



**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 3

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	Gli itinerari ciclabili extraurbani, naturalistici e turistico ricreativi.	6
1.1	Premesse.....	6
1.2	I tratti esistenti.....	8
1.2.1	Ravenna - Punta Marina Terme	8
1.2.2	Ravenna – Fornace Zarattini	9
1.2.3	Via Stradone.....	10
1.2.4	Ravenna – Classe – Parco 1° Maggio.....	10
1.2.5	Casalborsetti - Marina Romea.....	11
1.2.6	Ciclabile Pineta di San Vitale - Casetto Quattrocchi (8.730 m).....	12
1.2.7	Ciclo-pedonale Ca' Vecchia (2.532 m)	12
1.2.8	Ciclo-pedonale Ca' Nuova (3.270 m)	12
1.2.9	Ciclo-pedonale Casetto Quattrocchi – Ponte Alberete (5.443 m)	12
1.2.10	Ciclabile Mandriole - Sant'Alberto - Valli di Comacchio (23.115 m).....	13
1.2.11	Ciclabile Casetto Quattrocchi - Casa del Chiavichino (5.008 m)	13
1.2.12	Ciclabile Via delle Valli - Pialassa Baiona (6.226 m)	13
1.2.13	Ciclabile Dune e Pineta (10.268 m).....	13
1.2.14	Ciclo-pedonale Le Querce di Dante (4.099 m)	14
1.3	La rete dei percorsi naturalistici e ciclo escursionistici.....	14
1.4	Riepilogo dello stato di fatto.....	17
2	La segnaletica nelle aree naturalistiche protette.	18
3	Il Bike Sharing	19
3.1	Il sistema MI MUOVO IN BICI	19
3.2	I nuovi progetti	20
3.2.1	SUTRA	20
3.2.2	MOSES	20
3.2.3	Le nuove frontiere dell'e-bike	21
4	I parcheggi e le aree di sosta dedicate ai cicli	22
5	I percorsi ciclabili nella Pianificazione Urbanistica	24
6	L'individuazione delle priorità e la pianificazione degli interventi sulla rete.....	26
6.1	Le priorità.....	26
6.2	Tratti esistenti da rendere conformi o tracciati in cui diminuire il livello di rischio	27

6.3	Completamenti di tracciati radiali esistenti e di collegamenti tra la rete e i poli scolastici	28
6.4	Altri completamenti	28
6.5	Aree di sosta.....	28
6.6	L'importanza della ciclo stazione	28
6.7	Completamento della rete extraurbana.....	29
6.8	Altre criticità rilevate.....	39
7	Le attività di promozione della mobilità ciclistica	42
7.1	EDUCATION	42
7.2	ENCOURAGEMENT	45
7.3	ENFORCEMENT	45
8	I tempi di realizzazione	46
9	Programmazione dei costi di manutenzione.....	47

1 Gli itinerari ciclabili extraurbani, naturalistici e turistico ricreativi.

1.1 Premesse

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

Da diversi anni questa particolare forma di turismo in bicicletta, o cicloturismo, ha assunto dimensioni significative.

Si caratterizza quindi con viaggi in bicicletta verso luoghi "interessanti", su itineranti di uno o più giorni, senza motivazioni agonistiche, lungo percorsi relativamente facili, riservati alle biciclette o su strade a scarso traffico.

Per le dimensioni territoriali che copre, una rete di *itinerari pedalabili* allargata agli ambiti extraurbani, con particolare riferimento al territorio del Comune di Ravenna (654 kmq) è naturalmente rivolta anche alla mobilità turistica e a quella ricreativa-

La stessa per vastità costituisce inevitabilmente il riferimento per le reti ciclabili regionali e nazionali ma di fatto si integra poi con la rete urbana nel momento in cui entra nei centri abitati.

A livello europeo, ormai da tempo il cicloturismo rientra nelle politiche di promozione della mobilità ciclistica, ed ha guadagnato molti spazi e consensi. Ad esempio, in Germania è l'attività estiva più praticata dalla popolazione, superando anche il calcio, ed è stata inserita come importante parte del "National Cycling Plan".

Analogamente il piano nazionale francese sulla ciclabilità punta a rendere la Francia "la prima destinazione per il cicloturismo in Europa".

Quando si parla di cicloturismo è opportuna una distinzione tra i diversi target a cui ci si riferisce, poiché a secondo del grado di specializzazione nell'attività e del tipo di viaggio si modificano le preferenze e le esigenze del ciclista, in particolare dei servizi richiesti.

Seguendo ricerche e studi di tipo qualitativo il cicloturismo può essere diviso in quello praticato da "cicloamatori" o da "ciclisti dedicati", ossia da persone che amano soprattutto pedalare (in luoghi piacevoli), con tappe medio-lunghe, e in quello di tipo "famigliare" o "ciclisti lenti" ossia da persone che vivono la bicicletta come modo per apprezzare il territorio, spesso in congiunzione con altre attività e soste per l'approfondimento della conoscenza dei luoghi.

Sulla base di molte esperienze fatte e su vasta tipologia di utenti che praticano tale attività, è ormai riconosciuto che per promuovere il cicloturismo, c'è necessità di almeno due fattori:

- la presenza sul territorio di una rete di percorsi cicloturistici adeguati, riconoscibili e valutabili.
- un significativo ambiente naturale e una cultura locale fatta di manufatti, attività, prodotti, manifestazioni, eventi, ecc.

Entrambi i fattori sono caratteristici del territorio comunale ravennate ed anche per tale ragione il presente Piano è da considerarsi certamente inserito nell'ambito delle politiche regionali e nazionali volte a favorire la mobilità ciclabile.¹

Da un punto di vista più **"territoriale"** risulta importante il ruolo turistico e/o di conoscenza e fruizione del territorio., e l'obiettivo strategico è la **promozione del cicloturismo come migliore pratica di turismo sostenibile**. Può quindi contribuire anche allo sviluppo di economie locali, consentendo e anzi spesso necessitando di servizi quali sistemi di ospitalità e assistenza tecnica.

Un ruolo importante da parte della mobilità extraurbana può essere svolto anche per la **conservazione del territorio**. Infatti la realizzazione d una rete di percorsi naturalistici e naturalistico-ricreativi può prevedere, oltre all'utilizzo di viabilità minore, anche il recupero di percorsi o sedimi dismessi o riservati (argini di canali e fiumi, strade e sentieri forestali, rurali o storici) con la necessità **di riaffermare e/o ripristinare connessioni e usi pubblici**.

Da un punto di vista tecnico, **la condizione cui tendere** e quella che **l'accessibilità** degli itinerari dovrà, in genere e ove possibile per caratteristiche dei luoghi, **essere consentita**, oltre a chi va a piedi, a tutti i mezzi di trasporto **non-motorizzati** quali ad esempio i pattini, la bicicletta (sia tradizionale sia elettrica), altri mezzi a pedali di sagoma differente dalle biciclette comuni, carrozzine anche elettriche per persone disabili, ecc.

La Rete dovrà essere interconnessa con il **sistema dell'intermodalità**, in particolare treno-bici, e i relativi servizi (parcheggi scambiatori, noleggio bici, carta integrata della mobilità regionale "Mi muovo"), oltre che relazionarsi **ai sistemi dei servizi territoriali** attraverso le connessioni con il sistema ciclabile urbano.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla **sicurezza**, alla **segnaletica e riconoscibilità** degli itinerari.

¹ RETE PREVISIONALE DELLE CICLOVIE REGIONALI - RELAZIONE TECNICA – giugno 2014

1.2 I tratti esistenti

1.2.1 Ravenna - Punta Marina Terme

La ciclistica extraurbana più importante è sicuramente quella “del mare” come la definiscono i ravennati.

E' un percorso promiscuo che collega il capoluogo con Punta Marina Terme seguendo, più o meno da vicino, la via Destra Canale Molinetto. Si estende, su sede propria, dalla rotonda Francia fino a viale dei Navigatori per circa 5 km, è percepita gradevole e sicura dagli utilizzatori.

Nelle immediate vicinanze del capoluogo è impiegata anche dai pedoni per passeggiare, ma per la stragrande maggioranza gli utenti sono ciclisti che “vanno al mare”. Proprio per questo motivo, nonostante l'utilizzo sia “turistico”, sottrae una notevole parte di spostamenti del traffico motorizzato nel periodo estivo, avvantaggiando la circolazione sul litorale da Marina di Ravenna a Punta Marina.

Questo itinerario ha una variante che si sviluppa su un tratto in promiscuo con i veicoli a motore (pochi), via dell'Idrovora. Collega la pista Ravenna-Punta Marina con quella che si trova sulla via Trieste (SS67), proprio a partire dall'incrocio con la via dell'Idrovora.

Questo tratto è realizzato in sede propria a lato della SS 67, è connesso con il parcheggio scambiatore della rotonda degli Sgobbolari, nel quale si trova anche un punto di noleggio bici. Prosegue a lato della Statale e poi sul viale della Pace fino al lungomare.

E' direttamente collegato con la ciclabile del lungomare Colombo (che congiunge Punta Marina) e con i percorsi in pineta.





1.2.2 Ravenna – Fornace Zarattini

Con un tratto di poco più di 2 km, Fornace Zarattini è collegata al capoluogo con un percorso promiscuo. Il tratto extraurbano, di recente realizzazione, si estende su sede propria per circa 0,5 km, separato dalla sede stradale da un cordolo con siepe al centro.

