



**PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA
URBANA ED EXTRAURBANA
E DELLE VIE PEDALABILI
DI INTERESSE REGIONALE E NAZIONALE
NEL TERRITORIO COMUNALE**



COMUNE DI RAVENNA
Area Infrastrutture Civili
Servizio Mobilità e Viabilità



PIANO PARTICOLAREGGIATO DI SETTORE



RELAZIONE vol 1

AGOSTO 2018

PIANO PARTICOLAREGGIATO DI SETTORE
Piano della mobilità ciclistica
urbana ed extraurbana
e delle vie pedalabili
di interesse regionale e nazionale
nel territorio comunale

Sindaco

Michele De Pascale

Assessore alla Mobilità

Roberto G. Fagnani

Capo Area Infrastrutture Civili

ing. Massimo Camprini

Responsabile di Piano

arch. Nicola Scanferla

Gruppo di Progetto

ing. Corrado Guerrini

geom. Roberta A. Baldassari

geom. Lamberto Corbara

Il Responsabile del Procedimento
(timbro e firma)

Il Progettista
(timbro e firma)

.....

.....

INDICE

1	Premessa	6
2	Obiettivi e strategie.....	8
2.1	Un sistema condiviso di accessibilità	11
2.2	Le “zone ciclabili”	12
3	I percorsi partecipati	14
3.1	Il percorso partecipato del PUMS	14
3.2	Il percorso partecipato della mobilità ciclistica extraurbana	14
3.3	Il percorso partecipato del progetto LOCATIONS	18
3.4	LABORATORIO URBANO VERSO LA REALIZZAZIONE DI UN PERCORSO FLUVIALE TUTELATO LUNGO GLI ASSI FLUVIALI RONCO, MONTONE, FIUMI UNITI	21
4	La rete ciclistica urbana.....	22
4.1	L’incidentalità ciclistica: in aumento le vittime tra i ciclisti.....	24
4.2	La domanda di mobilità ciclistica.....	27
5	Poli attrattori/generatori di mobilità ciclistica urbana.....	31

1 Premessa

La mobilità ciclistica rappresenta una forma di mobilità “completa”, ossia in grado di soddisfare tutte o quasi le esigenze di spostamento, da quelle sistematiche a quelle occasionali, da quelle per ragioni di lavoro o studio a quelle ludiche o ricreative.

E' inoltre una mobilità di tipo altamente sostenibile, che non crea inquinamento, non impatta sul territorio e non genera sprawl urbano.

Da un punto di vista “trasportistico” l'obiettivo strategico è la **promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile**, favorendo l'avvicinamento anche dei “non ciclisti”.

Tale tipo di spostamento fa parte del sistema della mobilità “lenta” e deve essere tenuta adeguatamente in conto nell'ambito della pianificazione comunale al fine di rafforzarla come anche previsto negli obiettivi del PUMS, e dovrà definirne le interazioni con la mobilità urbana di cui fa parte.

Se in ambito urbano la mobilità ciclistica è assolutamente competitiva (e spesso superiore) in termini di efficienza ed efficacia, su distanze più lunghe necessita di tempi e servizi diversi e tende a caratterizzarsi come mobilità di tipo turistica o sportiva.

Ed è per questo che il presente Piano, che implementa il precedente redatto sulla base della sola mobilità ciclistica urbana, si pone come strumento completo di pianificazione della mobilità ciclistica a carattere territoriale urbano ed extraurbano.

Il presente Piano Particolareggiato inoltre deve intendersi quale attività prevista dalle **“Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico”**. (art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada) e quindi quale progettazione di 2° livello (art.4.2 delle Direttive “Piani particolareggiati”), indispensabile per l'attuazione del PGTU elaborato in conformità al PGTU vigente e quale aggiornamento del precedente Piano della Mobilità Ciclistica 2012” allegato al Piano Generale del Traffico Urbano..

Lo stesso viene redatto per dare risposta alle previsioni del PAIR 2020 che all'art. Articolo 16 - Mobilità ciclo- pedonale prevede che per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria, debbano essere previsti, nei pertinenti strumenti di pianificazione dei Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti, piste ciclabili nei centri abitati o nei tratti di collegamento fra centri abitati limitrofi, fino al raggiungimento di una dotazione pari a 1,5 metri per abitante.

Inoltre lo stesso PAIR prevede il raggiungimento della quota del 20 per cento, al 2020, degli spostamenti urbani tramite l'uso della bicicletta le piste ciclabili dovranno essere realizzate nel rispetto delle caratteristiche e delle condizioni indicate al Decreto ministeriale n. 557 del 30 novembre 1999.

La realizzazione delle misure di cui ai punti precedenti (lettere a) e b) del comma 1 delle Norme di Attuazione del PAIR) concorre anche al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione del traffico veicolare privato di cui all'articolo 15 comma 1 delle stesse Norme.

La misura di cui alla lettera a) del comma 1 è da considerarsi quale misura equivalente in termini di riduzione del traffico veicolare, individuate fra quelle indicate al paragrafo 9.1.3.2.d del PAIR in quanto è motivata da difficoltà o vincoli oggettivi, derivanti dalla specifica conformazione territoriale che non consentono i prescritti ampliamenti delle piste ciclabili in ambito urbano.

Inoltre il presente Piano è coerente con le previsioni dello scenario tendenziale del PUMS ed è stato previsto nell'ambito delle attività del PUMS.

Si tratta di un documento che, a partire dalla descrizione del quadro generale della mobilità del capoluogo aggiornamento del 2012, focalizza la sua attenzione sulla modalità ciclistica, evidenziandone le caratteristiche, anche sulla base di indagini predisposte ad hoc, e individuando le possibilità di sviluppo e analizzando anche i poli di attrazione turistica e storico-naturalistica del territorio.

Inoltre, visti i contenuti del Piano degli Spostamenti Casa Lavoro dei dipendenti del Comune di Ravenna e le relative risultanze si ritiene di raccogliergli i suggerimenti che insistono particolarmente sulla necessità di cambiamento modale nell'ambito degli spostamenti medio – brevi.

Il capitolo 5 del Piano degli Spostamenti casa Lavoro riporta:

Dall'analisi delle risposte e dei suggerimenti sia passate che presenti appare anche una certa esigenza legata alla modalità ciclistica. In relazione a tale forma di spostamento le indicazioni riguardano la sicurezza percepita durante gli spostamenti e la custodia del mezzo durante le ore di lavoro.

In particolare nelle azioni dedicate alla Mobilità Ciclabile devono essere previste verifiche delle zone dedicate alla sosta, una scelta adeguata dei dispositivi dedicati alla stessa (realizzando direttamente le strutture necessarie, stalli per la sosta, sistemi di contrasto al danneggiamento e al furto etc.) e interventi di miglioramento della sicurezza lungo i principali tracciati della mobilità ciclistica. Tali interventi devono essere programmati sulla scorta di priorità dedotte da quelle emerse dal piano della mobilità ciclistica.

In riferimento alla rete ciclo viaria, ovvero ai percorsi e alle attrezzature specificamente destinati a tale modalità di trasporto, si utilizzeranno i dati aggregati della consistenza della rete, aggiornati al Marzo 2005 che sono anche gli ultimi disponibili cui sono stati fatti gli aggiornamenti sulla lunghezza delle piste, lo stato funzionale e manutentivo e il relativo stato delle stesse.

2 Obiettivi e strategie

Il Comune di Ravenna, al fine di migliorare la qualità della vita e della salute dei propri cittadini e delle persone che lavorano e visitano il territorio, promuovere la tutela dell'ambiente nonché la salvaguardia del territorio e del paesaggio di cui è dotato, nell'ambito delle politiche per la mobilità sostenibile contenute nel PUMS, promuove la ciclabilità urbana ed extraurbana, individuandone la rete dei rispettivi percorsi sui quali indirizzare le risorse che di volta in volta saranno individuate.

Nell'individuare le reti di cui sopra tiene conto delle previsioni di carattere nazionale e regionale dei percorsi e delle ciclovie e nel presente documento si dà conto di come tali percorsi vengano collocati e sovrapposti con quelli presenti sul territorio comunale.

Quindi una rete di piste, percorsi e vie ciclabili e ciclopeditoni integrate con le infrastrutture ed i servizi per la mobilità, in sicurezza ed in continuità sull'intero territorio comunale per l'attuazione del sistema comunale della ciclabilità volto ad incrementare gli spostamenti a basso impatto ambientale e a ridurre nel contempo il tasso di motorizzazione del Comune di Ravenna come previsto dal PUMS e dal PAIR e dagli strumenti regionali e nazionali sulla ciclabilità, sulla mobilità sostenibile e sulla tutela dell'ambiente.

Per "**ciclabilità**" si intende il tipo di mobilità urbana ed extraurbana intesa nella sua continuità con connessione tra i centri abitati e le zone naturalistiche e di interesse storico e artistico del territorio che si serve come mezzo di trasporto dei velocipedi (di seguito chiamate biciclette) così come definiti dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada).

Tale atto di settore della mobilità sostenibile mira ad ottenere ricadute su diversi settori di interesse comunale: sanitario di prevenzione, territoriale, trasportistico e di mobilità, ambientale, rurale, sociale, turistico e ricreativo-sportivo, che operano nel rispetto della disciplina delle proprie normative di riferimento e tenuto conto dei diversi livelli di programmazione.

A tali finalità concorrono altresì i rispettivi enti nell'ambito delle rispettive competenze.

A tale atto di pianificazione si rivolgeranno tutti gli uffici, i servizi comunali e le forme di rappresentanza decentrata (consigli territoriali, ecc) per le rispettive richieste di priorità della mobilità ciclistica per consentire una programmazione coordinata degli interventi e delle azioni previste dal presente strumento e per una più efficace sinergia dei diversi strumenti settoriali

Il Comune di Ravenna promuove la ciclabilità mediante interventi ed azioni volte a favorire spostamenti quotidiani casa-scuola e casa-lavoro e cicloturistici, a basso impatto ambientale che attuino nuovi stili di vita e di mobilità attiva, anche nell'ottica della prevenzione per la salute della collettività, nel rispetto e per la miglior fruizione del proprio territorio.

L'incentivazione della ciclabilità avverrà attraverso azioni e interventi infrastrutturali di nuova realizzazione, di recupero e di riqualificazione di quelli esistenti, siano essi in ambito urbano che extraurbano o naturalistico, di moderazione del traffico, per incrementarne l'offerta, per una fruizione in sicurezza della rete e per una efficace ripartizione modale degli spostamenti.

