



**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 2

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)

.....

.....

1	Poli attrattori/generatori di mobilità ciclistica urbana.....	6
2	Quadro conoscitivo e analisi dell'offerta in ambito urbano.....	9
2.1	Il capoluogo.....	12
2.2	I percorsi radiali.....	12
2.3	I percorsi orbitali.....	28
2.4	Le corsie ciclabili.....	35
2.5	Il forese	39
2.6	Il Litorale	54
2.7	I manufatti di attraversamento.....	61

1 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.

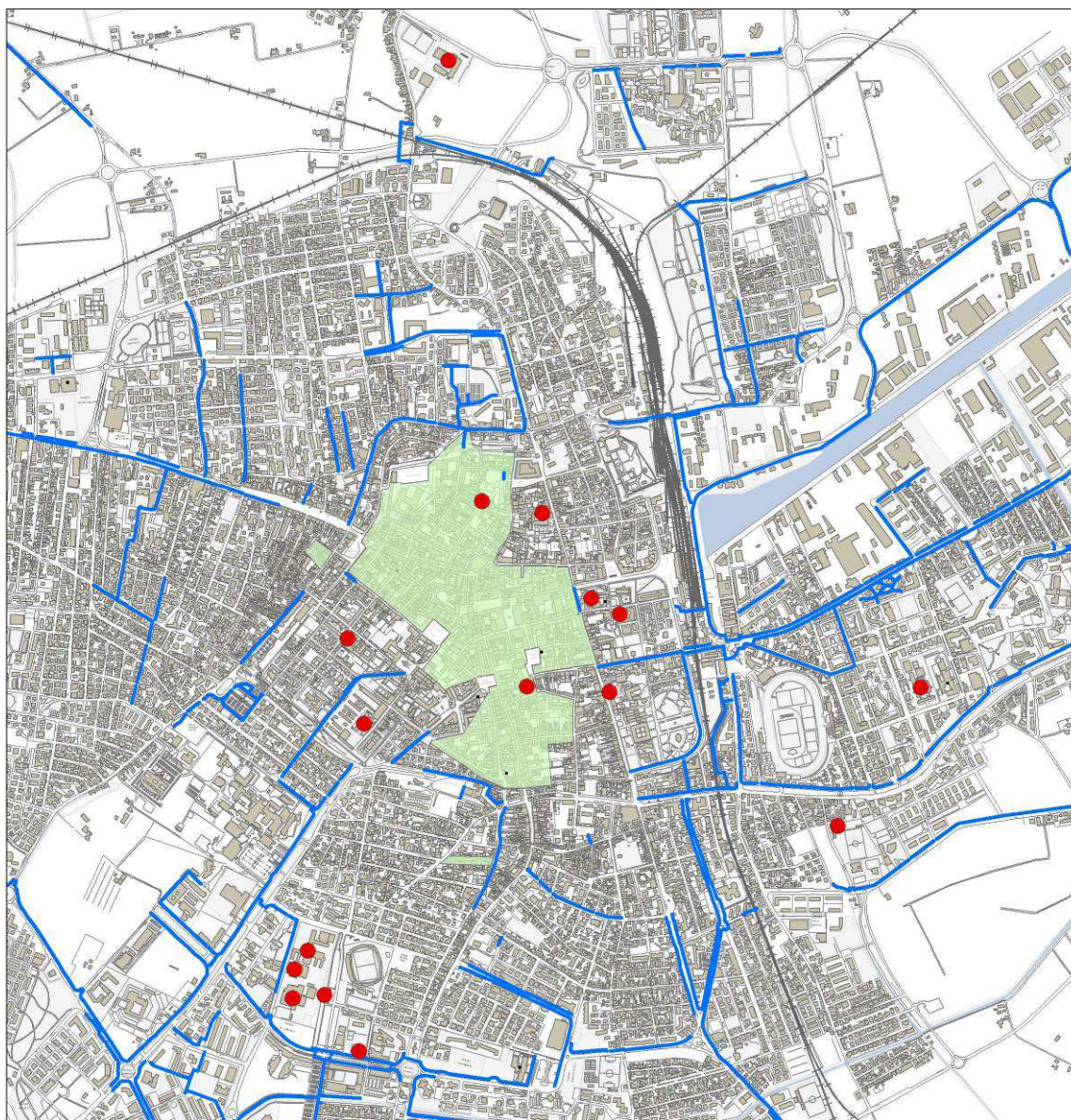
Per quanto riguarda i poli attrattori/generatori extraurbani di traffico ciclistico possiamo annotare i centri abitati e i quartieri satelliti posti nelle immediate vicinanze:

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

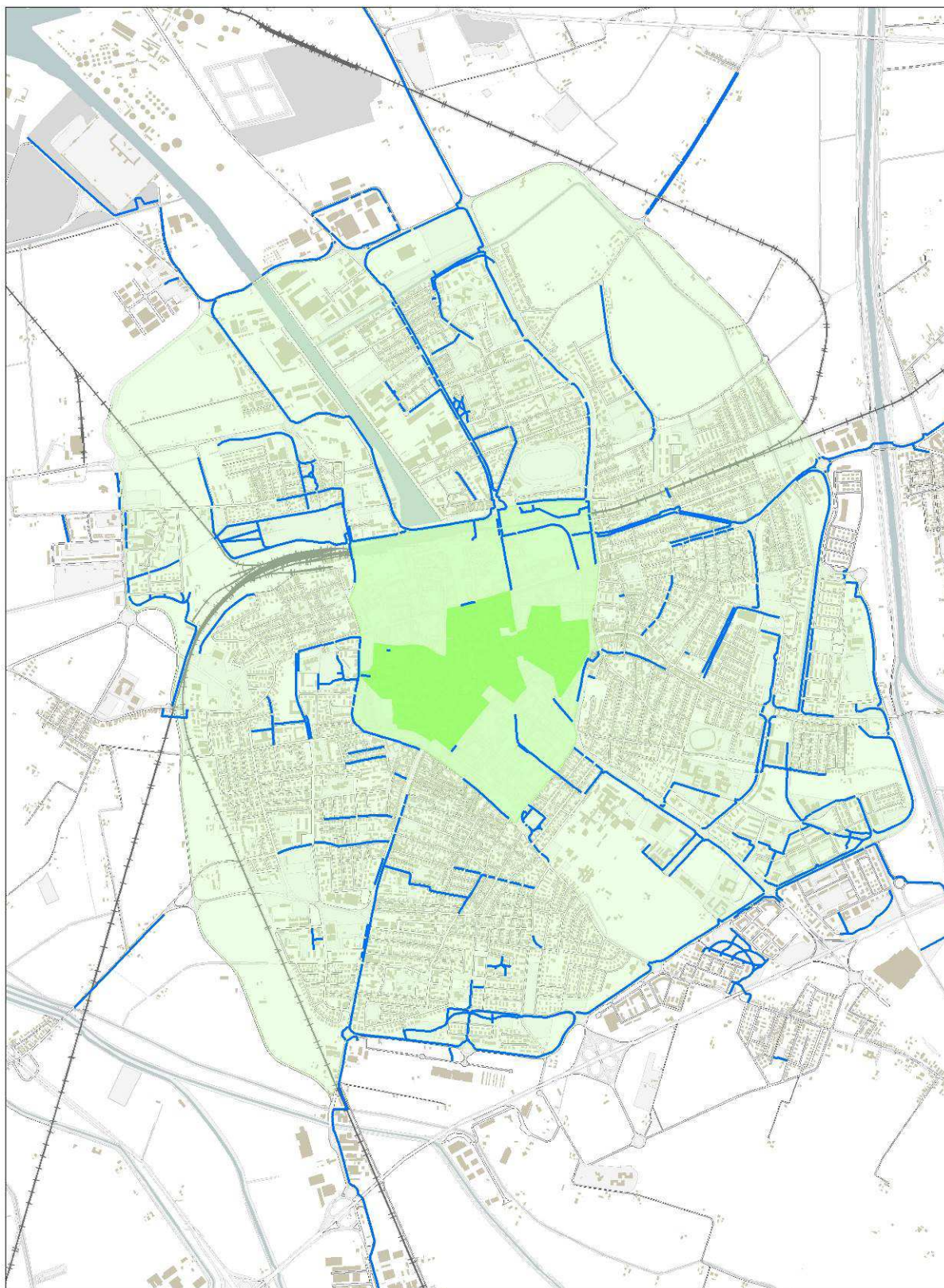
Oltre quelli descritti ci sono alcune località del litorale e aree naturalistiche che durante la stagione primaverile - estiva i ravennate amano raggiungere in bicicletta.