Le criticità maggiori, per i numerosi accessi, sono nei tratti urbani, sia di Ravenna che di Fornace; mentre il tratto extraurbano non presenta problemi rilevanti. Anche le discontinuità rilevate sono negli archi urbani, a Ravenna per il tratto promiscuo veicolare e, a Fornace Zarattini per un eventuale prolungamento verso ovest sulla via Faentina.

Vedi anche nel paragrafo <Capoluogo>, la radiale Faentina-Maggiore e nel paragrafo <Forese> il centro abitato di Fornace Zarattini.





1.2.3 Via Stradone

Vedi nel paragrafo <Capoluogo>, la radiale via Stradone.

1.2.4 Ravenna – Classe – Parco 1° Maggio

All'interno del centro di Classe si trova il percorso che parte da via Morgagni e arriva in via Bosca, in prossimità del passaggio ferroviario.

Questo prosegue, in sede extraurbana, prima sulla viabilità locale in promiscuo con i veicoli a motore e poi con un tratto ciclo-pedonale lungo il canale Bosca fino a via della Sacca.

Si può considerare che questo itinerario inizi dal centro di Ravenna.

Infatti, dalla circonvallazione Molinetto percorrendo la Rubicone- Panfilia – Romea - Romea Sud si giunge a Classe senza interruzioni, poi si riprende la pista in via Morgagni fino ai margini del Parco 1° Maggio.



Si giunge a via della Sacca e da qui, seguendo la viabilità locale (in promiscuo con i veicoli a motore), si può raggiungere la foce del Bevano e anche Milano Marittima oppure prendere i numerosi percorsi che attraversano la pineta.

Indubbiamente questi itinerari sono dedicati al cicloturismo. Il tratto lungo il canale Bosca è molto frequentato dai pedoni per le passeggiate.

Si trovano due discontinuità nell'itinerario, la prima è l'attraversamento dell'abitato di Classe, l'altra dell'attraversamento della via Bosca a livello del passaggio ferroviario.

Vedere nel paragrafo <Capoluogo>, la radiale Romea sud-Panfilia-Rubicone e nel paragrafo <Forese> vedere Classe.

1.2.5 Casalborsetti - Marina Romea

Il percorso, che esce da Casalborsetti a sud, su via Spallazzi, si estende per circa 2,5 km. Collega Marina Romea con un tratto extraurbano e termina circa 100 m a nord di questo centro.



Non presenta particolari criticità, mentre la discontinuità più rilevante è l'attraversamento del fiume Lamone, il ponte ha il marciapiede da ambo i lati, e sul lato mare ha una sezione maggiore, il transito è consentito con la bici condotta a mano.



Quindi sulla scorta del percorso partecipato di cui al Volume 1 e per completezza di informazione e per migliorare la conoscenza dello stato di fatto ci pare utile menzionare e descrivere brevemente i principali itinerari ciclabili cui non è stata attribuita una classificazione ai sensi del DM 557/99 ma che rientrano di diritto tra i percorsi che possono essere frequentati, in questo caso per ciclo turismo o diletto, nel territorio comunale e che sono un fiore all'occhiello del patrimonio naturalistico ravennate.

Complessivamente quasi 70 km di itinerari lungo i quali è possibile spostarsi con una bicicletta per raggiungere alcune delle zone più belle del litorale italiano.

1.2.6 Ciclabile Pineta di San Vitale - Casetto Quattrocchi (8.730 m)

Il percorso attraversa la Pineta storica di San Vitale da sud a nord, dalla Casa di Guardia di Ca' Ponticelle fino al Casetto Quattrocchi. Il sentiero sterrato corre nel bosco misto fra maestosi pini domestici, bassure allagate, radure e fitti arbusteti di prugnolo, biancospino e pungitopo.

1.2.7 Ciclo-pedonale Ca' Vecchia (2.532 m)

Il percorso ad anello si svolge attorno alla Ca' Vecchia. Il sentiero sterrato attraversa le bassure allagate del Dirottolo e del Cavedone, fino agli argini della laguna salmastra della Pialassa Baiona.

1.2.8 Ciclo-pedonale Ca' Nuova (3.270 m)

L'anello ciclabile raggiunge la Ca' Nuova. Percorre le zone più interne della Pineta di San Vitale, fino al suo margine orientale sul Chiaro del Pontazzo nella Pialassa Baiona. Costeggia a nord l'antico canale di bonifica denominato Via Cerba.

1.2.9 Ciclo-pedonale Casetto Quattrocchi – Ponte Alberete (5.443 m)

Il percorso parte dal Casetto Quattrocchi, raggiunge il parcheggio delle Punte Alberete.

Una volta arrivati , si prosegue a piedi all'interno della palude, attraversando il ponte di legno sul Canale Fossatone. Qui si osserva il suggestivo e raro ambiente di foresta allagata, caratterizzato dalla presenza di pioppi bianchi, salici, frassini e specchi d'acqua dove vegetano rigogliose la ninfea bianca, l'iris di palude, il campanellino, la salcerella, la tifa e la cannuccia.

1.2.10 Ciclabile Mandriole - Sant'Alberto - Valli di Comacchio (23.115 m)

Dal Palazzone di Sant'Alberto è possibile attraversare il Reno tramite traghetto e proseguire lungo l'argine del fiume verso la Statale Romea. Si costeggia lo straordinario paesaggio lagunare delle Valli di Comacchio e le Oasi di Bosco Forte e Volta Scirocco, siti di nidificazione per numerose specie di uccelli acquatici. Il percorso è ideale per compiere attività di bird watching. Giunti all'altezza della Statale, l'itinerario prosegue ed attraversa il fiume fino al Canale Destra Reno. Si ritorna al punto di partenza lungo l'argine destro. Nella seconda parte del percorso ci si immerge nel tipico paesaggio agricolo ravennate, caratterizzato da seminativi, frutteti e vigneti.

1.2.11 Ciclabile Casetto Quattrocchi - Casa del Chiavichino (5.008 m)

Dal Casetto Quattrocchi il percorso raggiunge, attraversando il ponte di progetto sul Lamone, il Bardello, rara prateria umida d'acqua dolce, che costituisce il naturale prolungamento della Bassa del Pirottolo e della Buca del Cavedone, bassure allagate nella Pineta di San Vitale. La prateria è attraversata da dune sabbiose fossili e, tra l'una e l'altra, da depressioni periodicamente invase dall'acqua. Una breve variante consente, tramite il sottopassaggio della statale, di raggiungere la torretta di Valle Mandriole . Il percorso continua fino alla Casa del Chiavichino . Da qui costeggia il prato umido omonimo a nord di Valle Mandriole, area di recente rinaturalizzazione, fino a collegarsi ad altri percorsi.

1.2.12 Ciclabile Via delle Valli - Pialassa Baiona (6.226 m)

Dal Casetto Quattrocchi , lungo la Via delle Valli, l'itinerario raggiunge il prato barenicolo, prateria umida salmastra con presenza di limonio e salicornia veneta, dove vivono specie di uccelli rare e protette quali la garzetta, il cavaliere d'Italia e l'avocetta.

Il percorso raggiunge una torretta di osservazione, posizionata lungo l'argine orientale della Pialassa Baiona. Da qui è possibile proseguire ancora verso sud e collegarsi ad altri percorsi.

1.2.13 Ciclabile Dune e Pineta (10.268 m)

Da Lido di Dante si arriva fino alla foce del Torrente Bevano. Si attraversa la Pineta Ramazzotti che fiancheggia il litorale oppure si percorre il sentiero parallelo alle dune costiere e alla pineta stessa.

Qui si possono osservare, oltre al bosco di pino marittimo, la vegetazione tipica delle dune.

Dall'argine del Bevano si scorgono il paesaggio dell'Ortazzino, caratterizzato dai meandri abbandonati del fiume e dai retrostanti prati umidi salmastri, e quindi l'Ortazzo, stagno costiero con giuncheti marittimi e puccinellieti, con al suo interno una penisola a pino domestico.

Si continua fino alla Pineta di Classe da dove è possibile proseguire verso sud e raggiungere Viale dei Lombardi fino alla pineta costiera.

1.2.14 Ciclo-pedonale Le Querce di Dante (4.099 m)

Il percorso si sviluppa all'interno della Pineta di Classe. Si parte dalla piazzola attrezzata nel Parco Primo Maggio. Si svolge lungo una carraia sterrata che attraversa il Fosso Ghiaia

1.3 La rete dei percorsi naturalistici e ciclo escursionistici

Come è possibile vedere nella tavola RETE PEDALABILE PRIMCIPALE nel fascicolo "Tavole di Piano" Fanno parte di questa rete:

- i percorsi esistenti;
- le previsioni di rimagliamento;
- i nuovi tracciati

Alcuni dei percorsi previsti nella rete extraurbana sono attualmente in aree soggette a vincolo (SIC e/o ZPS) altri verranno previsti in dette aree. (vedi tavola *ZONE SIC E ZPS* e *ZONE DI PARCO* nel fascicolo "Tavole di Piano")

Risulterà pertanto necessario, prima della loro realizzazione richiedere le necessarie autorizzazioni agli Enti competenti e nella realizzazione di segnaletica fare riferimento a documenti specificatamente redatti e autorizzati dagli Enti di Gestione di tali aree.

Per l'individuazione di detti percorsi è stato realizzato un percorso partecipato che ha visto molte associazioni e privati cittadini inviare segnalazioni in merito a possibili percorsi da destinare alla mobilità ciclistica.

L'ufficio Mobilità, dopo aver fatto una valutazione di opportunità e di georeferenziazione dei principali luoghi di interesse turistico ha definito la maglia dei percorsi principali che sono indicati nella tavola *RETE PEDALABILE PRICIPALE* nel fascicolo "Tavole di Piano".

