IN CONSIGLIO COMUNALE

3) Esame **PD 33/2026** MOZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA VERONICA VERLICCHI (GRUPPO LA PIGNA-CITTA', FORESE E LIDI) PER LA SOSPENSIONE TEMPORANEA DELLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 603/2025 DEL 30.12.2025 E PER AVVIARE UN CONFRONTO IN SEDE DELLA COMPETENTE COMMISSIONE CONSILIARE AL FINE DI RIFORMULARE IL CONTENUTO NELLA PARTE CHE RIGUARDA LA DISCIPLINA DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA DEI VEICOLI ELETTRICI NELLE ZTL

4) Esame **PD 48/2026** MOZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA VERONICA VERLICCHI (GRUPPO LA PIGNA-CITTA', FORESE E LIDI) PER LA REVISIONE DELL'AGGIO RICONOSCIUTO AD AZIMUT S.P.A. PER LA GESTIONE DEI PARCHEGGI PUBBLICI E PER LA RIMODULAZIONE AL RIBASSO DEGLI AUMENTI TARIFFARI DELLA SOSTA

Presiede la seduta: Gallonetto Igor.

Risultano presenti all'appello i seguenti componenti:

Cognome e nome	Gruppo	Delega	Presente	Assente	Ora entrata	Ora uscita
ANCARANI Alberto	Forza Italia			✓	/	/
ANCISI Alvaro	Ancisi-Lista per Ravenna		✓		(remoto) 15.17	18.52
BUZZI Gianmarco	Partito Democratico	CORTESI Luca	✓		15.00	18.52
CAPONEGRO Mauro Falco	Fratelli d'Italia		✓		15.00	18.51
DONATI Filippo	Viva Ravenna		✓		(remoto) 15.24	18.52

Cognome e nome	Gruppo	Delega	Presente	Assente	Ora entrata	Ora uscita
ESPOSITO Domenico Antonio	Partito Democratico		✓		15.00	18.52
ESPOSITO Renato	Fratelli d'Italia		✓		(remoto) 15.00	17.19
FABBRI Guido	Partito Democratico		✓		15.14	18.52
FRANCESCONI Chiara	Progetto Ravenna		✓		(remoto) 15.13	18.52
GALLONETTO Igor	Movimento 5 Stelle		✓		15.00	18.52
PERINI Daniele	Ama Ravenna			✓	/	/
SPADONI Gianfranco	Lista per Ravenna-Lega-PDF		✓		(remoto) 15.00	18.52
STALONI Nicola	Alleanza, Verdi e Sinistra		✓		15.27	18.51
STUCCI Francesco	Partito Repubblicano Italiano		✓		(remoto) 15.00	18.52
VERLICCHI Veronica	La Pigna, Città-Forese-Lidi		✓		15.00	18.52

Risultano, inoltre, presenti:

- Assessore: Massimo Cameliani
- Dott. Andrea Giacomini – Comandante Corpo Polizia locale; Ing. Corrado Guerrini – Dirigente Servizio Mobilità e Viabilità
- Esperti: Andrea Minguzzi – Esperto Gruppo Viva Ravenna; Nicolò Napoli – Esperto Gruppo Ancisi – Lista per Ravenna; Ramiro Recine – Esperto Gruppo La Pigna;

I lavori hanno inizio alle ore 15.07.

In apertura il presidente c5, **Igor GALLONETTO**, dà avvio ai lavori della commissione n. 8 riguardante ‘lavori pubblici, porto, grandi infrastrutture, protezione civile e mobilità e viabilità’, che ‘oggi’ vedono all'oggetto appunto 3, 4 mozioni relative proprio a quest'ultimo punto e procede poi all'appello.

Saluta naturalmente, oltre ai commissari anche, gli ospiti di questa Commissione, l'assessore Massimo Cameliani, Andrea Giacomini, comandante del Corpo della Polizia Locale, l'ingegner Corrado Guerrini, dirigente del servizio mobilità e viabilità.

Poi Ramiro Recine, esperto del Gruppo La Pigna, in sala.

Collegato Andrea Minguzzi, esperto Gruppo Viva Ravenna.

All'attenzione viene proposta l'approvazione di due verbali, del 16 gennaio 2026 e del 23 gennaio 2026, E il commissario Cortesi, non presente a quella seduta, si astiene.

A questo punto Gallonetto dà lettura delle tre mozioni oggi all'esame, quindi la 33/2026, mozione presentata dalla consigliera Verlicchi, Gruppo La Pigna Città Forese Lidi, per la sospensione temporanea della deliberazione della giunta comunale numero 603 del 2025, del 30 dicembre 2025, e per avviare un confronto in sede della competente commissione al fine di riformulare il contenuto nella parte che riguarda la disciplina della circolazione, della sosta dei veicoli elettrici nelle ZTL, nonché la mozione PD 48/2026, sempre presentata da Verlicchi, relativa alla revisione dell'aggio riconosciuto ad Azimut S.p.A. per la gestione dei parcheggi pubblici e per la rimodulazione al ribasso degli aumenti tariffari della sosta.

Poi c'è anche, sempre in ordine di presentazione, la PD 49/2026, presentata dai consiglieri Nicola Grandi, Gruppo Fratelli d'Italia, Filippo Donati, Gruppo Viva Ravenna, Alberto Ancarani, Gruppo

Forza Italia— relativa a ‘La Giunta modifichi radicalmente il piano sosta presentando una proposta di delibera in Consiglio comunale’.

Infine la mozione del consigliere Ancisi che riguarda l'illegittimità sulla circolazione nella ZTL e altre zone urbane a traffico limitato.

... la parola alla consigliera Verlicchi per la presentazione delle due mozioni, PD 33/2026 e PD 48/2026, date per lette.

Verlicchi ricorda che si tratta di due mozioni che abbiamo depositato in due momenti diversi, a poca distanza l'una dall'altra, per cercare di correggere le decisioni che la Giunta comunale ha reso note, peraltro in una modalità ‘poco rispettosa’ del Consiglio comunale che ‘noi’ rappresentiamo, poiché dell'aumento delle tariffe, della nuova regolamentazione dell'accesso nella ZTL da parte di auto ibride ed elettriche non si era mai parlato all'interno della sede del Consiglio comunale, ma se ne è avuta notizia anche per noi consiglieri tramite gli organi di stampa.

Questo sicuramente non ha favorito il dialogo nei confronti di chi rappresenta i cittadini.

... insomma, una decisione, quella della Giunta, che ha destato particolari perplessità per tutti noi cittadini, non solo sulle modalità, ma anche su quello che è l'indirizzo di applicazione.

‘Partirei’ dalla questione degli aumenti tariffari.

‘Non contesto’ l'aumento poiché la logica della necessità di un aumento, poiché le tariffe sono ferme da oltre 10 anni, quindi sono tariffe piuttosto basse considerando magari altre città d'arte come la nostra, quindi di interesse turistico.

Tuttavia le argomentazioni che il sindaco Barattoni nelle varie presentazioni ha fatto, e sta facendo, del progetto sul territorio non ci hanno convinto.

‘Siamo’ andati a vedere, effettivamente se quello che diceva corrispondeva al vero.

Ci si riferisce in particolare alla necessità enunciata dal Sindaco di fare gli aumenti in base agli aumenti dell'indice ISTAT.

Quindi ‘siamo’ andati a prendere le, le tabelle ISTAT, pubbliche, consultabili da chiunque.

‘Siamo’ andati a prendere le tabelle ISTAT dal 2012, l'ultimo anno di aggiornamento delle tariffe, fino a novembre 2025, che era l'ultimo dato a disposizione nel momento in cui abbiamo depositato queste mozioni.

E abbiamo rilevato in realtà da parte della Giunta un calcolo che è notevolmente superiore rispetto all'incremento ISTAT. In taluni casi anche del 125%.

‘Faccio’ un riferimento, infatti, nella mozione numero 48 e porto ad esempio il costo della sosta nella nuova zona 3, che raggruppa le attuali zone 4 e 5, che dovrebbe attestarsi a 0,44 euro/h, ovviamente, e non 1 euro come stabilito dal nuovo piano tariffario.

Ovviamente questo calcolandolo sulla base dell'indice ISTAT.

L'attuale zona 3 con il nuovo assetto diventa zona 2, dovrebbe avere una tariffa pari a 0,62 euro sempre su base oraria e non 1,50 euro, sempre su base oraria.

Quindi gli aumenti sono notevoli.

E al di là poi di tutto il discorso delle agevolazioni che si sono volute introdurre, una di queste sarebbe la prima mezz'ora gratuita che a quanto risulta peraltro non è neanche un'invenzione della Giunta, , ma deriva da proposte fatte dalle associazioni di categoria; nel paniere di proposte fatte da esse c'era anche quella di, permettere i primi 30 minuti gratuiti e questa è stata accolta da parte della Giunta.

Cosa 'proponiamo' per cercare di impattare meno sulle tasche di tutti noi Ravennati? considerando che un aumento fosse quasi doveroso, , ma ovviamente andava parametrato.

E si deve criticare anche il fatto che effettivamente in questi tredici anni abbondanti non si siano mai operati aumenti.

Invece sarebbe stato opportuno operarli in maniera graduale.

In modo tale da avere un impatto non così 'disastroso' sulle tasche di noi Ravennati, ma graduale negli anni.

... l'assessore Cameliani spesso dice: '„ma noi non siamo quelli di prima'.

... detto da Cameliani, fra l'altro, presente da tempo, 'mi fa sorridere'.

' ...sto scherzando, Assessore'.

Insomma, 'siete di fatto sempre voi', c'è una continuità non solo dal punto di vista del simbolo del partito, quindi ideologica, ma anche dal punto di vista amministrativo, evidentissima.

Quindi insomma la prima critica è il fatto che avreste dovuto negli anni prevedere - probabilmente non era una cosa conveniente dal punto di vista elettorale, quindi 'avete evitato di farlo'.

Ma poi con questa nuova Giunta 'avete' ben pensato di farlo immediatamente.

Peraltro ciò che viene a mancare è anche una programmazione di quelle che sono tutte, le misure di mitigazione.

Si pensi, ad esempio, alla realizzazione di nuovi parcheggi, al potenziamento di quelli esistenti.

Se è vero, come dice Barattoni-'e non, non ci credo'- che questa misura serva per aumentare il turnover delle auto all'interno del centro storico, e quindi permettere un maggiore ricircolo delle auto e quindi di persone che vengono in centro storico, la prima cosa da fare sicuramente sarebbe stata quella di pensare a nuovi spazi, a nuovi parcheggi.

... di potenziamento dei parcheggi vicino al centro storico 'sento' parlare da quando sono arrivata qui, era il 2017, sono passati quasi 10 anni e non ho visto nulla.

... l'ha annunciato Barattoni, ma anche tramite richieste 'ho' avuto accesso al progetto, ci sarà un potenziamento del parcheggio di via Beatrice Alighieri, Tuttavia questo non è sufficiente perché ne servirebbero sicuramente di più.

... le associazioni di categoria— 'ho' letto la relazione che avete ricevuto tutti voi consiglieri, ma anche la Giunta, da parte di associazioni di categoria— chiedono l'ampliamento di diversi parcheggi, compreso quello dell'ex macello, in via Renato Serra, di fronte all'ex macello.

Si chiede una serie di punti che circondano il centro storico, che diano la possibilità di parcheggiare anche per diverse ore, perché magari vi sono esigenze che portano a dover parcheggiare per diverse ore.

Prima fra tutte quella lavorativa da parte dei lavoratori del centro storico, oltre che altre motivazioni, che consentano di parcheggiare con tariffe nella fascia minima piuttosto che nella prima fascia.

... per cercare di mitigare l'impatto di queste decisioni sulle tasche dei cittadini, in questa mozione, ed è la numero 48, 'facciamo' una proposta precisa.

'...ci riferiamo' a quella che è la convenzione in essere tra il Comune di Ravenna e Azimut, la società partecipata dal Comune di Ravenna tramite Ravenna Holding, quindi indirettamente Azimut è la società che si occupa della gestione dei parcheggi del nostro centro storico e non solo.

Tramite questa convenzione, fino ad oggi il Comune ha riconosciuto ad Azimut un aggio pari al 50% degli incassi, ovviamente derivanti dalla sosta a pagamento.

...nella mozione c'è un refuso: anno 2025 invece anno 2024.

Quindi lo correggerò.

'Insomma, se me lo mettete a verbale, poi dopo lo correggerò anche in sede di Consiglio comunale'.

Quanto ai dati relativi agli incassi complessivi dei parcheggi per il 2024, l'ultimo dato a disposizione nel momento del deposito di queste mozioni, ammontano a circa 2.800.000 euro;

questo vuol dire che il 50% di questi 2.800.000, 1.400.000 euro, sono entrati nelle tasche di Azimut e sono l'altra metà rimasta nelle casse comunali.

... la 'nostra' proposta è quella di ridurre l'aggio in favore di Azimut, anche perché la media a livello nazionale, in Comuni che come il nostro prevedono una convenzione con una società esterna, che si occupa appunto della gestione dei parcheggi, si attesta tra il 30 e il 40%.

Il caso di Ravenna è il caso più caro che viene rilevato sul territorio nazionale.

La proposta è quella di ridurre l'aggio al 35%, una percentuale che comunque consente ad Azimut di, garantire l'equilibrio economico, cioè 'ci stanno dentro', e lasciare nelle casse comunali una somma pari a 419.000 euro annui, calcolata su 'quei' 2.800.000 e che varia a seconda degli incassi annuali.

Questi soldi, a giudizio di Verlicchi, potrebbero essere investiti in opere strutturali a favore, di tutti noi cittadini, a partire dalla riqualificazione delle strade.

Lo sa bene Cameliani, 'perché ogni 2 per 3 gli presento un'interrogazione su delle strade di Ravenna, non solo io, e ogni 2 per 3 mi risponde che comunque la coperta è corta', si fa fatica a disporre di risorse economiche sufficienti per intervenire a dovere in tutte quelle che sono le strade.

E ne consegue che anche marciapiedi, piste ciclabili, eccetera, altri parcheggi pubblici potrebbero essere finanziati o comunque tenuti sotto stretta manutenzione avendo a disposizione risorse integrative rispetto a quelle attualmente disponibili a bilancio.

Pertanto con la prima mozione 'chiediamo' che si preveda un abbassamento.

Lo 'abbiamo' suggerito al 35%, per conservare un equilibrio tra le esigenze di bilancio della società e una, diciamo, un importo adeguato che, che giustifichi, in ingresso nelle casse comunali, che giustifichi questo intervento.

Quindi noi chiediamo sostanzialmente di agire rivedendo la convenzione in essere con Azimut per la gestione e il controllo dei parcheggi pubblici, riducendo l'aggio riconosciuto dal 50% al 35%, in linea con la media nazionale.

In modo tale da destinare— ed è il secondo punto— maggiori risorse per gli interventi di manutenzione e riqualificazione strade, marciapiedi, eccetera.

Riconsiderare a ribasso gli aumenti tariffari della sosta, quindi, perché non avendo più il peso dell'aggio riconosciuto in quella misura del 50%, ovviamente si può prevedere un incremento, sì, ma minore rispetto a quello attualmente deciso dalla Giunta, rimodulando le tariffe previste nel nuovo piano in modo coerente con gli effetti e con gli effettivi indici ISTAT.