L'insieme degli interventi e azioni è volto a riordinare e riqualificare, anche tramite azioni mirate di recupero, le infrastrutture, i percorsi e la rete ed i servizi esistenti, collegando le tratte spezzate, con l'obiettivo, di lungo periodo, di collegare tra loro e con la città anche i singoli centri abitati.

Oltre a questo l'obiettivo sarà quello di mettere in relazione la rete dei percorsi pianificati col sistema di connessioni e hub intermodali del sistema di trasporto pubblico regionale e locale, nazionale ed europeo.

Quindi con il presente Piano si mettono le basi per programmare le azioni da intraprendere per consentire un incremento importante degli spostamenti effettuati normalmente per mezzo della bicicletta ed un corrispondente minor utilizzo dei mezzi a motore principalmente mediante il trasferimento di utenti che attualmente utilizzano l'auto/moto per spostamenti medio - corti e che possono avere una sana ed economica alternativa nell'utilizzo della bici.

Un insieme di azioni, politiche ed interventi che agiscono nella direzione della razionalizzazione dei percorsi ciclabili consentendo una più efficiente allocazione delle risorse economiche, cercando di tener conto della dotazione complessiva di piste esistenti e della attuale ridotta capacità di spesa delle amministrazioni comunali.

Il Nuovo Codice della Strada del 1992, all'art 2 indica come obiettivi da perseguire:

- la riduzione dei costi economici, sociali ed ambientali del traffico veicolare;
- il miglioramento del livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio;
- il miglioramento della fluidità della circolazione.

Nelle Direttive per la redazione dei Piani del Traffico del 1995, al punto 3.2.2, si dice che è importante fornire alternative modali all'uso di veicoli per il trasporto motorizzato individuale privato.

Da cui la conseguente richiesta di facilitazioni per le modalità di trasporto ciclistico.

Il DM del 1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" introduce alcuni impegni da affrontare per ridurre le emissioni inquinanti nelle aree urbane prodotte dai mezzi di trasporto motorizzati.

Nel febbraio del 2005 è entrato in vigore il Protocollo di Kyoto con l'obiettivo di fronteggiare la minaccia dell'effetto serra e dei cambiamenti climatici.

Con la Delibera di Giunta Comunale l'Amministrazione ha approvato l'Accordo di Programma per la qualità dell'Aria 2012 – 2015 per la gestione della qualità dell'aria e il progressivo allineamento ai valori fissati dalla UE di cui al D.Lgs 155 del 13 agosto 2010.

Tra gli Obiettivi dichiarati quello di un *miglioramento della mobilità sostenibile mediante il potenziamento di sistemi di mobilità collettiva (.....) e spostamento verso l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale (bicycle, veicoli elettrici,....)*

Nella Relazione Generale del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Ravenna sono riportati i generali obiettivi del Piano della Mobilità Ciclistica:

3.3 MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE, QUALITA' URBANA

3.3.3 - Le realizzazioni prioritarie di Fase A e B

“Obiettivo fondamentale del Piano Particolareggiato della Mobilità Ciclabile è il consolidamento e l'ulteriore diffusione di questa modalità di trasporto ottenuta mediante:

- *aumento delle condizioni di sicurezza anche mediante valutazioni in merito ai rapporti di precedenza;*
- *continuità e gradevolezza dei percorsi da ottenersi anche mediante interventi di rimagliamento della rete;*
- *realizzazione e/o miglioramento delle infrastrutture complementari;*
- *completamento della segnaletica prevista dalle norme ed eventuale integrazione con segnaletica dedicata;*
- *potenziamento del servizio di bici pubbliche;*
- *l'educazione, con opportune campagne, all'uso della bicicletta e l'adozione di incentivi per lo sviluppo dell'uso della bicicletta.”*

Se a tutto ciò si aggiunge il particolare momento economico e la necessità di un adeguamento delle abitudini e degli stili di vita si può intuire come uno degli obiettivi della moderna mobilità locale debba e possa essere quello di perseguire un incremento della mobilità ciclistica.

Una nuova cultura della mobilità deve anche farsi strada per:

- affrontare l'emergenza degli incidenti stradali che in tutta Italia, e Ravenna non fa eccezione, si segna l'incremento nelle zone urbane del territorio;
- migliorare la qualità dell'aria nel rispetto delle regole impartite dall'Unione Europea e dalla Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) redatto dalla Regione Emilia Romagna e per gli aspetti di carattere sanitario che la qualità dell'aria provoca;
- le positive ricadute che la mobilità “dolce” ed il conseguente stile di vita ha su chi la pratica anche dal punto di vista della prevenzione di malattie respiratorie e cardiovascolari.

In questa ottica una politica di incentivazione degli spostamenti per mezzo della bicicletta assume un ruolo strategico.

La diffusione della bicicletta dipende anche dalla qualità, continuità ed estensione della rete ciclistica, ovvero, di quel sistema complesso ed integrato di spazi dedicati (piste e corsie ciclabili) e spazi condivisi (strade con traffico non elevato), che consente di organizzare gli spostamenti in bicicletta in modo efficiente e sicuro.

La normativa italiana ha recepito questa necessità e le ha tradotte in azioni di pianificazione e progettazione.

Tant'è che prima ancora delle specifiche progettuali il **DM 557/99** (legge di riferimento) ne richiama gli **obblighi pianificatori**.

Il presente documento è quindi impostato su:

- ❖ una valutazione dell'incidentalità;
- ❖ una ricognizione di tutta la rete urbana ed extraurbana per acquisire un quadro conoscitivo del sistema complessivo della mobilità nel territorio e della esatta situazione fisico - funzionale della rete ciclistica;
- ❖ una conoscenza del sistema degli spostamenti e dei poli attrattori di traffico;
- ❖ un'indagine sulle strutture e i servizi dedicati;
- ❖ l'individuazione del sistema delle priorità e la pianificazione degli interventi;
- ❖ le iniziative promozionali di incentivazione e promozione dell'uso della bicicletta passate presenti e che si vorranno avviare.

2.1 Un sistema condiviso di accessibilità

Il PGTU in vigore così descrive al capitolo 2 *Il modello generalizzato di accessibilità finalizzato alla tutela ambientale della città*:

Le considerazioni, gli orientamenti e i provvedimenti contenuti in questo PGTU si basano su di un modello generale concepito per essere stabile nel medio periodo e, conseguentemente, costituire il riferimento funzionale e strutturale per i Piani Particolareggiati di questo e dei successivi PGTU.

Il modello ha l'obiettivo di stabilire un criterio generale di regolamentazione dell'accessibilità, associando ad ogni tipologia di accesso le modalità possibili e tra queste le più opportune in termini di impatto ambientale e di efficienza nell'uso dello spazio urbano

Ed è un moderno e sostenibile sistema di accessibilità condiviso dalle differenti componenti del traffico e delle diverse modalità di penetrazione del tessuto urbano che il presente Piano vuole definire maggiormente.

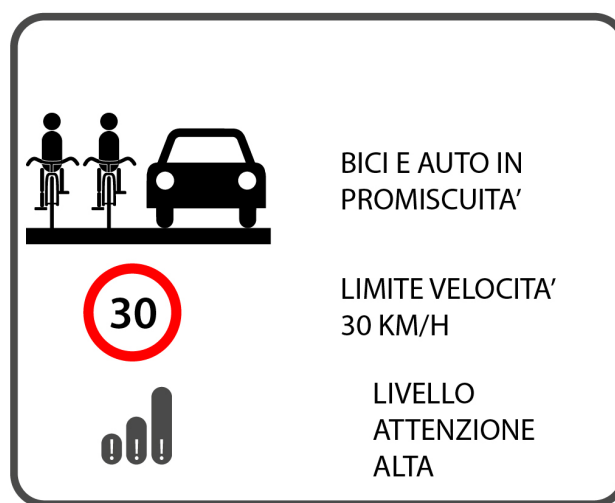
Un Sistema che si pone nell'ottica di valutare le diverse esigenze di accesso alla città e alle sue zone più centrali in modo graduale alle emissioni, alla necessità di sicurezza degli utenti e della qualità ambientale e architettonica che si vuole ottenere e proporre a city user e turisti.

Il Miglioramento dell'accessibilità agli spazi urbani e naturalistici aperti al pubblico transito va reso possibile nella consapevolezza che il raggiungimento del cuore della città e delle zone naturali del territorio ravennate debba essere fatto nel rispetto di questi spazi e del loro valore ambientale, commerciale e architettonico.

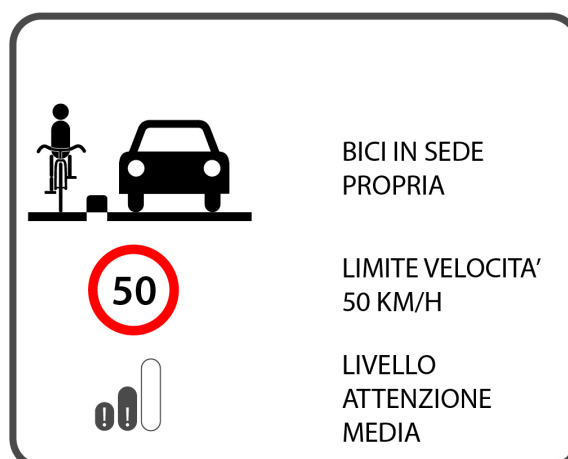
2.2 Le “zone ciclabili”

Uno degli obiettivi da conseguire riguarda la sduplice modalità di attenzione che conducenti delle auto e ciclisti dovranno adottare quando si trovano in differenti aree del territorio.

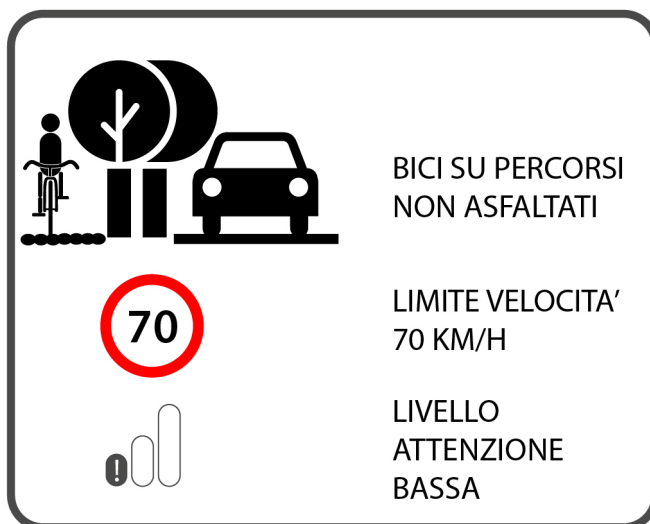
Si tratta di un approccio differente dal presedente che ad una differente collocazione del percorso pedalabile abbina differenti modi di trattare la segnaletica e l'infrastruttura.



