



WORKSHOP MOBILITA'

18 OTTOBRE 2011, ore 20
REPORT

PARTECIPANTI:

NOME COGNOME	RAPPRESENTANZA
Marco Barlotti	(focus 3[^] circ.)
Marco Pincetta	(proprietario)
Gian Piero Buosi	(cittadino)
Andrea Navacchia	(Fiab)
Mara Cavallari	(CMC)
Mauro Marabini	(cittadino)
Casimiro Calistri	(centro sociale La Quercia)
Maria Santini	(cittadina)
Orano Zacchi	(cittadino)
Guerrino Gatta	(cittadino) (cittadino)
Elisa Ravaioli	(cittadina)
Daniele Bellini	(residente zona darsena)
Daniele Giunchi	(cittadino)
Bruno Panieri	(cittadino)
Piergiovanni Bondanini	(residente zona darsena)
Antonio Olivucci	(cittadino)
Daniela Mazzotti	(cittadina)
Angelo Bolgati Rinaldi	(cittadino)
Marcello Martinetti	(cittadino residente)

Elisa Renda	(cittadina)
Nevio Senni	(cittadino)
Loris Montanari	(cittadino)
Fabio Sbaraglia	(consigliere comunale)
Ionne Guerrini	(cittadina)
Marco Turchetti	(cittadino)
Nevio Chiarini	(cittadino)

Il workshop sul tema “Mobilità” nel quartiere Darsena si inserisce nel processo di partecipazione dei cittadini all'elaborazione del POC tematico Darsena, e quindi nel percorso di apertura, trasparenza, partecipazione ed equità con i diversi portatori di interesse del territorio in base ai principi della *governance*, che il Comune di Ravenna ha avviato lo scorso 7 settembre 2011.

I lavori della serata sono aperti da due interventi dell'Assessore alla partecipazione Morigi Valentina e dell'Assessore all'urbanistica Maraldi Gabrio.

La prima illustra i passi compiuti fino ad ora nel percorso di partecipazione sottolineando la grande partecipazione della cittadinanza sia alla serata di presentazione del processo (circa 400 persone) che ai successivi 22 focus tematici (in totale 270 persone) e alle due passeggiate in Darsena (più di 300 persone). Ancora una volta l'assessore ha voluto porre l'accento sull'importanza che il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini rivestono e sempre più dovranno rivestire nelle decisioni della politica che incidono sul futuro della città. Tutti sono chiamati a dare il loro contributo al disegno della città per gli anni a venire e coloro che sostengono che questo processo è inutile e non porterà a risultati concreti non fa un buon servizio alle generazioni future che vivranno questa città.

L'Assessore Maraldi interviene precisando che i cittadini che partecipano a questo percorso devono avere presente che la costruzione e definizione del POC Darsena non è scevra da paletti e vincoli sia normativi che derivanti dagli strumenti pianificatori già approvati quali il PSC e il RUE: in modo particolare non si può prescindere dai diritti di superficie acquisiti, dai diritti di perequazione, dalla necessità di recuperare risorse per far fronte ad interventi di risanamento dagli oneri di urbanizzazione ecc....

La parola passa quindi agli operatori di CittA@ttiva i quali descrivono sinteticamente attraverso

l'aiuto di alcune slide, riassuntive in termini numerici, quanto emerso dai focus tematici sia in termini di risorse che di criticità rispetto alle tematiche trattate.

Dalla proiezione delle slide si evince chiaramente che il tema della mobilità è particolarmente sentito sia in termini di risorsa (dalle votazioni dei gruppi emerge come 3° elemento-risorsa) che come criticità dove figura al 2° posto. L'apparente contraddizione si spiega facilmente: all'interno dei focus group i partecipanti non si sono accontentati di inserire "la mobilità" come criticità o come risorsa, cosa che sarebbe stata superficiale. Sono invece entrati nel dettaglio, individuando gli aspetti positivi inerenti alla mobilità e viabilità, e quelli negativi.

