

Comune di Ravenna



Commissione 8 “Lavori pubblici, porto, grandi infrastrutture, P.N.R.R., geologico-protezione civile e subsidenza, mobilità e viabilità” del 20/03/2026 ore 15:00

VERBALE COMMISSIONE

(APPROVATO IN C. 8 IL 08/06/2026)

In data 20/03/2026 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) Discussione in merito a: “TRANSITO DEI MEZZI PESANTI IN VIA BELFIORE E ALLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELLA SEDE STRADALE” PRESENTATA DAI CONSIGLIERI COMUNALI FALCO CAPONEGRO, RENATO ESPOSITO (GRUPPO FRATELLI D'ITALIA), FILIPPO DONATI (GRUPPO VIVA RAVENNA), ALBERTO ANCARANI (GRUPPO FORZA ITALIA);

2) Esame **PD 20/2026** MOZIONE PRESENTATA DAL CONSIGLIERE COMUNALE ALVARO ANCISI (GRUPPO LISTA PER RAVENNA) SU: “PORTO CORSINI STREMATA DAL TRAFFICO CROCIERE. MERITA BENEFICI COMPENSATIVI”

Presiede la seduta il Presidente di Commissione: **Igor Gallonetto**

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		✓		15.00	19.12
BUZZI Gianmarco	Partito Democratico			✓	/	/
CAPONEGRO Mauro Falco	Fratelli d'Italia		✓		15.00	19.11
DONATI Filippo	Viva Ravenna			✓	/	/
ESPOSITO Domenico Antonio	Partito Democratico		✓		15.00	18.33

Cognome e nome	Gruppo	Delega	Presente	Assente	Ora entrata	Ora uscita
ESPOSITO Renato	Fratelli d'Italia		✓		(remoto) 15.00	16.40
FABBRI Guido	Partito Democratico	BECCARI Stefania	✓		15.00	19.12
FRANCESCONI Chiara	Progetto Ravenna		✓		15.20	18.14
GALLONETTO Igor	Movimento 5 Stelle		✓		15.00	19.12
PERINI Daniele	Ama Ravenna			✓	/	/
SPADONI Gianfranco	Lista per Ravenna- Lega-PDF		✓		(remoto) 15.00	19.12
STALONI Nicola	Alleanza, Verdi e Sinistra		✓		(remoto) 15.00	19.12
STUCCI Francesco	Partito Repubblicano Italiano		✓		(remoto) 15.00	19.12
VERLICCHI Veronica	La Pigna, Città- Forese-Lidi		✓		(remoto) 15.00	18.33

Risultano inoltre presenti:

- Assessore con deleghe a Lavori pubblici, Mobilità e Viabilità - **Massimo Cameliani**
- Dirigente Servizio Strade - Ingegnere **Leonarda Principato**
- Segretario Generale Autorità di Sistema portuale - Ingegnere **Fabio Maletti**
- Direttore tecnico Autorità di Sistema Portuale - Ingegnere **Matteo Graziani**
- Esperto Gruppo “Fratelli d’Italia” - Ingegnere **Gianluca Brighi**
- Esperto Gruppo “Lista per Ravenna, Lega, Popolo della Famiglia” - **Luca Vitali**
- Esperta Gruppo “La Pigna, Città-Forese-Lidi” - **Cristina Rosatti**
- Esperto Gruppo “Lista per Ravenna” - **Andrea Ravegnani**

I lavori hanno inizio alle ore 15:05

Il Presidente Igor Gallonetto:

Buon pomeriggio. Diamo avvio ai lavori della Commissione 8 “Lavori Pubblici, porto, grandi infrastrutture, PNRR, Protezione Civile, mobilità e viabilità”.

Prima di aprire vedo già che c'è una prenotazione. Prego, Consigliere Ancisi.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

Non so, non ho seguito l'appello. Comunque qui sono presenti anche due esperti.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Li ho chiamati entrambi, se vuole glieli ripeto. Cioè, ho chiamato l'esperto Andrea Ravegnani come esperto Gruppo “Lista per Ravenna”, e Luca Vitali come l'esperto Gruppo “Lista per Ravenna, Lega, Popolo della Famiglia”.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

E Spadoni è collegato.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Sì, Spadoni l'ho visto collegato.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

Allora, siamo a posto.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie. E a questo punto, diamo lettura di quello che è l'ordine dei lavori della Commissione 8, che ha il seguente ordine del giorno, e cioè la “**Discussione in merito al transito dei mezzi pesanti in via Belfiore e alle condizioni strutturali della sede stradale**”. Che è stata presentata dai Consiglieri comunali Falco Caponegro, Renato Esposito per il Gruppo Fratelli d'Italia, Filippo Donati per il Gruppo “Viva Ravenna”, Alberto Ancarani per il Gruppo Forza Italia.

Dopo avremo invece l'esame di un'altra mozione. Adesso intanto io darei subito la parola per l'introduzione del primo punto che ho appena letto, al Commissario Falco Caponegro, prego per l'illustrazione.

Commissario Mauro Falco Caponegro (Gruppo “Fratelli d'Italia”):

Grazie Presidente. Saluto lei, tutto il pubblico presente, i colleghi commissari, l'Assessore e i tecnici presenti. Allora, mi preme fare un piccolo riassunto del perché siamo qui oggi. Praticamente questa Commissione non nasce per fare una polemica politica relativa a quella che è lo stato di manutenzione delle strade della città di Ravenna, che come sappiamo è stata più volte affrontata, sia dal Consiglio Comunale sia in altre Commissioni, ma per una situazione concreta e grave che non è ormai più rinviabile. Riguarda la sicurezza dei residenti di via Belfiore e di conseguenza anche la responsabilità dell'Amministrazione comunale.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Scusi, commissario Caponegro, che c'è un rimbombo in aula consiliare, adesso i tecnici sono al lavoro, e poi le ridò subito la parola, eh. Perché sennò mi rendo conto che è anche difficile per lei riuscire a seguire, anche perché ha una presentazione di slide, quindi diventa difficile seguire il lavoro con lucidità. Si prenoti pure, perfetto.

Commissario Mauro Falco Caponegro (Gruppo “Fratelli d’Italia”):

Sì, allora dicevamo, da mesi i cittadini infatti di via Belfiore segnalano con insistenza vibrazioni anomale sempre più intense al passaggio di mezzi pesanti, in particolare autobus elettrici e mezzi per la raccolta dei rifiuti. Parliamo di vibrazioni molto intense percepite come dei veri e propri mini terremoti che provocano crepe, microlesioni, distacchi di intonaco e timori per la stabilità degli edifici stessi, oltre a un evidente peggioramento della qualità della vita quotidiana. Non è un problema che è nato oggi, infatti l'avevo già affrontato addirittura durante la campagna elettorale nel marzo 2025, quando avevo raccolto già allora le segnalazioni dei residenti. Successivamente, ad agosto del 2025, una volta eletto in Consiglio Comunale, ho presentato un Question Time formale per chiedere, appunto, delle verifiche tecniche urgenti e degli interventi di manutenzione, al quale mi ha risposto l'Assessore Cameliani, che annunciava interventi di manutenzione straordinaria entro il 2025. Ho accolto positivamente questa disponibilità, ma ho anche evidenziato fin da subito come fosse necessario valutare la possibilità di un rifacimento integrale della via, perché interventi parziali rischiavano di non risolvere il problema alla radice. Nel frattempo la situazione è proseguita, le vibrazioni sono continuate, le preoccupazioni dei residenti sono aumentate. Per questo già nel dicembre del 2025, insieme ad altri colleghi Consiglieri, ho chiesto formalmente la convocazione urgente di questa Commissione affinché si potesse affrontare in modo organico il tema del transito dei mezzi pesanti, delle condizioni strutturali della sede stradale. Non solo, sempre a dicembre, in sede di discussione del bilancio, ho presentato una proposta concreta, un emendamento indicando già le risorse necessarie per il rifacimento completo della strada, compreso di sottofondo, perché era evidente che il problema non fosse più gestibile con semplici manutenzioni superficiali. Questo, secondo me, è un passaggio fondamentale perché oggi non stiamo discutendo solo di buche o di asfaltature, stiamo discutendo di sicurezza strutturale, tutela del patrimonio edilizio privato, qualità della vita dei cittadini e possibile esposizione dell'Ente a contenziosi e richieste di risarcimento danni. Se emergesse che il sottofondo non è idoneo al transito dei mezzi attualmente in servizio, il Comune potrebbe trovarsi di fronte a responsabilità rilevanti sia sotto il profilo civile, sia sotto il profilo amministrativo. Per questo ho ritenuto necessario chiedere la Commissione che fosse convocata con urgenza e con un approccio serio, tecnico e non superficiale, coinvolgendo anche delle competenze esterne. Il mio obiettivo non è quello di creare allarmismi, ma prevenire conseguenze più gravi che potrebbero tradursi in costi maggiori anche per l'Ente stesso, nonché per i cittadini. Credo che su temi come questo la politica debba dimostrare responsabilità, capacità di previsione e volontà di intervenire prima che le situazioni degenerino. Mi auguro quindi che in questa Commissione possano uscire una presa di coscienza reale della gravità del problema, l'impegno a verifiche tecniche approfondite e tempi certi per la messa in sicurezza. Lascio a questo punto la parola al nostro esperto, che presenterà un sunto breve di una relazione tecnica molto più approfondita che in realtà è stata effettuata, ma per esigenze, diciamo, di brevità abbiamo fatto appunto un sunto, che ha analizzato il fenomeno delle vibrazioni, le caratteristiche dei mezzi in transito e le possibili criticità strutturali della sede stradale. L'esperto è un ingegnere, che è residente anche in via Belfiore, quindi è una parte in causa. Se si prenota, io intanto avvio la presentazione.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie, commissario Caponegro. Adesso, ecco la presentazione, la vedo, e do la parola all'ingegner Gianluca Brighi. Prego.

Ingegnere Gianluca Brighi (Esperto Gruppo “Fratelli d’Italia”):

Buonasera a tutti. Niente, questa è una presentazione molto semplice di quello che abbiamo riscontrato, come diceva il nostro Assessore Caponegro, e facciamo un po' una spiegazione di quello che abbiamo riscontrato durante questi giorni. Consigliere, chiedo scusa. Dunque, questa è una foto satellitare della mappa delle buche, dove si vede proprio la foto presa da Google Maps, proprio nuda e cruda così com'è, e si vede appunto che proprio dal satellite sono ben visibili tutti gli interventi di rattoppo, che sono stati tutti rattoppi superficiali, ma la strada è ammalorata per tutta la sua lunghezza, dall'inizio alla fine, e se ci mettessimo lì anche a zoomare vediamo che ce ne sono veramente tanti di questi rattoppi e, purtroppo, molti di questi qui non hanno tenuto. Quindi cosa abbiamo fatto? Abbiamo fatto un rilievo delle buche.

Abbiamo fatto il rilievo delle buche ed è in un tratto di 106 metri, quindi neanche tutta la via, un pezzo abbastanza limitato, partendo dal di fronte al civico 124 fino ad arrivare al civico 84. Nel tratto di questi 106 metri vi sono 27 buche o avvallamenti per ogni lato della carreggiata, per un totale di 54. Quindi voglio sottolineare, appunto, la densità di buche in un tratto così corto, che è quello la parte importante. Nel conteggio non sono state contate poi tutte le toppe esistenti e le buche affiancate, cioè tipo c'è una buca un po' prolungata e poi un'altra attaccata, non le abbiamo considerate, le abbiamo considerate come fosse una sola. Perché sennò dopo il numero qua diventava una cosa pazzesca. Poi praticamente cosa abbiamo fatto? Abbiamo identificato ogni buca con un numero, poi si è misurata la distanza tra una buca e l'altra partendo proprio lungo l'asse stradale e facendo le misure dal centro al centro di ogni buca. E lì abbiamo fatto un esempio fotografico di come abbiamo fatto proprio una cosa molto semplice, misura da centro a centro della buca. Questo è il rilievo che viene fuori. Praticamente queste sono la mappa delle 27 buche con le distanze dall'una dall'altra. Ovviamente ce ne sono che sono molto vicine, altre molto più distanti. Vediamo che però la media, la distanza media è 392 cm, cioè circa 4 metri. Però ci sono, evidenziato in arancione, tutti gli intervalli frequenti tra 1,45 metri e i 3 metri, che sono quelle più dannose, e poi in giallo quelle tra i 3 e i 6 metri. E praticamente vediamo che la maggior parte della popolazione delle buche sono tutte tra, i 1,5 metri e i 3 metri, e tra i 3 e i 6. Andando avanti nelle slides vediamo anche che c'è l'identificazione e la profondità media delle buche, perché ci siamo anche presi una staggia e abbiamo misurato la profondità. La profondità media è circa 3,5 cm, ma molte buche hanno una profondità prossima ai 5 cm, altre sono più degli avvallamenti e sono 2 cm, però hanno tutti dei bordi netti e sono tutte ben definite. E questo è quello che impatta su quando un mezzo passa. Adesso facciamo una brevissima introduzione della fisica del danno, che si passa dal fastidio percepito al danno strutturale e fisico. Praticamente dalla distanza media delle buche, che è 3,92 metri, e molti con intervalli tra 1,45 e 3 metri. Se un veicolo procede a velocità costante (v) la frequenza dell'urto è data dalla formula $f = \frac{v}{\lambda}$, dove λ è considerata la distanza tra le buche. Non vi voglio tediare con antipatiche formule. Ho già fatto il calcolo e viene fuori che se la distanza tra le buche è 4 metri, ed è la media, a una velocità di 30 km/h la frequenza è di 2,1 Hz. A 50 km/h però cresce a 3,5. Se noi prendiamo le buche distanti 3 metri, che sono molto dense, abbiamo visto prima che sono molto dense, la frequenza sale a 2,7 Hz a 30 km/h e a 4,6 a 50 km/h. Poi, se prendiamo ancora le buche a 1 metro e mezzo di distanza, che sono anch'esse molto frequenti, la frequenza sale ancora a 5,5 Hz a 30 km/h e 9,2 Hz a 50 km/h. Questi qui evidenziato in giallo e in rosso le frequenze più fastidiose. Perché questi numeri sono pericolosi? Le strutture civili, case in muratura o in cemento armato di 2-3 piani che sono tipiche di Ravenna, hanno solitamente frequenze proprie di oscillazione comprese tra i 2 e i 10 Hz. Questo cosa vuol dire? Vuol dire che c'è il rischio di risonanza, cioè i dati mostrano che a 50 km/h le buche generano sollecitazioni proprie nel range tra i 3 e i 9 Hz. Questo significa che i mezzi che passano sulla strada generano vibrazioni sulle abitazioni, come ad esempio un martelletto che colpisce un diapason. Cioè, io quando colpisco con un martelletto un diapason, questo continua a vibrare fintantoché non esaurisce la sua energia. E questo è esattamente quello che accade sulle nostre case. E quindi c'è un effetto martellamento. A una frequenza di 9 Hz significa che ci sono 9 colpi al secondo. E per una struttura questo è molto più logorante di un urto singolo, perché non permette al materiale di smorzare l'energia tra un colpo e l'altro. Quindi questo vuol dire che le case sono a rischio crollo con queste frequenze qui. Consideriamo poi un camion della nettezza urbana, che passa con un carico di circa 27 tonnellate totale tra camion e il suo carico che ha. Quando il camion prende una buca, una parte della sua massa (M) subisce un'accelerazione verticale improvvisa. Quindi l'impulso, che è la forza con cui viene sparata sulla gomma, è definito come la variazione della quantità di moto, che è $J = \Delta p = m \cdot \Delta v$. Se la buca è profonda anche solo 5 cm, la ruota cade e poi viene sparata verso l'alto dal bordo della buca in un tempo brevissimo, Δt , solitamente che sono frazioni di secondo. Perché immaginiamo un camion che passa, a fare 100 metri ci metterà 10 secondi più o meno. Quindi la tempistica in cui la gomma oscilla dal basso verso l'alto sono frazioni di secondo. La forza media esercitata è uguale a $F = \frac{J}{\Delta t}$. Quindi un camion che salta su una buca profonda di 5 cm alla velocità di 50 km/h può generare una forza di impatto istantanea che è da 3 a 5 volte il peso statico del camion stesso. Questo vuol dire semplicemente che se io al posto di Δt ci metto 2 decimi di secondo, cioè 0,2 secondi, quintuplico la forza del peso statico del camion. Quindi quando un camion di Hera cade nelle buche della nostra via scarica un'energia d'urto pari a quella di un mezzo di oltre 100 tonnellate. Questa energia non svanisce, si trasforma in onde sismiche di superficie, onde di Rayleigh, che colpiscono le fondamenta delle case. Ov-

viamente la strada non è progettata per questo e nemmeno le nostre case. Poi c'è un'altra cosa che in questa slide non appare, che se passa un camion di Hera che ha 3 assi di ruote, questa cosa qui viene ripetuta per 3 volte. Se passa un camion con 5 assi, questa cosa qui viene ripetuta 5 volte. Quindi la cosa viene ancor maggiormente amplificata. Ritornando alla mappa delle buche, si evince che 13 buche su 27 censite sono a distanza inferiore ai 3 metri, provocando delle vibrazioni di circa 9 Hz. E queste qui, appunto, abbiamo evidenziato in rosso proprio quelle che sono le più dannose. E come vedete, oltre a essere la maggior parte, e quindi sono anche molto vicine l'una all'altra, cioè non è una separata dall'altra, ma ce ne sono sempre una o due o tre e, quindi, danno una frequenza ancor più alta. Questo qui è un grafico che identifica un pochino l'andamento, cioè nel grafico si sono messe in relazione le frequenze delle vibrazioni generate in base alla velocità del mezzo. Le curve sono create in base alla distanza delle buche. Considerando che circa la metà delle buche è a distanza inferiore a 3 metri, siamo nel campo critico di risonanza tra i 3 e i 9 Hz. Cioè, lì vediamo in blu la curva che è quella quando la distanza sono 1 metro e mezzo l'una dall'altra le buche, quella arancione sono 3 metri e quella verde sono 4 metri. E poi abbiamo in ascissa, in orizzontale, la velocità del mezzo e in verticale la frequenza. Praticamente vediamo che i mezzi quando passano se non vanno inferiore ai 30 all'ora, generano tutte vibrazioni all'interno della fascia tra i 3 e 9 Hz, che sono quelli dannosi per le nostre case. Poi qui abbiamo fatto anche un grafico che simula l'oscillazione di un edificio di 3 piani al passaggio di un bus elettrico a 30 e a 50 km all'ora. La linea tratteggiata in rosso indica la soglia oltre la quale si rischiano dei danni architettonici e le crepe. Ovviamente quello rosso è a 50 km/h, quello blu è a 30 km/h. E vediamo che ci sono due punte che superano il punto critico di 1,5. E questo è importante perché queste qui generano veramente dei sussulti che sono pari a quelli di un terremoto. Alcuni esempi di passaggi dei mezzi che passano costantemente lungo la via. Non c'è l'audio, ahia, peccato. Vabbè, andiamo avanti. Lo leggiamo. Questo video è molto impressionante per la sequenza di impatti. Uno, l'effetto martellamento, che purtroppo non si è sentito, che è notevole, perché l'autobus non prende solo una buca, ma subisce una serie di sussulti ritmici e si sente veramente... adesso purtroppo non si sente in questo video, ma prende dei rumori molto forti, sono sordi, e sicuramente risalgono al fatto che è il telaio che sbatte, ovvero le sospensioni che arrivano a fondo corsa e battono sul telaio. Poi c'è la massa inerziale. Al 4° secondo l'autobus passa davanti alla telecamera, si nota che fa un beccheggio, c'è un'oscillazione in avanti e indietro molto pronunciata. Questo significa che il peso del bus sta venendo sparato verso il basso con una forza che è multipla del suo peso statico. In più c'è anche la vibrazione dell'inquadratura. Guardando bene i bordi del video o le auto parcheggiate si percepisce un tremolio proprio mentre il bus passa sulle buche centrali. Se torniamo un secondo indietro, glielo fai rivedere, così vedono un attimino queste situazioni. Qui vediamo che l'autobus beccheggia proprio, si muove in alto in basso, e poi lì vediamo anche che c'è un pedone che deve attraversare e l'autobus non riesce a fermarsi, rallenta ma non riesce a fermarsi perché in queste condizioni qui di sussulto l'autista sa bene che non riesce a rallentare e a fermarsi, quindi tira dritto. Quindi, oltre ad avere problema legato alle vibrazioni, abbiamo anche un problema legato alla stabilità dei mezzi che passano sopra. Questo è un altro passaggio. Adesso andiamo avanti che dopo c'è la spiegazione, poi magari lo rifaccio rivedere. In questo video si è ripreso un telefonino con un'app che misura i terremoti basandosi sulla scala Richter. Ovviamente il telefonino deve essere appoggiato, non può essere tenuto in mano. Il telefonino è stato posizionato sulla soglia di una porta di un'abitazione e rileva il passaggio dell'autobus linea 1 di martedì 17 marzo 2026 alle 13:27. Si vede bene che nonostante il passaggio dell'autobus sia a bassa velocità, il telefonino rileva delle scosse sismiche pari a magnitudo 2. Infatti, se torni indietro, vediamo nella parte alta, probabilmente dopo che è passato si vedrà, lì c'è max e dice quant'è il valore massimo. Qui l'autobus passa. E lì in alto max 2. E quello lì è il propagarsi ancora delle onde che nonostante sia passato da tempo, sono ancora lì che si propagano. E questo è pazzesco perché indica proprio che la strada non riesce a smorzare nulla e trasmette tutto alle case. Qui vediamo un passaggio di un furgone. Anche se il furgone è molto più leggero di un autobus, anche perché non era carico, al secondo 2 si sente un clack metallico fortissimo. Questo è il fine corsa delle sospensioni connesso al materiale nel cassone che salta. Praticamente lui arriva a fondo corsa con le sospensioni e il materiale dentro salta tutto e fa rumore. Al di là del rumore, sono tutte vibrazioni. Queste onde d'urto nel terreno si nota come le crepe attorno alla buca centrale siano a ragnatela. Questo indica che il sottofondo stradale è ormai compromesso. Ogni colpo che si sente è energia che non viene assorbita dall'asfalto perché è rotto e quindi si scarica direttamente nel terreno verso le case. Poi qui abbiamo un altro mezzo. La foto mostra un autoarticolato che passa in via Martiri di Belfiore. A fronte delle assunzioni fatte precedentemente vi lascio immaginare i danni che pos-