Nelle zone più profonde del centro abitato di Ravenna ma anche in alcune zone del litorale e delle località più piccole saranno presenti o previste aree a traffico lento o meglio zone a 30 km/h (addirittura pedonalizzazioni) dove le biciclette e i pedoni potranno circolare in sede promiscua con i veicoli e i conducenti di veicoli e bici dovranno adottare comportamenti di guida adeguatamente prudenti. Questo passerà attraverso il cambiamento delle abitudini di guida dei conducenti.



Ci saranno zone, prevalentemente esterne al centro storico di Ravenna e, genericamente, nei tratti di collegamento extraurbani, dove l'attenzione di entrambi dovrà focalizzarsi prevalentemente nelle aree di intersezione dove confluiscono entrambe le categorie di veicoli (attraversamenti ciclabili). Durante la marcia, trattandosi prevalentemente di sedi separate l'attenzione potrebbe essere generalmente bassa o media.



Nel terzo caso, sedi di percorsi pedalabili in area naturalistica o simili l'attenzione del conducente della bici potrà essenzialmente essere bassa con elevato stato di relax. I veicoli a motore saranno prevalentemente a distanza anzi in genere saranno percorsi in cui la presenza di veicoli a motore sarà bandita o occasionale. Le strade dedicate al traffico veicolare potranno prevedere tratti a velocità maggiori di quelle urbane che saranno oggetto di mitigazione quando la strada dovesse incontrare incroci con percorsi ciclabili.

3 I percorsi partecipati

I percorsi partecipati dedicati alla mobilità ciclistica sono stati sostanzialmente tre:

- Il primo compreso in quello più generale dedicato al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;
- Il secondo fatto a seguito di “chiamata” ai soggetti e alle associazioni che ritenevano di poter proporre suggerimenti sui percorsi con i quali costruire la rete extraurbana della ciclabilità
- Il terzo, fatto all’interno del progetto europeo Locations,

3.1 Il percorso partecipato del PUMS

Il percorso partecipato del PUMS ha visto un’ampia fascia di partecipanti rappresentativa delle differenti categorie che nella seconda fase hanno affrontato anche il tema della mobilità ciclistica avendolo valutato come fattore determinante di sviluppo della mobilità sostenibile come risulta dalle preferenze esplicate nel questionario on line che ha evidenziato una attenzione massima sui temi della ciclabilità.

Durante il workshop tematico dedicato proprio alla mobilità ciclistica è emersa la necessità di *“Migliorare la rete di mobilità ciclistica per consentire ai cittadini di raggiungere più parti della città e in sicurezza, ma soprattutto per incrementare il turismo”*.

3.2 Il percorso partecipato della mobilità ciclistica extraurbana

Nello spirito di quanto affermato nei paragrafi precedenti ma per avere una adeguata partecipazione da parte dei cittadini o di associazioni l’Amministrazione Comunale ha dato il via ad un percorso partecipato che ha acquisito le proposte dei possibili tracciati pedalabili extraurbani che avrebbero potuto far parte della rete principale e che di seguito si elencano:

1. ANNA GRAZIA GULMINELLI IN COLLABORAZIONE CON CENTRO CEAS R.A
21, COMUNE
DI RAVENNA, CONSORZIO DI BONIFICA DELLA ROMAGNA E FIAB RAVENNA
Da Teodorico alla Rotta del Lamone - Baiona_lamone - Teodorico_lamone - Tracce
lamone
2. ASSOCIAZIONE AMICI DI OLINDO GUERRINI - Percorso Ciclabile Ravenna –
Sant’Alberto
3. CIRCOLO MATELDA LEGAMBIENTE RAVENNA - ASSOCIAZIONE NATURISTA
CIRCOSCRIZIONI DEL TERRITORIO - Un fiume per amico

4. COMITATI CITTADINI PONTE NUOVO - MADONNA ALBERO - LIDO DI DANTE
I luoghi di Dante - L'evoluzione della linea di costa - Pineta Ramazzotti - La
campagna - Il Bevano - La Torraccia - Classe-Ponte Nuovo - Colonna dei Francesi
5. COMITATO CITTADINO MANDRIOLE - Mandriole
6. COMITATO CITTADINO SAN ZACCARIA – Bevano - San Zaccaria e Ville unite -
Ville unite e Disunite
7. COMITATO ACQUETERRE - Fiume di genti - Sentieri d'argine - Sulle tracce di
Garibaldi
8. DARSENA SEA RIDE
9. FIAB RAVENNA - Percorsi_ciclabili_provinciali - Pineta-porto corsini
10. FIAB RAVENNA - AMICI IN BICI - Processo di valorizzazione dei percorsi
cicloturistici nelle zone naturali di Ravenna - (pinetali, vallive, litorali e zone parco) -
Percorso Ciclabile “Dei Fiumi Uniti” - Percorso Ciclabile “Delle due Capitali Firenze -
Ravenna” sul fiume Lamone - Percorso Ciclabile “Fiume Savio”
11. LEGAMBIENTE - Percorso Un Fiume per amico
12. ALBERTO REBUCCI - Rete ciclovie regionali
13. PRO LOCO CASALBORSETTI - Percorsi Cicloturistici Casal Borsetti
14. PRO LOCO MARINA ROMEA - La cartellonistica
15. PRO LOCO PORTO CORSINI - proposta pista ciclabile PortoCorsini
16. PRO LOCO PUNTA MARINA - Ciclabile low
17. PRO LOCO S. ALBERTO - Armentario_casa_quatrocchi - Ca_bosco_circolo_ippico
- Cotechino_off_road - Teodorico_museo_natura -
Traghetto_Reno_cascina_guiccioli
18. PRO LOCO DECIMANA - Percorsi del Territorio Decimano
19. TRAIL ROMAGNA - Il fronte dei porti - Ravenna Città d'acque – Fiumi, canali e
bonifiche - Dal mare, risalendo i Fiumi Uniti e ritorno attraverso la pineta di Classe -
al lido che porta il nome di Dante
20. LIDO DI CLASSE-LIDO DI SAVIO - Valorizzazione turistica

Sono 20 differenti proposte da parte di altrettanti soggetti (singoli o associati) che hanno dato conto, durante alcuni momenti di incontro, delle ragioni che li avevano condotti a presentare le varie proposte.

Alcune di queste seguono percorsi naturalistici, altre seguono il posizionamento di luoghi di interesse anche percorrendo strade urbane ed extraurbane altri sono semplici suggestioni per passeggiate in zone particolari del territorio.

Prima di tutto è stata fatta una georeferenziazione dei percorsi e una restituzione su base cartografica degli stessi. (vedi tavola *“PROPOSTE DELLE ASSOCIAZIONI”* nel fascicolo *“Tavole di Piano”*)

Sono state censite le proprietà e verificate le condizioni dei tratti interessati.

E' stato poi fatto un incontro con l'assessorato al Turismo e l'assessorato alla Mobilità per individuare un possibile filo conduttore che avrebbe determinato la scelta della rete principale sulla quale riversare interessi attività, energie e risorse

La scelta del filo conduttore è stato possibile grazie e soprattutto all'interazione tra differenti uffici dell'Amministrazione.

Prima di questo incontro l'Ufficio Mobilità ha censito i luoghi di interesse storico, naturalistico, religioso e scenografico del territorio per poterli mettere in sovrapposizione con i percorsi proposti. (vedi tavola *“PUNTI DI INTERESSE DEL TERRITORIO”* nel fascicolo *“Tavole di Piano”*)

Ne è venuta fuori una interessante mappa sulla quale è stato possibile fare scelte e porsi obiettivi.

La rete che ne è derivata (vedi tavola *“RETE PEDALABILE PRINCIPALE”* nel fascicolo *“Tavole di Piano”*) ha lo scopo di dotare il territorio consentendo una visitabilità generale dei luoghi di interesse e un miglioramento degli spostamenti ciclistici che si effettuano sul territorio tra vari punti di interesse e guardare anche a spostamenti di tipo cicloturistico individuando tracciati di interesse intercomunale nazionale ed europeo.

Sono stati individuati **percorsi pedalabili per 203 km** di cui solo 12 km ancora da realizzare per rendere interamente percorribile la rete.

Su questa rete vanno a sovrapporsi gli **85 km di sviluppo della Ciclovia Adriatica** che consentiranno di collegare i territori di Comacchio, Ravenna e Cervia.

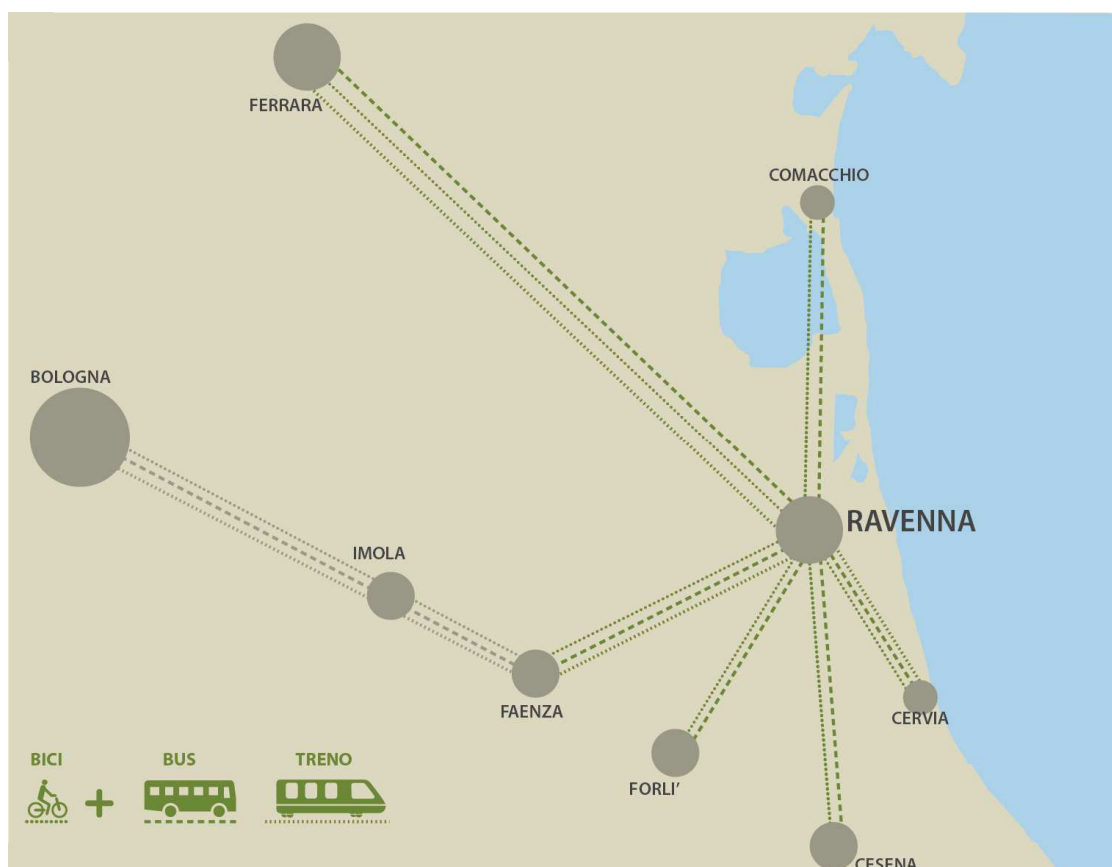
Naturalmente le preesistenze nelle aree naturalistiche hanno giocato un ruolo fondamentale così come le sommità arginali, già frequentate, che dovranno trovare una rapida e condivisa regolamentazione dell'uso comune mediante accordi tra gli Enti interessati.