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

2 Quadro conoscitivo e analisi dell'offerta in ambito urbano

In area comunale la dotazione di infrastrutture rivolte alla mobilità ciclistica risulta attualmente di circa 137 chilometri divisi in area urbana (67 km, 27% in più rispetto al 2007) ed area extraurbana (69 km, 44% in più rispetto al 2007).

Oltre a ciò è da registrare una cospicua dotazione di impianti per la sosta delle bici (rastrelliere coperte e scoperte) in prossimità dei principali poli attrattori di traffico della città.

A questo proposito va evidenziata una puntuale analisi dell'offerta di sosta effettuata soprattutto nel centro storico ed uno studio sulle strutture migliori da destinare alla sosta, sia classiche che coperte.

Per quanto riguarda la situazione degli incidenti stradali allo stato attuale le principali radiali di accesso alla città sono anche le maggiormente *aggredite* dai veicoli motorizzati e quindi quelle sulle quali avvengono il maggior numero di eventi con presenza di "velocipedi".

Per la realizzazione del quadro conoscitivo si è partiti dalla ricostruzione di ogni situazione significativa e dal "*Piano di riordino e di sviluppo del sistema informativo della mobilità*", nel quale erano già disponibili alcuni files in formato Cad per la grafica e Excel per i dati alfanumerici.

I dati in possesso non potevano determinare alcuna certezza sulle caratteristiche fisico-funzionali dei tracciati. Il materiale esistente è stato utilizzato come base di partenza per la ricognizione sul campo di ogni singolo arco della rete ciclo-viaria.

E' stata esaminata l'intera rete esistente di percorsi esistenti sul territorio comunale.

Gli elementi sono stati rilevati con l'ausilio di foto, annotazioni e misure, sono di carattere fisico - geometrico e qualitativo e riguardano:

- sezione stradale;
- tipo di corsia (mono - birezionale);
- tipo di fondo stradale;
- stato del fondo stradale;
- segnaletica (orizzontale – verticale);
- illuminazione;
- panchine e arredi (fontanelle, , paletti/dissuasori, ostacoli in genere.;
- alberature;
- infrastrutture (sottopassi, ponti, ascensori, attraversamenti ferroviari, ecc;
- fermate bus,

Il rilievo è stato finalizzato anche alla (ri)costruzione del grafo al fine di ottenere una maggiore accuratezza di rappresentazione del tracciato e di conseguenza una maggior precisione della misura della lunghezza ma anche per poter contare su un catasto aggiornato e facilmente aggiornabile capace domani di dialogare con altre analoghe realtà.

La rete rilevata è descritta graficamente nelle tavole allegate in coda alla presente relazione.

Terminata la prima fase, per la costruzione del nuovo database in ambiente Gis, si sono collegate tutte le informazioni raccolte e sono state attribuite agli archi (elementi grafici georeferenziati) che compongono la rete ciclo-viaria.

Successivamente sono stati inseriti altri dati come la condizione di arco urbano od extraurbano, in conformità con la Delimitazione dei Centri Abitati (Delibera Giunta Comunale n.29236/138 del 31.03.2009), la circoscrizione e, in caso di arco urbano, il centro abitato di appartenenza.

Il database così ottenuto è costituito da una serie di record (uno per ciascun arco) ognuno dei quali contenente le informazioni organizzate secondo il seguente elenco, nel quale ognuna di esse rappresenta un campo.

Nell'allegato 2 è contenuta l'esplicazione di ogni elemento descrittivo.

Successivamente, analizzando tutti i dati raccolti si è potuto procedere anche alla classificazione funzionale degli elementi della rete secondo il Decreto 557 del 30.11.1999.¹ sempre descritta nell'allegato 2

La classificazione è stata basata principalmente sulla segnaletica esistente e non sulle condizioni geometrico-funzionali riscontrate in loco.

Ciò ha determinato in alcuni casi un giudizio di non conformità con quanto previsto dall'art.7 del DM. 577.²

¹ Decreto Ministeriale n. 557 del 30.11.1999, art.4, comma 1

"Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

- a) piste ciclabili in sede propria;
- b) piste ciclabili su corsia riservata;
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari."

² Decreto Ministeriale n. 557 del 30.11.1999, art.7

Art. 7 - Larghezza delle corsie e degli spartitraffico

1. Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclistica, comprese le strisce di margine, e' pari ad 1,50 m; tale larghezza e' riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.

2. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclistica può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempre che questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclistica e tale circostanza sia opportunamente segnalata.

3. Le larghezze di cui ai commi precedenti rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali e' prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali e' ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

4. La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclistica in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.

Tali non conformità sono state illustrate nelle “note esplicative” del camp “NOTE_FIN”. Va detto che in molti casi il giudizio di conformità/non conformità offre margini di discrezionalità peraltro già previsti dall’art.7 e in parte dal comma 6 dell’art. 4, in particolare, per i percorsi promiscui bidirezionali.

Inoltre, nel caso dei percorsi promiscui pedonali e ciclabili, che costituiscono la maggior parte degli itinerari presenti, si è ritenuto che il valore di riferimento dell’incremento di larghezza, previsto dal comma 5 dell’art. 4³, fosse fissato in un metro, e che pertanto il percorso promiscuo pedonale e ciclistica bidirezionale assommasse a 3,5 m complessivi, fermo restando che tale valore fosse soggetto a incrementi, o eccezionalmente, a diminuzioni, al traffico pedonale esistente e/o prevedibile.

Nell’**allegato 2** che fa parte integrante del presente Piano è riportata la **classificazione** dei percorsi ai sensi del Decreto Ministeriale n. 557 del 30.11.1999.

Nelle tavole sono rappresentate le situazioni del il capoluogo, di alcuni centri abitati del forese e tutti quelli del litorale.

Di seguito alla tabella la descrizione dei 4 ambiti appena citati.

capoluogo	centri abitati del litorale	centri abitati del forese	
RAVENNA	CASALBORSETTI	BORGO MONTONE	PORTO FUORI
	MARINA ROMEA	CAMERLONA	RONCALCECI
	PORTO CORSINI	CLASSE	S. ALBERTO
	MARINA DI RA	CARRAIE	S. MICHELE
	PUNTA MARINA TERME	CASTIGLIONE	S. PIETRO IN CAMPIANO
	LIDO ADRIANO	FORNACE ZARATTINI	S. STEFANO
	LIDO DI DANTE	FOSSO GHIAIA	S. ZACCARIA
	LIDO DI CLASSE	GAMBELLARA	SANTERNO
	LIDO DI SAVIO	GRATTACOPPA	SAVARNA
		MADONNA DELL'ALBERO	SAVIO
		MANDRIOLE	VILLANOVA

³ Decreto Ministeriale n. 557 del 30.11.1999, art.4 comma 5

I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, identificabili con la figura II 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclistica e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclistica abbia:

a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;

b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattori di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.

		MEZZANO	
--	--	---------	--

2.1 Il capoluogo

Nella rete del capoluogo si individuano percorsi radiali e orbitali. I percorsi radiali affiancano gli assi di penetrazione urbana e sono, di norma, utilizzati dai grandi flussi ciclabili per raggiungere il centro della città dalla periferia.

sono stati considerati tutti gli assi, indipendentemente dalla presenza o meno di percorsi dedicati alle biciclette.

I **percorsi orbitali** invece, collegano i diversi quartieri, incrociando le radiali. Un paragrafo è dedicato alle corsie ciclabili.

Nell'ambito delle cartografie tematiche contenute nel presente Piano verranno anche identificate le **Zone 30km/h** o Zone con traffico veicolare moderato in modo da poter effettuare anche considerazioni in merito a queste.

2.2 I percorsi radiali

Faentina-Maggiore

Il percorso inizia dalla rotonda Spagna e si sviluppa lungo il lato sud fino all'incrocio con via Moradei. Brevi tratti sono presenti anche sul lato nord. Le criticità rilevate consistono nell'inadeguatezza per i troppi ostacoli e restringimenti, e la disomogeneità di precedenza agli incroci.

La discontinuità più evidente è il mancato collegamento con il centro storico e di conseguenza anche il percorso di via San Gaetanino che poi prosegue a nord sulla via Sant'Alberto.

Il tratto compreso tra via Rasponi e via Moradei non è pista ciclistica bensì area pedonale sulla quale il transito ciclistico è consentito ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs. 285 del 30.04.1992 (Codice della Strada). 4

L'asse Faentina-Maggiore è un continuum con il percorso che raccorda la città con Fornace Zarattini e l'altro che segue la perimetrale urbana nel tratto Allende-Alberti. Una rilevante diramazione è la Pavirani – Marche - Pazzi, che congiunge la Faentina con via Vicoli. Su questo tratto si trovano scuole, palestre e un ospedale.