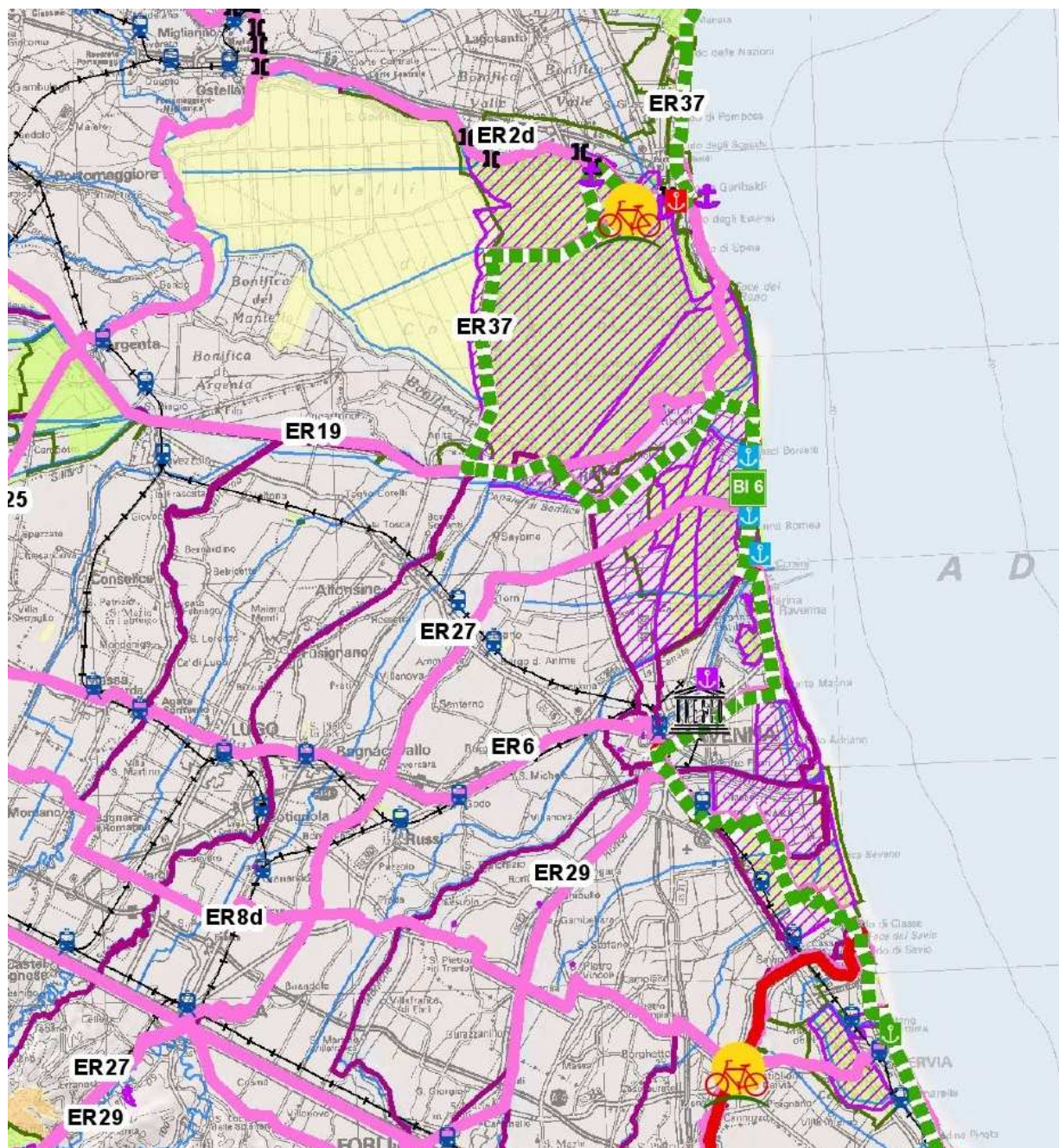
Questi percorsi tengono anche delle previsioni di carattere nazionale ed europeo. In fatti ad esempio il percorso nord-sud (Santalberto – Casalborgorsetti – Ravenna – Lido di Savio) ricalca il tracciato della Ciclovía Adriatica che collega Trieste con Leuca. Litoranea per eccellenza che tocca la riviera più ricca di spiagge.

La parte dal Delta del Po a Trieste è inserita in EuroVelo 8.



TRACCIATO DELLA CICLOVIA ADRIATICA





TRACCIATO DELLE CICLOVIE REGIONALI

1.4 Riepilogo dello stato di fatto

In relazione ai rilevamenti della rete e alla sua classificazione, così come riportata nello specifico allegato, si riassume di seguito la situazione dei percorsi ciclabili, ciclopedonali di tipo urbano, extraurbano, naturalistico e ciclo escursionistico del Comune di Ravenna:

In estrema sintesi sul territorio comunale insistono **308 km di percorsi pedalabili** tra classificati, non classificati e sommità argianli. Alcuni tratti delle sommità arginali non sono ancora sottoposte a concessione anche se ampiamente utilizzate.

Sono state introdotti **52 km di nuovi tratti di percorsi pedalabili** nella pianificazione della mobilità ciclistica.

In totale il territorio potrebbe godere di **percorsi pedalabili per 360 km** tra percorsi urbani, extraurbani e naturalistici.

Di seguito i numeri relativi al censimento della situazione sul territorio.

PISTE CICLABILI CLASSIFICATE PGTU		KM
A	ciclabili in sede propria	18,577
B	corsie	1,976
C	ciclopedonali	105,888
D	promiscue veicoli a motore	4,881
P	nei parchi urbani	9,042
		140,364
di cui	URBANE	118,114
di cui	EXTRAURBANE	22,25
PISTE CICLABILI DI PREVISIONE PGTU		
	collegamenti/tratti mancanti	47,25
RETE PEDALABILE PRINCIPALE totale		198,415
	tratti esistenti classificati nel PGTU	30,37
RETE PEDALABILE esclusi i tratti classificati nel pgtu		168,045
RETE PEDALABILE DI PROGETTO		10,67
di cui , comprese anche in progetto PGTU		5,627
ARGINI PEDALABILI		107,639
di cui concessionati		69,412

2 La segnaletica nelle aree naturalistiche protette.

Con l'istituzione delle prime aree protette, allo scopo di rendere immediata e chiara la loro percezione da parte dei fruitori, la Regione ha approvato il progetto "Linea grafica e sistemi segnaletici per i Parchi e le Riserve naturali" (Delibera G.R. n. 3340/85).

Il progetto prevedeva un manuale di immagine coordinata con indicazioni specifiche sull'uso del logotipo e della segnaletica, al fine di creare un codice di riconoscibilità per i parchi e le riserve regionali, le aree di riequilibrio ecologico e gli alberi monumentali dell'Emilia-Romagna.

Da allora la gestione delle aree protette è divenuta più complessa e sono sorte anche nuove esigenze di segnalazione delle aree di riequilibrio ecologico.

Anche le novità apportate dalla Legge regionale n. 24 /2011 legate alla riorganizzazione delle aree protette con la suddivisione del territorio regionale in Macroaree e l'istituzione degli Enti di Gestione per i Parchi e la Biodiversità, hanno reso necessario procedere ad aggiornare e modificare l'originario manuale di immagine coordinata, pur mantenendo fissi i caratteri fondamentali.

Anche importanti progetti di sistema come l'Alta Via dei Parchi e le Ciclovie dei Parchi hanno contribuito ad ampliare la gamma della segnaletica nelle aree protette. A queste motivazioni si va anche ad aggiungere la necessità di dare maggiori indicazioni sulla tipologia e l'uso della segnaletica di Rete Natura 2000 ad oggi regolamentata dalla delibera n. 1224 del 2008. Questa revisione del manuale di immagine coordinata nasce da una collaborazione fra Servizio Parchi e Risorse forestali e i referenti delle aree protette con cui sono stati condivisi i contenuti.

Contiene precise indicazioni sul logotipo e sui nuovi loghi degli Enti di Gestione per i Parchi e la Biodiversità e sulla segnaletica sia stradale (segnali turistici, segnali di territorio urbano, segnali attraversamento animali...) che specifica per le aree protette (bacheche, cartelli lungo i sentieri, pannelli didattici...), dettando regole rispetto a dimensioni, formati, colori, materiali, collocazione e contenuti.

Questo manuale si intende vincolante ed esaustivo al fine di contribuire a dare massima omogeneità e riconoscibilità all'intero Sistema regionale delle aree protette e dei Siti Rete Natura 2000.²

² Enzo Valbonesi - Manuale operativo per la segnaletica delle Aree protette dell'Emilia-Romagna e dei siti Rete Natura 2000

3 Il Bike Sharing

Nel 2000 il Comune di Ravenna ha avviato il primo progetto di bike sharing con il sistema **C'ENTRO IN BICI**, 120 bici pubbliche dislocate in vari punti del capoluogo.

Nel corso degli anni il parco bici si è rinnovato più volte e, al momento, l'amministrazione può contare su una disponibilità di 104 biciclette, di cui 72 rosse dedicate ai residenti e 32 per i turisti, distribuite in 25 postazioni.

Le biciclette pubbliche possono essere ritirate presso le rastrelliere collocate in vari parcheggi e in alcuni punti strategici della città. Il servizio è operativo nel capoluogo per tutti i giorni dell'anno e gratuito: viene chiesta solo una piccola cauzione al momento della consegna della chiave personale.