Inoltre nella rete principale altri percorsi consentiranno di volgere verso l'interno con l'intento di diventare i tracciati che collegheranno Ravenna con Cesena, Forlì, Faenza ed altri importanti località turistiche dell'entroterra romagnolo creando un sistema di ciclabilità a servizio dei trasferimenti turistici, ciclo-escursionistici e sportivi.



Questo sistema sarà maggiormente appetibile a qualsiasi categoria di utenza se ai percorsi pedalabili verranno affiancate opportunità di spostamento bici-bus, bici-treno che completeranno il sistema.



3.3 Il percorso partecipato del progetto LOCATIONS

Una prima fase di analisi, nella quale si sono svolti dei focus groups o face-to-face meeting. Gli stakeholders sono stati separatamente invitati ad alcuni incontri al fine di raccogliere le criticità maggiormente percepite.

È stata scelta la modalità del focus group per consentire ad ogni attore di esprimere la propria opinione, evitando che alcuni soggetti potessero prevalere su altri spostando l'attenzione solo su alcune problematiche. Inoltre, soprattutto per gli operatori del settore turistico, la riservatezza delle informazioni e dei dati riguardanti il turismo crocieristico è di fondamentale importanza; era dunque necessario garantire un ambiente confidenziale e favorevole al dialogo.

Nella seconda fase, nella quale i ruoli dei vari stakeholders erano più chiari, i vari attori sono stati riuniti in gruppi sulla base della matrice interesse-potere. In un primo incontro si sono incontrati gli attori con alto interesse e basso potere; un altro incontro si è svolto con gli stakeholders con alto potere e basso interesse e un terzo incontro è stato riservato agli attori con alto potere e alto interesse. Durante i primi due incontri un primo momento è stato dedicato alla presentazione del fenomeno crocieristico sul territorio ravennate, all'illustrazione delle principali vincoli nel breve periodo e opportunità nel lungo termine. Dopo aver costruito una base di conoscenza comune, gli stakeholders con basso potere/alto interesse e alto potere/basso interesse sono stati invitati ad indicare un sistema di priorità ad un set di azioni e di obiettivi che il Comune di Ravenna aveva elaborato nella precedente fase di analisi. La valutazione seguiva una scala da 1 a 5 secondo il seguente sistema

Un'altra fase del processo partecipativo ha visto partecipare direttamente i singoli soggetti. Da una parte sono stati coinvolti i crocieristi, dall'altra i cittadini di Porto Corsini.

I crocieristi, in qualità di utenti finali, sono stati intervistati durante l'ultima toccata dell'anno 2017 e sono stati invitati a rispondere ad un questionario per valutare la qualità dei servizi di mobilità dal terminal alla città e capire quali carenze sono maggiormente percepite dai crocieristi stessi.

I cittadini di Porto Corsini, in qualità di persone più direttamente interessate agli effetti della mobilità dei crocieristi, sono stati direttamente coinvolti in un processo che ha accompagnato lo sviluppo di un Piano Particolareggiato del traffico, che, nell'ottica della mobilità sostenibile, mira a definire gli interventi attuabili nel breve/medio periodo utili a migliorare la mobilità pedonale e ciclabile, l'accessibilità, la sicurezza stradale, il sistema della sosta e della circolazione veicolare. Qui si riporta solo una breve sintesi metodologica, mentre per i dettagli si rimanda alla lettura dei documenti del PPTU allegati al Piano

Per il percorso di coinvolgimento dei cittadini è stato creato un claim e un logo dedicato, che ha accompagnato tutto l'iter, dalla fase di analisi a quella di valutazione degli scenari e di progettazione finale.



Le attività relative al processo partecipativo con i cittadini di Porto Corsini si sono svolte in momenti differenti:

1. un primo incontro strutturato come un'intervista di gruppo ai cosiddetti "opinion leaders", ossia ad alcune persone (meno di una decina in tutto) che, per ruolo e/o attività svolta nella frazione, hanno una visione completa delle problematiche da affrontare e sono in grado di rappresentarne la percezione di parte degli abitanti e degli operatori economici;
2. un'assemblea pubblica aperta a tutti gli interessati, durante la quale si è informata la popolazione delle finalità del LCTP e del PPTU e, mediante la tecnica del "geotagging" si sono individuate le principali criticità. Precedentemente all'incontro sono state individuate 6 categorie di criticità ed ad ognuna è stato associato un simbolo. Ad ogni partecipante sono stati consegnati alcuni stickers con i sei simboli rappresentanti le categorie di criticità. A tutti è stato richiesto di individuare le criticità attaccando gli stickers su una foto aerea stampata in grande formato. Inoltre, mediante la distribuzione di planimetrie "mute" in formato A4 della frazione, si sono localizzati ulteriori punti e tratti critici legati alle tematiche affrontabili con lo strumento del piano. Infine, si sono raccolte alcune prime proposte viabilistiche, provvedendo, in un secondo momento, ad evidenziare e discutere collegialmente i risultati delle segnalazioni;
3. la pubblicazione di un questionario on-line rivolto agli abitanti di Porto Corsini, mirato a conoscere le abitudini di base in fatto di mobilità, a raccogliere giudizi sintetici su alcuni aspetti della mobilità e viabilità della frazione, ma anche pareri e proposte più strutturati

4. un incontro pubblico focalizzato ad informare i cittadini sulle strategie di “traffic calming”, sulle misure attuabili nella realtà di Porto Corsini e sul confronto tra le differenti possibilità e le implicazioni di ognuna, integrando gli aspetti tecnici coi suggerimenti e le osservazioni dei residenti;
5. un incontro finale nel quale si è presentata alla cittadinanza la proposta di piano, costruita sulla base dei contributi dei residenti, dei contatti portati avanti con gli Enti coinvolti e caratterizzata da interventi in buona parte anticipabili da sperimentazioni reversibili ed a basso costo, che possano fornire indicazioni e riferimenti per il futuro.
- 6.



Figura 1: Gli incontri del processo partecipativo svoltosi a Porto Corsini

Molte delle proposte presentate e delle segnalazioni fatte riguardano la realizzazione di percorsi ciclabili urbani ed extraurbani in particolare quello di collegamento con la città di Ravenna costeggiando la Piallassa e la pineta di san Vitale.

3.4 LABORATORIO URBANO VERSO LA REALIZZAZIONE DI UN PERCORSO FLUVIALE TUTELATO LUNGO GLI ASSI FLUVIALI RONCO, MONTONE, FIUMI UNITI

Il progetto che ha indubbie ricadute sulla pedalabilità dei percorsi lungo le sommità arginali rientra anche nella programmazione annuale delle iniziative e attività di educazione ed informazione all'ambiente e alla sostenibilità proposte dal Comune di Ravenna denominata "AMBIENTE 2017"

Il processo partecipativo è stato finalizzato a:

- formulare un progetto unitario che ha definito un assetto organico per lo sviluppo di un percorso fluviale tutelato a Ravenna (assi fluviali Ronco, Montone, Fiumi Uniti) condiviso a livello istituzionale e con la società civile;
- applicare le più innovative modalità di analisi e di co-progettazione in materia di paesaggio e riqualificazione del territorio;
- elaborare un quadro di analisi dell'area (punti di forza e di debolezza, minacce/opportunità, possibili connessioni, centralità, competenze, progettualità già esistenti) per definire ipotesi di riorganizzazione in termini di tutela, recupero della memoria storica dei luoghi, valorizzazione, fruizione, manutenzione, presenza umana e turismo;
- produrre una prima ipotesi di connessione paesaggistica, ecologico-naturalistica e fruitiva del percorso fluviale, attraverso l'integrazione delle funzioni residenziali, produttive, agricole, turistiche e naturalistiche, al fine di legare l'area fluviale al resto del territorio ed in particolare ai centri e ai relativi bordi urbani che, con l'area fluviale, intrattengono una relazione morfologica e funzionale, potenzialmente generatrice di nuove occasioni di sviluppo economico compatibili con l'ambiente;
- definire un piano di interventi progettuali condivisi, individuati – in relazione alla loro collocazione strategica all'interno del territorio considerato – e capaci di innescare un effetto volano per la tutela e valorizzazione dell'area.



4 La rete ciclistica urbana

Molte strade esistenti del centro abitato di Ravenna hanno caratteristiche geometriche che non consentono la realizzazione di percorsi ciclabili separati dal traffico.

Questo avviene in particolare all'interno del centro Storico dove la rete stradale è stata dimensionata in epoche in cui la mobilità assumeva connotazioni legate al numero e alle caratteristiche dei veicoli in circolazione.