4 Articolo 3 - Definizioni stradali e di traffico

2) Area pedonale: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedita capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali;



Canalazzo-Cavina

Su viale Cavina in realtà non è presente alcun percorso, invece esiste qualche tratto sulla via Canalazzo, storico ingresso da nord alla città poi interrotto con la soppressione del passaggio ferroviario e sostituito dalla nuova viabilità (Cavina).

I tratti esistenti congiungono via Zalamella e via Bovini (percorso promiscuo) e Bovini con Faentina (tipo A). Completato recentemente è, invece il tratto compreso tra la ferrovia (FE-RA) e la rotonda Polonia che servirà il centro abitato di S. Antonio.

La discontinuità rilevata in questo asse riguarda il congiungimento fra questo tratto e la Zalamella, che necessita tra l'altro di un sottopasso della linea ferroviaria (BO-RA)



Sant'Alberto

Su questo asse, interrotto dalla ferrovia che taglia il capoluogo a nord e a est, non esiste nessun percorso. Il collegamento pedonale - ciclistica fra i due tratti della via Sant'Alberto, è assicurato da un sottopasso. A nord e a sud di questo sottopasso la mobilità ciclistica utilizza la viabilità ordinaria. Il cavalcaferrovia più vicino è rappresentato dalla via Teodora, che collega le due zone al di là della ferrovia (zona S. Alberto e villaggio S. Giuseppe), ma non è accettabile, su questo, la circolazione promiscua per motivi di sicurezza.



Mattei – Chiavica Romea

Questo viale taglia nella direzione est-ovest il villaggio S. Giuseppe. Il collegamento ciclistica con la città (il quartiere si trova a nord-est della ferrovia) ha due alternative, una con un percorso che congiunge la rete ciclistica del villaggio (sulla via lago di Carezza) al sottopasso ferroviario di via Sant'Alberto e l'altra sulla via Chiavica Romea.

Il primo collegamento, promiscuo ciclistica - veicolare, non presenta problemi per l'esiguità dei transiti veicolari, ma la criticità sta nei luoghi che attraversa, isolati e poco frequentati, con edifici abbandonati e mancanza di illuminazione. E' certamente poco fruibile nelle ore serali.

Il secondo utilizza la via Chiavica Romea o meglio il percorso parallelo che, partendo dalla Piazza Fratelli Minardi, si snoda sulla via Pomposa lungo il parco Teodorico fino alla via delle Industrie e proseguendo sulla Circonvallazione alla Rotonda dei Goti, raggiunge il centro.

Presenta una forte discontinuità perché manca la connessione tra viale Mattei e la Piazza Fratelli Minardi. Nientemeno, sulla Chiavica Romea, l'interruzione è maggiormente evidente perché copre il tratto via Dubrovnik - via delle Industrie. Il percorso promiscuo di via Chiavica Romea presenta molti ostacoli, tipo armadi gas e enel che, restringendo notevolmente la sezione, pregiudicano la sicurezza della circolazione delle due categorie di utenti.



Industrie – Baiona – Montecatini - Antico Squero

Questo asse collega il centro con il cimitero monumentale e prosegue, in sede extraurbana, fino allo stabilimento Enichem. Inizia dalla via Darsena, (il cui percorso è il collegamento con la rete ciclistica a est e a sud della città) e con il tratto recentemente completato (dall'edificio della ex Capitaneria di Porto all'incrocio con via Salona) copre tutto il tracciato delle vie Antico Squero e Montecatini fino alla rotonda Cipro con un tratto monodirezionale. Qui il percorso si congiunge con quello di via delle Industrie.

Dopo la rotonda Belgio c'è un breve tratto promiscuo e bidirezionale, poi l'itinerario lascia la viabilità principale e segue la via Cimitero e la via Fosso Fagiolo e qui diventa pista ciclistica. E' generalmente adeguata e conforme e solo davanti allo stabilimento Fassa Bortolo è inadatta per presenza di ostacoli sul tracciato.



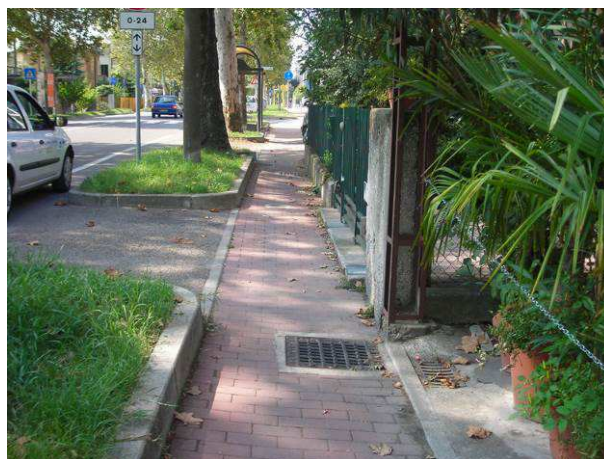


Trieste

Il percorso sulla via Trieste collega il centro con la periferia est della città e attraversa un quartiere residenziale popolare densamente abitato.

Fino al canale Lama, è presente su ambo i lati della via, e presenta qualche criticità come la sezione notevolmente ridotta (anche 100-120 cm) in più punti.

Inoltre l'irregolarità nelle precedenza agli incroci crea insicurezza per la circolazione sia nei pedoni/ciclisti che negli automobilisti.



Ma la criticità maggiore si rileva all'incrocio con viale Bosi Maramotti, dove il percorso che proviene da quest'ultima ha una quota superiore, la rampa non è visibile, e il dislivello (scalino) non è né segnalato né protetto.

Si attraversa il canale Lama con una passerella in legno/vetro realizzata recentemente sul lato sud, perché l'itinerario prosegue solo su questo lato.

Nel tratto successivo il problema rilevato è l'interruzione davanti agli accessi privati.



Destra Canale Molinetto - Bellucci

Questo asse, collegato con la ciclistica del mare (congiunge Ravenna con Punta Marina Terme) si estende dal cuore della città (Porta Nuova - via Monfalcone) fino alla rotonda Francia.

Il primo tratto si sviluppa sul marciapiede e rasenta le abitazioni, presenta ostacoli alla circolazione (cassonetti) e in un punto ha una sezione di soli 2 m.

Proseguendo oltre si trova l'attraversamento ferroviario, che è comunque protetto da paletti che riducono sensibilmente la velocità di attraversamento.

Sempre in questo punto, un attraversamento "solo pedonale" collega il percorso Rubicone-Panfilia.





Anche il tratto da Circonvallazione Piazza D'Armi a via Lanciani, scorre rasente le abitazioni e i numerosi accessi sono altrettanti punti di conflitto per la circolazione. In prossimità dell'incrocio con via Nicolodi è presente un albero al centro della corsia che rappresenta un ostacolo, è ben visibile, ma non è segnalato.

Dopo via Nicolodi il percorso si sviluppa a fianco di una ampia fascia verde e nonostante la sezione sempre di 2,50 m, è percepito come "sicuro e gradevole" dagli utenti.



Stradone

Il tratto esistente, compreso fra la rotonda Germania e via Margotti è uno dei più vecchi realizzati a Ravenna. E' inadeguato per le condizioni e non conforme per la sezione e la segnaletica. Presenta un attraversamento ferroviario protetto da paletti che restringono la sezione e rallentano il passaggio.

L'asse ciclabile di via Stradone attualmente non connette completamente Ravenna con Porto Fuori. Tuttavia il rimagliamento è previsto, a carico di privati, nelle previsioni dello strumento urbanistico vigente.



Romea sud – Panfilia – Rubicone

Di recente realizzazione, questo asse è collegato a nord (Circ. Molinetto) con la ciclabile che arriva a Punta Marina e a sud prosegue fino a Classe.

Dalla rotonda Gran Bretagna verso Pontenuovo, l'itinerario attraversa i Fiumi Uniti su una passerella ciclo-pedonale di recente costruzione.

Continua a sud del fiume costeggiando il parco archeologico e arriva al centro abitato di Classe.





Ravegnana – San Mama

Su questo asse solo 2 brevi percorsi sono dedicati alla circolazione di pedoni e ciclisti, per il resto viene utilizzata la viabilità ordinaria.

Quello su via Ravegnana va da Via Falconieri a via Galilei è inadeguato per gli ostacoli e ha una sezione davvero ridotta ed è bidirezionale.

Il tratto successivo da via Galilei alla rotonda Irlanda ha una parte, vicino all'edicola, con fondo dissestato e la carreggiata invasa dalla sosta delle auto.