sa arrecare alle abitazioni un mezzo di questo tipo qui, perché questo di certo non pesa meno di 20 tonnellate, anzi le supera abbondantemente. Qui vi è un passaggio di un altro autocarro. Dal passaggio dell'autocarro si avvertono il rumore delle sospensioni che sono sollecitate già prima dal punto in cui l'operatore riprendeva. Inoltre l'autocarro ripreso non rallenta minimamente nonostante vi sia il limite di velocità ridotto a 30 km/h. Gli autocarri di questo tipo generano vibrazioni superiori a quelle previste in fase di progetto della strada, perché questi sono dei mezzi industriali che devono portare rottami o robe varie. Questi non sono previsti che passino per la strada. Infatti mi chiedo: ma sono autorizzati a passare via Belfiore, una strada praticamente centrale della città? Qual è l'effetto sulle abitazioni? Adesso passiamo in rassegna qualche esempio, ma non sono un completo esempio dei danni rilevati. Questo è solo una piccola porzione. Questo al civico 29, vi sono delle crepe sui solai delle camere e delle pareti che si affacciano sulla strada. Infatti lì abbiamo, adesso ovviamente non si vede sempre facilmente, infatti le ho evidenziate con delle frecce in modo tale che si percepisca. Questo è al civico 31. Qui vediamo che sul muro esterno ci sono delle fratture che si propagano fino sopra e addirittura spezzano anche il blocco del vetrocemento che è affacciato sulla strada. Questo è importante perché il vetrocemento è veramente molto resistente, non stiamo parlando di un cartongesso, è un materiale molto resistente. Poi civico 51, questa è una rassegna di crepe su muri e solai. Come vedete ci sono crepe che partono dal pavimento in basso, si propagano, arrivano fino su al solaio. Anche qua sempre civico 51, dalle porte, proprio gli spigoli delle porte, si propagano, arrivano su al solaio e poi dopo di nuovo si propagano seguendo gli spigoli. Questo è il civico 65. Questa crepa sul muro esterno si propaga da una finestra all'altra. Notare che la fessurazione era già stata riparata, ma si è riaperta negli ultimi tempi. Questo è il civico 67 e 69. Vi è una crepa sul muro esterno dalla finestra a terra, e una crepa a fianco della porta d'ingresso. Lì e lì. Questo al civico 71, vi è una crepa sul solaio e poi vi sono delle crepe sulla strada che passano e attraversano il marciapiede e si propaga all'interno dell'ingresso e vanno avanti lungo il vano scale. Quella lì è quella sul solaio e lì vediamo evidenziata quella che va lungo la scala. Questa è una crepa importante perché passa una parte strutturale della casa. Non stiamo parlando di un muro posticcio. La scala è una delle più strutturali. Questo è il civico 81. Qui vi sono delle vistose crepe sui muri interni, di cui una è visibile in entrambi i lati, ed è proprio questa qui di sinistra, che lasciano presupporre una frattura sul muro. Questa è sempre lei, questa è sempre quella crepa lì che si è propagata poi anche nell'altro lato del muro. Questo è il civico 116, vi sono crepe su muri perimetrali e i vetri degli infissi che sono spaccati. Questo qui infatti è l'infisso, il vetro dell'infisso; di nuovo il vetro dell'infisso. Questo è l'infisso verso il muro, che ha addirittura spaccato il muro nella parte alta dove c'è la traversa, dove c'è la trave, l'architrave. Questo è sempre l'infisso che dai lati ha delle vistose crepe verso l'interno dell'edificio. E adesso passiamo alle norme. Cosa dicono le norme? Allora, c'è la UNI 9916 del 2014, che è "Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici". La norma stabilisce che le vibrazioni continue o ripetitive causate dal traffico possono indurre danni di soglia, cioè fessurazioni e distacchi, quando superano i limiti di velocità di vibrazione. La densità di buche rilevata, quindi la distanza media - abbiamo preso 4 metri - crea una frequenza di eccitazione che ricade nel range critico delle strutture civili, tra i 2 e i 10 Hz, che sono indicati nella norma. E quindi vediamo che, proprio per la disposizione delle buche, siamo totalmente fuori da quello che richiede la norma. Poi c'è anche la UNI 9614/2017, che è la "valutazione del disturbo alle persone nelle abitazioni". Questa norma qui definisce i limiti di accelerazione delle vibrazioni all'interno degli edifici. Il superamento di tali soglie è causa di stress psicofisico e degrado della qualità della vita. E inoltre abbiamo anche la norma UNI 11048/2003. Questa parla di "vibrazioni meccaniche e urti, metodo di misura delle vibrazioni negli edifici al fine della valutazione del disturbo". Questa norma definisce i metodi di misurazione delle vibrazioni e degli urti trasmessi agli edifici ad opera di sorgenti esterne o interne degli edifici stessi, al fine di valutare il disturbo arrecato ai soggetti esposti. In più abbiamo l'attuale stato del manto stradale, configura la violazione degli obblighi dell'Ente proprietario. Quindi l'articolo 14 del Codice della Strada che dice che l'obbligo di manutenzione e gestione per garantire la sicurezza degli utenti e delle pertinenze. L'articolo 2051 del Codice Civile, la "responsabilità per i danni cagionati dalla cosa in custodia". "Il Comune risponde dei danni a immobili privati derivati dalla mancata manutenzione della strada". Inoltre c'è l'articolo 844 del Codice Civile, "superamento della soglia di normale tollerabilità delle emissioni, vibrazioni, con conseguente diritto alla rimozione della causa del disturbo". Sono state fatte delle segnalazioni? Certo: il 16 marzo 2026, il 28 marzo 2025, il 27 giugno 2025, il 10 maggio 2025, il 5 maggio 2025 e il 17 ottobre 2025. Tutte le segnalazioni sono state chiuse dal Comune di Ravenna e, a seguito di questo, è stato fatto qualche rattoppo con asfalto freddo nelle buche più profonde.

Questo è un rattoppo superficiale e vediamo che c'è la foto del rattoppo effettuato il 24 dicembre e lo stato attuale al 15 marzo. Nell'arco di due mesi il rattoppo si è affossato, generando una cavità ancor più ampia. Questo perché probabilmente all'inizio era convesso anziché concavo e probabilmente il mezzo spingeva col suo peso in basso e ha addirittura allargato la buca. Questo uguale su un altro punto della strada. Di nuovo vediamo che la buca si è allargata. E questa ancora un'altra. Ne abbiamo prese tre giusto per esempio. Poi abbiamo il problema del bus elettrico. I bus elettrici sono silenziosi ma hanno dei pacchi batteria rigidi e pesanti. Per via del maggiore peso le sospensioni sono più rigide. Pertanto, quando il bus colpisce un avvallamento, l'energia cinetica scaricata a terra è enorme. Proprio perché la sospensione è più rigida. L'asfalto subisce uno stress da compressione che supera il suo limite elastico, trasformando una piccola crepa in una buca profonda in pochi giorni, che è un fenomeno che in gergo si chiama *pumping*. Poi, inoltre, il bus elettrico produce una coppia motrice e frenata rigenerativa. I bus elettrici usano il motore per frenare, *frenata rigenerativa*. Questo esercita una forza di strappo sull'asfalto sia in accelerazione che in frenata. Questo perché? Perché un mezzo con un motore termico, quando l'autista preme l'acceleratore, accelera. Poi, quando cava il piede dal pedale dell'acceleratore, non ha un'immediata frenata, ma ha un momento in cui, in gergo, si dice che *veleggia*. Dopodiché, magari, l'autista preme il pedale del freno e riparte l'azione opposta. L'autobus elettrico, invece, ha un effetto esattamente diverso. Cioè, appena l'autista cava il piede dall'acceleratore, scatta la frenata inerziale con il motore che gira all'opposto. E quindi, di conseguenza, l'autobus passa da accelerazione a frenata di colpo. E questo qui proprio è quello che crea lo strappo sull'asfalto. Quando l'autobus elettrico passa, la strada affonda elasticamente. Se il peso supera il limite di resistenza, il materiale rigido sottostante si spacca perpendicolarmente alla direzione del carico, esattamente come un righello che si spezza se è troppo piegato. Poi, la presenza di crepe e cavillature perpendicolari al senso di marcia, tecnicamente chiamate *transverse cracking*, è un segnale inequivocabile di cedimento strutturale profondo. Le crepe trasversali indicano che gli strati inferiori della strada, la base e la fondazione, non sono più in grado di flettere sotto il peso dei mezzi pesanti e si sono spezzati. E qui abbiamo una rassegna di alcune crepe, e si vede che sono proprio tutte longitudinali, non è che fanno bisce o che, sono proprio longitudinali. Passiamo alle conclusioni: l'attuale stato di degrado di Via Martiri di Belfiore non è più gestibile con interventi di servizio o manutenzione ordinaria. La presenza di fessurazioni trasversali a passo ridotto, sotto i 2-3 metri, dimostra che la capacità portante della strada è esaurita. Continuare con interventi superficiali espone il Comune a: un danno erariale per inefficacia documentata dalla spesa; una responsabilità civile per i danni alle vibrazioni - vediamo la norma UNI 9916, quella che abbiamo citato prima - causati dalla mancata conformità della strada ai mezzi pesanti autorizzati al transito. E poi una priorità della sicurezza pubblica. L'articolo 14 del Codice della Strada impone all'Ente proprietario l'obbligo della manutenzione per la sicurezza degli utenti e dei terzi. Se la strada trema al punto da far vibrare le case, la stabilità del fondo è compromessa. La mancanza dei fondi non esonera il Comune dalle responsabilità civili e penali nel caso di incidenti o crolli strutturali indotti. E inoltre abbiamo anche che la Corte d'Appello di Napoli ha emesso una sentenza, n. 2620/2021, ha confermato la condanna di un Comune al risarcimento di danni per immobili privati danneggiati proprio dalle vibrazioni del traffico veicolare aggravate dalla cattiva manutenzione stradale. Si chiede pertanto la messa a bilancio di un appalto di lavori di manutenzione straordinaria per il consolidamento del piano viario. Allora, noi non abbiamo fatto questo per fare solo polemica, ma noi facciamo anche una sorta di proposta, una proposta che può essere anche immediata con una spesa abbastanza bassa, che propone una mitigazione del rischio, una revisione immediata dei percorsi dei mezzi pesanti o imposizione del limite reale di 20-30 km/h monitorato fino al completamento dei lavori. Proponiamo di utilizzare restringimenti in corrispondenza di ogni attraversamento pedonale già esistente, già dall'incrocio con Via Toscana fino al termine. Attualmente gli attraversamenti pedonali sono 4,9 metri di larghezza, chiediamo di portarli almeno a 3,3 metri. Questo imporrebbe ai mezzi che transitano di rallentare veramente e passare veramente ai 30 all'ora e non di passare a 70, 80 o anche oltre come succede di notte. Si suggerisce l'utilizzo di ostacoli come paletti flessibili e/o fioriere, come già in uso all'estero, con efficacia aggiungerei. Questo è un esempio, qui ci sono dei paletti di plastica abbattibili, quindi non farebbero nessun danno e costerebbero veramente poco. E queste in mezzo alle soluzioni immediate, anche un'installazione di sensori elettronici di velocità o radar pedagogici. Sono dispositivi intelligenti progettati per aumentare la sicurezza stradale fornendo un feedback immediato sulle velocità del veicolo, e inoltre anche un appianamento temporaneo delle buche e ripristino della continuità del piano al fine di interrompere la generazione delle frequenze dannose agli edifici. E qui vediamo uno di questi dissuasori elet-

tronici pedagogici, perché praticamente questo cosa fa? Mi indica la velocità quando passo e mi dà un segnale. E poi come soluzione definitiva proponiamo di fare manutenzione straordinaria, un rifacimento integrale del manto stradale di Via Martiri di Belfiore entro, inoltre, la stagione estiva 2026. Non sono più accettabili interventi solo a toppe. E poi utilizzo di asfalti fonoassorbenti al fine anche di migliorare il comfort acustico degli abitanti e oscillatorio degli edifici. E il monitoraggio tecnico, un'esecuzione di una perizia vibrometrica ufficiale con sensori triassiali posizionati all'interno degli edifici colpiti per certificare il rientro nei limiti delle norme UNI. Grazie dell'attenzione a tutti.

Il Presidente Igor Gallonetto :

Grazie Ingegnere Brighi, per la presentazione. Non so se debba aggiungere qualcosa il commissario Caponegro rispetto alla presentazione che ha fatto?

Commissario Mauro Falco Caponegro (Gruppo "Fratelli d'Italia"):

No, non ho molto altro da aggiungere se non, insomma, che volevamo offrire un quadro più chiaro e completo possibile, anche tecnicamente, in modo poi da sentire che cosa hanno valutato anche i tecnici del Comune, insomma, da far capire che questa non è la classica situazione di una strada ammalorata che presenta delle buche. È un problema, diciamo, più concreto e più immediato. Grazie.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie. A questo punto, lascerei la parola all'Assessore Cameliani o all'ingegner Principato... no, all'Assessore Cameliani. Prego, Assessore, se si prenota le lascio la parola. Ne ha facoltà, prego.

Assessore Massimo Cameliani:

Ringrazio il Presidente Gallonetto. Saluto il Consigliere Caponegro, i Consiglieri comunali e i cittadini che sono nella sala di via Belfiore, via Martiri di Belfiore, e anche quelli che sono collegati. Allora, il tema sottolineato è un tema conosciuto dall'Amministrazione comunale. Come voi sapete, la Giunta Barattoni si è insediata nel fine giugno del 2025, con un nuovo Sindaco e una nuova Giunta, e naturalmente quello che ha fatto la Giunta e gli uffici è andare a vedere le varie questioni e naturalmente cercare di trovare delle soluzioni. Sulla manutenzione delle strade, ne approfitto che vi sono i cittadini presenti, il tema è complesso per tutti i Comuni italiani perché le risorse per fare le manutenzioni straordinarie che i Comuni hanno in Italia non sono sufficienti. E c'è un tema che il Comune di Ravenna, lo abbiamo detto tante volte, è più colpito rispetto ad altri, perché ha una superficie territoriale talmente grande, con 950 chilometri di strade comunali, che ha più problemi rispetto a un Comune simile di abitanti come quello di Forlì, che è molto più piccolo. Quindi che cosa si è fatto? Le manutenzioni straordinarie sono quelle che vengono fatte secondo dei criteri e delle scelte tecniche, naturalmente in primis, e poi politiche, e poi vi sono le manutenzioni ordinarie. Le manutenzioni ordinarie noi, come hanno fatto tanti Comuni italiani, le abbiamo affidate attraverso una gara a un sistema di imprese che vanno a fare le manutenzioni ordinarie, quelle che vengono definite dai cittadini, come anche in questo caso, i famosi rattoppi. Cosa è successo? Come ho detto tante volte, non per giustificare, ma per dare un dato politico, nelle Giunte precedenti, visto che sono state Giunte poi dello stesso colore politico, di Centrosinistra, noi abbiamo assistito a 7 anni di quasi inattività negli investimenti. Nel secondo mandato di Fabrizio Matteucci e nei primi 2 anni del Sindaco de Pascale, in tutta Italia vigeva il limite del patto di stabilità. Era una norma di origine europea che imponeva ai Comuni che avevano dei soldi, quindi quelli virtuosi come il nostro, di non spendere i soldi perché dovevamo garantire l'equilibrio dello Stato italiano assieme agli altri Enti Locali in base all'Europa che ci controllava sulla nostra solidità. E i Comuni che non avevano soldi o dissestati, ce ne sono tanti in Italia, non hanno fatto nulla. Il nostro Comune si è visto dover bloccare gli investimenti che poteva fare in opere pubbliche o anche in strade. Questo è durato 5-6 anni. Erano anni in cui sostanzialmente avevamo i soldi in banca, erano bloccati, non potevamo fare nulla per via delle norme europee e statali. Poi dopo si è sbloccato il patto di stabilità, il Comune di Ravenna ha cominciato a fare gli inve-

stimenti. Ma cos'è capitato? Che, lo vediamo in tutta la rete stradale, noi più che manutenzioni ordinarie oggi dobbiamo fare interventi di manutenzione straordinaria. Perché le strade del Comune di Ravenna, ma anche degli altri Comuni, non bastano più, diciamo, i rattoppi, ma bisogna far proprio interventi di ripristino dei sottofondi e di manutenzione straordinaria. Perché le buche che vengono fatte con le manutenzioni ordinarie coperte dalle imprese appaltatrici, non bastano più, insomma, quegli interventi. Quindi noi ci siamo insediati e abbiamo cominciato a guardare per la città di Ravenna e per il Forese gli interventi che, dal nostro punto di vista, fossero i più importanti da fare, facendo delle scelte. Faccio un esempio: Via Fiume Montone abbandonato è lì vicino, non è troppo lontano da dove abitate voi di via Belfiore: attualmente non ha previsioni di interventi di manutenzione straordinaria, anche se ce ne fosse bisogno. Faremo un piccolo intervento nei tratti più ammalorati, ma non riusciamo attualmente a fare l'intervento su tutta la strada. Su Via Belfiore invece abbiamo fatto una scelta precisa. Ad agosto, quindi dopo un mese che c'eravamo insediati dalle elezioni, abbiamo portato in Giunta una delibera. La delibera di Giunta che cos'è? Sono quegli atti che quando in Giunta si portano delle delibere sulle manutenzioni straordinarie è un dato positivo perché vuol dire che si comincia a vedere la carne viva. Sono atti vincolanti di impegno che portano poi a fare i progetti esecutivi degli interventi. E in questa delibera del 26 di agosto del 2025 noi abbiamo inserito degli interventi di 200.000 euro che comprendono due strade del quartiere Territoriale 1 Centro Urbano, di cui una è via Belfiore. Quindi ci eravamo resi conto subito appena arrivati che quella strada da voi oggi segnalata necessitava di interventi. E quindi, io poi nel settembre del 2025 risposi a un Question Time del Consigliere comunale Caponegro che mi chiedeva informazioni e io già gli accennavo di questa volontà tecnica e politica. Però sapete che nella Pubblica Amministrazione poi ci sono dei passaggi obbligati. Dopo quella delibera, naturalmente che cosa bisognava fare? Bisognava andare avanti con la progettazione, con la gara di appalto che è stata fatta, e quindi oggi possiamo dire che siamo a buon punto perché sostanzialmente abbiamo già affidato, allo stato attuale, a una ditta, il lavoro da fare. Il lavoro riguarderà tutta la strada, il rifacimento dell'asfaltatura dell'asse centrale della strada di via Belfiore nel suo complesso, nella parte centrale, perché al momento non abbiamo le risorse per intervenire anche nella parte dove c'è la sosta, ma interveniamo nella parte dove vi sono maggiori difficoltà. Noi contiamo di partire con l'intervento entro il mese di luglio di quest'anno, quindi dico già ai residenti che si preparino al cantiere, perché tante volte si sollecita la Pubblica Amministrazione alle asfaltature straordinarie, poi dopo gli stessi cittadini - hanno ragione - ma poi si lamentano dei cantieri. Via Tombesi Dall'Ova, per esempio, abbiamo il cantiere aperto con qualche ritardo. Era vent'anni che i residenti volevano la via, con gli interventi la stiamo facendo, c'è qualche ritardo sui lavori e naturalmente i cittadini si lamentano. Io metto già le mani avanti che se ci sarà qualche disagio per i residenti causa la manutenzione straordinaria dell'asfalto, che debbano sopportare, perché i cantieri portano a questo. Lì abbiamo già trovato quindi l'impresa, che è questa impresa Perini, e l'intervento non riguarderà l'asfaltatura solo superficiale, ma andremo proprio a intervenire anche in profondità, in particolare dove vi sono le criticità. Le criticità maggiori sono, come avete segnalato anche voi, ma lo sapevamo anche noi, lo sapevano anche gli uffici, laddove sono state fatte quelle spaccature. Quelle spaccature nell'asfalto sono dovute a interventi che si fanno nelle strade dopo le asfaltature originarie, dovuti ad Hera, Telecom, coloro che devono fare degli interventi. Quindi laddove ci sono questi quadrati, lì ce ne sono diversi, andremo a fare un intervento ancora più in profondità, in modo tale che si possa poi portare a un allineamento del manto stradale. E questo è già un risultato, lo voglio dire non perché devo far propaganda, ma perché vi dico che in altre strade abbiamo gli stessi problemi, purtroppo, e non riusciamo purtroppo a intervenire per via delle risorse limitate. L'altra cosa che volevo portare a sottolineare è un altro intervento importante, perché negli anni erano arrivate segnalazioni, noi le abbiamo volute accogliere come questa, sugli attraversamenti pedonali. Gli attraversamenti pedonali, abbiamo anche noi un archivio storico negli uffici comunali, arrivano le segnalazioni con le app, con le varie funzioni, ma arrivano poi segnalazioni dei cittadini. Sostanzialmente che cosa abbiamo previsto? Anche questi interventi che abbiamo messo in una delibera del 2025, è in un'altra delibera dedicata alla viabilità con un investimento, dove andremo a intervenire in corrispondenza di due attraversamenti pedonali, perché lì erano state evidenziate delle criticità. Sostanzialmente lo stato di fatto è che in via Belfiore sono presenti degli attraversamenti pedonali che hanno le aree zebra, dove a volte sostano anche i veicoli, tolgono poi la visibilità fra pedoni e veicoli in transito. Il nostro progetto che faremo dopo finiti i lavori, quindi nell'autunno del 2026, perché è chiaro che prima faremo l'asfaltatura, una volta finiti i lavori abbiamo già appaltato anche qui questi due nuovi attraversamenti pedonali, dove faremo, un intervento nuovo sarà intervenire - dopo dirò i posizio-

namenti - sugli attraversamenti, due attraversamenti esistenti, con l'allargamento dei marciapiedi, in modo tale che si impedisce la sosta vicino agli attraversamenti pedonali, si migliorano così le condizioni di visibilità reciproca fra i veicoli e i pedoni, e si riduce naturalmente anche la sede stradale. E una riduzione della sede stradale porta naturalmente a minore velocità. Quali sono i due attraversamenti pedonali che andremo a intervenire, che miglioreremo? Quelli che conoscete voi meglio di me, che ho qui la mappa sotto, quelli vicino a Via Belfiore nell'intersezione con Via Toscana, e l'altro che va più verso, diciamo, ovest, che vede via Belfiore che si interseca vicino alla via Codronchi, per capirci. Questi sono i due interventi di miglioramento dell'attraversamento pedonale, di restringimento della carreggiata che faremo. L'altro intervento che era già stato fatto dalle precedenti amministrazioni per mitigare la velocità era quello, non fatto in tutta la città ma solo in alcune zone, della zona 30. Via Belfiore, come voi sapete, è zona 30. Questo fu fatto dalle precedenti Giunte per mitigare la velocità stradale. Ma come avete visto, al di là delle polemiche che oggi ci sono, sapete che c'è una diatriba in corso a Bologna, per esempio, tra il Comune di Bologna e anche il Governo, c'è stata una sentenza del TAR che dice che questi interventi non sempre sui limiti 30 sono ammessi, perché, per una serie di questioni. Quindi vedremo come andrà a finire anche la vicenda dei limiti 30. Ma anche quando abbiamo messo i limiti 30, come altri Comuni, poi è chiaro che lo vedete voi in primis, che si fa fatica poi a farli rispettare, perché se non c'è una pattuglia o dei sistemi di segnalazione, i cittadini purtroppo, che siano imprese o cittadini, nella loro volontarietà non gli basta vedere il limite 30, ma vanno di più dei 30. Questo è il grande tema. Sicuramente è un deterrente, ma non è detto che tutti facciano, diciamo, i 30. Per quanto riguarda quindi tutto il tema delle vibrazioni segnalate da questo studio, anche, naturalmente dal nostro punto di vista verranno attutite notevolmente perché sono per lo più provocate da questi avvallamenti, definiti avvallamenti, che si sono procurati nell'asfaltatura a causa dei rattoppi degli interventi che dicevo prima, un riordino e un ripristino naturalmente dell'asfaltatura e un migliore attraversamento pedonale della strada. Dal nostro punto di vista non sono interventi esaustivi, è chiaro, ma sicuramente sono interventi che possono andare incontro alle esigenze dei cittadini e dei residenti. Per quanto riguarda il passaggio degli autobus nella via Belfiore, ho i dati che mi ha fornito Start Romagna, transitano 37 corse della linea 1 che va dal Cinema City a Porto Fuori, non la notte, naturalmente, dalle ore 5:50 alle 19:48. Vi sono quindi 14 ore di servizio e abbiamo in un'ora 3 transiti. Sono tanti, ma non sono così tanti. Vi faccio un altro esempio. In via Mariani, che è qui vicino, che c'è anche la ZTL, noi abbiamo attualmente 220 transiti degli autobus. E fino a che non cambiavamo il piano sosta, avevamo dato la possibilità a veicoli elettrici e ibridi di transitare da quella strada ed erano potenzialmente 8.000 che potevano farla. Quindi naturalmente il dato della frequenza degli autobus non è così alto se noi lo riparametriamo, per esempio, 37 contro 220 di una via molto trafficata degli autobus che è via Mariani. Per quanto riguarda la deviazione della linea, al momento è di difficile previsione. Ricordo anche un dato ai cittadini: noi abbiamo deviato una linea nella zona della via Antica Milizia, causa, come voi sapete, i ponti come quello di via Stradone che non possono più prevedere il passaggio degli autobus. Deviando la linea, cittadini che si vedevano passare l'autobus davanti, per lo più anziani, si sono naturalmente lamentati nei confronti dell'Amministrazione perché non vedevano più le fermate nella loro linea, nel loro passaggio. Quindi quello che voglio dire, che lo spostamento in questo caso della linea è difficile perché, diciamo, è una linea importante che collega dei quartieri importanti e un quartiere che è quello del Borgo San Biagio, ma qualora anche ci siano delle deviazioni di linee, coloro che hanno l'autobus nella strada e sono residenti per lo più anziani, si lamentano del fatto che non passa più quell'autobus. Lo abbiamo visto anche in Via Trieste quando attualmente non c'è più il passaggio dell'autobus sul ponte di Via Trieste, i cittadini e le cittadine anziane per lo più si sono lamentate perché non hanno più naturalmente il passaggio della linea. Io direi che mi posso fermare qui. Per quanto riguarda valutazioni un po' più tecniche che riguardano questioni più tecniche, le lascerei alla Dirigente comunale che è qui a fianco a me, che è l'ingegnera Principato, che è la delegata alle strade, che può fare anche qualche più approfondimento sugli interventi che noi abbiamo previsto sulle questioni.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Beh, può proseguire comunque, adesso apro comunque il microfono all'ingegner Principato. Prego, Ingegnere.