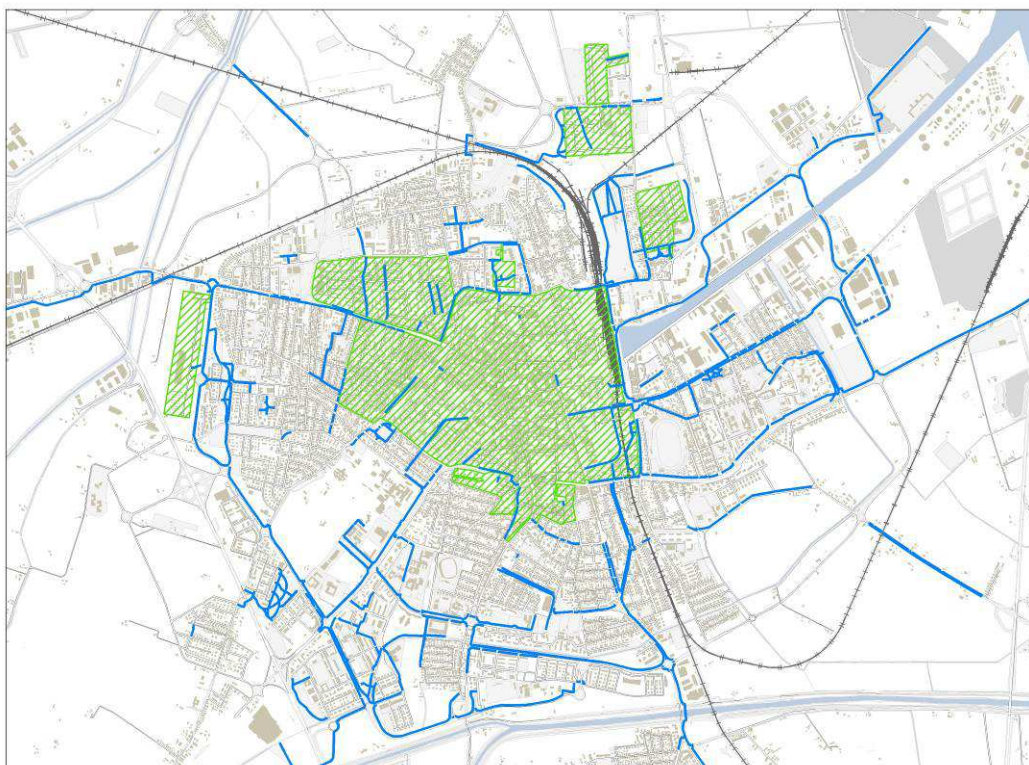
Eppure esse hanno una valenza strategica per il completamento della rete degli itinerari ciclabili urbani creando così le condizioni per contribuire alla realizzazione di una **zona a bassa presenza veicolare**.

In questi anni alcune amministrazioni hanno adottato soluzioni audaci che talvolta non trovavano pieno riscontro alle norme in vigore.

Nel 2001, dietro richiesta di specifico parere, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha aperto la porta a soluzioni che consentono margini d'azione¹-

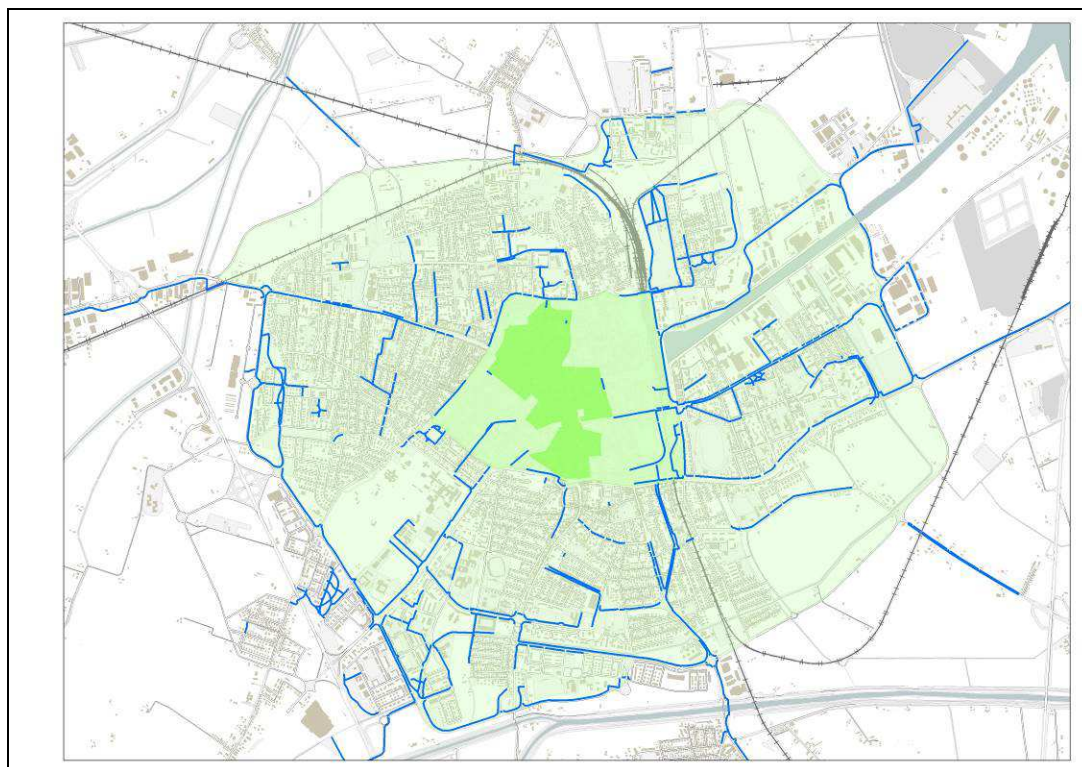
Innanzitutto è bene ricordare l'art.4 c.1 lett. d) del DM 557/99 prevede, tra gli itinerari ciclabili, anche i percorsi promiscui con gli altri veicoli anche se in realtà tale possibilità è prevista come ultima ipotesi in senso di sicurezza per l'utenza ciclistica.

Essi possono essere previsti, art. 5 c. 6 del DM 557/99, per dare continuità alla rete degli itinerari ciclabili nel caso in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili.



Ravenna: la rete dei percorsi ciclabili in rapporto alle ZONE 30 km/h

¹ Parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 6234 del 21.12.2011



Ravenna: la rete dei percorsi ciclabili in rapporto al centro storico e alla ZTL

Citando il parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

“ Al riguardo si osserva che l’istituzione di una zona a traffico imitato ai sensi dell’art. 7, c. 9 del N.C.D.S. (Dlgs n. 285/1992) e nell’ambito di questa, di una zona a velocità limitata di cui all’art. 135, c. 14 del regolamento di esecuzione e di Attuazione (DPR n. 495/1992), a parere di questo ufficio può ritenersi confacente all’esigenza sopra rappresentata”

Al riguardo l’istituzione di una zona a velocità limitata **zona 30** (di cui all’art. 135 c.14 del DPR 495/92) è da ritenersi confacente all’esigenza sopra rappresentata, purché in condizioni di ridotto traffico veicolare.

Nello specifico, considerando come massima capacità di una corsia nell’ora di punta il valore di 1200 veicoli/ora, per traffico veicolare ridotto si potrebbe intendere un valore inferiore al 50% e quindi inferiore a 600 veicoli/ora nell’ora di punta.

Dall’attuale formulazione dell’art. 4 c. 5 del DM 557/99 non ci sono vincoli sulla modalità di realizzazione di itinerari promiscui anche di senso opposto.

Qualora per difetto di spazio non sia possibile la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria, ex art.6 c.1 e art.7 c.4 del DM 557/99, di senso opposto a quello veicolare, appare quindi ammissibile realizzare percorsi promiscui limitando il transito in senso opposto ai soli velocipedisti, mediante l’impiego della segnaletica di obbligo di cui all’art.122 cc.2-3 del DPR 495/92 (figg. 80/81), integrata con i pannelli di cui all’art. 83 c.3 Mod. II 4.

Qualora i veicoli provengano da un senso unico, su entrambi i sensi di marcia deve naturalmente essere apposto il segnale “doppio senso di circolazione”.

In merito alle dimensioni della sezione stradale, nell'ipotesi di strade locali urbane, si può fare riferimento al modulo minimo di corsia pari a 2,75 m, maggiorato della larghezza minima di corsia ciclabile pari 1,50 m, per un totale di 4,25 m al netto degli spazi da dedicare al transito dei pedoni che si dovranno stimare in corsie di almeno 1,00 m per parte.

Tale misura è da intendersi attualmente come minima inderogabile per consentire il transito di veicoli a motore di massa complessiva fino a 3,5 t in un senso, e di velocipedi a due ruote in senso opposto.

Per motivi di sicurezza non è opportuno consentire la sosta sulla mano percorsa dai velocipedi.

Quando la corsia debba consentire il transito di categorie superiori di veicoli (es. bus) lo spazio disponibile, sempre al netto dei percorsi pedonali, dovrà essere di 5,00.

Per quanto riguarda la segnaletica orizzontale, come consentito dall'art.138 c.6 del DPR 495/92, non si dovranno tracciare le strisce longitudinali; conseguentemente, non essendo definite le corsie di marcia, non si dovrà fare uso della segnaletica verticale di cui all'art.135 c.19 ("uso corsie"); in tal caso tutti i conducenti dovranno adottare il comportamento di cui all'art.143 cc.1-2 del Codice della Strada e, qualora si necessario, quello di cui all'art. 150 c.1.

4.1 L'incidentalità ciclistica: in aumento le vittime tra i ciclisti²

Nel 2016 si sono verificati in Italia 175.791 incidenti stradali con lesioni a persone che hanno provocato 3.283 vittime (morti entro il 30° giorno) e 249.175 feriti.

In particolare si sono registrati 1.470 decessi tra conducenti e passeggeri di autovetture, seguono motociclisti (657), pedoni (570), **ciclisti (275)**, occupanti di autocarri e motrici (136), ciclomotori (116) e altre modalità di trasporto (59).

L'analisi della distribuzione delle vittime per tipologia di utente della strada, pedoni o utilizzatori di specifiche categorie di veicoli, risulta di particolare interesse, soprattutto per il monitoraggio della **mortalità degli utenti più vulnerabili**.

Tra questi ultimi si annoverano pedoni, **ciclisti** e utenti delle due ruote a motore.

Questi soggetti sono molto più esposti di altre tipologie di utenti, prima di tutto perché non hanno protezioni esterne, come l'abitacolo di un veicolo.

Gli utenti vulnerabili rappresentano nel complesso quasi il 50% dei morti sulle strade. Gli indici di mortalità e lesività per categoria di utente della strada evidenziano i rischi più elevati per gli utenti più vulnerabili rispetto a quelli di altre modalità di trasporto.

Quindi dopo due anni di stagnazione il numero dei morti torna a ridursi rispetto al 2015 (-145 unità, pari a -4,2%).

