



COMUNE DI RAVENNA  
Area Infrastrutture Civili  
Servizio Pianificazione Mobilità

# RELAZIONE GENERALE



## PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

DICEMBRE 2012



**PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO****PIANO PARTICOLAREGGIATO DI SETTORE  
DELLA "MOBILITA' CICLISTICA"**

<b>Sindaco</b>	<i>Fabrizio Matteucci</i>
----------------	---------------------------

<b>Assessore Lavori Pubblici, Traffico, Protezione Civile e Subsidenza, Turismo e Commercio</b>	<i>Andrea Corsini</i>
---	-----------------------

<b>Capo Area Infrastrutture Civili</b>	<i>ing. Walter Ricci</i>
--	--------------------------

<b>Dirigente del Servizio Pianificazione Mobilità</b>	<i>ing. Ennio Milia</i>
---	-------------------------

<b>Responsabile del Procedimento</b>	<i>ing. Ennio Milia</i>
--------------------------------------	-------------------------

<b>Progettista</b>	<i>arch. Nicola Scanferla</i>
--------------------	-------------------------------

<b>Collaboratori alla progettazione</b>	<i>geom. Roberta A. Baldassari</i>
---	------------------------------------

	<i>sig. Oreste Scalise</i>
--	----------------------------

	<i>ing. Marco Serafini</i>
--	----------------------------

**Il Responsabile del Procedimento**  
(timbro e firma)

**Il Progettista**  
(timbro e firma)

.....

.....



*un ringraziamento particolare vorremmo rivolgerlo agli amici di **FIAB** che con i loro suggerimenti e la loro passione hanno reso possibile l'apertura di un confronto che ci ha condotto alla redazione finale di questo Piano.*



## 1 Indice

1	Indice .....	7
2	Premessa .....	9
3	Obiettivi e strategie.....	10
3.1	Un sistema condiviso di accessibilità .....	12
4	L'incidentalità urbana .....	15
5	I flussi e la domanda di mobilità ciclistica .....	17
6	Quadro conoscitivo e analisi dell'offerta .....	21
6.1	Il capoluogo .....	23
6.2	I percorsi radiali .....	23
6.3	I percorsi orbitali .....	36
6.4	Le corsie ciclabili.....	43
6.5	Il forese .....	46
6.6	Il Litorale .....	60
6.7	I percorsi extraurbani .....	65
6.8	I manufatti di attraversamento .....	69
6.9	Riepilogo dello stato di fatto .....	71
7	Gli itinerari ciclabili naturalistici e turistico ricreativi.....	72
8	Poli attrattori/generatori di mobilità ciclistica.....	74
9	Il Bike Sharing .....	77
10	I parcheggi e le aree di sosta dedicate ai cicli .....	80
11	I percorsi ciclabili nella Pianificazione Urbanistica .....	82
12	L'individuazione delle priorità e la pianificazione degli interventi sulla rete .....	83
12.1	Le priorità.....	83
12.2	Altre criticità rilevate .....	86
13	Le attività di promozione della mobilità ciclistica .....	88
13.1	EDUCATION.....	88
13.2	ENCOURAGEMENT .....	89
13.3	ENFORCEMENT .....	89
14	I tempi di realizzazione .....	90



## 2 Premessa

Il presente Piano Particolareggiato deve intendersi quale attività prevista dalle **“Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico”**. (art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada) e quindi quale progettazione di 2° livello (art.4.2 delle Direttive “Piani particolareggiati”), indispensabile per l'attuazione del PGTU elaborato in conformità all'elenco generale dei Piani Particolareggiati di Zona e Piani Particolareggiati di Settore contenuto nel PGTU approvato .

Il Piano Particolareggiato dei percorsi ciclabili è stato avviato nell'ambito delle attività del PGTU – aggiornamento 2009. Si tratta di un documento che, a partire dalla descrizione del quadro generale della mobilità del capoluogo, focalizza la sua attenzione sulla modalità ciclistica, evidenziandone le caratteristiche, anche sulla base di indagini predisposte ad hoc, e individuando le possibilità di sviluppo.

Poiché allo stato attuale tale strumento non risulta ancora completamente realizzato, i suoi contenuti vengono incorporati e resi coerenti al prossimo imminente aggiornamento del PGTU.

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

Il capitolo 5 del Piano degli Spostamenti casa Lavoro riporta:

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

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

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

### 3 Obiettivi e strategie

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

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

Il tema della mobilità sostenibile è divenuto ormai argomento di quotidiano confronto ma anche di precise indicazioni normative.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 3.3 MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE, QUALITA' URBANA

##### 3.3.3 - Le realizzazioni prioritarie di Fase A e B

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

- *aumento delle condizioni di sicurezza anche mediante valutazioni in merito ai rapporti di precedenza;*

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

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

Una nuova cultura della mobilità deve anche farsi strada per:

- affrontare l'emergenza degli incidenti stradali che in tutta Italia, e Ravenna non fa eccezione, si segna l'incremento nelle zone urbane del territorio;
- l'aumento dello smog e quindi la necessità di rispettare le regole impartite dall'Unione Europea, per gli aspetti di carattere sanitario;
- le positive ricadute che la mobilità "dolce" ed il conseguente stile di vita ha su chi la pratica.

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

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

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

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

Il presente documento è quindi impostato su:

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

### 3.1 Un sistema condiviso di accessibilità

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

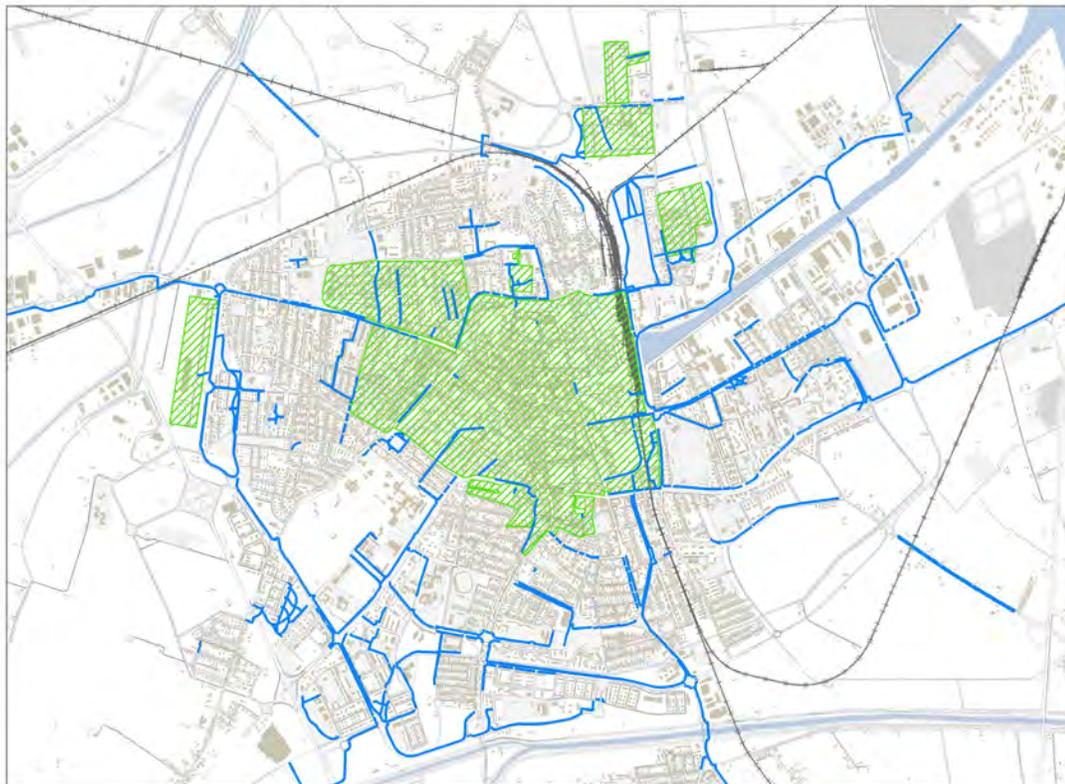
*Le considerazioni, gli orientamenti e i provvedimenti contenuti in questo PGTU si basano su di un modello generale concepito per essere stabile nel medio periodo e, conseguentemente, costituire il riferimento funzionale e strutturale per i Piani Particolareggiati di questo e dei successivi PGTU.*

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

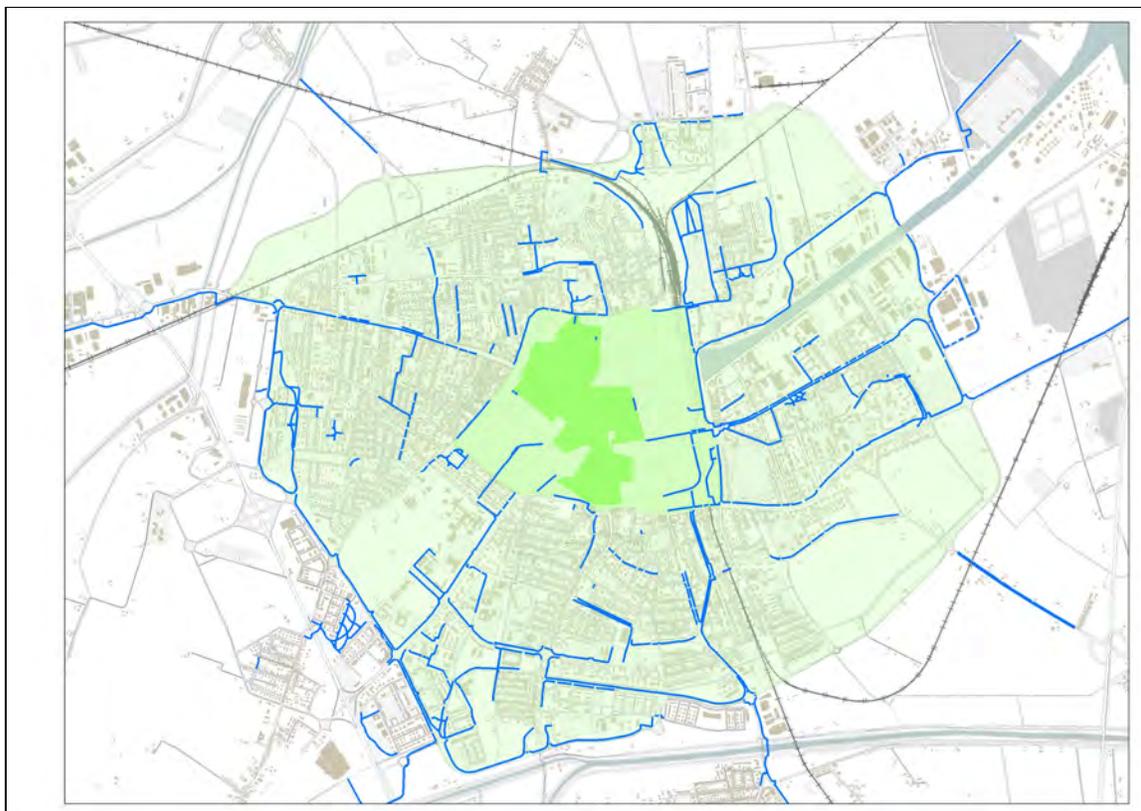
Ed è un moderno e sostenibile sistema di accessibilità condiviso dalle differenti componenti del traffico e delle diverse modalità di penetrazione del tessuto urbano che il presente Piano vuole definire maggiormente.

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

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



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



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

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

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

Eppure esse hanno una valenza strategica per il completamento a basso costo della rete degli itinerari ciclabili in centro storico creando così le condizioni per contribuire alla realizzazione di una **zona a basso impatto veicolare**.

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

Nel 2001, dietro richiesta di specifico parere, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha aperto la porta a soluzioni che consentono margini d'azione<sup>1</sup>

ed in qualche caso difficilmente

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

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

<sup>1</sup> Parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 6234 del 21.12.2011

Citando il parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 4 L'incidentalità urbana

Gli incidenti stradali, prima causa di morte sotto i 40 anni, rappresentano un serio problema di sanità pubblica nel nostro Paese, con 220 mila incidenti gravi ogni anno e un bilancio di circa 5 mila morti e più di 310 mila feriti gravi.

Si stima che ogni anno circa un milione e mezzo di persone si rivolga al pronto soccorso per incidente stradale e che questi causino circa 20 mila casi di invalidità.

In Italia la stima dei costi sociali degli incidenti stradali è pari al 2 % del Pil ogni anno.

I fattori causali più fortemente associati agli incidenti stradali sono correlati ai comportamenti dei conducenti, al loro mancato rispetto delle regole del codice della strada e, in particolare, a scorretti stili di vita, come eccesso di velocità, guida distratta e pericolosa, mancato rispetto della precedenza, della distanza di sicurezza, assunzione di alcol e sostanze stupefacenti.

Per mettere in evidenza questo aspetto si riporta di seguito un passo dell'aggiornamento 2009 del Piano della Sicurezza Stradale urbana:

*Il luogo dell'ambiente strada in cui nel 2007 si sono verificati il maggior numero di incidenti è il rettilineo in cui si sono registrati il 40,99 % degli incidenti, il 42,05 % dei feriti e l'80% dei morti.*

*Genericamente sulle aree di intersezione (anche se diversamente regolamentate) nel 2007 si sono verificati il 56,78% degli incidenti ed il 44,50 % dei feriti ma mentre tale luogo presenta un indice di mortalità piuttosto modesto (0,36 morti ogni 100 incidenti) il rettilineo rappresenta sicuramente un luogo particolarmente pericoloso, pur in ambito urbano, con un indice di mortalità di quasi cinque volte superiore.*

*Tale situazione va ricondotta agli atteggiamenti di guida e alle interferenze presenti ai margini della carreggiata.*

.....

*Ad avvallare tale ipotesi ci sono poi i dati derivanti dall'incidentalità per natura dell'incidente nel centro abitato di Ravenna.*

*Se si esclude l'Infortunio per frenata improvvisa, che complessivamente presenta numeri molto modesti, il dato più rilevante viene rappresentato dall'investimento di pedone che nel 2007 si è verificato per 2 volte su 3 nel centro abitato di Ravenna pur senza conseguenze mortali.*

*A seguire l'Urto con veicolo in fermata o in arresto che si verifica nel 61,57% dei casi complessivi registrati sul territorio, evento tipico delle strade di penetrazione urbana con elevata densità di veicoli in transito e sosta più o meno legittima ai margini della carreggiata.*

*Ci sono infine gli eventi legati agli Scontri frontali - laterali e agli Scontri laterale che sono numericamente rilevanti, in senso generale, e si verificano rispettivamente nel 52,17% e 57,62% dei casi registrati in merito a tali nature di evento.*

*Per utilizzare un'altra chiave di lettura è possibile verificare gli indici più significativi riferiti alle strade sulla base della classifica funzionale attribuita (incidenti al km, feriti al km, morti per km di strada).*

*Come si evidenzia nella tabella gli indici più rilevanti sono rappresentati da quelli delle strade classificate "E urbane di quartiere" rappresentate dalle principali radiali di accesso alla città e dal sistema orbitale interno.*

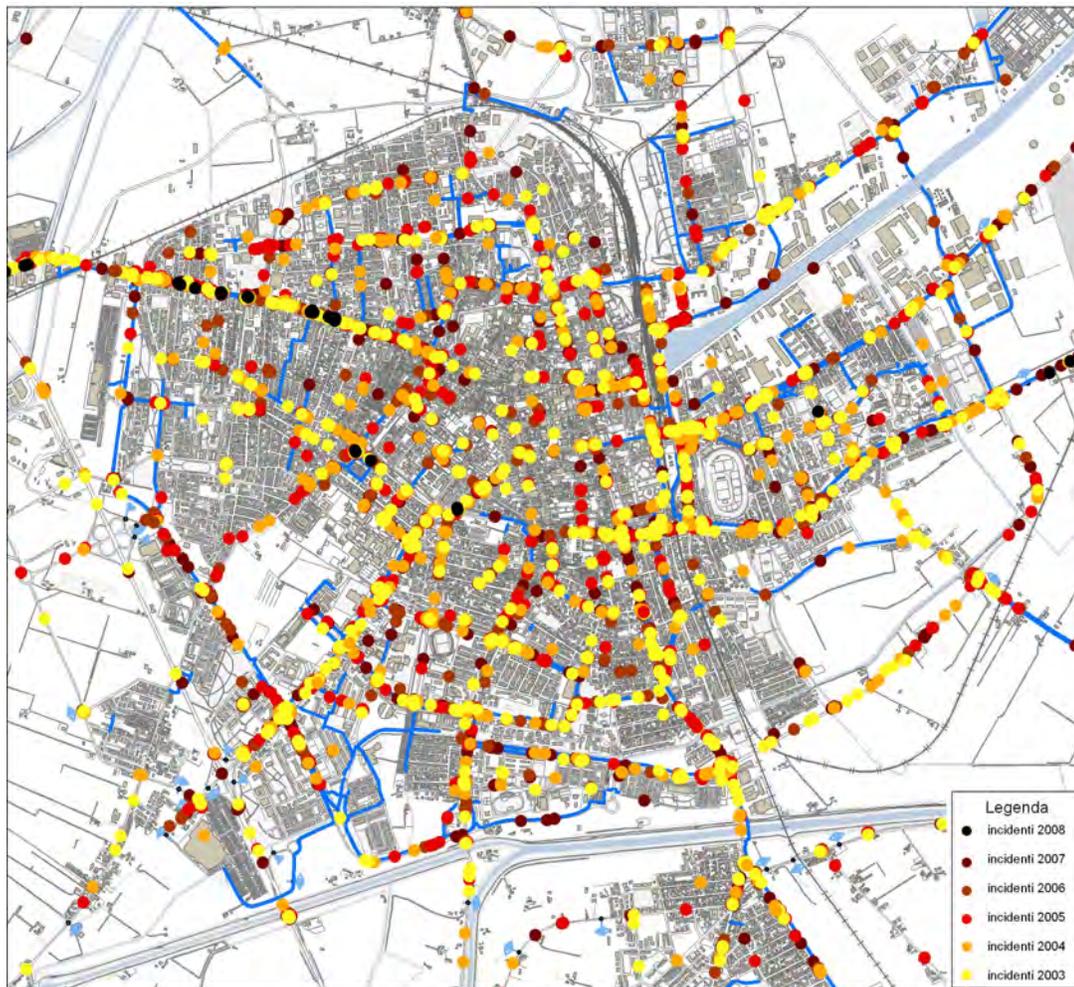
Dati 2007							
Classificazione funzionale	Incidenti	al KM	Feriti	al KM	Morti	al KM	Estensione
D-E	89	3,15	121	4,29	2	0,07	28,226
E	194	5,45	240	6,74	3	0,08	35,618
E-F	163	3,35	204	4,19	0	0,00	48,679
F	52	0,34	64	0,42	0	0,00	152,518

Volendo verificare l'incidenza dei dati sull'incidentalità rappresentata dalle strade in base alla funzionale possiamo vedere come le strade tipo E si mantengono al vertice di ogni classifica.

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

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

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



## 5 I flussi e la domanda di mobilità ciclistica

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

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

Il Piano degli spostamenti casa lavoro dei dipendenti del Comune di Ravenna (2012) ha recentemente evidenziato alcuni elementi di grande interesse applicato ad una massa critica rilevante: circa 1000 dipendenti intervistati.

Innanzitutto il 22% di dipendenti già si recano al lavoro utilizzando la bicicletta con un aumento di 2 punti percentuali rispetto alla precedente indagine (2004).

Altra osservazione riguarda la quota di utenti che verosimilmente potrebbero essere attratta da questo sistema di trasporto: il 50% circa degli intervistati effettua uno spostamento inferiore a 4 km. E' evidente che parte di questi non potranno essere "catturati" per motivi legati alle varie necessità familiari (spostamenti indiretti per accompagnare i figli piccoli a scuola, ecc.) però ci sono margini di miglioramento.

Indagini<sup>2</sup> effettuate durante la redazione del progetto europeo BICY Circa il 17,0% degli spostamenti sono effettuati in bicicletta (13,3% se si tiene conto dell'età nell'indagine), per i dipendenti AUSL questo numero quasi raddoppia (o triplica) arrivando addirittura al 36%.

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

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

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

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

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

<sup>2</sup> ing. G. Rossi - *Le politiche di mobilità ciclabile per la città di Ravenna* – Progetto Bicy – Central Europe Cooperating for success – European Union – European Regional Development Fund

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

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

Ravenna dispone di dati sulla incidentalità piuttosto scarsi e questo aspetto deve essere migliorato. Prevedere delle adeguate aree di parcheggio e delle piste ciclabili ben progettate è parte della soluzione, ma sono necessari anche corsi di istruzione e di repressione.

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

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

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

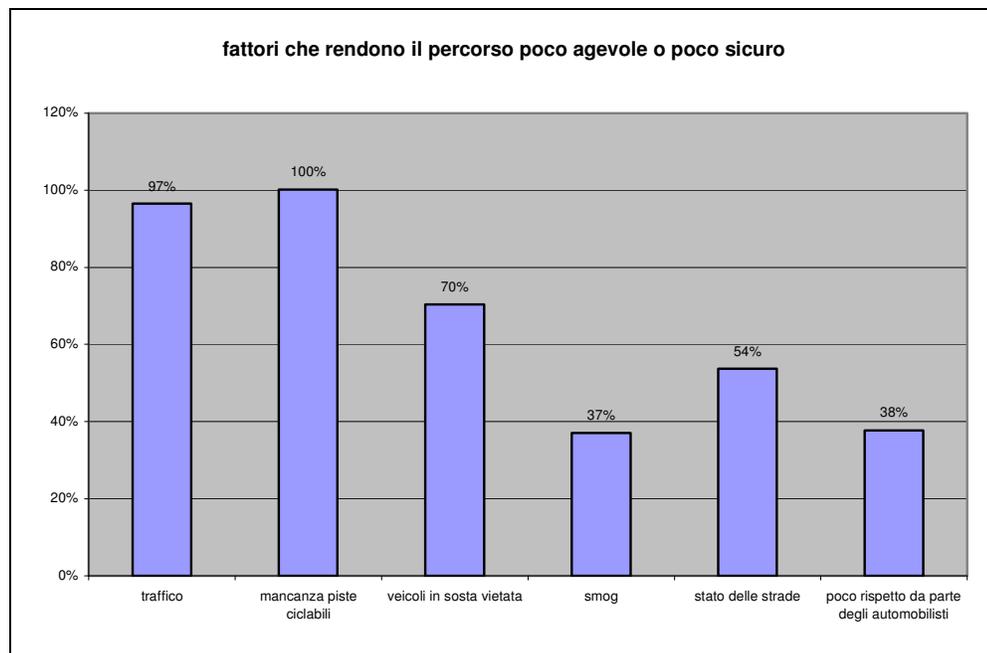
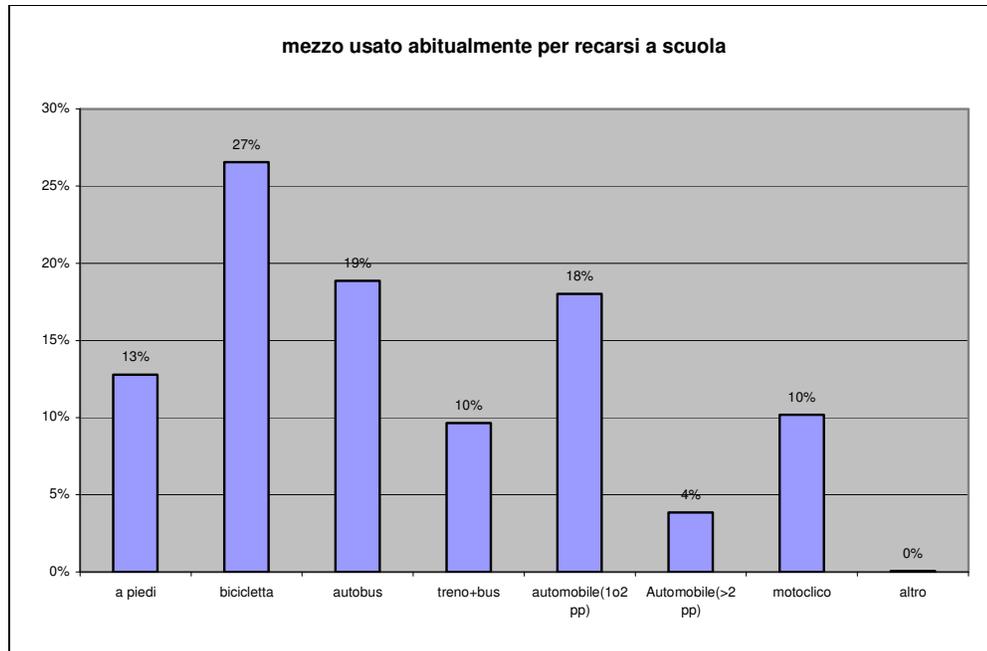
la risultanza dei rilievi è allegata alla presente relazione come allegato 1 - Campagna di monitoraggio dei flussi ciclistici a Ravenna.

Durante l'iniziativa denominata "**Giretto d'Italia 2012**" cui il Comune di Ravenna ha aderito per sostenere la mobilità ciclabile in ambito urbano e a sensibilizzare i cittadini al sempre maggiore utilizzo della bicicletta nei propri spostamenti in città è stato possibile effettuare ulteriori rilievi degli spostamenti lungo itinerari ciclabili della città.