Qui, pedoni e ciclisti, sdegnando questo tratto, transitano a margine della carreggiata stradale e delle auto in sosta, in senso contrario a quello delle auto.

Il secondo percorso è sulla via San Mama, parallela della Ravegnana, e parte da via Plazzi e arriva al Borgo San Rocco, proprio al margine della zona a traffico limitato del centro storico.

Nel complesso è inadeguata per i tanti accessi, anche con scalini, e ostacoli, non conforme per la segnaletica e la sezione, ma è molto frequentata.

La criticità maggiore è al termine della pista perché, il cordolo troppo corto, non protegge i ciclisti nella curva verso via Plazzi e le auto "tagliano" la traiettoria dei ciclisti.

La discontinuità dell'asse, invece riguarda il tratto Plazzi - rotonda Irlanda (circa 500 m), o sulla via Ravegnana o sulla via San Mama, e a sud di via Falconieri il collegamento con viale Alberti.



Quaroni – Canale Lama

Di recente realizzazione, il tratto di via Quaroni congiunge viale Alberti con il centro commerciale ESP.

Nell'innesto su viale Alberti il percorso scavalca il Canale Lama con una passerella in legno.

Utilizzando l'attraversamento pedonale all'angolo di via Wright si può raggiungere sul lato opposto il percorso che fiancheggia il canale Lama che, oltrepassando via Fontana, arriva al parcheggio dietro la Questura.

Il percorso lungo il canale, ben illuminato, è molto frequentato anche dai pedoni per passeggiare, anche nelle ore serali.

Questo asse è molto ben collegato con tutta la rete della zona, viale Alberti nelle due direzioni, via Berlinguer e via Galilei.



Randi – Piave

E' il più importante asse di penetrazione della città, ha sul suo tracciato grandi attrattori come l'Ospedale, il Tribunale, le Poste e altri importanti uffici, il più grande polo scolastico della città e lo stadio nelle immediate vicinanze.

Il percorso si sviluppa sul lato ovest, dalla Circ. al Molino fino alla rotonda Lussemburgo, dove si collega, a sud ai percorsi di viale Alberti e a nord alla perimetrale Allende Pertini Saragat.

E' dotato di segnaletica orizzontale, verticale e paletti che regolamentano la circolazione. Un semaforo a chiamata, in prossimità del parcheggio dell'Ospedale, permette l'attraversamento pedonale (bici condotte a mano) e il raggiungimento, tramite la viabilità locale del polo scolastico che concentra scuole di ogni grado.

E' stato recentemente realizzato un tratto su via Cassino e Marconi che collega un nuovo attraversamento di viale Randi con il polo scolastico (Progetto Ciclope).

Non sono state rilevate criticità, invece il mancato collegamento con il centro penalizza notevolmente questo itinerario.

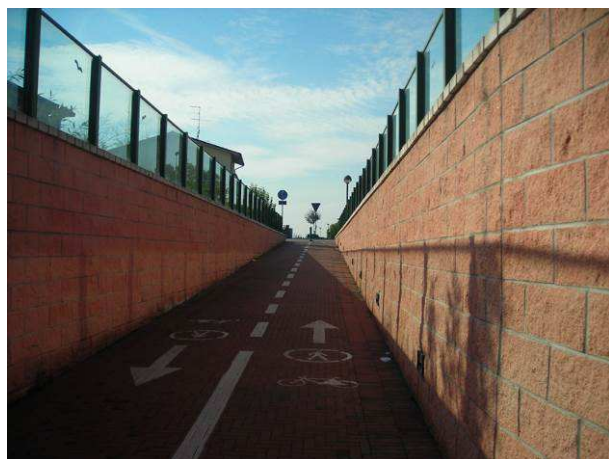
Si rende necessario un rimagliamento con la corsia ciclistica di via Nullo Baldini, la quale è, in ogni caso da rendere conforme (per il senso di marcia).



Fiume Montone Abbandonato

Su questo asse i percorsi riservati ai ciclisti (e/o pedoni) sono limitati al tratto realizzato a lato della piazza Natalina Vacchi, prosegue lungo piazza della Resistenza fino all'inizio della circonvallazione al Molino. Da piazza della Resistenza, una rampa, a fianco della vecchia Chiesa del Torrione, permette a pedoni e ciclisti (con la bicicletta portata a mano) di arrivare in pochi minuti nel centro storico, tramite un percorso sulle mura storiche.

L'elemento rilevante di questo asse è il sottopasso della SS 16 che collega il capoluogo con Borgo Montone, uno dei centri abitati della prima periferia.



Realizzato con materiali di pregio, sia per il fondo che per i rivestimenti, è dotato di segnaletica, orizzontale e verticale, paletti parapetonali spartitraffico, illuminazione e specchi parabolici. E' anche attrezzato con un sistema di video-sorveglianza per la sicurezza degli utenti. Le curve del tracciato sono molto strette e da percorrere a bassa velocità, in special modo occorre prestare attenzione quando si incrociano altri veicoli perché la visibilità è ridotta (per le curve sopra citate).

Port'Aurea – Nigrisoli

Questo percorso, partendo da piazza Ortali, entra nel cuore della città e arriva davanti al Duomo. Collega la zona Ospedale (l'ingresso vecchio) e il centro storico.

Nel tratto centrale presenta diverse criticità per la presenza di ostacoli come le rastrelliere porta bici posizionate in modo tale che riducono la sezione di transito.

Dall'incrocio con via San Pier Crisologo all'ingresso delle carceri il percorso è di tipo C, realizzato in sede protetta, di sezione superiore alla media (3 m), ma ancora insufficiente.

Dalle carceri fino a piazza Ortali il percorso, di tipo A, affiancato da un marciapiede pedonale (sezione ridotta e molti ostacoli), continua anche nell'area dell'intersezione con circonvallazione al Molino.



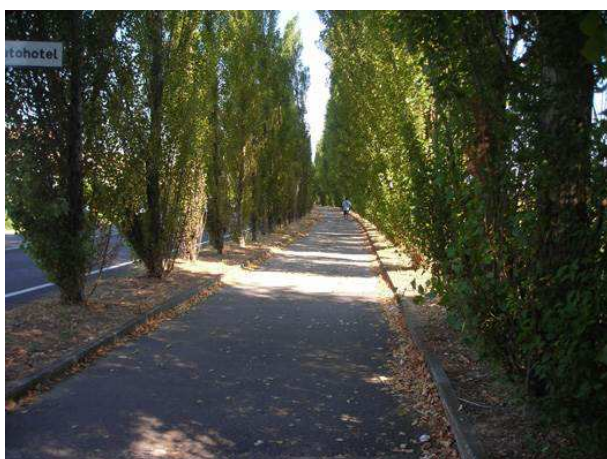
2.3 I percorsi orbitali

Allende - Pertini - Saragat - Alberti

Nel comparto sud-ovest della città, la perimetrale urbana è affiancata da un percorso ciclistica che si sviluppa dalla rotonda Spagna fino alla rotonda Croazia per un totale di circa 5 km. Questo incrocia (e quindi collega) molti assi già descritti come Faentina-Maggiore, Leopardi-Lercaro, Randi - Piave, Quaroni-Lama, Galilei e Romea Sud. La rete in questo comparto è più sviluppata che nel resto della città, anche se sono molte le discontinuità e le inadeguatezze.



Una criticità rilevata è l'incongruenza di classificazione (a parità di parametri fisici) nel tratto Allende Pertini Saragat. Il percorso su viale Allende è di tipo C, mentre su Saragat e Pertini è di tipo A. Una discontinuità da sanare, peraltro breve, è la connessione della ciclistica di viale Alberti con quella di via Galilei fra le rotonda Croazia e Slovenia.



Pascoli – Berlinguer – Gramsci - Po e Bassano del Grappa

L'arco Pascoli–Berlinguer–Gramsci–Po, concentrico rispetto al precedente e più vicino al centro, unisce l'asse Randi con Romea – Panfilia - Rubicone.

Sul tracciato ci sono numerosi attrattori e generatori di traffico: il polo scolastico (materna, elementari e medie sup.), uffici comunali (urp, anagrafe e lavori pubblici), attività commerciali, ambulatori, farmacia, polo Lama Sud (nido e materna), mercato ambulante (2 giorni a settimana), stadio e campo allenamenti, chiesa parrocchiale (con centro estivo, palestra e campo calcio), scuola professionale, sede circoscrizionale, ambulatorio guardia medica e veterinario, questura, banca, uffici, biblioteca, giardino Mendes, scuola media e centro commerciale Gallery.

Buona parte di questi sono rilevanti attrattori/generatori di mobilità ciclistica e pedonale, anche se la zona dispone di una discreta offerta di sosta per le auto.