² Dati ISTAT e ACI 2016

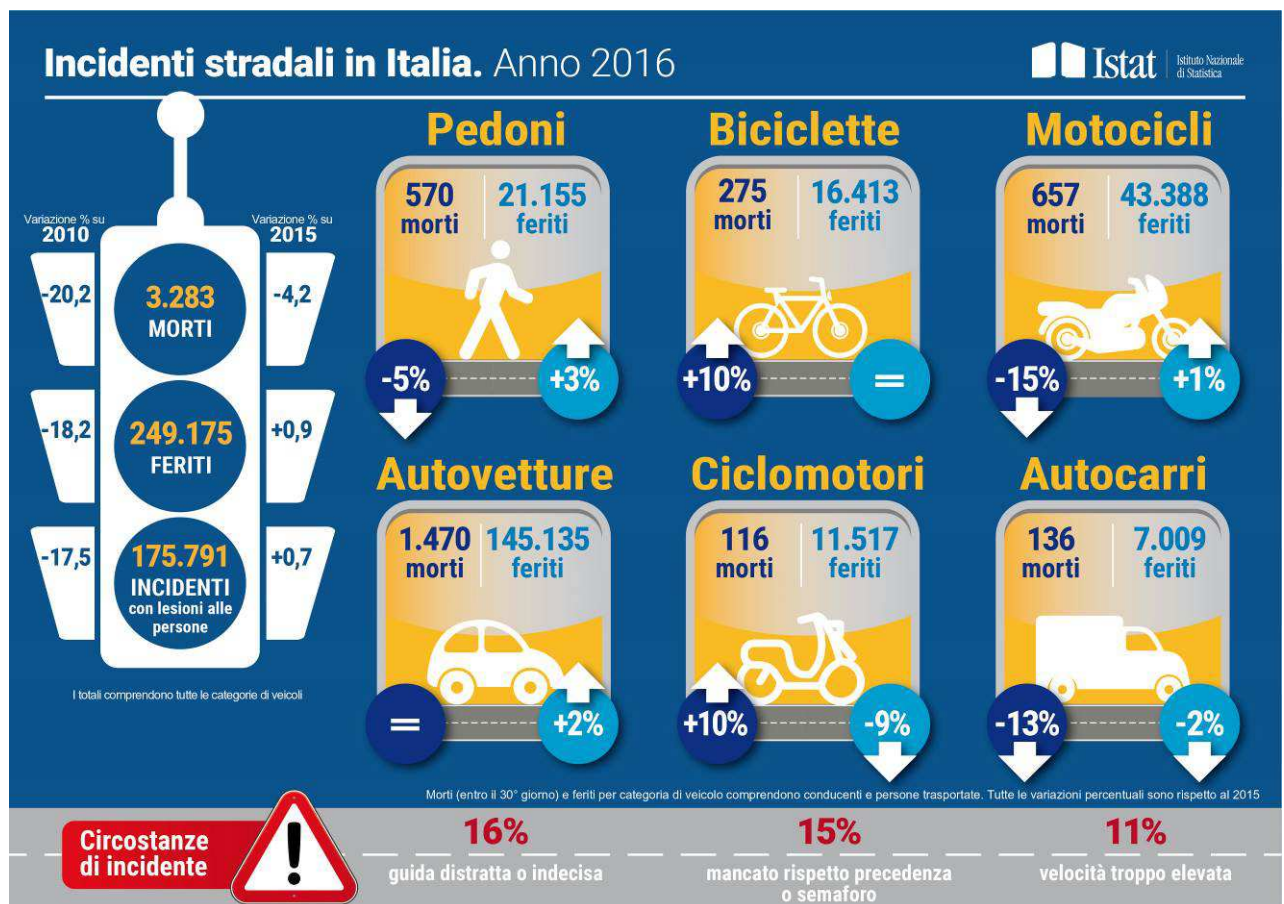
Tra le vittime, come detto, sono in aumento i ciclisti (275, +9,6%) e i ciclomotoristi (116, +10,5%), stabili gli automobilisti deceduti (1.470, +0,1%) mentre risultano in calo motociclisti (657, -15,0%) e pedoni (570, -5,3%).

Per la prima volta dal 2001 gli incidenti e i feriti registrano un incremento, rispettivamente +0,7% e +0,9%.

Aumentano soprattutto i feriti gravi: sulla base dei dati di dimissione ospedaliera, sono stati oltre 17 mila contro i 16 mila del 2015 (+9%). Il rapporto tra feriti gravi e decessi è salito a 5,2 nel 2016 da 4,7 dell'anno precedente.

L'indice di mortalità per i pedoni, pari a 2,93 morti ogni 100 incidenti per investimento di pedone, è più di quattro volte superiore rispetto a quello degli occupanti di autovetture (0,66); il valore dell'indice riferito a motociclisti e ciclisti è, invece, circa il doppio.

L'indice di lesività è molto elevato per i pedoni e per gli utenti delle due ruote a motore.



Quindi nel 2016, sono aumentate le vittime tra i ciclisti con un +9,6% rispetto al 2015 e +3,8% rispetto al 2010.

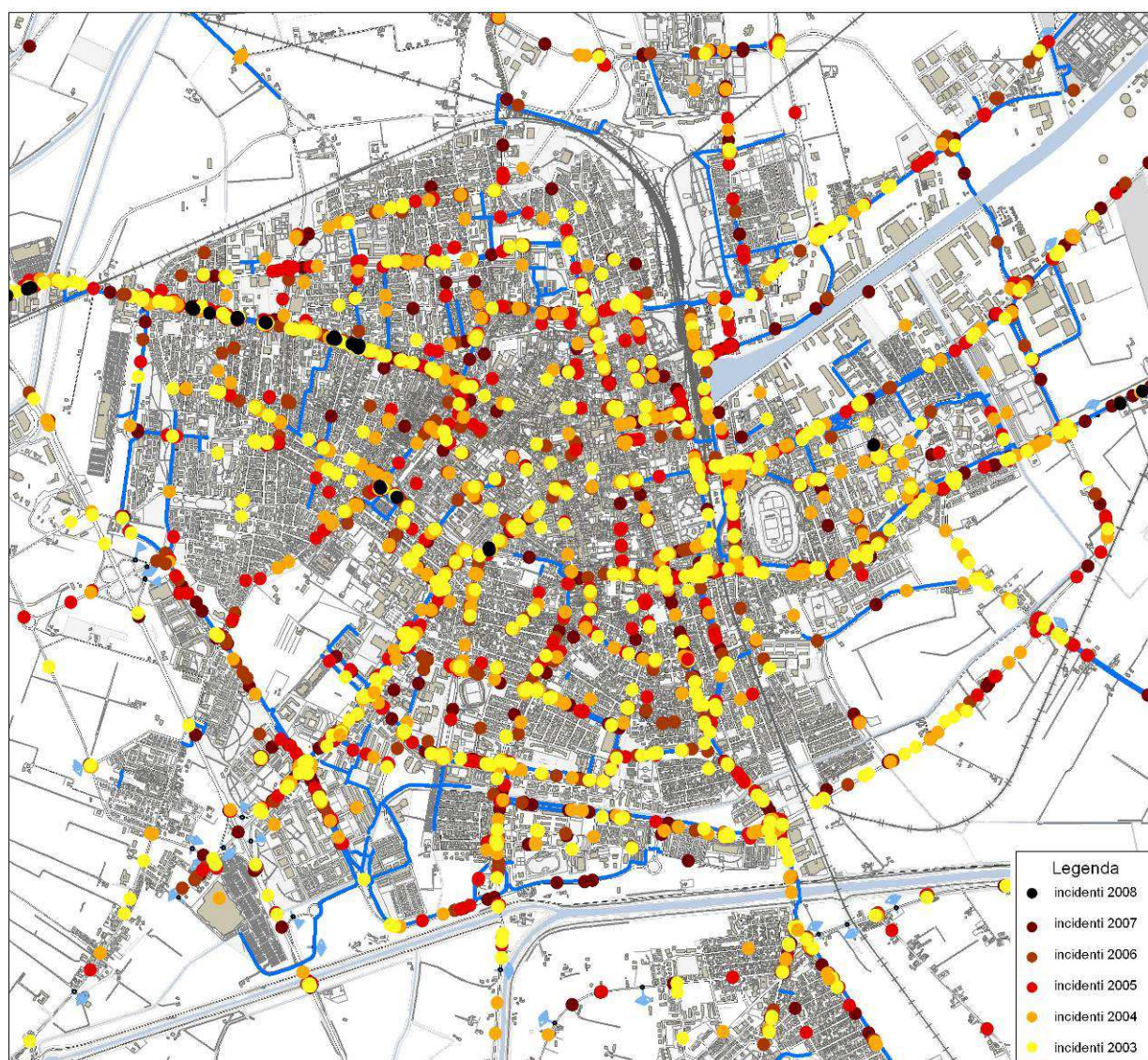
La classe di utenti che presenta i maggiori guadagni in termini di riduzione della mortalità negli ultimi 16 anni è quella degli automobilisti (-61,8% dal 2001), quella più penalizzata i ciclisti (-24,9% dal 2001).

La riduzione consistente della mortalità di conducenti di autovetture è sicuramente legata ai notevoli progressi della tecnologia messa in campo per la costruzione di dispositivi di sicurezza dei veicoli

E' evidente che tale situazione si pone in netto contrasto con una politica di incentivazione della mobilità ciclistica e pedonale lungo le maggiori direttrici di traffico della città.

Nell'ambito delle politiche di incentivazione all'uso della bicicletta è pertanto indispensabile pensare ad una importante azione di *enforcement*.

Questo, oltre a tutelare la sicurezza e l'incolumità di ciclisti e pedoni potrebbe restituire ad alcuni assi stradali un indispensabile livello di sicurezza.



4.2 La domanda di mobilità ciclistica

I flussi dell'ora di punta (dati 2005) si presentano prevalentemente al mattino (8 volte su dieci, con le eccezioni di Via Gorizia - Via Fiume Montone Abbandonato (18.30-19.30) e Via Rubicone - Via Cesarea (18.00-19.00)), con i picchi maggiori in Via Ravegnana - Via San Mama (quasi 400 bici tra le 8.30 e le 9.30), in Via Maggiore (242 bici tra le 10.30 e le 11.30), in Viale Piave (quasi 195 bici tra le 10.30 e le 11.30), in Via Bellucci (quasi 185 bici tra le 8.00 e le 9.00), in Via Belfiore (quasi 180 bici tra le 7.30 e le 8.30). Le strade meno trafficate risultano essere ancora Viale delle Industrie - Via Antico Squero (quasi 95 bici tra le 7.30 e le 8.30) e Via Rotta - Via Sant'Alberto (quasi 95 bici tra le 8.30 e le 9.30).