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

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

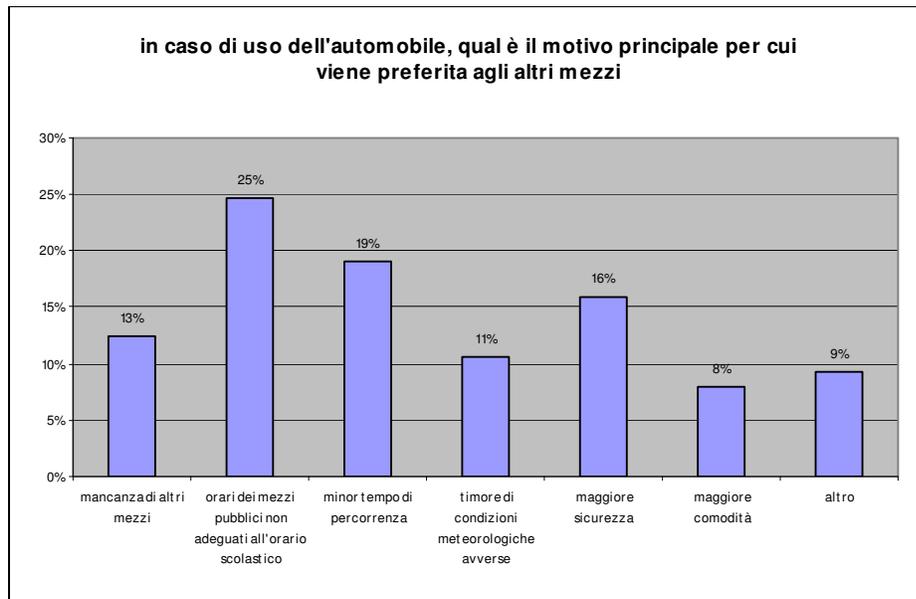
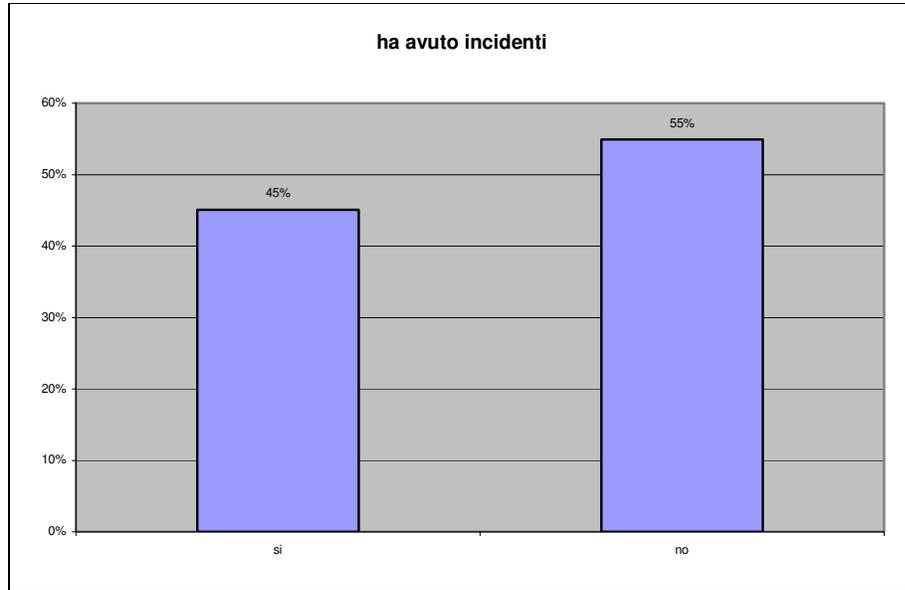
In tale occasione sono stati somministrati questionari e fatte indagini su strada lungo le piste ciclabili in adiacenza a tale complesso per averne di ritorno informazioni circa il gradimento dei percorsi ciclabili, il loro utilizzo e le criticità rilevabili.



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

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

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



## 6 Quadro conoscitivo e analisi dell'offerta

In area comunale la dotazione di infrastrutture rivolte alla mobilità ciclistica risulta attualmente di circa 120 chilometri divisi in area urbana (61 km, 27% in più rispetto al 2007) ed area extraurbana (59 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.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup>

Tali non conformità sono state illustrate nelle "note esplicative" del campo "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. 4<sup>5</sup>, fosse fissato in un metro, e che pertanto il percorso promiscuo pedonale e ciclistica bidirezionale assommasse a 3,5 m complessivi,

<sup>3</sup> 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."

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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 attrattive di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.

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
		MEZZANO	

## 6.1 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.

## 6.2 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). 6

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.



### **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)

6 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 impedito 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;



### **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 inadeguata per presenza di ostacoli sul tracciato.



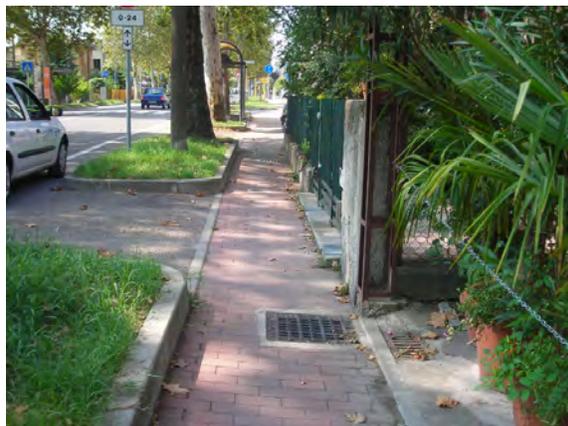


### Trieste

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 circoscrizione 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.



### 6.3 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.



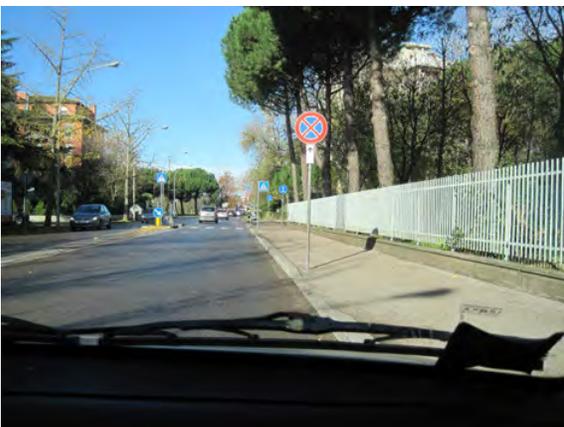
#### **Pascoli – Berlinguer – Gramsci - Po e Bassano del Grappa**

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 Gaetano - 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 – viale Pallavicini, dotato di ascensore per le biciclette, nonché di sistema di video-sorveglianza.





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

Sulla San Gaetano 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 precedenze 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.



#### 6.4 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.<sup>7</sup>

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.



<sup>7</sup> 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...

**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.



## **6.5 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.



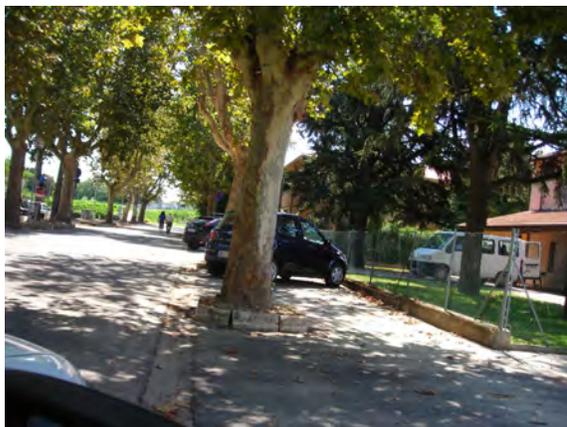
### **Castiglione**

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.

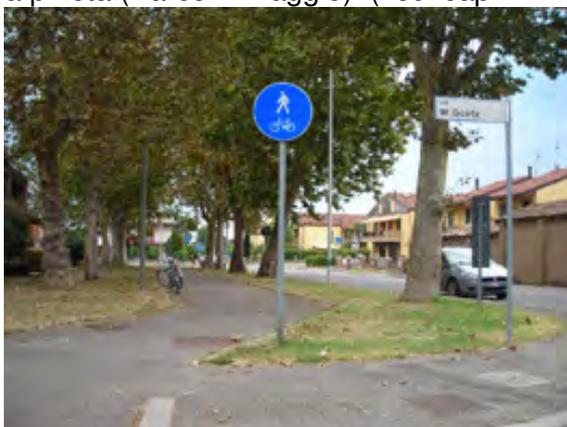
### **Classe**

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.



## 6.6 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.

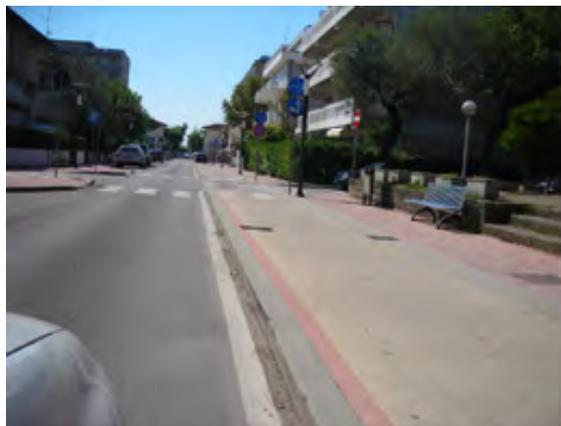
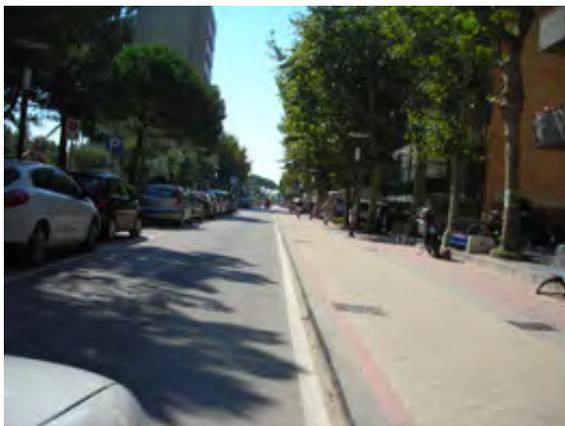
Percorsi promiscui sono stati realizzati nella zona retrostante gli stabilimenti balneari e attraversano e costeggiano i parcheggi e i giardini che si trovano fra il viale Matelda e Del Duca. Sono utilizzati per raggiungere le spiagge nella stagione estiva.

**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.



## 6.7 I percorsi extraurbani

### 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.



### **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.



### **Via Stradone**

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

### **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.

### **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.



## 6.8 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 Ravagnana	sottopasso collegamento Ravagnana - 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





## 6.9 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 tracciati ciclabili e ciclopedonali del Comune di Ravenna:

TOTALE COMUNALE	128177,64
TOTALE COMUNALE classe A	17247,74
TOTALE COMUNALE classe B	2015,51
TOTALE COMUNALE classe C	96381,27
TOTALE COMUNALE classe D	4881,04
TOTALE COMUNALE parchi urbani	7652,08

TOTALE COMUNALE urbane	106782,92
TOTALE COMUNALE extra-urbane	21394,73

## 7 Gli itinerari ciclabili naturalistici e turistico ricreativi.

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 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.

### **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.

### **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.

### **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.

### **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.

### **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.

### **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.

**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.

**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.

**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

## 8 Poli attrattori/generatori di mobilità ciclistica

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, Ravennana 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.

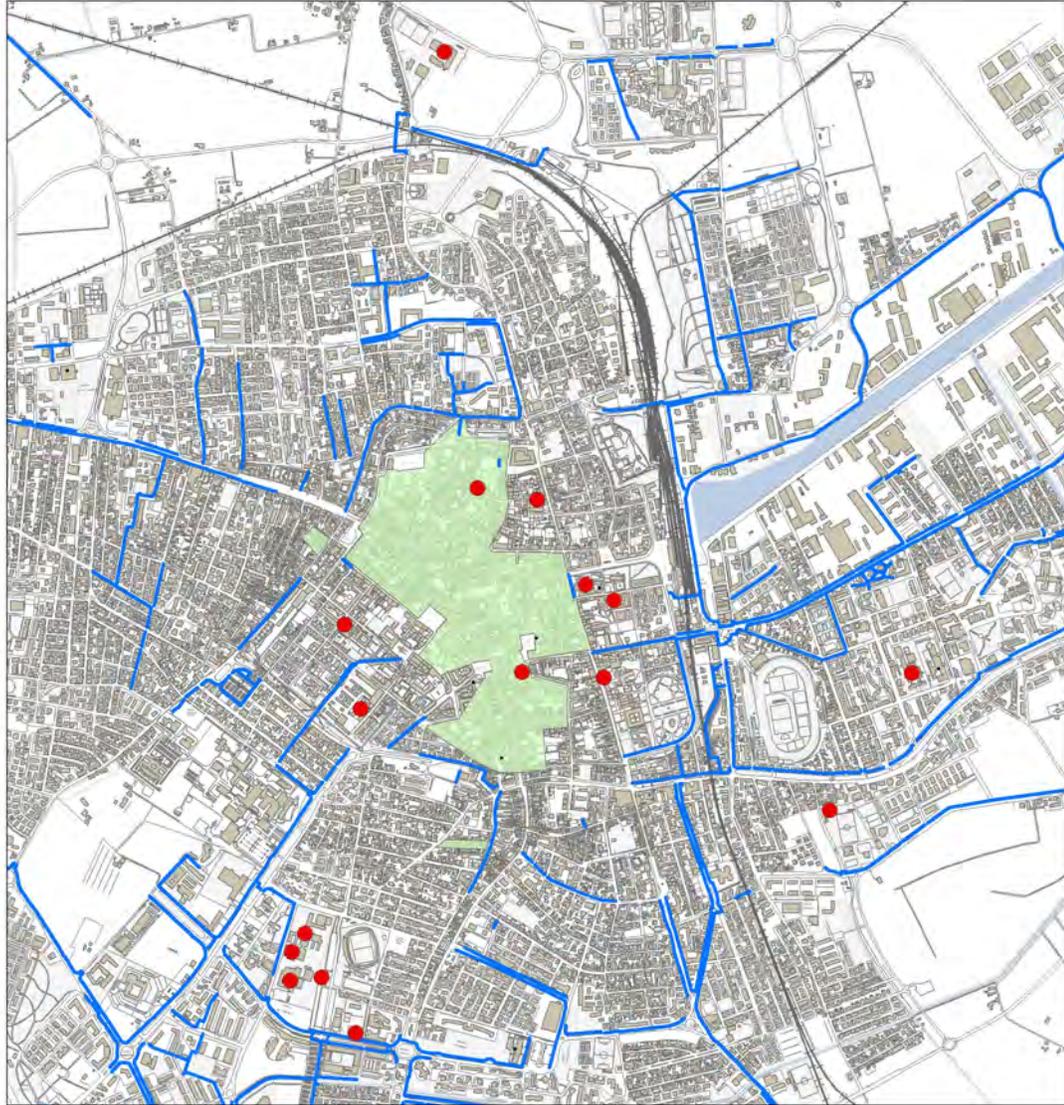
Per quanto riguarda i poli attrattori/generatori extraurbani di traffico ciclistico possiamo annotare i centri abitati e i quartieri satelliti posti nelle immediate vicinanze:

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

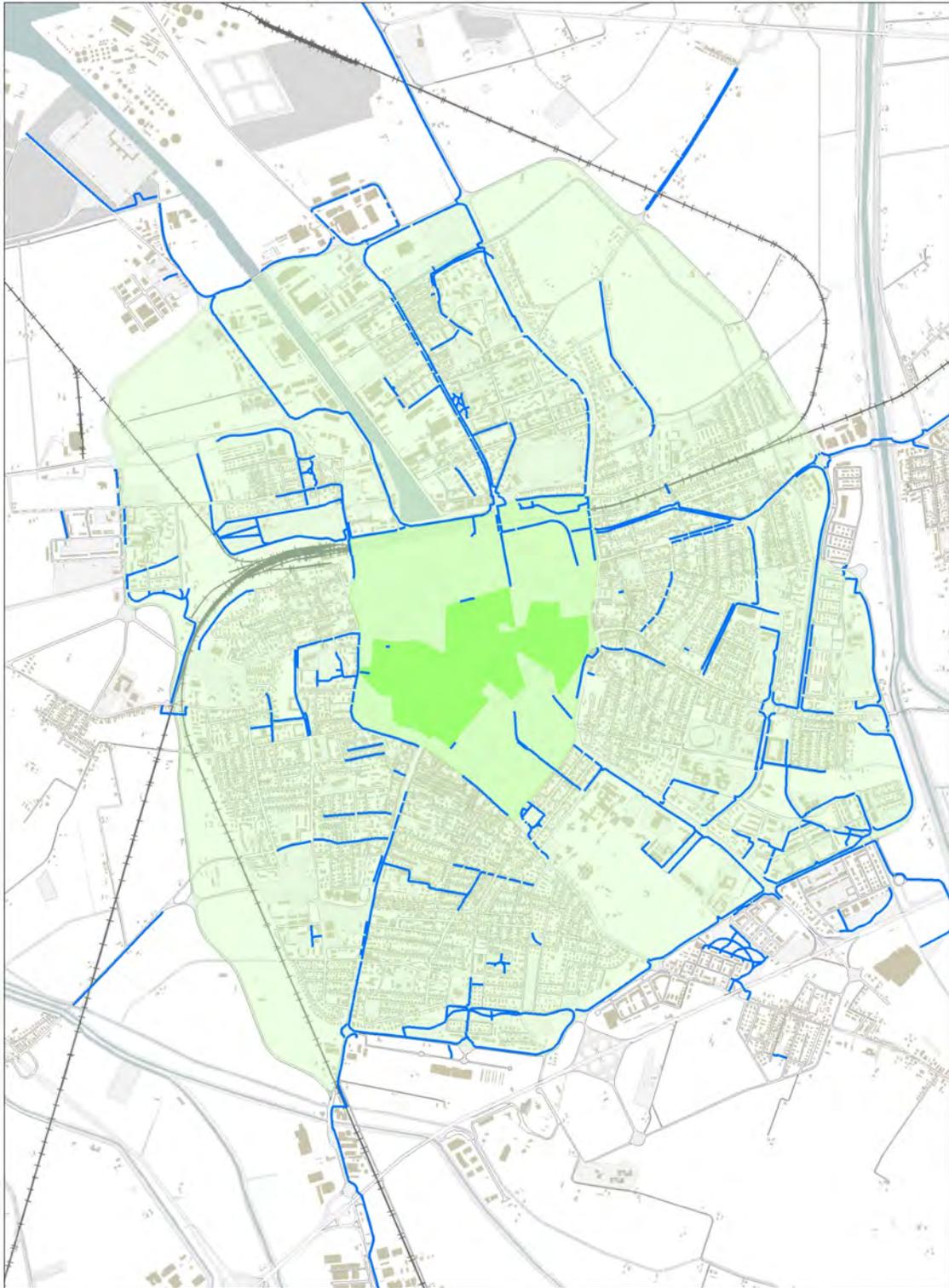
Oltre quelli descritti ci sono alcune località del litorale che durante la stagione primaverile - estiva i ravennate amano raggiungere in bicicletta.

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

## 9 Il Bike Sharing

Nel 2000 il Comune di Ravenna avvia 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.

**MI MUOVO IN BICI** è invece un innovativo sistema di noleggio in condivisione di biciclette (Bike sharing), che rappresenta un modo alternativo di muoversi in città con lo scopo di contribuire a diminuire il traffico e a ridurre l'inquinamento.

Chi arriva in città con l'autobus, in treno o con la propria auto avrà la possibilità di utilizzare una bicicletta per muoversi agevolmente in città.

In diversi punti della città saranno collocate le postazioni nelle quali, attraverso la tessera "Mi Muovo", sarà possibile prelevare una bicicletta di tipo tradizionale (city bike). La riconsegna della bicicletta potrà avvenire in una postazione diversa da quella dove è stata prelevata proprio per creare l'integrazione con i diversi mezzi di trasporto (sistema a ciclo aperto).

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

"MI MUOVO IN BICI" sarà attivo 7 giorni su 7 – almeno dalle ore 06:00 alle ore 24:00.

L'innovazione, ma anche l'obiettivo è realizzare un sistema unico con tessera elettronica, la "Carta unica di pagamento della mobilità regionale" che, sfruttando tutte le scelte tecnologiche già adottate per il progetto di bigliettazione integrata STIMER/Mi Muovo, permetta l'uso flessibile, oltre che ai mezzi pubblici anche ad una serie di altri sistemi di mobilità quali il bike sharing;

La Regione si è impegnata alla fornitura delle biciclette complete di postazioni e sistema di monitoraggio in tempo reale, attraverso un rapporto di comodato gratuito con i Comuni aderenti che provvederanno alle necessarie installazioni presso le stazioni ferroviarie e altri luoghi ritenuti prioritari dagli EE.LL. stessi.

Inoltre sono presenti, nel territorio comunale, diversi punti noleggio biciclette a gestione privata. Sono situati nel capoluogo (di fronte alla stazione ferroviaria e in via San Mama) e nei centri abitati del litorale a servizio dei turisti.

Nell'estate del 2010 è stato inaugurato un altro punto di nolo bici nel parcheggio scambiatore di via Trieste (Punta Marina), un modo rapido per raggiungere la spiaggia e le località vicine in alternativa al trasporto pubblico.

### **PROGETTO REBICYCLE**

E' in corso di formalizzazione con una cooperativa di impegno sociale il progetto **REBICYCLE**, per la creazione di una filiera virtuosa del recupero e del riutilizzo delle

biciclette abbandonate. Questo progetto permette altresì l'impiego di numerose persone svantaggiate che operano con la cooperativa.

Il progetto prevede innanzitutto il ritiro delle biciclette sequestrate che non sono state reclamate e la riparazione quando necessario.

Successivamente si provvede alla targatura e al deposito presso una struttura messa a disposizione dal Comune.

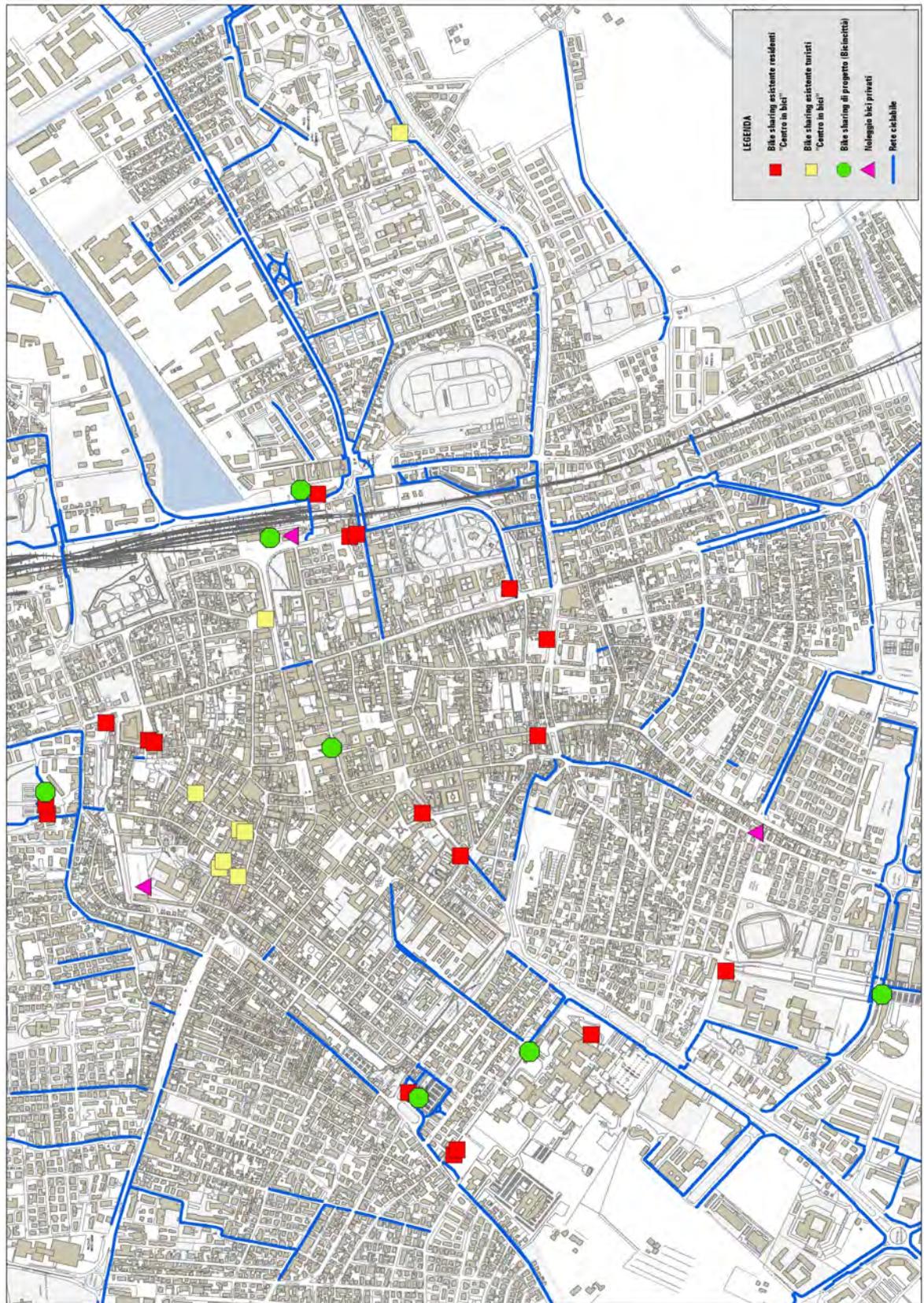
A questo punto le biciclette sono disponibili per la vendita e/o il noleggio al pubblico presso il parcheggio di piazzale Farini ad un prezzo contenuto e comunque non superiore al costo della riparazione.

Ai clienti dei parcheggi (auto) di Largo Giustiniano e Piazzale Farini sarà riservato il noleggio gratuito delle "rebicycle".

Verranno istituiti dei punti di ascolto (bicipoint) presso i parcheggi scambiatori auto-bici dove saranno raccolte le segnalazioni della presenza di biciclette abbandonate, si effettueranno piccole riparazioni e verranno fornite informazioni sulla rete di piste ciclabili a Ravenna.

Oltre all'impiego di numerose persone svantaggiate in questo progetto, gli altri obiettivi che si vogliono perseguire sono il supporto all'amministrazione nella risoluzione del problema dell'abbandono di biciclette e l'arrestare del diffondersi di biciclette rubate.