3.1 Il sistema MI MUOVO IN BICI

La Regione ha sviluppato il tema dell'integrazione tariffaria e modale promuovendo il progetto di "bike sharing & ride" regionale "Mi Muovo in bici" e mettendolo a disposizione dei Comuni mediante la firma di un protocollo d'intesa e la fornitura di biciclette e stazioni di presa delle stesse.

Si tratta di un sistema di **noleggio in condivisione di biciclette**, che rappresenta un modo alternativo di muoversi in città per contribuire a diminuire il traffico e a ridurre l'inquinamento. L'obiettivo sarebbe realizzare un sistema unico con tessera elettronica che consenta a chi è in possesso del titolo di viaggio Mi Muovo di accedere anche al servizio di noleggio bici su tutto il territorio regionale, riponendo le biciclette in qualunque rastrelliera con posti liberi e facilitando anche l'accesso alle stazioni e ai parcheggi.

Il servizio è destinato a tutti i cittadini, in particolare i pendolari e turisti, che hanno la necessità di effettuare brevi spostamenti in città, senza il problema dell'accesso alle ZTL e del parcheggio. L'utilizzo del servizio è consentito anche ai minori che abbiano compiuto sedici anni.

Tuttavia per una serie di questioni di carattere amministrativo il Comune di Ravenna non ha ancora dato corso al sopra citato sistema di bike sharing

A Ravenna da marzo 2018 sono state rese disponibili in molti punti della città, sia in centro storico che nelle zone balneari più di 700 legate ad una azienda privata.

E' il primo sistema presente a Ravenna di bike sharing a flusso libero ("free floating") differente dal sistema regionale e più flessibile per ovvie ragioni.

Il sistema di noleggio e condivisione delle bici basato sul flusso libero ("free floating") è semplice. L'utente può scaricare gratuitamente una app sul proprio smartphone.

Per utilizzare il mezzo, l'utente potrà sbloccare l'antifurto in dotazione attraverso il QR code fornito tramite la stessa App. La novità consiste nel lasciare libero l'utente di parcheggiare la bicicletta in qualsiasi punto della città.

Al fine di incoraggiare il corretto posizionamento delle biciclette – che sono state posizionate in una serie di aree cittadine in collaborazione con l'Amministrazione Comunale.

3.2 I nuovi progetti

3.2.1 SUTRA

L'obiettivo generale di SUTRA è quello di promuovere mobilità sostenibile sulla costa adriatica e il suo hinterland.

Integrando la mobilità innovativa concetti per il trasporto passeggeri, i centri urbani nell'area del programma saranno in grado di ridurre il traffico congestione, migliorare la qualità dell'aria (in linea con le raccomandazioni della direttiva 2008/50 / CE) e ridurre le emissioni di CO₂. Le principali uscite di SUTRA sono: 10 nuovi trasporti ecologici multimodali servizi per i passeggeri, 1 nuovo collegamento marittimo tra Italia e Croazia (relazione Caorle - Parenzo) e 1 Manuale Crossborder sviluppato congiuntamente per la progettazione intelligente e l'integrazione di soluzioni di mobilità dolce nelle zone costiere.

Le uscite principali forniranno benefici ai turisti, ai residenti delle aree costiere e l'entroterra, le amministrazioni pubbliche locali e regionali e le PMI.

L'approccio scelto è quello di coinvolgere le autorità locali in una progettazione coordinata di soluzioni di trasporto sostenibili, coinvolgere i cittadini e turisti per un uso consapevole del trasporto pubblico.

Il valore aggiunto transfrontaliero del progetto consiste nel collegare aree con importanti flussi turistici, migliorando così l'efficacia dell'attuazione le misure. Allo stesso tempo, le innovative soluzioni di mobilità che saranno introdotte contribuiranno alla qualità della vita dei residenti e dei non residenti, e migliorare l'attrattiva turistica dell'area.

Quindi una parte specifica del SUMP sarà dedicato a promuovere l'uso di sistemi di trasporto a basse emissioni di carbonio e connessioni modali per i flussi passeggeri relativi alle crociere.

Il progetto prevede la realizzazione di un collegamento con e-bike e alcune stazioni di ricarica lungo la costa per rendere efficace il collegamento Port to Port ovvero il collegamento in modo sostenibile del porto crocieristico con l'Antico Porto di Classe e il Museo.

3.2.2 MOSES

Nel primo semestre del 2018 ha preso avvio il progetto MOSES naturale prosecuzione di EA SEA-WAY. Il progetto mira a migliorare la mobilità dei passeggeri nell'area Adriatica attraverso l'implementazione di azioni pilota orientate a introdurre servizi innovativi e infrastrutture di trasporto marittimo

Il progetto MOSES, finanziato all'interno del programma di cooperazione transfrontaliera Italia – Croazia è la naturale continuazione del progetto IPA Adriatic EA SEA-WAY – European Adriatic Sea-Way, descritto brevemente nei paragrafi precedenti. MOSES mira ad attuare azioni pilota concrete e svolgimento di studi di pre-fattibilità che integrano. Uno dei casi studio riguarderà il Porto di Ravenna al fine di potenziare le connessioni tra l'area del Terminal Crociere ed il centro della città. Presso il terminal passeggeri, verrà installato, in accordo con RTP, un container attrezzato contenente sia biciclette a pedalata assistita, sia cicli senza alimentazione ed un piccolo spazio per la manutenzione. I mezzi saranno dotati di rilevatori GPS e verranno messi gratuitamente a disposizione dei crocieristi, i quali potranno percorrere i percorsi naturalistici ed urbani indicati: la presenza di strumentazione GPS renderà possibile tracciare le preferenze, le distanze percorse e supportare le scelte in merito alla collocazione futura di stazioni di ricarica. La sperimentazione prenderà avvio nell'estate 2018 e si concluderà nel 2019. Il Comune di Ravenna ha supportato i partner del progetto MOSES nella procedura di individuazione dei criteri per l'acquisto delle biciclette a pedalata assistita, richiedendo la presenza di una bicicletta dedicata al trasporto delle persone a mobilità ridotta.

3.2.3 Le nuove frontiere dell'e-bike

e-Bike è la denominazione più generica ed abituale per le biciclette elettriche.

Il termine e-Bike comprende sia le biciclette elettriche a pedalata assistita che aiutano il guidatore a raggiungere una velocità massima di 25 km/h (dette anche Pedelec), sia quelle in cui l'aiuto del motore permette di arrivare fino a 45 km/h (dette anche S Pedelec).

Alcuni usano il termine e-Bike solo nel senso più stretto indicando i veicoli in cui il funzionamento del motore è indipendente dall'azione sul pedale.

Oltre ai termini finora citati si parla spesso anche di Epac (Electric pedal assisted cycle) ed in alcuni paesi come, ad esempio, la Germania si distingue tra Pedelec 25 (= Pedelec) e Pedelec 45 (=S Pedelec).

Occorre però ricordare che per la legislazione europea (direttiva 2002/24/CE recepita anche in Italia con decreto del 31/1/2003) sono considerate biciclette a pedalata assistita solo quelle dotate di motore ausiliario di potenza nominale non superiore a 250 Watt e che offrono assistenza alla pedalata limitata entro i 25 km/h.

Tutte le altre tipologie di veicoli non possono essere considerate biciclette ma ciclomotori ed in alcuni casi veri e propri motorini, tutti soggetti ad omologazione ed immatricolazione.

Lo sviluppo delle reti per la ricarica delle e-bike dovrà adeguarsi, come per le auto ad una attenta verifica dei poli attrattori di flussi ciclistici e alla possibilità che detti attrattori consentano soste prolungate. Lo studio della rete dei punti di ricarica dovrà essere inserito nel Piano dell'Infrastrutturazione del territorio dei Punti di Ricarica per Veicoli Elettrici.

4 I parcheggi e le aree di sosta dedicate ai cicli

Il piano della mobilità ciclistica introduce inevitabilmente al tema dei parcheggi e della sosta delle biciclette, con particolare riferimento all'area del centro storico.

Come qualsiasi altra categoria di veicoli anche le biciclette devono trovare una giusta collocazione nell'ambiente strada possibilmente in prossimità dei percorsi dedicati e dei principali attrattori/generatori di traffico.

Per esprimere una accorta richiesta si è reso necessario indagare su luoghi attualmente presi di mira dalla sosta dei cicli e le esigenze che l'uso di tale mezzo determina.

In relazione alle interviste fatte nei diversi momenti è stato possibile acquisire alcuni elementi importanti che riguardano la sosta dei cicli.

La sosta delle biciclette deve essere :

- visibile (i parcheggi devono essere facilmente visibili, ben segnalati e correttamente collocati);
- accessibile (vicini ai luoghi di transito , partenza e arrivo);
- sicura (in aree illuminate e frequentate)

Come per qualsiasi altra categoria di veicoli l'autoregolamentazione può determinare problemi gravi di congestione da veicoli in sosta.

Nel centro abitato ed in particolare nel centro storico ci sono alcune situazioni particolarmente rilevanti dove la mancanza di spazi dedicati, protetti dalle intemperie o sicuri crea situazioni di grave disagio per i pedoni e gli altri veicoli.





Dovranno essere portate avanti politiche di incremento dell'offerta di sosta coperta e sicura nei principali luoghi di destinazione ciclistica come i poli scolastici, le strutture sanitarie e i principali uffici amministrativi.

Sul territorio

5 I percorsi ciclabili nella Pianificazione Urbanistica ³.

Il PSC riconosce e attribuisce alla mobilità ciclistica una funzione rilevante e strategica ai fini della sostenibilità ambientale della mobilità.

Per questo motivo il PSC assegna al POC e anche al RUE il compito di prevedere la realizzazione di una vasta rete di piste/itinerari ciclabili da ottenersi attraverso la previsione di nuovi tratti che rispondano ai seguenti criteri di priorità:

Ottimizzazione del rapporto domanda/offerta.