La geografia degli spostamenti ha subito, in questi anni, importanti variazioni sulla scorta di alcuni interventi infrastrutturali ed ora si rende necessario impostare lo sviluppo della mobilità ciclistica anche su politiche di promozione e sulla manutenzione delle piste esistenti oltre che su un attento dosaggio degli interventi dedicati alla sicurezza della circolazione dei ciclisti.

Il Piano degli spostamenti casa lavoro dei dipendenti del Comune di Ravenna ha evidenziato alcuni elementi di grande interesse applicato ad una massa critica rilevante: circa 1000 dipendenti intervistati.

Innanzitutto il 22% di dipendenti già si recano al lavoro utilizzando la bicicletta con un aumento di 2 punti percentuali rispetto alla precedente indagine.

Altra osservazione riguarda la quota di utenti che verosimilmente potrebbero essere attratta da questo sistema di trasporto: il 50% circa degli intervistati effettua uno spostamento inferiore a 4 km.

E' evidente che parte di questi non potranno essere "catturati" per motivi legati alle varie necessità familiari (spostamenti indiretti per accompagnare i figli piccoli a scuola, ecc.) però ci sono margini di miglioramento.

Indagini³ effettuate durante la redazione del progetto europeo BICY Circa il 17,0% degli spostamenti sono effettuati in bicicletta (13,3% se si tiene conto dell'età nell'indagine), per i dipendenti AUSL questo numero quasi raddoppia (o triplica) arrivando addirittura al 36%.

Questo indica che l'uso della bicicletta a Ravenna può enormemente aumentare.

Comprendere i principali fattori che hanno determinato un uso così rilevante della bicicletta da parte dei dipendenti AUSL potrebbe essere di supporto ad una politica finalizzata a migliorare ed incrementare la mobilità ciclabile.

Circa i due terzi dei ciclisti che usano regolarmente la bici, la utilizzano anche in caso di pioggia e quando è freddo (sotto i 10 ° C), mostrando che la bicicletta può risultare un importante mezzo di trasporto per la maggior parte dell'anno.

³ ing. G. Rossi - *Le politiche di mobilità ciclabile per la città di Ravenna* – Progetto Bicy – Central Europe Cooperating for success – European Union – European Regional Development Fund

Inoltre, il 34,5% di coloro che non usano regolarmente la bicicletta dichiara che vorrebbe usare la bicicletta se venissero apportati alcuni interventi migliorativi.

E' possibile che questa percentuale sia ancora più alta, perché alcuni studi hanno evidenziato che molte persone non si rendono conto di quanto sia piacevole andare in bicicletta fino al momento in cui non la provano, e che molte persone, una volta provato, continuano ad utilizzarla.

Attualmente meno della metà delle persone intervistate ritiene che non userebbe mai una moto (45,6%), e solo l'8,4% sono "gli appassionati di auto" – ossia coloro che non possono immaginare di spostarsi senza la propria auto.

Le prime due priorità per le persone che vorrebbero usare la bicicletta a Ravenna sono la realizzazione di piste ciclabili continue (42,5%) e la possibilità di trovare un parcheggio sicuro per la bicicletta (45,7%). Aiutare i ciclisti a sentirsi sicuri e protetti è anche molto importante, perché un alto numero di ciclisti si ritiene non rispettato dagli automobilisti, con la paura di subire un incidente, e molti hanno addirittura sperimentato una collisione con una autovettura.

Esempi di successo ricercano gli obiettivi in relazione ai livelli di uso della bicicletta e alle caratteristiche dell'offerta ciclabile. Questi possono essere sia obiettivi numerici che obiettivi qualitativi, come "La città di Ravenna si propone di essere la città più ciclabile di tutte le altre città dell'Europa centrale di pari dimensioni, un luogo dove ognuno si senta sicuro e tranquillo utilizzando la bicicletta, e tutto può essere fatto spostandosi in bicicletta". Gli obiettivi possono essere riferiti ai diversi tipi di ciclisti: per esempio, i visitatori (turisti), i residenti, i pendolari e chi si sposta per acquisti, anziani e bambini.

Durante questa indagine sono state effettuate alcune postazioni di rilevamento dei flussi nelle seguenti vie:

1. via Romea Sud;
2. via Galilei;
3. via Pertini;
4. via Faentina;
5. via N. Baldini;
6. via Trieste pista bidirezionale lato destro verso est;
7. via Trieste pista bidirezionale lato sinistro verso est;

la risultanza dei rilievi è allegata alla presente relazione come allegato 1 - Campagna di monitoraggio dei flussi ciclistici a Ravenna.

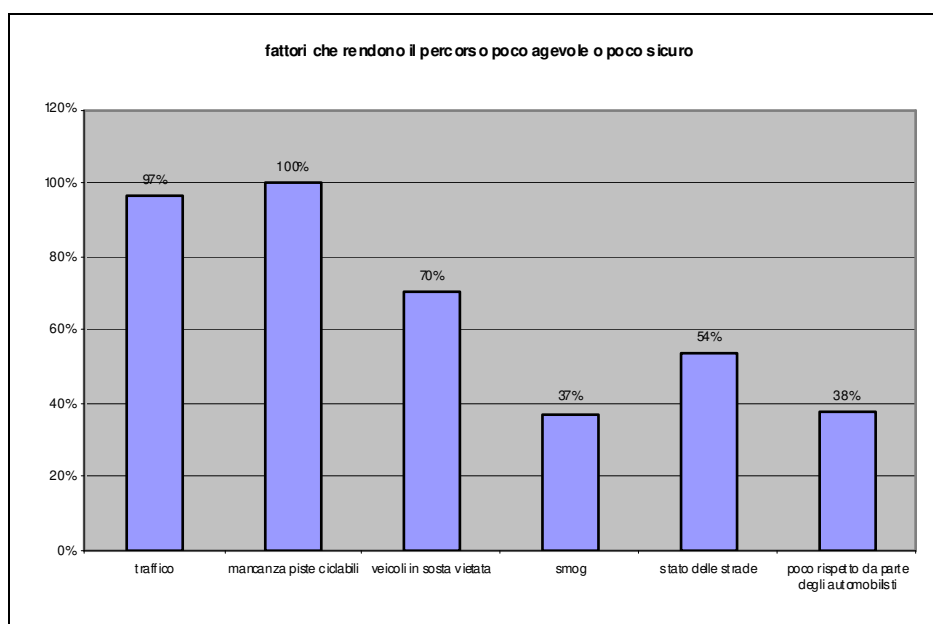
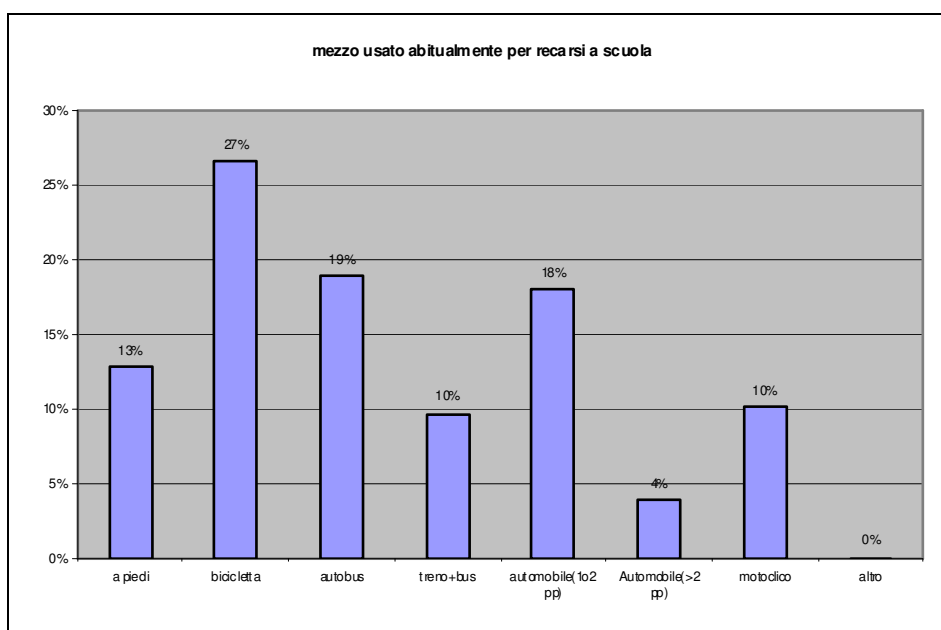
Durante l'iniziativa denominata "**Giretto d'Italia 2017**" cui il Comune di Ravenna ha aderito per sostenere la mobilità ciclabile in ambito urbano e a sensibilizzare i cittadini al sempre maggiore utilizzo della bicicletta nei propri spostamenti in città è stato possibile effettuare ulteriori rilievi degli spostamenti lungo itinerari ciclabili della città.

Anche questa occasione è stata utile per registrare la massiccia presenza di spostamenti in bicicletta lungo le radiali di accesso al centro storico e ai poli attrattori di traffico (in gran parte edifici scolastici) posti in centro e lungo le radiali stesse.

Il rilievo ha consentito al Comune di Ravenna di piazzarsi al secondo posto tra le città partecipanti per numero di ciclisti rilevati.

Altro momento di verifica si è avuto in occasione del Progetto Partecipato "CICLOPE" avviato per rilevare le criticità degli spostamenti casa scuola degli studenti del polo scolastico di via Marconi a Ravenna e finanziato in parte con fondi concessi dalla Regione Emilia Romagna. Un polo scolastico che annota la presenza di circa 2000 tra studenti degli istituti superiori, scolari delle medie delle scuole elementari e scuole materne.