**TABELLA RIASSUNTIVA DELLE RISORSE E DELLE CRITICITA' DEL QUARTIERE
PIU' VOTATE DAI FOCUS GROUP***

RISORSE	CRITICITA'
1. Acqua, sia come via di comunicazione che come fascino (109 voti)	1. Progettazione/ disegno urbano – degrado urbano (155)
2. Tessuto urbano, grandi spazi (102)	2. Mobilità e viabilità (75)
3. Mobilità (72)	3. Inquinamento aria, terreni, acqua (72)
4. Ricchezza sociale: multiculturalità, centri culturali, quartiere giovane... (67)	4. Aspetti sociali (difficoltà integrazione, mancanza spazi...) (56)
5. Servizi Pubblici (66)	5. Percezione di insicurezza/antica nomea del quartiere, degrado sociale (46)
6. Storia, memoria, edifici di archeologia industriale (47)	6. Frazionamento delle aree private del Candiano (22)
7. Presenza di verde (10)	7. Limiti economici per la riqualificazione (17) 8. Varie (9) 9. Acqua "fatta morire" perché non utilizzata come via (8)

* Il lavoro di analisi dei dati emersi è stato svolto con il coinvolgimento di 30 portavoce dei gruppi intervistati in data 14/09/2011

Per quanto riguarda la mobilità e la viabilità, le **risorse più significative** emerse dall'analisi dei gruppi sono state:

1. Canale Candiano come via di comunicazione (48)
2. Posizione strategica del quartiere, che è quello più vicino al mare, e allo stesso tempo è contiguo al centro città (45)
3. Attuale viabilità: gli aspetti funzionali sono il nuovo ponte mobile, strade larghe e accessibilità (30)
4. Presenza piste ciclabili (17)
5. Presenza mobilità pubblica: stazione, stazione autobus, buon servizio autobus zona sud (13)

Le **criticità rilevate** sono state:

1. Le “fratture” multiple che dividono il quartiere: ferrovia, canale candiano, le strade molto trafficate (tipo via Trieste) (78)
2. Il traffico, anche pesante. Gli ingorghi giornalieri sul cavalcaferrovia e circonvallazione alle armi, la presenza di incroci pericolosi (trieste/lanciani, gulli/aquileia) (71)
3. La chiusura delle banchine, recintate con reti e inaccessibili al transito (27)
4. Le problematiche relative alle piste ciclabili: alcune sono insicure, strette, si interrompono (21)
5. Scarsa mobilità pubblica (autobus) nella zona nord (18)

Le **attenzioni particolari** che i gruppi ritengono importanti sono:

1. Fare in modo da ri-collegare il quartiere alla città, superando le barriere e fratture della viabilità
2. Puntare alla mobilità sostenibile (pedonale, ciclabile, pubblica)
3. Valorizzare l’acqua come via di comunicazione
4. Aumentare i collegamenti tra le 2 rive, pensando a ponti pedonali/ciclabili

Viene quindi sottolineato lo scopo dei workshop che è principalmente quello di fornire un'adeguata preparazione/formazione ai partecipanti in termini di conoscenza dello stato di fatto, delle possibilità e dei paletti posti, come già spiegato dall'Assessore Maraldi, sia dalla legislazione sovraordinata e dalle norme vigenti sia dagli strumenti pianificatori già approvati. Si tratta quindi di incontri dal taglio prettamente formativo che forniranno ai partecipanti gli elementi, le conoscenze e quindi gli strumenti idonei al proseguo dei lavori nelle giornate di OST.

Gli operatori di CittA@ttiva danno quindi la parola al Mobility Manager del Comune di Ravenna,

l'Ing. Ennio Milia che apre la propria illustrazione tecnica spiegando come attraverso la pianificazione si possa limitare la nascita di fenomeni indesiderati. Pianificare significa darsi degli obiettivi il cui raggiungimento richiede metodi, strumenti e conoscenze. Scopo della pianificazione è il raggiungimento degli obiettivi.