Gli itinerari ciclabili devono prioritariamente essere concepiti al servizio degli spostamenti prevalenti delle attività quotidiane in concorrenza vincente con altri mezzi di trasporto su tratte medio brevi. Essi devono quindi collegare le principali origini (le zone residenziali della città) con le principali destinazioni (il centro, le sedi dei principali servizi pubblici e privati). Con gli stessi criteri vanno individuati percorsi ad alta domanda potenziale anche nei centri del forese e dei lidi. Il miglioramento delle caratteristiche prestazionali e funzionali dovrà prevedere, ove possibile, la progressiva eliminazione delle promiscuità con la modalità pedonale e la precedenza sul traffico veicolare, quando ritenuto vantaggioso per la sicurezza a seguito di specifiche analisi tecniche.

Effetto rete.

La flessibilità tipica della bicicletta deve essere valorizzata mediante la messa in rete dei percorsi ciclabili, da ottenersi attraverso la realizzazione progressiva di nuovi tratti interconnessi con quelli esistenti. Particolare importanza va rivolta all'integrazione tra la rete degli itinerari ciclabili e le altre reti (trasporto pubblico, parcheggi di corrispondenza).

Funzione turistica e ricreativa.

La forte vocazione turistica di Ravenna suggerisce il rafforzamento degli itinerari a servizio delle principali destinazioni monumentali e culturali e delle principali risorse naturalistico - ricreative. Rientrano in questo ambito i collegamenti con e tra i parchi, città-litorale e la rete interna ai centri balneari.

L'esatta identificazione dei tracciati e delle caratteristiche fisico - funzionali degli itinerari ciclabili è demandata ai livelli specialistici sotto ordinati (Piano Urbano della Mobilità e Piano Urbano del Traffico, attraverso Piani Particolareggiati specifici) e saranno ricompresi nella strumentazione urbanistica successiva (POC / RUE).

³ dalla Relazione Elaborato Descrittivo del Piano Strutturale Comunale – cap. 6. I contenuti progettuali e le politiche di riferimento – paragr. 6.1.2 Il Sistema della mobilità

L'avvio di una nuova stagione della pianificazione urbanistica vedrà il presente Piano quale elemento di riferimento per un dialogo tra funzioni del territorio e modi di spostamento.

6 L'individuazione delle priorità e la pianificazione degli interventi sulla rete

La **scelta delle priorità è elemento** essenziale senza il quale è impossibile definire gli obiettivi concreti.

Si parte dal punto fermo che la prima azione debba essere indirizzata ai percorsi dedicati alla mobilità ciclistica quotidiana e a tutti coloro che utilizzano la bicicletta come mezzo di trasporto (percorsi casa – scuola e percorsi casa – lavoro).

Le recenti indagini (Mobility Management) hanno messo in evidenza come sia possibile una significativa migrazione modale tale da ottenere risultati apprezzabili nell'abbattimento delle emissioni inquinanti;

6.1 Le priorità

Per quando sopra detto si descrivono i principali elementi sui quali puntare:

1. la sistemazione dei **tracciati ciclabili esistenti** attraverso la loro **messa in sicurezza** o comunque mediante l'eliminazione delle criticità che attualmente determinano un elevato livello di rischio in modo da rendere gli attuali percorsi:

- ❑ *sicuri*, affinché l'utilizzo delle due ruote possa avvenire senza alcun rischio derivante dalla geometria dei tracciati o dall'interferenza con gli altri tipi di traffico (tipicamente quello veicolare);
- ❑ *riconoscibili*, per essere fruiti facilmente dalle diverse popolazioni della bicicletta, sfruttando appieno le potenzialità degli itinerari;
- ❑ *continui*, in modo da poter offrire reali alternative di percorso agli utenti, moltiplicando le connessioni e le possibilità di itinerario (effetto rete);
- ❑ *di buona qualità* (comfort), ovvero percorsi che per dimensione, raggi di curvatura, pavimentazione e facilità di manutenzione risultino adeguati all'uso per i quali sono progettati e permettano una facile percorribilità ciclistica;

(tali criteri dovrà essere guida anche per i nuovi tracciati)

2. il **completamento degli attuali itinerari ciclabili** posti in adiacenza alle principali **radiali di accesso alla città** lungo i quali si svolgono i maggiori flussi ciclabili per gli spostamenti casa lavoro e casa scuola che garantiscano continuità alla rete e intervengano sulle discontinuità e che consentono agli utenti di raggiungere il limite della zona 30 KM/h del centro cittadino; interventi quindi di completamento relativi sia ad itinerari completi oppure di brevi tratti di collegamento tra la rete principale (**radiali**) e i grandi poli attrattori/generatori di traffico (stazione, polo ospedaliero, poli scolastici,

principali parcheggi in prossimità della ZTL), la cui mancanza può pregiudicare l'utilizzo sistematico della bicicletta per tali relazioni;

3. Un sistema di spazi esistenti e nuovi dedicati alla **sosta dei cicli** per consentire agli utenti di usufruire di luoghi sicuri e quando possibile protetti dove collocare i cicli; nelle indagini una delle criticità che spinge molti ad allontanarsi dall'uso della bicicletta è l'impossibilità di poter proteggere il veicolo dalle intemperie o dal furto;

4. Il completamento degli **itinerari ciclabili posti sul sistema orbitale** caratterizzato dalla vecchia circonvallazione perimetrale alla zona 30 km/h e al Centro Storico;

5. Le relazioni tra i tracciati urbani e quelli extraurbani creando le condizioni per **rendere efficiente ed efficace il sistema delle ciclovie di collegamento con i comuni limitrofi** (Cervia, Comacchio, Cesena, Faenza, Forlì, ecc) incentivando la vocazione turistica e favorendo gli spostamenti ciclo turistici e migliorando le relazioni con i principali attrattori di mobilità ciclo turistica di carattere naturalistico: parchi, sommità arginali, ecc.

6. Le relazioni tra le più vicine località, esterne al centro abitato di Ravenna, ed il centro urbano capoluogo per consentire percorrenze maggiori durante i periodi dell'anno meteorologicamente favorevoli;

7. Attivazione di linee bus su direttrici intercomunali (Ravenna- Forlì, Ravenna – Cesena, Ravenna-Cervia, ecc) di **servizi di trasporto bici a bordo dei bus**.

8. Le politiche di **promozione e protezione all'uso della bicicletta**. Con il coinvolgimento di tutte le figure interessate (Agenda 21, Mobility Manager, Polizia Municipale, FIAB, ecc) proseguire e se possibile rafforzare la campagna di promozione e protezione all'uso della bicicletta anche con progetti di intervento sanzionatorio nei confronti di chi occupa in modo illegittimo gli spazi destinati alle biciclette;

6.2 Tratti esistenti da rendere conformi o tracciati in cui diminuire il livello di rischio

1. Corsia ciclabile in via Nullo Baldini;
2. Tracciato ciclopeditonale di via Maggiore – via Faentina;
3. Corsia ciclabile in via di Roma Tratto tra viale Farini e via Mariani;

6.3 Completamenti di tracciati radiali esistenti e di collegamenti tra la rete e i poli scolastici

1. Collegamento ciclo pedonale tra la Scuola Media Ricci Muratori e l'asse ciclabile via Galilei;
2. Completamento dell'Asse ciclabile di via Faentina Maggiore nella parte terminale di via Maggiore;
3. Completamento dell'asse ciclo pedonale di via Ravennana/via San Mama da porre in relazione con lo stralcio finale del Piano Particolareggiato di Via Montanari e strade limitrofe;
4. Collegamento Istituto Agrario con via Cilla lungo via Sant'Alberto.
5. collegamento ciclabile tra la Stazione FS e via Diaz (inizio ZTL);
6. collegamento tra la pista ciclabile di via Leon Battista Alberti e l'asse ciclabile di via Galilei lungo il sistema delle rotatorie Croazia e Slovenia;

6.4 Altri completamenti

1. collegamento ciclo – pedonale in via IV novembre tra via Trieste e viale delle Nazioni a Marina di Ravenna per il collegamento con il polo scolastico;
2. trasformazione dell'attuale tracciato di viale Pallavicini in percorso ciclo – pedonale;
3. completamento della pista ciclo – pedonale di via Chiavica Romea;
4. realizzazione di un tracciato ciclabile in via Antica Milizia;
5. completamento del tracciato ciclo – pedonale di via Mattei;

6.5 Aree di sosta

1. polo scolastico di via Marconi (ITIS, Geometri, Lic. Scientifico e numerose altre scuole che portano questo luogo a quasi 2.000 utenti);
2. la rifunzionalizzazione delle zone di sosta per cicli ed altre categorie di veicoli in adiacenza alla piazza Caduti per la Libertà;
3. la realizzazione di una zona di sosta in adiacenza a San Giovanni Evangelista;
4. la scuola media Ricci Muratori a Ravenna
5. Il Tribunale in viale Randi
6. Il polo universitario di via Santalberto

6.6 L'importanza della ciclo stazione

Una ciclo stazione o velo stazione è una costruzione o struttura destinata al parcheggio biciclette e dotata di alcuni servizi, sia gratuiti che a pagamento. Si va da semplici gabbie o capannoni chiudibili fino a complesse strutture multipiano e multifunzione.

Attualmente presso la stazione di Ravenna è presente una struttura aperta per il ricovero delle biciclette e una struttura chiusa, gestita da una operativa sociale, che custodisce, noleggia e ripara le biciclette.