A fronte di questa elevata presenza di attrattori la criticità rilevata, oltre ad una sezione inadeguata per i flussi consistenti di pedoni/ciclisti, è insufficiente il numero di parcheggi per biciclette.



Ultimata recentemente, nell'ambito della "Ristrutturazione della piattaforma stradale – Piano Particolareggiato di via Bassano del Grappa", la diramazione di viale Gramsci e via Bassano del Grappa. Si tratta di una pista ciclistica (classe A) monodirezionale presente su entrambi i lati della via, con fondo in betonella e sezione variabile. Quando la pista non è affiancata dal percorso pedonale, la circolazione dei pedoni avviene nei portici che si

estendono per gran parte della via. A est prosegue su viale Gramsci fino alla via Doberdò e collegandosi all'esistente



Darsena - Circ. Piazza D'Armi

San Gaetanino - S. Alberto - Cilla - Tacchini

Sulle circonvallazioni storiche, la rete ciclistica è ancora più frammentata. Abbiamo a est la linea Darsena – Circ. Piazza D’Armi con le diramazioni verso il centro (circ. Rotonda ai Goti, Candiano, circ. Molinetto).

Il tratto di Circonvallazione Piazza D’Armi non è idoneo per la presenza di auto in sosta. Un ulteriore collegamento con il centro storico è costituito dal sottopasso piazzale A. Moro – via Pallavicini, dotato di ascensore per le biciclette, nonché di sistema di video-sorveglianza.



A nord-ovest si trova il percorso San Gaetanino - S. Alberto - Cilla - Tacchini.

Sulla San Gaetanino il percorso ha la precedenza agli incroci con via Morelli, Rotta e Bernicoli, invece la perde con via Berti, Testi Rasponi e Turati. Questa alternanza di precedenza e non, sullo stesso tracciato, crea insicurezza negli utenti del percorso. Tuttavia, il punto critico di questa ciclistica, è una riduzione sensibile della sezione del marciapiede di via Cilla (sul quale è il percorso), proprio negli ultimi 3-4 metri all'incrocio con la S. Alberto. Al contrario sulla S. Alberto la sezione è costante. Oltre a ciò nel restringimento citato si trovano l'impianto semaforico, il segnale inizio/fine ciclistica e il palo della pubblica illuminazione.





Sull'asse Cilla/Severini il percorso è realizzato solo sul lato nord di via Cilla, da via Sant'Alberto fino a via Rotta. Sul lato sud è stato realizzato un percorso promiscuo di fronte alla scuola elementare fino all'incrocio con la via Sant'Alberto. Poi è presente un altro tratto da via Zampeschi alla via Rotta.

La pista di via Zampeschi e successivamente un tratto che corre tra gli edifici collega via Cilla con la corsia di vicolo Tacchini e via Brunelli. La corsia ciclistica di vicolo Tacchini è un'altra criticità di questo sistema perché non è a norma per il senso di marcia (come quasi tutte del corsie del capoluogo).

Questo sistema, di fatto, è separato dal resto della rete, ma un collegamento a sud (via Pier Traversari) lo mette in comunicazione con il centro storico e, a nord, un breve tratto promiscuo (veicolare - ciclistica) lo unisce al parcheggio del piazzale Antico Lazzaretto. Il parcheggio è dotato di una postazione per le bici pubbliche a noleggio oltre a parcheggi biciclette anche coperti.



Ponte Mobile

E' attualmente in corso di completamento il percorso sulla via Attilio Monti che collega, in ambito urbano, le piste di via delle Industrie, via Trieste e viale Europa. Nonostante la brevità viene inserito in questo capitolo perché si tratta di un percorso della massima importanza poiché mette in collegamento, tra di loro, le radiali est della città, a nord e a sud del canale Candiano: l'asse Industrie – Baiona – Montecatini - Antico Squero e via Trieste.



2.4 Le corsie ciclabili

Le corsie ciclabili, presenti solo nel capoluogo, sono monodirezionali, con sezioni variabili, e senso di marcia contrario a quello dei veicoli a motore, ad eccezione di quelle di via Lovatelli e via Rota. Quindi, tranne quelle citate, nessuna corsia è conforme ai sensi dell'art.6 comma 1/b del D.M. n. 557, poiché il senso di marcia deve essere concorde con quello dei veicoli a motore.⁵

⁵ Decreto Ministeriale n. 557 del 30.11.1999, art.6, comma 1/b

Art. 6 - Definizioni, tipologia e localizzazione

b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia...

Tutte le corsie, tranne quella di vicolo Tacchini e via Nullo Baldini, sono collegate ad altri archi della rete ciclistica.

La circolazione sulle corsie di via Nullo Baldini, via di Roma, via Alberoni, via Mangagnina, Circonvallazione al Molino, vicolo Tacchini, via Lovatelli e via Rota è riservata esclusivamente ai velocipedi.

Nel capoluogo sono presenti alcune vie nelle quali, in un senso di marcia è vietata la circolazione dei veicoli a motore privati perché riservata ai mezzi del trasporto pubblico, mezzi di soccorso, forze dell'ordine e mezzi per la pulizia stradale; i velocipedi possono transitare in promiscuo. Le vie in questione sono: circonvallazione Fiume Montone Abbandonato (tratto Oberdan – Savini), via D'Azeglio (tratto Cura - Baracca), via Missiroli (tratto Randi - Nigrisoli).

Via Nullo Baldini

Si sviluppa su tutta la via compresa l'area di intersezione con la piazza D'Annunzio, fino all'inizio di via De Gasperi. Le criticità sono l'invasione della corsia da parte dei veicoli che transitano in senso opposto e la pericolosità dell'incrocio con piazza D'Annunzio.

L'area d'intersezione è molto ampia e sono consentite tutte le manovre di svolta, per cui i punti di conflitto sono numerosi, a scapito delle utenze più deboli.

Anche l'incrocio con circonvallazione al Molino presenta delle problematiche, poiché i ciclisti, oltre ad attraversare in prossimità del semaforo pedonale, transitano per un breve tratto, in senso opposto, sulla circonvallazione. Da rendere conforme.



Via di Roma

Si sviluppa dall'intersezione con viale Farini a quella con via Carducci per una lunghezza di soli 80 metri. Non presenta particolari criticità, salvo l'incrocio con via Carducci. Da rendere conforme.



Via Alberoni

La corsia si estende su tutta la lunghezza della via. Le sezioni molto ridotte, della corsia ciclistica e di quella veicolare, la rendono particolarmente pericolosa. La sosta non è certamente compatibile con la presenza della corsia. Da rendere conforme.



Via Mangagnina

Si estende da via Castel S. Pietro a via Fusconi. Una criticità rilevata è l'incrocio con via Fusconi. La presenza della corsia, nel tratto Fusconi - Tanaro è irrilevante, in quanto in quell'arco la circolazione è a doppio senso, per cui i ciclisti possono circolare in promiscuo con le auto come nei tratti precedenti. Diventa molto pericoloso, quel tratto, quando i ciclisti la utilizzano nel senso opposto. Da rendere conforme.



Circonvallazione al Molino

Questa corsia si estende dal vicolo Bastione lungo i fabbricati di via al Molino, attraversa, con precedenza la Circ. al Molino e continua sulla Circonvallazione al Molino fino all'incrocio con via Augusta.

Solo il tratto dal civico 7 al civico 47 non è conforme per il senso di marcia opposto. Da rendere conforme.



Vicolo Tacchini

Si estende per tutta la lunghezza del vicolo e punto critico è l'incrocio con via Rotta, per l'immissione contraria dei veicoli a motore. Da rendere conforme.

Questa corsia è l'unica della città ad essere collegata ad un sistema ciclistica (Zampeschi, Cilla, S. Alberto, S. Gaetanino).



Via Lovatelli – via Rota

Realizzate nel 2010 nell'ambito del Piano Particolareggiato di via Vallona e strade limitrofe, queste corsie ciclabili sono adeguate e conformi. Sono monodirezionali e il senso di marcia è concorde a quello della contigua corsia delle auto.



2.5 Il forese

La caratteristica comune dei centri del forese è quella di essere attraversati da 1 o più strade statali o provinciali, e quindi con un discreto flusso di traffico veicolare e con la necessità di mettere in sicurezza i percorsi pedonali e ciclabili, solitamente affiancati alla viabilità principale.

In questi centri le piste sono utilizzate dai residenti per gli spostamenti giornalieri verso le scuole (materne o di 1° grado, se presenti), le piccole/medie strutture commerciali, banche e uffici postali, chiese ed cimiteri.