Ingegnere Leonarda Principato (Dirigente Servizio Strade):

Buonasera a tutti, ben trovati ai Consiglieri, che vedo spesso ultimamente, e tutti i cittadini intervenuti. Allora, io intanto ringrazio l'Ingegnere Brighi per la presentazione molto tecnica che ha fatto, aggiungo giusto un dettaglio a quanto affermato. Quelle buche di cui parlava sono per lo più vecchi tagli dovuti proprio ad interventi, oltre alle ragnatele che si sono create intorno, perché poi il taglio porta comunque degenerazioni a tutta la pavimentazione stradale. Quindi, l'intervento che andiamo a fare non è un intervento di rattoppo, bensì, come ha anticipato l'Assessore, un intervento che prevede il rifacimento fino alla quota delle lesioni. Quindi, rimosso lo strato del tappeto d'usura, che è circa una profondità di 4 cm, dove le lesioni sono presenti e verranno evidenziate dalla rimozione del tappeto, si andrà fino alla quota in cui si ravvisa la pavimentazione ancora in buono stato. L'effetto pumping di cui parlava è chiaramente accentuato dalle rotture superficiali, perché una volta che... cioè è un cane che si morde la coda, cioè dal taglio entra l'acqua, passa il mezzo, spinge, e quindi da lì la rottura procede e arriva fino agli strati più profondi. Quindi, come dicevamo prima, l'intervento riguarderà il rifacimento di tutta la sede stradale, dall'inizio di Via Codronchi fino alla Via Fiume Montone Abbandonato. Non arriveremo alla sottofondazione, quindi non arriveremo allo strato di stabilizzato, perché non è il tipo di intervento che purtroppo abbiamo potuto programmare, però verranno eliminate tutte queste discontinuità che sono poi la causa e la genesi di tutte le vibrazioni di cui avete lamentato l'esistenza. In altre situazioni, in via Dismano, abbiamo notato per esempio in quel caso non avevamo possibilità di fare un intervento su tutta la lunghezza della strada, però dove c'erano questi tagli trasversali che quindi favorivano il propagarsi della botta, diciamo, data dal mezzo, al passaggio del mezzo, ampliando la sezione di ripristino e quindi passando dai 50 cm magari del taglio trasversale ad avere almeno 15 metri di pavimentazione in buono stato, il mezzo non ha più prodotto le vibrazioni che venivano lamentate. Quindi confido che, insomma, che sia un intervento che risolva, insomma, se non altro i rumori e le vibrazioni di cui avete lamentato l'esistenza. Poi la chiusura delle buche, chiaro, quelle buche che avete visto sono buche che non prevedevano una conclusione dell'intervento lì, sono per cercare di eliminare fino al momento di poter intervenire in maniera fonda, eliminare quei salti, quei buchi, quegli avvallamenti che si stavano formando negli anni. Quindi poi, per quanto riguarda i rallentamenti, ecco, lei ha proposto tutta una serie di effetti di mitigazione. Quindi sicuramente il restringimento dell'accesso, quindi anche fisico, con quegli elementi di cui parlava lei, oppure come abbiamo previsto, con delle isole proprio che ampliano il marciapiede, e quindi un po' proteggono il pedone, impediscono ai mezzi di parcheggiare in prossimità dell'attraversamento pedonale, perché poi anche il mezzo che all'ultimo secondo si accorge della presenza di un pedone, inchioda, e quindi anche quello è un ulteriore elemento che va a danneggiare la pavimentazione. Questo dovrebbe creare un doppio miglioramento, perché mette in sicurezza il pedone, rallenta la circolazione, perché comunque in un passaggio da 3,50 metri sicuramente devi rallentare, non puoi passare alla velocità che fanno adesso. Interverrà il collega della viabilità soltanto su 3 degli attraversamenti pedonali, però questo non implica che non si verrà avanti e quindi si interverrà anche sugli altri nelle prossime annualità. Diciamo che entro ottobre, secondo me, avremo sia rifatto la pavimentazione che realizzato i due attraversamenti pedonali di cui parlava l'Assessore Cameliani. Sul controllo, qui andiamo un po' oltre le competenze del Servizio Strade perché riguarda un po' più la Polizia Locale, però facciamo tesoro di questa informazione, di questo suggerimento e vediamo di tenerlo tra le cose che sono da mettere in campo nelle prossime sessioni. Direi che non ho nient'altro da dire, quindi vi ringrazio e saluto.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie Ingegnere Principato. Vedo adesso prenotato per il dibattito che si apre il commissario Alvaro Ancisi, a cui cedo la parola. Prego.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo "Ancisi-Lista per Ravenna"):

Prima di cominciare avrei bisogno di una risposta, botta e risposta. L'appalto dei lavori a chi è stato affidato?

Il Presidente Igor Gallonetto:

Sì, l'aveva detto, però lo facciamo ridire, prego.

Ingegnere Leonarda Principato (Dirigente Servizio Strade):

Sì, sì, non c'è problema. E' stato affidato, si è aggiudicato l'appalto l'impresa Perini. E' una ditta del territorio, credo che sia di Forlì.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo "Ancisi-Lista per Ravenna"):

Quindi non si è applicato il contratto del Global Service?

Ingegnere Leonarda Principato (Dirigente Servizio Strade):

No, perché abbiamo deciso di fare una procedura negoziata, sì, è una procedura aperta, una gara, però sulla PAD, che è la piattaforma su cui si svolgono gli appalti pubblici. Noi abbiamo facoltà di affidare al Global Service alcuni interventi opzionali, ma possiamo anche procedere con altra metodologia che, appunto, questa abbiamo... certo, abbiamo affidato...

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo "Ancisi-Lista per Ravenna"):

Mi sembra la prima volta, ma comunque è sempre meglio.

Ingegnere Leonarda Principato (Dirigente Servizio Strade):

No, no, anche gli interventi in centro abbiamo deciso, quando il Global è impegnato in altro, preferiamo avere più imprese che lavorano.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo "Ancisi-Lista per Ravenna"):

Ah, ecco..

Ingegnere Leonarda Principato (Dirigente Servizio Strade):

Poi c'è un limite, non si possono affidare tutti gli interventi al Global, che c'è un budget fisso, circa 2 milioni.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo "Ancisi-Lista per Ravenna"):

Bisogna stare nei 7 milioni e mezzo.

Ingegnere Leonarda Principato (Dirigente Servizio Strade):

No, nei 2 milioni all'anno di opzionali.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo "Ancisi-Lista per Ravenna"):

7 milioni e mezzo nel contratto triennale.

Ingegnere Leonarda Principato (Dirigente Servizio Strade):

Totale, sì.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

Naturalmente io mi confronto con l'Assessore sempre, non con i tecnici. Quindi prendo atto del taglio politico che ha avuto la risposta, cioè non abbiamo avuto i soldi, il Governo non ci ha finanziato, l'Unione Europea, etc. etc.. Ma è un ritornello che a me proprio non convince per niente. Io credo, mentre stiamo parlando di via Belfiore, potremmo dire non so quante altre situazioni, forse non così gravi, ma comunque gravi. Avete accennato a Via Antica Milizia, l'avete accennato voi, non sono mica messe meglio. A Porto Corsini, per esempio, dove abita il nostro esperto, non sono certamente messi meglio. Quindi è una situazione molto generalizzata, se questa è stata presa in considerazione, è un fatto positivo, ma non giustifica i ritardi e anche le condizioni in cui è stata ridotta questa strada. È bene che io vi legga qual è il contratto almeno vigente fra il 2023 al 2025, e non so se sia stato prorogato per gli altri 3 anni successivi com'era possibile, e mi auguro di no, che avrebbe dovuto evitare che tutte le strade comunali di Ravenna arrivassero non solo a questa condizione estrema di dissesto, ma a qualsiasi condizione di dissesto, se non dovessimo parlare di fatti eccezionali e non di ordinaria amministrazione di una viabilità che si rispetti. Allora, nel 2023 è stata affidata la manutenzione ordinaria – fino ad un certo punto – delle strade comunali attraverso un cosiddetto contratto di Global Service, che vi devo leggere perché capiate bene da come l'ha illustrata la precedente Assessora alle Viabilità. Bisogna capirlo perché bisogna andare alla fonte, eh, perché se non si va alla fonte ogni volta si arriva a risposte così una tantum, e se non si elimina il male alla radice si rimedia a un fatto e se ne propongono altri dieci. “Dotarsi di un efficace strumento di esercizio dell'attività di manutenzione e gestione stradale, l'obiettivo con la quale l'Amministrazione comunale ha redatto e approvato il progetto da affidare tramite gara per un periodo di 3 anni di Global Service manutentivo dell'intero patrimonio stradale del Comune di Ravenna, oltre 918 km di strade, 565 di marciapiedi”, etc. “Quella del Global Service è una modalità di affidamento della manutenzione e gestione delle strade che questa amministrazione ormai ha adottato da una decina di anni”. Ecco, se stiamo andando da 13 anni con questo sistema, e questo spiega tutto. E che questa “amministrazione ormai ha adottato da una decina di anni superando gli eccezionali appalto di manutenzione ordinaria e straordinaria”, etc. etc. “rispetto alla manutenzione normale, il Global Service semplifica le procedure accentrando i vari passaggi. Il soggetto incaricato, infatti, gestisce tutte le fasi dell'intervento, dal censimento delle anomalie”. Quello che avete fatto voi nella maniera più eccezionale possibile, ma che avrebbe dovuto fare il Global Service, affidato a questa società, ma molto prima dello stato in cui è stata ridotta questa strada. Quindi “il soggetto incaricato gestisce tutte le fasi di intervento, dal censimento delle anomalie”. Cioè, vuol dire che tutte le strade sono sotto controllo e quando ci sono delle anomalie, delle buche, degli avvallamenti, dei marciapiedi dissestati, etc. etc., li registra questa società subito. “E dalla raccolta delle segnalazioni”, dovrebbero essere evitate le segnalazioni, ma mettiamo pure che ci siano, e ce ne sono migliaia attraverso “Comuni-chiamo”, ce ne sono migliaia, quindi se quest'impresa non ha fatto da se stessa il censimento del danno, raccoglie però tutte le segnalazioni che vengono fatte dai cittadini. “Censimento delle anomalie, raccoglie le segnalazioni, rendicontazione e verifica di quanto eseguito”. Quindi non si sarebbe mai dovuti arrivare a stati di questo genere, che purtroppo sono diffusi. La spesa massima prevista per i 3 anni ammonta a 13,5 milioni - che non è poco, eh - per le seguenti principali attività di monitoraggio e gestione delle segnalazioni - e non c'entra niente l'Europa, il Governo, etc. etc. - delle segnalazioni e delle informazioni, messe in sicurezza e manutenzione in emergenza, manutenzione ordinaria o preservativa della rete stradale e relative appartenenze e componenti - cioè quindi anche passaggi a livello, marciapiedi, etc. etc. - anche in presenza di ghiaccio, di neve, servizio di emergenza per calamità naturali e Protezione Civile che non si sono avuti. Con questo appalto da 13 milioni e mezzo tutta la viabilità - lo dice l'Assessore - tutte le strade sarebbero state mantenute e preservate anche. Lo dice in italiano: e preservate di manutenzione e di preservazione. Vi pare che siano state fatte le manutenzioni come si dovevano e anche le attività di preservazione? Ecco, siamo a zero, sotto zero. (*intervento fuori microfono*) Ah beh, io non vi distinguo mica, eh. No, no, non mi distinguo, l'assessore che l'ha detto adesso è capo di Gabinetto del Sindaco, che ha anche più poteri dell'assessore. E' troppo comodo scaricare... voi siete la prosecuzione di quello che è stato governato prima dalla vostra stessa maggioranza e quasi sempre anche dalle stesse persone che si cambiano i ruoli. Quindi non attacca. Cosa succede? Perché questo è il punto. “A tale attività”, che vi ho detto non avremmo avuto bisogno di fare manutenzioni

straordinarie per rimediare quello che si sarebbe dovuto rimediare per tempo, e meno le manutenzioni che si sarebbero dovute fare non come voi avete constatato, con quei semplici rappezzamenti che duravano fino a un temporale e poi peggioravano la situazione, dovevano essere fatti come Dio comanda. Poi l'ingegnere mi potrà aiutare su questo. Però "a tali attività si potranno aggiungere eventuali interventi opzionali per singoli progetti redatti dai servizi strade e mobilità, viabilità - che oggi è assente peraltro, servizio viabilità, ma questi poverini non sono esenti anche dalle competenze della mobilità e viabilità, come lei ha mostrato, tutti interventi che vanno oltre la gestione manutentiva della strada e dei marciapiedi, anche la gestione di come si viaggia lì sopra, ecco, che non è un fatto da poco - a tali attività - non fatte, aggiungo - 13 milioni..." presi tutti, cioè si stacca il bonifico a prescindere che si sia andato a vedere cosa è stato fatto, che ci siano state contestazioni, che le segnalazioni siano state riscontrate. Cioè, questo funzionerebbe se l'appaltatore fosse sotto sorveglianza e quando non fa paga le sanzioni o non viene pagato. Io non me ne sono accorto di una sola volta, oppure mi farete vedere quante contestazioni avete fatto e quante sanzioni sono state applicate o penali, etc., perché secondo me ce ne sarebbe dovuta essere una montagna. E non c'entra la Polizia Locale, qui è un altro discorso. "A tale attività potranno aggiungersi eventuali interventi opzionali per singoli progetti redatti dai Servizi Stradali e Mobilità - strade come quello di cui stiamo dicendo - che dovranno essere singolarmente approvati e finanziati per un importo massimo di 7,5 milioni nei 3 anni". Io ho appreso con soddisfazione che questa volta si è andati oltre, ma in quasi tutti gli altri, e io credo ce ne siano pochissimi, gli altri casi automaticamente, senza appalto, il progetto di manutenzione straordinaria è stato affidato alla stessa ditta. E qual è? Ci vuole poco a concepirlo. Aveva tutti gli interessi questa ditta a lasciare scassate più strade possibili perché in questo modo si prendeva i 20 milioni in 3 anni, non solo 13 e mezzo. Ma è una cosa... cioè non è un'accusa politica, è una cosa che è... poi io adesso dovrei andare a fondo su quella gestione. Quello che chiedo, stavolta avete fatto una selezione, ma almeno una selezione. Anche perché forse i 7 milioni e mezzo sono finiti i 3 anni, ecco, non so ancora, perché siamo nel 2026, non so ancora se sia stata affidata o no per altri 3 anni. Non l'ho letto finora, mi può essere sfuggito, ma non è molto facile che mi sfugga, fra le delibere lette non l'ho ancora visto. Però adesso noi parliamo di via Belfiore, non voglio ulteriormente tanto divagare, ma voglio far capire che riunioni come questa se ne potrebbero fare 50. Poi quando si ha la fortuna di avere delle persone preparate e determinate e agguerrite, che però io dico che dimostrano che ci sono violazioni di Legge. È vero che l'abuso d'ufficio è stato abolito, io l'ho sempre combattuto... (*interferenze da remoto*) e anche l'interesse privato in ambito d'ufficio, ma c'è sempre l'omissione di atti d'ufficio, eh. E nel momento in cui si segnala ad un Sindaco, un Assessore, etc., che ci sono delle violazioni di Legge e entro 30 giorni non rispondono, oppure se rispondono non fanno niente, è omissione di atti d'ufficio. Ecco, bisogna anche dire questo ai cittadini. Poi se sono fortunati o bravi a riuscire a farsi prendere in considerazione più degli altri, bisogna fare un applauso, però non sono esenti questi. Io lo vorrei diffondere il più possibile perché non bisogna arrendersi al fatto che segnalo a "Comuni-chiamo", ci rispondono delle bazzecole, non si vede niente, etc. etc.. Perché questi hanno l'obbligo di rispettare le Leggi. Se ne fregano, perché tanto a Ravenna è difficile trovare il Giudice a Ravenna. Ma comunque ci sono altri mezzi che vengono praticati. Dopodiché - adesso vedremo - a mio parere questo sistema è fallimentare e quindi non dovrebbe essere... però è andato avanti per 10 anni+3, eh, quindi altro che l'Unione Europea che ha imposto il blocco, limiti di spesa, etc. etc.. I soldi ci sono stati, dovevano essere spesi meglio, c'è poco da fare. Io vi leggo le cose che hanno detto loro, non che dico io, sui giornali quando fanno il Global Service tutto questo (inc.) va a finire su tutti i giornali. Ma non ce n'è uno che vada a dire che si ricordi di quello che ha detto precedentemente l'assessore, smentisca l'assessore sufficiente, successivo, o prende in considerazione appunto l'opposizione che dice: ma guardate qua non siete mica così? Qualche riga sì, qualche riga sì, però è questo il sistema che ha Ravenna. Io rispondo ad un atteggiamento politico che ha avuto l'Assessore, cioè non voglio fare polemica. Voglio semplicemente che le cose si sappiano come stanno. In questo caso diranno loro se - visto che sono competenti forse più di tanti di noi, di me senz'altro - se quello che si deve fare entro il 2026 già una è buona risposta. Ecco, poi è una buona risposta da cui poi si può anche, magari facendo intervenire anche il servizio mobilità e viabilità, che non è come se non ci fosse, è anche un buon numero di tecnici a disposizione, ingegneri e geometri. Ecco, io non aggiungo altro, credo che se dovessero parlare anche solo gli esperti, che non c'entrano niente oggi, dovremmo continuare a parlare fino all'infinito. Poi dopo c'è un'altra questione e quindi mi rimetto al dibattito successivo. Grazie.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie, Consigliere Ancisi. Vedo adesso prenotato il commissario Esposito, a cui cedo la parola. Prego.

Commissario Renato Esposito (Gruppo "Fratelli d'Italia"):

Grazie. Innanzitutto ringrazio e saluto l'ingegner Brighi per un'esposizione... (*interferenza audio da remoto*) Posso?

Il Presidente Igor Gallonetto:

Sì, la sentiamo, commissario.

Commissario Renato Esposito (Gruppo "Fratelli d'Italia"):

Ok. Allora, ringrazio e saluto l'ingegner Brighi per un'esposizione dettagliata, estremamente puntuale. Detto ciò, sono anni che parlo del malfunzionamento del sistema delle strade, della manutenzione, del disastro a cui assistiamo tutti i santi giorni quando percorriamo le strade della nostra città. E sono anni che sento dire: perché il Comune di Ravenna ha un'estensione, una delle estensioni più grandi d'Italia. Cioè, è una roba veramente che ormai è un ritornello che non serve più citare, caro Assessore. Ogni volta l'unica vera scusa che avete per poter, come dire, giustificare la vostra inerzia, incapacità, è che questo Comune è estremamente ampio, quindi non possiamo far tutto. Però vede, lei stesso ha citato poco fa che c'è una strada che state sistemando, finalmente la sistemiamo: speriamo che i cittadini però non si lamentino. E' vero che ci saranno, ci sono dei ritardi, speriamo che i cittadini non si lamentino. Vede, Assessore, i cittadini, se sistemate le strade, sono ben felici. I cittadini si lamentano dei ritardi. I cittadini si lamentano del fatto che le opere costano molto più del necessario. E basta guardare tutte le opere pubbliche ravennati, vogliamo parlare del nuovo Palazzetto dello Sport, dei ponti sul Lamone dove c'erano le onde anomale, ricordo, le famose onde anomale? Ma la cosa interessante l'ha detta il Consigliere Ancisi, che come sempre nella sua estrema puntualità sugli argomenti, ha citato il contratto di Global Service, che io in passato, in più di un'occasione, ho detto che era assolutamente insufficiente per quanto riguarda le esigenze della nostra città. Perché ha citato gli importi, 13 milioni e mezzo - vado a memoria - più, come diceva l'ingegner Principato, 3 milioni, 2 milioni e mezzo, una roba del genere, per eventualmente interventi extra. Vado a memoria. Vede, il punto è questo, il punto è che il Global Service, e lo diceva, come dico, il Consigliere Ancisi, è pagato lautamente per preservare, per prevenire, per controllare le strade, la manutenzione. E non lo fa. È una roba inaccettabile vedere le nostre strade rappezzate come degli abiti di Arlecchino. E poi diciamo: "Ah, ma come mai poi dobbiamo fare degli interventi straordinari?". Avete scelto un'azienda che oggettivamente non risponde ai bisogni della nostra città. Un'azienda che dovrebbe evitare che si arrivi alla manutenzione straordinaria, perché se fai la manutenzione ordinaria, come va fatta evidentemente, in questo caso da noi non viene fatta; se fai la manutenzione ordinaria come va fatta, le manutenzioni straordinarie sarebbero le eccezioni. E invece, se guardiamo le strade, le piazze della nostra città, sono ridotte tutte da mantenere e fare manutenzione straordinaria. Ma voi non vi siete mai posti il problema, al di là di dirci che: beh, non è mica colpa nostra perché le strade sono tante, i fondi non ci sono. Poi lei si è lanciata in un monologo: "Ah, ma noi avevamo i soldi, ma non è colpa nostra, non ce l'hanno permesso". Non è così. Ma quand'è che la smettete di raccontarci le solite favolette? Davvero, quando la smettete? I cittadini di via Belfiore e l'ingegnere, ripeto, che ancora ringrazio, ha fatto presente ciò che è problematico non solo per via Belfiore, ma per tante strade, piazze, zone della nostra città a cui voi non prestate attenzione. Noi siamo arrivati al punto di fare un rifacimento strutturale di quella strada, perché evidentemente Global Service, a cui voi avete affidato questo lucroso appalto, non fa ciò che deve. Ma quello che è veramente grave, vede, Assessore, non mi meraviglia, devo essere sincero, non mi meraviglia tanto il fatto che Global Service, come dire, non faccia ciò che deve. Mi meraviglia che l'Amministrazione comunale, che il Comune, che lei non faccia ciò che deve. Quale controllo ha fatto? Il Consigliere Ancisi chiedeva: quali sanzioni ha applicato? Perché se non ne ha applicate evidentemente è

filato tutto liscio, tutto è andato benissimo. È andato tutto bene? Ma lei cammina per la nostra città oppure, non lo so, viaggia con un tram che vola in alto? Lei le guarda le strade della nostra città, è vero, è pagata per quello, anche. Eppure, Global Service, che dovrebbe preservare in realtà non preserva nulla. Ma ripeto, e vado a chiudere perché sennò diciamo sempre le stesse cose, purtroppo è grave non che chi deve non fa, ma che chi deve controllare, come l'Amministrazione comunale, non lo fa per nulla. E solo dopo, come si giustifica: "Ah, ma le strade sono tante, non possiamo fare mica tutto?". E' vero, Assessore, non potete fare tutto, non potete, vero, ha ragione. Il punto, sa qual è? Che voi non fate neanche il minimo sindacale, e quello è gravissimo. Grazie, ho finito.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie, commissario Esposito. Vedo che si era prenotata la Consigliera Verlicchi, a cui cedo la parola. Prego.