Oltre a questo sono disponibili un gran numero di rastrelliere scoperte.

Tutti questi elementi sono disgiunti tra loro e non offrono in realtà un servizio coordinato all'utenza. Così come previsto anche nel PUMS sarà fondamentale prevederne la localizzazione nel punto più strategico della città: la stazione ferroviaria.

L'obiettivo di prevedere una ciclo stazione è quello di far svolgere a tale struttura un ruolo di interscambio fra bicicletta e trasporto pubblico (treno, bus, auto, ecc.).

Prevederne la realizzazione in prossimità della stazione ferroviaria che è anche sede di una delle Piattaforme di Accesso dei bus turistici e di quelli extraurbani oltre che il principale luogo dove convergono le linee urbane, è di importanza strategica per lo sviluppo della mobilità ciclistica ed in particolare di quella dedicata agli spostamenti urbani casa scuola e casa lavoro.

Questa dotazione costituisce un tipo di intermodalità "passiva", cioè l'uso della bicicletta solo per arrivare o partire da un punto di accesso al trasporto pubblico.

Tale modo di spostamento si configurerà come alternativa, o più spesso ad integrazione, dell'intermodalità "attiva", con il carico delle biciclette sui mezzi di trasporto.

In relazione alle priorità sopra elencate, nell'ottica di quanto evidenziato e a quanto descritto nel paragrafo 6 - *Quadro conoscitivo e analisi dell'offerta* si elencano di seguito gli interventi da considerarsi prioritari sulla scorta dei principi desumibili dal presente atto di pianificazione e divisi secondo i gruppi in cui si caratterizzano:

6.7 Completamento della rete extraurbana

Sulla rete extraurbana si ritiene che il **percorso nord/sud** che collega Santalberto/Casalborsetti/Ravenna/Lido di Savio e quindi il percorso che pone **Ravenna come punto mediano sulla direttrice Comacchio – Cervia** e contemporaneamente ricalca il tracciato della **Cicolvia Adriatica** debba essere il percorso cui dare prevalenza.

Su tale percorso sono già presenti lunghi e importanti tratti già realizzati che necessitano di alcune ricuciture ed interventi di segnaletica per poter rendere questo percorso un tracciato cicloturistico di eccellenza.

Il primo intervento dovrà essere il collegamento tra la località di Porto Corsini e il ponte sulla via Baiona in corrispondenza della Piallassa (zona umida)



**PUNTO DI PARTENZA DEL COLLEGAMENTO TRA PORTO CORSINI E VIA BAIONA
TRATTO A DELLA CARTOGRAFIA ALLEGATA**



**PUNTO DI PARTENZA DEL COLLEGAMENTO TRA PORTO CORSINI E VIA BAIONA
TRATTO A DELLA CARTOGRAFIA ALLEGATA**

Sarà indispensabile prevedere interventi per ridurre la velocità dei veicoli e aumentare l'attenzione nei confronti dei ciclisti lungo il tratto che ospiterà i cicli in sede promiscua (circa 600 m.) in attesa di poter pianificare una passerella parallela a tale tratto;

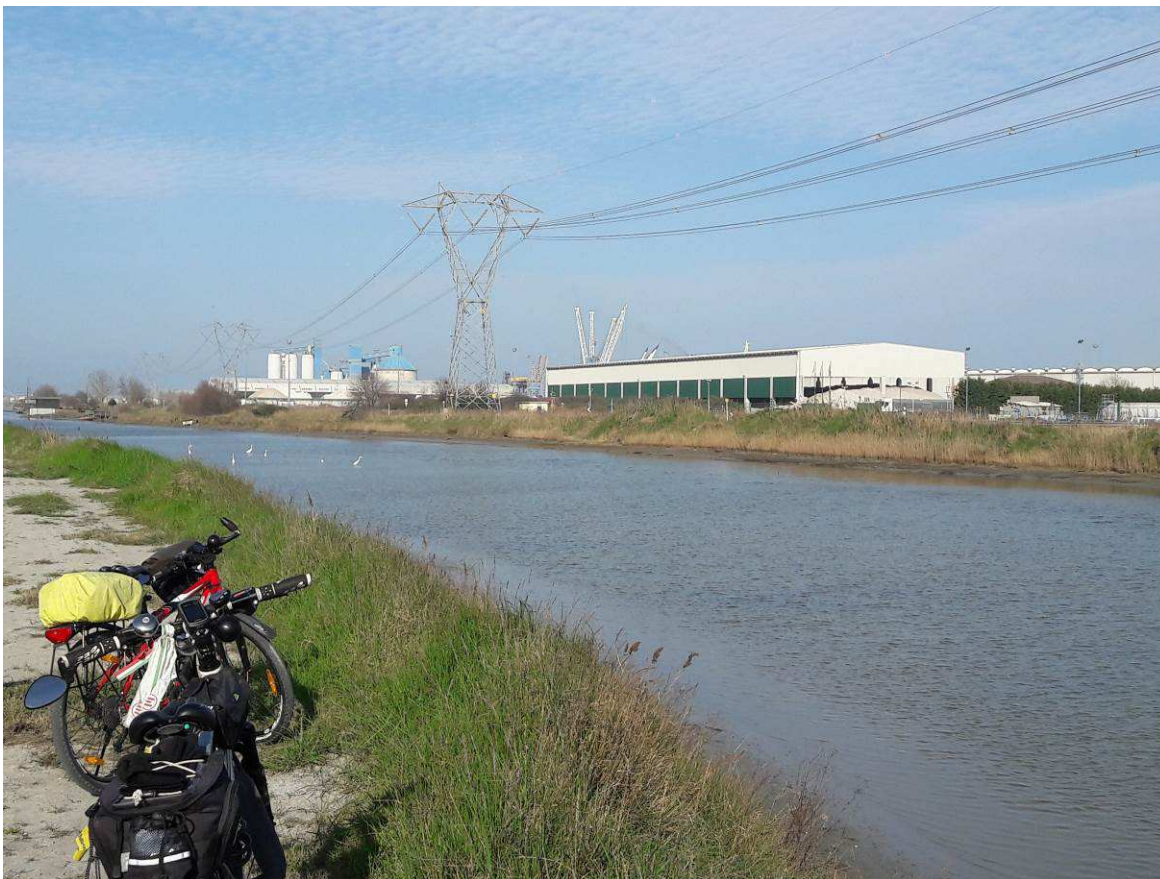


**TRATTO SUL QUALE REALIZZARE INTERVENTI DI RIDUZIONE DELLA VELOCITA'
E INTERVENTI DI AUMENTO DELL'ATTENZIONE AI CICLISTI**



**TRATTO SUL QUALE REALIZZARE INTERVENTI DI RIDUZIONE DELLA VELOCITA'
E INTERVENTI DI AUMENTO DELL'ATTENZIONE AI CICLISTI**

Saranno necessari interventi di manutenzione ordinaria su alcuni tratti del piano viabile non asfaltato e il collegamento tramite un ponte in legno ciclo-pedonale per collegare il tratto lungo via Baiona alla strada di servizio nelle pineta di San Vitale.



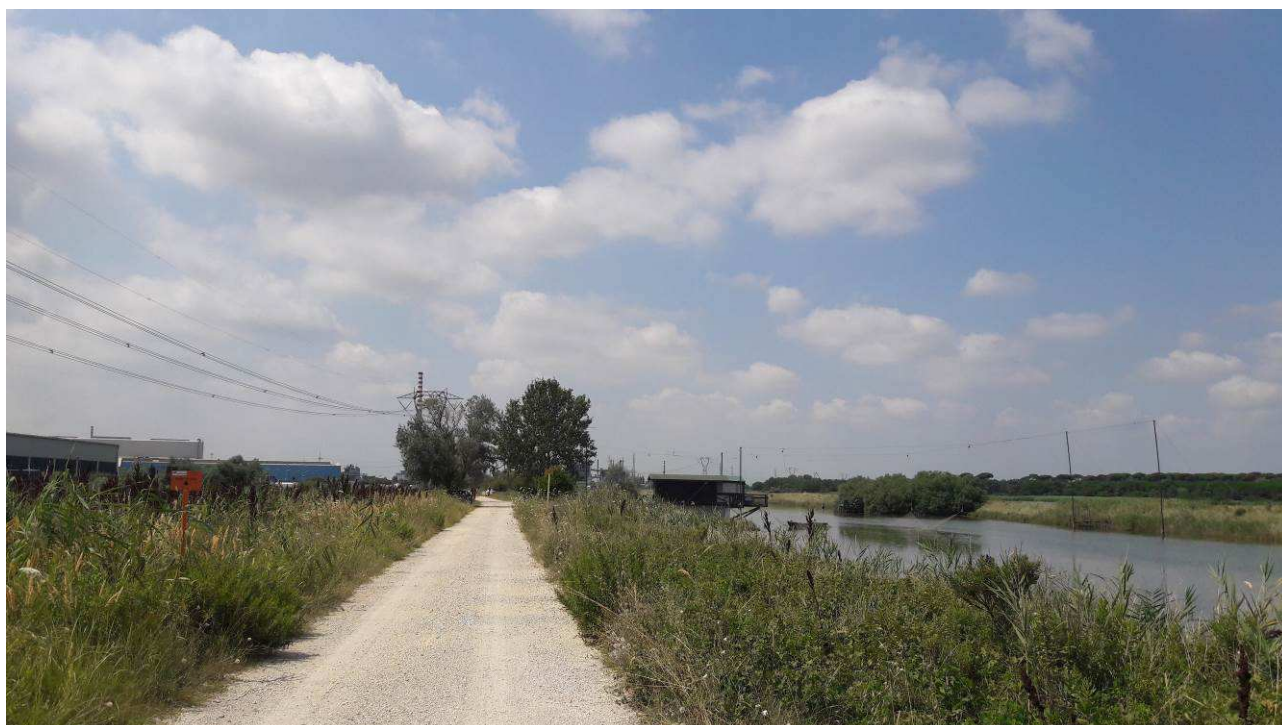
**PUNTO NEL QUALE SI PREVEDE DI REALIZZARE IL COLLEGAMENTO TRA LA
PISTA IN FREGIO ALLA VIA BAIONA E LA PINETA SAN VITALE CON PONTE
CICLO-PEDONALE**



**PUNTO NEL QUALE SI PREVEDE DI REALIZZARE IL COLLEGAMENTO TRA LA
PISTA IN FREGIO ALLA VIA BAIONA E LA PINETA SAN VITALE CON PONTE
CICLO-PEDONALE**



**TRATTO ESISTENTE IN FREGIO ALLA VIA CANALE MAGNI SUL QUALE FARE
INTERVENTI DI MANUTENZIONE**



TRATTO ESISTENTE IN FREGIO ALLA VIA CANALE MAGNI SUL QUALE FARE INTERVENTI DI MANUTENZIONE

Con questi interventi sarà possibile condurre i ciclisti fino alla zona Bassette (zona artigianale – commerciale.)