Si intende così fornire un servizio di trasporto alternativo e a basso costo, per la cittadinanza ed i turisti



## 10 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.

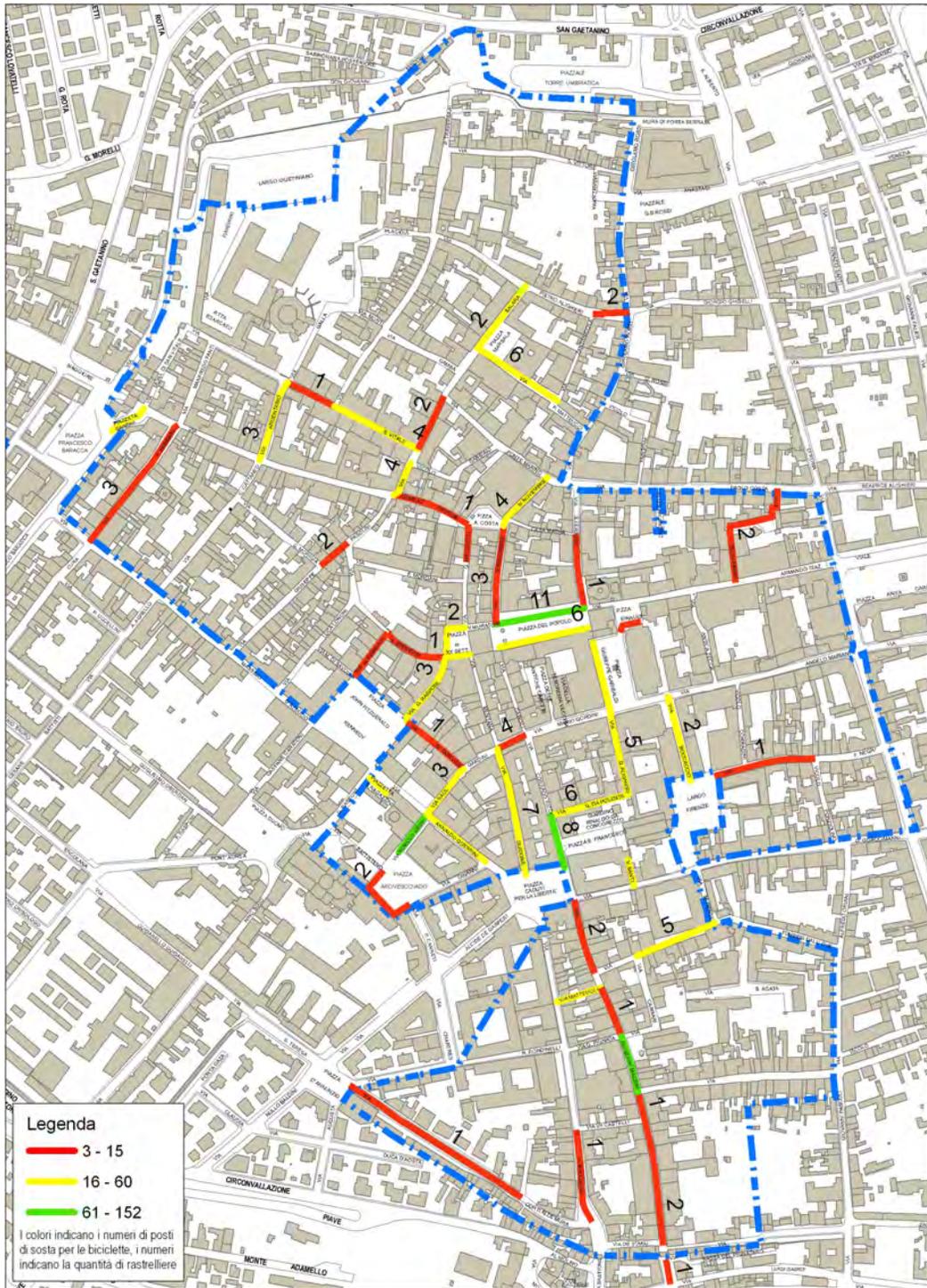
La sosta delle biciclette deve essere :

- 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.





Situazione della sosta per cicli nella ZTL

## 11 I percorsi ciclabili nella Pianificazione Urbanistica <sup>8</sup>.

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).

---

<sup>8</sup> 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

## 12 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;

### 12.1 Le priorità

Per quando sopra detto si descrivono i principi guida per l'individuazione delle priorità:

1. la sistemazione dei **tracciati ciclabili esistenti** attraverso la loro **messaggio 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 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. 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. Le relazioni tra i centri abitati più distanti, che presentino vocazione turistica, ed il centro abitato capoluogo per favorire anche gli spostamenti ciclo turistici.
8. Le relazioni con i principali attrattori di mobilità ciclo turistica di carattere naturalistico: parchi, sommità arginali, ecc.

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:

#### TRATTI ESISTENTI DA RENDERE CONFORMI O TRACCIATI IN CUI DIMINUIRE IL LIVELLO DI RISCHIO

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

#### COMPLETAMENTI DI TRACCIATI RADIALI ESISTENTI E DI COLLEGAMENTI TRA LA RETE E I POLI SCOLASTICI

1. Collegamento ciclo pedonale tra la Scuola Media Don Minzoni e l'asse ciclabile Faentina -Maggiore;
2. Collegamento ciclo pedonale tra la Scuola Media Ricci Muratori e l'asse ciclabile via Galilei;
3. Collegamento ciclo pedonale tra la Scuola Media Montanari e l'asse ciclabile di via Bellucci;
4. Completamento dell'asse ciclabile di via Fiume Montone Abbandonato privilegiando i collegamenti interni al Parco Baronio;

5. Completamento dell'Asse ciclabile di via Faentina Maggiore nella parte terminale di via Maggiore;
6. Completamento dell'asse ciclo pedonale di via Ravegnana/via San Mama da porre in relazione con lo stralcio finale del Piano Particolareggiato di Via Montanari e strade limitrofe;
7. Collegamento Istituto Agrario con via Cilla lungo via Sant'Alberto.
8. Collegamento del Mercato Ambulante con l'asse ciclo – pedonale di viale Randi e via Berlinguer (vie Cassino e Marconi);
9. collegamento ciclabile tra la Stazione FS e via Diaz (inizio ZTL);
10. 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;

#### 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. collegamento tra la corsia ciclabile di via circ.ne al Molino e viale Randi su via Piave;
4. completamento della pista ciclo – pedonale di via Chiavica Romea;
5. realizzazione di un tracciato ciclabile in via Antica Milizia;
6. completamento del tracciato ciclo – pedonale di via Mattei;

#### AREE DI SOSTA

1. la rifunzionalizzazione delle zone di sosta della stazione ferroviaria;
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 realizzazione di una zona di sosta in adiacenza al Liceo Scientifico "Oriani" di Ravenna;

## 12.2 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"
201	Piazza D'Annunzio	RAVENNA	"Incrocio Baldini, molto ampia l'area di intersezione, molti punti di conflitto, la corsia termina dopo incrocio, all'inizio di via De Gasperi. "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 precedenze - 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"
215	Via Port'Aurea	RAVENNA	Criticità incrocio Guidarelli, su via Port'aurea, direzione Ospedale, pista presente su ambo i lati, adeguare segnaletica
216	Via Faentina	RAVENNA	Tratto classificato D sotto cavalcaferrovia-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 Ravennana	RAVENNA	tratto via Ravennana 160 (edicola)-cicli e talvolta anche pedoni in strada (contromano) perchè pista occupata in parte dalle auto

<b>Id</b>	<b>INDIRIZZO</b>	<b>LOCALITA'</b>	<b>NOTE</b>
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.

## 13 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**

### 13.1 EDUCATION

Nell'ambito dell'educazione all'uso della bicicletta sono stata 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) organizzando l'11 maggio 2012 n. 3 check point attivi dalle ore 7.30 alle ore 9.30 nei seguenti punti di accesso alla città:

- via Maggiore
- Viale Randi
- Via Romea Sud

#### ***Campagna "Io la targo e tu?"***

Quest'Anno ha avuto avvio la campagna del Comune di Ravenna contro i furti di biciclette "*Io la targo e tu?*"

Il Comune di Ravenna ha lanciato la campagna "*Io la targo e tu?*", fortemente voluta per contrastare il sempre crescente problema del furto di bici che rappresenta anche un grave ostacolo alla diffusione del suo uso e allo sviluppo della cosiddetta "mobilità dolce".

La targatura lanciata dalla campagna prevede l'utilizzo di una etichetta "*Easy Tag*" da applicare sul mezzo a due ruote quale codice identificativo rendendolo rintracciabile in caso di ritrovamento a seguito di furto.

La campagna, che si avvale del sostegno delle associazioni di categoria dei commercianti, ha raccolto le adesioni di alcuni rivenditori di biciclette che regaleranno il dispositivo Easy Tag agli acquirenti di una bici nuova o usata

### ***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.

### ***Pedalata della Memoria "Un Fiore per non dimenticare"***

In occasione del 67° anniversario della Liberazione di Ravenna il Comune ha organizzato una pedalata per visitare i Cippi che ricordano, i combattenti, i caduti della Brigata Cremona, i caduti del Commonwealth, e della Brigata Ebraica gli sminatori che bonificarono il nostro territorio, i martiri di tragiche ed efferate stragi, ma soprattutto i civili che morirono sotto i bombardamenti, i bimbi che morirono "calpestando bombe", che persero la vita durante la guerra di Liberazione della città di Ravenna e del nostro Paese.

Tutti in bicicletta, per rendere omaggio alle "staffette" che con tale mezzo "di libertà e di pace" contribuirono valorosamente alla lotta di Liberazione.

## **13.2 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;
- descrizione dei servizi di bike sharing e loro collocazione nella città;
- 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;

## **13.3 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.

## 14 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**.

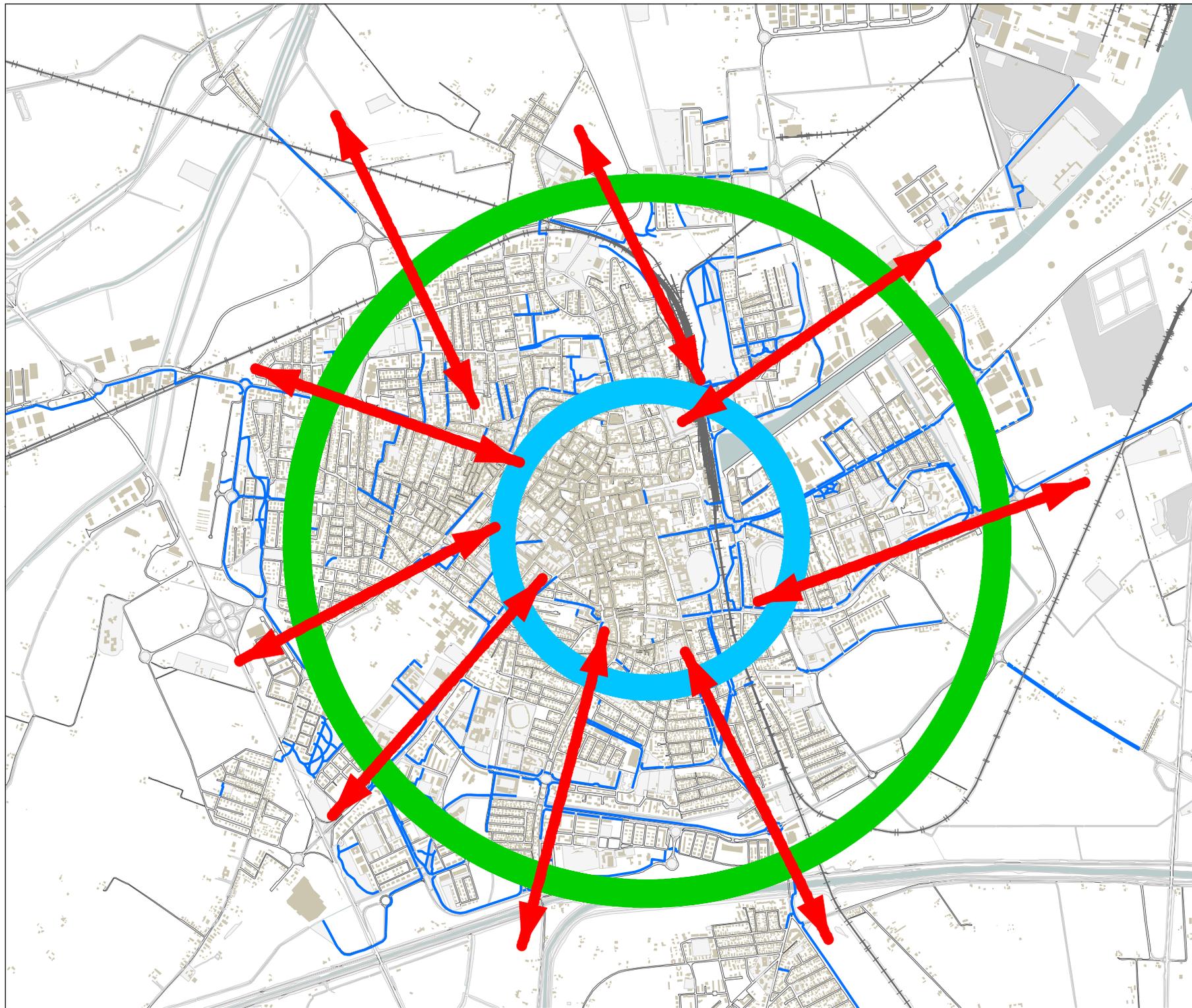
Il particolare momento economico che il Paese ed anche il nostro territorio comunale attraversano ci impediscono di fare cronoprogrammi attendibili.

Pareggio di bilancio e limiti della spesa ci impediscono in questa relazione di essere esaustivi.

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.

L’attività di redazione è stata sviluppata per intero con risorse umane interne, senza altri costi diretti, se non quelli stabiliti dal comma 6 - Art. 92. **Corrispettivi, incentivi per la progettazione e fondi a disposizione delle stazioni appaltanti** (rubrica così modificata dall’art. 2, comma 1, lettera t), d.lgs. n. 152 del 2008) (artt. 17 e 18, legge n. 109/1994; art. 1, co. 207 legge n. 266/2005) del **Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”**, che, in applicazione del regolamento vigente al momento dell’approvazione del presente piano ammontano ad una somma stimata in Euro 3.800,00.



PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

ottobre 2012

IL MODELLO  
GENERALE  
DI ACCESSIBILITA'



COMUNE DI RAVENNA  
Area Infrastrutture Civili  
Servizio Pianificazione Mobilità

Allegato 1  
**CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLISTICA**



**PIANO DI  
SETTORE DELLA  
MOBILITA'  
CICLISTICA**



**PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO****PIANO PARTICOLAREGGIATO DI SETTORE  
DELLA "MOBILITA' CICLISTICA"****ALLEGATO 2**

<b>Sindaco</b>	<i>Fabrizio Matteucci</i>
<b>Assessore Lavori Pubblici, Traffico, Protezione Civile e Subsidenza, Turismo e Commercio</b>	<i>Andrea Corsini</i>
<b>Capo Area Infrastrutture Civili</b>	<i>ing. Walter Ricci</i>
<b>Dirigente del Servizio Pianificazione Mobilità</b>	<i>ing. Ennio Milia</i>
<b>Responsabile del Procedimento</b>	<i>ing. Ennio Milia</i>
<b>Progettista</b>	<i>arch. Nicola Scanferla</i>
<b>Collaboratori alla progettazione</b>	<i>geom. Roberta A. Baldassari</i> <i>sig. Oreste Scalise</i> <i>ing. Marco Serafini</i>

**Il Responsabile del Procedimento**  
(timbro e firma)

**Il Progettista**  
(timbro e firma)

.....

.....



*Un ringraziamento particolare vorremmo rivolgerlo agli amici di **FIAB** che con i loro suggerimenti e la loro passione hanno reso possibile l'apertura di un confronto che ci ha condotto alla redazione finale di questo Piano.*



## Indice

1	PREMESSA .....	9
2	TAVOLE DELLA CLASSIFICAZIONE - STATO DI FATTO - ELENCO .....	13
3	TAVOLE DELLA CLASSIFICAZIONE .....	15
4	TABELLE DELLA CLASSIFICAZIONE .....	16



## 1 PREMESSA

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);
- 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.

NOME CAMPO	DESCRIZIONE	VALORI ATTRIBUIBILI	NOTE DESCRITTIVE
VIA	Via o denominazione		E' stato utilizzato il nome della via se il percorso ciclistica è in fregio alla stessa, diversamente si è ricorsi ad una "denominazione".
URB_EXT	Urbana Extraurbana	<b>URB EXT</b>	indica se il tratto si trova dentro o fuori il centro abitato
CENTRO_ABI	Centro Abitato		nel caso di tratto urbano, indica il centro abitato di appartenenza
CLASS	Classificazione (Decreto 557 del 30.11.1999)	<b>A B C D</b>	vedi tabella successiva
LUNGH	Lunghezza		espressa in metri
LARGH	Larghezza		larghezza della sezione del percorso ciclistica o ciclopedonale, comprese eventuali strisce di margine. E' espressa in centimetri
LARGH_CICL	Larghezza percorso ciclistica (quando affiancato a percorso pedonale)		larghezza della sezione del percorso ciclistica espressa in centimetri
LARGH_PED	Larghezza percorso pedonale (quando affiancato a percorso ciclistica)		larghezza della sezione del percorso pedonale espressa in centimetri
TIPO_CORSIA	Monodirezionale Bidirezionale	<b>1 2</b>	monodirezionale: 1 senso di marcia bidirezionale: 2 sensi di marcia
TIPO_FONDO	<b>A</b> sfalto - <b>B</b> etonella - <b>C</b> alcestre - <b>S</b> terrato - <b>P</b> altro (legno, stabilizzato, palladiana, pavè, lastre di ghiaia lavata, gomma)	<b>A B C S P</b>	tipo di pavimentazione del percorso
STATO_FONDO	buono - mediocre -cattivo	<b>B M C</b>	giudizio qualitativo dello stato del fondo
SEGN	orizzontale e/o verticale	<b>O V</b>	è indicata, se presente, la segnaletica orizzontale e/o verticale
ILLUM	Illuminazione	<b>SI</b> <input type="checkbox"/>	è indicata solo quando si tratta di illuminazione propria del percorso
PANCH	panchine	<b>SI</b> <input type="checkbox"/>	è indicata quando si tratta di attrezzatura del percorso
ALBERI	alberi (come ostacoli)	<b>SI</b> <input type="checkbox"/>	sono indicati solo quando trattasi di ostacoli per la circolazione
INFRASTR	sottopassi - sovrappassi - ascensori	<b>SOT SOP ASC</b>	indica il tipo di infrastruttura presente sul percorso

\* in formato autoesplicativo

FERR	attraversamenti ferroviari	SI <input type="checkbox"/>	indicato quando presente sul percorso
BUS	fermata bus	SI <input type="checkbox"/>	è indicata solo quando trattasi di ostacoli per la circolazione delle biciclette
FONT	fontanelle	SI <input type="checkbox"/>	è indicata quando si tratta di attrezzatura del percorso
PRECED_BIC	precedenze agli incroci	SI <input type="checkbox"/>	è indicata la precedenza dei cicli sui veicoli a motore
PALETTI	paletti (in metallo di diametro variabile, panettoni in cemento, altro)	SI <input type="checkbox"/>	sono indicati i paletti quando si trovano sulla carreggiata ciclistica, come deterrenti alla sosta/circolazione dei veicoli a motore o spartitraffico per le corsie ciclabili
OSTACOLI	armadi hera, enel, cassonetti per rifiuti, ecc	SI <input type="checkbox"/>	ostacoli di vario genere, impediscono/sono pericolosi per la circolazione
SEGN_INC	segnaletica incompleta	SI <input type="checkbox"/>	indica quando la segnaletica è incompleta o da rettificare

Successivamente, analizzando tutti i dati raccolti si è potuto procedere alla classificazione funzionale degli elementi della rete secondo il Decreto 557 del 30.11.1999.<sup>1</sup>

TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	COLORE UTILIZZATO NELLE TAVOLE	SEGNALI STRADALI	
<b>A</b>	PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA			
<b>B</b>	PISTA CICLABILE SU CORSIA RISERVATA			
<b>C</b>	PERCORSO PROMISCUO PEDONALE E CICLISTICA			
<b>D</b>	PERCORSO PROMISCUO CICLISTICA E VEICOLARE			

<sup>1</sup> 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:

- piste ciclabili in sede propria;
- piste ciclabili su corsia riservata;
- percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- percorsi promiscui ciclabili e veicolari."

Nelle colonne 1 e 2 della tabella precedente si trovano le classi così come definite dal decreto, nella terza colonna c'è la legenda dei colori con cui sono state rappresentate nelle tavole, infine è riportata la segnaletica verticale di riferimento.

La classificazione si basa sulla segnaletica esistente e non sulle condizioni geometrico-funzionali riscontrate in loco.

Le tavole allegate in coda alla presente relazione raffigurano lo stato di fatto della rete ciclistica, suddivisa in base alla classificazione funzionale sopra descritta.

I percorsi oggetto dell'indagine, sono stati suddivisi in 4 ambiti territoriali, quelli del capoluogo, dei centri abitati del forese, del litorale e gli itinerari extraurbani.

Di seguito le tabelle raffiguranti il data base dello stato di fatto.

---

I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclistica, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi e' necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - ecc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

## 2 TAVOLE DELLA CLASSIFICAZIONE - STATO DI FATTO - ELENCO

### Capoluogo

01	RAVENNA
02	RAVENNA NW
03	RAVENNA NE
04	RAVENNA SE
05	RAVENNA SW

### Centri abitati del forese

06	BORGO MONTONE
07	CAMERLONA - SANTERNO
08	CLASSE
09	CARRAIE
10	CASTIGLIONE
11	FORNACE ZARATTINI
12	FOSSO GHIAIA
13	GAMBELLARA
14	GRATTACOPPA - SAVARNA
15	MADONNA DELL'ALBERO
16	MEZZANO
17	PORTO FUORI
18	RONCALCECI
19	S. ALBERTO - MANDRIOLE
20	S. MICHELE - VILLANOVA
21	S. PIETRO IN CAMPIANO
22	S. STEFANO
23	S. ZACCARIA
24	SAVIO

### Centri abitati del litorale (da nord a sud)

25	CASALBORSETTI
26	MARINA ROMEA
27	PORTO CORSINI - MARINA DI RA
28	PUNTA MARINA TERME
29	LIDO ADRIANO
30	LIDO DI DANTE
31	LIDO DI CLASSE
32	LIDO DI SAVIO

### Extraurbano

33	RAVENNA - PUNTA MARINA TERME
34	RAVENNA - FORNACE ZARATTINI
35	RAVENNA - PORTO FUORI
36	CLASSE - PARCO 1° MAGGIO
37	CASALBORSETTI - MARINA ROMEA
38	QUADRO D'INSIEME - COMUNE NORD
39	QUADRO D'INSIEME - COMUNE SUD



### **3 TAVOLE DELLA CLASSIFICAZIONE**



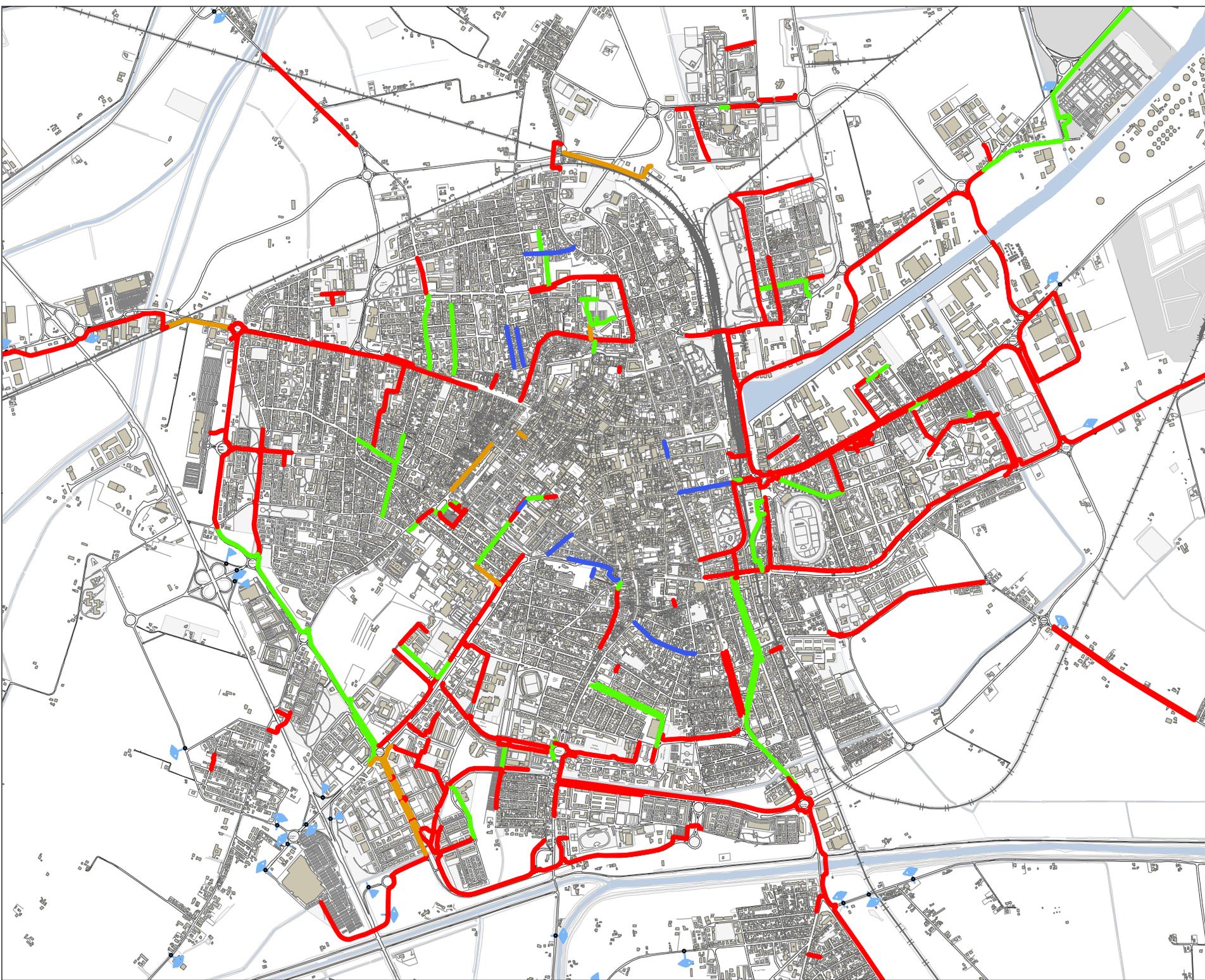
PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