Carraie

Il centro abitato si è sviluppato quasi interamente lungo la Strada Provinciale Cella, la cui sezione, in questo tratto, è veramente ridotta. Il percorso esistente, sul lato est della via Cella, copre una lunghezza davvero esigua. Oltretutto circa un terzo del percorso è promiscuo con veicoli a motore, in quanto sono presenti gli accessi delle abitazioni prospicienti.



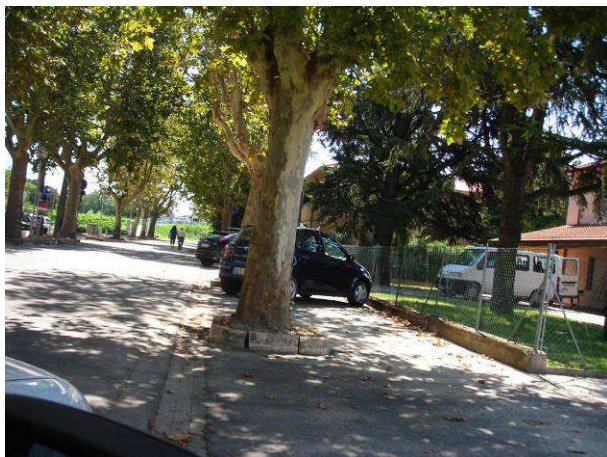
Castiglione

In questo centro si trovano dei tratti ciclabili scollegati tra loro, per cui non esiste una rete ciclistica. Alcuni di questi tratti sono notevolmente inadeguati.

La rete viaria principale (SP 254, 51 e 3) è composta dagli assi Turci-Zattoni (nord-sud) e Ponte della Vecchia - Bagnolo Salara (ovest-est) che delimita a sud l'abitato. I percorsi sono realizzati a fianco di questa viabilità. Il primo, su via Turci, si estende dal campo sportivo verso sud per circa 350 m e non collega il centro del paese né il percorso di via Zignani; il secondo (via Bagnolo Salara) parte da viale Caduti, verso ovest, è assolutamente inadeguato e non conforme.



Sulla via Zignani, sulla quale si trovano la chiesa, la scuola materna e la casa di riposo, il percorso, quantunque inadeguato e non conforme, è molto utilizzato come collegamento col vicino centro abitato di Castiglione di Cervia, situato oltre il fiume Savio. Tale percorso, nel comune di Cervia non ha continuità poiché termina con la rampa di discesa del ponte, alla base dell'argine del fiume Savio. E' utilizzato anche da ciclomotori.



Una discontinuità molto evidente è la mancanza del percorso su via Zattoni, fino all'incrocio con via Bagnolo Salara e via Ponte della Vecchia, in quanto, in quel tratto sono ubicate le attività commerciali. Un'altra è la mancanza della connessione dell'asse Turci-Zattoni col percorso della via Zignani. Gli altri percorsi presenti sono nella zona della scuola e mettono in comunicazione gli isolati confinanti.

Classe

Nel centro abitato sono presenti percorsi promiscui ciclo-pedonali. Alcuni di essi, quelli delle vie Goetz, Romea Vecchia e Classense si sviluppano in parte in un parco e altri sono di collegamento fra le vie indicate. Inoltre, in via Classense, in prossimità della Basilica, inizia/termina il percorso che congiunge Classe con il capoluogo.

La lunghezza è di circa 2 km (dal ponte sui Fiumi Uniti), per cui si deduce che con questo sbraccio è un valido collegamento Classe-Pontenuovo, meno per il collegamento con Ravenna centro.

L'itinerario Classe-Ravenna, è invece senza altro utilizzato a scopo turistico-ricreativo.

Nella zona sud-est di Classe si trova, in via Morgagni, un breve tratto urbano che costeggiando la ferrovia arriva fino a via Bosca. Questo tratto presenta una criticità notevole che consiste in un palo Enel proprio al centro della carreggiata. E' ben segnalato, ma si trova in una curva in prossimità dell'incrocio con via Bosca. Questo percorso arriva alla pineta (Parco 1°Maggio). (vedi cap 7.7 I percorsi extraurbani)



Fornace Zarattini

A parte un breve tratto nella nuova zona residenziale di via Giannello che ha finalità locali e non è parte della rete principale, il percorso più significativo è il collegamento Fornace Zarattini-Ravenna



Il percorso, posto sul lato sud della via Faentina, attraversando la zona artigianale "Faentina", congiunge la rotonda Spagna (all'ingresso ovest di Ravenna), con la parte residenziale di Fornace Zarattini.

Indubbiamente il percorso, in ambito urbano a Fornace, che attraversa la zona artigianale, è il tratto con un elevato rischio per i ciclisti, per la molteplicità di accessi e la grande quantità di mezzi (anche mezzi pesanti) che accedono alle aree artigianali.

La stessa cosa si ripete nel tratto urbano di Ravenna, in prossimità dei molti edifici commerciali che sono dei fortissimi attrattori/generatori di traffico veicolare.



Successivamente si accede al sottopasso ciclistica, (ferrovia BO-RA) che congiunge l'ultimo tratto, promiscuo veicolare. Nei due tronchi, a nord e sud del cavalcaferrovia con arco di ritorno sotto lo stesso, è critica la circolazione dei ciclisti.

Questi ultimi, sebbene la segnaletica "inviti" ad attraversare la via Faentina per transitare sul tronco a nord del cavalcaferrovia (con senso di marcia concorde ai veicoli a motore), preferiscono percorrere il tronco sud, circolando impropriamente in senso contrario, pur di non allungare la tratta.

Fosso Ghiaia

Il centro abitato è attraversato da nord a sud dalla SS16, arteria statale ad elevato flusso di traffico e da est a ovest da 2 canali. Il percorso esistente, a ovest della SS16, collega i due settori con una passerella che scavalca i canali.

Altro elemento di fondamentale importanza per la viabilità ciclopedonale è il sottopasso della SS16, che collega i settori sud-est e sud-ovest e anche il percorso già descritto. L'unico luogo non collegato a questa rete è la chiesa, per il raggiungimento della quale pedoni e ciclisti devono attraversare o percorrere la statale.



Gambellara

Anche Gambellara rispecchia il modello degli altri centri del forese, ed è attraversata dalla Strada Provinciale n.3.

Nel centro del paese, la provinciale è affiancata sul lato est da un percorso ciclopedonale, da via Chiesa a via Madonnina, mentre sul lato opposto il percorso, termina all'incrocio con via Camillia.

La rete ciclistica può essere ritenuta soddisfacente come geometria e i percorsi sono adeguati, non sono conformi per la sezione.



Madonna dell'Albero

Questo centro abitato è diviso ma non attraversato dalla Strada Statale 16, infatti la viabilità principale è collegata solo in un punto con la statale. Le due parti in cui è diviso l'abitato sono connesse con due sottopassi, uno veicolare e uno ciclistica.



Nella parte sud di Madonna, il percorso ciclopedonale della via Cella collega il sottopasso e giunge fino a via Fratelli Chiari.

L'itinerario presenta una discontinuità perché riprende, sul lato opposto, solo dopo l'incrocio con via Stradello e fino a via Casalegno.

Questo è un percorso di nuova realizzazione che si collega con quello presente su via Casalegno e di seguito via Calipari, nonché alcuni collegamenti interni fino a via Stradello e D'Antona.

Si ritiene opportuno il completamento del tratto su via Cella, da via Fratelli Chiari e via Stradello, che corrisponde alla zona in cui sono i poli attrattori (chiesa, scuola, attività commerciali).

Mandriole

Mandriole si sviluppa lungo il lato nord della Strada Provinciale n.24 che, a sua volta corre lungo il canale Destra Reno.

La via principale è la via Carrarone, perpendicolare alla provinciale, e, essendo a fondo chiuso, è interessata solo dagli spostamenti dei residenti della zona.

L'unico percorso presente, ciclopedonale, collega il parcheggio del cimitero, a cui si accede dalla provinciale, con la via Anita Garibaldi.

Il percorso unisce la zona residenziale al cimitero, evitando ai residenti il transito sulla provinciale. Poiché quest'ultima, che collega Casalborsetti con Conventello ha un discreto flusso di traffico, specialmente nel periodo estivo, la criticità rilevata è proprio la mancanza di un percorso protetto nell'ambito urbano.



Mezzano

Mezzano è attraversato da est a ovest dalla SS16, arteria statale ad elevato flusso di traffico. Il percorso realizzato copre quasi interamente lo sviluppo del centro lungo la statale, salvaguardando la sicurezza della circolazione di cicli e pedoni.

I tratti, che si sviluppano per la maggior parte lungo il lato sud della statale, sono tutti adeguati e pochi non conformi per la sezione troppo ridotta e la mancanza di segnaletica.