Per la mozione 33, ci ‘concentriamo’ sulla questione degli accessi al centro storico da parte delle auto, in particolare quelle elettriche, che oggi vengono colpite da un provvedimento che ne impedisce di fatto l'accesso al centro storico, insieme alle auto ibride, quando fino ad oggi,, fino al 1° marzo, per cui siamo alla vigilia ormai dell'entrata in vigore di questo nuovo Regolamento, possono circolare con debito permesso richiesto agli uffici della Polizia Locale, etc.

‘Facciamo’ tutto un excursus sulla questione del permesso VE che risparmierei, nel senso che al di là del tecnicismo e magari, non so, forse il Comandante Giacomini interverrà anche su questo, al di là del tecnicismo del permesso, della tipologia di permesso, che cosa prevede questo permesso, etc, ‘noi’ riteniamo che sia necessaria una revisione della decisione della Giunta in coerenza con quanto previsto anche dal Codice della Strada.

... ‘so’ che non c'è ad oggi una giurisprudenza consolidata, per cui c'è qualche avvocato in sala sicuramente più esperto di me da questo punto di vista, che, dice che le auto ibride in particolare, ma anche le elettriche, devono assolutamente possono assolutamente passare nelle ZTL.

Però, insiste la Consiglieria, c'è un quadro normativo che lascia comunque un certo spazio di manovra ai Comuni nelle decisioni per particolari ragioni, ad esempio di preservazione del centro storico, di particolari zone di pregio dal punto di vista ambientale etc

Insomma, ci sono dei casi che sono previsti anche dalla normativa.

‘Ripeto’, non è consolidata, anche perché sono decisioni che si stanno prendendo in diversi comuni d'Italia negli ultimi mesi, un annetto e mezzo.

E quindi ancora i casi non sono sufficienti.

Poi, ripeto, se avete maggiori informazioni me lo direte, per dire che c'è una giurisprudenza consolidata.

Tuttavia c'è un indirizzamento verso il consentire l'accesso quantomeno alle auto elettriche all'interno delle zone a traffico limitato.

Ovviamente zona traffico limitato, ‘lo specifico’, e non zone pedonali, perché qualcuno si confonde.

Insomma, le zone pedonali, lo dice la definizione, sono pedonali, quindi difficilmente, si transita se non per particolari questioni.

Quindi si provvede a una rivisitazione di quella che è la decisione della Giunta.

Venendo al dispositivo finale, per i motivi sopraindicati, ‘facciamo’ riferimento anche agli indirizzamenti arrivati in questi anni da parte delle varie Giunte della stessa Regione, che cercano di promuovere una mobilità diversa, meno impattante sull'ambiente.

Quindi ovviamente le auto elettriche la fanno da padrone in questo senso.

‘Chiediamo’ di sospendere temporaneamente attraverso un proprio atto deliberativo della Giunta, visto che c'è un atto deliberativo invece che, va a delineare questo nuovo Regolamento, l'entrata in

vigore dell'esclusione della circolazione e della sosta dei veicoli elettrici ed ibridi nella ZTL a far data dal 1° marzo 26 e a presentare alla competente Commissione consiliare al fine di avviare un costruttivo confronto una proposta per la riformulazione della disciplina della circolazione.

... sono arrivate alcune note dalle associazioni di categoria, che hanno ben argomentato le motivazioni per le quali loro stessi chiedono una rivisitazione delle tariffe, soprattutto per andare incontro alle esigenze dei lavoratori e di chi è 'costretto a fruire del centro storico per motivi di vario tipo', in modo da impattare, in maniera più contenuta nelle tasche, nei budget di questi lavoratori, di queste famiglie, e a prevedere un ampliamento di quelli che sono gli spazi adibiti a parcheggio (vedi parcheggio di via Renato Serra)

In più le associazioni chiedono di far salvo almeno il contrassegno ZTL per i veicoli elettrici.

'...noi non ci siamo, non ci siamo accordati con le associazioni di categoria. Queste dialogano con voi principalmente, non certo con noi'.

Quindi questo vuole essere un punto di partenza per un confronto, per un dialogo, si spera, che purtroppo non c'è stato preventivamente.

Quindi la decisione è stata calata dall'alto, così è rimasta, e non c'è stata data la possibilità, quantomeno come consiglieri, di poter intervenire in un confronto che avrebbe potuto correggere alcune parti...questo questo presuppone che ci sia una sospensione degli effetti della delibera.

Diversamente siamo al 20 di febbraio, la delibera deve entrare in vigore fra poco, si farebbe veramente molta fatica ad avere un dialogo costruttivo.

.

Nicola Grandi fa presente che questa delibera è rivolta alla Giunta affinché modifichi il piano sosta presentando una nuova proposta in Consiglio Comunale.

Quindi la linea di osteggiare in qualche maniera questa modalità con cui queste delibere sono state proposte attraversa trasversalmente tutta l'opposizione del Consiglio Comunale.

Quindi su questo 'noi, la consigliera Verlicchi e anche Ancisi mi sembra che siamo concordi'. Qui si invita la Giunta a fare una scelta.

Un'altra notazione in premessa: quando 'andiamo' a dire che invitiamo, impegniamo il Sindaco e la Giunta e quindi chiediamo questo voto, usiamo la parola "inderogabile", cioè diciamo "ad una totale rivisitazione delle delibere sul piano sosta secondo i seguenti inderogabili indirizzi".

Allora 'non vorrei' che questa parola fosse presa in maniera troppo rigida.

...non è detto che le cose che 'noi' abbiamo proposto sono inderogabili.

'...'faccio questa premessa: ci siamo messi a studiare, per quello che ci è concesso, per le capacità che abbiamo, per il tempo che abbiamo potuto dedicare, abbiamo pensato a 14 punti sui quali si può discutere.

Io 'non credo' che possiamo uscire da qui senza che nessuno di questi punti possa essere affrontato.

Nella giornata di ieri, una cosa che continuerò a dire e dirò tutti i giorni, 'forse fino a che posso e avrò voce', ho pubblicato un post su facebook in cui c'era un volantino di un evento in cui c'era il simbolo di Fratelli d'Italia.

Sono stato apostrofato dicendo che stanno preparando un palco in piazzale Loreto.

... è un clima da un certo punto, veramente ‘mi spaventa e mi indigna’.

Ora, se accadesse che, 14 punti proposti, molti dei quali con grande volontà di essere costruttivi, vengono bocciati e, e non si può parlare di nessuno di questi 14 punti né ora né mai, allora ‘comincerei a cominciare ad accusare io voi di quello di cui siamo accusati noi, perché veramente non posso pensare che noi usciamo da qui con 14 idee e su 14 idee ci venga detto che nessuna di queste è accettabile’

Quindi diciamo "inderogabile", l'inderogabile ha a che fare con quello che sarebbe l'impegno che andiamo a prendere, non con le cose che sono scritte qui.

Queste sono tutte discutibili.

‘Ovviamente non leggerò la, la proposta che do per letta, ma per punti andrò’ a dire che partendo da quello che è stato il livello di non condivisione delle scelte che sono state fatte e facendo alcune valutazioni sugli articoli del Codice della Strada e condividendo pienamente quello che Ancisi poi ha voluto mettere, quindi anticipiamo un po' le riflessioni che andremo a fare in maniera più, tecnica e noi diciamo in maniera più superficiale, quindi di chi sono le competenze rispetto a queste scelte... abbiamo cercato di costruire una proposta che, partendo da dei presupposti condivisi, desse anche delle soluzioni o delle idee di soluzioni tutte ragionabili e discutibili’.

Grandi chiede che le delibere del Piano sosta vengano discusse in Consiglio comunale.

‘... avevo iniziato questa legislatura prendendo atto di un approccio del Sindaco e della Giunta veramente costruttivo, dialogante etc su tanti punti.

‘Io non riesco a capire—ho seguito il Vostro aggancio al PGTU votato, etc, però non riesco veramente a capire l'approccio di questa decisione.

se fossi nel Sindaco mi sentirei in difficoltà ad andare a sostenere la posizione che lui ha dovuto sostenere in tutte le uscite pubbliche che ha fatto.

Lo dico da candidato sindaco’.

...sostenere un piano sosta in cui nessuno ha condiviso niente, le associazioni di categoria si dichiarano critiche, ma tutti trasversalmente sollevano il problema di non averne parlato prima.

‘Io’ sarei in difficoltà.

‘Chiediamo’ una revisione delle tariffe di sosta.

Magari ragionare sui 45 minuti anziché 30 potrebbe essere un aiuto che va esattamente nella direzione che dite ‘voi’, cioè consentire in quella mezz'ora di fare qualcosa che in mezz'ora non si fa.

E quindi anche la riduzione tariffaria.

‘Chiediamo’ l'anticipazione dell'orario di cessazione della sosta pagamento alle 17.

Anche questo è un cambiamento piccolo.

‘Vogliamo’ provare a incentivare gli acquisti del commercio che non si incentivano con la falsa gratuità della linea 80 o, comunque non solo con quella.

‘Chiediamo’, in linea esattamente con Verlicchi, che lo ha fatto prima di noi, che l'accesso alla ZTL per i veicoli elettrici venga continuato ad essere consentito.

‘Capiamo l'aumento dell'ibrido, dell'elettrica, ma meno elettriche’.

Su questo abbiamo una posizione un po' diversa da Verlicchi, perché crediamo che non siano scindibili gli ibridi dagli elettrici, e quindi ‘o si apre a tutti oppure no.

Chiediamo di introdurre 45 minuti di gratuità, negli stalli blu adiacenti alle scuole nella prima fascia oraria del mattino dalle 8 alle 8:45.

Questa sarebbe una cosa a costo zero, si potrebbe realizzare con un disco orario.

Questa è una proposta, se non sbaglio, del, del collega Caponegro, che non costerebbe niente, un gesto di buon senso.

E poi chiediamo, cosa veramente di buon senso, che prima che venga introdotto un sistema come questo che cambierà la viabilità e le abitudini dei ravennati, vengano realizzati i posti auto aggiuntivi che probabilmente non verranno realizzati mai, perché il Sindaco è andato a parlare della realizzazione del raddoppio dell'area di sosta di via Beatrice Alighieri, che non è realizzabile probabilmente.

Comunque facciamoli prima, se sono fattibili facciamoli prima.

Questo è la ‘nostra’ proposta.

Un servizio di navette circolari, anche questo è semplicemente un gesto che dimostra che prima di prendere un provvedimento c'è una programmazione, non è una, una proposta ‘sovversiva’.

Un hub urbano per la logistica sostenibile.

Questo è l'occasione per chiedere dove siano finiti i cargo bike e tutte quelle che sono state le sperimentazioni fatte nel 2022.

E poi un'altra questione, il contenimento della tariffa per i contrassegni di tipo R, perché sembra assurdo che chi ha diversi mezzi poi debba... quella dei residenti, la tariffa del consegnare per residenti abbiamo chiesto di portarla a 30 euro annui perché da 6,66 euro ci sembra che 30 euro siano sufficienti e che il minor introito per l'Amministrazione non sia così sensibile.

Invece per la tariffa A, quella degli artigiani, ‘chiediamo’ una riduzione dal secondo mezzo in avanti.

Tutte cose di buon senso.

ancora il punto 12 è interessante, ... noi ‘intendiamo ridurre un po' anche l'inquinamento del centro.

Quindi l'approccio che ha la Giunta è quello di togliere le auto dal centro, ma anche sull'inquinamento qualcosa ‘penso’ che vogliate dire con questo gesto.

E allora noi prendiamo un provvedimento che tende a ridurre l'inquinamento e poi, concediamo il rilascio di un contrassegno H24 a veicoli di qualunque genere.

... questo significa che ad un costo non banale, perché sono 15 euro al giorno, ma io con una 127 del 1972 tecnicamente posso entrare tranquillamente tutti i giorni nel centro cittadino.

‘Lo so’, pago un po' di più, però questo non va certo nella direzione e nella logica che sembra dover ispirare il provvedimento.

... infine come penultimo punto la digitalizzazione dei procedimenti di lascio di contrassegni, una scelta che l'Amministrazione sta già cercando di fare, però vorremmo avere delle date certe affinché non succeda che poi questo provvedimento si perda come, come altri, nei meandri dei tempi.

E poi l'ultima cosa, uniformare— sembra una cosa slegata, ma l'uniformare le ZTL, gli orari di accesso alle ZTL, ci sembra un altro, gesto di buon senso, perché uno quando arriva in fondo a Via Carducci non si trova che girare via di Roma è aperto fino alle 20, per andare dritto fino alle 22, girare a destra appare una cosa francamente fuori dalle logiche.

Questi sono spunti e ‘non posso credere che una giunta ragionevole, persone ragionevoli, non riescano a prendere in considerazione nessuna delle 14 proposte ‘.

Quindi ‘mi auguro’, conclude Grandi, che la delibera venga sospesa e si possa tornare ad un confronto democratico sulla cosa

Passando alla quarta mozione oggi all'ordine del giorno, presentata dal consigliere Ancisi, che è la numero 90, essa recita come titolo: ‘illegittimità sulla circolazione nelle ZTL e altre zone urbane a traffico limitato’.

Alvaro Ancisi dichiara di condividere in generale le mozioni, le proposte che hanno presentato i colleghi, tutte ‘di buon senso’.

Anche ‘noi’ stessi ci siamo pronunciati su tutte le ricadute negative sui cittadini derivanti dalla prima delibera, la 602, perché poi si è fatto questo piano di sosta, si è andati in una Camera di Commercio, si va adesso in tutti i siti possibili immaginabili, come se fosse un provvedimento unico.

E in realtà sono due delibere nettamente diverse; la 602 riguarda le aree di sosta a pagamento.

E fin qui è anche possibile che la Giunta possa deliberare da se stessa senza fare riferimento— sono sempre la pianificazione, PUMS e il piano generale del traffico urbano.

Questi sono sempre a monte rispetto alla Giunta comunale, perché la funzione di indirizzo nei confronti del sindaco e della giunta è, come dal Testo Unico degli Enti Locali, rappresentata dal Consiglio comunale, non viceversa.

Non è che la giunta dà indirizzi al Consiglio comunale, è viceversa.

In questo caso, la funzione di indirizzo, la pianificazione è sempre di competenza del Consiglio comunale.

Quindi ci deve essere coerenza comunque anche nella prima delibera.

... poi nella seconda delibera, che è un'altra cosa, si affronta la disciplina della circolazione nelle aree pedonale nelle aree a traffico limitato.

Qui a Ravenna parliamo soprattutto di ZTL perché non c'è una gran differenza con la ZPRU.

C'è qualche ‘scorrettezza’ magari nella, nella seconda delibera quando la Giunta si è esercitata, ad impiegare i contrassegni per poter entrare nelle aree a traffico limitato, anche come, regolazione dell'accesso.

‘Accesso’ è la parola chiave in questo caso.

Per esempio, nei contrassegni ce ne sono di quelli che non riguardano le zone a traffico limitato, riguardano in generale la sosta righe blu.

‘...sono ‘sciocchezze’, ma quando si fanno degli atti di questa portata, che hanno riflessi su tutta la vita dei cittadini, correttezza vorrebbe che non si facesse confusione

Ancisi desidera soffermarsi in particolare sulla 603, certo che sia profondamente viziata da illegittimità per vizio di competenza.

odo poco chiaro, inducendo i lettori a, a credere quello che in realtà non è stato.

Perché ‘mi’ concentro su questa delibera? Perché nella Costituzione italiana c'è l'articolo 16 che afferma che tutti i cittadini hanno libertà di circolazione sull'intero territorio nazionale, centri urbani compresi, anzi, la maggior parte della gente vive dentro i centri urbani.

Salvo che, non sia la legge a stabilire le eccezioni, per ragioni di sicurezza o di salute.