TRATTO DEL PERCORSO IN USCITA DA PORTO CORSINI



**STRADA PINETALE DI COLLEGAMENTO TRA VIA CANALE MAGNI E SS 309
ROMEA**

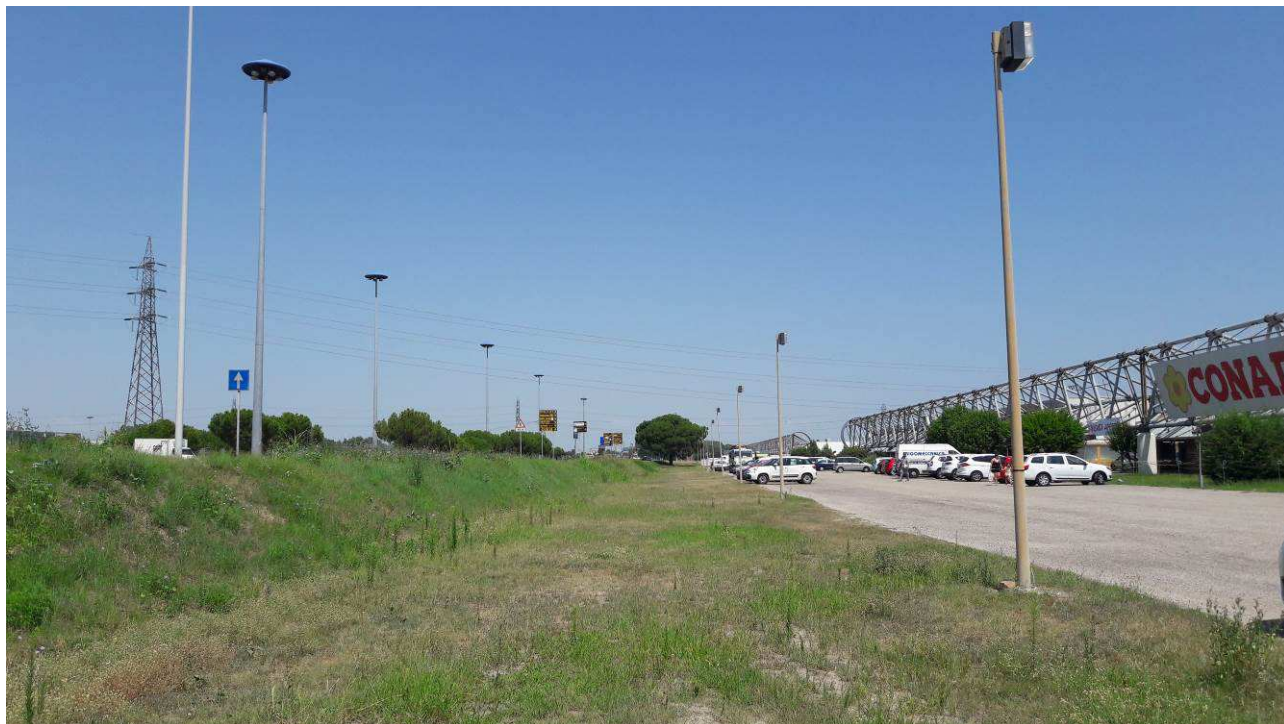


PUNTO DI ACCESSO ALLA SS 309 ROMEA

Per raggiungere il cuore della città (parco di Teodorico) è indispensabile programmare la realizzazione di un ultimo importante collegamento che oltre a svolgere importanti funzioni lungo i percorsi casa – lavoro (vedi tavola *RETE PEDALABILE PRINCIPALE* e *PISTE CICLABILI CLASSIFICATE* nel fascicolo “*Tavole di Piano*”) contribuisce a completare il collegamento tra i lidi nord e Ravenna sul tracciato della ciclovía Adriatica.

Il tratto passa in fregio alla zona artigianale Bassette su una ampia fascia verde e completa il collegamento tra l'ingresso della pineta San Vitale e l'inizio del centro abitato di Ravenna fungendo contemporaneamente da percorso casa – lavoro, tratto della rete principale dei percorsi extraurbani e tratto del tracciato della Ciclovía Adriatica compresa nel territorio comunale.







6.8 Altre criticità rilevate

Di seguito si descrivono anche altre criticità puntuali rilevate sulla rete e messe in evidenza nella tabella che segue, nella quale se ne descrivono le condizioni.

Id	INDIRIZZO	LOCALITA'	NOTE
200	Via Mangagnina	RAVENNA	Corsia tratto Tanaro - Fusconi - Incrocio Mangagnina Fusconi pericoloso per bici che percorrono la corsia controsenso di marcia "Corsia non conforme per senso di marcia"
202	Via Alberoni	RAVENNA	Incrocio via di Roma - critica l'area di intersezione
203	Via di Roma	RAVENNA	Incrocio Roma - Carducci - critica l'area di intersezione, perché i ciclisti, nonostante il termine della corsia, proseguono in ogni direzione.
204	Via San Mama	RAVENNA	Incrocio Plazzi - Prolungare cordolo oltre l'attraversamento pedonale, perché le auto tagliano la traiettoria ai ciclisti che escono dalla pista verso Plazzi
206	Via Dismano	S. ZACCARIA	S. Zaccaria lato est - molti ostacoli e restringimenti su tutto il tratto e sosta abusiva
205	Via Dismano	S. ZACCARIA	S. Zaccaria lato est - molti ostacoli e restringimenti su tutto il tratto e sosta abusiva
207	Via Cilla	RAVENNA	Incrocio S. Alberto - Cilla, sezione estremamente ridotta per collegamento delle 2 piste
208	Via Bosi Maramotti	RAVENNA	Incrocio Trieste - Bosi Maramotti, la pista di via Bosi Maramotti si innesta a quella di via Trieste ad una quota superiore - lo scalino non è segnalato - rampa ?
209	Via Trieste	RAVENNA	Incrocio park Pala De Andrè - segnaletica contrastante per precedenza - adeguare
210	Vicolo Tacchini	RAVENNA	Incrocio Rotta-Tacchini, punto di conflitto – "Corsia non conforme per senso di marcia"
211	Via Gramsci	RAVENNA	Via Gramsci - tratto buio e nascosto dalla siepe
212	Via Port'Aurea	RAVENNA	Lato Duomo sezione molto ridotta, rastrelliere sulla pista
213	Via Nullo Baldini	RAVENNA	Incrocio con circ Molino, attraversamento pedonale semaforizzato utilizzato anche da bici, adeguare
214	Circ Molino	RAVENNA	Attraversamento SOLO ciclistica, scarsa visibilità, sezione ridotta della carreggiata stradale nel tratto in cui la circolazione sulla corsia è contro il senso di

			marcia dei veicoli. "Corsia, in parte, non conforme per senso di marcia"
216	Via Faentina	RAVENNA	Tratto classificato D sotto calcaferrovia-critico perché utilizzato contromano da ciclisti, invece di utilizzare il lato opposto
217	Via Alberoni	RAVENNA	Incrocio Santi Baldini, corsia sez ridotta, scarsa visibilità, conflitto con pedoni
218	Viale Orazio	LIDO ADRIANO	Cicl. mare vicino viale Orazio - staccionata che delimita pista rotta, critica per pedoni e ciclisti
219	Via Ravegnana	RAVENNA	tratto via Ravegnana 160 (edicola)-cicli e talvolta anche pedoni in strada (contromano) perchè pista occupata in parte dalle auto
232	Via Dismano	S. ZACCARIA	lato ovest, da nord a via del Sale, sez variabili, molti accessi, molti ostacoli, doppio senso di circolazione
220	Via Dismano	S. ZACCARIA	lato ovest, da nord a via del Sale, sez variabili, molti accessi, molti ostacoli, doppio senso di circolazione
221	Via Bagnolo Salara	CASTIGLIONE	breve tratto molto stretto sulla provinciale, traffico intenso e con mezzi pesanti
222	Via Bagnolo Salara	CASTIGLIONE	breve tratto molto stretto sulla provinciale, traffico intenso e con mezzi pesanti
226	Viale dei Lombardi	SAVIO	fermate bus di linea realizzate su pista ciclistica
227	Viale dei Lombardi	SAVIO	fermate bus di linea realizzate su pista ciclistica
229	Viale Alberti	RAVENNA	tratti promiscui (sottostrada viale Alberti) molto frequentati da veicoli a motore per parcheggiare - accesso alle numerose attività commerciali
223	Via Meucci	RAVENNA	percorso in pessimo stato di manutenzione - verificare proprietà
228	Via Faentina	FORNACE ZARATTINI	la pista, lato sud di via Faentina, attraversa zona industriale - artigianale. E' interrotta dai molti accessi. Traffico intenso anche di mezzi pesanti
224	Via Faentina	RAVENNA	rotonda Spagna - via Agro Pontino - tratto con numero elevato di interruzioni, sezione spesso ridotta
230	Via Antico Squero	RAVENNA	La pista termina in un punto con traffico intenso, dove c'è un attraversamento pedonale. I ciclisti proseguono sulla carreggiata con le auto o sul marciapiede opposto