Il percorso esistente sul lato nord della SS16, si prolunga sulla via Zuccherificio (Sp96) fino all'ingresso dello stabilimento Tozzi.

Parallelamente alla Statale, ma all'interno del centro abitato si sviluppa un altro percorso che mette in comunicazione i poli scolastici e la zona sportiva di Mezzano, ma nello stesso tempo è collegato, sulla via Santerno Ammonite al percorso sulla statale.

Inoltre, ancora sulla via Santerno Ammonite, da via Fratelli Cervi alla fine del centro abitato, e i collegamenti con via Malatesta e Borghi ci sono altri percorsi promiscui. Le criticità sono pressoché dovute alla discontinuità della rete: il tratto sulla statale, da via Carrarone fino al ponte (oppure fino a Glorie), e quello sulla strada provinciale Ammonite-Canala.



Porto Fuori

La rete ciclistica di Porto Fuori si sviluppa principalmente sull'asse di attraversamento Staggi-Bonifica. I percorsi sono a senso unico e su ambo i lati della via, sono inadeguati per lo stato del fondo stradale e la presenza di ostacoli di vario genere. Una breve deviazione congiunge il polo scolastico.

Dall'incrocio Staggi-Bonifica si dirama il tratto di via Conci e verso est è presente un altro tratto, utile come collegamento tra le vie Bonifica (una traversa segue numerazione) e via Viganò, adeguata e conforme. La criticità di questo tratto è la mancanza della connessione con la via Sintoni. Il tratto terminale non è stato realizzato, mentre la segnaletica verticale è già presente.



Inadeguato per lo stato in cui versa e non conforme per la sezione e la segnaletica, è il tratto, extraurbano che dovrebbe collegare Porto Fuori con Ravenna. Il percorso si sviluppa da ambo i lati di via Stradone, da via Margotti fino in prossimità della rotonda Germania.



Roncalceci

L'unico percorso ciclopedonale presente a Roncalceci si sviluppa lungo il lato sud della via Sauro Babini (SP5 Roncalceci) che attraversa il centro abitato.

Il tratto esistente si estende per soli 500 m. La criticità rilevata è come sempre la pericolosità della strada provinciale che attraversa il paese e la lunghezza esigua del tratto realizzato.



Sant'Alberto

L'unico percorso presente collega la via Ravaioli con la via Grilli, ed è promiscuo ciclopedonale.



San Michele

Il centro abitato si allunga nella fascia delimitata a sud dalla ferrovia BO-RA e a nord dalla strada comunale via Faentina che è di fatto l'unico collegamento alla viabilità extraurbana secondaria (SP 253 San Vitale).

La rete ciclistica si sviluppa lungo la via Faentina con un unico breve collegamento interno. Un sottopasso ferroviario (linea ferroviaria RA-BO) collega la via Carracci, a fondo chiuso per le auto, con la via Viazza di Sotto.



San Pietro in Campiano

Gli unici percorsi presenti in questo centro abitato, sono stati realizzati nell'ambito della nuova lottizzazione (la zona delle vie Sciascia e Pavese) e non collegano attrattori. Visto lo stato di manutenzione in cui si trovano, non sono utilizzati neppure dai pedoni.



Santo Stefano

Come già detto, anche in questo caso il centro abitato si è sviluppato, da nord a sud, lungo la provinciale Cella, che ha un discreto flusso di veicoli a motore.

Il percorso promiscuo presente, in fregio alla provinciale, copre circa il 50% della lunghezza del paese, ed presenta frequenti restringimenti di sezione e presenza di ostacoli che impediscono un utilizzo in sicurezza dello stesso.

San Zaccaria

L'abitato si sviluppa prevalentemente da nord a sud lungo la via Dismano (SP118) che l'attraversa interamente, poi ci sono due frange a ovest, una lunga la via del Sale (SP 3) e l'altra lungo la via Becchi Tognini Est (comunale).

Gli itinerari ciclabili si sviluppano unicamente, lungo la via Dismano e collegano gli attrattori/generatori di traffico situati principalmente su questa direttrice.

In ambito urbano ci sono attività commerciali varie, ufficio postale e banca, mentre, a sud, appena fuori dal centro abitato si trovano il cimitero e la chiesa parrocchiale.

Sul lato ovest, nei tratti in prossimità della delimitazione di centro abitato (a nord e a sud) si trovano molte attività commerciali, parecchi accessi privati e molti ostacoli (fioriere, scalini e cassonetti). Il tratto nord ha una estrema variabilità della sezione oltre alla presenza di veicoli in sosta.

Il tratto da via del Sale a via Novara è destinato alla sola circolazione dei pedoni e interrompe, in questo modo, la circolazione delle biciclette per tutta la lunghezza del centro.

Sul lato est, (da nord), la pista ciclistica si presenta, nonostante i molti accessi privati, più ordinata e sicura rispetto a quella a fronte, certamente per la mancanza di attività commerciali e sosta di veicoli.

Infine il tratto extraurbano, a sud, collega il centro abitato con il cimitero e la chiesa. Oltre a quelle già illustrate sopra, un'altra criticità è derivata dalla disomogeneità di classificazione dei vari tratti.



Santerno

Gli unici due tratti esistenti ciclabili si sviluppano lungo la Strada Provinciale 97 Ammonite Canala che attraversa questo centro abitato.

Il primo collega il centro dell'abitato con il cimitero, che è posto all'inizio est del paese, il secondo comincia in prossimità dell'incrocio con Carraia Bezzi, sul lato ovest della via Santerno Ammonite, e si sviluppa per circa 700 m verso nord.

La discontinuità è il mancato collegamento tra i due archi.



Savarna - Grattacoppa

Data la disposizione così ravvicinata, Savarna, Grattacoppa e Conventello si possono considerare come un unico centro. Il percorso ciclistica si snoda lungo uno degli assi viari principali, la via Savarna, (per Savarna) e il suo prolungamento via Grattacoppa (per Grattacoppa); copre l'intero tratto urbano dei due centri.



Savio

Il percorso di Savio si sviluppa su viale dei Lombardi, per meno di 500 m nel tratto urbano. Presenta due discontinuità, una in prossimità dell'attraversamento ferroviario, l'altra al termine del centro abitato.

La zona attraversata è residenziale e non ci sono attività di particolare interesse per la mobilità ciclistica, tranne che questo percorso collega, con un tratto extraurbano di 3 km, Savio con il litorale (Lido di Classe).



Villanova

A Villanova sono presenti due brevi tratti ciclabili nella zona di nuova edificazione, uno sul primo tratto di via Don Ghirardini e il secondo su via Balbi.



2.6 Il Litorale

Il comune di Ravenna elenca nove centri abitati sul litorale, tutti a vocazione turistica. I percorsi ciclabili presenti in questi centri sono utilizzati principalmente a scopo ciclo turistico, ma anche per la mobilità ciclistica nell'arco della stagione estiva.

Il "mare" ha attrattori/generatori diversi dalla città e dal forese, ma origina comunque spostamenti consistenti. Mete dei residenti estivi sono gli innumerevoli stabilimenti balneari, le attività commerciali e i luoghi del divertimento, da raggiungere per piacere o per lavoro.

Casalborsetti

Casalborsetti è attraversato da est a ovest dal canale di Bonifica Destra Reno. Il collegamento tra le due sponde, oltre che dal ponte a ovest del centro abitato (dotato di

apposita corsia per la circolazione ciclopedonale), è assicurato da una passerella pedonale, sulla quale si può transitare con la bici condotta a mano.

Nella parte nord del paese, il percorso ciclistica inizia in prossimità dei villaggi turistici, e si snoda lungo la via Spallazzi fino alla sponda nord del canale.

Poi si estende su ambo i lati di via Scariolanti, il tratto sud continua anche su via delle Maone all'interno della nuova zona denominata Porto Reno, e termina sulla via Lacchini.

Il tratto nord arriva fino a via della Dulcamara e un ramo secondario congiunge via degli Scariolanti, in prossimità di via delle Orchidee con via Campanelle, del Giaggiolo e della Salicornia.

Nella parte sud il percorso copre tutto il tracciato della via Spallazzi, dal canale fino al limite di centro abitato e poi ancora nel tratto extraurbano fino a circa 100 m da Marina Romea.



Marina Romea

Nel centro abitato di Marina Romea la viabilità principale è costituita da viale Italia che si sviluppa per 2,5 km nella direzione nord-sud. Il percorso ciclistica che lo affianca è di circa 1,3 km, promiscuo ciclo-pedonale. Inoltre c'è un ulteriore tratto di 150 m promiscuo veicolare. Il percorso prosegue verso sud, con un breve tratto extraurbano, fino a Porto Corsini.