Quando si limita questo diritto di circolazione, assicurato a tutti dalla Costituzione, occorre, prima una legge che lo indichi, ed è in questo caso il Codice della Strada, l'articolo 7.

Ma poi, per quanto riguarda la regolamentazione l'articolo 7 assegna infatti alla Giunta esplicitamente la facoltà, la funzione di individuare le aree a sosta limitata.

E in effetti è stato sempre così, non sono stati discussi in Consiglio, neppure l'ultima del borgo San Biagio rispetto alla maxi ZTL del centro storico.

‘Per l'accesso o meno nelle aree a traffico limitato non può essere la Giunta a decidere da se stesso, perché qui si fa un discrimine, fra categorie di, di gente che deve rispettare questo limite, questi divieti in deroga all'articolo 16 della Costituzione, e invece chi entra in quelle che il Codice della Strada definisce— adesso sono arrivato a dire anche, posso ormai a dire comma 9 categorie esenti.

Questa è la parola: ‘categorie esenti’.

Quella di cui si sta discutendo di più riguarda le auto elettriche o ibride.

... la disciplina che la Giunta ha ritenuto di approvare, che in realtà ha inglobato anche la regolamentazione— questo è il problema— individua 16 contrassegni e ‘io’ ho contato, 49 categorie esenti dal divieto di accesso.

La parola chiave è ‘accesso’.

Quindi l'accesso lo stabilisce la Giunta.

Tutto il resto, il contrassegno, il, le tariffe da pagare, la, la segnaletica, i controlli, tutto questo nessuno discute che lo debba fare la Giunta comunale.

Quindi il vizio per il Consigliere è ‘dirimente’.

Poi se ‘mi’ dite: ‘Ah, fate pure, tanto farà un ricorso, la Procura poi qui a Ravenna non sa neanche che esiste il diritto amministrativo’ posso anche condividere, ‘condividere che sia così, non condividere naturalmente, perché io ho sempre creduto di essere in una città democratica della Repubblica Italiana’

‘...depreco in particolare gli artifici di esposizione della premessa della delibera e anche della costruzione della ‘cosiddetta disciplina’, che non discuto debba essere del Consiglio, della Giunta, solo che la disciplina non può inglobare la parte regolamentare.

Quindi ci deve essere la coerenza coi piani, coi piani territoriali, quindi mobilità sostenibile e traffico urbano, perché lì vi sono gli indirizzi, e la regolamentazione dell'accesso che deriva appunto dal diritto della Costituzione italiana, e di seguito la disciplina del resto.

Quindi adesso 'lo leggo, è un po' lungo'. La prima parte ve l'ho già detto.

Ecco, si prende la delibera, si legge la premessa, e al punto, al terzo paragrafo è scritto— perché la premessa è parte integrante naturalmente di questa delibera— 'preso atto che lo schema di regolamento della circolazione nelle aree, riduco sempre, a traffico limitato per non dire categorie nei centri abitati di competenza del Consiglio comunale, l'avete scritto voi, fornisce gli indirizzi e i principi generali per la definizione della successiva disciplina'.

Ma in realtà gli indirizzi, i principi generali vengono dati dagli strumenti della pianificazione, si poteva dire ... 'regolamento, l'accesso o meno alle aree'.

Comunque riconosce che questo schema di regolamento è di competenza del Consiglio comunale.

Poi si va avanti e dice: 'la disciplina della circolazione nelle aree pedonali, et, di competenza della Giunta comunale, deve contenere le tipologie dei contrassegni per le diverse categorie', e ne elenca un pacchetto.

Qui parla tipologie dei contrassegni, tipologie, non categorie esenti, comprese le esigenze etc e quindi le disposizioni per il rilascio, le tariffe, i canoni, la validità temporale, eventuali limitazioni.

Uno che legge dice: '...sì, tocca al Consiglio il regolamento, chiamato impropriamente schema di regolamento', ma i regolamenti non sono mai schematici e non possono dare indirizzi e linee generali.

'... questo schema di regolamento l'ha deliberato la Giunta'.

Anzi, deliberato, 'voglio essere precisissimo', adottato, che non vuol dire approvato.

Uno che legge dice, quindi, 'indirizzi, principi generali, la pianificazione, schema di regolamento'.

'Io dico regolamento perché se ci sono degli indirizzi, allora non è la Giunta che gli dà gli indirizzi del Consiglio comunale'

Cioè, 'almeno, almeno la sintassi, qui addirittura spesso non va anche la grammatica, che è scarsa'.

comunque qui c'è lo schema di regolamento, è di competenza del Consiglio Comunale.

'... poi la Giunta fa la disciplina, 'partendo dalle tipologie dei contrassegni e tutto il resto che ci va dietro'.

Uno legge: '... allora vuol dire che questo schema di regolamento l'ha approvato il Consiglio comunale'.

'... quindi tutto questo smentisce il corpo della delibera, cioè il pacchetto delle 40 pagine!'.

Questo pacchetto, disciplina della circolazione, della sosta nelle aree pedonali, 40 pagine, lo smentisce perché lo schema di regolamento, che invece è questo, 'Le copertine sembrano quasi uguali'.

Perché tuttora non c'è ancora un regolamento delle ZTL, c'è una determina del Comandante Schioppa.

Poi 'se mi sbaglio mi correggerete, che una determina possa essere addirittura applicata come regolamento, è una cosa che non si può neanche raccontare a nessun candidato ad un posto di concetto della carriera amministrativa'.

Dovrebbe essere bocciato!

'...a mio parere è una grave scorrettezza'.

'Voi capite, addirittura sembrano uguali, solo che questo è stato solamente adottato'.

'...ma chi è in grado su 100 persone che passano per la strada di capire la differenza fra adottato e approvato? e fra i 32 consiglieri comunali, io, mi tengo fuori solamente perché ho la disgrazia di avere troppo, troppo frequentato queste sale.

'Adottato, peraltro, lo si fa soprattutto per la pianificazione, quindi avremo il Pug, quindi appunto la, la pianificazione della mobilità sostenibile, la pianificazione del traffico urbano.

E qui la premessa dice una cosa e quello che si approva fa il contrario'

Poi adesso l'avvocato Fabbri 'dirà subito che non è vero niente...'

Il testo quindi prima dice che lo schema di regolamento è di competenza del Consiglio comunale, 'vado a vedere quello che è dopo, la disciplina invece della circolazione è di competenza della Giunta Comunale.

'questa è la disciplina, e sono le 40 pagine, e allora sono a posto...!'

Tanto è vero, anticipo, che in queste 40 pagine non c'è una declaratoria a fondo pagina nella schema di regolamento.

Nelle 40 pagine che sono quelle che il Sindaco va a dire in giro che cosa sono, per esempio, 'dicendo quello che vuole lui, naturalmente'.

Perché se fosse venuto in Consiglio comunale non sarebbe successo.

...poi la prima, pagina 2, in fondo, dove c'è la sintesi che mettono gli uffici al contenuto dell'atto 'Disciplina accesso e circolazione' la data è il 29 dicembre del 2025, il giorno prima che la Giunta approvasse questa cosa.

E tutte le pagine in fondo trovano scritto 'accesso e circolazione'.

E' come aver messo la firma alla propria violazione di legge, perché l'accesso, 'perché non l'avete messo nel titolo? Disciplina della circolazione, lo stesso, lo stesso qua è scritto schema di regolamento della circolazione pedonale, etc, disciplina circolazione Uguale, uguale.

Perché non avete scritto che qui dentro non c'è solo la disciplina riciclagione, ma c'è anche la disciplina dell'accesso, buono o cattivo che ci sia? 'Alcune cose buone le abbiamo dette noi, alcune scritte esattamente come le avevamo scritte noi, quella dei caregiver e del parente di primo e secondo grado' scritta di nostro pugno'.

Quindi non tutto è sbagliato.

Sbagliato è che non sia venuto in Consiglio comunale e che 'voi qui abbiate truccato queste 40 pagine, che sono quelle che subiscono i cittadini, evitando di aggiungere la parola accesso'.

Poi si dice 'al magistrato non interessa niente'.

Va bene, può darsi anche.

il diritto amministrativo, ' sono testimone io, nelle procure, nei GIP, , ormai è una cosa, dopo, dopo l'abolizione dell'abuso d'ufficio e dell'interesse negli atti di ufficio, ancora più ancora più mi dicono, abuso d'ufficio.. '.

Io non credo sia solo abuso d'ufficio, però questo 'non lo decido io', posso fare delle ipotesi, etc

Quindi qui, nel testo della premessa, fra le competenze della Giunta 'avete scritto tipologie, controlli, avete scritto tutto, ma non avete scritto le categorie dei veicoli esentati di cui dice l'articolo 7 del Codice della Strada, comma 9'.

Non lo potevate dire perché questo sarebbe dovuto essere nel regolamento o schema di regolamento.

Poi naturalmente, accanto alle tipologie ci avete scritto le categorie.

I 'miei' colleghi che parlano, entrano anche nel merito, dicono: 'Sì le auto elettriche, no le auto ad idrogeno, tutte e due etc.'» Ma qui siamo molto prima, siamo ancora a dire che 'questo non è legittimo e quindi non può imporre proprio niente'.

Vado avanti.

Poi ancora, adesso parliamo della pianificazione.

La deliberazione 603, nel primo paragrafo addirittura della sua premessa, ' io prendo indirizzi prima di tutto da questo, ve lo leggo se ce l'avete sotto, dice, premesso che con deliberazione del Consiglio comunale del, 2016 è stato approvato l'aggiornamento 2014 del Piano Generale del Traffico Urbano, quindi, aggiornamento del del 2016, nel momento in cui l'ha approvato il Consiglio Comunale.

Poi c'è scritto: con deliberazione del Consiglio comunale del 2019 che per quanto riguarda il Piano Generale del Traffico Urbano, l'aggiornamento del 2016 è prima, credo— sto guardando il Comandante— del 2019.

E quindi dell'articolo 7, del Codice della Strada.

E quindi dire: '... però noi l'abbiamo istituita prima l'attività ZTL del centro urbano l'abbiamo istituita prima del 2019, e c'è stata una sentenza, di Milano, di Roma, eccetera eccetera, che vale solo eccetera eccetera, ma poi bisogna che sia aggiornato anche il PGTU almeno al 2019.

'Poi Fabbri mi dirà che non è vero ...'

Quindi, per la pianificazione, il PUMPS, l'ultimo aggiornamento— si parla sempre di aggiornamento, è per il PGTU, è del 2016 con l'approvazione del Consiglio comunale, e per il PUMPS 2019, gennaio 2019.

E questa delibera, quindi si presume, perché è stata messa qui al vertice della premessa, che il Regolamento, schema di regolamento prima, la disciplina della circolazione dopo, abbiano tratto indirizzo da questi strumenti di pianificazione approvati dal Consiglio comunale.

Però dopo, dopo c'è anche scritto: con deliberazione della Giunta comunale del 617 sono stati adottati l'aggiornamento del piano, del PGTU e l'aggiornamento del PUMS, e quindi non sono vigenti.

Allora, e quindi 'non è vero che gli indirizzi, principi generali e circolari statali di competenza del Consiglio comunale abbiano potuto ispirare la delibera 603, perché i pur citati PUMS del 2023, PUMS e PGTU, e sono stati semplicemente adottati dalla Giunta comunale, e poi lo fossero, , anche dopo, di conseguenza pubblicati, di conseguenza per 45 giorni aperti alle osservazioni dei cittadini'.

E poi alla fine portate in Consiglio comunale.

E sono passati però due anni e noi, e ‘noi non sappiamo neanche se sono state presentate delle osservazioni e quante, e all'incirca un po' l'oggetto di queste cose’.

Quindi è carente la delibera 603 sotto il profilo della pianificazione da cui deve trarre ispirazione, perché manca quella del 2023, manca quella del 2016, quando ancora non c'erano le ZTL.

Quindi è un ulteriore vizio, insomma, che si aggiunge.

I piani territoriali sono di competenza esclusiva del Consiglio comunale, i regolamenti anche, escluso solo il regolamento di organizzazione interna degli uffici.

È sempre l'articolo 42 del, del Testo Unico.

Poi a norma del Decreto Legislativo n. 285 del 1992 articolo 5, il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni 2 anni.

Inoltre dice l'articolo 10 che i Comuni inadempienti— e in questo caso il Comune di Ravenna doveva averne uno aggiornato al 2024 o al massimo ‘23, che non può essere quello adottato perché non ha finito il suo percorso.

... non conosciamo nemmeno le osservazioni.

Quindi, i Comuni inadempienti sono invitati, su segnalazione del Prefetto, , dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a provvedere entro il termine assegnato, trascorso il quale il Ministero provvede all'esecuzione d'ufficio del piano e alla sua realizzazione.

Quindi c'è anche questo secondo vizio.

Il regolamento dell'accesso è stato sottratto al Consiglio comunale, le pianificazioni del PUMS e del PUG sono troppo arretrate rispetto allo stato della viabilità e anche a quello che dice la legge per il PGTU, che in tutti questi anni, ha portato ad insistere sulle aree a traffico limitato, a introdurre ZPRU etc

...quindi questi vuoti, secondo Ancisi, impediscono oggi alla Giunta di regolamentare s il traffico ammesso o vietato nelle ZTL e nelle altre zone a traffico limitato, nascondendo il tutto sotto l'intestazione ‘disciplina’.

Occorre perciò che la Giunta annulli.

... si può sbagliare, però c'è l'esigenza che la delibera 603, 602 lasciamola pure alla discussione, sia annullata— ‘secondo me’ posso arrivare a dire revocata, , perché manca il presupposto della competenza, insomma, annullata e poi la Giunta proponga al Consiglio comunale la parte regolamentare dell'accesso da cui deriverà poi la competenza della Giunta comunale sulla disciplina che ne deriva.

Quello che io non mi spiego è che cosa cosa costava alla Giunta venire in Consiglio comunale con lo schema di regolamento, poi si discuteva di tutto sull'accesso.

E perché non ha fatto arrivare il Pums, il PGTU aggiornati nel 2023, perché non li ha portati in Consiglio, aveva forse paura che non passassero?

Non trovo altre risposte.

Ha paura che ci sia dibattito pubblico, per cui si decide prima tutto nel chiuso della Giunta comunale o di via della Lirica?

Si dialoga solo riempiendosi la bocca con le categorie rappresentate.

‘...perché ormai una volta c'erano bianco, rosso e verde, adesso è tutto rosso, perché ogni cosa è presidiata da qualche gerarca del partito’.

non ci si confronta con la città, perché se fosse venuto qui in Consiglio comunale il discorso esempio, delle auto elettriche o ibride si sarebbe discusso di quello, ‘l'avete inquadrato solo su quel punto lì, che è quello più delicato’.

Però nelle 44 categorie c'è altro da discutere, in più o in meno.

‘... si sarebbe discusso che quelle categorie a cui avete strappato di riffa e di raffe il via libera non, non si fossero preoccupate di esprimersi a nome dei loro associati.

Questa è la differenza.

Alla fine la differenza è trasparenza contro oscurità.

Il Consigliere ritiene opportuno spendere qualcosa di più sulle 40 pagine.

Erano 12, adesso sono diventate all'incirca 12 più 28.

Che sono 40.

... queste 40 pagine riproducono qua e là, anche con dei copia incolla, lo schema di regolamento della circolazione adottato nel 2023 della Giunta.

... nel fondo delle pagine c'è la parola chiave ‘accesso’, che è stata occultata nel titolo ma infilata di riffa e di raffe a fianco dei contrassegni, senza che nessuno abbia ancora deciso le categorie che beneficiano di questi contrassegni.