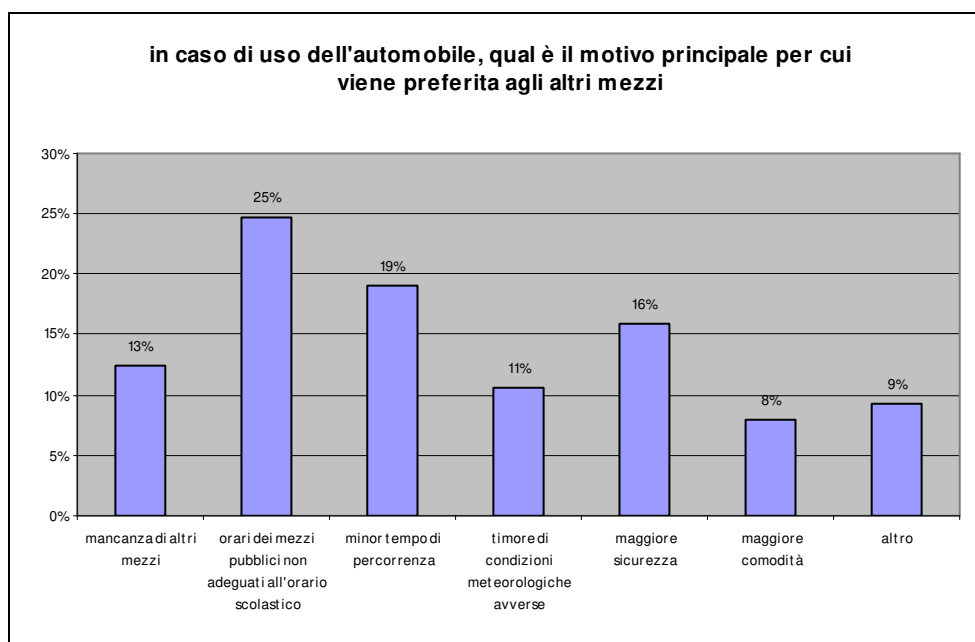
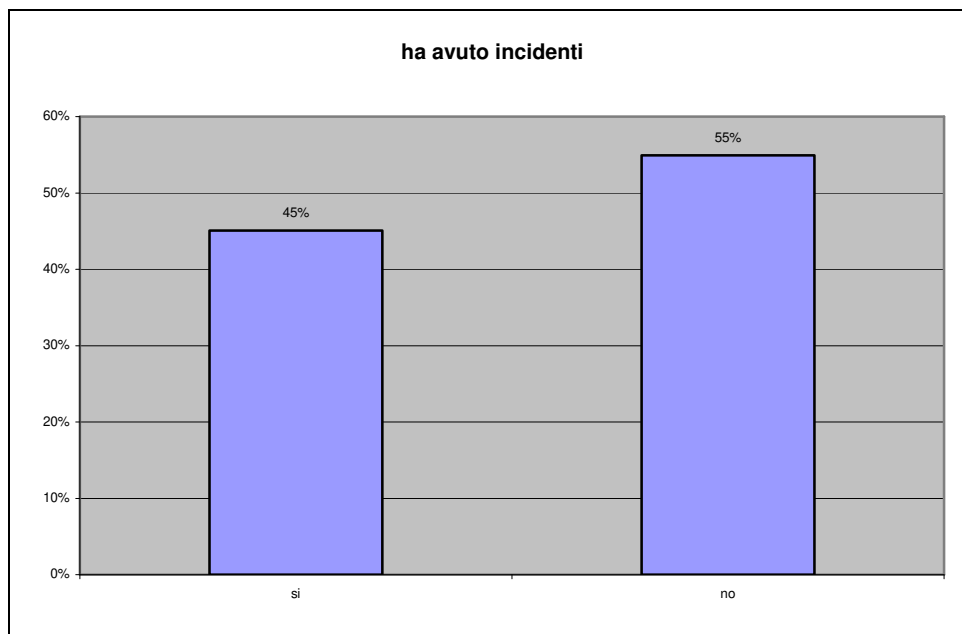
In tale occasione sono stati somministrati questionari e fatte indagini su strada lungo le piste ciclabili in adiacenza a tale complesso per averne di ritorno informazioni circa il gradimento dei percorsi ciclabili, il loro utilizzo e le criticità rilevabili.



dati ricavati dall'indagine durante lo studio dei percorsi sicuri casa – scuola

Come era logico supporre la percentuale di utilizzatori della bicicletta come mezzo di trasporto si eleva fino al 27% mentre appaiono evidenti le criticità rilevate dagli studenti lungo il percorso.

Il 100% degli intervistati ha risposto di non disporre di sufficienti tracciati ciclabili sui quali contare per recarsi a scuola mentre il 97 % soffre dei problemi derivanti dall'eccessivo traffico veicolare.



5 Poli attrattori/generatori di mobilità ciclistica urbana

I poli attrattori e generatori di mobilità ciclistica sono naturalmente diversi e diversamente raggiungibili secondo la loro posizione sul territorio.

Possiamo distinguerli tra poli attrattori urbani ed extraurbani.

I principali poli attrattori di traffico urbani sono:

- luoghi pubblici (Stazione Ferroviaria, Piattaforme per l'Accessibilità Turistica, sedi dei principali uffici pubblici, sedi di servizi sanitari, scuole, ecc);
- luoghi di pubblico interesse (bar, mercati rionali e cittadini, farmacie, negozi, centri commerciali, ecc);

In linea di massima comunque il centro storico, che si propone come centro commerciale all'aperto ed è la zona di Ravenna che annota la presenza del maggiore di scuole e uffici pubblici oltre alle principali vie destinate agli acquisti.

Altro importante polo attrattore/generatore di mobilità ciclistica è la porzione di città posta a sud ovest della città tra le vie Fiume Montone Abbandonato, Canale Molino, Ravegnana e la porzione di circonvallazione sud-ovest (via Pertini, Saragat, L.B. Alberti.

E' il più importante quartiere della città esterno al Centro Storico.

All'interno di tale porzione di città sono collocati: un polo scolastico di oltre 2.000 studenti di varie età, il polo ospedaliero, il mercato ambulante cittadino con 250 bancarelle, lo stadio, la Questura ed altri importanti uffici Comunali.

Per quanto riguarda i poli attrattori/generatori extraurbani di traffico ciclistico possiamo annotare i centri abitati e i quartieri satelliti posti nelle immediate vicinanze:

- Madonna dell'Albero
- Fornace Zarattini
- Ponte Nuovo
- Classe
- Borgo Montone
- Quartiere San Giuseppe/INA Case
- Porto Fuori
- Bassette

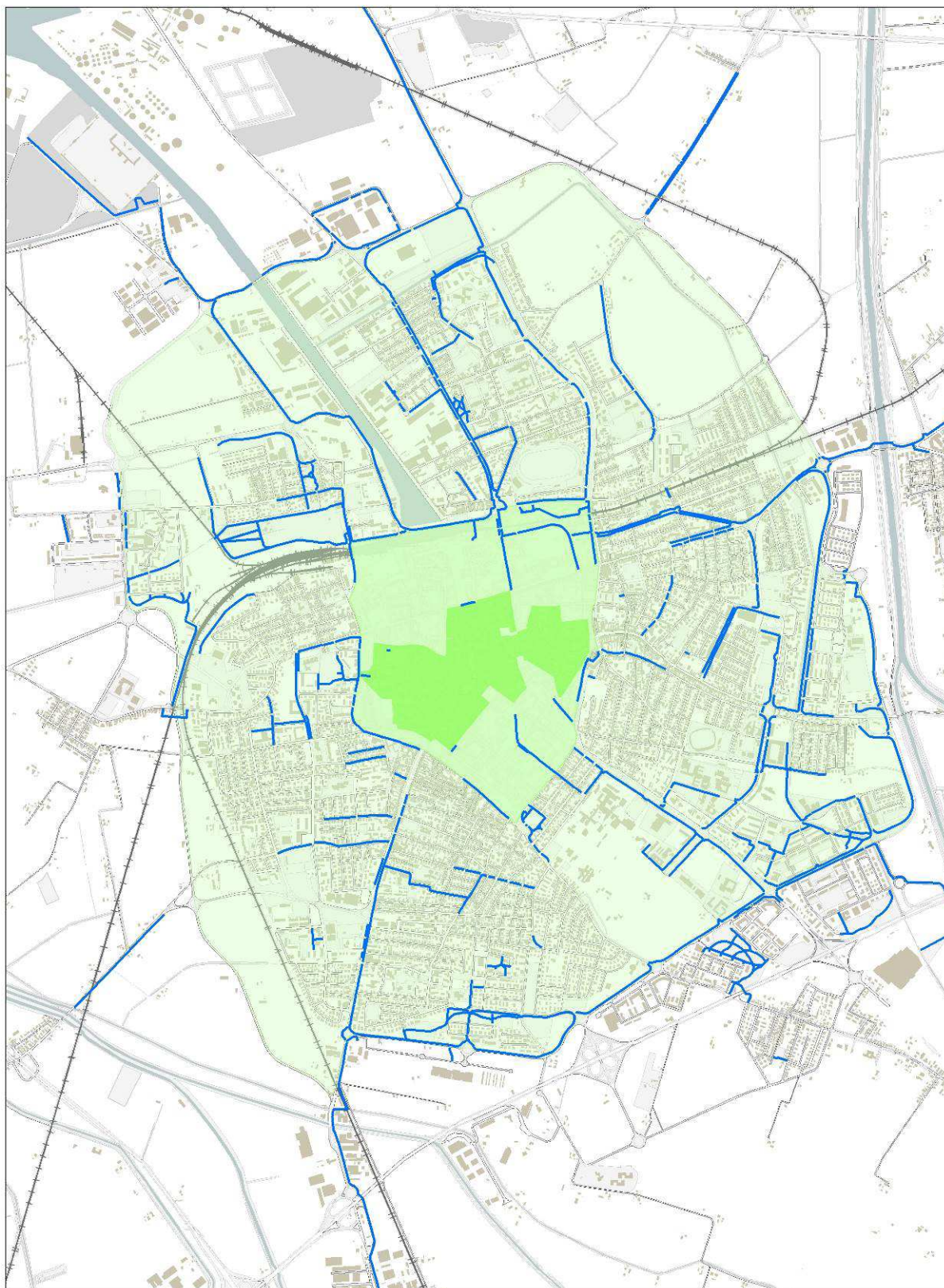
Oltre quelli descritti ci sono alcune località del litorale e aree naturalistiche che durante la stagione primaverile - estiva i ravennate amano raggiungere in bicicletta.

E' evidente che i poli attrattori/generatori di traffico lo sono maggiormente quanto più sono vicini i due punti di origine e destinazione.

Per tale ragione è inevitabile che siano da considerarsi appetibili i poli attrattori/generatori di traffico collocati all'interno del centro abitato.



La collocazione degli Istituti Superiori e Licei rispetto alla ZTL



Centro Abitato, Centro Storico e ZTL

Oltre agli attrattori urbani ci sono anche quelli stagionali extraurbani (località del litorale) e quelli di carattere naturalistico.

Da mettere in evidenza il collegamento con le località limitrofe (soprattutto Cervia): durante i periodi che vanno da settembre a maggio il percorso naturalistico che collega Ravenna a Cervia è frequentato da numerosi ciclisti che percorrono i circa 30 km che dividono Ravenna e Cervia utilizzando strade bianche e strade pinetali. (vedi tavola *ZONE SIC E ZPS e ZONE DI PARCO* nel fascicolo “Tavole di Piano”)