225	Circ Molinetto	RAVENNA	Angolo circ. Piazza D'Armi, sezione insufficiente, traffico molto intenso nel punto di attraversamento
231	Via Viganò - Sintoni	PORTO FUORI	Coll. Viganò - Sintoni. Ultimo tratto sbarrato, non completato ma segnaletica già presente
234	Via Romea Sud	RAVENNA	inizio scalinata non segnalato e protetto - pericoloso per ciclisti
233	Viale Italia	MARINA ROMEA	La segnaletica presente indica il percorso promiscuo pedonale - ciclistica. Di fatto è promiscuo con i veicoli a motore in quanto sono presenti numerosi accessi per i residenti, la sosta è consentita da ambo i lati.

7 Le attività di promozione della mobilità ciclistica

L'integrazione con la rete stradale della rete dei percorsi ciclabili non è l'unica azione da mettere in campo per ottenere apprezzabili risultati.

Anche la letteratura tecnica internazionale in materia di mobilità ciclistica oltre ad una attività di pianificazione ed una successiva di progettazione suggerisce di tenere in considerazione le tre E: **EDUCATION, ENCOURAGEMENT, ENFORCEMENT**

7.1 EDUCATION

Nell'ambito dell'educazione all'uso della bicicletta sono state adottate, dall'Amministrazione in modo diretto e in modo indiretto, mediante sponsorizzazioni ad Associazioni ed Onlus, campagne di educazione alla mobilità ciclistica in corrispondenza di particolari eventi:

Bimbinbici

Ormai da molti si svolge a Ravenna una pedalata dedicata ai bambini, alle famiglie, agli amatori e a tutti cittadini interessati ad uno stile di vita attivo che promuove aria pulita, mobilità urbana e città a misura dei cittadini che riunisce due tradizionali appuntamenti in bicicletta promossi da FIAB e UISP

Giretto d'Italia

Ravenna ha partecipato per il secondo anno consecutivo all'iniziativa volta a sostenere la mobilità ciclistica in ambito urbano e a sensibilizzare i cittadini al sempre maggiore utilizzo della bicicletta nei propri spostamenti in città.

Scopo della gara è stato quello di contare quante persone, in città, scelgono la bicicletta per i propri spostamenti quotidiani e verificare quanto la bici sia un mezzo di trasporto a tutti gli effetti nell'ambiente urbano.

Sono stati dislocati 3 check point che hanno permesso di capire qual è la percentuale di spostamenti in bici e assegnare così la maglia rosa alle migliori città partecipanti.

Sono state due categorie di veicoli: le biciclette e i mezzi a motore – cioè automezzi (esclusi i bus) e due ruote a motore –, che circolavano in direzione d'ingresso verso il centro città.

Il Comune di Ravenna ha partecipato (nella fascia destinata alle città medie > 100.000 abitanti) anche nel 2017 organizzando check point per il rilievo dei flussi ciclistici e conseguendo un secondo posto assoluto per il numero dei ciclisti in movimento.

Pedalata della Liberazione

Sempre nell'ottica di una incentivazione all'uso della bicicletta il 25 aprile 2011, l'amministrazione comunale ha invitato tutta la cittadinanza a celebrare la Festa della Liberazione partecipando alla "Pedalata della Liberazione" che ha percorso le piste ciclabili cittadine e i sentieri della pineta di Classe, lungo un itinerario testimone di azioni che, nel 1944, hanno contribuito alla Liberazione di Ravenna.

Sciame di biciclette

Altra iniziativa a sostegno della mobilità sostenibile ed in particolare di quella ciclistica: come in altre piazze delle maggiori città della Regione Emilia Romagna, anche dalla piazza del Popolo di Ravenna è partito un grande **sciame di biciclette** che si è snodato lungo percorsi urbani ed extraurbani ed è arrivato alla Pineta di Classe.

Col Casco non ci casco

L'Osservatorio regionale per la sicurezza stradale ha assegnato al Comune di Ravenna la titolarità di un progetto di divulgazione dell'uso del casco per i bambini - ragazzi delle scuole elementari e medie, dal titolo "Col casco non ci casco".

Per promuoverlo l'Osservatorio ha messo a disposizione 800 caschetti da bici.

Ha aderito alla divulgazione della campagna la squadra di pallavolo maschile Bunge Porto Robur Costa. Una delle prime occasioni di promozione è stata la partita in programma il 17 novembre alle 20.30 al Pala De Andrè, contro la Bcc Castellana Grotte, che è stata anche trasmessa da Rai Sport.



Foto della Conferenza Stampa di presentazione della campagna



DISTRIBUZIONE AL PALAZZETTO DELLO SPORT IN OCCASIONE DELLA PARTITA-EVENTO

I caschetti sono stati inoltre distribuiti nell'ambito di iniziative di educazione stradale, con particolare riferimento all'insegnamento delle regole di circolazione in bicicletta, fatte dalla Polizia Municipale e dall'ufficio Pianificazione Mobilità con la collaborazione delle scuole.



DISTRIBUZIONE NELLE SCUOLE E LEZIONI DI GUIDA SICURA DELLA BICI

Scopo della campagna è stato quello di incentivare l'uso della bicicletta e favorire migliori condizioni di sicurezza a vantaggio dell'utenza debole, politica che l'amministrazione comunale sta perseguendo sia negli atti di pianificazione sia negli interventi destinati al miglioramento delle infrastrutture ciclabili.

Il Comune di Ravenna vuole infatti dare concretezza alle campagne di promozione con interventi infrastrutturali dedicati ai ciclisti e ai pedoni guardando innanzitutto ai percorsi casa-scuola e casa-lavoro.

7.2 ENCOURAGEMENT

Il sito della Mobilità Ciclistica del Comune di Ravenna

Ormai da tempo è stato attivato il sito del Comune di Ravenna dedicato alla Mobilità Ciclistica dove è possibile trovare informazioni a:

- Il presente Piano della Mobilità Ciclistica e della classificazione della rete;
- rete dei percorsi ciclabili della città ed del forese;
- informazioni in merito alle iniziative dedicate alla mobilità ciclabile;
- note su norme e consigli utili per i ciclisti;
- un simpatico dizionario in dialetto romagnolo dedicato ai componenti della bicicletta;

7.3 ENFORCEMENT

E' evidente che ogni buona azione volta all'incentivazione della mobilità ciclabile deve fare i conti con il livello di civiltà proprio dei conducenti di altri veicoli.

Sosta illegittima, mancata precedenza ed altri atteggiamenti determinano una inevitabile riduzione del livello di servizio dei percorsi ed un aumento del livello di rischio contribuendo ad una diminuzione di appetibilità nei confronti di tale mezzo di locomozione.

L'attività delle forze di polizia diventa pertanto elemento fondamentale che supporta le altre importanti attività. Programmare cicli di controllo lungo gli itinerari ciclabili, oltre a diminuire i fattori di rischio, instaura la consapevolezza di una importante azione a favore dei cicli.

8 I tempi di realizzazione

Il DECRETO MINISTERIALE 30 novembre 1999, n. 557 “*Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*” alla lettera a), par. 1 dell’art. 3 riporta:

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

a) un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di **tempi di realizzazione**.

L’Amministrazione ha adottato il PUMS all’interno del quale ha definito tempi di avvio delle azioni tra cui quelle dedicate alla mobilità ciclistica. Tuttavia è sempre difficile fare stime certe sui tempi di finanziamento e di realizzazione delle opere che spesso non dipendono da chi fa gli atti di pianificazione della mobilità.

Si ritiene pertanto di rinviare a strumenti più dettagliati di programmazione economica dell’Ente il cronoprogramma degli interventi.

L’attuazione, affidata ad altro Servizio, sarà sviluppata, così come in passato, per stralci esecutivi da adottarsi con atti separati.

9 Programmazione dei costi di manutenzione

La manutenzione è un elemento importante per il mantenimento delle ciclabili e dimostrare l'attenzione dell'Amministrazione a questo modo di muoversi e di tale manutenzione vanno resi disponibili annualmente i relativi costi.

La manutenzione può riguardare più aspetti:

- la manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale per garantire la sicurezza e la riconoscibilità della pista e il suo rispetto da parte degli automobilisti.
- la pulizia delle corsie ciclabili nei periodi autunnali (foglie) e invernali (neve o accumuli d'acqua)
- la verifica della lampade di illuminazione in sottopassi ed il ripristino del decoro;
- il contenimento di siepi od alberi al contorno anche di privati che debordano sulla ciclabile;

Il presente elaborato contiene le caratteristiche costruttive dei tratti ciclabili per aiutare i tecnici incaricati di tale attività di poter conteggiare i costi manutentivi della rete.

La manutenzione avrà costi diversificati a seconda dell'ambiente nel quale il percorso pedalabile è inserito e sarà importante diversificare tale situazione.