Non era naturalmente un invito soltanto al commissario Ancisi, spiega **Gallonetto**, un po' un invito generale ...

Magari se, cerchiamo di ‘farlo diventare un dibattito lasciando spazio a tutti i colleghi e anche agli esperti e agli intervenuti, così la discussione viene più omogenea.

L'assessore **Massimo Cameliani** precisa di essersi reso subito disponibile a fare questo passaggio anche preliminarmente prima del Consiglio comunale, in commissione, a dimostrazione insomma che c'è confronto e non c'è pregiudizialità nei confronti del Consiglio e dei commissari.

... è difficile adesso rispondere in un unico intervento a tutte le sollecitazioni, a quattro mozioni, quindi ‘cercherò’ di fare un intervento magari preliminarmente, poi dopo naturalmente ci sarà il dibattito, ‘interverrò anche dopo’.

... l'elaborazione degli atti giuridici naturalmente compete a una parte tecnica, amministrativa, dirigenziale che ha fatto come anche in altre occasioni, un buon lavoro.

Come ha detto anche il Sindaco, ‘noi’ non abbiamo nessuna, paura di confrontarci con i cittadini e neanche con i consiglieri comunali, tant'è vero che anche molti dei ‘vostri’ militanti, simpatizzanti, hanno partecipato alle assemblee pubbliche, otto o nove, che il Sindaco ha tenuto nei quartieri, nelle

ex circoscrizioni, per presentare il piano sosta, a dimostrazione della massima visibilità e del confronto che in realtà c'è stato.

Si è trattato costantemente di assemblee molto partecipate, dove c'erano alcuni cittadini che concordavano nelle linee, altri no, come capita in tutte le cose, come capita anche qui in una logica diversa, che è quella politica.

E' continuato anche il confronto, in queste settimane con le associazioni di categoria e con i rappresentanti dei cittadini.

Come hanno fatto altri Comuni, il percorso delle due delibere di Giunta, quella del piano sosta e della ZTL, è un percorso che andrà avanti anche nei prossimi mesi.

Altri Comuni che sono intervenuti su queste materie non è che hanno fatto solo un atto deliberativo, ma man mano che passavano i mesi dai provvedimenti assunti andavano, poi, a fare anche delle modifiche, delle integrazioni.

Ad esempio il comune di Cesena, vicino a noi annualmente per il piano sosta, per il piano della ZTL, interviene con un atto della Giunta, che porta modifiche, integrazioni tecniche che tengono conto anche di quello che succede nel frattempo quando gli atti sono adottati.

Questo a dimostrazione del fatto che nessuno di noi ha la 'verità in tasca, ha la Bibbia in mano, o a un Vangelo' che diventa un tavolo indiscutibile.

... tant'è vero che 'ci siamo resi conto' in queste settimane che anche qualche aggiustamento probabilmente dovremmo farlo per andare a recepire delle sollecitazioni ulteriori derivate per esempio dal mondo degli artigiani, del commercio, anche dai residenti della ZTL.

.. siamo venuti in Consiglio comunale e, e il sottoscritto stesso e la consigliera Verlicchi ne è testimone, perché è quella forse che fa più interrogazioni, abbiamo— assieme anche a Ancisi, che io già avevo già accennato alla questione, anche parlando di via Mariani, ai nuovi indirizzi, orientamenti.

'Noi non siamo venuti in Consiglio comunale perché riteniamo che tale atto non fosse, necessario in base alla legge, non perché volevamo violare la legge'.

Al consigliere Ancisi per rispondere per quanto riguarda tutta la parte da lui elaborata nella sua mozione per fare chiarezza sulla suddivisione delle competenze, dato che la normativa è abbastanza complessa, Cameliani desidera precisare che l'articolo 7 co 9 del Codice della Strada prevede sostanzialmente che, con delibera di Giunta, si approva la delimitazione delle zone a traffico limitato.

A seguito della deliberazione della Giunta comunale, cui è riservata dalla normativa l'espressione dell'indirizzo politico, è necessaria quindi la successiva predisposizione di un atto dirigenziale, un'ordinanza che definisce la zona a traffico limitato, la pubblicizzazione dei relativi provvedimenti di disciplina del traffico.

Per quanto riguarda quindi, la competenza della Giunta comunale, è quella che dà la competenza alla Giunta di istituire la zona a traffico limitato ZTL.

La regolamentazione della ZTL, il disciplinare, viene attuata attraverso un'ordinanza dirigenziale che riporta i criteri di limitazione, le categorie dei veicoli e / o gli utenti a cui si applica il divieto, il regime dei permessi e le deroghe, nonché la specifica del numero dei varchi, della loro ubicazione e la specificazione dei periodi e degli orari di vigenza della ZTL.

Secondo queste indicazioni, a seguito dell'indirizzo politico espresso dalla Giunta, la concreta regolamentazione della circolazione all'interno della ZTL, con la relativa previsione delle condizioni

e modalità di rilascio dei permessi di circolazione, è di competenza del dirigente responsabile dell'ufficio competente con ordinanza.

E' competenza del Consiglio comunale l'approvazione dei documenti di programmazione di politica del traffico, PUMS, che è il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, e del PGTU, Piano Generale Urbano del Traffico, ai sensi dell'articolo 36 del Codice della Strada.

Attualmente il PUMS in vigore nel Comune di Ravenna è quello del 2019, che ha una durata di 10 anni, e il PGTU è quello del 2016.

Strumenti sì un poco datati, ma che esprimono ancora tutta la loro natura giuridica.

La disciplina della zona traffico limitato, per dare solo alcuni esempi, non è che attraverso atti di giunta, così come previsti dalla legislazione sia stata fatta solo dal Comune di Ravenna.

Noi abbiamo il Comune di Milano che ha fatto con delibera di Giunta comunale il '24 la delimitazione del perimetro delle zone traffico limitato ai sensi dell'articolo 7,9 del Codice della Strada, il Comune di Piacenza, che con delibera di giunta nel '23 ha disciplinato circolazione in ZTL, Il Comune di Cesena ha fatto la stessa cosa nel '25 e il Comune di Rimini nel '21, Comuni di centrosinistra o di centrodestra che sono intervenuti anche loro, solo per fare degli esempi, con delibera di Giunta per la disciplina della ZTL.

Per tornare nello specifico che riguarda appunto la, delibera citata da Ancisi, che è quella della ZTL perché attiene alla delibera di Giunta del 30 dicembre '25, la numero 603, essa, prevede e riconosce naturalmente la suddivisione di competenze tra il Consiglio comunale e la Giunta Comunale, rispettivamente per l'approvazione del regolamento e della disciplina.

E quindi, come ha già detto Ancisi tale previsione la vediamo nelle premesse della delibera 603.

E anche questa linea direttrice è stata, data anche con un atto politico in risposta a un question time del 15 marzo del 2023 dalla Giunta precedente.

Per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione madre a cui noi dobbiamo far riferimento e che si fa e che sono di competenza del Consiglio e non della Giunta sono il PGTU, approvato con delibera di Consiglio comunale del 2016.

Esso specifica che le azioni di piano disincentivano l'accesso profondo con i mezzi motorizzati privati, incentiva l'uso di altre modalità di accesso.

La disincentivazione può essere fatta, dice, questo strumento che è il 'nostro' strumento ancora in vigore, potrà essere fatta anche con, azioni tariffarie e potrà essere indirizzarsi non solo sulla sosta, ma anche sull'accesso alle zone più profonde e pregiate del centro storico, ZTL, mentre l'incentivazione verso altri sistemi modali dovrà orientarsi su un miglioramento sia quantitativo che qualitativo degli spostamenti.

Tra i principali argomenti trattati risulta anche la riarticolazione, lo sviluppo delle zone a traffico limitato con attenzione per le condizioni di autorizzabilità all'ingresso, IVA e compresa, l'istituzione di forme di tariffazione degli accessi, quindi con una revisione della disciplina dell'accesso e della sosta.

Inoltre tra le azioni di piano è inclusa la redazione del regolamento della circolazione e della sosta nelle aree pedonali, nella ZTL e nella ZPRU.

Questa citazione che io ho fatto, che il PGTU è la madre giuridica, è l'atto ancora in vigore a cui 'noi' abbiamo fatto riferimento con la delibera di Giunta 603.

Lo stesso PGTU specifica che una differente riorganizzazione dell'accesso controllato da Sirio, dovrà avvenire con l'obiettivo di ottenere un riequilibrio fra i posti auto su strada e quelli nelle aree pubbliche destinate a parcheggio a pagamento e la popolazione residente all'interno della ZTL.

Proprio quello che ‘noi’ abbiamo fatto.

Altro obiettivo fondamentale è previsto in un altro strumento, è quello del PUMS che noi abbiamo.

Non è vero che non abbiamo strumenti, ‘noi’ abbiamo il PUMS, quello del 2019, che ha una validità decennale, che è pienamente in vigore.

Se è vero che quello del '23 il PUMS è stato solo adottato dalla Giunta, quello approvato dal Consiglio comunale, ancora in vigore, è il PUMS del 2019, che prevedeva esso stesso che, occorre garantire un'accessibile sostenibilità a tutte le parti della città.

Questo significa che alcune porzioni della città saranno diversamente accessibili e solo con determinati mezzi compatibili con le caratteristiche dei luoghi e con la complessiva esigenza di tutela della sicurezza della circolazione.

Lo spazio stradale pubblico, soprattutto nelle zone più profonde della città, rappresenta una risorsa scarsa e preziosa, il cui utilizzo potrà che essere condizionato all'interesse collettivo.

L'uso privato degli spazi pubblici deve di norma essere oggetto di pagamento.

Questo è il PUMS del 2019 approvato dal Consiglio Comunale il 29 gennaio del '19.

Esso prevede quindi tra le azioni pedonali specifiche interventi sulla ZTL e sulla ZPREU.

‘Quindi che cosa voglio dire con questa mia breve disamina?’ Che le delibere di Giunta comunale adottate, quella sul piano sosta e quella sulla ZTL, quelle del 30 dicembre, sono pienamente valide perché sono esecutive delle azioni della pianificazione della mobilità, PUMS e PGTU, approvate dal Consiglio Comunale.

Al paventare da parte di Ancisi di ipotesi di reato, di falso ideologico, violazione dell'articolo 16 della Costituzione che riguardava— e non è che devo fare il giurista in questa fase perché non mi compete —i padri costituenti vedevano quello come libertà della circolazione delle persone, nell'ambito italiano e quindi nella libertà di essi.

E poi dopo ciò è avvenuto più tardi poi in ambito europeo.

Certamente non era intesa, almeno in senso stretto, in una circolazione delle persone nei centri storici.

Quindi ‘noi’ non abbiamo fatto nessuna forzatura, ma ci siamo attenuti a quello che la legge naturalmente, prevede.

Per quanto riguarda le altre mozioni, ‘parto’ da quella di Grandi, con lui qui non c'è nessuna voglia di bocciare tutto, ‘come diceva lei’.

Anzi, da una disamina sommaria, perché è molto articolata, si vede che oggetto di studio sono tanti punti, Dal mio punto di vista mi vien da dire che la ‘vostra’ proposta di modifica al piano sosta è una proposta che, riconosce, l'impianto comunque complessivo sostenuto dalla Giunta comunale per quanto concerne le azioni dell'esenzione e delle fasce dei parcheggi.

Va sostanzialmente, è una, le 'vostre' proposte almeno per quanto riguarda le tariffe e la gratuità, sono un po' più, tra virgolette, convenienti per i cittadini, ma dal 'mio' punto di vista non si discostano troppo per quello che avevamo proposto 'noi' nella delibera.

Quindi 30 minuti, 'voi' proponete adesso, poi ci ritorneremo magari dopo, i 45 minuti.

Ma non vi è troppo discostamento dal nostro orientamento e questo mi fa piacere, che vuol dire che il ragionamento complessivo non è così sbagliato.

Per quanto riguarda più nel dettaglio, prosegue Cameliani, 'voi' chiedete sostanzialmente un'azione agevolata per le strisce blu vicino alle scuole, di 45 minuti con l'esposizione per esempio del solo disco orario.

Ricordo che attualmente poi i dirigenti comunali presenti devono intervenire, hanno la facoltà di farlo perché sono coloro che redigono gli atti e li devono far applicare.

Noi abbiamo un permesso attualmente per 2 genitori, per 2 auto, per, i genitori dei bambini che portano i figli a scuola dentro la ZTL.

Quindi c'è già, che viene rilasciato dalla scuola stessa, un'attenzione nei confronti dei genitori che hanno i figli nell'area, degli istituti scolastici compresi nella ZTL, e che viene rilasciato dalle scuole.

La stessa cosa, e rimane confermata la gratuità della mezz'ora, anche qui, oraria del mattino a partire dalle 8 per i genitori, o chi altri che vogliono portare i figli a scuola, e la scuola si trova nella ZTL, nelle zone limitrofe alla ZTL.

Per quanto riguarda l'aumento sproporzionato del 50 euro annuale, poi magari sarà il dirigente a dirlo, noi abbiamo dati di permessi per residenti in cui il 'nostro', anche se aumentato dai 20 euro ogni 3 anni, in ZTL 50 euro l'anno, rimane inferiore rispetto a tutte le città italiane.

La media è dai 150 ai 200 euro annui per i permessi, almeno in ZTL, delle città italiane per quanto riguarda i residenti che non hanno il, il garage.

... i residenti in ZTL che hanno, il garage potranno transitare dalla ZTL ancora come prima gratuitamente.

Per quanto riguarda l'attenzione fatta 'da voi' sul permesso di tipo A degli artigiani e di altri servizi, in questi mesi, settimane, abbiamo avuto delle interlocuzioni ancora con le associazioni di categoria, può trovare maggiore attenzione rispetto a quanto previsto nella delibera del 30 dicembre.

Non nascondo che stiamo pensando anche di integrare le previsioni previste per i permessi.

In sostanza si potrebbe intervenire con permessi speciali per artigiani per la consegna di prodotti deperibili e quindi far transitare eventualmente questi veicoli nel, nel centro storico, al di là dei limiti orari previsti attualmente dal regolamento.

...anche 'noi' abbiamo saputo che il permesso ZTL giornaliero veniva utilizzato anche da diversi imprenditori del centro.

Nell'interlocuzione anche qui non va proprio nella 'vostra' proposta, ma credo che possa andare comunque verso quella direzione; non nascondo che stiamo analizzando l'eventualità di riconoscere un permesso ZTL di mezza giornata, inferiore ai 15 euro, quello previsto nella nuova modifica, che possa essere utilizzato anche dagli imprenditori, dalle imprese, da coloro che devono andare all'interno della ZTL del centro storico.

Per quanto riguarda, gli artigiani, continua Cameliani, già attualmente, nello schema di delibera ‘abbiamo’ previsto un un permesso di tipo A, che per gli artigiani, che viene citato anche da voi, che ha un costo— poi lo diranno eventualmente meglio anche Giacomini o Guerrini— ha un costo di 50 euro all'anno e, e non ha i limiti orari cui oggi soggiacciono i corrieri che devono consegnare la merce in centro storico.

Quindi un'attenzione per gli artigiani, già c'è già con un permesso, se devono svolgere delle attività in centro storico, di 50 euro all'anno.

Un'attenzione va a coloro che devono fare la consegna di merci deperibili.

In questi casi ci può essere un permesso di mezza giornata di ZTL che possa essere usato dai cittadini e anche dagli imprenditori ad una tariffa vantaggiosa in modo tale che sia possibile utilizzarla naturalmente anche per lavoro. Anche ‘noi’ stiamo riflettendo punto una maggiore omogeneità degli orari delle ZT.