Commissaria Veronica Verlicchi (Gruppo La Pigna, Città – Forese – Lidi):

Grazie, Presidente. Un saluto a lei, ai colleghi in sala, ai cittadini che ci seguono da casa e dalla sala. Intanto vorrei ringraziare l'ingegner Brighi per l'esposizione, che è stata molto esaustiva, devo dire, ha fotografato in maniera estremamente preoccupante le condizioni della strada Martiri di Belfiore, che peraltro - permettetemi questa digressione personale - conosco molto bene. Io vivo dal 1982 nella strada parallela. E i miei pomeriggi da bambina vedevano me e il mio gruppo di amici giocare proprio in via, quella che allora era via Belfiore. L'ho vista cambiare negli anni, ho visto quando, forse ormai 20 anni fa, anche di più, il cambio di viabilità che l'ha resa a senso unico ha, paradossalmente rispetto a prima quando era a doppio senso di marcia, peggiorato le condizioni di questa strada. Poi ovviamente il traffico negli anni è cambiato, è aumentato, quindi ovviamente i problemi purtroppo si sono ingranditi. Conosco bene questa strada anche perché la percorro quotidianamente. Anche 5 minuti fa sono passata da lì. Dicevo prima, la fotografia che l'ingegner Brighi ci ha fatto è estremamente preoccupante. Io fossi un residente di via Belfiore sarei veramente molto preoccupato. Ricordo che proprio all'inizio di questa consiliatura, erano i primissimi giorni di luglio 2022, feci un'interrogazione su via Belfiore, alla quale rispose l'Assessore Camelianani, che oggi ha risposto alle sollecitazioni dei colleghi, il quale mi rispose in quell'occasione in maniera un po', come dire, leggera e generica, alla domanda, alla mia domanda di cercare di mettere in sicurezza i passaggi pedonali e di creare una serie, mettere in campo una serie di soluzioni per limitare la velocità della via Belfiore. Ricordo bene la risposta. La risposta all'epoca fu che quella strada in realtà non era poi più pericolosa di altre, ce n'erano altre che stavano peggio. Questa è la sostanza. E quindi per il momento non c'erano previsioni di intervento. Poi, dice l'Assessore, oggi, dopo forse neanche 2 mesi, in realtà è passata in Giunta una delibera che ha deciso di stanziare interventi sia per la limitazione della velocità sia per gli interventi al manto stradale purtroppo, come ha detto anche l'ingegner Principato, non totalmente risolutivi perché riguardano solo una parte, ma comunque, diciamo, un primo intervento di tamponamento. Ben venga che si sia cambiata idea, allora, per carità, ci mancherebbe. Tuttavia vorrei anche far notare che le motivazioni per le quali, secondo l'Assessore, questa strada, così come tante altre del nostro territorio ad oggi soffrono di gravi problemi, siano pretestuose. Perché l'Assessore diceva prima: "Ma, abbiamo avuto per tanti anni il vincolo del patto di stabilità fino a almeno 2 anni dopo l'insediamento di de Pascale nel primo mandato di Sindaco". No, Assessore, de Pascale è divenuto Sindaco per la prima volta da noi nel 2016 e il vincolo del patto di stabilità è stato tolto nel 2016. Quindi voi vi siete insediati con de Pascale senza il vincolo di stabilità, con il tesoretto, chiamiamolo così, dell'IMU delle piattaforme, che vi è stato pagato nel giro di poco tempo, e siete arrivati nei primissimi anni di mandato di de Pascale ad avere un altro tesoretto di sostanzialmente liquidità nelle casse comunali che sfiorava i 90 milioni di euro. Di questi 90 milioni di euro noi non abbiamo visto - parlo da cittadina - nessun beneficio sul territorio. E noi cittadini guardiamo le strade, guardiamo il traffico, guardiamo la sicurezza, guardiamo queste cose. Non si è visto assolutamente nessun intervento. Noi poi, che siamo anche Consiglieri comunali, e quindi volenti o nolenti dobbiamo anche guardare i bilanci comunali, perché poi li discutiamo in Consiglio Comunale, siamo chiamati a votarli oppure non votarli, come faccio io solitamente. Vediamo anche sprechi, emorragie di soldi pubblici da far venire i capelli bianchi, per poi sentirci di-

re, sentirvi dire ai cittadini che vi fanno istanze perché sono preoccupati, non perché hanno voglia di rompere le scatole, perché vogliono la riga rosa anziché blu davanti a casa loro, ma perché sono preoccupati, hanno delle crepe, degli infissi, vetri degli infissi rotti, ci hanno fatto vedere, sono cose preoccupanti; li rispondete in generale, non oggi, perché per fortuna la risposta è stata più o meno accettabile, che non ci sono i soldi perché il territorio è troppo grande, perché le manutenzioni da fare sono tante. Voi per almeno 10 anni delle manutenzioni ve ne siete infischiate, ve ne siete totalmente infischiate, quando invece avreste avuto risorse da ovviamente destinare un po' alla volta alla manutenzione del territorio. E oggi ci ritroviamo - lo discutiamo spesso lei ed io, Assessore, lo sa Assessore Cameliani, perché spesso le porto interrogazioni su questa o quell'altra strada - ci ritroviamo ad avere situazioni disastrose che richiedono non più solo investimenti - tra virgolette - minimi per una manutenzione ordinaria, ma investimenti cospicui per manutenzione straordinaria. E quindi ovviamente la coperta è quella, se io inizio a tirare sempre di più perché dappertutto è straordinario, non c'è più nulla di ordinario per colpa mia perché non sono stato attento, è ovvio che non riesco a soddisfare le esigenze. Poi io capisco anche che sia bello buttare sempre la colpa addosso al Governo o comunque a un Ente sovraordinato. Tuttavia la realtà dei fatti è documentata dai bilanci e documenta, appunto, il fatto che ve ne siete infischiate per anni e adesso incominciate forse a fare qualcosa qua e là, con tutte le difficoltà del caso. Ora, io mi auguro che le tempistiche che avete annunciato per gli interventi su via Martiri di Belfiore vengano rispettate, perché io credo che veramente sia impossibile andare avanti oltre in questa situazione. Rimane la questione della pericolosità anche della velocità, appunto, con la quale spesso e volentieri i mezzi percorrono questa strada di tutti i tipi. Rimane la pericolosità, ma l'accennavate anche voi, mi sembra, lei Assessore o l'Ingegnere Principato, se ricordo bene, di alcune intersezioni della via con altre vie. In particolare, io ho presente quella con via Codronchi, sulla quale negli anni, io ricordo non ero ancora Consigliere comunale, ma andai ad una seduta del Consiglio Territoriale in cui se ne parlava. È stato fatto qualcosa, ma è stata una mera mitigazione. Ancora oggi rappresenta una delle intersezioni più pericolose di questa strada. Non dimentichiamo poi che, come dicevo prima, diversi decenni fa la strada è diventata a senso unico, creando di fatto un imbuto nell'intersezione e nell'incrocio con via Fiume Abbandonato, all'altezza di piazza della Resistenza, con file di almeno 200-250 metri negli orari di punta, la mattina, negli orari di uscita da scuola, dagli uffici, eccetera. E immagino che anche i residenti delle case che si trovano appunto in questa parte dell'asse viario non siano assolutamente contenti di avere lo smog sotto la finestra per queste file create da una viabilità assurda. Perché, come vi abbiamo spesso detto, voi fate degli interventi di modifica della viabilità senza poi rendervi conto, cioè, mettete il pezzettino lì, ma non vi rendete conto di quelle che sono poi le ripercussioni su tutto il resto dell'area, dove andate a creare enormi problemi. Su questo mi sembra di capire che continuate ad andare dritti come dei fusi a testa bassa e continuate a non capire invece che bisogna avere un quadro più generale della situazione e fare interventi organici e non appunto solamente pezzi per accontentare questo o quell'altro, creando poi ancora più problemi. Io, ripeto, mi fermo qui, non voglio rubare tempo al dibattito. Certo è che mi auguro, appunto come dicevo, che i tempi vengano rispettati. Mi auguro che questo primo intervento che dicevate su una parte del manto stradale, diceva prima l'ingegnere Principato, io non ho ragione di non crederle, ci mancherebbe, che potrebbe essere, dovrebbe essere risolutivo per quanto riguarda il problema delle vibrazioni. Da non tecnico mi viene da dire, se volete prendetela come una domanda alla quale rispondere poi nei successivi interventi tecnici, e mi viene da dire: bene, oggi lo facciamo, ma se continua a far passare i mezzi pesanti, come ad esempio gli autobus, come ben ci ha spiegato l'ingegner Brighi, quali sono le conseguenze, ma come altrettanto bene ci ha spiegato l'Assessore Cameliani, nell'impossibilità ad oggi di spostare la linea, le linee che percorrono via Belfiore, ecco, mi chiedo: quanto dura poi questo beneficio? Perché se fra 5, 6, 10 anni ci ritroviamo daccapo ancora perché non siamo andati a grattare - perdonatemi, io non sono un tecnico, quindi non uso un gergo tecnico - non siamo andati a grattare effettivamente sul fondo stradale in modo tale da renderlo più stabile, e i nostri residenti di Martiri di Belfiore avranno ancora problemi di crepe, ci ritroviamo qua fra 8 anni a chiedervi di mettere a bilancio dei soldi per rifare i lavori. Quindi, insomma, io vorrei capire se questo può essere un intervento risolutivo e, diciamo, in che prospettiva temporale. È stato detto che ci saranno due - non ricordo bene, scusatemi - o tre passaggi pedonali interessati da interventi di messa in sicurezza, con eventualmente, diceva l'ingegnere Principato, l'installazione di quelle isole che restringono la carreggiata, e quindi queste permettono finalmente di limitare anche la velocità, forzatamente, insomma, mi auguro che questo riguardi appunto anche l'intersezione via Toscana, ma anche via Codronchi, come dicevo prima. E dovrà - lo dico anche ai colleghi che sono stati

motori della Commissione di oggi - dovremmo stare molto attenti sulle tempistiche del vostro intervento, perché quelle sono quelle che solitamente non rispettate mai. Grazie. Può spegnere lei il microfono, Presidente? Scusi. Grazie.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie ancora, Consigliera Verlicchi. Vedo prenotato il Consigliere Esposito Domenico Antonio, a cui lascio la parola. Prego.

Commissario Domenico Antonio Esposito (Gruppo "Partito Democratico"):

Buon pomeriggio, Presidente, membri della Giunta, tecnici, cittadini e colleghi. Una volta appreso di questa richiesta da parte dell'opposizione di affrontare il tema di via Belfiore, mi sono preso la briga di fare una cosa che molte volte chiunque faccia politica si dimentica di fare, cioè parlare con i cittadini. Magari in ritardo, senza averne contezza, perché non mi sono mai occupato di via Belfiore, sono andato a parlare con i cittadini della strada, specificatamente l'ultima porzione prima della piazza, quella interessata dal restringimento della carreggiata e l'assenza dei marciapiedi. Devo ammettere che alcuni cittadini - io ho intervistato tutti coloro i quali sono usciti, mi hanno risposto al citofono in buona sostanza - quello che ho ravvisato io è sostanzialmente la presenza di un problema reale e quindi questo è già un dato di partenza importante e sono convinto che chiunque di qualsiasi colore politico nel momento in cui è chiamato a misurarsi con un problema la prima cosa che deve fare è accertarsi se il problema esiste, dopodiché mettere da parte le strumentalità politiche e affrontare il problema. Sono anche però abituato a dire ai cittadini e a coloro con i quali mi confronto in quest'Aula quello che penso fino in fondo. E io credo che quella strada sia interessata da un problema rilevante, perché la condizione di ammaloramento dello strato superficiale necessariamente produce vibrazioni, me ne sono accorto io stesso circolando sulla strada, quando passano gli autobus e intoppano, io ho mandato alcune foto, ho fatto alcune foto che poi ho girato all'Assessore. Ci sono alcuni punti specifici in cui i tagli trasversali generano con quell'intervento un po', diciamo, posticcio, generano dei dossi, ecco, d'asfalto che vanno ad amplificare, come diceva giustamente l'ingegnere. Dopodiché mi rendo anche conto che è una condizione complessa. Lei, ingegnere, ha fatto una rilevazione e uno studio approfondito, ma con il suo grado di approssimazione, nel senso che le frequenze di risonanza degli edifici sono diverse. Lei giustamente fa una stima tenendo conto anche e soprattutto di quello che dice la norma, che è Legge sacra. Però io, per esempio, intervistando i cittadini che stanno da una parte e dall'altra negli stessi punti, ho ravvisato condizioni diverse. Questo cosa significa? Che il problema non esista? No, il problema esiste. Dopodiché non è, almeno da quello che questi cittadini mi hanno detto, il problema delle vibrazioni e del rumore non è la principale criticità di via Belfiore. Nel senso che ci sono puntualmente, appunto come dicevamo, situazioni di criticità, io credo dovute non solo all'ammaloramento della strada, ma anche alle caratteristiche intrinseche di ogni edificio, che ha strutture fondali diverse, tecnologie costruttive diverse, una rigidità diversa, quindi un periodo di oscillazione e quindi di risonanza diverso. E ripeto, non bisogna intervenire? Certo che bisogna intervenire, certo che bisogna fare tutto quello che si può fare per evitare che quei cittadini in quella specifica situazione non vivano ulteriore disagio. Ma da questo a narrare in maniera estesa che quella strada sia interessata da un fenomeno impattante al punto da generare criticità strutturali sulla maggior parte degli edifici della strada, credo che ne passi di acqua. E lo ripeto, questo non significa assolutamente sminuire il problema, perché lei, ingegnere, ha ragione, ci sono delle criticità, quando mostrava per esempio le crepe sugli infissi, non ho dubbio alcuno che quello possa essere dovuto alle vibrazioni. C'erano però tra le sue foto, per esempio, anche delle fratture verticali. Potrebbero essere fratture ad incipiente compressione. C'erano fratture a sega a 45 gradi, sono fratture da taglio, non c'entrano con le vibrazioni. Non voglio sminuire il suo lavoro - sì, sono un ingegnere - quindi il punto è per me non tanto criticare il suo lavoro, quanto più fare il mio mestiere, cioè restituire ai cittadini e a chi è in quest'Aula un quadro di realtà, che non significa né sminuire né strumentalizzare, ma parlare della realtà. Dopodiché io devo ammettere che sono rimasto sorpreso anch'io perché quando sono andato a parlare ieri con i cittadini non sapevo, non ricordavo anzi, che avevamo già messo in cantiere la riasfaltatura della strada, ma che come mi dicevano l'ingegnera e l'Assessore, interesserà anche parte del sottofondo. Io credo che quelle criticità

con una manutenzione straordinaria di questo tipo verranno meno. Mi auguro come tutti i miei colleghi che l'intervento avvenga nei tempi previsti e si possa per quei cittadini, anche fosse uno solo, trovare la soluzione. Quello che però puntualmente mi amareggia e mi dispiace è che quando ci confrontiamo in quest'Aula, anche quando si potrebbe costruire un dibattito sano, serio, rispetto alle criticità e ai problemi che affrontiamo, ci ritroviamo sempre nel veto e nel fuoco incrociato delle strumentalità reciproche. E questa cosa a me dispiace molto perché ne va della qualità del dibattito, ne va dell'opinione che i cittadini hanno delle istituzioni. Allora, siccome si sono fatte molte polemiche rispetto a come questa Amministrazione gestisce i propri fondi, io vorrei ricordare ai presenti, in maniera il più possibile oggettiva, e questa volta sì, mi preannuncio io, facendo strumentalmente una polemica sulla quale però spero che si possa trovare concordanza, nel senso che è un tema reale, politico, vero, serio. Nelle ultime tre leggi di bilancio noi abbiamo visto tagli strutturali alla spesa corrente e agli investimenti per gli enti locali. Nel 2024 la legge di bilancio ha previsto un taglio di 250 milioni. Nella manovra del 2025-2027 chiede agli enti locali di compensare contribuendo con 1,6 miliardi di tagli per il triennio 2026-2028, salendo a 2,5 miliardi complessivamente fino al 2029. Il Governo ha giustificato queste misure con la necessità di rientrare nei parametri del nuovo patto di stabilità europeo. Sugli investimenti, una porzione importante degli investimenti che erano stati precedentemente... queste sono parole dell'ANCI, l'ANCI è un organismo dentro il quale non siedono solo sindaci di sinistra ma anche sindaci di destra, di centro. L'ANCI si lamenta del fatto che una parte sostanziale dei fondi storici per le manutenzioni sono stati assorbiti o sostituiti dai fondi PNRR e probabilmente a conclusione di quegli stanziamenti ci ritroveremo a non avere un rimpinguo da parte del Governo. E ora l'ultima polemica, questa sì strumentale per il collega Ancisi: io so, collega, lei ha detto che noi non abbiamo un problema di penuria di fondi, ma abbiamo in realtà un utilizzo sbagliato degli stessi. Senza entrare nel merito, qui siamo nel gioco delle parti, ognuno deve dire quello che ritiene bene dire, ed è questo il nostro male. Ma l'attuale Ministro delle Infrastrutture, che è anche Segretario del partito che l'ha sostenuta durante l'ultima campagna elettorale, ha prodotto un taglio trasversale alle Province italiane per la manutenzione stradale. Nel caso della Provincia di Ravenna i fondi sono calati del 70%. Siamo passati da 5,7 milioni a 1,7 milioni di euro. Cioè, io intendo dire, signori, si può discutere di tutto, ci si confronta su tutto, dopodiché un problema è un problema e non ha colore politico. Sono felice del fatto che si sia messo a bilancio, è già previsto l'intervento sopra detto dai colleghi. Come voi, anche noi del Partito Democratico e della maggioranza tutta vigileremo perché i tempi siano quelli previsti. Vi chiedo però di essere onesti rispetto ad una condizione di difficoltà di tutti gli enti locali, non solo quelli di centrosinistra, nel far fronte a quella che è la manutenzione e la gestione di un patrimonio strade che soffre cronicamente di un'insufficienza di fondi. E' questa sì, un'ulteriore provocazione: semmai aveste voglia nei prossimi Consigli Comunali noi siamo disponibili a votare un ordine del giorno congiunto per chiedere al Governo di fare il massimo per mettere nelle condizioni gli enti locali di fare qualcosa in più rispetto ai propri bilanci. Dopodiché, siccome mi ritengo una persona seria come credo tutti quelli qua seduti, devo anche ammettere che il Ministro Salvini ha aumentato leggermente i fondi per gli enti locali, sì, ma quelli con una popolazione inferiore ai 5.000 abitanti, perché lì abbiamo una criticità di bilancio importante. E questo bisogna dirlo e bisogna rendergliene merito. Dopodiché però non possiamo sempre far finta che quello che accade al di fuori da noi non esista. Questa è una realtà e i cittadini lo sanno e lo sappiamo tutti, anche voi. Rispetto a questo chiedo una cifra di serietà e di coerenza a tutti noi. Vi ringrazio.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie, commissario Esposito. Avevo prenotato il commissario Gianfranco Spadoni, a cui cedo la parola. Prego, commissario Spadoni, se mi sente?

Commissario Gianfranco Spadoni (Gruppo "Lista per Ravenna – Lega - Popolo della Famiglia"):

Mi sente, Presidente?

Il Presidente Igor Gallonetto:

Io la sento, può parlare, grazie.

Commissario Gianfranco Spadoni (Gruppo “Lista per Ravenna – Lega - Popolo della Famiglia”):

Ma io mi ero prenotato sin dall'inizio, probabilmente non mi sono comportato nel modo...

Il Presidente Igor Gallonetto:

Il sistema non rilevava la sua prenotazione. La ringrazio però per avermi scritto e adesso ne ha facoltà, grazie.

Commissario Gianfranco Spadoni (Gruppo “Lista per Ravenna – Lega - Popolo della Famiglia”):

La ringrazio per avermi considerato in questo senso. Sì, per stare al tema, anch'io mi collego a quello che in parte è già stato detto, nel senso che stiamo parlando di una strada gravemente ammalorata, ma allo stesso tempo di un'arteria sulla quale transitano, transita un traffico molto intenso, molto elevato, soprattutto anche di mezzi pesanti, con gli impatti e le conseguenze di cui ci ha parlato peraltro anche l'ingegnere, commissario esperto. È evidente come occorra un intervento radicale, come è già stato detto anche da parte della Giunta, da parte dell'Assessore, della Dirigente, un intervento radicale. E ormai, questi interventi tampone che purtroppo si stanno verificando un po' in tutta la città, lasciano il tempo che trovano, non danno il risultato. Quindi l'intervento deve essere un intervento determinato, deciso, insomma, e soprattutto duraturo. Ci sono poi delle proposte che mi pare di avere inteso, che definisco provvisorie, avanzate dai richiedenti in attesa di questi lavori, che mi pare che siano da tenere in considerazione, che non comportano peraltro impegni esosi da parte del Comune. Sì, è stato detto adesso, ho fatto qualche appunto, che è stato evidenziato anche dall'Assessore, la mancanza, la lunga mancanza di manutenzione ordinaria, sì, ha provocato, sta provocando un po' in tutta la città situazioni gravi sotto molti aspetti anche irreversibili in molte strade della città, a cominciare appunto da questa, da Via Belfiore. Io prendo atto da una parte degli impegni che sono stati assunti in questa sede oggi, ma temo, ho un timore che, nonostante il lavoro importante che si andrà a fare, a compiere in questa strada, se non si trovano soluzioni alternative al transito dei mezzi pesanti, ci troveremo, ahinoi, costretti a ritornare su questi argomenti, perché insomma anche il rifacimento completo di una strada, se poi è percorsa da traffico molto pesante, probabilmente porta poi a ritornare a trattare del problema di cui oggi ci impegniamo a parlare. A margine poi vorrei ricordare un piano particolareggiato di Via Fiume Abbandonato, tratto dalla farmacia alla Rotonda Olanda, di cui si è parlato ma non si è più avuto notizia. Anche su questo occorrerebbe dare attuazione e non limitarsi a una presentazione che risale ad un paio di anni fa con questo piano particolareggiato. Quindi noi vigileremo, come già è stato detto anche da tanti colleghi, finché i lavori siano svolti nei tempi dovuti. E mi fermerei qui perché poi non vorrei anche ripetere concetti e considerazioni che sono già state fatte. Grazie, Presidente.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie a lei, commissario Spadoni. Ora vedo prenotata l'esperta del Gruppo La Pigna, la signora Rosatti Cristina, a cui cedo la parola. Prego, se si prenota, ne ha facoltà.