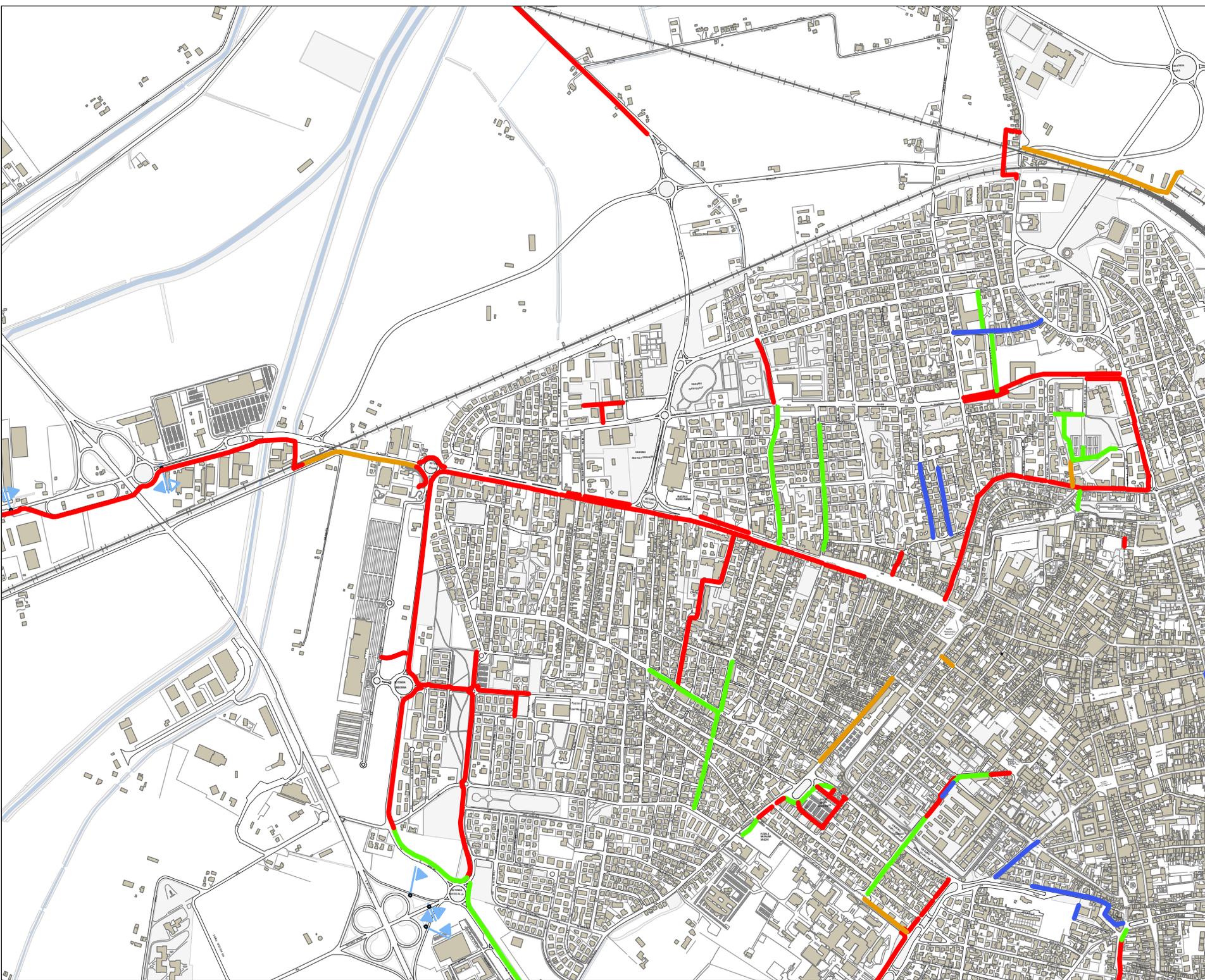
PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





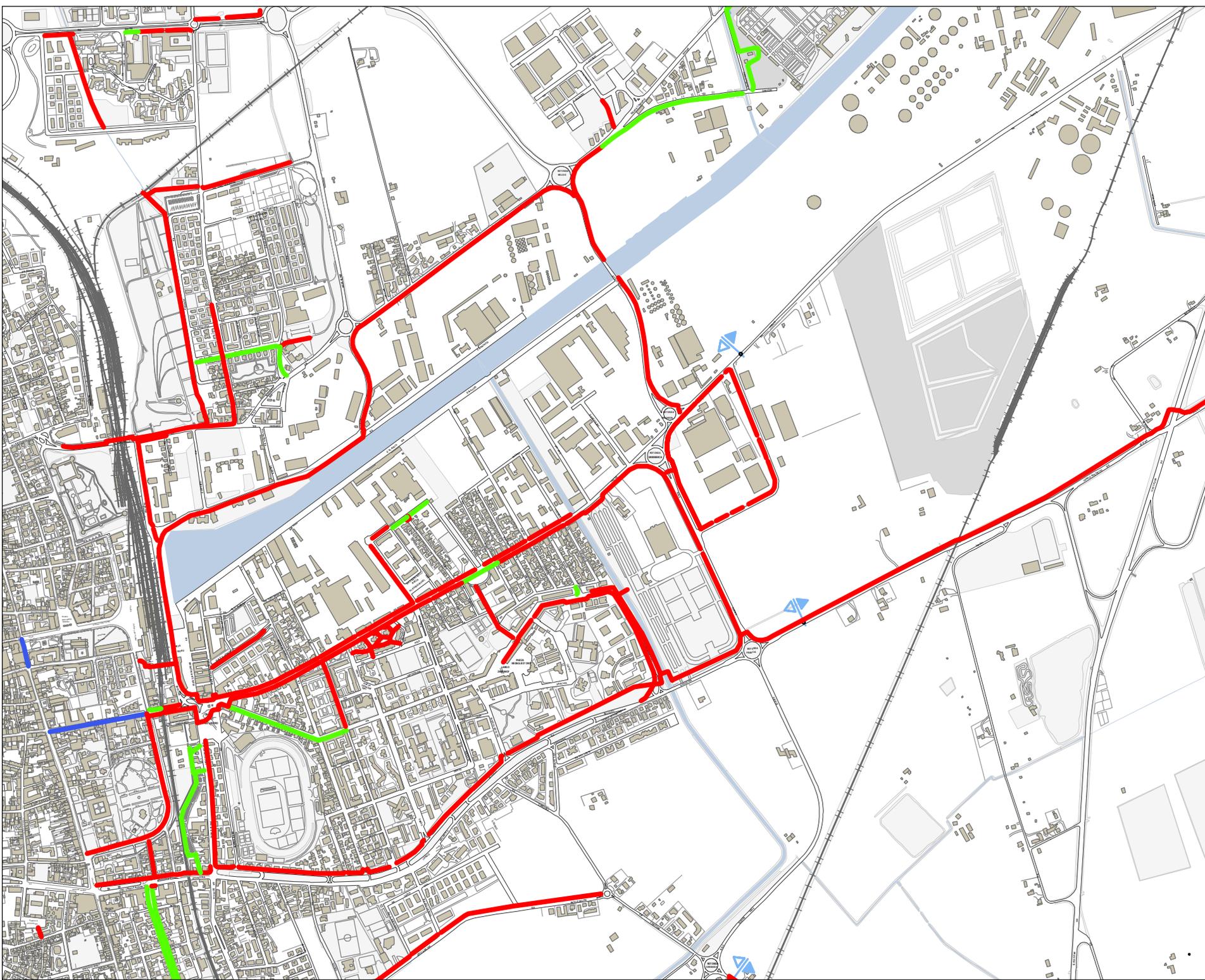
# PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

## Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





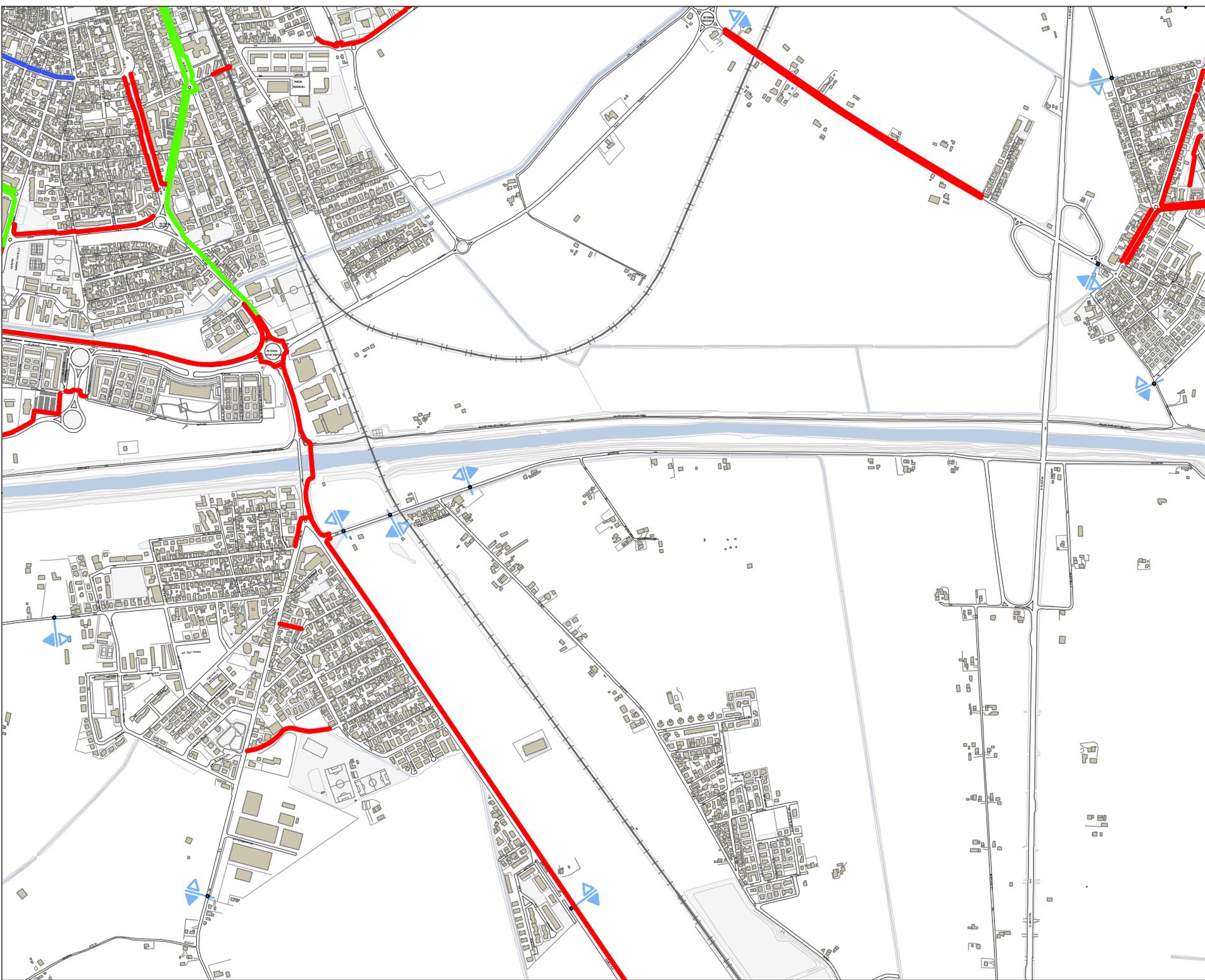
**PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA**

**Legenda**

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

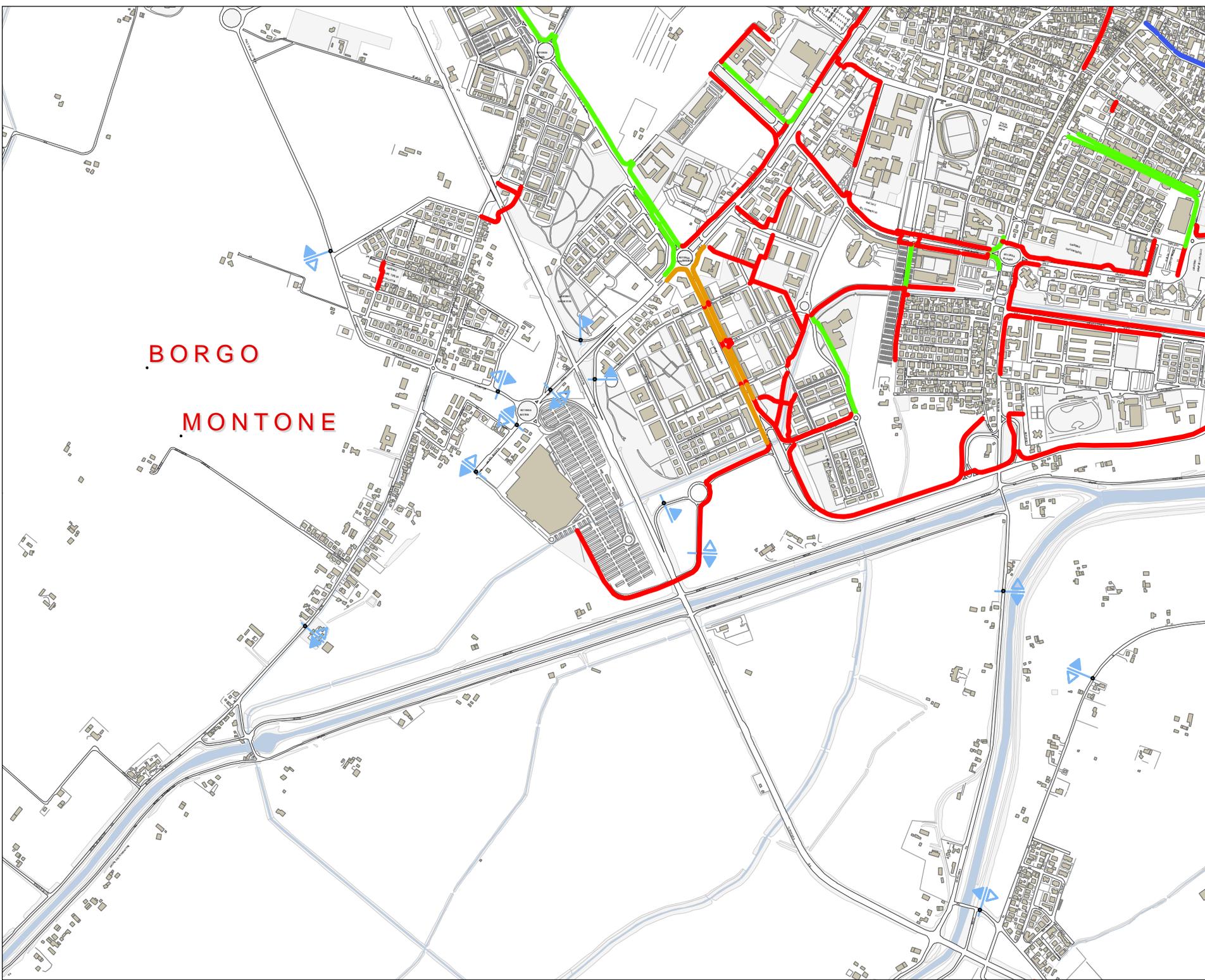
ottobre 2012

**CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE**





PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA



BORGO  
MONTONE

Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE



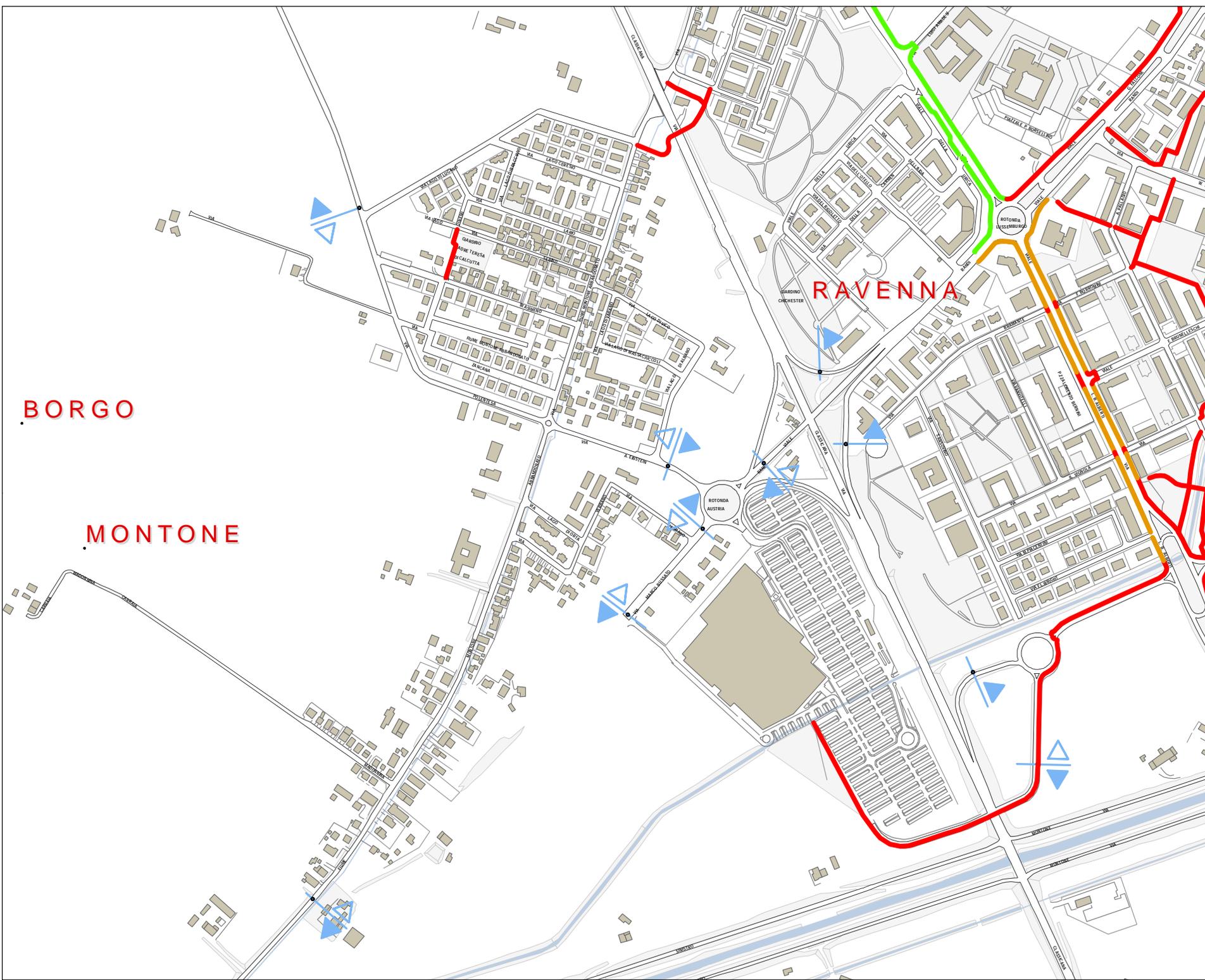
PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

Legenda

- A pista ciclabile in sede propria
- B pista ciclabile su corsia riservata
- C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

Legenda

- A pista ciclabile in sede propria
- B pista ciclabile su corsia riservata
- C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





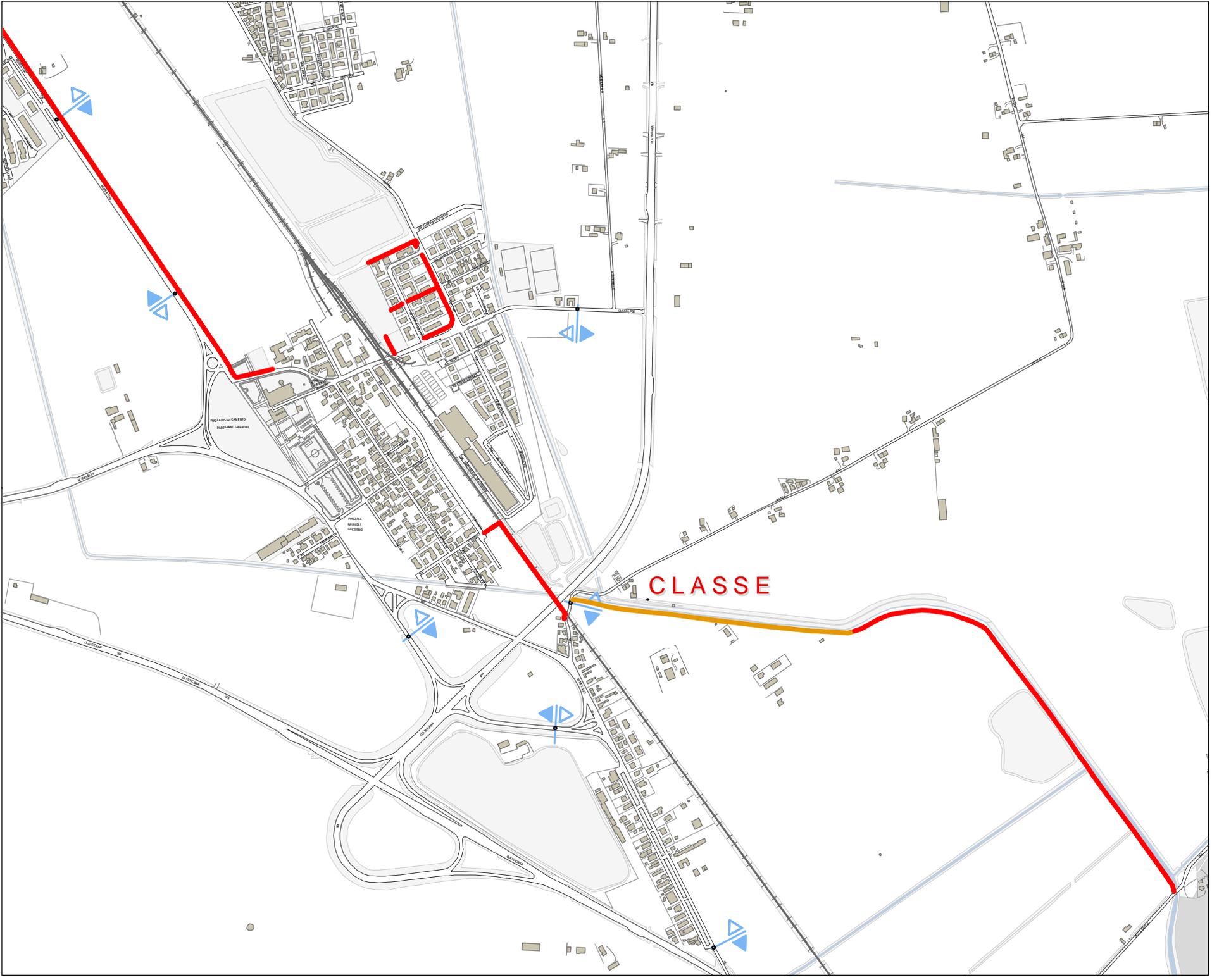
PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

Legenda

- A pista ciclabile in sede propria
- B pista ciclabile su corsia riservata
- C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