Attualmente ‘non abbiamo’ previsto nessun intervento, quindi ‘non lo trovate’ nelle delibere, ma pensiamo, comunque, di ritornare a deliberare man mano che la norma andrà in vigore.

Per quanto riguarda la la revisione della sosta, al punto 2, quando ‘voi’ dite ‘...impegna la Giunta nel dictum della revisione della tariffa ‘voi’ fate riferimento al fatto che la tariffa della zona 1 è 1,50 €, è aumentata molto, e la ‘proponete’ quindi allo scadere del 45° minuto.

‘Noi’ riteniamo, invece, che le tariffe sono giuste, ‘quelle di adesso’.

‘L'unico aumento in termini tariffari, perché in termini di 2 ore, la tariffa 1 e 2, sono con la mezz'ora gratuita, assomigliano molto a quello che si pagava prima nelle tariffe 1 e 2’.

Corrisponde al vero quello che ‘dite voi, che è la tariffa 3 è fortemente aumentata, quella che una volta era di 65 centesimi all'ora, ma ‘se si fa tutta la giornata, oggi è di 4 euro’.

E ‘se fai’ l'abbonamento mensile, l'abbonamento mensile ha un costo di 35 euro, che corrisponde a un euro e 60, diviso i giorni lavorativi giornalieri.

Quindi, precisa Cameliani, se oggi un lavoratore in tariffa 3 fa l'abbonamento paga 35 euro.

Prima pagava un euro e 50.

Con l'abbonamento, con 21 giorni lavorativi, paga un euro virgola 60.

‘Quindi non c'è molta differenza’.

Per il tema dei sistemi di navetti circolari, al punto 7b, ‘voi’ parlate di sistemi di navetti circolari più che di parcheggi circolari: dal ‘nostro’ punto di vista ci vogliono altre linee che tagliano la città.

Infatti ‘non nascondiamo’ eventualmente di presentare altre linee gratuite che servono per arrivare al centro storico oltre la linea 80.

Il tema dei cargo bike al punto 9 è tema complesso.

‘... c'era stata un'apertura nella precedente Giunta, ci sono alcune esperienze da parte di alcune città, non è semplice farlo e anche i mondi economici, le associazioni di categoria non erano poi tutte convinte di questa operazione.

Un altro punto di incontro rispetto a quello che ‘voi’ avete detto è il Punto, 13, digitalizzazione dei procedimenti di rilascio dei contrassegni. ‘Poi lo dirà meglio il Comandante’.

La Polizia Locale si sta già adattando ad una digitalizzazione dei permessi proprio per andare incontro anche ad una maggiore celerità degli stessi.

Per quanto riguarda i permessi per esempio 'prevediamo' per i residenti che pagheranno in ZTL 50 euro all'anno la possibilità di fare un pagamento per tre anni 'insieme', in modo tale da evitare tutti gli anni di dover andare alla Polizia Locale e così 'faremo' anche per gli altri permessi.

Quindi tre anni spiega l'Assessore, si paga naturalmente uguale per ogni anno, non è che hai lo sconto, ma giri di meno, vai meno negli uffici.

E allo stesso tempo si farà un'azione migliorativa sulla digitalizzazione.

Per quanto riguarda Verlicchi, 'ringrazio' la consigliera Verlicchi, 'nessuno ce l'ha con lei, mi ha detto che sono anziano di Consiglio ed è vero, di amministrazione'.

Il tema di Azimut lo 'abbiamo' analizzato in queste settimane nei diversi Consigli comunali, perché ne abbiamo parlato anche qui, in occasione dei budget e della gara a doppio oggetto.

Questa 'sua' proposta, rivolto a Verlicchi, nell'ambito del rispetto delle parti, è naturalmente una proposta possibile. Giuridicamente non è possibile fino al 30 giugno del 2027, quando scade il contratto di servizio legato alla gara doppio oggetto, 'noi' non possiamo andare ad intervenire sulle modifiche riferite alla sosta.

'Noi', infatti abbiamo un contratto in essere con Azimut che prevede l'affidamento alla nostra società in house della gestione di, 6.120 stalli., di cui 2.681 sono continuativi.

...in base al contratto di servizio viene riconosciuto per ogni stallo un importo che nel '25 è di 222 euro. Quando fu istituito nel 2012 il contratto di servizio, l'importo era di 180 euro. Poi con l'aumento ISTAT siamo passati a 222 euro.

'Abbiamo' poi 3438 stalli non continuativi, sono quelli stagionali per i quali viene riconosciuto nel '25— prima era meno, nel '12, quando iniziò il contratto,— un importo di 73 euro a stallo.

se facciamo una stima dell'incasso avuto dagli introiti nel, dei parcheggi a pagamento, che nel '24 è il dato che abbiamo, è 2 milioni e 700 mila euro.

Al Comune di Ravenna, decurtato quello che riconosciamo ad Azimut, rimane un milione e 400 mila euro, circa il 50% .di quello che 'diceva lei'.

La nostra scelta fatta allora è per noi importante, condivisibile anche ora, è stata quella, infatti, di mantenere da parte del Comune di Ravenna un controllo per quanto riguarda la sosta.

Adesso che andremo ad aumentare le tariffe di sosta, con la stabilità di quello che riconosciamo a stallo ad Azimut, 'andremo' probabilmente a incrementare l'incasso che rimane al comune.

Alcune esperienze sulla gestione dei parcheggi da parte dei Comuni affidate ad imprese totalmente private non sono state positive e perché è chiaro che se ti affidi unicamente a un privato, il privato che gestisce parcheggi pubblici ha naturalmente una logica di profitto molto importante.

Cameliani ricorda che la società Azimut è una società mista pubblico-privata con un 60% di partecipazione da parte di Ravenna Holding e quindi anche indirettamente del Comune di Ravenna.

'Noi' di Azimut portiamo in Consiglio Comunale i bilanci; 'noi' da Azimut prendiamo anche i dividendi che finiscono in Ravenna Holding e poi al Comune di Ravenna e nel bilancio comunale.

Azimut non si limita a fare solo una gestione 'sommaria', ma fa pure una gestione molto dettagliata per conto del Comune; essa fa la gestione, quindi, di tutti i parcometri attraverso l'acquisto dei dispositivi automatici che vengono adeguati con i modelli di ultima generazione che permettono anche i pagamenti in sicurezza con i metodi anche online e le carte di credito.

Il pagamento fatto con la modalità online, a differenza di altri Comuni, rimane gratuito, non c'è un aggio aggiuntivo.

Cioè chi oggi paga, lo paga Azimut.

Tutta la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti, dei parcometri, vandalismo, furto, linee telematiche del controllo vengono fatti con manodopera specializzata a costi di Azimut.

Come anche tutta la rendicontazione, lo svuotamento dei vari parcometri.

Anche la vigilanza notturna, anche giornaliera, quando necessario viene fatta a costo di Azimut.

Tutta la segnaletica che ha naturalmente dei costi, le righe blu orizzontale, i pannelli informativi e la demarcazione è a costo di Azimut, così come anche il controllo della sosta con l'eventuale multe.

Poi c'è tutta l'assistenza all'utenza che viene fatta attraverso un sito internet strutturato che viene aggiornato, il pagamento con MoneyGo, il confronto e gestione della clientela e dell'utenza, il rilascio degli abbonamenti, per alberghi e utenti in generale, anche le indagini di mercato e la valutazione dell'utenza.

Azimut ha fatto anche interventi speciali per quanto riguarda la sosta a sue spese per eventi speciali come il Giova Beach Party, le Frecce Tricolori etc

Venendo agli investimenti, Azimut ha effettuato investimenti per conto del Comune nel parcheggio Bezzi, Baracca, Port'Aurea, Giustiniano, ha anticipato i fondi per sistemare le aree di parcheggio installando delle sbarre a control room con programmazione nel tempo del rientro economico.

Per quanto riguarda le spese generali, naturalmente, ci sono tutte le spese che fanno riferimento al personale, alla contabilità dei bilanci etc

Circa i parcheggi privati, 'abbiamo' da parte della Società una gestione dei parcheggi fatti in modo privato, in primis il parcheggio dell'ospedale, di cui abbiamo parlato poco, ma ha delle tariffe bassissime, viene fatto in una logica anche di servizio.

Il parcheggio Guidarelli e De Gasperi danno dei margini e naturalmente i guadagni che vengono da queste attività presentano una contabilità separata, e finiscono tutti negli utili e quindi diventano al 60% di Ravenna Holding e poi degli enti soci.

Il modello attualmente utilizzato di dare ad Azimut un tot a stallo e non la completa gestione incasso del servizio è quello più opportuno.

L'altra mozione della Verlicchi faceva riferimento a un errore nella delibera che poi verrà affrontato dai dirigenti, è un errore materiale che verrà ovviamente modificato.

Il Comandante Corpo Polizia Locale Andrea Giacomini precisa in realtà di non aver molto da aggiungere a quanto esposto dall'Assessore, proprio perché ha risposto in maniera esaustiva.

Restando chiaramente disponibile se ci sono domande sotto il profilo tecnico, sulle due mozioni della consigliera Verlicchi non ha alcuna considerazione da fare.

Rispetto alla mozione di Grandi, Donati, Ancarani, conferma, come peraltro anticipato da Cameliani, che stiamo lavorando su un processo di digitalizzazione dei procedimenti di rilascio dei contrassegni.

Digitalizzazione che dovrebbe prevedere la possibilità per il cittadino di autenticarsi tramite SPID su un portale, dal quale una volta fatto accesso risulta possibile ricevere quelle prestazioni che attualmente vengono rilasciate allo sportello, e quindi con questo anche 'liberare un po' di risorse dagli uffici'.

... in questo senso è andata la scelta di optare per dei rilasci pluriennali di alcune tipologie di permessi e la, la realizzazione, legata alla velocità del fornitore del servizio a programmare e a creare la piattaforma che incontra alcuni livelli di complessità legati al fatto che occorre mettere in correlazione banche dati e sistemi differenti, quindi magari l'anagrafe, che detiene l'informazione del requisito della residenza, la piattaforma di pagamento 'PagoPA' e lo SPID come sistema di autenticazione all'accesso.

Anche l'uniformazione degli orari di accesso alla ZTL è un'esigenza che dal punto di vista della Polizia Locale è percepita perché si parla di zone a traffico limitato e non di portali che hanno differenti orari di disciplina.

Però in questo abbiamo anche noi' condiviso il fatto che occorre fare un passo alla volta e quindi adesso occorrerà osservare l'andamento delle nuove misure che sono state introdotte per poi introdurre i necessari aggiustamenti.

Più complessa la questione che pone il consigliere Ancisi, che solleva una questione di legittimità della Giunta a pronunciare quel provvedimento.

Il Codice della Strada espressamente assegna alla Giunta il potere di individuare le zone a traffico limitato e poi anche di subordinare l'accesso al pagamento di una somma di danaro e quindi di tariffare.

in questo l'antecedente di legittimazione gli deriva anzitutto dalla legge che è il Codice della Strada, dai principi che sono un po' quelli di rango europeo persino, perché, ah, insomma, ci sono degli obiettivi che tutti i Paesi membri dell'Unione perseguono in termini di miglioramento della qualità, della vita, di abbassamento degli inquinamenti, di vivibilità delle città e che quindi a cascata questi obiettivi vengono conseguiti attraverso gli strumenti di pianificazione, questi sì di eminente competenza del Consiglio Comunale.

... anche in preparazione di 'questo' incontro ho voluto approfondire la questione, imbattendomi in effetti in una norma, che si trova al di fuori del Codice della Strada.

E quindi se il Codice della Strada si ferma ai Piani Generali del Traffico Urbano che comunque il Comune di Ravenna ha adottato, sebbene non ha più aggiornato dopo il 2016 vi è una ragione che, se non giustifica, però spiega il perché, ed è appunto il fatto che nel 2016 ha fatto 'irruzione' negli ordinamenti europei questo nuovo strumento di pianificazione che è il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, Con una legge introdotta nel 2016 fu fissato il termine inizialmente di 48 mesi, poi protratti, ad ulteriori 12, entro cui i Comuni avrebbero dovuto dotarsi.

E quindi nel 2019, proprio prima che scadessero questi termini, il Comune di Ravenna ha adottato il suo PUMS, il quale ha una efficacia decennale.

E quindi l'antecedente di legittimazione della deliberazione di Giunta va rinvenuto, insomma, in questo atto di pianificazione.

Fermo restando che gli aggiornamenti sono sempre auspicabili, un aggiornamento è in corso perché quando la Giunta ha adottato, i due aggiornamenti pianificatori inserendo al suo interno anche questo

famoso schema di regolamento che forse poteva essere usata una terminologia più felice per non ingenerare confusione.

Sta di fatto che sarà quella l'occasione per portare ulteriori contributi sotto il profilo politico-amministrativo da parte di tutti i consiglieri.

Interviene il dirigente Servizio Mobilità e Viabilità **Corrado Guerrini** per aggiungere proprio ulteriori elementi al fine di arricchire la discussione. E anche 'un pochino più tecnici'.

...sulla pianificazione, già il Comandante ha dato un efficace quadro rispetto a quello che è la pianificazione dei due strumenti principali della mobilità, il più strategico, il PUMS, introdotto nell'ordinamento da quello che deriva dall'Europa, quindi è stato introdotto anche nell'ordinamento italiano con delle linee guida emesse tra il 2016 e il 2017.

Quindi effettivamente il Comune di Ravenna, ha avviato il suo percorso per l'approvazione, con l'adozione del PUMS e poi la sua approvazione che è avvenuta nel 2019, un po' sfortunatamente perché sei mesi dopo le linee guida italiane sono state aggiornate, quindi questo 'ci' ha in qualche modo costretto a lavorare ad un aggiornamento che poi, è stato adottato nel 2023.

Quella è stata anche l'occasione, per provare ad allineare due strumenti PUMS e PGTU.

Quindi, per quello sono stati adottati contestualmente, PUMS e PGTU nel 2023 come aggiornamento.

Rispetto a quelli che sono i due argomenti principali, quindi sosta e disciplina, per l'accesso alle ZTL, effettivamente ci siamo mossi anche in un'ottica di semplificazione, proprio per l'utenza, perché si è passati da 5 fasce tariffarie che abbiamo oggi per la sosta a una proposta di 3 zone tariffarie.

Quindi una semplificazione lato utenza in cui le prime 2 fasce sono rimaste praticamente agli stessi livelli tariffari attuali.

Quello che è un poco il 'salto maggiore' è per la terza fascia, ma comunque sono stati introdotti anche delle forme di abbonamento.

Come livelli tariffari siamo attestati agli stessi livelli rispetto alle nostre città vicine.

...è stata fatta un'analisi rispetto a quello che è il costo dei contrassegni nelle città vicine o, comunque, in altre realtà.

Non è facile fare una ricerca simile, però abbiamo trovato tanti riferimenti.

...per fare alcuni esempi, il contrassegno per l'accesso alle ZTL per i residenti, 'per essere vicino a noi', a Cesena costa 120 euro all'anno, a Modena 120 euro all'anno per i residenti, un caso eclatante Verona, 336 euro all'anno, quasi un euro al giorno, per altre categorie, tipo gli artigiani, a Cesena si paga 180 euro annui, Ferrara 225 euro.

... invece l'approvazione da parte della Giunta sia per i residenti che per gli artigiani ad un costo di 50 euro all'anno.