Esperta Rosatti Cristina (Gruppo “La Pigna, Città-Forese-Lidi”):

Grazie Presidente e grazie anche all'ingegnere per il progetto. Da semplice cittadina la faccio molto breve, percorro la strada, praticamente via Belfiore, 6 giorni su 7. Sono ancora un po' intera perché le buche sono veramente tante e so che è difficile comunque non far passare gli autobus. Speriamo magari in un 30 di divieto, che sia rispettato, non come in via Cicognani però, perché io abitando in quella zona, abito in via Dradi, e dunque in via Cicognani praticamente i 30 ci sono poche volte rispettati. E da semplice

cittadina, oltre a farlo 6 giorni su 7, il mio ciclista praticamente si sta ingrassando, perché copertoni e tutto il resto, più una sella anche. E dunque mi sento quasi di dire che sono una cittadina di serie B, anche se pago le tasse. Tutti anche i ravennati che conosco mi chiedono la stessa cosa: ma perché non siamo ascoltati? E dunque spero sul serio davvero che venga preso in considerazione quello che ha esposto l'ingegnere, che mi pare un progetto molto bello. E più che altro, appunto, di rifare questo manto stradale, di restringere la carreggiata e di rispettare soprattutto il limite di velocità. Perché secondo me, da semplice testa mia, non come le vostre che sono molto più in alto di me, però, secondo me la velocità ci gioca molto. E spero veramente che rimaniate nei tempi prestabiliti, perché siamo veramente stanchi. E poi anche, parlando di me stessa, ho anche paura, perché comunque anche attraversando la pedonale, le strisce pedonali a mano ovviamente con la bicicletta, non si fermano perché mi vedono sempre dopo nonostante perché ci sono le macchine parcheggiate. Spero davvero di ritornare e dirvi sono contenta del lavoro che avete fatto. Intanto grazie per l'attenzione e grazie a tutti voi e anche quelli a casa. Grazie mille.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie a lei per il suo intervento e grazie per aver ricordato soprattutto i limiti che vigono anche in via Belfiore come in altre zone della città che direi che è il punto di partenza un po' per tutti al di là poi degli interventi sulla manutenzione stradale. Si era prenotato anticipatamente il commissario Falco Caponegro, che poi si è dovuto riprenotare, però per ordine di interventi toccava a lui e quindi gli lascio la parola. Prego.

Commissario Mauro Falco Caponegro (Gruppo "Fratelli d'Italia"):

Grazie. Allora, io volevo stare sul punto strettamente più tecnico della questione. Non mi addentro nelle questioni politiche che volevo tenere fuori. Infatti lo scopo della Commissione era proprio risolvere concretamente un problema che hanno i cittadini, non tanto andare sulla polemica politica. Plaudo all'onestà intellettuale del Consigliere Esposito che ha riconosciuto, parlando con i cittadini, che effettivamente c'è un problema su via Belfiore, quindi non è stata una polemica pretestuosa che abbiamo portato qui in questa sede. E mi è piaciuta molto anche il suo ragionamento più tecnico che da ingegnere ha fatto, giustamente. Il problema è che, sebbene tecnicamente valido il suo ragionamento, era partito da una premessa sbagliata che lui stesso ha evidenziato. È riuscito infatti, come ha lui stesso detto, a parlare solamente con le persone all'inizio di Via Belfiore, quelli più verso Via Fiume Montone Abbandonato. Lo so, però purtroppo da questa premessa ci ha detto che la base del suo ragionamento è fallace. Nel senso che il punto più interessato da questi fenomeni è esattamente il tratto più centrale. Tant'è che non è una cosa che mi sono inventato adesso per darle contro, ma se vede la presentazione, che chiaramente potrà rivedere anche dalla registrazione di questa Commissione, i civici di cui abbiamo mostrato le foto partono dal 31. Abbiamo mostrato le foto del civico 31, del 51, del 65, del 67, del 69, del 71, dell'81, del 116. Via Belfiore, dalla parte di Via Fiume Abbandonato, parte dal civico 1. Quindi diciamo che è esattamente il punto da cui si manifesta di più il fenomeno. Ma al di là di questo, questa era soltanto una puntualizzazione per far capire la serietà del lavoro che è stato fatto anche dall'ingegner Brighi. Io ho anche delle domande per i tecnici presenti e anche per l'Assessore, siccome è stato detto che adesso verranno avviati i lavori di rifacimento della strada, una delle richieste anche che è stata fatta appunto dai cittadini di via Belfiore è eventualmente pensare un percorso alternativo degli autobus, che è difficile ipotizzare da quello che ha detto lei. Visto che verrà rifatta la strada, a meno che non inizino a volare gli autobus, un percorso ce l'avrete in mente alternativo che dovranno fare? Perché se la strada verrà chiusa, in qualche modo avrete già pensato a una soluzione alternativa, mi auguro. E quindi mi piacerebbe sapere qual è, per eventualmente vagliare se potrebbe essere questa una soluzione anche per il futuro. Altra questione riguarda il fatto che siamo sicuri che questi interventi saranno risolutivi? Oppure saranno una toppa che verrà... una toppa non nel senso fisico che mettiamo solo una toppa alla buca, quello l'abbiamo già fatto, abbiamo visto che non funziona. Una toppa nel senso che è un intervento che ci costa, come abbiamo detto, 200.000 euro, durerà quello che durerà, perché se voi mi avete detto che rifarete lo strato di usura della strada senza arrivare al sottofondo, senza quindi arrivare alla fondazione e allo stabilizzato, perché questo intervento altrimenti costerebbe troppo, mi è parso di capire tra le righe di quello che avete detto, ed interesserà la

parte centrale della strada, sempre per motivi di costo, per non rifare totalmente la strada e non quella dove le auto parcheggiano. Ecco, questo tipo di intervento sarà effettivamente risolutivo? Mi viene da pensare che potrebbe essere risolutivo magari per un paio d'anni, e tra un paio d'anni saremo di nuovo punto a capo. Se saremo di nuovo punto a capo fra un paio d'anni, lo dico già qui, che rimanga agli atti, abbiamo buttato dei soldi. Questa Commissione è stata fatta anche per mettere, diciamo, nero su bianco o su video o su un verbale tutto quello che ci siamo detti. E poi, visto che parlavamo del tratto di Via Belfiore che arriva su Via Fiume Abbandonato, ecco, quel tratto lì è meno interessato da questo fenomeno ma mostra altre criticità. Ad esempio, non ha un marciapiede. Visto che dobbiamo rifare la strada, è prevista nelle idee che venga creato un marciapiede, ad esempio, in quel tratto lì? Perché quella è una zona pericolosa proprio per il fatto di non averlo questo marciapiede. Oltre che il fatto di non avere un marciapiede, non avere quindi un restringimento della carreggiata, se non quello dovuto al fatto che proprio in quel tratto lì è già di suo più stretta, fa sì che i mezzi si spostino, magari anche per evitare le automobili che sono parcheggiate, e frenino in altri punti o magari creino pericolo per i pedoni che stanno transitando. Sono contento della risposta dell'Assessore Cameliani nel senso che ci ha detto: rifaremo la strada nella parte centrale per la sua interezza. Sono contento che abbia detto degli interventi che verranno fatti anche per la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali. Entro solo per un attimo nella polemica politica, nel senso che tutti questi lavori che sono stati annunciati oggi in questa Commissione erano stati richiesti con due Question Time, uno dalla collega Verlicchi, come ha ricordato, sulla messa in sicurezza degli attraversamenti, ed in quell'occasione era stato minimizzato il problema, poi oggi scopriamo che invece vi si porrà un rimedio, e allora forse non era così trascurabile questo problema. E l'altro invece, l'altro Question Time era quello che avevo presentato io proprio sulla situazione di via Belfiore e anche in quell'occasione mi era stato detto che sarebbero stati fatti degli interventi manutentivi non su tutta via Belfiore, e questo è agli atti perché c'è una registrazione, ma soltanto sul tratto iniziale, ma perché era già previsto insieme ad altri interventi, mentre oggi scopro che interesserà tutta la via. Ora, magari noi non saremo esperti di tutto, bravi in tutto, però quando portiamo qui alla vostra attenzione determinate tematiche e voi minimizzate, poi successivamente scopriamo che invece ci avete dato retta e fate una sorta di piccolo comizio dicendo: guardate quanto siamo bravi, non abbiamo soldi, però in questo caso, tac, abbiamo la soluzione pronta con un colpo di teatro, come l'ha definito in un'altra occasione l'Assessore Cameliani. Ecco, sì, questo di oggi è un altro piccolo colpo di teatro che ci ha fatto. Però tutto questo è partito da due Question Time che aveva presentato l'opposizione. Detto questo, aspetto magari qualche risposta in merito alle domande che ho fatto. E ripeto, sono stato trascinato nella polemica politica. Questa Commissione non aveva nessuno scopo di polemica, tant'è che il mio intervento iniziale non ha menzionato niente di questi aspetti. Grazie.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie al commissario Caponegro, anche per le domande che credo siano state registrate anche dall'Ingegnere Principato sulla stessa lunghezza d'onda aggiungo anch'io una domanda per l'Ingegnere Principato proprio sull'ultima parte di via Belfiore, che poi confluisce verso via Fiume Abbandonato e quindi piazza della Resistenza. E, cioè, se non ricordo male, non ce l'ho al centimetro, ma ci sono i minimi della carreggiata per i sensi unici sia nei tratti, in questo caso nei tratti urbani che, mi sono appuntato, possono scendere anche fino a 2,80 metri, ma con il passaggio di mezzi pubblici devono rimanere invece in contesti tra i 3,50 e i 4 metri. Quindi non so se abbiamo quella misura lì anche in un'ottica di valutazione marciapiedi, considerando intanto che ci sono degli affacci di proprietà private, quindi eventualmente dovrebbero essere considerati espropri e quindi con un arretramento di proprietà private; ma non conoscendo la larghezza, soprattutto nel tratto finale o nel tratto iniziale della mancanza di marciapiede, sarebbe un dato interessante che ovviamente magari l'Ingegnere non ha a disposizione, ma che comunque sarebbe importante cogliere anche per dare una risposta non soltanto al collega Caponegro, ma anche al sottoscritto. Ora lascio la parola al commissario Alvaro Ancisi che vedo prenotato. Prego.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

La polemica politica è stata provocata dall'intervento politico dell'Assessore. Quindi, bisogna sempre risalire alle cause, specialmente quando si è della stessa corrente politica. Io ho risposto solamente leggendo la situazione come è stata dichiarata dallo stesso Assessore che ha preceduto Cameliani, sempre dello stesso Gruppo del Consigliere che è intervenuto. Però non posso sentire delle cose che non corrispondono assolutamente alla verità, cioè che il Comune ogni anno abbia riduzioni della spesa, tagli dal Governo, eccetera eccetera eccetera. Perché io su queste cose sono molto preciso. Dopo vi dirò qual è il mio numero di cellulare, mio, a chiunque sia presente o che si ascolti, e se non ci crede, gli mando tutta la documentazione. Ebbene, proprio di questo bilancio 2026, le previsioni mostrano che le entrate, le spese correnti previste a pareggio per il 2026 assommano a 206 milioni rispetto ai 193,2 previsti nel 2025, cioè il bilancio iniziale. Cioè 12,8 milioni e 6,6% in più oltre il tasso di inflazione. I trasferimenti dalle amministrazioni centrali del Comune, dove qui noi dovremmo fare un ordine del giorno, non so se siano disponibili i miei colleghi del centrodestra, io sono peraltro una lista civica, non rispondo di chi mi vota, io prendo voti anche da sinistra, non sono di nessun partito. Eppure sono arrivato terzo, eh. Eppure sono arrivato terzo. Quindi, non rispondo se Salvini mi ha votato. Ma Salvini non può avermi votato. Se qualcuno della Lega mi ha votato qui a Ravenna, è perché ha accettato il programma, perché io non accetto interferenze da nessuno, quindi non mi sbaglio mica. Tanto per dire che certe cose bisognerebbe evitarle. I trasferimenti delle amministrazioni centrali del Comune di Ravenna previsti per il 2026 ammontano a 24,1 milioni contro i 20,5 del 2025, cioè il 17,6% in più. E i trasferimenti totali... beh, sono dati del bilancio. Come? (*intervento fuori microfono*) No, le amministrazioni centrali. E i trasferimenti totali da soggetti esterni sono... (*intervento fuori microfono*) che Regione o non Regione, insomma, i soldi sono arrivati, voglio dire, insomma, la Regione non li stampa mica, eh. Cioè, io leggo quello che è scritto esattamente. “Trasferimenti centrali”, poi ci sono “trasferimenti totali da soggetti esterni pari a 44,7 milioni contro i 40,5 del 2025, il 10,3% in più”. Queste sono cifre, cioè sono soldi, cioè non si può dire che non ci sono i soldi, che ci sono meno soldi di prima. Io sono qui da sempre e non ho mai visto, poi da quando c'è la maggioranza di sinistra, cioè dal 1970, che da un anno all'altro, ci fosse un taglio delle spese correnti. Possono essere successe tutte le calamità, le alluvioni, le crisi bancarie, il Covid, eccetera eccetera, ma non sono mai calate, sono sempre cresciute. Poi, bisogna dire che il Comune prende soldi anche delle tasse, e allora con le tasse, le tasse che si prevede di incassare il 2026 sono 106,9 milioni contro i 100,1 del 2025. L'IMU, per esempio, è previsto che dia 57,6 milioni e l'anno scorso se ne prevedero 52,2. E poi mancano in questo bilancio di quest'anno gli aumenti vertiginosi della raccolta dei rifiuti. Non sono mica sciocchezze, eh. Perché siccome non sono più pagati con una tassa, con la Tari, ma con una tariffa, sono fuori dal conteggio. Ma se ne accorgono tutti qui che pagano quasi il doppio! E dove vanno a finire, nelle nuvole? Vado ancora: “I permessi di costruzione”. Si dice che c'è una Legge Regionale del consumo zero dal 2017. Qui si è costruito a più non posso. Si è massacrato tutto il territorio del Comune di Ravenna. E anche per il 2026 i permessi di costruzione sono, per i tre trienni, 4,24 milioni per il 2026, 5,6 per il 2027, 5,1 per il 2027. Altro che consumo zero. Non voglio dilungarmi, la principale vittima sono io che sono relatore dell'argomento seguente e, quindi, devo rimanere qui ancora per un paio d'ore. Però le cose non le posso sentire raccontare, se poi non risponde perlomeno alle accuse. Le entrate extratributarie, peraltro, che sono particolarmente le multe, sono 13 milioni e mezzo. Ma questi autovelox omologati, non omologati, 13 milioni e mezzo arrivano lo stesso. Quindi l'ultima ragione al mondo è dire: c'è il Governo che ci taglia, le spese calano... E poi il PNRR, e lo dico per la millesima volta qui perché più persone sentono e più credo che sia doveroso saperlo, dal PNRR il Comune di Ravenna si è accaparrato 100 milioni. Per che cosa li ha usati? Il Parco Marittimo non è affare di maggiori urgenze, e non è stata la migliore soluzione. Ma voglio anche dire qui che molti interventi sulla viabilità, e stiamo parlando di viabilità, che sono 28, 28 interventi, sono stati finanziati con i fondi dell'alluvione anche per strade e ponti che non hanno subito una goccia d'acqua, dichiarando il nesso causale diretto con l'alluvione. Voi so che siete in grado di capirmi, perché la questione non è mica da poco. Allora, la via Romea Nord, un milione l'hanno preso, non ha visto una goccia d'acqua. Certo che era da rifare, ostia! Dal canile fino alla grande rotonda di smistamento, ostia che era da rifare! I tre ponti sugli stradoni del canale Lama, che non hanno visto una goccia perché è stata chiusa a San Marco, il Montone, sono stati pagati con i fondi del PNRR, dichiarando - ma è una cosa grave - dichiarando il nesso di causalità. E il Commissario: “Ma sono venuti a controllare”. Il Commissario non controlla mica se è venuta l'alluvione, controlla se quel ponte è da ri-

fare, se via Romea è da rifare, se via Canala è da rifare. Ma ce n'è un sacco, ce n'è un sacco. Controlla, ma mica va a vedere se è stato l'alluvione o no?

Il Presidente Igor Gallonetto :

Consigliere Ancisi, scusi se la interrompo.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

No, io...

Il Presidente Igor Gallonetto:

Starei su via Belfiore, poi sicuramente le cose possono...

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

No, vabbè, se non mi tirate per la lingua io sto zitto.

Il Presidente Igor Gallonetto:

No, guardi, io non tiro per la lingua nessuno.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

No, non lei. Non lei.

Il Presidente Igor Gallonetto:

No, no, certo, semplicemente perché ci sono anche, e ancora presenti, dei cittadini di via Belfiore, solo per quello, poi completi pure la sua riflessione.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

Ma figurati io che dopo ne ho un'altra riunione, anche più lunga su quella povera Porto Corsini che è a massacrata, cioè figuriamoci.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Bene.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

Però voglio che le cose... o se si fa polemica si dicono le cose come stanno. E se non fate polemiche, noi non la facciamo, almeno io non la faccio quando il problema è tecnico. Se la si fa, io rispondo, ok? E poi se dico delle cose che non sono vere, se diffamo qualcuno, vi ripeto per l'ennesima volta, denunciati, perché almeno la Procura se ne occuperà.

Il Presidente Igor Gallonetto :

Grazie. Vedo prenotato il Commissario Antonio Domenico Esposito. Prego.

Commissario Domenico Antonio Esposito (Gruppo “Partito Democratico”):

Ma io voglio stare sulle indicazioni che ci dà il Presidente, rimanere su via Belfiore, e quindi faccio un intervento di 15 secondi perché, ripeto, bisogna essere seri e dire le cose per come stanno. La fonte che sto per leggere sono i nostri uffici del bilancio. Questo è quello che ho tirato giù nel momento in cui abbiamo presentato il bilancio. Non me lo sono inventato, immaginato stanotte, né sognato. Allora, stavo dicendo, nella Legge di bilancio del 2024 sono stati imposti due spending review. La prima, appunto, nel 2024, 300 milioni, che ha prodotto sul Comune di Ravenna 1 milione di euro di tagli che il Ministero dell'Interno effettua direttamente sui fondi di solidarietà comunale, che è la voce principale degli ex trasferimenti da parte dello Stato. L'altro intervento è la Legge di bilancio del '25, nel quale è stato previsto l'obbligo di accantonare un fondo di spesa corrente, il cosiddetto contributo di finanza pubblica, da accantonare e non impegnare, per poi essere rimesso in disponibilità dell'Ente per gli investimenti l'anno successivo, inibendo così la disponibilità per la spesa corrente. Parliamo nel 2025 di 522.000 euro, nel 2026 fino a 1 milione, e nel 2029 a 1,7 milioni di euro. Io credo di non dire scemenze, dopodiché ci possiamo confrontare Ancisi, non ora perché diamo spazio a via Belfiore ai cittadini, ma né io né lei forse diciamo scemenze, dobbiamo capirci meglio.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Sì, adesso... (*intervento fuori microfono*) no, guardi, Commissario, adesso io le do la parola dopo l'Ingegnere Principato che si è prenotata prima e che deve delle risposte sia al collega Caponegro sia al sottoscritto, poi le ridò la parola pregando ovviamente non di non intervenire, ne avete tutti facoltà e vi sarà data la parola, se possiamo naturalmente stare su quello che è l'argomento di oggi, naturalmente. Poi avremo anche il Consiglio Comunale dove sicuramente il dibattito potrà essere approfondito in tutte le sue sfaccettature. Detto questo do la parola all'Ingegnere Principato che doveva, appunto, due risposte o tre ai commissari proponenti. Prego Ingegnere.