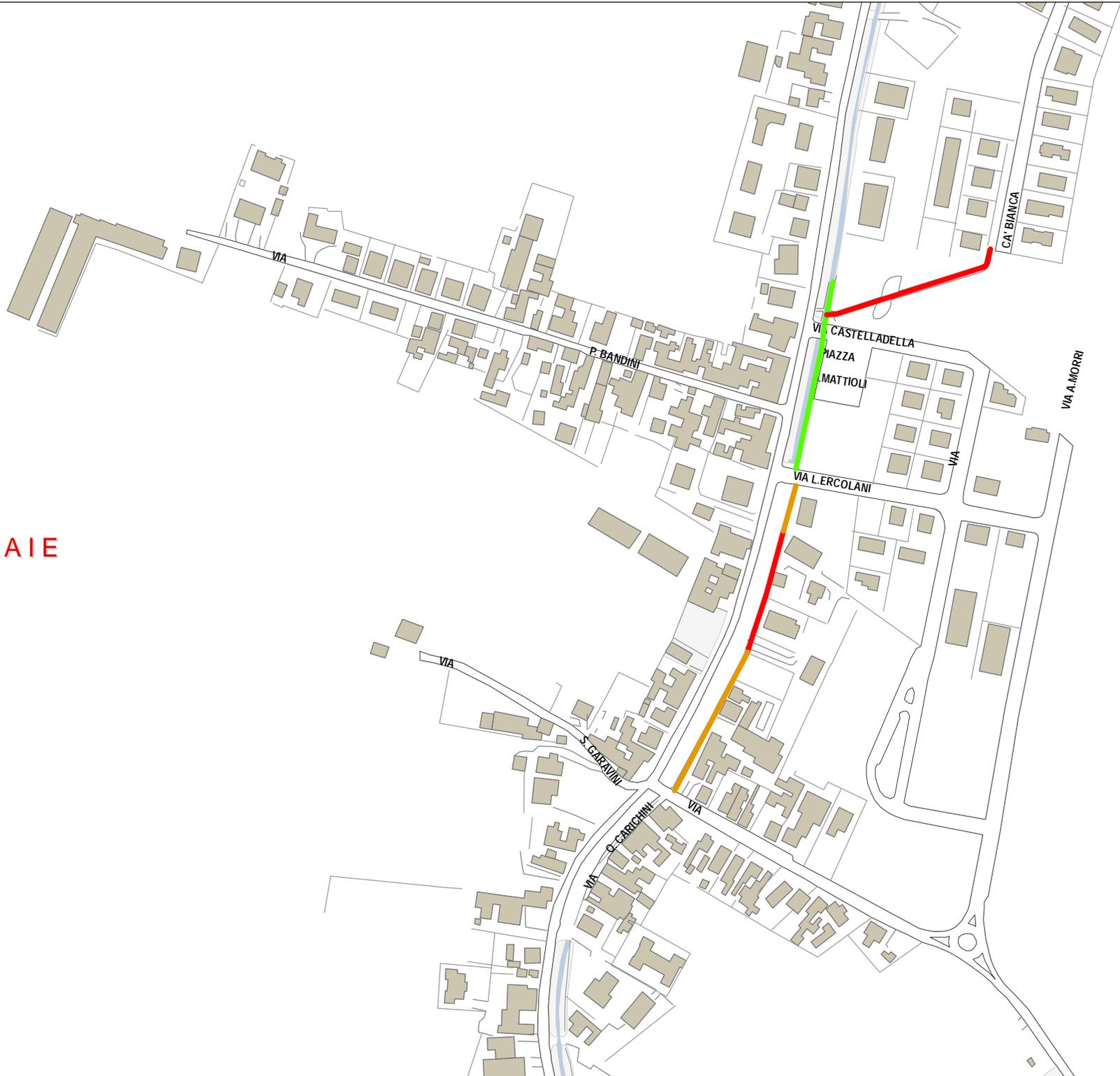
Legenda

- A pista ciclabile in sede propria
- B pista ciclabile su corsia riservata
- C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE

CARRAIE









PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

Legenda

- A pista ciclabile in sede propria
- B pista ciclabile su corsia riservata
- C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

GAMBELLARA

Legenda

- A pista ciclabile in sede propria
- B pista ciclabile su corsia riservata
- C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





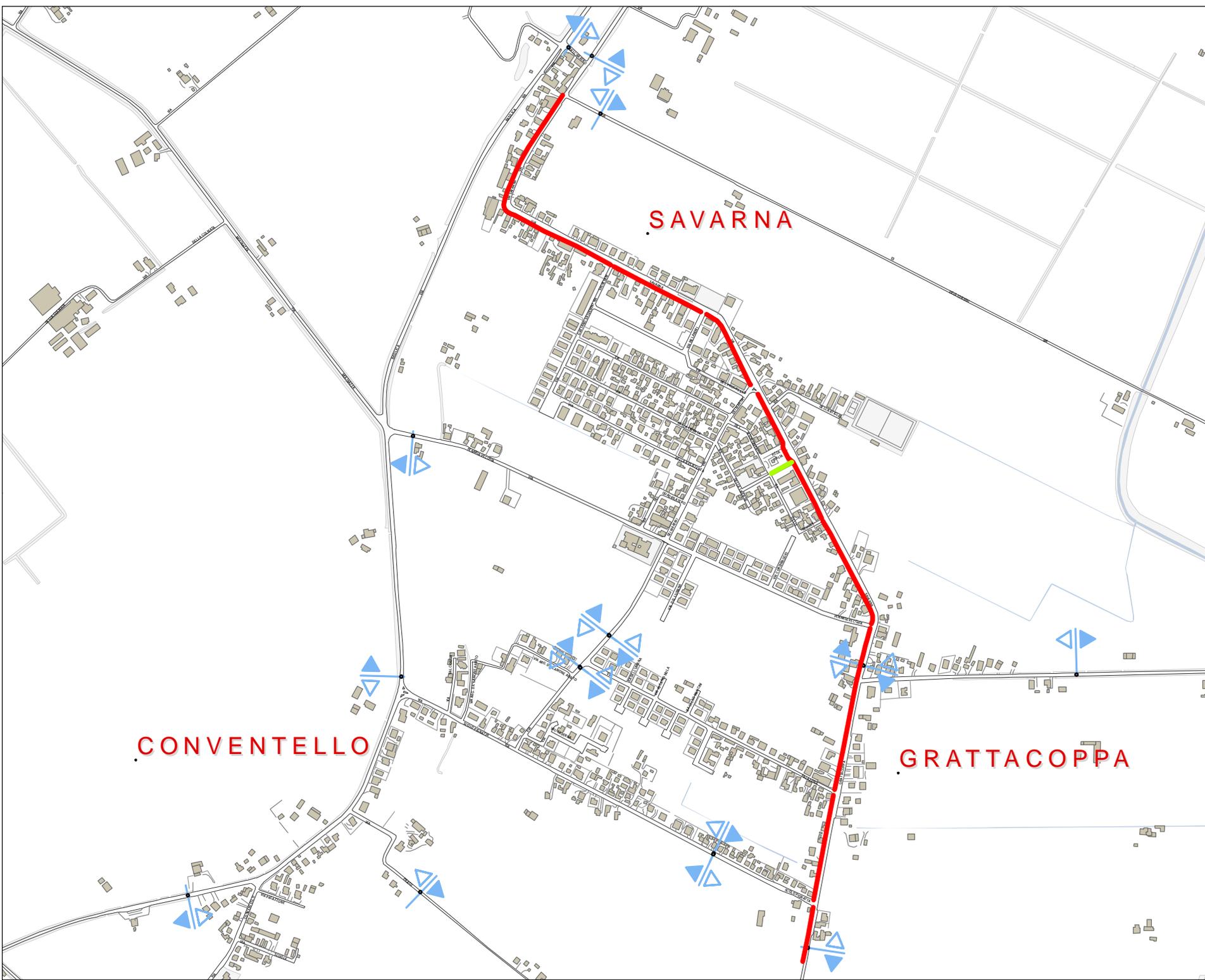
PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

Legenda

- A pista ciclabile in sede propria
- B pista ciclabile su corsia riservata
- C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE







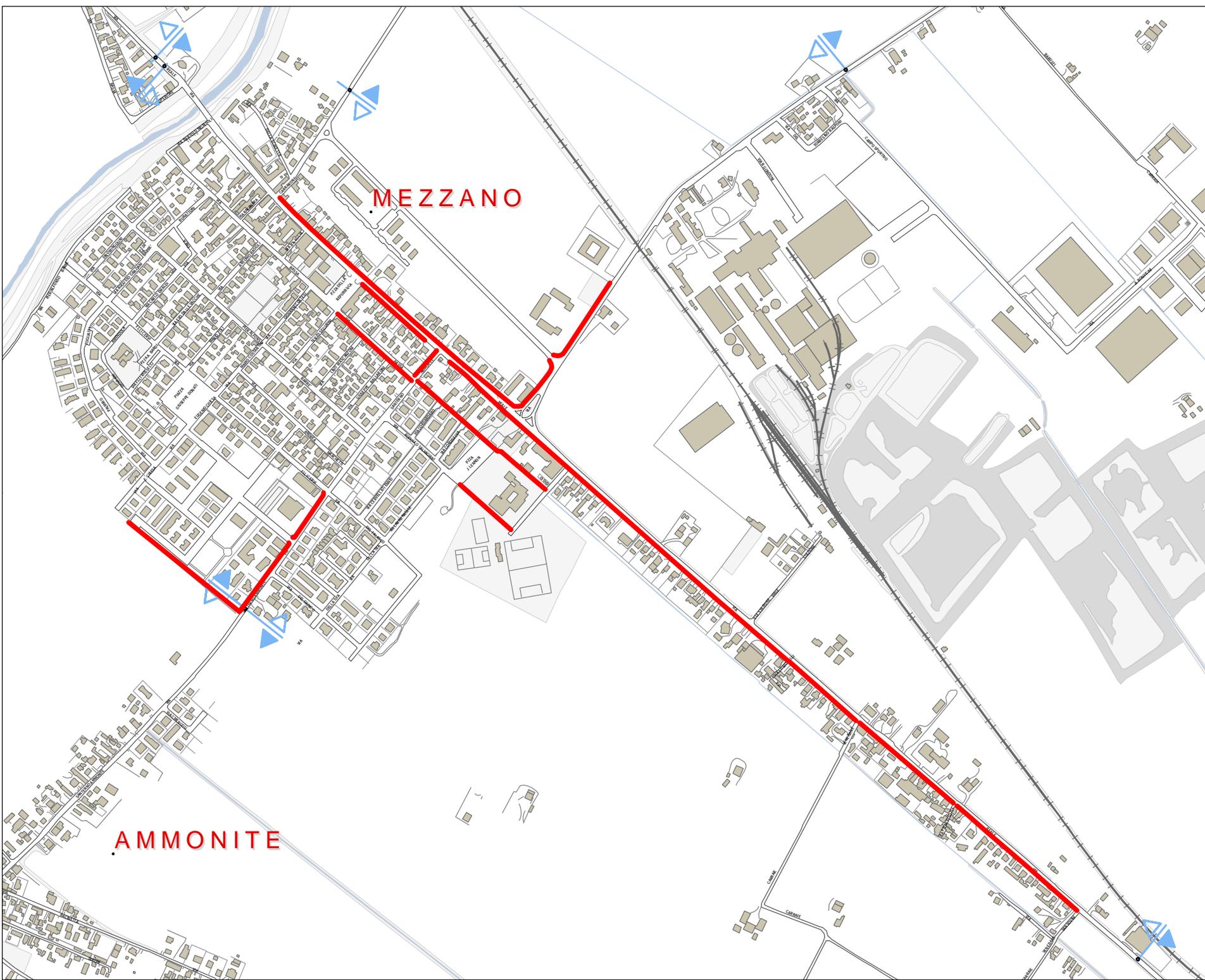
PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

Legenda

- A pista ciclabile in sede propria
- B pista ciclabile su corsia riservata
- C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE



MEZZANO

AMMONITE



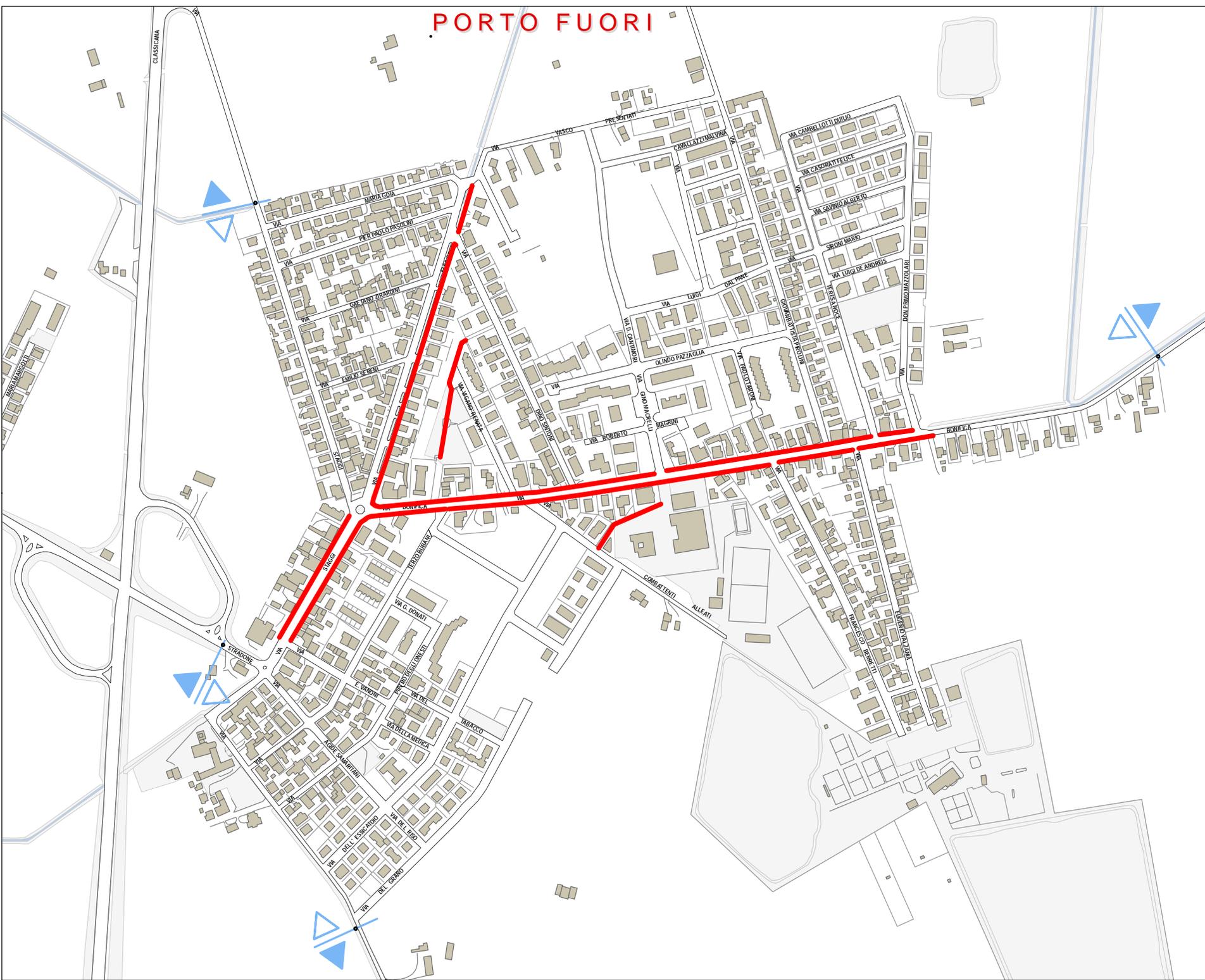
PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





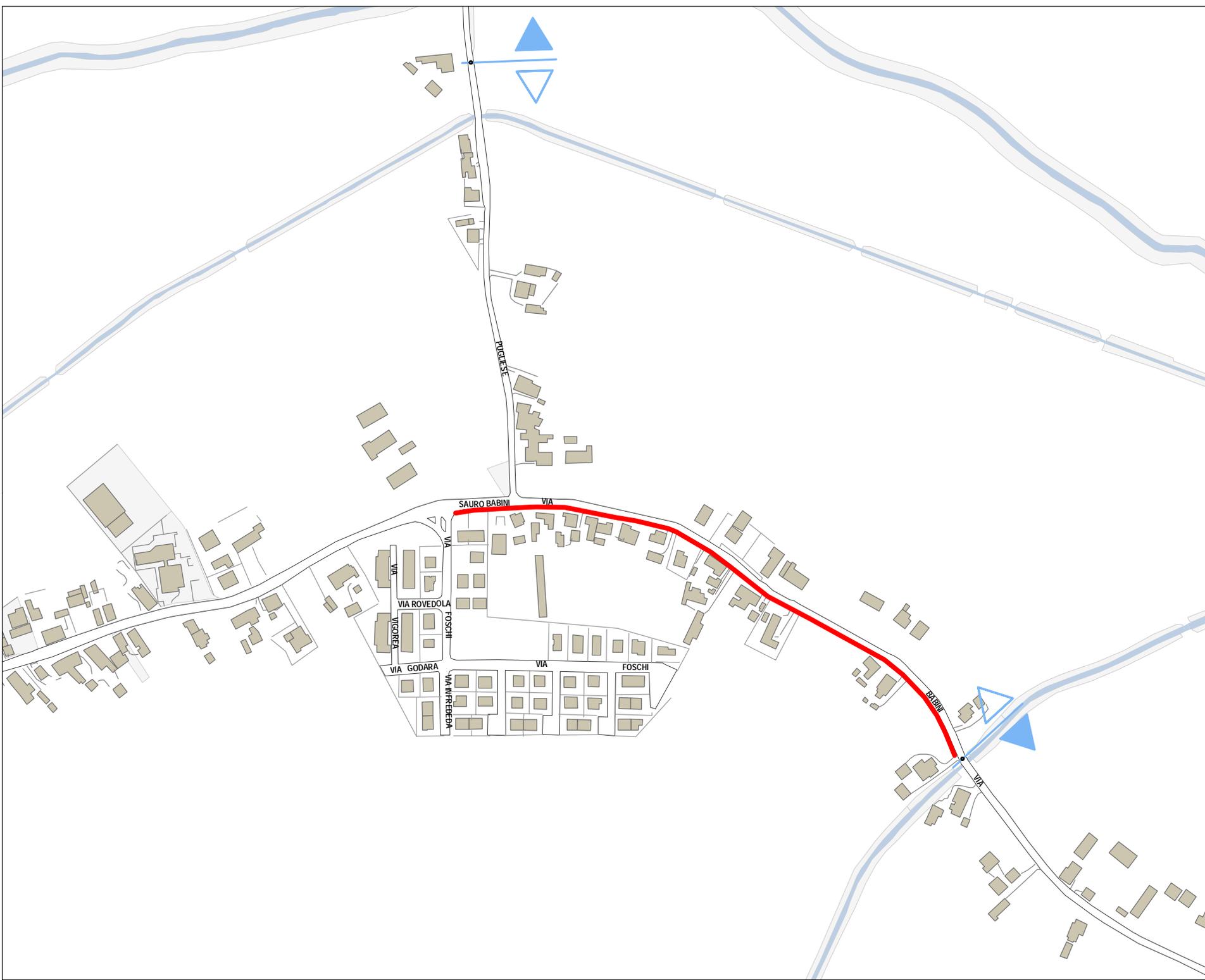
# PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

## Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

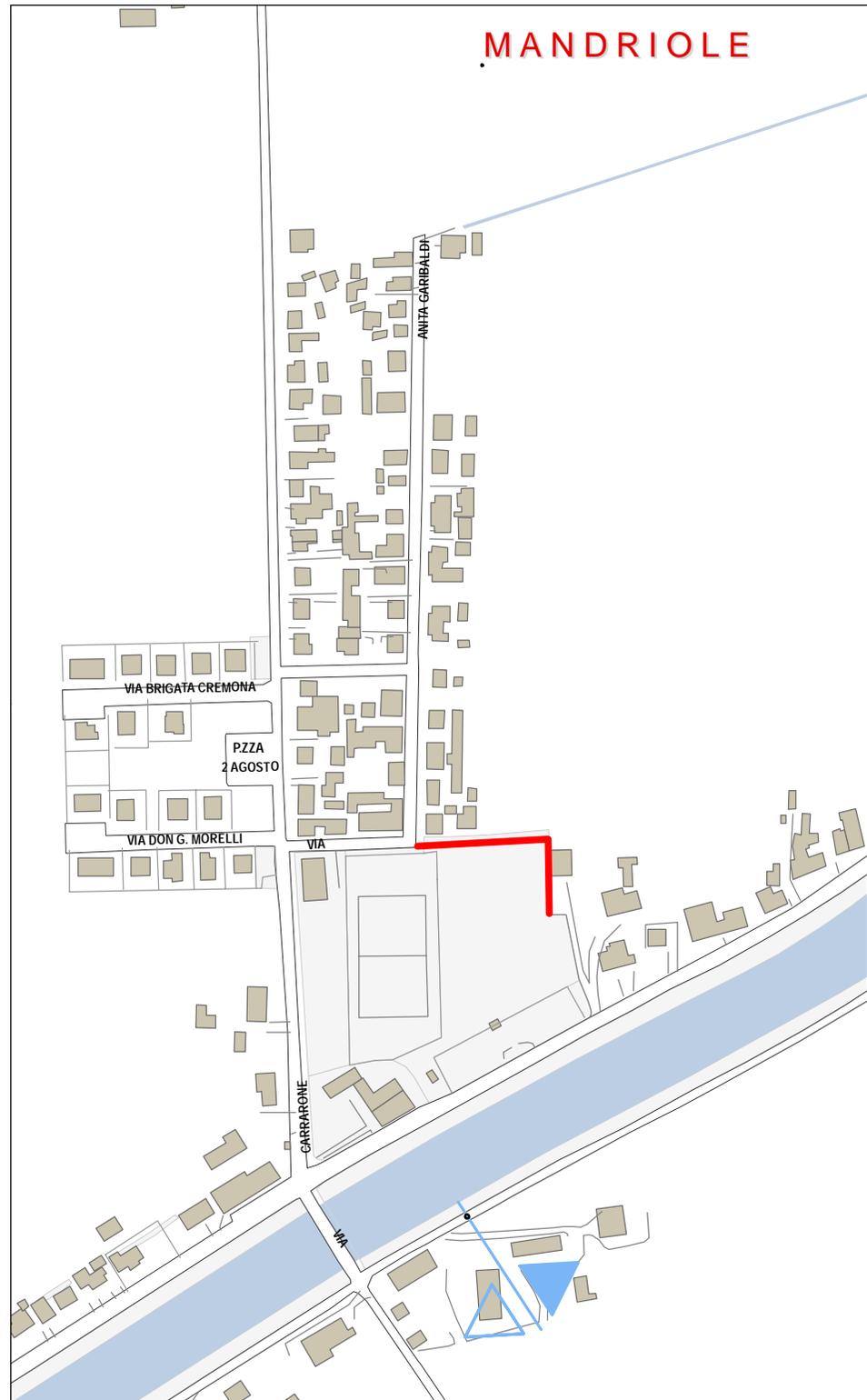
Legenda

- A pista ciclabile in sede propria
- B pista ciclabile su corsia riservata
- C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

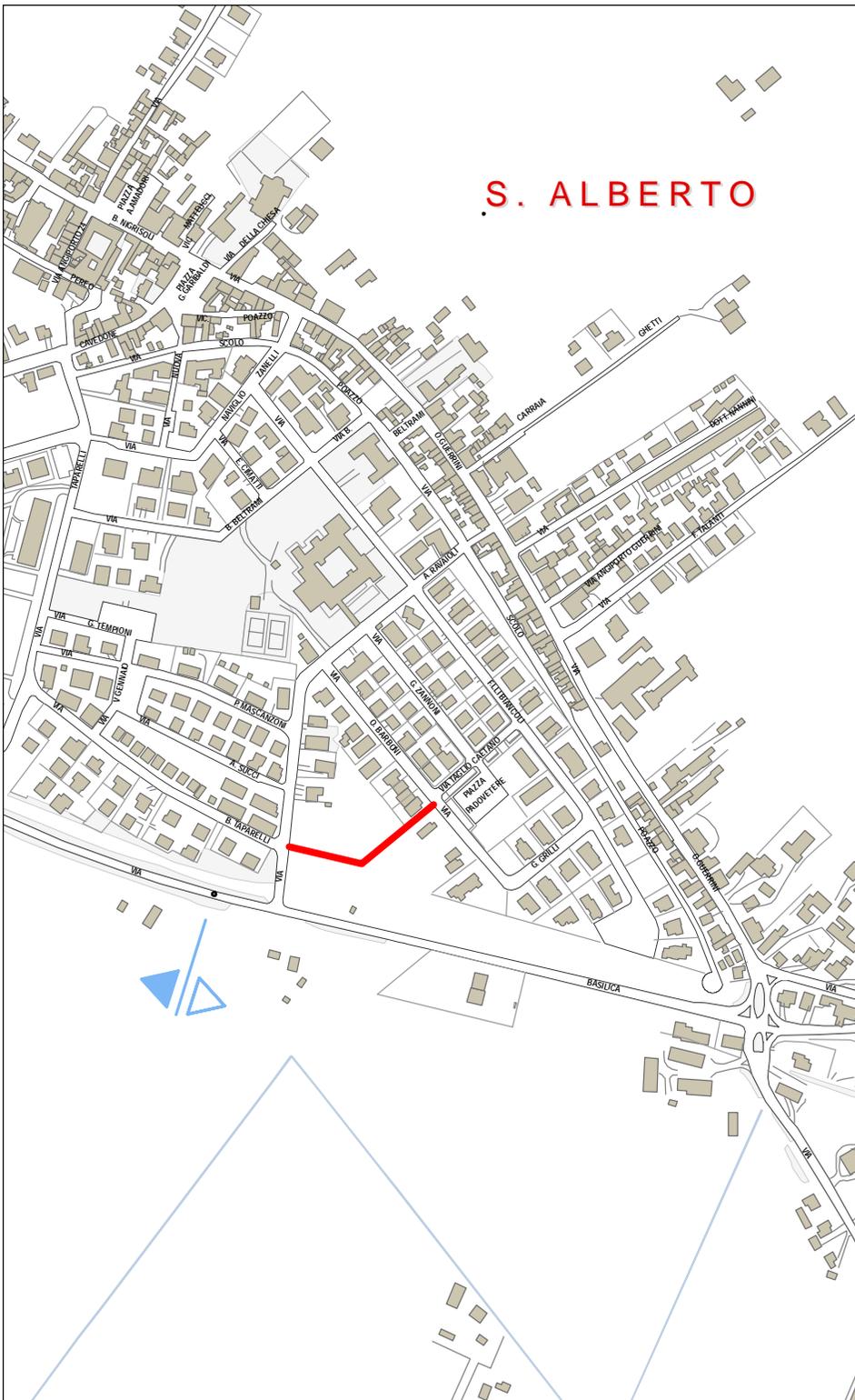
ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE

MANDRIOLE



S. ALBERTO





# PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

## Legenda

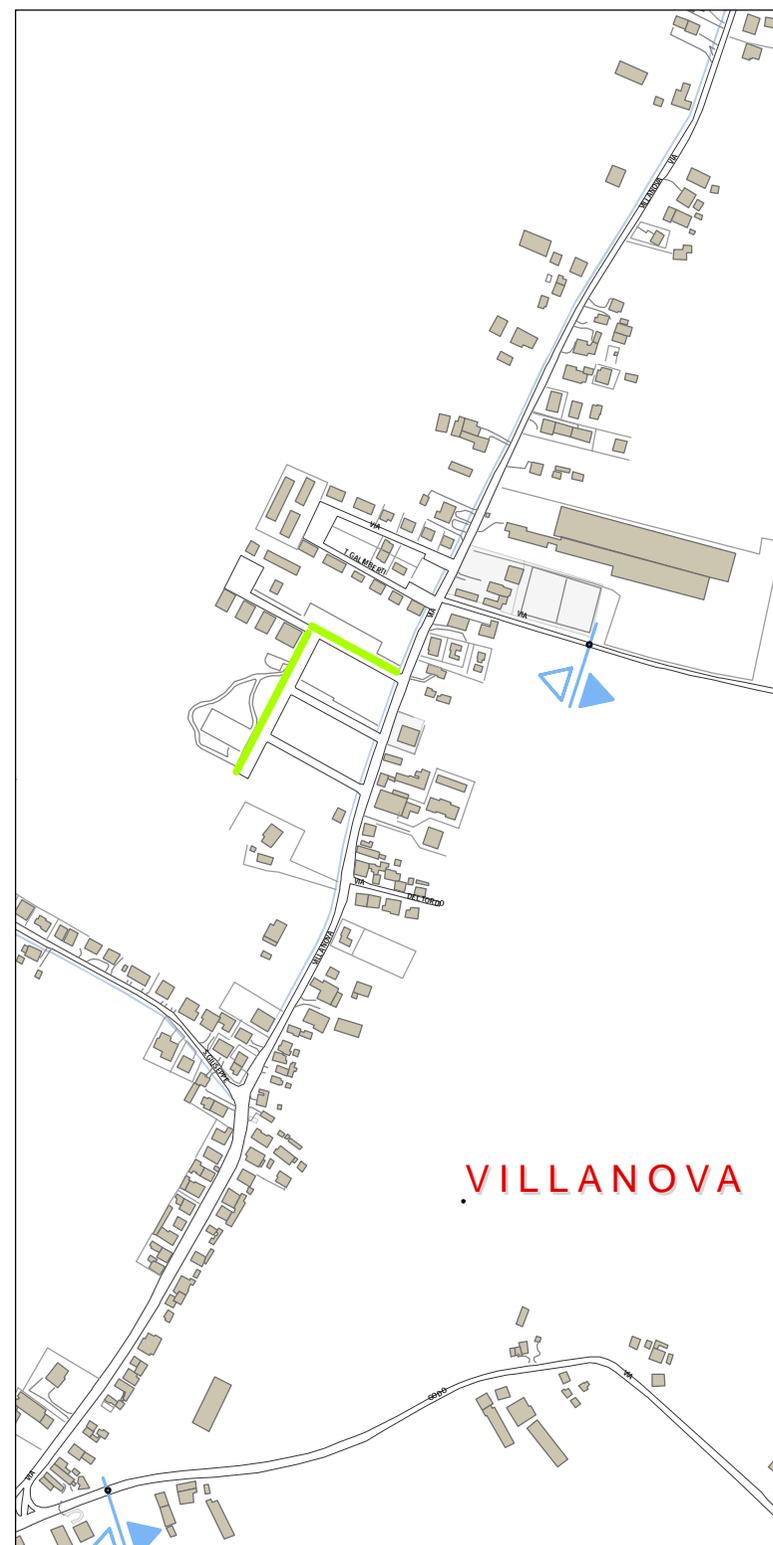
- A pista ciclabile in sede propria
- B pista ciclabile su corsia riservata
- C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

## CLASSIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE



S. MICHELE



VILLANOVA





# PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

## Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE



S. STEFANO



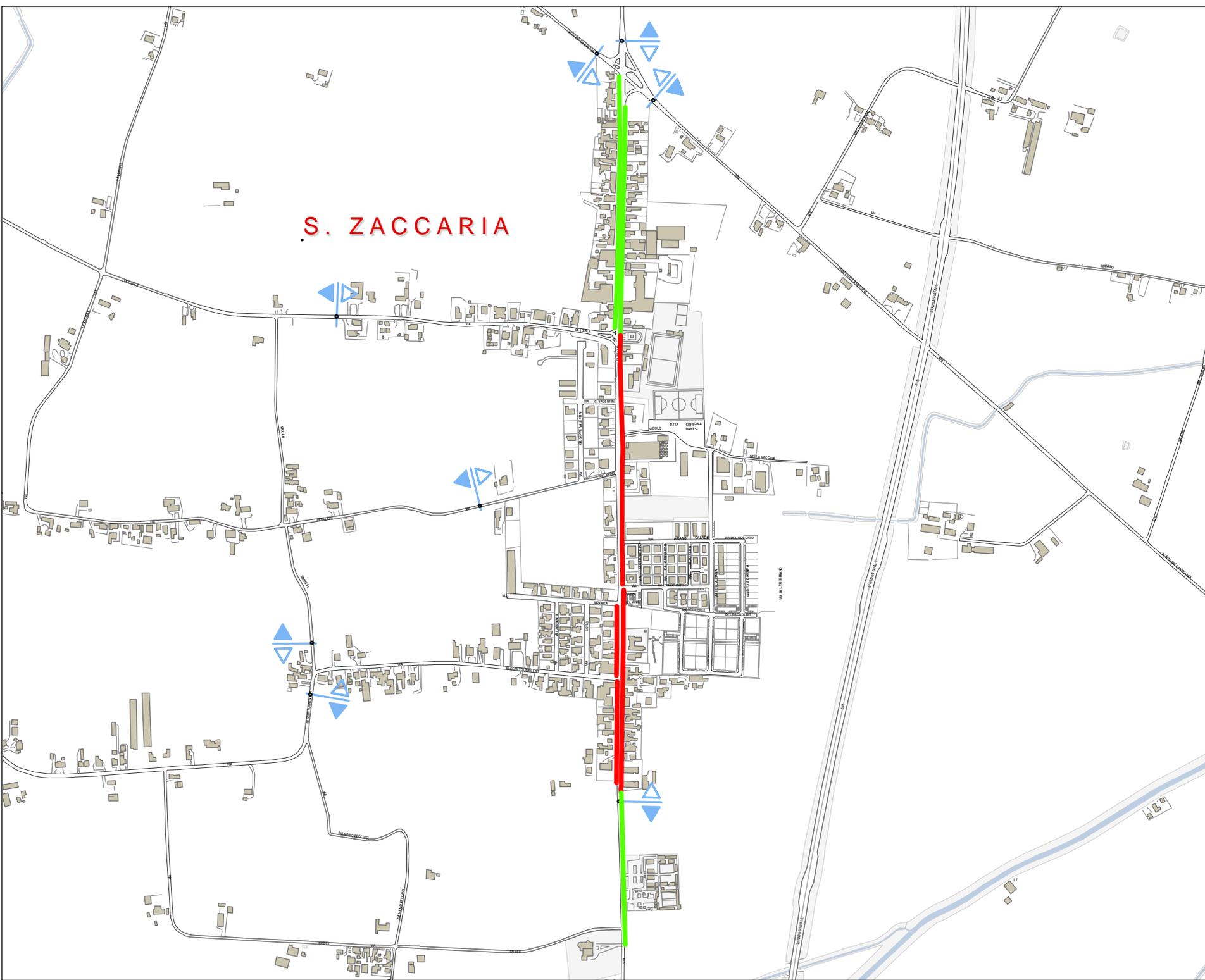
# PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

## Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE



S. ZACCARIA



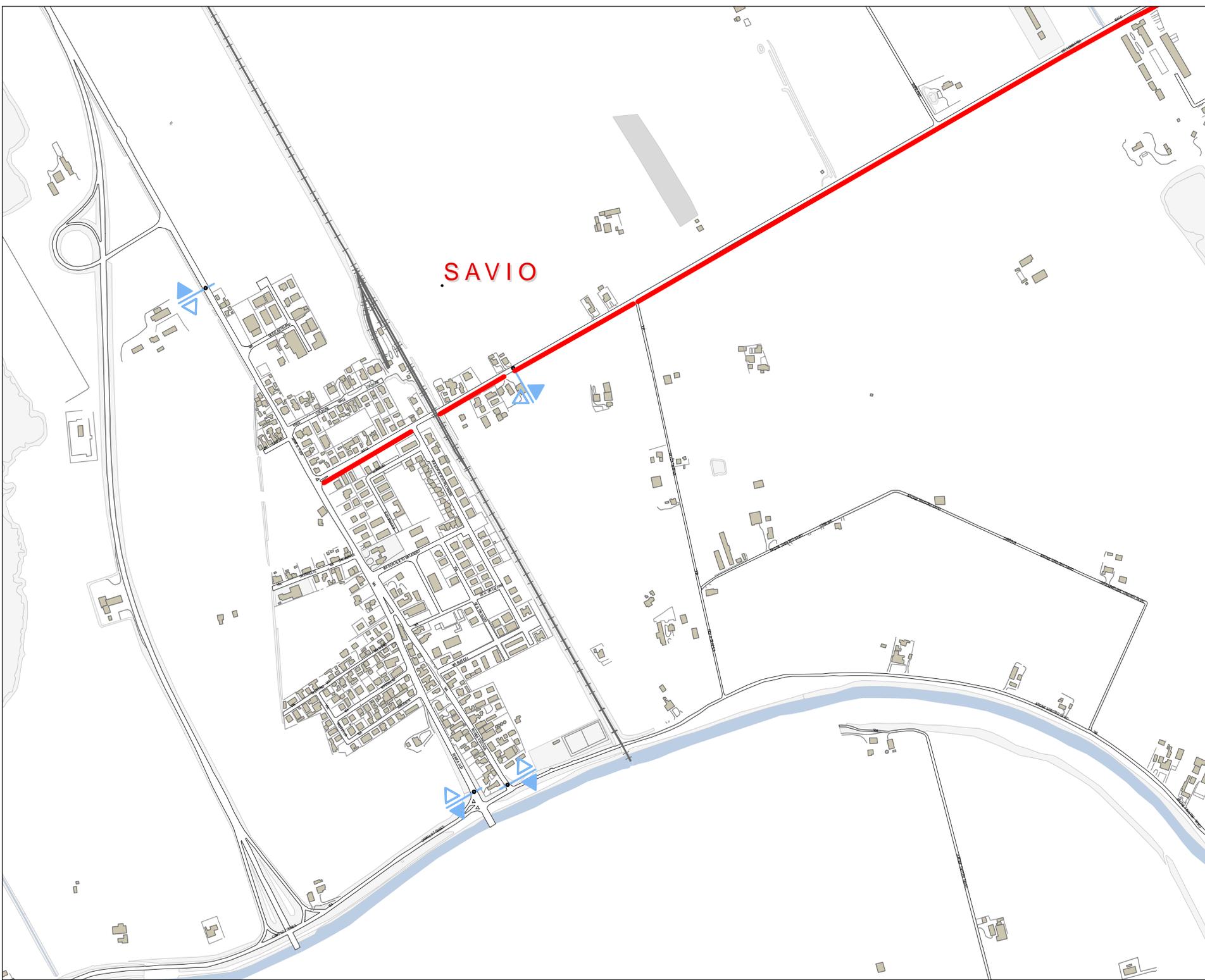
PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





# CASALBORSETTI

## PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

### Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





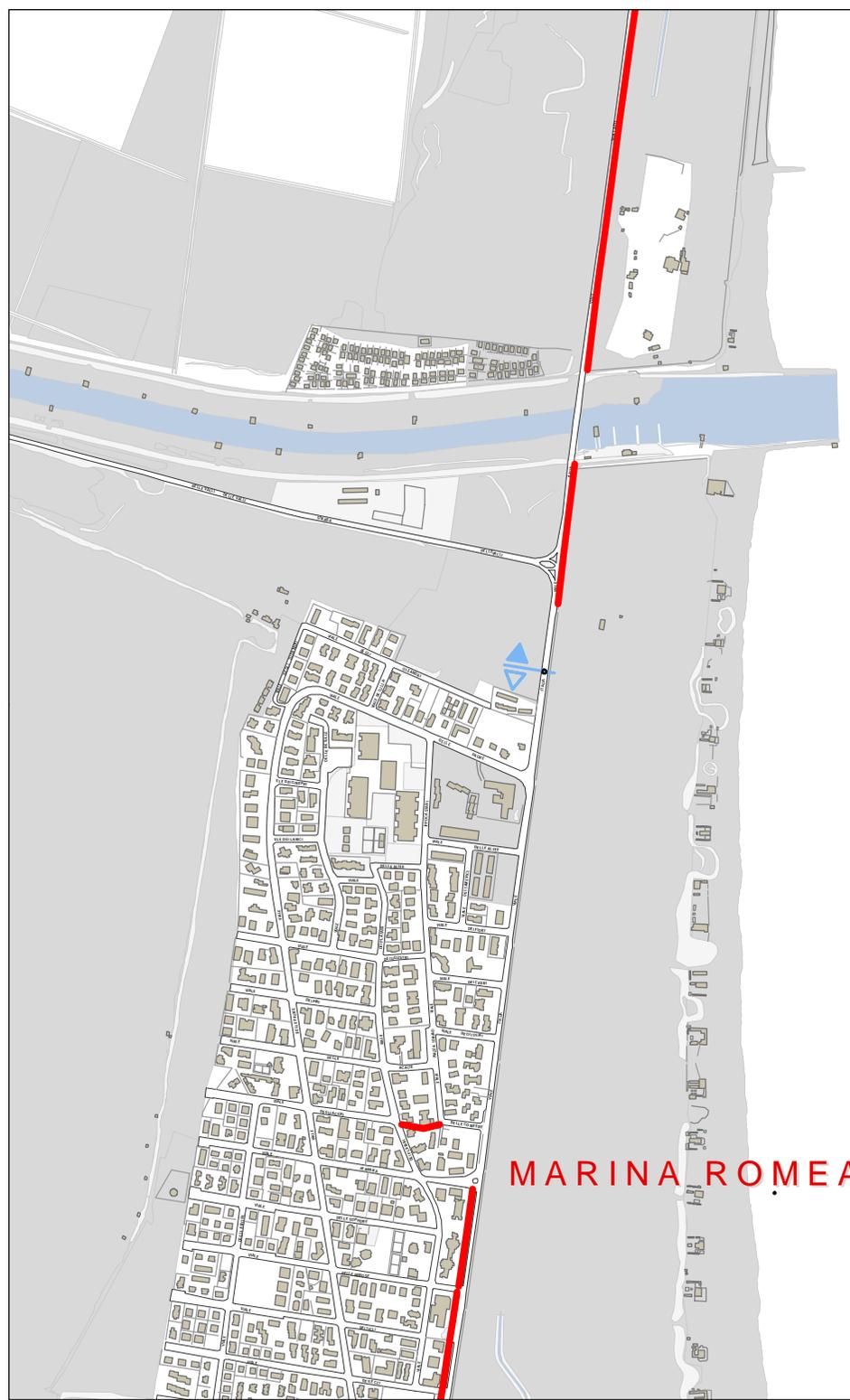
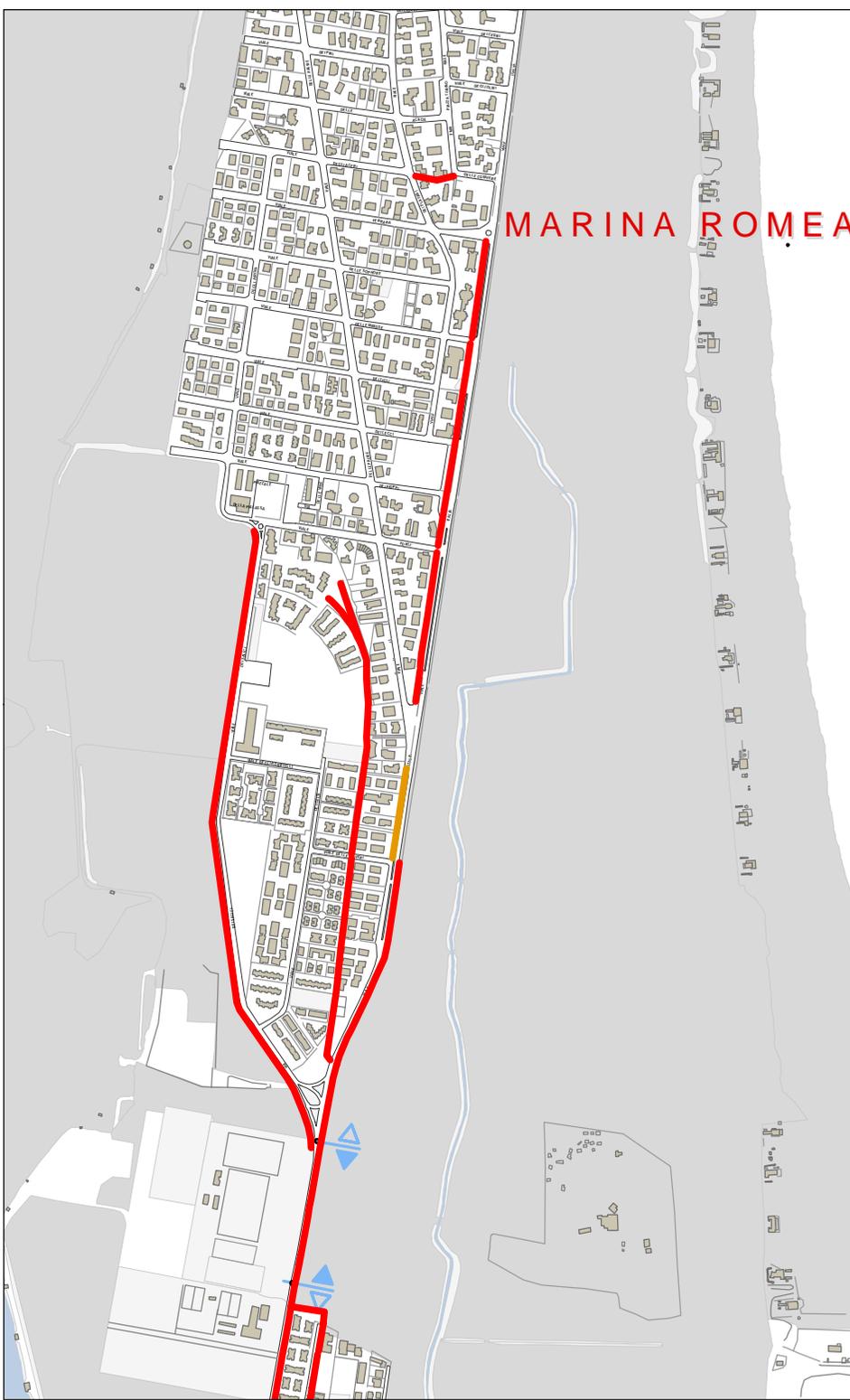
# PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

## Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





PORTO CORSINI

MARINA DI RAVENNA

PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

Legenda

- A pista ciclabile in sede propria
- B pista ciclabile su corsia riservata
- C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE



PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

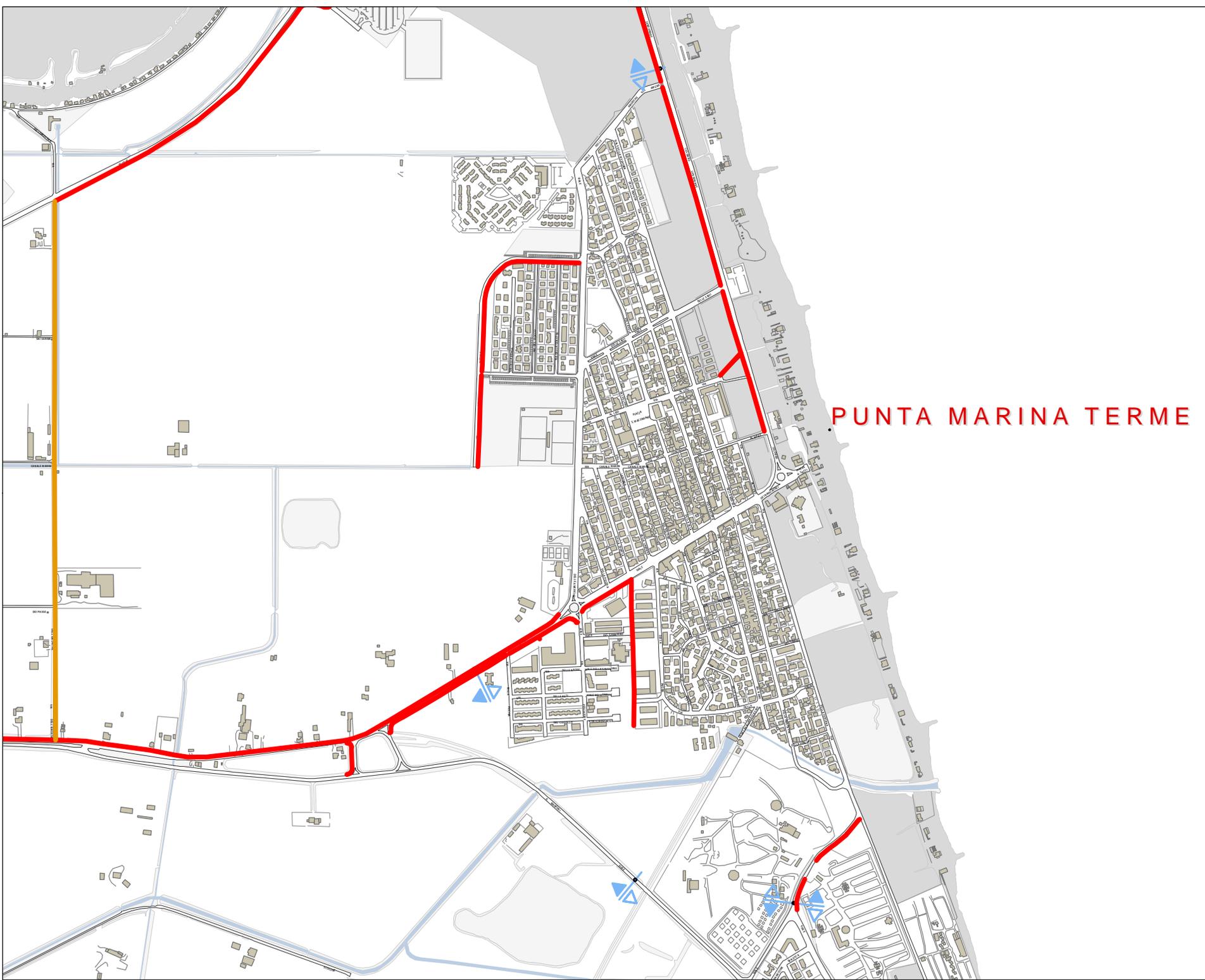
PUNTA MARINA TERME

Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





# PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

## Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE







LIDO DI

CLASSE

PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

Legenda

- A pista ciclabile in sede propria
- B pista ciclabile su corsia riservata
- C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE



PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

LIDO DI  
SAVIO

Legenda

- A pista ciclabile in sede propria
- B pista ciclabile su corsia riservata
- C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





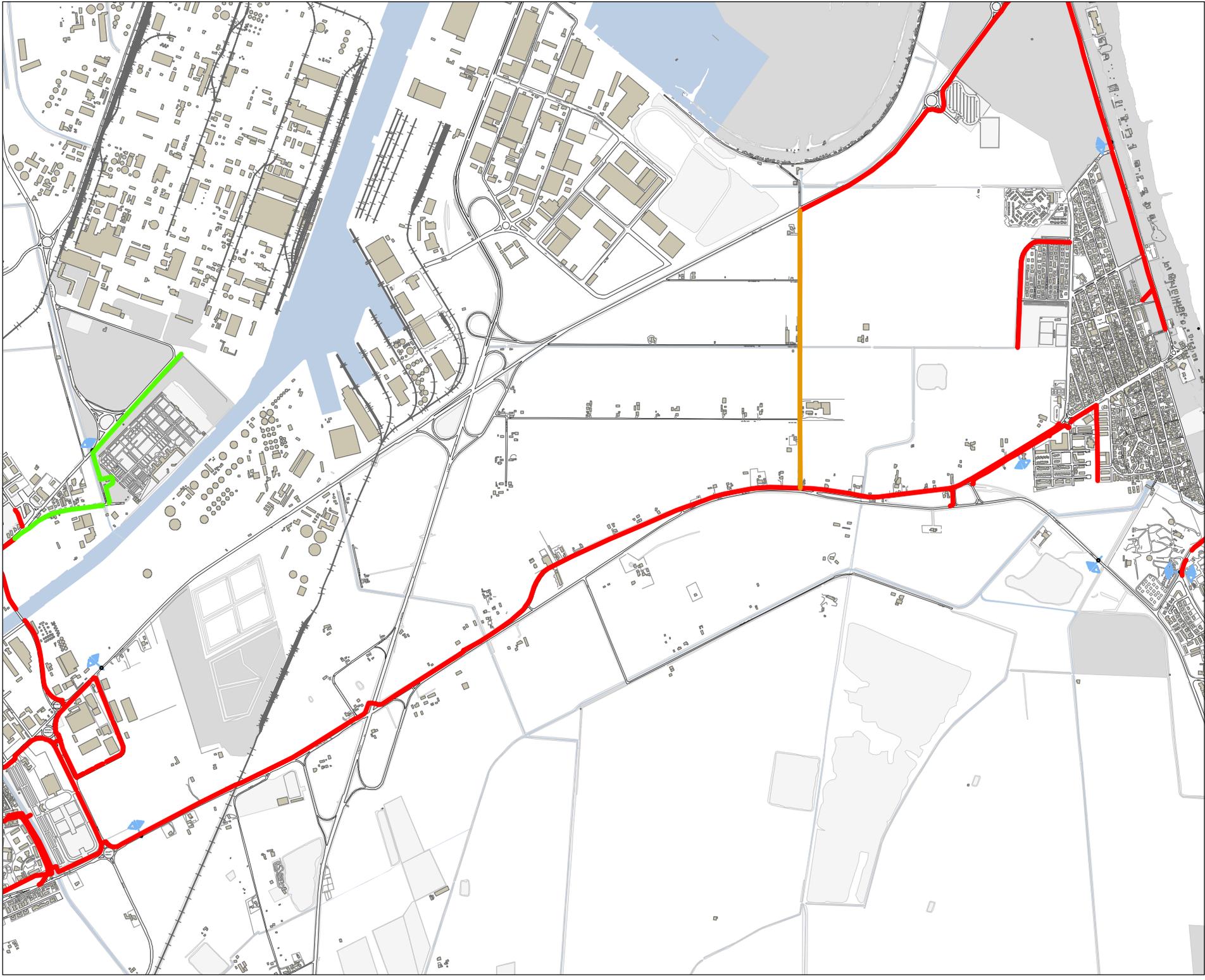
# PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

## Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE





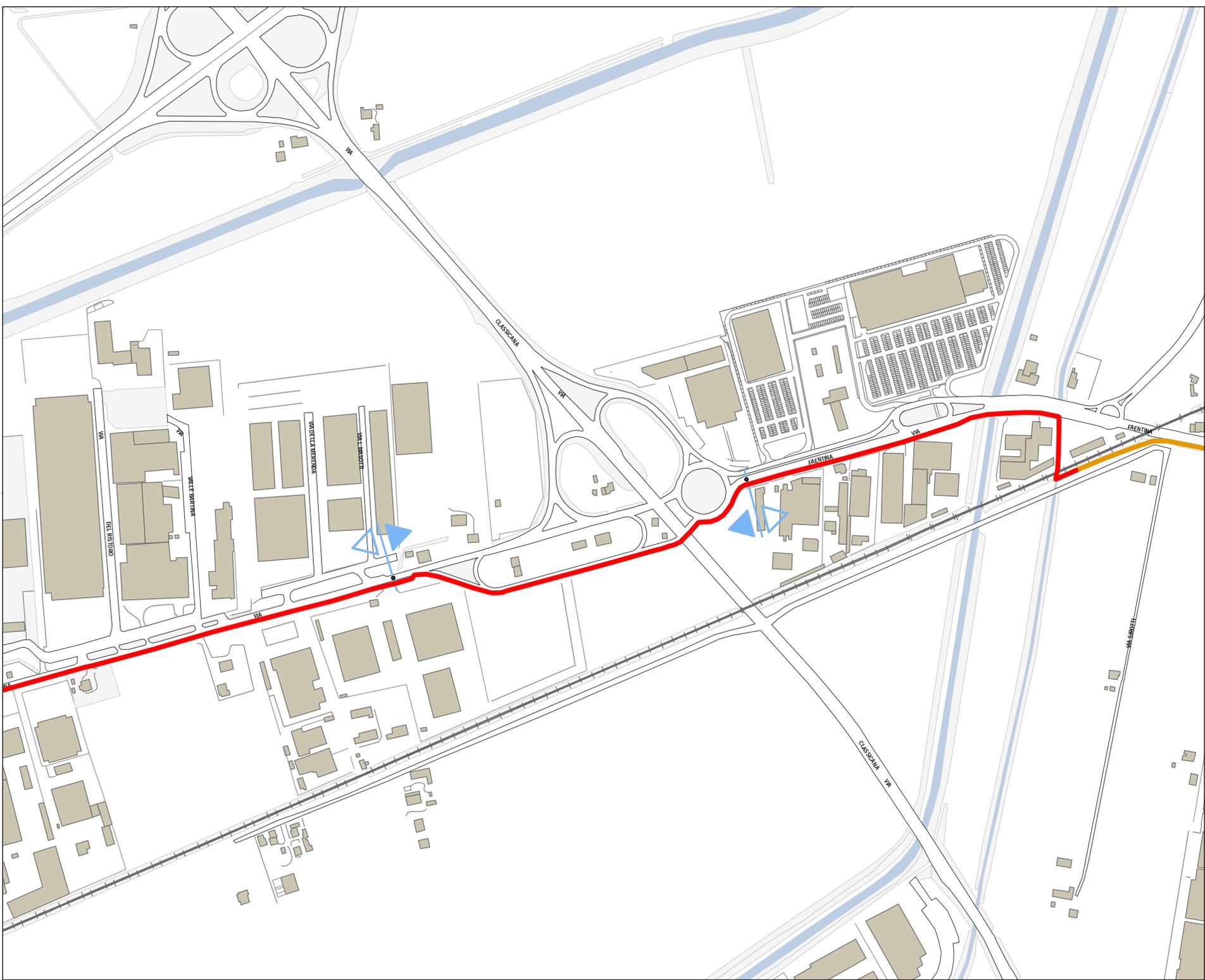
# PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

## Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

## CLASSIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE





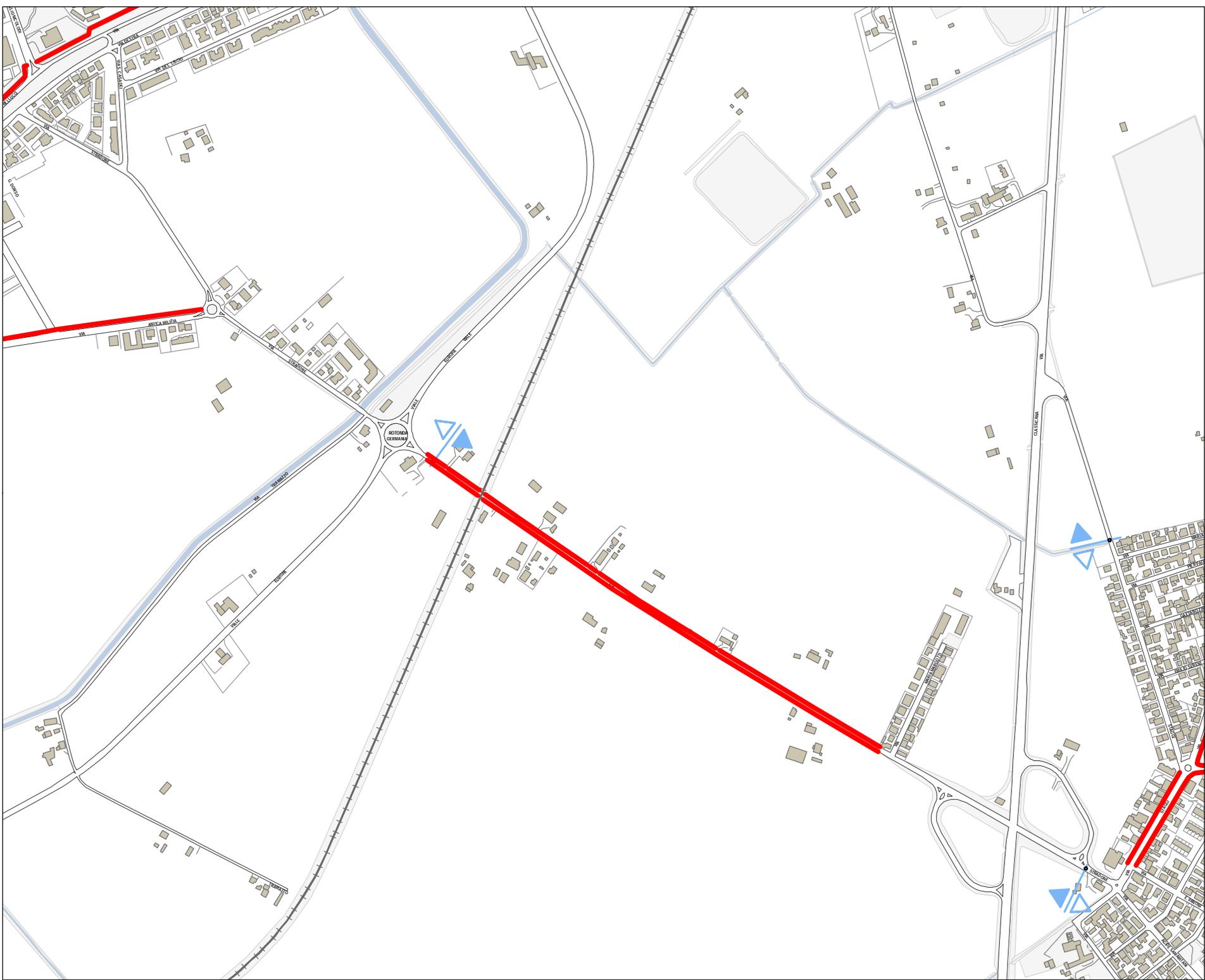
# PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

## Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

## CLASSIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE





# PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

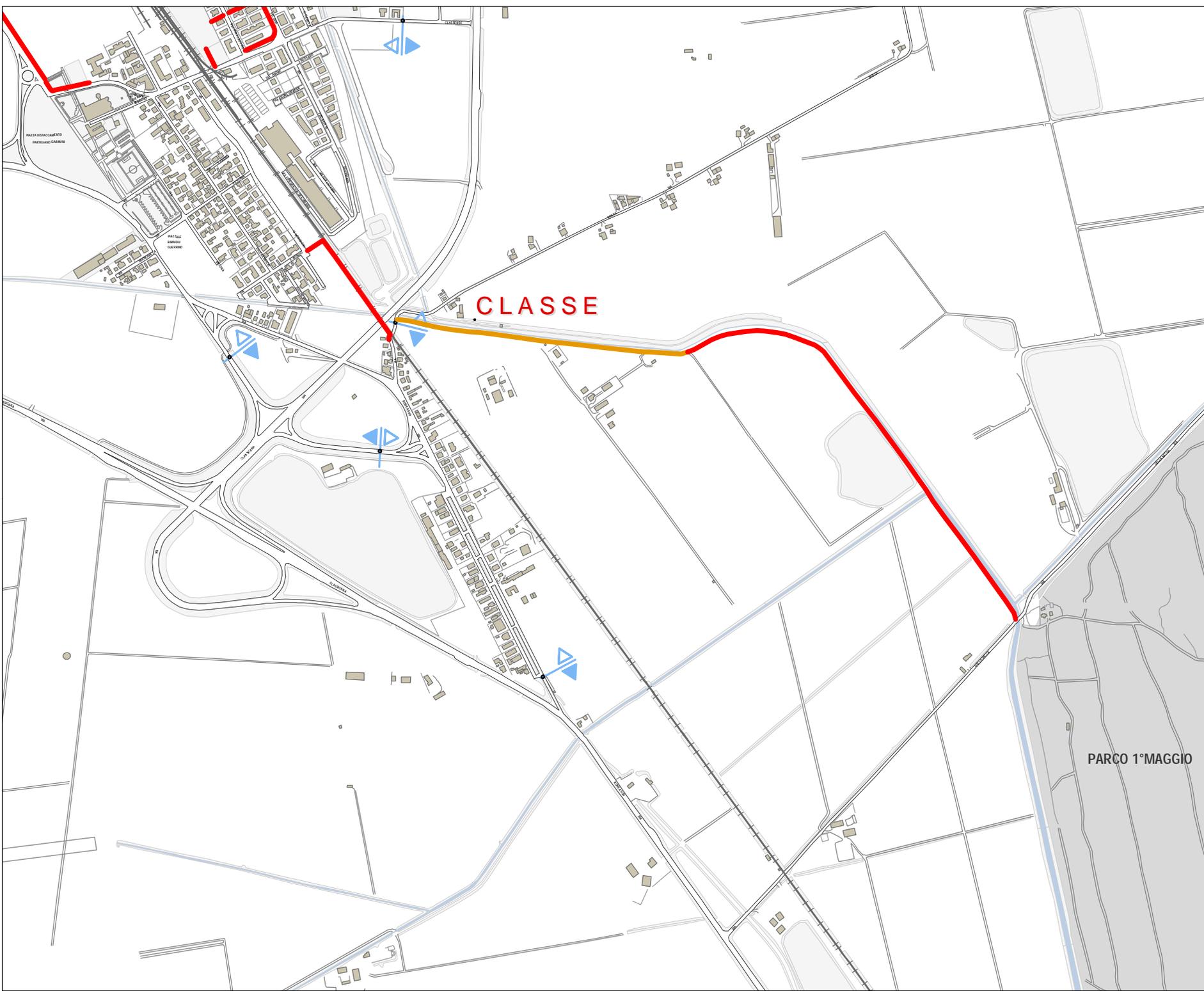
## Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

## CLASSIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE

CLASSE  
PARCO 1°MAGGIO





PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA

Legenda

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE



CASALBORSETTI

MARINA ROMEA



**PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA**

**Legenda**

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

**CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE**

QUADRO D'INSIEME  
COMUNE NORD





**PIANO DI SETTORE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA**

**Legenda**

-  A pista ciclabile in sede propria
-  B pista ciclabile su corsia riservata
-  C percorso promiscuo pedonale e ciclabile
-  D percorso promiscuo ciclabile e veicolare

ottobre 2012

**CLASSIFICAZIONE  
DELLA  
RETE CICLABILE**



## **4 TABELLE DELLA CLASSIFICAZIONE**

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAURBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIFICAZIONE	LARGHEZZA ZACICLABILE	LARGHEZZA ZAPEDONALE	TIPO CORSA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALETICA	ILLUMINAZIONE	PANCHINE	ALBERI	INFRASTRUTTURE	ATTRAVERSA- MENTI FERROVIARI	FERMATE BUS	FONTANELLE	PRECEDE NZA BICICLETTE	PALETTI	OSTACOLI	PARCO	LUNGHEZZA (m)
ALEPPO	URB	RAVENNA	TERZA	A	200	150	2	A	B	O												81,63
ANTICHE MURA	URB	RAVENNA	TERZA	A	155	130	2	B	B	V									SI			57,03
ANTICO LAZZARETTO	URB	RAVENNA	PRIMA	A	200	100	2	B	B	OV	SI											86,02
ANTICO LAZZARETTO	URB	RAVENNA	PRIMA	A	200	100	2	B	B	OV	SI											107,49
ANTICO LAZZARETTO	URB	RAVENNA	PRIMA	A	200	100	2	B	B	OV	SI											115,06
ANTICO LAZZARETTO	URB	RAVENNA	PRIMA	A	200	100	2	B	B	OV	SI											31,29
ANTICO LAZZARETTO	URB	RAVENNA	PRIMA	A	200	100	2	B	B	OV	SI											62,63
ANTICO LAZZARETTO	URB	RAVENNA	PRIMA	A	200	100	2	B	B	OV	SI											0,03
ANTONELLI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	150	100	1	A	B	OV								SI		SI		132,88
ANTONELLI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	150	100	1	A	B	OV								SI				57,99
ANTONELLI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	150	100	1	A	B	OV								SI				62,75
ANTONELLI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	150	100	1	A	B	OV								SI				54,85
ANTONELLI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	150	100	1	A	B	OV								SI				55,40
ARGIROCASTRO	URB	RAVENNA	TERZA	A	240	0	2	A	B													92,15
BAIONA	EXT	EXTRAURB	TERZA	A	250	0	2	A	B	V												645,42
BALBI	URB	VILLANOVA	SECONDA	A	250	230	2	B	B	OV												157,27
BASSANO DEL GRAPPA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	155	140	0	B	B	OV								SI				55,08
BASSANO DEL GRAPPA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	220	95	2	B	B	OV								SI				84,19
BASSANO DEL GRAPPA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	155	0	1	B	B	OV								SI				40,92
BASSANO DEL GRAPPA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	155	140	0	B	B	OV								SI				75,09
BASSANO DEL GRAPPA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	155	140	0	B	B	OV								SI				119,00
BASSANO DEL GRAPPA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	155	150	1	B	B	OV								SI				76,32
BASSANO DEL GRAPPA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	125	0	1	B	B	OV								SI				130,64
BASSANO DEL GRAPPA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	155	130	0	B	B	OV								SI				28,68
BASSANO DEL GRAPPA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	145	400	0	B	B	OV								SI				43,31
BASSANO DEL GRAPPA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	160	0	1	B	B	OV								SI				112,42
BASSANO DEL GRAPPA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	250	0	1	B	B	OV								SI				75,67
BASSANO DEL GRAPPA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	160	135	1	B	B	OV								SI				66,47
BASSANO DEL GRAPPA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	255	95	2	B	B	OV								SI				75,26
BLACHERNE	URB	RAVENNA	TERZA	A	155	130	2	B	B	V												148,05
BLACHERNE	URB	RAVENNA	TERZA	A	155	130	2	B	B	V												34,12
BLACHERNE	URB	RAVENNA	TERZA	A	250	150	2	B	B	V												36,13
BLACHERNE	URB	RAVENNA	TERZA	A	155	130	2	B	B	V												118,15
BLACHERNE	URB	RAVENNA	TERZA	A	155	130	2	B	B	V												24,41
BLACHERNE	URB	RAVENNA	TERZA	A	250	150	2	B	B	V									SI			74,14
CANALAZZO	URB	RAVENNA	PRIMA	A	200	100	2	A	B	V												236,64
CANALAZZO	URB	RAVENNA	PRIMA	A	115	100	2	A	B	OV												178,41
CANDIANO	URB	RAVENNA	PRIMA	A	200	0	2	B	B	V					SI				SI			35,99
CELLA	URB	CARRAIE	S PIETRO V	A	300	0	2	A	B	V								SI	SI			97,02
CELLA	URB	CARRAIE	S PIETRO V	A	300	0	2	A	B	V								SI	SI			28,26
CIMITERO	URB	RAVENNA	TERZA	A	300	0	2	A	M	V												97,29
CIMITERO	URB	RAVENNA	TERZA	A	250	0	2	A	M	V										SI		285,13
COLL CARRACCI VIAZZA	URB	S MICHELE	PIANGIPANE	A	250	150	2	A	M	OV						SOT						112,16
COLL TACCHINI BRUNELLI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	150	200	2	P	B	V	SI											119,81
CORFU'	URB	RAVENNA	TERZA	A	200	150	2	A	B	O								SI				167,92
DELLE NAZIONI	URB	MARINADIRAVENNA	DEL MARE	A	200	0	2	P	B	OV	SI	SI										298,53
DELLE NAZIONI	URB	MARINADIRAVENNA	DEL MARE	A	200	0	2	P	B	OV	SI	SI										645,11
DISMANO	URB	S ZACCARIA	CASTIGLIO*	A	240	0	2	A	B	V												463,80
DISMANO	EXT	S ZACCARIA	CASTIGLIO*	A	200	0	2	A	B	V												310,12
DISMANO	URB	S ZACCARIA	CASTIGLIO*	A	190	0	2	A	M	V										SI		510,98
DON GHIRARDINI	URB	VILLANOVA	SECONDA	A	250	230	2	B	B	OV												97,43
FIUME MONTONE ABB	URB	RAVENNA	SECONDA	A	230	0	2	A	B	V												60,76
FONTANA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	250	140	2	A	B	OV								SI				126,37
FOSSO FAGIOLO	URB	RAVENNA	TERZA	A	250	0	2	A	B	V	SI											203,34
FOSSO FAGIOLO	URB	RAVENNA	TERZA	A	250	0	2	A	B	V	SI											133,51
FRATELLI VIVALDI	URB	LIDO CLASSE	CASTIGLIO*	A	200	180	2	B	B			SI										704,33
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	A	230	0	2	B	B	OV												289,20

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAUR RBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIC AZIONE	LARGHEZ ZA CICLABIL E	LARGHEZ ZA PEDONAL E	TIPO CORSA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALE TICA	ILLUMINA ZIONE	PANCHIN E	ALBERI	INFRAS TRUTTURE	ATTRAVER SAMEN TI FERROVI ARI	FERMATE BUS	FONTANE LLE	PRECEDE NZA BICICLE TTE	PALETTI	OSTACOL I	PARCO	LUNGHEZZA (m)
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	A	230	0	2	B	B	OV												14,23
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	A	230	0	2	B	B	OV												80,01
INDUSTRIE	URB	RAVENNA	TERZA	A	300	0	2	A	M	V												85,50
IRLANDA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	370	0	2	A	B										SI			62,55
IRLANDA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	370	0	2	A	B	V									SI			65,42
MARABINA	URB	LIDO DANTE	DEL MARE	A	250	0	2	A	B	V									SI			157,58
MARCHE	URB	RAVENNA	PRIMA	A	250	90	2	A	B	OV								SI				243,74
MATTEI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	170	0	2	A	M	V												39,28
MEDEA	URB	RAVENNA	TERZA	A	300	0	1	A	B	OV												23,95
MEUCCI	URB	RAVENNA	SECONDA	A	390	100	2	A	B	V												274,92
NIGRISOLI	URB	RAVENNA	SECONDA	A	180	0	2	A	M	OV								SI				55,09
NIGRISOLI	URB	RAVENNA	SECONDA	A	180	0	2	A	M	OV								SI				55,64
NIGRISOLI	URB	RAVENNA	SECONDA	A	180	0	2	A	M	OV								SI				47,50
NIGRISOLI	URB	RAVENNA	SECONDA	A	180	0	2	A	M	OV								SI				13,46
NIGRISOLI	URB	RAVENNA	SECONDA	A	180	0	2	A	M	OV								SI				16,56
NOVELLO	URB	LIDO DANTE	DEL MARE	A	250	0	2	A	B	V									SI			116,08
PANFILIA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	150	130	1	B	B	OV								SI				40,05
PANFILIA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	150	130	1	B	B	OV								SI				97,60
PANFILIA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	200	130	1	B	B	OV								SI				84,95
PANFILIA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	150	130	1	B	B	OV								SI				45,08
PANFILIA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	150	130	1	B	B	OV								SI				170,38
PANFILIA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	150	130	1	B	B	OV								SI				192,21
PANFILIA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	150	130	1	B	B	OV								SI				12,06
PANFILIA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	150	130	1	B	B	OV								SI				70,25
PAZZI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	150	90	2	A	B	OV												63,90
PAZZI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	150	90	2	A	B	OV												67,31
PAZZI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	150	90	2	A	B	OV												55,05
PAZZI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	150	90	2	A	B	OV												37,47
PAZZI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	250	90	2	A	B	OV												27,52
PAZZI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	150	90	2	A	B	OV												87,17
PAZZI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	150	90	2	A	B	OV												57,36
PERTINI	URB	RAVENNA	SECONDA	A	300	0	2	A	M									SI				314,59
PERTINI	URB	RAVENNA	SECONDA	A	300	0	2	A	M									SI				468,48
PERTINI LIRICA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	300	0	2	B	B	V												165,70
PERTINI LIRICA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	300	0	2	B	B	V			SI									113,13
PERTINI LIRICA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	300	0	2	B	B	V			SI									8,15
PIAZZA ITALIA	URB	SAVARNA	MEZZANO	A	300	0	2	A	B	V										SI		47,97
PORTAUREA	URB	RAVENNA	PRIMA	A	130	200	2	A	B	V								SI				106,80
PORTAUREA	URB	RAVENNA	PRIMA	A	150	140	2	P	B	V								SI		SI		120,59
RANDI	URB	RAVENNA	SECONDA	A	300	140	2	A	B	OV								SI	SI			120,63
RESISTENZA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	250	140	2	A	B	OV								SI				77,21
RESISTENZA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	250	140	2	A	B	OV								SI				11,13
RESISTENZA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	250	140	2	A	B	OV								SI				73,59
ROMAGNA	URB	LIDO SAVIO	CASTIGLIO*	A	200	180	2	B	B	OV			SI					SI				1622,56
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	200	0	2	B	B	OV								SI				86,68
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	240	80	2	B	B	OV								SI	SI			56,93
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	240	80	2	B	B	OV								SI	SI			206,81
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	240	200	2	B	B	OV								SI				65,95
RUBICONE	URB	RAVENNA	SECONDA	A	150	130	1	B	B	OV								SI				146,98
RUBICONE	URB	RAVENNA	SECONDA	A	150	130	1	B	B	OV								SI				63,14
RUBICONE	URB	RAVENNA	SECONDA	A	150	130	1	B	B	OV								SI				126,42
RUBICONE	URB	RAVENNA	SECONDA	A	150	130	1	B	B	OV								SI				279,59
RUBICONE	URB	RAVENNA	SECONDA	A	150	130	1	B	B	OV								SI				312,81
SAN MAMA	URB	RAVENNA	SECONDA	A	200	120	2	A	M	OV												33,46
SARAGAT	URB	RAVENNA	PRIMA	A	300	0	2	A	M				SI									524,78
SARAGAT	URB	RAVENNA	PRIMA	A	300	0	2	A	M													292,13
SPADOLINI	URB	RAVENNA	TERZA	A	200	0	2	B	B	V												75,73