Prende la parola **Veronica Verlicchi**, riconoscendo che alcuni spunti sono arrivati dal dibattito che si è sviluppato finora, dalle risposte che sono arrivate.

Ha fatto un accenno l'assessore al parcheggio dell'ospedale, oggetto di diverse contestazioni da parte nostra' in passato.

... l'ospedale di Cesena, che conta servizi molto più ampi rispetto al nostro, quindi è molto frequentato, vede le prime 3 ore gratuite e poi 0,40 centesimi l'ora.

A Ravenna il primo quarto d'ora è gratuito e ci sono 0,50, quindi 'non sono proprio paragonabili'.

E per quanto riguarda le informazioni date, mi aspettavo che il Comandante Giacomini si esprimesse per quanto riguarda la questione del permesso UE, visto che è una questione tecnica e 'lei' qui come tecnico— e le compete come tecnico— però vedo che, mi spiace dirlo, 'spesso e volentieri lei risponde in base a simpatia o antipatie piuttosto che al ruolo che ricopre, ma va bene così', non c'è bisogno della sua risposta alla fine.

... la logica, al di là di quelle che possono essere le proposte che noi avanziamo, che possono essere da voi accettate, non accettate, accettate parzialmente, tutto quello che volete, dovrebbe essere quella di non penalizzare chi vive in centro storico, chi lavora in centro storico e chi offre servizi al centro storico.

Ovviamente tra questi metto anche tutta la questione delle attività del centro storico, indipendentemente dalla tipologia, insomma, che vivono ormai da anni grosse crisi.

Credo che una decisione come questa dovesse obbligatoriamente essere presentata in un ambito di progetto più ampio, di visione, di soluzioni limitatamente a quelle che possono essere le competenze di un ente locale, questa Amministrazione intende— ma 'mi' sembra di capire che non intenda far nulla— mettere in campo per aiutare il commercio del nostro centro storico a sopravvivere.

E invece è stata una iniziativa a sé, evidentemente già in tasca durante le elezioni, ma ovviamente 'vi siete ben guardati dal renderlo noto' perché altrimenti avrebbe eroso un po' del 'vostro' consenso elettorale, e che avete buttato qua, diceva l'Assessore, manifestando una disponibilità al confronto però non manifestata prima.

Anche tutti i correttivi che 'state' pensando, comunque le mitigazioni che state pensando di mettere in campo sono evidentemente frutto di una riflessione che avete fatto a seguito delle contestazioni mosse dopo la presentazione, del progetto.

... se questo invece fosse avvenuto prima, cioè se ci fosse stato un dialogo preventivo con le associazioni di categoria, d'accordo, con tutti i portatori di interessi, con la cittadinanza, così come è stato fatto adesso incontrando la cittadinanza.

... magari 'sareste' arrivati qui con un pacchetto confezionato in maniera sicuramente migliore, che non avrebbe avuto bisogno di chissà quali correttivi.

Perché quando le tariffe salgono in questa maniera— e potete raccontarcelo come volete, ma i numeri non mentono.

Gli incrementi ci sono e non sono incrementi che viaggiano di pari passo con l'incremento dell'indice ISTAT.

Barattoni ha detto più volte: 'in base all'indice ISTAT.' Questi non sono in base all'indice ISTAT.

L'avete tirato fuori 'voi' questo discorso.

Siate almeno onesti dicendo: 'L'abbiamo fatto perché abbiamo bisogno di portare acqua al mulino, abbiamo bisogno di incassare'.

Quando gli 'aumenti vengono fatti a pacchetto', l'unica cosa che viene da pensare è che l'Amministrazione aveva bisogno di far cassa.

Diversamente avremmo fatto probabilmente altre considerazioni se ci aveste detto questo aumento serve perché i dati lo dimostrano, e i dati non possono essere Comuni, lontani o vicini, che lavorano 'male come state lavorando voi'.

Ovviamente dati parametrati sulle esigenze di questo territorio.

Non è perché a Parma— faccio un esempio— hanno aumentato di— oppure a Verona il permesso costa 3 volte tanto, 4 volte tanto rispetto a Ravenna, allora noi lo possiamo fare.

Attenzione! Verona anche un altro tenore di vita, 'io la conosco molto bene, vi abita mio figlio', C'è un centro storico molto attivo, ha un flusso di turisti non paragonabile a Ravenna, ha vie di comunicazione non paragonabili a Ravenna.

Attenzione a fare questi paragoni così estemporanei, senza considerare che ci sono condizioni economiche, ambientali molto diverse rispetto a 'noi'.

'L'ha detto bene lei, Assessore, prima'

Di fatto, anche quando ha commentato le mie mozioni, visto che non ci sono impedimenti normativi, ad esempio nella richiesta di rivedere l'aggio che viene invece oggi garantito ad Azimut, 'è una scelta politica quello di non farlo'.

Poi 'lei' – rivolta a Cameliani - ha portato a motivazione una serie di compiti che Azimut svolge Però 'lei è molto abile a girare attorno a quello che è invece il fulcro della discussione senza rispondere, ovviamente'.

Perché al di là che si occupino di rifare le strisce, al di là che facciano questo, che facciano quell'altro, etc l'ha detto anche lei prima, lo fanno dietro un pagamento corrispettivo da parte dell'Amministrazione comunale, che sono una onlus.

... è una società pubblico-privata.

'Lei' che spesso e volentieri è venuto anche in passato a presentarci i bilanci delle partecipate, ha sempre detto: è giusto restare dentro queste società come ente comunale perché così garantiamo anche i servizi. E allora cosa ci rimprovererà Azimut se gli abbassiamo l'aggio perché lei spende, d'altra parte in parte è pubblica, quindi fa un servizio pubblico per il quale, peraltro, riceve un contributo da parte del Comune di Ravenna parametrato al 35%, ad esempio, è nella media nazionale e soprattutto permette un equilibrio di bilanci di Azimut.

Dopodiché Azimut è in parte anche privata, la parte privata farà il privato e farà quello che fa un imprenditore, si va a cercare i clienti per aumentare il proprio bilancio.

E tutte le altre cose ovviamente che 'Lei' ha portato a motivazione francamente nulla c'entrano con quello che 'io'ho chiesto in questa mozione, ivi compreso la questione di non poter modificare ad oggi, quindi ottemperare alla mia richiesta, non poter modificare oggi il contratto che lega il Comune di Ravenna ad Azimut perché scade a giugno 2027.

... intanto solitamente— non me ne vorranno gli avvocati in aula—quando i due contraenti sono d'accordo lo possono modificare il contratto anche prima della scadenza, basta che siano d'accordo tutti e due.

Comunque la scadenza è abbastanza vicina, un annetto circa, un annetto e mezzo circa, e quindi questa si può prevedere per il prossimo anno.

E di conseguenza nel frattempo l'Amministrazione si può mettere una mano sul cuore, una sul portafoglio, e dire anziché aumentare di così tanto, prevedo, da luglio 2027 un ahgio inferiore ad

Azimut, quindi da qui a luglio 2027 faccio comunque un aumento contenuto, perché tanto ‘so’ che tra un annetto e mezzo darò meno.

...’ Lei’ ha detto: ‘ma comunque la metà degli incassi, dei proventi da parcheggio, insomma, da parcometro, restano in capo al Comune’.

Sì, ma l'altra metà vanno ad Azimut.

Quindi, cioè, quella— è quello che noi vi chiediamo, quella metà lì non la date tutta ad Azimut.

Ad Azimut gli date il 35% di quell'importo totale, è quello che vi stiamo chiedendo.

E voi ve ne tenete di più in saccoccia per fare tutto quello che abbiamo elencato nella mozione: interventi nelle strade che i cittadini si lamentano non tutti i giorni, ma ogni secondo.

E ‘lei, Assessore’ sa bene quante lamentele, quante segnalazioni arrivano, quante richieste arrivano.

‘Noi abbiamo chiesto questo, la scelta è politica’.

No, non vogliamo toccare Azimut perché comunque, come al solito, fa parte del ‘poltronificio’, perché comunque, come al solito, non vogliamo toccare gli interessi nostri.

Questa è la risposta per la bocciatura di una mozione che vi propone una soluzione per andare a tassare meno i vostri cittadini; ‘io’ non ho parlato di società private.

‘Lei’ prima ha fatto un discorso introduttivo in cui diceva: ma dove vengono utilizzate società private per fare il servizio che oggi ci fa Azimut? Non ci sono stati grandi riscontri, insomma, successi.

‘Io’ non ho parlato di società private.

Per me ‘dovremmo’ uscire da una serie di società che oggi sono partecipate, tra cui anche Azimut, ma non ho tirato fuori il discorso di passare a società private, assolutamente.

E peraltro, e qui ci tengo a sottolinearlo, essendo Azimut una società partecipata dal Comune di Ravenna attraverso la holding— e Lei prima ha accennato alla questione dei dividendi che vengono incamerati dalla holding, poi ridistribuiti ai soci, sostanzialmente il Comune di Ravenna in questo momento con questo accordo capestro fuori dalla media nazionale fa profitti sui cittadini.

Aumentate le tariffe, quindi aumenterà l'incasso per il Comune di Ravenna, ma aumenterà anche per Azimut nella misura del 50%, quindi Azimut incasserà ancora di più.

Allora, oggi l'ammontare di 1 milione e 2 milioni— quant'era? 2 milioni e 8, 2,8, 2,7 qualcosa.

Aumentando le tariffe, ovviamente la previsione è che aumenti l'incasso, no? Totale.

Mettiamo 3— ‘sto’ sparando cifre a caso— domani di quei 3 milioni di euro, 1 milione e mezzo se lo porta a casa Azimut.

No, non se lo porta a casa Azimut, È il 50%, quindi non l'ha applicato sull'aumento.

Ok, già questo è un passaggio perfetto.

Allora non avevo capito, io quando lei ha annunciato, ha elencato i 73 euro, mi

ricordo— non ho capito cosa ha detto il Comandante Giacomini,.

... non cambia la logica a mio avviso, nel senso che sì, non

Interviene **Consigliera Veronica VERLICCHI**:

andrà a incrementare ovviamente il fatturato, ma continuerà a prendere il 50%, quindi aumenterà la quota che arriva nelle casse del Comune di Ravenna, questo sì, rimane ferma quel— se aumento ovviamente, ah, Può essere che nessuno parcheggi più in centro dopo, sì, questo è vero, però teoricamente.

Quanto prevedete ovviamente sulla base dei dati, che avete ad oggi, cioè dell'ultimo periodo di riferimento tracciato, quanto prevedete di incassare in virtù degli aumenti dovessero restare quelli che avete deciso? dove verranno destinati questi fondi? Giustamente mi suggeriva anche il 'mio' esperto Ramiro Recine, nel senso che se verranno destinati tutti per la mobilità, bene.

Se verranno, però, in parte, non so in che misura, destinati anche per coprire la spesa corrente molto male, perché siamo sempre sul discorso della spesa corrente che è completamente fuori controllo, aumentata da quando è arrivato de Pascale e poi ovviamente con l'azione anche di Barattoni, perché non mi sembra che in questi mesi l'abbia ridotta, anzi aumentata in una misura incomprensibile, ingiustificabile, con una spesa inutile all'interno del capitolo della spesa corrente che continua a lievitare e continua ad essere, ovviamente, inutile.

E quindi 'io' credo che invece riducendo questa spesa inutile si sarebbe potuto tranquillamente diminuire l'impatto degli incrementi tariffari su noi cittadini.

Quindi 'le' chiedo (a Cameliani) se può eventualmente, specificare se ha questi dati ad oggi, insomma, e se appunto c'è ad oggi una decisione, immagino di sì, della destinazione di questi proventi dall'aumento delle tariffe.

... alcuni suggerimenti , ad esempio, guardavo in preparazione a questa seduta i comportamenti di altre amministrazioni comunali.

alcune, per quanto riguarda i residenti, sempre per la logica del cercare di non penalizzare residenti, chi lavora in centro, eccetera, prevedono misure di mitigazione quali, il residente che ha due auto, la prima auto il permesso è gratuito, al di là che costi tanto poco, la prima auto il permesso è gratuito, la seconda auto pago o paga comunque una cifra insomma, in alcuni Comuni, addirittura il 50% di quello che sarebbe il permesso.... 'intendo' il permesso per entrare in centro storico, eccetera, rispetto a quello che sarebbe la tariffa standard.

Un altro suggerimento riguarda l'aumento progressivo della tariffa, al di là che 'voi' adesso avete deciso i primi 30 minuti sono gratuiti, dopodiché si va a seconda della zona, insomma, a pagare la tariffa oraria.

E dicevo, sempre guardando casi di altre amministrazioni, succede che c'è una tariffa dopo il periodo riconosciuto come gratuito che è graduale, cioè dopo le 2 ore, nelle prime 2 ore— sto sparando cifre — 0,50, dalla seconda ora e un minuto in poi, parte a 0,70, eccetera.

Quindi si possono eventualmente, soprattutto per i parcheggi che vedono un incremento maggiore, prevedere questi incrementi progressivi?

Per **Guido Fabbri** sono mozioni molto articolate, 'una poi di un'articolazione molto importante', quindi toccano molti temi.

Ovviamente non ‘discuto’ dell'opinione di Ancisi sul fatto che a Ravenna si ignori il diritto amministrativo: ‘io’ mi metto tra quelli che sono ignoranti, nel senso che vi do piena confessione del fatto che, e pur facendo diritto amministrativo anche professionalmente, non sono un amministrativista puro, per cui ho molto da imparare in questo campo.

Però ‘io’ credo che a volte ci possano anche aiutare non solo delle considerazioni di natura, molto di base, direi quasi, senza offendere nessuno.

Alcune le ha fatte anche l'Assessore, cioè sulla piena corrispondenza delle delibere di cui è stata messa in discussione la legittimità rispetto agli strumenti programmatori attualmente in vigore nel Comune di Ravenna.

‘apro’ un inciso, in tutti i casi le controversie amministrative non vengono decise a Ravenna, ma come sappiamo vanno al TAR a Bologna.

In tutti i casi credo che ci possano aiutare alcune sentenze anche del Consiglio di Stato, ‘io ne sono andato a prendere alcune, non ve le cito tutte per non annoiarvi’.

Comunque, fondamentalmente, l'orientamento assolutamente dominante è che sia di competenza della Giunta comunale la funzione programmatica del traffico veicolare mediante provvedimenti di carattere generale a forte impatto territoriale, sostanzialmente rientranti nel potere di disciplina e di assetto del territorio.

Sono sentenze che costituiscono un orientamento consolidato.

‘Io’ in 5 minuti ne ho trovate 8-10, quindi immagino se si volesse fare una ricerca approfondita...

Dico questo ovviamente per dire la mia modesta opinione sulla piena validità delle delibere messe in discussione.

... i principi della Costituzione che disciplinano la libertà di circolazione non affermano affatto la libertà di chiunque di girare in macchina in qualsiasi punto di qualsiasi centro storico.

Io costituzionalmente ‘non potrei’ prendere un autoarticolato e parcheggiarlo davanti alla Prefettura di Piazza del Popolo.

Quindi ci sono delle limitazioni che sono ragionevoli, discendono da principi anche costituzionali, e in questo caso discendono dalla legge, cioè dal Codice della Strada, che all'articolo 7 dà la possibilità di prevedere delle limitazioni.

Non solo l'articolo 7, ma in questo caso, per quello che qui ci riguarda, l'articolo 7.

Ora, la consigliera Verlicchi invece, e credo anche il consigliere Ancisi, ha manifestato un dubbio di legittimità delle delibere, in merito a un'equiparazione che verrebbe fatta tra auto ibride ed auto full electric, ‘diciamo così’.