Dal punto di vista operativo la pianificazione è un programma efficace ed efficiente di interventi per evitare evoluzioni del sistema contrarie agli obiettivi. Elementi chiave della pianificazione sono l'oggetto ossia il sistema o i sistemi, lo scopo ossia gli obiettivi prefissati e gli interventi finalizzati al raggiungimento degli obiettivi. Nel nostro caso l'oggetto della pianificazione ossia il Sistema Mobilità della Darsena è particolarmente complesso. Le esigenze sono molteplici e contrastanti, i soggetti coinvolti molto numerosi, gli strumenti tecnici vasti e vi sono vincoli sia fisici che normativi.

Fatta questa premessa e comunicati i vincoli oggettivi che bisogna tenere in considerazione per un giusto approccio alla pianificazione della mobilità in Darsena l'ing. Milia illustra, attraverso una serie di immagini e grafici, lo stato di fatto: la classificazione delle strade in Darsena, la rete ciclabile attualmente esistente, la rete pedonale, le zone di sosta regolamentate e quelle non regolamentate, il piano del trasporto pubblico, i principali attrattori e generatori di traffico, lo schema generale della viabilità e i flussi di traffico rilevati

Nel corso dell'illustrazione vengono raccolte le domande suscitate nei partecipanti dall'intervento tecnico e dalle spiegazioni del relatore sullo stato di fatto, sulle criticità e sulle potenzialità dell'attività pianificatoria relativa alla mobilità.

Al termine dell'illustrazione da parte dell'Ing. Milia prende la parola il tecnico Nicola Scanferla, suo collaboratore, il quale provvede a rispondere ad una ad una alle domande emerse aprendo quindi un dialogo con tutti i partecipanti.

Di seguito si riportano le domande emerse nel corso della serata. Per le risposte si rimanda alla registrazione audio della serata inserita nel sito e alla sezione domande/risposte.

come rilevate il traffico su strada?

avete sistemi di simulazione matematica?

qual e' il traffico "nautico" reale sul candiano?
come viene rilevato?

in altre città dove il canale viene usato da sempre convive "normalmente" il traffico commerciale con il traffico turistico e quello da diporto. perché noi vogliamo impedirlo?

come ritenete ricucire la darsena al centro citta' rispetto alla ferrovia?
quali sviluppi intendete dare alla via spadolini?

dove sono state previste nuove strade?

dove sono previsti nuovi parcheggi?

quali i criteri di scelta per entrambe le domande?

e' necessario costruire ancora appartamenti nella nostra citta'?

e' di fatto possibile pensare alla darsena come ad un pezzo della citta' intera e quindi dare un'impronta di valorizzazione o e' solo una occasione per "raccolgere" oneri di urbanizzazione?

questa puo' essere una occasione per ripensare il trasporto pubblico e decidere per esempio di non utilizzare il mezzo privato?

se i workshop dovranno occuparsi di fare proposte su nuove strade e parcheggi che succede al progetto gia' approvato della cmc?

alzare il ponte mobile per far passare un traghetto o una barca e' possibile? costa troppo?

piste ciclabili "protette" fisicamente dal traffico automobilistico?

marciapiedi di fianco a automobili o a piste ciclabili

ci state dicendo che se vogliamo le ciclabili servono i parcheggi multipiano o ci sono alternative?

noi cittadini possiamo intervenire con idee/proposte/regole sullo studio di fattibilita' rispetto al cavalcaferrovia?

quando il comune aprira' tutte le recinzioni che chiudono l'accesso al candiano?

il poc puo' contenere una riqualificazione del sottopassaggio ferroviario adesso degradato?

se non ci fosse la stazione (se fosse interrata) avrebbe un effetto sostanziale sul traffico?

e se la stazione fosse spostata a nord restando a raso ma con l'ingombro dei 7 binari spostato oltre il fronte della darsena?

e' possibile ribaltare l'approccio cioe' possiamo pensare di porci come obiettivo quello di tenere il piu' possibile il traffico privato veicolare fuori dal quartiere?