Ingegnere Leonarda Principato (Dirigente Servizio Strade):

Eccomi, sì sarò molto veloce, io chiaramente non entro nel dibattito politico, mi limito alla mia sfera d'azione che è il campo tecnico. Allora, per l'avvio dei lavori ancora non è stata definita una data perché stiamo aspettando di siglare il contratto con l'impresa, però sicuramente ci sarà un percorso alternativo degli autobus che non potranno transitare nella via che verrà chiusa per tratti. Sì, immagino che sia via Vicoli la via più idonea a questa deviazione. Teniamo presente che strutturalmente, cioè deviare strutturalmente un autobus implica anche dei costi perché si allungano i percorsi, si aumentano, insomma, le soste, e quindi anche i costi ribaltati sugli autisti, sul costo dei mezzi è notevole, quindi si fanno gli spostamenti, le deviazioni quando ci sono dei cantieri, però la deviazione definitiva va valutata bene. Quindi verrà comunicato, comunque come facciamo di solito, appena abbiamo la data di inizio del lavoro viene comunicato con un comunicato stampa anche l'eventuale percorso alternativo. Se ha bisogno di saperlo prima siamo qua per comunicarlo. La durabilità dell'intervento. Allora, una piccola precisazione sul discorso manutenzione ordinaria e manutenzione straordinaria. Non è che se non si fa l'ordinaria, cioè facendo bene l'ordinaria si evita la manutenzione straordinaria, perché comunque le pavimentazioni hanno una durabilità che è una vita utile, come le strutture, come i ponti, come tutto ciò che è creato dall'uomo insomma non è eterno, quindi una pavimentazione ha una vita che dipende da tanti fattori, dal traffico che transita, dai tipi di mezzi, dalla frequenza del transito di alcuni mezzi pesanti o no, e può variare dai 5 ai 15 anni. Quindi se io faccio un intervento di manutenzione straordinaria oggi, non posso permettermi in tutte le strade della città di arrivare alla sovrastruttura, soprattutto se non vado a fare dei tagli profondi o della posa di nuove reti, come può essere una fognatura che ha una profondità di posa che va sul metro e mezzo. Non posso permettermi di andare a rimuovere completamente tutto il pacchetto dei neri, perché non è logico, nel senso che è già consolidato, quindi vado a rimuovere una cosa che ha già una sua resistenza. Quindi conviene fare degli interventi puntuali dove vado a rimuovere il pacchetto ammalorato, come spiegavo prima, con delle bonifiche localizzate più o meno vaste, perché in questo caso probabil-

mente ci saranno molti tratti in cui andremo a fresare la parte in conglomerato bituminoso fino alla base del pacchetto. Ciò implicherà che sicuramente tra 2 anni non deve succedere che dobbiamo intervenire con una manutenzione straordinaria, però tra 5, 6, 7 potrebbe succedere. Cioè, mi viene in mente viale Randi, dove nel 2017 mi sembra abbiamo fatto un intervento di rifacimento con un asfalto addirittura modificato ma visto il transito dei mezzi, soprattutto nei punti di svolta dove c'è il ritorno di corsia, è durato 7 anni, quindi non abbiamo raggiunto i 10 anni che avevamo ipotizzato. Però si interviene, in quel caso si tampona con l'ordinario fino all'intervento successivo, quindi è normale, ecco. E l'altra cosa, sul discorso della risposta dell'Assessore, soltanto una precisazione. L'Assessore quando rispose al suo precedente Question Time fu tratto in inganno secondo me, perché nella relazione c'era scritto "tratti di via Belfiore, ma i tratti non erano intesi dal tecnico che ha redatto il progetto, non erano intesi come tratti trasversali, ma tratti longitudinali escludendo le fasce parcheggio. Quindi in questo senso, quindi non si sono compresi e la risposta data è stata errata, ma non è stato cambiato, ecco, il progetto era quello e quello è rimasto. Sul discorso del marciapiede non è sicuramente compreso in questo intervento perché questo è un intervento di riasfaltatura. Temo che come anticipava il Presidente sia anche una questione di dimensioni della sezione stradale, quella di rendere impossibile la creazione di un marciapiede. E anche, se non ricordo male, nella parte finale abbiamo un problema di quote perché ci sono anche degli accessi rispetto alla strada sottoposti, se non ricordo, verso dove c'è il parrucchiere, insomma quasi arrivando sulla circonvallazione. Quindi là al massimo si potrà pensare, se le misure della sezione lo permettono, di delimitare magari con della segnaletica orizzontale una fascia, se non è già fatto, perché secondo me è anche già segnalato, una fascia dedicata ai pedoni. Quindi magari ci riserviamo di verificare il reale stato di fatto, insomma, della strada. Basta, direi che ho toccato tutti i punti che mi aveva chiesto. E io vi chiedo scusa, ma ho bisogno di salutarvi e di lasciarvi. Quindi buon weekend. Grazie.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Io ringrazio l'ingegner Principato, che congedo rispetto a questa seduta. Vedo il commissario Caponegro, le do subito la parola, prego.

Commissario Mauro Falco Caponegro (Gruppo "Fratelli d'Italia"):

Sì, era solo per un'ultima cosa che mi ero dimenticato prima nelle domande precedenti, se avevate valutato anche l'utilizzo dei dissuasori per la velocità. Insomma, era stato fatto anche nella presentazione dell'ingegner Brighi. Sono dei modi per restringere, diciamo, artificiosamente la carreggiata, che magari siano meno pericolosi possibili per la circolazione, ma comunque che costringano i mezzi ad andare ad una velocità inferiore. Questo comunque permette anche di incrementare la durata poi del lavoro che verrà effettuato, perché andando di fatto meno veloci i mezzi, incrementiamo anche la loro durata. Grazie.

Ingegnere Leonarda Principato (Dirigente Servizio Strade):

Allora, è un tema più da mobilità che da strade, però bisogna vedere se quegli elementi che aveva proposto l'ingegnere sono applicabili anche alla nostra viabilità. Ce ne sono tanti altri comunque, immagino, idonei per creare una riduzione e un rallentamento. I dossi no, perché attualmente in centro non possiamo posizionarli. Però anche questo non è previsto sicuramente in questo intervento, però lo teniamo come memo per un possibile intervento proprio di viabilità. Me ne faccio carico.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie Ingegnere Principato. Commissario Ancisi voleva intervenire, le lascio la parola, prego.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

Brevemente, perché io quando vedo che il bilancio del Comune di Ravenna di quest'anno, rapportato al bilancio di previsione iniziale di allora, perché dobbiamo fare il confronto, e questo è l'errore forse che ha fatto, gli ha fatto fare al Consigliere Esposito la relazione politica della Giunta, si fa su dati omogenei. Io confronto il bilancio iniziale di quest'anno col bilancio iniziale dell'anno scorso, perché durante l'anno... dopo confrontiamo il consuntivo. Bene, la previsione di quest'anno è di incassare 206 milioni, quella del 2025 era di 193,2. Per non divagarmi. Per quanto riguarda gli investimenti, su cui c'è ancora un po' più o meno da confrontare, il bilancio triennale 2026-2027 prevedeva per gli investimenti del 2026 69,1 milioni. Adesso, con il nuovo bilancio triennale, che sarà diventato 2026-2028, nel 2026 sono previsti interventi per 105,8 milioni, che è la cosa di cui stiamo parlando. Poi questi dati sono tutti argomentati, schedati, eccetera eccetera, quindi nessuna difficoltà. Bisogna fare le previsioni come devono essere fatte, ecco, insomma, non posso fare un confronto fra una gallina e un agnello, lo faccio fra due galline.

Il Presidente Igor Gallonetto :

Grazie Ancisi. Direi che questa prima parte dei lavori della Commissione è stata completata.

Continua il Presidente Igor Gallonetto:

Introduco adesso l'esame del secondo punto all'ordine del giorno. E saluto naturalmente l'ingegner Brighi e i cittadini di Via Belfiore che sono stati qui con noi. Li saluto, li ringrazio. La seconda parte dell'ordine di lavori, come dicevo, riguarda la mozione PD 20/2026, che è presentata dal Consigliere comunale Alvaro Ancisi, Gruppo “Lista per Ravenna”, e che ha come titolo: **“Porto Corsini, stremata dal traffico crociere, merita benefici compensativi”**. A questo punto, introdotto l'argomento e l'oggetto della mozione, io lascerei la parola all'ingegnere Ancisi per illustrare appunto la predetta e citata mozione. Se si prenota, le lascio la parola. Intanto saluto, che ci hanno raggiunto qui al banco della Presidenza l'ingegner Maletti per l'Autorità di Sistema Portuale, come anche l'ingegner Graziani che è il direttore tecnico della predetta Autorità di Sistema. Se si prenota, Consigliere, le do la parola per l'illustrazione. Prego.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

La Sezione Regionale della Corte dei Conti, precisando che la normativa ambientale prevede misure di compensazione dei costi sociali da attività produttive, come deve intendersi il rigassificatore, ha richiamato il Comune di Ravenna a prestare molta attenzione agli interventi in grado di apportare benefici compensativi alla collettività. Che la società FSRU di SNAM, appunto applicando questa direttiva della Corte dei Conti, finanzia con 20 milioni di euro per risarcire i disagi alla popolazione di Punta Marina Terme e ridurre l'impatto ambientale negativo sul suolo litorale sul centro abitato. Cosa vuol dire? Stiamo parlando adesso di Porto Corsini, e quindi anche questo dovrebbe essere tenuto in considerazione. Tra le opere che dovrebbero farsi carico fin dagli studi di impatto ambientale e dal giudizio di compatibilità di tale specie di indennizzi, ricadono i porti commerciali marittimi accessibili a battelli con stazza superiore a 1.350 tonnellate. La massima parte delle navi che attraccano al Terminal crocieristico di Porto Corsini superano enormemente questo limite. Ad esempio, Celebrity Constellation, Explorer of the Sea, che dal 5 maggio scorso l'una e dal 17 l'altra approderanno qui ogni weekend fino al 20 ottobre - beh, questo naturalmente è molto vecchio, è del luglio. È del luglio 2025 - approderanno qui ogni weekend fino al 20 ottobre, misurano rispettivamente queste due navi crocieristiche di cui abbiamo goduto quest'estate, 91.138 tonnellate di stazza. Per realizzare questo nuovo terminal vengono cementificati 18,2 ettari della spiaggia di Porto Corsini. I siti della Rete Natura 2000 Pineta di Casalboretto, Pineta Staggioni, Duna di Porto distano circa 200 metri. Il Parco del Delta del Po con la stazione San Vitale, Pialassa di Ravenna, circa 150 metri. Secondo il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Ravenna, il terminal ricade nell'unità di paesaggio della costa nord, certamente peggiorandola, ed è direttamente interessato dal sistema costiero e dalle limitrofe zone di riqualificazione della costa dell'Arenile e zone di protezione delle acque sotterranee costiere con le quali interferisce. Il Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico della Regione classifica parte di questa zona costiera come area potenzialmente interessata da alluvioni rare. E la zona

nord come area di potenziale allagamento, causabile dalle piene delle reti idriche di natura. Questo straziante impatto ambientale non può purtroppo essere mitigato. Per raggiungere il terminal occorre però attraversare Porto Corsini passando esclusivamente sulla via Molo San Filippo, molto stretta e priva di uno spazio ciclopedonale continuo. Aggiungendo il già esorbitante traffico locale, si calcola il transito di 600.000 mezzi a motore l'anno, che aumentano una bolla d'aria soffocante e tossica. La classe acustica della zona su cui insiste il terminal è stata aumentata dal terzo al quarto livello, cosicché ad appena 200 metri di distanza gli abitanti di Porto Corsini subiscono un maggior grado di rumorosità consentita pari a 60 decibel fra le 6:00 e le 22:00, e a 50 fra le 22:00 e le 6:00. Non è dunque più sopportabile che al di là delle opere progettuali in corso non vengano concepiti interventi di mitigazione e di compensazione dei costi ambientali e sociali che sovraccaricano Porto Corsini. E quindi arriviamo al dunque: risolvere i problemi più pressanti di Porto Corsini è possibile non solo mettendo in sicurezza l'attuale rete viaria, ma anche e soprattutto investendo sul trasporto elettrico delle merci e delle persone, e comunque su forme di mobilità sostenibili compatibili con l'ambiente. Occorre chiamare a contribuire l'Autorità di Sistema Portuale, che ringrazio qui di essere presente con le persone dei suoi tecnici di grado più elevato come Ente appaltante per la costruzione del terminal e Ravenna Civitas Cruise Port, società concessionaria dei servizi di interesse generale delle aree per la progettazione, costruzione e gestione dell'opera. Soprattutto è indispensabile realizzare una viabilità alternativa per l'accesso ed uscita dal polo crocieristico, bypassando Porto Corsini, e/o in alternativa creare strutture che trasferiscono crocieristi e ogni genere di carico e scarico merci in modo sostenibile e non impattante sull'abitato. Quindi la mozione chiede al Sindaco e alla Giunta di perseguire l'obiettivo di stipulare nei termini di cui sopra un accordo perché siano realizzati interventi di mitigazione e di compensazione per i disagi e gli impatti negativi ambientali e sociali che Porto Corsini subisce dal terminal crociere in costruzione sul suolo litorale. Grazie.

Il Presidente Igor Gallonetto :

Prego, Assessore.

Assessore Massimo Cameliani:

Buonasera. Ringrazio il Consigliere Ancisi per la mozione. Ringrazio anche l'Ingegnere Graziani, il Direttore Tecnico dell'Autorità del Sistema Portuale, l'Ingegnere Maletti, alti dirigenti dell'Autorità Portuale per essere qui presenti. Quando ho saputo della convocazione ho ritenuto opportuno, parlando anche con il Presidente Gallonetto, la presenza di Autorità Portuale. Noi, mi sento anche di parlare a nome del Sindaco, appena ci siamo insediati, non è passato così tanto tempo, abbiamo naturalmente... sapevamo le questioni che riguardavano Porto Corsini e in particolare la viabilità. Io mi concentrerei su questo perché l'oggetto poi della mozione riguarda più questo tema qui. Poi ci sono altre questioni correlate, ma è evidente che il tema della viabilità e della mobilità su Porto Corsini è un tema che deve vedere come sta avvenendo un coinvolgimento tra i due soggetti coinvolti, che sono l'Autorità di Sistema Portuale, che è proprietaria di alcune aree, come anche di alcune strade, tipo la via Molo San Filippo, e il Comune di Ravenna, che è proprietario delle aree, diciamo, delle strade più interne, per capirci, al paese, al centro abitato. È evidente quindi che ci siamo subito messi in moto. Poi è chiaro che l'Autorità Portuale ha avuto le sue vicende legate al nuovo Presidente, quindi già prima e poi con l'arrivo del Presidente Benevolo si è data un'accelerata al tema della viabilità e mobilità. L'Autorità Portuale ha affidato, aveva già affidato in questi mesi uno studio sulla viabilità e la mobilità a un consulente esterno che poi diranno i due ingegneri. Noi allo stesso tempo avevamo lavorato già nel precedente mandato a un piano particolareggiato che riguardava la viabilità di Porto Corsini e Marina Romea, che non abbiamo ancora presentato al Consiglio Territoriale perché proprio volevamo prima capire se il nostro piano particolareggiato comunale andasse in linea con gli orientamenti dell'Autorità Portuale sulla viabilità e mobilità di Porto Corsini. Dopo un confronto che c'è stato in questi mesi, diversi incontri tecnici e più politici, la notizia positiva è che i due Enti coinvolti, l'Autorità di Sistema Portuale e il Comune di Ravenna nella loro parte tecnica e anche politica, condividono gli obiettivi e gli interventi da fare in ambito di Porto Corsini per migliorare la viabilità, mobilità legata naturalmente al nuovo terminal delle crociere, che è un dato positivo naturalmente per l'economia ravennate, per il turismo. Quindi sostanzialmente, la proposta di Autorità Portuale che verrà delineata dall'ingegner Maletti e Graziani

sull'intervento che è in studio, non è naturalmente ancora finanziato, sulla via Molo San Filippo Nuovo, che diranno loro, a noi vede con piacere questo... noi lo vediamo con piacere questo intervento perché dal punto di vista tecnico in primis, poi politico, lo riteniamo importante per l'ingresso e l'uscita dei mezzi che si recano al Terminal delle Crociere. Un intervento sulla parte stradale attualmente non presente di via Molo San Filippo. Dall'altro lato, noi come Comune di Ravenna, nell'ambito di questa collaborazione ci impegneremo a intervenire sulla sicurezza del viale principale negli attraversamenti, che deve rimanere un viale, diciamo, legato al flusso del centro abitato. E naturalmente, laddove possibile, noi come Comune di Ravenna ci impegneremo anche a intervenire sulla via Guizzetti e se possibile anche fare, sapete che confina con la Pineta, anche eventualmente una pista ciclabile. Per quanto riguarda Porto Corsini, l'intervento sul parco delle dune lo farà naturalmente l'Autorità Portuale ma è anche l'occasione per fare un po' riferimento agli interventi stradali che coinvolgono il Comune di Ravenna e l'Autorità Portuale. In questi giorni ho saputo, abbiamo saputo che in paese a Porto Corsini sono state raccolte delle firme per una petizione che chiede interventi stradali sulla via Baiona, la camionabile, e sulla via Canale Magni, per capire la Baiona più moderna, lato piazzale della Baiona, che ci sorprende un po' perché le richieste fatte dai cittadini chiedono le cose che il Comune e l'Autorità Portuale già un mese fa hanno detto attraverso un accordo siglato di collaborazione che vorrei qui riportare. Con un accordo di programma, con una delibera di Giunta, il Comune e l'Autorità Portuale hanno condiviso l'intervento di manutenzione straordinaria della camionabile dove l'Autorità Portuale ha stanziato 1.500.000 di euro, dove l'Autorità Portuale finanzia la strada camionabile che è di proprietà comunale e dove essa svolgerà il ruolo di stazione appaltante e il Comune si occuperà della progettazione, della direzione dei lavori. Il Comune sta attualmente predisponendo il progetto, sono già stati fatti diversi sopralluoghi, sondaggi, al fine di definire la soluzione tecnica più adeguata. Il tratto è molto esteso e quindi naturalmente dovremmo fare delle priorità di intervento sulla camionabile. Il progetto abbiamo l'obiettivo di portarlo in Giunta esecutivo a fine aprile. I tempi potrebbero risultare un po' più lunghi in quanto sono richiesti altri passaggi formali. Poi ci sarà la fase della gara che è in capo all'Autorità Portuale che durerà 5-6 mesi e poi quindi l'aggiudicazione. Come voi sapete, poi lo dirà bene anche le Autorità portuali, attualmente sono in corso i lavori lungo la Baiona, la Baiona intesa la nuova, quella che fu fatta dopo, adiacente alla Pialassa, che sono legati alla realizzazione delle infrastrutture a servizio del Terminal Crociere di Porto Corsini nell'ambito dell'appalto gestito da Autorità Portuale. È il famoso progetto molto importante degli interventi di Cold Ironing che vedono un intervento magistrale importante di milioni di euro che coinvolgerà però le strade comunali come via Guizzetti, via Baiona, da Porto Corsini fino alla rotonda degli Ormeggiatori, via Gente di Mare, via Piomboni, via del Trabaccolo e via della Battana. Ad oggi sulla via Baiona l'Autorità Portuale sta operando nella corsia lato ferrovia. Con avanzamento nel cantiere, siamo arrivati al capanno di Garibaldi sono arrivati. Entro metà aprile si prevede che si raggiunga la rotonda degli Ormeggiatori, poi i lavori proseguiranno su via Gente di Mare con termine stimato per la fine di giugno. Si evidenzia che per tutti questi interventi autorizzati dal Comune sono previsti ripristini definitivi. Le strade sono comunali, gli interventi li fa l'Autorità Portuale per consentire l'intervento di Cold Ironing; è chiaro che i ripristini definitivi dovrà fare l'Autorità Portuale dopo 6 mesi dalla chiusura degli scavi per consentire gli assestamenti. Tali ripristini secondo regolamento scavi prevedono l'intera riasfaltatura della corsia interessata e quindi è presumibile che la riasfaltatura della Baiona nuova e di via Gente di Mare venga effettuata verso la fine dell'estate. Poi il Comune si è preso l'impegno di sistemare gli ulteriori tratti ammalorati non direttamente interessati dai loro lavori. Impegno che abbiamo scritto nell'accordo di programma, è un atto pubblico firmato tra di noi un mese fa. E quindi, per quanto riguarda l'area portuale in destra Candiano, nell'ambito di interventi per Cold Ironing, l'Autorità Portuale ha già fatto diversi scavi in via della Battana e via del Trabaccolo. Essendo lavorazioni concluse da mesi, si potrà programmare quindi il ripristino definitivo all'inizio dell'estate. Sempre lì vicino abbiamo annunciato interventi che riguardano via Canale Magni e la zona Bassette. Sono stati conclusi da pochissimo due interventi di manutenzione straordinaria da parte del Comune di Ravenna dell'importo di 200.000 euro. Il primo sulla via Bassette nel tratto compreso tra la via Baiona e la rotonda degli Scaricatori, il secondo su via Canale Magni dalla rotonda Scaricatori alla rotonda Spedizionieri. Qui il Comune è intervenuto nei tratti maggiormente ammalorati, migliorando le condizioni della pavimentazione. Gli altri interventi che il Comune di Ravenna ha in previsione nella viabilità, nelle strade che portano a Porto Corsini sono, oltre la camionabile che dicevamo prima, un progetto del nostro fondo di manutenzioni per la sistemazione della rotonda degli Ormeggiatori davanti

alla Marcegaglia e delle parti più ammalorate della rotonda degli Scaricatori. Tutta questa filippica per dire che pur nel rispetto dei cittadini che anche oggi protestavano con dei cartelli, le cose le faremo e sono previste in base a impegni specifici del Comune sugli interventi della Baiona vecchia camionabile e sugli interventi della Baiona nuova con accordi, soldi e impegni precisi. Quindi non c'è nessuna chiacchiera, sono atti scritti, sono appalti che stanno partendo, sono progetti che si avvieranno e che dovranno ripristinare la viabilità industriale, per quanto riguarda la camionabile, ringrazio la Baiona, quindi camionabile lato porto, ringrazio ancora l'Autorità Portuale per aver dato 1 milione e mezzo di euro al Comune per fare l'intervento e interventi da fare nella Baiona, finito il Cold Ironing da parte dell'Autorità Portuale, nelle parti di loro competenza che hanno utilizzato per gli scavi e il Comune nelle parti rimanenti. Quindi è l'occasione anche per dire che questi impegni sono ben precisi e sono delineati, non sono chiacchiere, sono impegni precisi. Sulla viabilità e mobilità invece, anche quelli sono impegni che avranno sviluppi successivi molto importanti. Ringrazio ancora l'Autorità Portuale per la collaborazione di questi mesi, per la condivisione degli intenti, per quegli interventi che dovremo andare a fare insieme ciascuno nel proprio ambito per migliorare la viabilità e la mobilità del centro abitato, in questo caso di Porto Corsini. Grazie.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie Assessore Cameliani. Io a questo punto credo che ci sia l'ingegner Maletti, che è Segretario appunto dell'Autorità di Sistema Portuale, che debba intervenire, non so se l'ingegnere deve proiettare anche qualcosa o meno, mi dica lei. (*intervento fuori microfono*) Sì, se lei può, già vedo la condivisione dello schermo. Se si prenota le lascio la parola, ingegnere, così ci descriverà anche... ecco, prego.