‘io’ riconosco alla consigliera Verlicchi il fatto di aver ammesso che non c'è una giurisprudenza consolidata sul punto.

E difatti è difficile poter immaginare che un'interpretazione evolutiva ed adeguatrice delle norme, rispettiva dei diritti e dei principi di diritto amministrativo non prenda in considerazione il fatto che l'aumento di circolazione di automobili ibride, molte delle quali sono ibride per farle risultare tali, ma non rientrano in quelle automobili a basse emissioni di inquinanti che vanno da 0 fino a 0,60, credo, Non so quale sia il parametro, non sono un tecnico.

Ci sono molte macchine ibride oggi come oggi che sono sostanzialmente macchine termiche con due piccoli motori elettrici messi sugli assi.

... è difficile immaginare anche per il bene del nostro centro storico che si possa continuare a farle girare tutte liberamente in zona ZTL.

Sono tante, sono diventate tante, e proprio anche in un'ottica di valorizzazione del centro, 'credo' che le cittadine ed i cittadini che vanno a farsi una passeggiata, che i turisti che vengono a Ravenna in centro abbiano tutti i diritti di poter camminare liberamente attorno alla tomba di Dante, attorno a San Vitale etc senza quel traffico che si è creato negli ultimi anni che è importante, perché l'aumento di automobili ibrid, ha aperto la strada del centro a tanti veicoli che costituiscono oggi un problema.

Poi si potrà discutere se certe tipologie di ibride, ad esempio plug-in hybrid o cose 'di quel genere lì', dovrebbero essere anch'esse esentate o non esentate, o se l'esenzione debba aspettare solo alle elettriche.

Si può fare un mucchio di discussioni, ma la situazione attuale io credo che non possa essere sostenuto ulteriormente.

... la conclusione peraltro di questo discorso è che esiste anche attualmente questa giurisprudenza evolutiva in sede di giustizia amministrativa, che dice che il precetto dell'articolo 7, comma 9, del Codice della Strada in realtà non impedisce per ragioni di tutela dei centri storici comunque alle amministrazioni di limitare anche l'accesso di automobili ibride ai centri storici.

C'è una sentenza del TAR del Lazio, ad esempio, poi dopo si vedrà quello che, sarà il consolidamento della giurisprudenza, problema che si è posto il Comune decidendo appunto una limitazione anche per le auto ibride sia un problema reale che richiede una, una soluzione.

Verlicchi chiede che ci sia una diminuzione di quello che sarebbe l'aggio, l'aggio riconosciuto ad Asimut sui proventi delle soste.

'Io' francamente non ho capito né come sia arrivata a questo calcolo, né quale sarebbe l'aggio.

'A me' risulta che Azimut, come ha anche illustrato l'Assessore, abbia un meccanismo diverso di remunerazione delle proprie attività.

Quindi questa mozione non la riesco a capire.

Poi si può discutere tutto, però noi arriviamo tutte le volte che discutiamo di un bilancio di una partecipata il Comune riceve la critica del fatto che le partecipate hanno poco margine di utile, e tutte le volte noi della maggioranza sosteniamo che l'attività delle società controllate e partecipate dal Comune non debba essere solo quella di fare utili, quanto piuttosto quella di restare in equilibrio economico, perché svolgono anche servizi di tipo sociale.

E invece questa volta l'accusa sembra essere quella contraria, cioè che fanno troppi utili e che dovremmo diminuirli per fare attività di tipo sociale, cioè per fare spendere meno ai cittadini.

Premesso che tutti saremmo contentissimi di fare spendere meno ai cittadini, io credo che sia stato illustrato in maniera adeguata il fatto che l'assetto che risulta da queste due delibere, se confrontato con sostanzialmente tutte le altre città italiane non porta Ravenna ad avere delle tariffe sosta o delle tariffe per il rilascio dei permessi dei tagliandini sicuramente non superiori alla media, ma anzi piuttosto, nella parte più bassa della classifica delle città italiane.

Poi è chiaro che tutti possono dire 'bisognerebbe farle costare anche meno'.

... mi sento da questo punto di vista quantomeno di riaffermare quello che è scritto nel Codice della Strada, che dovrebbe forse tranquillizzare qualcuno.

Già per legge i proventi delle soste devono essere spesi per attività di, miglioramento stradale di miglioramento della circolazione e dei centri storici.

„, anche questo sta scritto nell'articolo 7 del Codice della Strada.

A proposito della mozione presentata dal consigliere Grandi, Ancarani ed altri, l'ho trovata molto interessante.

Anche Caponegro ci teneva a essere citato.

Le discussioni sono lecite in merito al fatto che dovrebbe costare un po' di più, un po' di meno, che i periodi di gratuità dovrebbero essere un po' di più, un po' di meno.

Già il fatto che la delibera adottata abbia introdotto periodi di gratuità di mezz'ora, 'io' credo

che sia un segno nella giusta direzione, che quantomeno dovrebbe essere riconosciuto.

... 'non sarei' troppo d'accordo sulla limitazione, sulla riduzione dell'orario di cessazione della sosta pagamento, considerato la mezz'ora di gratuità, già chi va alle 18 e parcheggia trova la gratuità.

'Mi' sembra un punto accettabile e corretto di equilibrio.

...ci sono cose interessanti.

Ad esempio, ce n'era uno che poi io ho anche trattato prima di entrare in Consiglio comunale, quando ho avuto la fortuna di svolgere attività per una fondazione che si occupava di logistica e di trasporti, Lab Urbano per la Logistica Mediante Cargo Bike.

Questa è una cosa sulla quale 'anch'io' ho fatto degli studi e che dire occorre sicuramente prendere in considerazione.

... non posso onestamente condividere il fatto che sostanzialmente con questa mozione si chieda una totale rivisitazione delle delibere sul piano sosta.

'Io credo' che le delibere sul piano sosta vadano portate avanti, vadano confermate.

Non sono delibere, che sono di competenza del Consiglio.

Ma io 'credo' che il Consiglio debba affermarne, possa affermarne la correttezza.

'non credo' però, che si debba giungere ad accantonare o a rivisitare completamente un piano sosta ed una serie di delibere che il Comune aspettava dal, dal 2012, che sicuramente sono opinabili, che sicuramente vanno ad incidere su cose anche delicate, che sicuramente io 'sono anche d'accordo' sul fatto che occorrerà in futuro porsi anche il problema di un rilancio e di un piano di rilancio del centro storico, ma dare la colpa al nuovo piano delle tariffe di problemi di cui sicuramente il centro storico magari soffre, ma che sono comuni a tutti i centri storici di tutte le città italiane, poi io lo trovo 'un po' così'.

Noi abbiamo un, nuovo piano di tariffe che aggiorna le tariffe, sicuramente ci sono degli aumenti.

...'io' sono una delle persone che subirà questi aumenti perché 'abito' in centro, per cui per poter parcheggiare sotto casa mia andrò tutti gli anni a pagare di più.

Sono di quelli che andranno a pagare di più, però ritengo difficile che da un lato si chieda di spendere più soldi per, fare parcheggi, per, accomodare le strade, eccetera.

E dall'altro si chieda di ridurre contemporaneamente di non adeguare delle tariffe che, ripeto, hanno più di 10 anni.

Mauro Falco Caponegro desidera analizzare un poco il tutto, basandosi su quella che è stata la 'nostra' mozione. Ho sentito gli interventi di tutti, in particolare del Commissario Fabri.

Inizio con una battuta, visto che mi cita le partecipate. Fabbri dice che hanno una funzione sociale, quindi la loro funzione non è generare degli utili.

E tutte le volte continuo a chiedermi che funzione sociale abbia Sapir.

Sarà un ammortizzatore sociale per il Comune? Può essere.

.

Comunque, al di là di questo, da quello che mi pare di capire alcune proposte fatte nella mozione che 'abbiamo presentato' sono anche ritenute, valide, di buon senso, un buono spunto, ma di fatto, mi è parso di capire che le delibere così come, sono state fatte dalla Giunta verranno confermate, quindi di fatto questa 'apertura è solo a parole', poi sulla carta non si estrinsecherà in nient'altro che queste parole che ha detto oggi.

'Mi lascia perplesso' la mancanza di visione che 'avete' su determinati temi, perché dite che il centro storico è in crisi, e così come in crisi in tanti altri posti in Italia, in altre città, e il piano sosta non farà niente in merito, cioè non modificherà la questione.

Ma non è così.

Allora, 'voi, noi' cosa ci stiamo a fare qui se non possiamo fare niente di fatto? Lasciamo tutto in mano ai tecnici che amministrano la città e noi non serviamo a nulla se non possiamo governare un cambiamento.

'Io penso' che la nostra funzione sia anche quella di tentare di indirizzare il cambiamento.

Poi sembra che nessuno qui, neanche dalla parte dell'opposizione, abbia detto no, non ci devono essere aumenti, punto.

'Mi' sembra che quanti abbiamo detto: effettivamente sono anni che non vengono aggiornate le tariffe, ci possono essere degli aumenti tariffari dovuti all'inflazione, a qualsiasi cosa che sia avvenuta in questi anni, va bene.

Quelli che avete proposto ci appaiono un po' troppo alti? Sì.

Poi possiamo concordare o meno su questo punto.

Ma c'è altro oltre questo, ossia questo piano sosta non modificherà le abitudini dei Ravennati che continueranno ad andare in centro più o meno come faranno prima? non lo so, io, io penso sempre una cosa: se tu faciliti a una persona un determinato comportamento sarà più facile che questa persona abbia questo comportamento.

Così come quando parliamo di differenziata, se rendi più semplice fare la differenziata, forse le persone lo fanno più volentieri.

Quando parliamo invece di fruizione del centro storico, se glielo rendi più semplice fruire il centro storico, probabilmente ci vanno più volentieri.

Così come andare a Marina di Ravenna.

Andare a Marina di Ravenna negli anni 'l'avete reso' sempre più complicato, sempre più una rottura di scatole, per non dire altro.

Perché prima ha messo il parcheggio a pagamento, e poi dopo abbiamo messo la telecamera, e poi d'abbiamo ridotto i parcheggi facendo il parco marittimo, e poi— non lo so, volete buttargli anche le cavallette su Marina di Ravenna? Appare chiaro che dopo uno si stufa, dice: 'devo andare a Marina di Ravenna, dove non posso più fare il percorso che facevo prima, devo fare tutto giro più lungo, consumare di più, metterci più tempo, non posso, diciamo, fruire il mare in una maniera semplice, vado da un'altra parte!'.

Stessa cosa vale per il centro storico.

'Mi' aumentate sempre di più i balzelli per andare in centro, mi aumentate la difficoltà di accesso, chi me lo fa fare di andare in centro? Vado in un supermercato, in un centro commerciale che non avrà di sicuro la stessa bellezza del nostro centro storico, non avrà i negozi di prossimità che lo tengono vivo, però è più facile da raggiungere, non devo pagare il parcheggio e sono più comodo.

Ora, questo è il vostro obiettivo? Che tutti i Ravennati vadano in un centro commerciale? 'Io spero, spero di no, che non sia così'.

... che cos'è che vi induce a rendere sempre più complicata la gente andare in centro? Se voglio essere dalla parte di chi non pensa male, è semplicemente che 'avete' una mancanza di visione in merito.

Si potrebbe rendere più semplice alle persone andare in centro e magari ci andrebbero di più.

Poi, sui vari punti, 'abbiamo' proposto una cosa prima, di tutti i vari punti che abbiamo messo in questa mozione.

Alla base di tutto ci dovrebbe essere un effettivo aumento dei parcheggi.

Perché se non c'è alla base questo, tutto quello che avete proposto di, aumenti delle tariffe, di- vieto d'accesso ai veicoli ibridi, pagamento, ai veicoli elettrici.

Ma prima mi volete almeno dire i parcheggi dove mettere la macchina, o le dematerializziamo anche le auto? Cosa dobbiamo fare? E questo starebbe alla base, prima di fare qualsiasi altra modifica.

Quanto poi al fatto delle auto ibride, ha fatto un excursus sulle varie auto ibride.

...sono d'accordo, ci sono delle auto finte ibride con batterie a 48 volt, che sono delle batterie poco più grandi della normale batteria di avviamento di un'auto, create dal mercato semplicemente per andare incontro alla normativa, per avere l'auto ibrida.

Siamo d'accordo su questo.

Ora però, se il legislatore ha detto che quelle sono auto ibride, e di fatto nel Codice della Strada c'è scritto che le auto ibride, le auto elettriche devono essere equiparate per quanto riguarda l'accesso alle ZTL, se il Comune dice che le auto ibride, non possono più entrare nella ZTL, o le auto elettriche, insomma, o tutte e due.

Ecco, voi state andando in questo caso contro quello che dice il Codice della Strada, di fatto.

... esponendo successivamente il Comune a dei ricorsi alle multe che verranno fatte— e questo bisogna dirlo— se poi vogliamo andare ancora più a fondo e più seriamente sul discorso, ‘dovremmo’ fare una categoria per tutte le auto ibride, cioè ci sono le, le ibride con la batteria da 48 volt, ci sono, le ibride quelle che hanno un motore termico che si muovono, , col motore elettrico e usano il motore termico solo come generatore, ci sono le plug-in, ce ne sono una, una marea.

Dovremmo prima suddividere tutte queste tecnologie Il Codice della Strada non l'ha fatto.

Poi se lo vogliamo fare noi come Comune di Ravenna, però dovrebbe essere specificato meglio anche questo.

Quanto al fatto, della gratuità della sosta negli stalli blu adiacenti alle scuole, Cameliani, diceva, ‘ ah, c'è già per le scuole che si trovano nelle ZTL, hanno i permessi per parcheggiare’.

... la nostra proposta intanto non era riferita soltanto alle scuole che si trovano nelle ZTL, ma era riferita agli stalli blu, adiacenti alle scuole.

Anche perché quando è stato presentato il piano sosta, nei vari incontri, ‘ io’ ho partecipato anche a uno di questi incontri si diceva che la gratuità ci sarebbe stata, eh, negli stalli blu, per un certo periodo di tempo, mettendo la targa nel parcometro.

Ora, chiunque abbia figli sa il casino che si genera la mattina quando uno deve accompagnare un figlio a scuola.

Non ci appare sensato che si crei una fila davanti al parcometro per mettere la targa e usufruire dei minuti gratuiti per accompagnare il bambino a scuola in un momento in cui si è di fretta, si hanno una marea di cose in mano, zaini, cartelle, zaini dello sport, magari piove.

‘Mi’ sembra una scelta più di buon senso magari se diamo questa opportunità semplicemente mettendo un disco orario molto più semplice.

... non solo per le ZTL, ma per tutti i parcheggi vicino alle scuole.

Circa la questione ZTL sono stati rilasciati dei permessi temporanei negli ultimi mesi.

Questi scadono tra pochi giorni, nel giro di neanche 2 settimane questi, questi permessi scadranno.

‘non so’ quali siano i tempi tecnici per approvare il nuovo piano sosta che avete in mente, ma bisognerà informare quanto prima tutti i cittadini che hanno i permessi in scadenza, anche sulle modalità di come rinnovarli o se è prevista un'eventuale proroga, perché altrimenti rischiamo che un sacco di gente non sappia come comportarsi.

Intasi i centralini della Polizia Locale e si prenda la multa probabilmente attraversando i vari varchi.

A giudizio di **Alvaro Ancisi** poi ci si può anche replicare molto sugli specchi, però ‘quando ci sono delle realtà così evidenti, lì si può andare a raccontare la scintilla, ai vostri occhi, e anche, e anche alle associazioni’.