Ci sono altri due itinerari che partono dall'incrocio di viale Italia con via dei Salici. Il primo si estende all'interno degli isolati, fino in prossimità di viale Forlì, e il secondo lungo via dei Salici. La criticità maggiore è l'incrocio di viale Italia con viale delle Palme. In questo punto, essendoci anche una discontinuità del percorso, poiché termina in prossimità della fermata del trasporto pubblico, i punti di conflitto con i veicoli a motore sono numerosi, dovuti anche al fatto che l'incrocio è molto ampio e mal regolato.

Non esiste peraltro, neppure un attraversamento pedonale. Altro punto critico è il tratto su viale Italia che va dall'incrocio con viale delle Palme fino all'incrocio con via delle Roveri.

Questo tratto, promiscuo con i veicoli a motore, è, di fatto, l'accesso agli edifici residenziali ma è anche utilizzato per la sosta.

Porto Corsini

L'itinerario lungo la via Baiona (poi viale Italia, verso Marina Romea) parte da via Volano e collega la zona degli impianti sportivi che si trova a nord-est del centro abitato. Una breve diramazione collega via Valle Giralda con via Baiona (zona sportiva), passando per via Libolla.

E' in parte impraticabile per lo stato di manutenzione in cui versa e per la mancata realizzazione di pochi metri di percorso per il collegamento con via Libolla. Sulla via Molo San Filippo, che costeggia il lato sinistro del canale Candiano, si trova il traghetto, col quale è possibile raggiungere la sponda opposta a Marina di Ravenna.



Marina di Ravenna

Il centro abitato di Marina è stretto fra il canale Candiano a nord e ovest, il porto e il mare a est e la pineta a sud. La rete ciclistica consta di due assi che si sviluppano in direzione nord-sud, su viale delle Nazioni e su via Trieste.

Quello su viale delle Nazioni, che va da viale Rismondo a viale Menotti, è situato proprio in pieno centro ed è molto frequentato perché collega molti locali e attività commerciali.



L'altro asse, su via Trieste, inizia all'incrocio con viale Menotti e termina all'incrocio con viale dei Mille.

Da viale Menotti a viale IV Novembre il percorso è solo sul lato est di via Trieste, mentre nel tratto successivo è presente anche sul lato ovest e, proprio qui ci sono due diramazioni fra i caseggiati che arrivano fino a via Bartolotti e via Marmarica. Questa zona residenziale non ha vocazione turistica, ma stanziale.

I due assi non sono collegati tra loro, e non c'è continuità neanche con la rete del "mare" che collega gli altri centri del litorale, a nord e a sud di Marina. L'unico collegamento, peraltro molto praticato, è quello che attraversa la pineta e unisce la pista ciclistica extraurbana che arriva dalla SS67 e da viale della Pace/viale Cristoforo Colombo.

Punta Marina Terme

Questo centro abitato ha buoni collegamenti ciclabili extraurbani, a ovest con Ravenna, a fianco della via Destra Canale Molinetto e a nord, lungo la costa verso Marina di Ravenna fino a via Trieste e Viale della Pace.

Poi, come già detto per Marina di Ravenna, il collegamento con quest'ultimo centro è dentro la pineta o lungo il viale della Pace, in promiscuo con i veicoli a motore.

All'interno del centro abitato, il tratto più significativo è sul Lungomare Colombo, nel tratto dalla via al Mare a viale delle Americhe.

Posto a ridosso della zona residenziale - turistica di Punta Marina, è un ottimo collegamento per gli spostamenti verso le spiagge.

Oltretutto prosegue, a nord con un tratto extraurbano di 1 km, fino alla rotonda della Colonia, collegando ulteriori stabilimenti balneari e le terme.

La ciclistica che proviene da Ravenna, si estende lungo il viale dei Navigatori fino a via della Spinola, e continua, a fianco del Conad con un percorso all'interno degli isolati fra via della Prora e via del Pescatore.

Nella nuova zona residenziale di via della Chiglia e via delle Zattere è stato realizzato un percorso, non collegato alla rete esistente.



Lido Adriano

A Lido Adriano ci sono solo 2 percorsi, entrambi paralleli alla costa e situati nella zona retrodunale in prossimità delle spiagge. Il primo si estende, a ovest della fascia alberata, da viale Metastasio fino a viale Botticelli e poi, con un tratto interamente in pineta (con una sezione di soli 1,5 m), si congiunge con via della Fontana a Punta Marina. Il secondo tratto, più a sud, parte da viale Orazio e arriva a viale Verdi. Una staccionata in legno lo separa (e protegge) dalla carreggiata dove transitano le auto per accedere agli stabilimenti balneari. Lo stato in cui versa l'ultimo tratto della staccionata (lato Metastasio) è pericoloso per pedoni e ciclisti.



Lido di Dante

Un breve percorso ciclistica si estende dal limite di centro abitato sulla via Marabina, poi gira a destra sulla via G. Novello fino all'incrocio con via Cavalcanti.

Percorsi promiscui sono stati realizzati nella zona retrostante gli stabilimenti balneari e attraversano e costeggiano i parcheggi e i giardini che si trovano fra il viale Matelda e Del Duca. Sono utilizzati per raggiungere le spiagge nella stagione estiva.



Lido di Classe

Questo centro del litorale ha prevalente vocazione turistica e il percorso principale si sviluppa sul viale Vivaldi, da via Marignolli a via Bove.

Su questo viale sono ubicate la maggioranza delle attrazioni turistiche (locali e negozi). E' utilizzato, di giorno, per raggiungere gli stabilimenti balneari, ovviamente nella stagione estiva.

Nel nuovo quartiere, a ovest di viale Vespucci sono invece stati realizzati alcuni percorsi di tipo promiscuo, una parte in fregio a viale Vespucci stesso e uno a lato di via Norge. Sono collegati tra loro ma non c'è continuità con viale Vivaldi.



Lido di Savio

Anche questo centro ha vocazione turistica e il percorso ciclistica si sviluppa sul viale principale, Romagna, da via Bagnacavallo a via Cusercoli.

Come per Lido di Classe, anche questo viale concentra la maggioranza delle attrazioni turistiche (locali e negozi), e di giorno, è utilizzato per raggiungere gli stabilimenti balneari.



2.7 I manufatti di attraversamento

Il centro abitato di Ravenna è tagliato a nord e est dalla ferrovia, a sud dal canale Lama e dai Fiumi Uniti e a ovest dalla Strada Statale 16.

Per il superamento di queste barriere i percorsi ciclabili sono dotati di manufatti come passerelle, sottopassi e anche ascensori.

1	RAVENNA	via Sant'Alberto	sottopasso linea ferroviaria BO-FE-RA
2	RAVENNA	circ. alla Rotonda dei Goti	passerella cavalcaferrovia
3	RAVENNA	via Pallavicini - via Darsena	sottopasso ciclistica dotato di ascensori
4	RAVENNA	via Trieste	passerella canale Lama
5	RAVENNA	via Tomaso Gulli	passerella canale Lama – Pala De Andrè
6	RAVENNA	via Tomaso Gulli	passerella canale Lama – Pala De Andrè
7	RAVENNA	via Poggi – via Crocetta	sottopasso linea ferroviaria RA –RN
8	RAVENNA	via Romea sud	ponte ciclistica Fiumi Uniti
9	RAVENNA	via Romea sud	sottopasso collegamento via Dismano
10	RAVENNA	via Ravegnana	sottopasso collegamento Ravegnana - Alberti
11	RAVENNA	viale Alberti	passerella canale Lama (via Quaroni)
12	RAVENNA	via Gropius (vicinanze)	passerella canale Lama
13	RAVENNA	via Fontana (vicinanze)	passerella canale Lama
14	RAVENNA	via Fiume Montone Abb.	sottopasso SS16

15	RAVENNA	via Faentina	sottopasso linea ferroviaria BO-RA
16	RAVENNA	via Destra Canale Molinetto	sottopasso SS 67 – ciclistica del mare
17	MARINA DI RA PUNTA MARINA	via Trieste/rotonda Sgobbolari	sottopasso parcheggio scambiatore mare
18	FOSSO GHIAIA	SS16 - via Romea Sud	sottopasso SS16
19	FOSSO GHIAIA	SS16 - via Romea Sud	passerella canale Fosso Ghiaia e delle Gronde
20	MADONNA DELL'ALBERO	via Cella	sottopasso SS16
21	SAN MICHELE	Via Carracci - Viazza di Sotto	sottopasso linea ferroviaria BO-RA