Ingegnere Fabio Maletti (Segretario Generale Autorità di Sistema portuale):

Intanto grazie al dottor Ancisi perché pone l'attenzione su un tema che merita di essere affrontato e mi dà l'occasione per poter illustrare alcuni interventi brevemente, non voglio dilungarmi, però ho preparato un po' di slide, alcuni interventi che stiamo facendo a Porto Corsini, che faremo. Ecco, non so se queste possono essere considerate come misure di compensazione, comunque secondo me sono interventi importanti che cambieranno la faccia del paese. Oltretutto poi concludere con il discorso sul traffico, che anche questo è un tema molto sentito dal paese, che abbiamo esaminato tramite un tecnico che già si sta concludendo... non l'ha ancora concluso, però, diciamo, posso anticipare alcuni risultati. Velocemente, ecco, direi che uno degli interventi... diciamo sono tre: Cold Ironing, Parco delle Dune e la questione traffico che volevo girare. Quindi la questione traffico la tengo in fondo. Allora, il Cold Ironing, in tutti i porti si sta cercando di realizzare l'alimentazione delle navi da crociera per evitare che tengano i motori accesi e quindi le fonti di inquinamento. Il primo che fu realizzato brevemente fu fatto a Livorno 10 anni fa, diciamo è stato usato una volta per una nave militare. Ma perché? Perché il costo di fornire l'energia, il costo che le navi devono sostenere non era vantaggioso per le navi e non erano obbligate a farlo. Quello che noi faremo invece sarà sicuramente vantaggioso, poi vedrete il perché. Quindi non sono tenute ad attaccare, non c'è una norma che li vincoli a spegnere i motori. Questa è una cosa... adesso è uscita una Legge che permette di rinunciare ad alcune... a far pagare alcune accise, cioè lo Stato rinuncia per favorire questa, ma non è ancora così vantaggiosa. Ma la nostra soluzione lo è, glielo posso garantire, quindi diciamo saranno assolutamente invogliati. Poi le spiego anche il perché, ecco. Proseguendo con il sistema di Cold Ironing, appunto, cos'è? L'ho spiegato: l'alimentazione delle navi da crociera. Una nave da crociera è un paese della dimensione tipo Russi, ecco, 3.000 persone, quindi tanta energia che serve, 10 mega. Questo progetto... noi abbiamo appaltato naturalmente un appalto pubblico, ha vinto un'ATI, Gemmo, ABB... ABB è un produttore, scusatemi. Questo progetto è stato poi approvato da ARPA in tutti i suoi aspetti, tramite una conferenza di servizi, e consiste appunto nel fornire una potenza fino a 16 megawatt per ciascuna delle navi, 22 megawatt cedendo la concomitanza nel caso di presenza di due navi. Ecco, a differenza degli altri Cold Ironing, il nostro Cold Ironing è alimentato da un impianto fotovoltaico. La produzione di energia di un impianto fotovoltaico è molto... il costo è più basso del normale costo energetico. Per cui abbiamo, con questo appalto, richiesto che venisse fornita alle crociere un'energia a costi concorrenziali. Quindi saranno interessate le navi a usare l'energia che gli forniamo. Naturalmente il Cold Ironing funziona di giorno, non abbiamo la possibilità di immagazzinare tutta l'energia per la notte. La notte è previsto un collegamento a terra, però nella media del costo giornaliero e costo notturno, è un prezzo più vantaggioso rispetto a consumare il carburante e quindi si attaccheranno

per loro interesse, non solo per il nostro. (*intervento fuori microfono*) Di notte no, di notte viene fornito da Terna, non abbiamo batterie per poter accumulare, però la media di quanto gli costa di giorno e quanto gli costa di notte è comunque vantaggiosa rispetto a consumare il carburante. Questo l'abbiamo verificato. (*intervento fuori microfono*) Sì, le navi stanno lì di giorno, tranne in quelli che fanno home port che rimangono una notte, però non sono casi... ecco, questo è l'impianto dove stiamo realizzando l'impianto fotovoltaico. Il percorso, qui vedete il percorso per fornire tutta l'energia, che è un percorso molto lungo, con le varie cabine, passa lungo tutta la Baiona, passa sotto il Canale Candiano. Ecco, la parte azzurra è il collegamento dalla cabina primaria a Porto Corsini. La parte rossa invece è il collegamento dal campo fotovoltaico alla cabina primaria per avere i due tipi di alimentazione. A Porto Corsini saranno realizzate, su questo disegno poi ci torniamo dopo, due cabine: una cabina di trasformazione, la vedete in basso a sinistra, e una cabina invece di conversione, perché appunto bisogna anche dare l'energia a una certa frequenza. Questo sempre nel Parco delle Dune, va bene. Questo lo vedete nell'inquadratura più generale del terminal. Ecco, questa è l'immagine della cabina, che sarà abbastanza imponente ma sarà mitigata da un'alberatura. Questo è ancora l'immagine della cabina e questo è come sarà alimentato alle crociere. Questo vuol dire il primo aspetto. Quindi una delle cose di cui appunto ci siamo preoccupati, parte anche con soldi nostri, ma non solo con soldi nostri, cioè il PNRR ha finanziato per 40.000.000 questo intervento che concluderemo all'inizio dell'estate. Ecco, quindi, questo è un primo intervento che ritengo importante, che non risolve tutti i problemi, però è un investimento importante. Secondo intervento, il parco, cioè quell'area dove lei diceva 18 ettari di cementificazione; non è proprio tutto cemento, ci sono delle aree di trasformazione urbana abbastanza importanti dove appunto viene realizzata in due tranches: una prima tranche quella più attaccata al terminal, che consegneremo i lavori a fine mese per finirli entro ottobre, e riguarda la parte parcheggi, la parte della duna piccola. C'è una prima duna piccola che fa da filtro fra la stazione e il paese. Poi, andando avanti, questa è la parte dove viene realizzata anche la stazione marittima; la stazione marittima è del privato, di Royal, e tutta la parte retrostante, dove vedete appunto alcuni parcheggi, alcune strutture commerciali e un'area, quest'area che è puntinata verde, in realtà è una prima duna. La seconda duna la vedete qui sotto, è la parte più alta, con un camminamento, tutta una serie di parco e dei parcheggi. Parcheggi a servizio anche non delle crociere, perché in realtà gran parte dei crocieristi arrivano via aereo e quindi a servizio anche del paese o delle spiagge, ecco, voglio dire, perché... questa è la conformazione delle due dune e quello che vedete sulla sinistra è l'edificio della Capitaneria. Invece sulla destra andiamo verso l'acqua. La stazione marittima la state vedendo, la stanno realizzando. Questi non sono investimenti nostri, è un investimento di un privato. Noi contribuiamo comunque per 6.000.000 per realizzare la passerella. Queste sono immagini del fabbricato della passerella. Questo per dire, insomma, anche questo è un altro intervento importante, che non so se possa essere inteso come compensativo, ma è un parco del paese. La stazione marittima potrà essere usata per convenzione per iniziative anche del paese. Quindi questi sono tutti elementi che possono attenuare quello che può essere il disagio che viene sentito. Ma adesso passiamo a parlare del traffico. Porto Corsini è un paese un po' compresso da aree pinetate, il canale, la Pialassa, quindi è un paese con, appunto qui vedete, un ingresso per andare verso Marina Romea, l'altro verso Ravenna, la Baiona, il collegamento col traghetto, non ha molti collegamenti. Questo viene utilizzato, funziona la viabilità che poi conoscerete, vedete comunque sono una via Po, a parte la strada centrale, via Guizzetti più a nord in senso di uscita dal paese, e via Molo San Filippo che ha i due sensi di marcia. Quindi non è che abbiamo molte strade e molte possibilità. Ecco, su via Molo San Filippo abbiamo fatto per tratti alcuni interventi sia sulla pista ciclabile sia sulla viabilità, sul marciapiede, insomma, per cercare di renderla migliore. Adesso ultimamente, appunto per limitare la velocità dei mezzi, soprattutto degli NCC, abbiamo inserito una serie di dossi per limitare. Ecco, qui diciamo io non ho tutta la data statistica, tutte le indagini che ha fatto lo studio non l'ho riportata, e questo è solo un elemento di cui però è importante parlarne. Cioè se analizziamo... è stato fatto uno studio, rilevamenti sul traffico che c'è sul paese e sul contributo, l'incremento dovuto alle crociere attuali e anche se ci avessimo molto più spesso due navi contemporaneamente, cosa che succede molto raramente, forse una volta l'ho vista nell'anno scorso. Alla fine di tutta l'analisi del traffico e confrontato con la capacità della strada, le strade hanno una capacità di traffico che possono sostenere, viene che questa strada con tutto il traffico che ci potrebbe andare alla fine è impegnata al 65%. Questo voglio dire che potrebbe ancora sopportare ulteriori traffici, non è congestionata come altre strade ravennate. Questo non vuol dire che rispetto a prima non si veda l'aumento del traffico che c'è stato, vuol dire che la strada è

ancora in grado di sopportare questo traffico. Chiaramente prima non c'era, cioè l'effetto che le persone, quelle anche che ho visto oggi che protestavano, dicevano: "È congestionata dal traffico" è chiaro, prima c'era un traffico al 20% sulla capacità di quella strada, siamo arrivati al 65%, è aumentato. Ma si possono fare alcuni interventi per, non dico calarlo, perché quel traffico passa su quella strada e la strada è in grado di sostenerlo, ma per renderlo più scorrevole, più fruibile. Poi vediamo qual è. Bè, questo è l'altro tratto, diciamo quella che collega via San Filippo, cioè il tratto da via Montanari a via Baiona, che è una strada che manca di marciapiedi, manca di una ciclabile, cioè avrebbe bisogno di un intervento diverso. Prima di arrivare a una ipotesi di soluzione migliorativa, non vi dico di soluzione del problema perché il traffico c'è ed è sostenibile dall'arteria, ma c'è. Ecco, quindi erano stati studiati... nella cartina sotto vedete alcune strade colorate, ne vedete di gialle e di viola, erano stati studiati dei percorsi che potrebbero attraversare la pineta. Una è quella del camping, e l'altra è un attraversamento che si era studiato nel passato. Vedete via Guizzetti, via Molo San Filippo e un proseguimento di via Molo San Filippo. Sono stati esaminati, fatta un'analisi comparativa su aspetti positivi e negativi, e alla fine sono emerse alcune valutazioni: alcune soluzioni sono... non voglio dire infattibili, ma quelle che attraversano la pineta, fra costi ma soprattutto fra vincoli e i vantaggi che non sarebbero poi eccessivi anche se si avrebbe un'uscita a nord che forse manca, vengono scartate per ovvi motivi. Andiamo poi a fare delle conclusioni. Mentre invece intervenire lungo il canale è molto più facile, molto più sensato. Intervenire, come dico, non per calare il traffico, perché quel traffico passa su via Molo San Filippo, ma per renderlo più scorrevole e soprattutto per poter migliorare l'altra strada, quella da via Baiona a via Montanari, che vedete nel tratto blu. Ecco, cioè quello che voglio dire, quello che emerge, sto anticipando delle cose, è che va comunque non indotto il traffico su via Po e via Guizzetti. Via Guizzetti può essere migliorata trovando un accordo con la forestale per realizzare una ciclabile, ma non per portargli del traffico ulteriore. Via Po, ci sono i progetti di miglioramento dell'arredo e di una riqualificazione perché è la strada centrale del paese e quindi questa non deve avere più traffico. Quindi dove si può lavorare? Si può lavorare sulle altre due strade che poi direte l'avevano detto in molti, ma alla fine anche questo studio conferma... ed è nel PUMS del Comune... cioè di prolungare via Molo San Filippo lungo il canale. Anche qui c'è una minima interferenza con un tratto ghiaioso sotto la gestione della forestale, ma pensiamo risolvibile e quindi prolungare a una doppia corsia per arrivare fino alla rotonda. Questo permette di rendere più fluida tutta la scorrevolezza di via Molo San Filippo e soprattutto anche di intervenire sull'altra strada, quel tratto che vedete in blu, che appunto necessita di alcuni interventi, almeno i marciapiedi ma anche qualche altro. Questa soluzione, come dico, non diminuisce il traffico, ma permette di organizzarlo meglio e potrebbe effettivamente essere una risposta alla sensibilità anche delle persone che oggi protestavano dicendo: "Ci sentiamo assediati da questi pullman che percorrono questa strada". I pullman continueranno a percorrerla, però l'effetto sicuramente con una strada più scorrevole sarebbe mitigato. La strada... non ci sono intasamenti o blocchi nel flusso veicolare, però c'è un importante effetto di mezzi, pullman soprattutto, corriere e NCC, perché anche quelli sono un numero abbastanza importante. Quindi, concludendo, abbiamo un'attenzione al paese, mi sembra che l'Autorità Portuale per le aree la stia facendo sia per favorire le crociere sia per rendere la situazione accettabile per il paese. Quindi il parco è sicuramente un elemento di pregio per la vivibilità urbana. Mentre invece questo tratto stradale, che comunque ha un certo costo, costa più dell'intervento sulla Baiona, potrebbe essere una soluzione fattibile, perché andare a perseguire il taglio della pineta, che sarebbe sicuramente... passando dal potenziare... facendo la strada quella che è la carraia per andare al campeggio, è sicuramente molto interessante ma è utopistico. Prenderemmo in giro il paese dicendo: perseguiamo quello, dove probabilmente non ce la faremmo a farlo e non darebbe dei risultati immediati come questa soluzione. Sono state valutate anche condizioni sul tipo di trasporto diverso, cioè cambiare proprio il tipo di trasporto dei crocieristi, però non è fattibile né come costi né come efficienza e oltretutto creerebbe anche dei problemi, ridurrebbe anche la viabilità del paese, a meno che non andassimo in acqua, ma in acqua con tutte le navi che stanno passando non daremmo una risposta adeguata. Io spero di essere stato chiaro e vi ringrazio.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie all'Ingegnere Maletti per la spiegazione e per le slide che sono state la sua conseguenza. Vedo adesso prenotato il Commissario Ancisi, a cui lascio la parola. Prego Ancisi.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

Ma in realtà, poi dirà meglio chi sta lì, conosce bene tutti i problemi che soffrono gli abitanti. Il problema fondamentale sarebbe quello di non far passare i mezzi a motore pesanti attraverso la località, cioè, nel prevedere una stazione croceristica pari a una stazione aeroportuale, cioè ce ne sono, come dimensione anche delle minori, anche di capoluoghi di Regione, fare in modo che i mezzi che producono inquinamento, rumore, soffocano l'intera località, che fosse previsto un trasferimento dal terminal a fuori del paese con mezzi elettrici, con mezzi leggeri, e poi un avere un parcheggio, un'area di smistamento in cui poi si potesse procedere di nuovo con autobus e tutto il resto. Questo non so dire se sia ancora possibile, ma comunque è praticamente la strada risolutiva. Le altre o sono palliativi o cose che non rimuovono il danno maggiore. Precisando finora che le crociere non lasciano un euro a Porto Corsini. Bisogna considerare anche questo. Lo dice chi sta a Porto Corsini, cioè... anzi, se adesso a fianco del terminal si crea qualche struttura di carattere commerciale, insomma, non è a beneficio di Porto Corsini, ecco, è a beneficio di chi avrà questa concessione. Il Cold Ironing è sicuramente un fatto positivo. Io me la sento promettere da non so quanti anni, per la verità. Adesso c'è voluta l'alluvione per finanziare con 40.000.000 di euro questo intervento. Sicuramente è positivo. Non ho capito se la convenienza che hanno le imprese che gestiscono questo terminal a usare il Cold Ironing anziché il proprio carburante il vantaggio sia solo per il giorno o anche per la notte, visto che non è obbligatorio, oppure che una volta scelto per il giorno di conseguenza va anche per la notte. Almeno è una precisione, ecco, perché poi... almeno per avere la certezza che questa fonte di inquinamento oppure una ragionevole attesa che questo nuovo impianto produca una qualche compensazione, riduzione dell'impatto ambientale, insomma. La strada, il pezzo di strada alternativa al passaggio dei mezzi che consente quella... la prima parte venendo da Via Baiona, in modo che ci sia il doppio senso, il traffico si articola in un doppio senso all'andata verso i canali, o viceversa, o ritorno sulla vecchia strada, anche questo avrebbe già dovuto essere compiuto, però lì ci sono solo due abitazioni. Il tratto che soffre di più l'impatto, ma molto di più, molto di più, è proprio quello successivo, dove però non c'è alternativa al lato del canale. Purtroppo ci sono delle ragioni fisiche per cui si sarebbe fin dal principio, prima di autorizzare... poi non do responsabilità ai tecnici di una scelta che è sempre stata politica, ecco, sia a livello di Autorità Portuale che anche a livello di Amministrazione Comunale di Ravenna, che comunque voce in capitolo l'aveva potuta avere e non l'ha usata, bisognava fare un progetto all'origine che consentisse già da allora di poter fare attraversare il paese senza questo danno notevolissimo, specialmente proprio quel tratto che è il secondo tratto dove stanno tutte le abitazioni. Anche il Parco Marittimo, il Parco Marittimo avrebbe dovuto già essere attivo da questo 2026, almeno col bando iniziale che prevedeva un intervento unico fra i 6 ettari a beneficio esclusivo del terminal e gli altri 12 a beneficio anche della popolazione, cioè la parte più verde, le pendenze delle dune, un grande parco centrale, gradoni di legno con vista mare, piantumazioni di centinaia di alberi, pini domestici, eccetera. Vedo qua, anzi, qualche migliaio. Poi si è preferito dare il via subito ai primi 6 ettari a vantaggio del terminal, rinviando. Magari se sapete dirci una data un po' più precisa. So che verrà fatta anche la seconda parte, ecco. Cioè, bisognerebbe almeno avere delle date certe, che non siano più: “Entro il 30 giugno 2026 la nuova Porta del Mare di Ravenna, grazie alla realizzazione del nuovo Parco delle Dune, un cuore articolato e verde composto di 12 ettari...” insomma, almeno i 12 che si avvicinano a questa definizione molto trionfalistica, per la verità, si abbia una data un po' certa. Non saprei cosa dire visto che ci muoviamo in spazi operativi molto stretti, perché la situazione è già stata creata così, insomma, non è che si possa fare un parcheggio scambiatore. Volendo forse si potrebbe fare un parcheggio scambiatore al di fuori di Porto Corsini, si può, ci sono, si potrebbe ancora, al quale arrivare però non con i mezzi pesanti, ecco, e non con i mezzi inquinanti. Se si potesse dire una parola almeno di speranza, che questo non viene scartato, sarebbe già almeno una candela accesa, ecco, e non una cosa che senza nessun bagliore apprezzabile. Perché questo è veramente il punto. E poi dirà il nostro esperto per l'alternativa di come si chiama la strada a nord, scusi il nome, Via Guizzetti, passando più o meno dentro la pineta, eccetera. Oggi mi diceva che, però dirà lui, è stato allargato per il passaggio di... ne parli tu dopo. Sì, è vero che il confronto con la Forestale è difficile, ma se non c'è volontà politica non ne parliamo neanche. Insomma, se c'è... bisognerebbe almeno sentirsi dire che ci sarebbe una prospettiva che è perseguibile confrontandosi con la Forestale. Io sono l'ultimo a volere violentare dei siti che meritano di essere preservati. Però in realtà... altrimenti non se ne esce se non con quella volontà di fare un parcheggio scambiatore, come dicevo, e di arrivarci non in maniera così invasiva di Via Molo San Filippo, soprattutto nella parte abitata. Perché la prima parte probabilmente un beneficio lo produce,

ma non risolutivo. Poi c'è il discorso della viabilità poiché da Via Baiona doveva portare a Ravenna. Ecco, io pregherei l'Assessore di darmi una copia di quello che ha letto, anche perché sto pensando che è stata iscritta all'ordine del giorno questa mozione, all'ordine del giorno del prossimo martedì, ma è chiaro che forse io non sono stato attento alla Conferenza dei Capigruppo. Non è che al termine di questa seduta credo ci sia l'opportunità di... se non si vuole andare lì, leggere, farsela bocciare all'istante, vedere se è possibile ricostruire una mozione unitaria. Cioè, io questo tentativo lo vorrei fare ancora. Se andiamo da oggi a martedì con lo stesso testo, non credo che sia facile arrivarci. Però se anche alla fine di questa riunione conveniamo, quelli che sono presenti, sull'opportunità di mettere mano a questa mozione per vedere se almeno si può cercare di avere un indirizzo unitario... ecco, è anche utile che capisca un po' meglio tutta la questione di Via Baiona, di Via Canale Magni, che io ho seguito moltissimo e sto vedendo che ci si sta muovendo su questo. Anche lì bisogna risanare tutto, questo è fuori discussione, è stato scassato tutto, sia Via Canale Magni sia la vecchia Via Baiona da cui dovrebbero passare obbligatoriamente tutti i mezzi pesanti che passano invece su Via Canale Magni, ma è un cane che si morde la coda. Io per esempio ho verificato che, credevo di no per la verità, che sul tratto di Via Canale Magni... questa, la vecchia via, la nuova Via Baiona che invece si chiama Via Canale Magni, il divieto di accesso per i mezzi pesanti non viene rispettato per niente, che qualcuno avesse mai controllato. Bè, la Polizia Locale mi ha dimostrato di avere fatto anche diverse, un buon numero di contravvenzioni, dandomi però la risposta non scritta che i camionisti, quando si vedono fermati, dicono: "Bè, noi passiamo lo stesso così, perché se dobbiamo passare dalla Via Canale Magni, scassiamo tutti i mezzi". Quindi, queste opere sono sicuramente urgenti e necessarie, almeno per ristabilire quello che si è rovinato, che non si sarebbe dovuto rovinare. All'origine si sarebbe voluto pensare ad un allargamento di Via Baiona. Anche quando è stata autorizzata la PIR all'impianto, adesso non mi ricordo più come si chiamava, almeno la PIR avesse contribuito a... siccome l'impianto della PIR aggrava di molto anche il passaggio dei mezzi di lì, contribuito ad allargare la strada. Non si è voluto fare neanche questo. Era quella l'occasione, era quell'occasione. Lo vuoi? Allarga almeno Via Baiona. Adesso siamo qui come su Via Belfiore che corriamo dietro all'urgenza. Si spende di più di quello che si sarebbe potuto spendere con una gestione ordinaria più responsabile, però insomma non voglio negare che almeno io poi... ricevo un giorno sì un giorno no, avevo anche smesso di parlarne, poi vedo che tutti gli altri adesso ne parlano su Via Baiona, ma da quando si aspettava che l'industria Marcegaglia facesse la strada alternativa al proprio ingresso, che ha condizionato anche questo, adesso che non c'è più... almeno Marcegaglia ha fatto la sua parte, si è dovuto insistere anche da parte nostra, ha fatto la sua parte... Via Baiona sempre da allargare, però anche mettiamolo come obiettivo. Adesso vediamo se le cose che sono state previste vengono effettuate nei tempi giusti e almeno per un anno o due forse ce la facciamo. Però anche quello è un problema da risolvere, il problema di Via Baiona, nella prospettiva. Quindi io adesso magari vedo che... adesso non ci sono mica segreti, vero? Io quando faccio queste cose tento di non buttarle là per farcele bocciare, ecco, insomma. Tento di impostarle magari in una prima versione un po' più politica, ma poi se la parte politica disturba, anche togliendola pur di arrivare a qualcosa che mette insieme il Consiglio e dia una spinta in più al problema. Quindi avevo proposto formalmente a tutti i gruppi che erano disponibili a collaborare la nostra disponibilità. C'è stata un'interlocuzione con la maggioranza che si è prolungata nel tempo, al punto tale che io dopo... questa cosa risale a luglio, ho detto: bè, è ora che la presenti, perché ormai è ora che la presenti. Avevo raccolto la disponibilità attraverso la Consigliera Beccari, ecco, non è che sia niente di segreto o di sottobanco. Quindi credo che non sia opportuno andare subito martedì con questo testo, ecco. Per cui cerchiamo di raccogliere il più possibile le idee, e poi grazie di questo contributo, accettiamo le ulteriori risposte, poi vediamo se è possibile accendere una candela, ecco, a favore di Porto Corsini, per almeno un minimo spiraglio di luce nella nottata. E quindi sentiamo pure la Consigliera, poi dopo l'esperto. Grazie.

Il Presidente Igor Gallonetto :

Grazie Commissario Ancisi. Vedo prenotata la collega Beccari, a cui lascio la parola.