No, no, anche le associazioni, anche l'associazione.

‘Allora, allora, adesso, rispondetemi’.

Qui l'avete scritto ‘voi’, lo schema di regolamento della circolazione nelle aree pedonali, etc, 12 pagine.

Questo è di competenza del Consiglio comunale.

..., dopo c'è scritto quali sono le competenze della Giunta comunale, fra cui c'è un elenco, le tipologie dei contrassegni e tutto il resto.

‘Ci leggete dentro le categorie esenti?’ Che un conto è definire e descrivere il contrassegno, è un conto a fianco metterci delle categorie esenti che nessuno ha mai deciso.

Cioè, allora, le categorie esenti non vanno dopo, dopo—mi sembra una cosa talmente— io ‘immagino la sofferenza di qualcuno di voi, perché non credo che tutti quanti stiate nella vostra testa, dando ragione a chi smentisce proprio la verità solare’.

E comunque, questo di competenza del Consiglio Comunale.

in quello che avete fatto, la Giunta ha approvato le 40 pagine, questo è qui dentro.

E il Consiglio Comunale non l'ha approvato.

...pensate che il magistrato riesca a dire le vostre filosofie? Sì, può darsi.

‘Ne ho sentite di peggio qui a Ravenna.

in certe, in certe indagini di Polizia Giudiziaria.

che prendono copia incolla fino ad oggi, non so dopo il referendum, l'esito di indagini fasulle e ridicole’.

la potete fare, fatelo pure, però riuscite a rispondermi: è questo, è, è, è secondo legge secondo voi? e questo, è questa delibera rispetta il dovere di essere coerenti con se stessa? ‘vi’ rispondo: so che il diritto italiano deriva molto da quello romano che era una cosa stupenda, lo sto vedendo ai tempi di allora, insomma.

Possono insegnare moltissimo ad oggi.

Qui dicite de uno negat de altero.

chi sostiene un'altra cosa nega quella contraria.

‘Voi invece no, voi sostenete una cosa e quella contraria’.

..sul Codice della Strada, articolo 7, co 9, vedo che l'avete citato anche voi, vado a memoria, ma lo so —le categorie esenti, perché stiamo parlando di questo, sono demandate al decreto del Ministro.

In realtà non è proprio un decreto, ma è uscito nel 2000, le linee guida del Ministero.

Quindi ha delegato questa di definire le categorie esenti al documento ministeriale.

Il documento ministeriale, ‘queste’ linee guida per la regolamentazione della circolazione stradale segnalati territori limitati.

Il titolo: ‘Regolamentazione della circolazione stradale delle zone traffiche’.

‘Voi’ siete in grado di negare che che questo sia un regolamento, che una regolamentazione si faccia con un regolamento? Dell'Amministrazione, perché dire Amministrazione non vuol dire Giunta comunale, lo sa bene un avvocato.

E per le categorie esenti, perché io sto parlando delle categorie esenti, le domanda al Ministero che, che dice che questa è una regolamentazione.

(Rivolto a Cameliani)' lo puoi chiamarlo anche disciplina'.

ma allora si scriveva 'disciplina della circolazione stradale'.

E poi che cosa vi costava venire in Consiglio con questa cosa qua dopo 2 anni? Vi costava solo che vi dovevate confrontare.

... fa tutto la Giunta, fa tutto la Giunta.

E poi dopo c'è la litania e il Comune di Milano, lo sapete cosa diceva il diritto romano? ...questo succede specialmente poi per specializzato, il presidente della commissione della C.A.T., se vogliamo— naturali iuri consuetudine derogare non potest.

Non si può derogare dal diritto naturale in forza di una consuetudine o di una prassi.

Cioè, se 100 comuni, se 100 Comuni sbagliano e tutti stanno zitti, o magari un tribunale gli dà anche ragione, ciò non significa che sia una violazione del diritto.

E quando è scritto senza possibilità che sia interpretato diversamente, e qui è anche molto chiaro.

Quindi voi comunque non potete negare che la stessa delibera dice che lo schema di regolamento è competenza del Consiglio ed è stato travasato nella delibera in cui si è chiamato 'disciplina'.

.. ma ci si può nascondere dentro una parola? Ma io mi meraviglio.

Qui c'è anche un modo artificioso.

... che sembra quasi che ci sia stata una 'associazione a delinquere, perché... 'presidente, io non vedo l'ora di essere denunciato'.

Gallonetto: 'La invito pertanto a continuare nella sua esposizione tenendo ben preciso anche il rispetto per gli altri. Poi, ripeto, le sue idee lei le può esprimere, ci mancherebbe altro, non a livello offensivo.

Le chiedo— la invito a rispettare il regolamento anche di questa commissione'.

Ancisi: 'Io sono convinto che qui sia stata violata la legge e questo si può definire ...'

Gallonetto: '... parlare di associazione a delinquere, la invito a non ripetere queste affermazioni qui dentro per rispetto dei partecipanti e anche per rispetto degli intervenuti.

Poi le altre cose con rispetto, assolutamente lei ha facoltà di intervenire e completare il suo pensiero'.

ANCISI:

'io non ho detto che lo sia, ho detto che ci può arrivare a pensare, o qualcosa del genere.

Quindi c'è già una bella differenza'.

'...Dov'è qua il pacco da 40? Se il pacco da 40 Qua scrive disciplina circolazione, e la Declaratoria dell'Ufficio qua sotto dice disciplina accesso e circolazione.

E l'accesso, semmai, è nello schema di regolamento, almeno linee generali.

Quindi poi giocare sulla parola 'disciplina' anziché 'regolamento' sono quasi sinonimi nel parlare.

Tutto quello che è qui dentro è regolamentazione.

Poi, se la si vuole suddividere, fa regolamento vero e proprio, di competenza del Consiglio, sempre del Consiglio il regolamento.

Io mi meraviglio che dei consiglieri siano qui a sostenere che i regolamenti si possano fare senza che il Consiglio ne sappia niente, al di fuori di quello dell'organizzazione dei servizi.

Non c'è mica una grossa differenza, tutto va bene, tutta la disciplina fatela 'voi'.

Poi qui soprattutto c'entra il PGTU.

Il PGTU, se il PGTU è del 2016 e non c'erano ancora i ZTL, credo che non si possa dire che quelle sono le linee di indirizzo che il Consiglio dà, essendo il Consiglio che approva questi atti, non solo li adotta.

'Ma mi ricordo, - aggiunge Ancisi - qui noi abbiamo un collaboratore, si chiama Garofalo, me ne faceva dei pacchi delle osservazioni, ma le abbiamo discusse qui, le abbiamo discusse qui'.

...il PUMS è il documento più importante che si possa deliberare adesso per i prossimi 30 anni, nostro territorio!

Ecco, io non sono solito fare questi discorsi in commissione perché sono più da consiglio comunale, sono più— cioè, però, dopo, io ho cercato di rimanere nei limiti della commissione, cioè descrivere la mia mozione che era molto dettagliata sotto il profilo giuridico, e quindi no, a modo per capirci di più, cosa che non posso fare in consiglio nei 7 minuti e mezzo.

.

'Scusate, ma io non ho nessun interesse da difendere, proprio nessuno...'

'... siamo ancora in tempo, tanto non è questione di mesi più, tant'è che anche se non entra in vigore, oppure, senza annullarlo, revocarlo e poi riprendere il discorso.

Così si risolve anche il problema del delle auto ibride...

Cameliani chiarisce subito di non accettare naturalmente le affermazioni di presunte irregolarità o addirittura reati elaborate da Ancisi; 'le confuto in modo pieno, come anche confuto il fatto che vi sia stati dei nascondimenti in termini di atti, deliberativi o di procedure da rispettare'.

Il fatto che nelle premesse si faccia riferimento a ciò che compete al Consiglio e a ciò che compete alla Giunta in base al Codice della Strada, non è in antitesi con quello che viene detto nel dictum della delibera 603, al punto 2, perché 'se ci fosse stato un nascondimento da parte nostra, preso atto che gli atti non li scrive l'assessore, lo ricordo a tutti, ma i dirigenti d'apparato amministrativo, e noi proponiamo, diamo degli indirizzi.

... gli atti vengono, stilati e preparati dai dirigenti e le delibere di giunta vagliate dal Segretario generale.

Così prevede il Testo Unico degli Enti Locali e anche la riforma della Bassanini che definisce bene qual è il ruolo della Giunta e dell'assessore e quello del dirigente.

‘ se noi avessimo voluto nascondere qualcosa, come dice Ancisi, non avremmo inserito il riferimento alla delibera di giunta che ha adottato il PUMS del 2023; noi agiamo in diritto in base agli strumenti precedentemente approvati di pianificazione, che sono il PUMS del 2019 e, il PGTO del 2016, che definiscono in linea generale, approvate dal Consiglio Comunale, la disciplina.

E spetta, spetta alla Giunta la disciplina applicativa’.

. ‘... , quando arriverà quel PUMS che arriverà arriverà, perché oggi c'è quello del '19, arriverà il PUMS del 2023 in Consiglio comunale, quella delibera avrà allegato questo schema di regolamento.

E quando allora, se il Consiglio Comunale allora dirà delle cose diverse o aggiuntive rispetto a quello che verrà previsto, noi diciamo proprio che la delibera di giunta successivamente, dopo quell'atto deliberativo del Consiglio, si adatterà a quello che definirà il Consiglio comunale con quell'allegato di schema di regolamento approvato dalla Giunta del 2023.

Ecco, quindi, che ‘riconosciamo’ la questione, ma in base allo strumento PGTO, ripeto, del 2016 e del 2019, il PUMS, noi abbiamo, in base al Codice della Strada, come hanno fatto altri Comuni, la potestà di intervenire come Giunta nella disciplina della ZTL.

Quindi io ‘non capisco’ a che cosa ci si voglia attaccare...

‘Qui siamo in una commissione consiliare’, continua Cameliani, ‘in un atto di Giunta che, per illustrare una delibera di giunta che quasi mai viene illustrato in una commissione consiliare’.

‘Andremo’ in Consiglio comunale su mozioni che fanno riferimento a queste delibere di Giunta.

Quindi dove sono questi nascondimenti? ‘Abbiamo’ parlato di queste due delibere per 10 assemblee pubbliche.

Abbiamo interloquito per le due delibere di Giunta con il mondo imprenditoriale prima, e ‘rispondo’ alla Verlicchi, della loro elaborazione, e dopo l'approvazione delle delibere di Giunta, proprio perché — e con la comunità cittadina in assemblee pubbliche partecipate— e abbiamo anche detto che siamo disposti come giunta ad andare a fare delle modifiche integrative che tengono conto delle modifiche aggiuntive che provengono dalle associazioni di categoria e dei cittadini.

Ma ‘noi’ le associazioni di categoria le avevamo già sentite prima di arrivare al testo deliberativo.

Il tema della gratuità della mezz'ora, nella sosta tariffa 1 e 2 nasce proprio da un'interlocuzione con le associazioni di categoria.

Il tema dei permessi per gli artigiani e commercianti, è chiaro, vi è un'interlocuzione con i mondi associativi, i quali non mi sembra che abbiano risposto negativamente nel loro complesso sul piano sosta.

Hanno fatto altre proposte, c'è un'altra interlocuzione in corso, naturalmente.

Non c'è solo il piano sosta, ma questa interlocuzione c'è stata e c'è.

‘Quindi non accettiamo che ci siano nascondimenti’.

‘Noi’ non nascondiamo niente e abbiamo fatto quello che hanno fatto gli altri Comuni su questa materia, una materia complessa e delicata.

Poi c'è tutto un tema che ha affrontato il comandante e il suo corpo di Polizia Locale, di coloro che si sono trovati con i permessi scaduti nel gennaio 26 e hanno avuto una proroga fino al 3 marzo 26...

Rivolto a Verlicchi, 'noi' non abbiamo una stima sui proventi che prenderemo dall'aumento tariffario...

... il Sindaco lo ha già detto in più occasioni, noi destineremo quelle risorse non alla spesa corrente, ma a investimenti su tre ambiti per quanto riguarda il centro storico, sull'arredo del centro storico, sulla manutenzione stradale del centro storico e sul trasporto pubblico del centro storico.

Il comandante **Andrea Giacomini** fornisce un chiarimento rispetto ai permessi provvisori emessi a partire dal 1° gennaio in ragione del fatto che era necessario adeguare i sistemi tecnologici per l'adeguamento alla, alla nuova disposizione che entra in vigore il 1° marzo.

Valgono il principio e la regola sulle scadenze dei permessi rispetto ai quali il Comune usa la cortesia di trasmettere al domicilio del titolare del contrassegno una lettera di avviso.

Per cui tutti quelli che lo hanno ricevuto sanno che hanno ricevuto una proroga di 2 mesi, che però non scade il 28 febbraio, scade 2 mesi dopo l'ultimo permesso ricevuto.

Per cui ancora oggi ci sono stati cittadini e cittadine che si sono recate nei nostri uffici e che a titolo scaduto hanno ottenuto una proroga di 2 mesi che scadrà fra 2 mesi, quindi poi sul titolo è espressamente indicato.

Fatta questa precisazione, sui veicoli elettrici c'è stato un errore nella compilazione, un fatto così diciamo molto banale.

...faccio questa precisazione: 'io rappresento' la classe arbitrale, non compilo il regolamento del gioco calcio, lo faccio rispettare.

Io, in quanto esponente della classe arbitrale, sono quello che legge con grande interesse il regolamento e poi lo deve ovviamente far rispettare.

Ma è anche giusto che ci sia questa separazione tra chi le regole le scrive e tra chi le deve far rispettare.

Soltanto una precisazione, da parte di **Guerrini**, sui veicoli elettrici, l'accesso dei veicoli elettrici alle ZTL.

... l'articolo, eh, 7, comma 9-bis del Codice della Strada dice che nel delimitare le zone a traffico limitato i Comuni consentono l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione elettrica e ibrida, 'perché questo era stato proprio detto, diverse città hanno già adottato un divieto d'accesso per i veicoli elettrici e ibridi, e quindi comincia a esserci anche giurisprudenza in questo senso, con sentenze sia del TAR che del Consiglio di Stato.

E c'è un'interpretazione anche del Ministero che, sostanzialmente questa modifica al Codice della Strada è stata introdotta nel 2019, e quindi l'interpretazione del Ministero è che i Comuni possono vietare l'accesso ai veicoli elettrici ibridi in tutte quelle ZTL istituite prima del 2019.

Espressione **pareri** per le 4 mozioni oggi in ordine del giorno

Sul punto, prende la parola **Consigliere Alvaro ANCISI** che dichiara:

Desidero di esprimermi come la Francesconi in consiglio per tutte e quattro.

consigliere Caponegro.

... voto chiaramente favorevole a quella presentata dal, dal mio gruppo.

E gruppo Partito Democratico contrario a tutte.

Gruppo Alleanza Verdi Sinistra, consigliere Stalloni.

Contrario tutte e quattro.

... la consigliera Verlicchi favorevole a tutte e quattro

Francesco STUCCI dichiara contrario a tutte e quattro

parere del Movimento 5 Stelle contrario a tutte le mozioni.

Interviene **Consigliere Alvaro ANCISI**:

Ancisi 'Correggo, visto l'andamento, sono favorevole a tutte e 4'.

La seduta termina alle 18.52.

Il Presidente C8 F.to Igor Gallonetto

Segreteria F.to Antonella Guitti

F.to Paolo Ghiselli

(trascrizione revisionata da Paolo Ghiselli)