e' ipotizzabile un attraversamento carrabile del candiano? (escluso il bypass che e' piu' a mare) e cioe' fra il ponte mobile e la ferrovia?

sull'eccessivo traffico in strade come via trieste, via delle industrie, via bellucci/canale molinetto si puo' attenuare con opportune discipline di nuove regole?
esempio favorendo il flusso in uscita direzione ovest verso est?

domanda relativa all'obiettivo maraldi di non interferire col traffico marittimo del porto merci industriale/commerciale: quali differenze di raggiungibilità della banchina terminale sono prevedibili fra:

1. navigazione da diporto
2. imbarcazioni da crociera
3. traghetti
4. motoscafi a pelo d'acqua

per la mobilità sostenibile portiamo i servizi ai cittadini? esempio eclatante poste italiane

il sottopasso della ferrovia su via molinetto non è un'altra strettoia?

può l'istituzione "comune" cercare di mettere attorno a un tavolo i tanti proprietari e quindi indirizzare verso una idea comune circa la natura del progetto globale con l'intento di non costruire in modo casuale e guardando solo al guadagno ma facendo una scelta che "premia" tutta la città?

cosa rimane del progetto boeri riguardo alla mobilità?

Verso la fine della serata si è deciso, a maggioranza dei presenti, di terminare i lavori con la risposta alle restanti domande rinviando le proposte/suggerimenti emersi ai lavori dell'OST.

L'Ass. Maraldi ha invitato i cittadini a non considerare scontata la realizzazione di una pista pedonale/ciclabile lungo le banchine (come gli è sembrato dalla lettura dei focus group), e ad esprimersi chiaramente in questo senso se lo ritengono importante.

IDEE EMERSE NEL CORSO DELLA SERATA

1. Ciò che incide in primo luogo sulla qualità della mobilità è la scelta sugli usi e sul mix i funzioni e servizi (Marco Turchetti)
2. Ampliare il progetto di metro di superficie collegando anche Marina (Marco Turchetti)
3. Migliorare (risolvere) la interconnessione della viabilità ciclabile nuova con quella esistente (eliminando i punti neri delle ciclabili) evitando i tratti che terminano nel "nulla" o su ostacoli (alberi, pali, ecc...) (Nevio Senni)
4. Collegamenti ciclo-pedonali tra le due sponde del Candiano (Marco Barlotti)
5. La stazione non va spostata ma come risoluzione propongo di eliminare il ramo che va sino a Classe e raccordarlo verso Fornace Zarattini sulla linea di Bologna. Avremo una stazione Termini ma il lato sud di Ravenna dalla stazione è libera (Piero Buosi)
6. Telelavoro: digitalizzazione di (alcuni) spostamenti (Angelo Biolcati)
7. Crowdsourcing: coinvolgere i cittadini nella rilevazione continua e a basso costo del traffico con un software per smartphone (Angelo Biolcati)

8. Proposta mobilità-ferrovia con planimetria (Martinetti)

ALTRE IDEE EMERSE DURANTE LA SERATA NON INERENTI ALLA MOBILITA'

1. La Darsena che vorrei? La vorrei viva, vitale, allegra, aperta al futuro, moderna, ma gelosa e orgogliosa del proprio passato. Vorrei negozietti di artigianato, commerciali e di servizio, bancarelle, chiatte con baretto con le luci che riflettono nel Canale (attirano molto anche i turisti che stanno aumentando e saranno una risorsa per la nostra città) sagre, feste di quartiere con sfide di canottaggio o canoa da disputare nel Candiano e mercatini vari. La vita della società ravennate che risorge, non più una città deserta di sera, dovrà essere pulita, sicura, fruibile di sera, di notte senza paure e pericoli (Daniela Mazzotti)

2. Non limitare ma impedire la nascita di fenomeni indesiderati! (Marco Turchetti)

CLIMA DI LAVORO

Il clima di lavoro è stato positivo e decisamente partecipativo; quasi tutti i partecipanti sono intervenuti durante l'esposizione dei tecnici comunali aprendo il confronto, ponendo domande di approfondimento e chiarimento.