Commissaria Stefania Beccari (Gruppo "Partito Democratico"):

Grazie Presidente. Sì, dunque, vorrei dire innanzitutto che la situazione di Porto Corsini, il problema della viabilità, è particolarmente sentito, lo abbiamo detto in tante occasioni, in diverse occasioni, nel corso anche della mia precedente consiliatura. È ovvio che io personalmente non ho le competenze

tecniche per entrare nel merito, né per fare suggerimenti o soluzioni o proporre soluzioni, perché penso che ci siano persone che siano deputate a farlo e che abbiano ovviamente i titoli per poter esaminare tutte le possibili soluzioni e anche nel verificare appunto se sono più o meno impattanti o se non vadano a incidere ulteriormente sulla realtà locale. È ovvio comunque che a prescindere dal fatto che la strada possa reggere il traffico, come ha detto lei ingegnere prima, rimane sempre il fatto che comunque la realtà locale soffre di questo afflusso che comunque è aumentato ed è costantemente in crescita. Siamo anche consapevoli, lo ha detto anche prima il Consigliere Ancisi, ma lo avete ribadito anche voi insomma in più occasioni, che la conformazione strutturale del territorio di quella località pone dei limiti, dei vincoli comunque. Quindi, premesso che io non c'ero quando è stata fatta questa scelta, quindi non entro... adesso c'è, lo affrontiamo, dobbiamo affrontarlo, in qualche modo dobbiamo dare delle risposte a questo territorio, risposte che possono perlomeno cercare di snellire il più possibile il traffico locale. Se è possibile, quindi, con questa variante che avete proposto, se è l'unica... naturalmente io, ripeto, non ho le competenze tecniche per valutarlo, se è l'unica, ben venga. Mi auguro comunque che vengano prese in considerazione, intanto Via Guizzetti, cioè quella è stata allargata per costruire, per consentire il passaggio del Cold Ironing, almeno consentire, visto che è una strada comunque stretta, sfruttare quel passaggio che è stato creato per realizzare una pista pedonale, una pista ciclabile, insomma, per consentire ai pedoni, ai turisti e residenti tutti che usufruiscono di quel tratto, per poter accedere anche alle dune, al Parco delle Dune, per poter accedere alle spiagge, di camminare, percorrerlo in sicurezza, perché comunque sia le arterie sono tre, cioè non è che ci possiamo fare tanto, quelle sono. E se il traffico pesante comunque continuerà a scorrere su Via Molo San Filippo, almeno andiamo a soddisfare alcune altre esigenze, e andiamo a compensare anche altre situazioni. Per esempio, anche nella via principale, avete citato da Via Po, però io ci metterei anche il tratto precedente, per esempio, quindi il tratto che va dalla rotonda all'interno, quindi Via Volano, non può essere trascurato perché quello è un tratto di strada a doppia circolazione, senso di marcia, quindi lì, comunque sia va inserito dal mio punto di vista, quindi non può essere assolutamente trascurato. Dunque, io personalmente credo che ci sia anche un'altra cosa che vi chiedo, se è possibile valutare. Ho sentito parlare di fotovoltaico, di questa energia che dovrebbe arrivare per consentire alle navi di spegnere i motori, quindi non avere inquinamento sia dell'aria ma anche acustico, perché comunque i motori producono rumore, quindi, alimentati elettricamente, questo dovrebbe migliorare la situazione. Tuttavia chiedo, proprio perché viene realizzata una cabina, per esempio vi chiedo: questa cabina che verrà attivata di notte sarà altrettanto silenziosa, oppure ci si deve aspettare che comunque sia rumorosa e quindi crei disturbo nel corso della notte? Un'altra mia richiesta è: poiché c'è un fotovoltaico a qualche chilometro di distanza, è possibile prevedere in futuro la realizzazione di una comunità energetica a Porto Corsini in modo che tutti i cittadini possano beneficiare anche di un vantaggio dal punto di vista economico sulle loro bollette e quindi avere uno sgravio? Cioè, io ci penso perché nel momento in cui mi dite che c'è un fotovoltaico che alimenta una nave, a me viene subito in mente che probabilmente potrebbe essere anche una prospettiva per andare incontro a quelle compensazioni che di fatto, materialmente sembrano non esserci, ma che potrebbero essere costruite e quindi pianificate e quindi realizzate. È fattibile una cosa del genere, o comunque cominciare a pensarci? Per esempio, questo è uno degli aspetti che sarei curiosa di sapere, se riuscite a metterli in campo anche per andare incontro alla cittadinanza che già è costretta insomma in qualche modo a vedere il traffico. Poi un'altra cosa che stavo pensando è il discorso che giustamente ha sottolineato anche il Consigliere Ancisi, il fatto che la comunità locale non ha visto concretamente, non vede concretamente, non tutti vedono concretamente un tornaconto economico, una ricaduta economica da questi arrivi. Quindi vi chiedo se è possibile magari provare a mettere in atto delle strategie affinché ci sia la possibilità anche di avere un ritorno economico attraverso il coinvolgimento, non so, delle attività commerciali, vedere se si riesce in qualche modo ad attivarle o aiutarle ad attivarsi affinché possano anche loro avere una ricaduta positiva, insomma, da questo passaggio, che non sia soltanto uno scarico e un carico di persone che di fatto poi non lasciano nulla sul territorio stesso. So che magari non è semplice, posso immaginare che non lo sia, tuttavia penso che sia anche compito dell'Amministrazione o provare a mettere in atto delle strategie o suggerire delle strategie per aiutare una comunità locale a farsi promotrice delle proprie caratteristiche, delle proprie attività per poter provare ad avere un tornaconto economico. Poi per quanto riguarda il resto, se il Consigliere Ancisi è disponibile, naturalmente io sono disposta, gliel'avevo già detto, ma sono anche però dell'opinione di non andare a fare promesse che poi dopo rischiamo di non riuscire ad ottenere concretamente, perché magari ci viene detto che non è fattibile. Quindi io sono disponibile a

realizzare un documento insieme al Consigliere Ancisi, insieme all'opposizione, però naturalmente deve esserci anche la consapevolezza che io personalmente voglio che il territorio abbia la possibilità di vederle le cose realizzate, non impegnare in qualche cosa, vedere un impegno in qualche cosa che poi rischia di non trovare fattibilità. Io credo che sia importante non illudere nessuno e cercare invece la strada per migliorare la qualità della vita dei residenti, dei cittadini, di tutti coloro che vivono in questa località. Per quanto riguarda invece la camionabile, la Via Baiona, sì, è sempre... la percorro tutti i giorni, quindi chi come me la percorre tutti i giorni si rende conto dello stato in cui si trova, di Via Canale Magni. Quindi mi auguro che gli interventi che verranno, che prenderanno avvio, possano dare un sollievo alla viabilità in quel tratto. Tuttavia, sottolineo l'importanza anche di separare, tenere separati forse i percorsi tra i mezzi pesanti delle industrie dal traffico invece locale e dei pullman, che comunque sono mezzi pesanti, da lì ci passeranno. Però se a questi vanno aggiunti anche i camion delle industrie, non durerà tantissimo. Quindi l'asfalto nuovo che andremo a rifare, non so dopo quanta durata possa avere, quindi entro quanti anni ci potremo ritrovare nelle stesse condizioni. Quindi dobbiamo un attimo anche riflettere su questo. Mi auguro che si sia pensata anche a una soluzione, insomma, di separazione di viabilità, in modo che non ci sia l'usura precoce delle strade che verranno rifatte con i nuovi interventi. E per il momento penso di aver detto tutto. Vi ringrazio.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie alla Consigliera Beccari. Vedo prenotato l'esperto di Lista per Ravenna, Andrea Ravegnani, e gli lascio la parola. Prego.

Dottor Andrea Ravegnani (Esperto Gruppo "Lista per Ravenna"):

Salve, buonasera. Bene, dottor Maletti, mi illudevo che foste venuti con qualche nuova proposta, non facendo del marketing, che ai cittadini di Porto Corsini il marketing non interessa. Interessa soprattutto la salute, la sicurezza e abitare in un paese sano, almeno. Ha detto bene, Porto Corsini è compresso, ma questo lo sapevate prima di intraprendere questa avventura. Sapevate che non c'erano strade, che per arrivare in banchina bisognava attraversare il paese. Faccio un esempio: l'aeroporto di Bologna... se davanti all'aeroporto di Bologna ci fosse San Lazzaro, l'avrebbero fatto l'aeroporto? Io penso o avrebbero spostato San Lazzaro o avrebbero spostato l'aeroporto. Porto Corsini però è un paese, è l'ultimo paese del Comune di Ravenna, è sempre stato ultimo nei benefici, nella sicurezza, in tutto. Basta dire che è rimasto su Via Molo San Filippo l'ultimo tratto di banchina non ancora palancolato, un tratto di banchina a protezione con un manto bituminoso di oltre 60 anni, e ancora non si fa, non si mette in sicurezza questo tratto. Cosa dire? Non interessa la vita dei cittadini di Porto Corsini. E poi sarei curioso di sapere com'è stato calcolato il 75% della strada. Lo calcolate su tutto l'anno o sul periodo delle crociere? Perché è molto diversa la cosa. Non dimenticate che c'è un traghetto, che su quella strada transitano 400.000-500.000 veicoli l'anno, e poi tutto il traffico del resto del paese che in qualche modo si muove, l'area camper, tutto il resto, insomma. C'è una volontà proprio di distruggere questo povero paese, perché oltre alla salute, la sicurezza... perché girare per strada dove ti passano vicino decine e decine di migliaia di autobus, perché ogni stagione muove all'incirca quasi 20.000 autobus, senza contare taxi, pulmini, autobotti, che ancora non c'è il collegamento acqua con le navi, Tir che riforniscono le navi. Insomma, è una cosa incomprensibile come ancora si faccia finta di evitare, di non pensare alle conseguenze. Sempre, come diceva la signora, non un euro ricade su Porto Corsini, perché i passeggeri vengono presi da sottobordo la nave e portati via e riportati sottobordo la nave. Non vedono neanche Porto Corsini perché adesso col parco vi siete ben protetti, fate il parco perché non si veda bene Porto Corsini. E il secondo tratto chissà quando si farà il secondo pezzo. Non dico altro perché non ne vale la pena. Via Guizzetti ci sarebbe la possibilità adesso, è stata allargata la strada col Cavo del (inc.), che l'hanno allargata, hanno abbattuto quei 3-4 pini che sembrava fossero impossibili da toglierli, ma le crociere hanno questa potenza che hanno anche tolto 3-4 pini sani, hanno allargato tutta via Guizzetti perché è passato il cavo, è passato quasi tutto in parte sulla pineta, quindi la possibilità di allargare quei 2 metri, farci una pista ciclabile e una strada vera e propria, almeno un senso unico, si potrebbe fare. Ecco, ho finito.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie, signor Ravegnani. Non so se ci sono interventi da parte... sì, dell'Ingegnere Maletti, che vedo prenotato. Prego Ingegnere.

Ingegnere Fabio Maletti (Segretario Generale Autorità di Sistema portuale):

Grazie. Allora, intanto mi dispiace che l'impressione sia stata che volessi fare del marketing. Io volevo dire quello che abbiamo fatto. Buono, cattivo. (*intervento fuori microfono*) No, ma non mi sono... non sono stato chiaro. Adesso provo a chiarirmi alcune cose, poi quello che posso chiarire naturalmente. Sul costo del Cold Ironing, perché non mi sono spiegato bene. Allora, le navi si attaccheranno, e di questo dai conti è abbastanza evidente, perché sommando quanto costano di meno il giorno, e anche se il costo della notte è quello normale, ancorché anche lì c'è qualche agevolazione, la media di questo è molto minore del costo di usare sempre il carburante. (*intervento fuori microfono*) Sì, sì, rimangono attaccati, o si attaccano o non si attaccano. (*intervento fuori microfono*) Ma le navi da crociera sono praticamente tutte predisposte, diciamo così. Le navi da crociera sono le più avanzate in questo campo. Poi vengono i traghetti, che anche molti traghetti sono predisposti, ma non è questa la questione, perché i traghetti, per esempio, che arrivano a Ravenna hanno delle batterie che si caricano durante il viaggio e usano le batterie, quindi non hanno interesse, sennò avremmo collegato anche i traghetti, anche perché poi oltretutto la linea passava di fronte. Mentre invece tutte le navi commerciali, soprattutto le navi di merci povere, le bulk, quelle sono molto più indietro. Qualche nave da container, queste sì, ma le navi da crociera sono quelle che da questo punto, se hanno la convenienza, e qui ce l'avranno, si attaccheranno. Di questo ne sono certo, perché non li possiamo obbligare, ma quando c'hanno interesse lo fanno. Ecco, questo. Poi, i pini, non mi risulta che siano stati abbattuti pini. È stata fatta un po' di pulizia, quello che hanno permesso di fare, quindi sicuramente potrebbe essere fatta una pista ciclabile. Allargare la strada è molto... perché poi comunque ci sono degli alberi, quindi non permettono di avere una strada... comunque sono rimasti degli alberi, non c'è la possibilità di allargarla per quello che mi è stato spiegato, ma realizzare una pista ciclabile... siamo nella fascia dove il rischio incendio, cioè della fascia che tengono distanti dagli alberi per evitare che ci sia un innesco. Però una pista ciclabile proveremo a percorrerla, assolutamente, sì, e darebbe una qualche sicurezza in più. Vado a vedere altre cose, a dire quello del 65% è calcolato su tutta la possibilità, la capacità di una strada in tutto l'anno, ma anche nei periodi di punta, rispetto al traffico. Traffico diviso quelli che potrebbero passarci senza avere una congestione. Quando io esco di casa la mattina alle 8:00, io sto in Ravenna in via Brunelleschi, via Brunelleschi, via Alberti, lì secondo me siamo al 100% perché io non riesco a mettermi mai perché c'è una fila continua di macchine. A Porto Corsini ancora non c'è, si riesce a scorrere. C'era il problema della velocità degli NCC, quello sì... (*intervento fuori microfono*) ma non trova fermi, almeno io non ho avuto continuamente fermi quei pullman, fermi sulla strada come mi succede quando io esco di casa. Quando io esco di casa, davanti alla strada dove mi devo mettere, sono continuamente fermi e non riesco a uscire. Sulla cabina rumorosa, no, quella cabina non è rumorosa, sarà schermata per l'immagine, ma non è rumorosa. E poi, non lasciano niente al paese, anche questo. Allora, le crociere, anche l'Autorità Portuale campa su tasse delle navi e campa sulle tasse d'ormeggio e sulle merci. Se l'Autorità Portuale dovesse ragionare come una società, l'operazione crociera per l'Autorità, Ente che incassa dei soldi lì per mantenersi e per reinvestirli, sarebbe assolutamente in perdita. Quelle poche tasse che guadagniamo dai passeggeri non bastano per i soldi che ci spendiamo. Ma per il territorio poi parliamo di Porto Corsini, ma per il territorio inteso come città di Ravenna, inteso anche come Emilia-Romagna, è un'operazione per tutto quello che ho sentito molto positiva, perché ha sicuramente portato vantaggi per il paese. Non lasciano un euro. Allora, gran parte delle persone, i croceristi, diciamo la metà rimane sulla nave e l'altra metà, oppure un po' meno, diciamo un terzo, decide di fare quelle escursioni che propongono le compagnie e quindi li portano a vedere quello che c'è nella Regione in un raggio di 2 ore circa. Che un viaggio più di 2 ore non è accettabile da un americano, e poi insomma mai nessuno sopporta più un viaggio più lungo. Un'altra parte delle persone comunque scendono, o vanno a Ravenna, o qualcheduno scende anche, rimane nella zona, rimane proprio nel paese. Ma soprattutto gli equipaggi, gli equipaggi che non hanno tutto questo tempo per poter uscire. Quelli sono persone che possono, e lo fanno anche, spendere anche in loco. Quindi non è che proprio nulla. Chiaro che bisogna essere attrattivi, bisogna... però c'è un mercato sicuramente di persone che proprio rimangono a chilometro zero, cioè rimangono lì perché non possono far diversamente, non hanno diciamo il tempo di poter anche andare a Ravenna,

perché hanno un tot di ore per scendere. Doppio senso, il nuovo Molo San Filippo comunque probabilmente sarà a doppio senso, assolutamente. Il Parco Marittimo, direi che queste cose qui... ah, la questione del parcheggio. Ecco, questa per essere onesti, totalmente onesti, è probabilmente l'unica cosa che è impossibile ma non impossibile tecnicamente, cioè avere un parcheggio nella Baiona e prendere... sì, un parcheggio scambiatore. Allora, un parcheggio scambiatore funziona per un locale che ha il tempo. Il crocerista, già il fatto di non avere il pullman lì vicino è un problema che lo induce a non fare proprio l'escursione. Cioè deve scendere dalla nave ed essere portato via in un percorso che dall'ora al massimo 2 ore di percorso. Perdere un quarto d'ora o mezz'ora per salire su un mezzo, scendere, scendere su un altro, è un'operazione che dal punto di vista commerciale delle compagnie rinunciano all'escursione, e quindi è una cosa che non riusciamo, dobbiamo cercare di farli, non riescono poi perché, ma non è che poi le gestisco io le crociere. E quindi dobbiamo riuscire a farli uscire velocemente. E questo, diciamo, il proseguimento di Via Molo San Filippo dovrebbe raggiungere questo scopo, ma non una rottura di carico e farli salire, scendere, farli risalire, perché non lo fanno, ma non lo fanno a Ravenna come non lo fanno negli altri posti. Quindi l'unico dove viene fatta una rottura di quel tipo lì è per andare a Venezia, dove li portano alla stazione dove adesso accorrono le crociere, che sono più lontane, e poi lì li portano però a Venezia. Quindi non c'è praticamente una rottura, ma li portano direttamente nella destinazione finale, non in una destinazione intermedia. Magari darei la parola al mio collega Ingegnere Graziani per la questione dei costi, che è una cosa interessante, però insomma magari lui conosce meglio di me. *(intervento fuori microfono)* Ah, scusi, tema del Parco delle Dune. Allora, i lavori del primo parto, cioè tutta la parte a mare fino alla Duna Piccola, partiranno entro questo mese, consegna questo mese per finire entro ottobre. A ottobre noi contiamo nel frattempo di aver messo in gara l'altra parte. Abbiamo perso un po' di tempo anche perché abbiamo avuto un finanziamento della Regione, però per diciamo guadagnarcelo, 1.500.000 che contribuiva oltre i 10.000.000 che ci mette l'Autorità Portuale, dovevamo acquisire una autorizzazione ambientale, si chiama CITES americana, perché non c'era in Italia, che è stata complessa e impegnativa. Però partiamo con la gara entro l'estate per iniziare i lavori a novembre, cioè senza soluzione di continuità, finisce il primo pezzo e continua la parte del parco. Fine 2027, non l'estate, è un po' impegnativa. Entro il 2027 sarà completato tutto il parco. Su questo è già sicuro, è già finanziato, i soldi sono lì, dobbiamo spenderli, cioè con contributi a parte 1.500.000 della Regione, sono tutti soldi dell'Autorità Portuale che investe in questo, che è un elemento importante invece di investire in banchine, cioè con critiche, d'altronde sono state fatte delle scelte e giuste o sbagliate si cerca di portarle avanti. Darei la parola all'Ingegnere Graziani.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie Ingegnere Maletti. Se si prenota Ingegnere Graziani le lascio la parola. Prego, ne ha facoltà.

Ingegnere Matteo Graziani (Direttore tecnico Autorità di Sistema Portuale):

Grazie Presidente. Dunque, io aggiungo qualcosa a quello che ha detto il collega relativamente alle comunità energetiche di cui chiedeva la Consigliera. Allora, la comunità energetica in soldoni non si può fare con quel Cold Ironing lì per fondamentalmente due motivi. Noi per sovraccarico delle reti di Terna, perché come diceva il collega, sono dei piccoli paesi che vanno in giro, quindi la corrente che viene fornita a queste navi è l'equivalente di quella che viene fornita a tutto Porto Corsini. Per trovare questa corrente siamo dovuti andarla a prendere in un'altra cabina primaria rispetto a quella di Porto Corsini. Il sistema elettrico nazionale è costruito attorno a cabine primarie. Porto Corsini si serve di una cabina primaria che è nella zona di Sant'Alberto. Lì non c'era più corrente, siamo dovuti andarla a prendere nella cabina primaria che è sostanzialmente laddove c'è il cantiere di Ferretti, che è territorialmente vicino ma elettricamente molto lontano. Quindi noi portiamo un elettrodotto sostanzialmente privato che da lì arriva al terminal passeggeri. Quindi non possiamo connettere anche l'abitato a quella linea. E quindi questo è un motivo tecnico legato alle regolamentazioni di Terna. Per di più, essendo una comunità energetica, diciamo, collegata al porto, dovrebbe essere fra operatori del porto e non con i cittadini per i quali invece sono previste le comunità energetiche destinate ai cittadini e alle piccole imprese. Le grandi imprese non possono partecipare alle comunità energetiche, diciamo, dei cittadini. Quindi per entrambi questi motivi la cosa la vedo poco fattibile. Comunque abbiamo la nostra area che segue appunto tutti gli aspetti energetici del Porto che stanno studiando per la comunità portuale. Chiaramente tutto quello che si potrà

aprire è nell'interesse di tutti, perché poter beneficiare degli incentivi per le comunità energetiche non ci perde nessuno, però la vedo un po' difficile per i motivi che le dicevo. Io ho finito.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Grazie Ingegner Graziani. A questo punto non vedo altri prenotati nell'intervento del dibattito che si è instaurato. Prima di passare alle richieste di parere, visto anche le anticipazioni che faceva il Commissario Ancisi della possibilità di trovare, diciamo così, una collegialità nelle argomentazioni di questa mozione, chiedo se il Consigliere intende a questo punto provare a comporre tra maggioranza e la sua mozione odierna un testo unico, quantomeno provare a trovarlo, e quindi bypassiamo i pareri, oppure invece andiamo per il parere? Prego Commissario Ancisi.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo "Ancisi-Lista per Ravenna"):

No, io intanto vorrei chiedere alla Commissione se concorda di proporre che la mozione sia rinviata martedì, questo per la Conferenza di Capigruppo, insomma, in modo che sia la Commissione...

Il Presidente Igor Gallonetto:

Cioè, quindi rinviare la mozione oggi in discussione?

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo "Ancisi-Lista per Ravenna"):

No, sospenderla.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Quindi sospendendola non richiederemo il parere oggi?

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo "Ancisi-Lista per Ravenna"):

No, non torneremo più in...

Il Presidente Igor Gallonetto:

Certo, l'ho capito.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo "Ancisi-Lista per Ravenna"):

Però ci prendiamo il tempo... è da luglio che è lì.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Bè, direi sicuramente che magari mercoledì in sede di Capigruppo parleremo proprio su...

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo "Ancisi-Lista per Ravenna"):

Ma è martedì che va.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Sì, però lei dice di sospenderla.

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo "Ancisi-Lista per Ravenna"):

Di sospenderla.

Il Presidente Igor Gallonetto:

Certo, la sospendiamo per quanto riguarda... ne daremo conoscenza all'ufficio di presidenza del Consiglio Comunale della sospensione, e poi lo ricorderà lei sempre martedì in Consiglio e poi mercoledì vedremo, naturalmente...

Commissario Alvaro Ancisi (Gruppo “Ancisi-Lista per Ravenna”):

La teniamo lì finché non...

Il Presidente Igor Gallonetto:

Va bene. Allora, a questo punto non verrà chiesto parere ai Commissari colleghi che sono collegati né a quelli che sono qui in presenza. Io approfitto per salutare l'Assessore Massimo Cameliani e ringraziarlo, così come per salutare l'Ingegnere Maletti dell'Autorità di Sistema Portuale, che è il Segretario, e l'Ingegnere Graziani, che è il direttore tecnico dell'Autorità di Sistema Portuale. Quindi, ringraziando ancora tutti della partecipazione, auguro una buona serata. Arrivederci.

I lavori hanno termine alle ore 19:12

Il Presidente Commissione 8 – Firmato Igor Gallonetto

Segreteria Commissione 8 – Firmato Paolo Ghiselli

Firmato Antonella Guitti