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAUR RBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIC AZIONE	LARGHEZ ZA CICLABIL E	LARGHEZ ZA PEDONAL E	TIPO CORSA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALE TICA	ILLUMINA ZIONE	PANCHIN E	ALBERI	INFRASTR RUTTURE	ATTRAVER SAMEN TI FERROVI ARI	FERMATE BUS	FONTANE LLE	PRECEDE NZA BICICLET TE	PALETTI	OSTACOL I	PARCO	LUNGHEZZA (m)
SPADOLINI	URB	RAVENNA	TERZA	A	200	0	2	B	B	V												54,51
TRAVERSARI PIER	URB	RAVENNA	PRIMA	A	200	140	2	P	B	V	SI											55,21
TRENTO	URB	RAVENNA	SECONDA	A	125	140	1	A	B	OV												110,67
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	A	200	0	2	A	B	OV								SI				105,56
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	A	200	0	2	A	B	OV								SI				19,39
VITRUVIO	URB	RAVENNA	SECONDA	A	250	180	2	A	B	V												109,22
VITRUVIO	URB	RAVENNA	SECONDA	A	250	180	2	A	B	V												74,18
VITRUVIO	URB	RAVENNA	SECONDA	A	250	180	2	A	B	V												77,11
VITRUVIO	URB	RAVENNA	SECONDA	A	250	180	2	A	B	V												67,62
ZAMPESCHI	URB	RAVENNA	PRIMA	A	200	150	2	B	B	SI	SI											172,45
ALBERONI	URB	RAVENNA	PRIMA	B	130	0	1	A	M	OV												300,50
BALDINI NULLO	URB	RAVENNA	SECONDA	B	140	0	1	A	M	O								SI				167,14
CIRC AL MOLINO	URB	RAVENNA	SECONDA	B	250	0	1	A	M	OV								SI	SI			186,91
CIRC AL MOLINO	URB	RAVENNA	SECONDA	B	250	0	1	A	M	OV												63,07
COLL CIRC MOLINO CASTAGNEVIZZA	URB	RAVENNA	SECONDA	B	200	0	2	A	B	V												41,89
DI ROMA	URB	RAVENNA	PRIMA	B	150	0	1	A	B	O												83,11
LOVATELLI	URB	RAVENNA	PRIMA	B	170	130	1	A	B	OV												224,98
MANGAGNINA	URB	RAVENNA	SECONDA	B	200	0	1	A	M	OV												107,13
MANGAGNINA	URB	RAVENNA	SECONDA	B	200	0	1	A	M	OV												37,85
MANGAGNINA	URB	RAVENNA	SECONDA	B	200	0	1	A	M	OV												47,93
MANGAGNINA	URB	RAVENNA	SECONDA	B	200	0	1	A	M	OV												51,23
MANGAGNINA	URB	RAVENNA	SECONDA	B	200	0	1	A	M	OV												91,76
MOLINO	URB	RAVENNA	SECONDA	B	250	0	1	A	M	OV								SI	SI			90,90
PORTAUREA	URB	RAVENNA	PRIMA	B	100	0	1	A	B	OV								SI				55,25
ROTA	URB	RAVENNA	PRIMA	B	150	150	1	A	B	OV								SI				90,90
ROTA	URB	RAVENNA	PRIMA	B	150	150	1	A	B	OV								SI				111,36
TACCHINI	URB	RAVENNA	PRIMA	B	200	0	1	A	M	O	SI											165,98
TACCHINI	URB	RAVENNA	PRIMA	B	200	0	1	A	M	O	SI											97,63
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												1,55
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV									SI			74,27
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				150,49
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV												17,54
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV												6,71
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	M	V												691,73
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V									SI			795,50
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												6,91
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	500	0	2	A	B	V												30,87
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV									SI			114,10
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	B	B	OV												15,65
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	B	B	OV												15,63
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV												7,80
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV												6,90
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV												8,17
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV												9,34
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				7,80
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV												9,44
ALLENDE	URB	RAVENNA	PRIMA	C	240	0	2	A	M	V									SI			54,12
ALLENDE	URB	RAVENNA	PRIMA	C	300	0	2	A	M	V												247,24
ALLENDE	URB	RAVENNA	PRIMA	C	300	0	2	A	M	V												406,12
ALLENDE	URB	RAVENNA	PRIMA	C	300	0	2	A	M	V												283,42
ALLENDE	URB	RAVENNA	PRIMA	C	240	0	2	A	M	V									SI			48,13
ALLENDE	URB	RAVENNA	PRIMA	C	300	0	2	A	C	V												54,82
ANTICA MILIZIA	URB	RAVENNA	TERZA	C	280	0	2	A	M	OV												269,31
ANTICA MILIZIA	URB	RAVENNA	TERZA	C	280	0	2	A	M	OV												239,52
ANTICA MILIZIA	URB	RAVENNA	TERZA	C	280	0	2	A	M	OV												99,42
ANTICA MILIZIA	URB	RAVENNA	TERZA	C	280	0	2	A	M	OV												233,65
ANTICA MILIZIA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B													78,07

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAUR RBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIC AZIONE	LARGHEZ ZA CICLABIL E	LARGHEZ ZA PEDONAL E	TIPO CORSA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALE TICA	ILLUMINA ZIONE	PANCHIN E	ALBERI	INFRASTR RUTTURE	ATTRAVER SAMEN TI FERROVI ARI	FERMATE BUS	FONTANE LLE	PRECEDE NZA BICICLET TE	PALETTI	OSTACOL I	PARCO	LUNGHEZZA (m)
ANTICO SQUERO	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												319,06
ANTICO SQUERO	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	B	B	OV												140,97
ANTICO SQUERO	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				286,63
ARGIROCASTRO PARK	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	A	B													95,48
BABINI SAURO	URB	RONCALCECI	RONCALCECI	C	200	0	2	A	M	OV												551,29
BAGNOLO SALARA	URB	CASTIGLIONE	CASTIGLIO*	C	200	0	2	A	B	V												131,46
BAGNOLO SALARA	URB	CASTIGLIONE	CASTIGLIO*	C	200	0	2	A	B	V												94,99
BAGNOLO SALARA	URB	CASTIGLIONE	CASTIGLIO*	C	120	0	2	A	B	V												68,13
BAIONA	EXT	EXTRAURB	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												249,08
BAIONA	URB	PORTOCORSINI	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												168,41
BAIONA	URB	PORTOCORSINI	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	SI	SI								SI			373,32
BAIONA	URB	PORTOCORSINI	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												40,17
BASSA	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	300	0	2	B	B	OV												188,90
BELLUCCI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	OV								SI	SI			229,93
BELLUCCI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	OV								SI	SI			267,41
BELLUCCI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	OV								SI	SI			142,10
BELLUCCI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	OV								SI	SI			185,28
BELLUCCI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	OV								SI	SI			111,15
BELLUCCI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	OV								SI	SI			76,47
BELLUCCI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	OV								SI	SI			56,01
BELLUCCI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	OV								SI	SI			325,88
BELLUCCI	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	B	OV												51,13
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	B	B	V								SI				145,87
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												10,63
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	B	V									SI			197,01
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				173,33
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				82,40
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	B	B	V												50,16
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												10,91
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												9,06
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B													10,13
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	B	B	V												139,93
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	B	B	V												94,48
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	B	B	V				SI								37,61
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	B	B	V												83,43
BERLINGUER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	370	0	2	A	B	V									SI			15,37
BONIFICA	URB	PORTOFUORI	TERZA	C	270	0	1	A	C	OV								SI				414,66
BONIFICA	URB	PORTOFUORI	TERZA	C	140	0	1	A	C	V						SI				SI		96,02
BONIFICA	URB	PORTOFUORI	TERZA	C	140	0	1	A	C	V										SI		96,52
BONIFICA	URB	PORTOFUORI	TERZA	C	170	0	1	A	M	OV						SI		SI		SI		361,63
BONIFICA	URB	PORTOFUORI	TERZA	C	270	0	1	A	C	OV								SI		SI		104,19
BONIFICA	URB	PORTOFUORI	TERZA	C	170	0	1	A	M	OV								SI		SI		265,67
BONIFICA	URB	PORTOFUORI	TERZA	C	170	0	1	A	M	OV								SI		SI		42,34
CADUTI SUL LAVORO	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	A	B	OV								SI				55,62
CADUTI SUL LAVORO	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	B	B	OV								SI				46,24
CADUTI SUL LAVORO	URB	RAVENNA	TERZA	C	180	0	2	B	B	V												42,09
CADUTI SUL LAVORO	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	A	B	O								SI				11,16
CADUTI SUL LAVORO	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	A	B	OV								SI				16,65
CALIPARI	URB	MADONNA ALBERO	SECONDA	C	250	0	2	B	B	V												143,26
CAN LAMA 2	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	A	B	V	SI	SI								SI		164,74
CAN LAMA 3	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	A	B	V	SI	SI										77,04
CAN LAMA 3	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	A	B	V	SI	SI										91,81
CAN LAMA 3	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	A	B	V	SI			SOP					SI			30,03
CAN LAMA 3	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	A	B	V	SI	SI										69,52
CAN LAMA 3	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	A	B	V	SI											145,54
CANALA	URB	SANTERNO	PIANGIPANE	C	150	0	2	A	M	V												239,84
CANALAZZO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	A	B	V												195,64

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAUR RBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIC AZIONE	LARGHEZ ZA CICLABIL E	LARGHEZ ZA PEDONAL E	TIPO CORSA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALE TICA	ILLUMINA ZIONE	PANCHIN E	ALBERI	INFRASTR RUTTURE	ATTRAVER SAMEN TI FERROVI ARI	FERMATE BUS	FONTANE LLE	PRECEDE NZA BICICLET TE	PALETTI	OSTACOL I	PARCO	LUNGHEZZA (m)
CANALAZZO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	V												712,69
CANDIANO	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	B	B	OV								SI				79,96
CANDIANO	URB	RAVENNA	TERZA	C	210	0	2	B	B	OV					SI			SI				27,00
CANDIANO	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	B	B	OV					SI			SI				97,06
CANDIANO	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	B	B	V					SI				SI			51,09
CANDIANO	URB	RAVENNA	TERZA	C	210	0	2	B	B	OV					SI			SI				20,44
CASALEGNO	URB	MADONNA ALBERO	SECONDA	C	250	0	2	B	B	V												118,67
CELLA	URB	MADONNA ALBERO	SECONDA	C	170	0	2	A	B	V									SI	SI		101,09
CELLA	URB	CARRAIE	S PIETRO V	C	300	0	2	A	B	V									SI			83,28
CELLA	URB	S STEFANO	S PIETRO V	C	200	0	2	A	M	OV												403,38
CELLA	URB	MADONNA ALBERO	SECONDA	C	250	0	2	B	B	V												111,06
CELLA	URB	MADONNA ALBERO	SECONDA	C	200	0	2	A	B	V	SI			SOT					SI			109,72
CELLA	URB	S STEFANO	S PIETRO V	C	250	0	2	A	M	OV												164,42
CELLA	URB	MADONNA ALBERO	SECONDA	C	250	0	2	B	B	V												98,44
CHIAVICA ROMEA	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	B	OV										SI		136,15
CHIAVICA ROMEA	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	B	OV										SI		61,32
CHIAVICA ROMEA	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	B	OV										SI		82,50
CHIAVICA ROMEA	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	B	OV										SI		51,16
CHIAVICA ROMEA	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	B	OV										SI		13,36
CHIAVICA ROMEA	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	B	OV										SI		13,46
CHIGLIA	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	200	0	2	A	C	V												212,86
CILLA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	A	B	V	SI											385,19
CILLA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	A	B	V	SI							SI				99,82
CILLA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	A	B	OV	SI							SI	SI			101,18
CILLA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	B	B	OV	SI							SI	SI			133,17
CIRC AL MOLINO	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	120	2	A	M	V												9,12
CIRC CAN MOLINETTO	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												11,69
CIRC PIAZZA D'ARMI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	C	V												380,01
CLASSENSE	URB	CLASSE	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V										SI		76,27
CLASSENSE	URB	CLASSE	SECONDA	C	200	0	2	P	B	V												87,82
COLL RAND-SUZ-MARZB	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V	SI	SI										261,10
COLL ACERI CONIF	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	C	200	0	2	P	B	V	SI									SI		67,82
COLL ALBER MORGANTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	B	V												48,09
COLL ALBER MORGANTI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V				SOT								110,88
COLL ALBERTI BASSA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V										SI		191,11
COLL ALLENDE BINI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	500	0	2	B	B	V										SI		76,72
COLL BAGNOLO-ROMAGNA	URB	CASTIGLIONE	CASTIGLIO*	C	200	0	2	A	M	V	SI									SI		39,19
COLL BAIONA FERRARIS	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	C	V										SI		88,90
COLL BAIONA LIBOLLA	URB	PORTOCORSINI	DEL MARE	C	250	0	2	P	C	V												77,27
COLL BONIFICA-VIGANO	URB	PORTOFUORI	TERZA	C	300	0	2	B	B	V												156,41
COLL BOSCA PINETA	EXT	EXTRAURB	SECONDA	C	280	0	2	S	B	V										SI		1080,46
COLL BOTTICEL-FONTAN	URB	LIDO ADRIANO	DEL MARE	C	150	0	2	P	B	V	SI									SI		246,12
COLL BRUN-LAMA2	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	A	B	V	SI											60,85
COLL CALIPARI DANTON	URB	MADONNA ALBERO	SECONDA	C	250	0	2	B	B	V												76,06
COLL CASTELLI VOLTA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	B	V										SI		28,02
COLL CASTELLI VOLTA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	B	V										SI		33,58
COLL CELLA CABIANCA	URB	CARRAIE	S PIETRO V	C	250	0	2	A	B	V	SI											122,25
COLL CIMABUE MARE	URB	LIDO ADRIANO	DEL MARE	C	200	0	2	A	C	V												54,19
COLL CIMIT-AGARIBALD	URB	MANDRIOLE	SANTALBER*	C	300	0	2	A	B	V	SI										SI	119,13
COLL CONAD	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	200	0	2	A	M	V										SI		221,86
COLL CONAD	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	300	0	2	B	B	V												95,69
COLL CONAD	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	300	0	2	A	M	V												46,75
COLL CROCETTA POGGI	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	A	B	V				SOT								19,71
COLL DISMANO SENIGAL	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	B	V										SI		273,33
COLL DISMANO-COMACC*	URB	RAVENNA	SECONDA	C	150	0	2	S	B	V	SI	SI										66,65
COLL DON PELLICCIARI	URB	CAMERLONA	PIANGIPANE	C	200	0	2	B	B	V	SI									SI		56,97
COLL DRADI CICOGNANI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	300	0	2	A	C	V	SI									SI		55,11

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAUR RBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIC AZIONE	LARGHEZ ZA CICLABIL E	LARGHEZ ZA PEDONAL E	TIPO CORSA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALE TICA	ILLUMINA ZIONE	PANCHIN E	ALBERI	INFRAS TRUTTURE	ATTRAVER SAMEN TI FERROVI ARI	FERMATE BUS	FONTANE LLE	PRECEDE NZA BICICLET TE	PALETTI	OSTACOL I	PARCO	LUNGHEZZA (m)
COLL FAENTINA	URB	S MICHELE	PIANGIPANE	C	250	0	2	A	B	V												50,24
COLL FONTANA MONTEL	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												10,91
COLL GIANNELLO	URB	FORNACE ZARATT	PRIMA	C	250	0	2	P	B	V	SI											47,49
COLL GIANNELLO	URB	FORNACE ZARATT	PRIMA	C	250	0	2	B	B		SI											144,27
COLL GIANNELLO	URB	FORNACE ZARATT	PRIMA	C	250	0	2	B	B		SI	SI										47,49
COLL GOETZ ROMEA VE*	URB	CLASSE	SECONDA	C	150	0	2	A	B	V	SI											30,20
COLL GOETZ ROMEA VE*	URB	CLASSE	SECONDA	C	150	0	2	A	B	V	SI											75,20
COLL INDUSTR-POMPOSA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	M	M	OV	SI								SI			156,74
COLL ITALIA ROVERI	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	C	400	0	2	A	B	V	SI								SI			353,14
COLL LENNON SCUOLA	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	200	0	2	A	B		SI											128,29
COLL LERCARO BADIALI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	280	0	2	A	B	V	SI											60,11
COLL MARMARICA	URB	MARINADIRAVENNA	DEL MARE	C	250	0	2	B	M	V	SI											78,55
COLL MARMARICA	URB	MARINADIRAVENNA	DEL MARE	C	250	0	2	B	M	V	SI											201,82
COLL MARMARICA	URB	MARINADIRAVENNA	DEL MARE	C	250	0	2	B	M	V	SI											123,45
COLL MASINI CONTI	URB	S PIETRO CAMP	S PIETRO V	C	250	0	2	B	B	V	SI											177,92
COLL MATTEI PATUELLI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	A	B	V	SI								SI			115,12
COLL MATTEI PATUELLI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	A	B	V	SI								SI			175,91
COLL MEUCCI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	170	0	2	A	M	V												103,90
COLL MEUCCI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	170	0	2	A	M	V												102,15
COLL MORGAGNI BOSCA	URB	CLASSE	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV										SI		318,27
COLL PARCO ROMEA VE	URB	CLASSE	SECONDA	C	200	0	2	A	B	V	SI											141,16
COLL PAVESE DELEDDA	URB	S PIETRO CAMP	S PIETRO V	C	250	0	2	B	B	V	SI											106,84
COLL RAND-SUZ-BRUN	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	B	B	V	SI											95,72
COLL RAND-SUZ-BRUN	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	A	B	V	SI											100,36
COLL RAND-SUZ-BRUN	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	A	B	V	SI											51,85
COLL RAND-SUZ-BRUN	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	A	B	V	SI											167,09
COLL RAND-SUZ-BRUN	URB	RAVENNA	SECONDA	C	400	0	2	A	B	V	SI								SI			71,74
COLL ROMEA DISMANO	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	B	OV	SI			SOT								29,86
COLL ROMEA PANFILIA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												15,16
COLL ROMEA -PIAZZA	URB	FOSSO GHIAIA	SECONDA	C	200	0	2	A	M		SI											30,17
COLL ROMEA-2 AGOSTO	URB	FOSSO GHIAIA	SECONDA	C	200	0	2	A	M		SI											71,89
COLL ROMEA-2 AGOSTO	URB	FOSSO GHIAIA	SECONDA	C	500	0	2	A	M		SI								SI			43,68
COLL ROSSINI MARE	URB	LIDO ADRIANO	DEL MARE	C	250	0	2	A	M	V	SI								SI			110,44
COLL ROV-SEG SALICI	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	C	300	0	2	A	B	V	SI								SI			96,18
COLL ROV-SEG SALICI	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	C	400	0	2	A	B	V	SI								SI			367,96
COLL ROV-SEG SALICI	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	C	300	0	2	A	B	V	SI								SI			108,45
COLL SACILE-AVISIO	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	M	V												29,03
COLL SANTAMM SCUOLE	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	300	0	2	A	B	V										SI		199,90
COLL SANTAMM SCUOLE	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	200	0	2	A	B		SI											118,82
COLL SCAR SPALL	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	250	0	2	B	B	V	SI											38,06
COLL SCARIOLANTI SPALLICCI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	250	0	2	B	B	V	SI											97,59
COLL SCARIOLANTI SPALLICCI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	250	0	2	B	B	V	SI											75,37
COLL SCARIOLANTI SPALLICCI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	250	0	2	B	B	V	SI											34,07
COLL SCARIOLANTI SPALLICCI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	250	0	2	B	B	V	SI											64,28
COLL SCUOLA ELEM	URB	PORTOFUORI	TERZA	C	250	0	2	A	B	V									SI			101,30
COLL SCUOLE-FAB-ROM	URB	CASTIGLIONE	CASTIGLIO*	C	250	0	2	A	M	V	SI								SI			45,89
COLL SCUOLE-ROMAGNA	URB	CASTIGLIONE	CASTIGLIO*	C	300	0	2	A	M	V	SI								SI			169,68
COLL SEBINO TRASIMEN	URB	BORGO MONTONE	SECONDA	C	210	0	2	A	B	V		SI										83,87
COLL SPADOLINI SPINA	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	A	B													27,08
COLL STAZIONE MORO	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	P	B	V					SOT							40,01
COLL STAZIONE MORO	URB	RAVENNA	TERZA	C	400	0	2	P	B	V					SOT							82,76
COLL STRADEL CALIPA	URB	MADONNA ALBERO	SECONDA	C	250	0	2	B	B	V												44,35
COLL SX CAN MOLINET	EXT	EXTRAURB	DEL MARE	C	250	0	2	A	B													94,50
COLL TRIESTE POLA	URB	RAVENNA	TERZA	C	220	0	2	A	B	V	SI											120,52
COLL TRIESTE POLA	URB	RAVENNA	TERZA	C	220	0	2	A	B	V	SI											30,35
COLL TRIESTE POLA	URB	RAVENNA	TERZA	C	220	0	2	A	B	V	SI											63,50
COLL TRIESTE POLA	URB	RAVENNA	TERZA	C	220	0	2	A	B	V	SI											35,96

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAUR RBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIC AZIONE	LARGHEZ ZA CICLABIL E	LARGHEZ ZA PEDONAL E	TIPO CORSA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALE TICA	ILLUMINA ZIONE	PANCHIN E	ALBERI	INFRASTR RUTTURE	ATTRAVER SAMEN TI FERROVI ARI	FERMATE BUS	FONTANE LLE	PRECEDE NZA BICICLET TE	PALETTI	OSTACOL I	PARCO	LUNGHEZZA (m)
COLL TRIESTE POLA	URB	RAVENNA	TERZA	C	220	0	2	A	B	V	SI											39,23
COLL TRIESTE POLA	URB	RAVENNA	TERZA	C	230	0	2	A	B	V	SI											43,83
COLL TRIESTE POLA	URB	RAVENNA	TERZA	C	320	0	2	A	B	V	SI											57,05
COLL TRIESTE POLA	URB	RAVENNA	TERZA	C	210	0	2	A	B	V	SI											24,05
COLL XIII GIU-SCUOL	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V	SI								SI			29,83
COLLSANTAMM MALATES	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	250	0	2	A	B	V	SI								SI			269,89
COLOMBO	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												515,10
COLOMBO	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												159,13
COLOMBO	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												59,66
COLOMBO	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												139,60
COLOMBO	EXT	EXTRAURB	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												978,11
CONCI	URB	PORTOFUORI	TERZA	C	250	0	2	A	M											SI		61,87
CONCI	URB	PORTOFUORI	TERZA	C	250	0	2	A	M											SI		352,42
CROCETTA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	150	0	2	A	B	V				SOT								43,92
CURZOLA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	B	B	OV												58,89
CURZOLA	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	B	B	OV												55,27
D'ANTONA	URB	MADONNA ALBERO	SECONDA	C	250	0	2	B	B	V												30,42
DARSENA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	B	B	OV								SI				481,02
DARSENA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				257,64
DARSENA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	B	B													36,37
DEGLI SCARIOLANTI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												192,55
DEGLI SCARIOLANTI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	400	0	2	A	B	V	SI								SI			240,34
DEGLI SCARIOLANTI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	400	0	2	A	B	V	SI								SI			330,14
DEGLI SCARIOLANTI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												106,09
DEI CALAMARI	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	400	0	2	A	B	V	SI								SI			76,43
DEI CAMPEGGI	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	180	0	2	A	B	V									SI			79,65
DEI CAMPEGGI	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	180	0	2	A	B	V									SI			149,70
DEI LOMBARDI	URB	SAVIO	CASTIGLIO*	C	250	0	2	A	B	OV												223,62
DEI LOMBARDI	EXT	EXTRAURB	CASTIGLIO*	C	200	0	2	A	B	OV												1640,69
DEI LOMBARDI	EXT	EXTRAURB	CASTIGLIO*	C	200	0	2	A	B	OV												204,75
DEI LOMBARDI	EXT	EXTRAURB	CASTIGLIO*	C	200	0	2	A	B	OV												395,02
DEI LOMBARDI	URB	SAVIO	CASTIGLIO*	C	200	0	2	A	B	OV												163,70
DEI LOMBARDI	EXT	EXTRAURB	CASTIGLIO*	C	200	0	2	A	B	OV												299,40
DEI LOMBARDI	EXT	EXTRAURB	CASTIGLIO*	C	200	0	2	A	B	OV												338,72
DEI LOMBARDI	URB	LIDO CLASSE	CASTIGLIO*	C	200	0	2	A	B	OV												115,24
DEI LOMBARDI	EXT	EXTRAURB	CASTIGLIO*	C	200	0	2	A	B	OV												155,19
DELLA PACE	EXT	EXTRAURB	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												411,42
DISMANO	URB	S ZACCARIA	CASTIGLIO*	C	240	0	2	A	B	V												213,87
DISMANO	URB	S ZACCARIA	CASTIGLIO*	C	240	0	2	A	B	V												79,75
DISMANO	URB	S ZACCARIA	CASTIGLIO*	C	240	0	2	A	B	V										SI		412,90
DISMANO	URB	S ZACCARIA	CASTIGLIO*	C	240	0	2	A	B	V										SI		141,22
DISMANO	URB	S ZACCARIA	CASTIGLIO*	C	240	0	2	A	B	V										SI		204,51
DISMANO	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												84,88
DISMANO	URB	S ZACCARIA	CASTIGLIO*	C	240	0	2	A	B	V												213,10
DX CAN MOLINETTO	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												238,23
DX CAN MOLINETTO	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	A	M	V												21,98
DX CAN MOLINETTO	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	M	V					SI				SI			56,99
DX CAN MOLINETTO	EXT	EXTRAURB	TERZA	C	300	0	2	A	B	OV												1815,32
DX CAN MOLINETTO	EXT	EXTRAURB	TERZA	C	300	0	2	A	B	OV												1798,59
DX CAN MOLINETTO	EXT	EXTRAURB	TERZA	C	300	0	2	A	B	OV												116,79
DX CAN MOLINETTO	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	B	OV								SI				215,71
DX CAN MOLINETTO	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	B	V												28,47
DX CAN MOLINETTO	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	OV												25,53
DX CAN MOLINETTO	EXT	EXTRAURB	DEL MARE	C	430	0	2	A	B	OV												85,08
DX CAN MOLINETTO	EXT	EXTRAURB	DEL MARE	C	300	0	2	A	B	OV								SI				757,25
EUROPA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												192,29
EUROPA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												106,07

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAURBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIFICAZIONE	LARGHEZZA ZACICLABILE	LARGHEZZA ZAPEDONALE	TIPO CORSAIA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALETICA	ILLUMINAZIONE	PANCHINE	ALBERI	INFRASTRUTTURE	ATTRAVERSAMENTI FERROVIARI	FERMATE BUS	FONTANELLE	PRECEDENZA BICICLETTE	PALETTI	OSTACOLI	PARCO	LUNGHEZZA (m)
EUROPA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												293,76
EUROPA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B													195,10
EUROPA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												7,01
EUROPA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B													11,15
EUROPA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B													103,11
EUROPA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B													103,11
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		68,78
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI	SI	SI		157,67
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		60,73
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		76,14
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		33,12
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		28,67
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		63,68
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		40,00
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		43,54
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		202,59
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		38,29
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		47,94
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	M	V	SI					SI				SI		153,27
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	V									SI			70,94
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	V									SI			55,59
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	V									SI			34,24
FAENTINA	URB	FORNACE ZARATT	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				119,36
FAENTINA	URB	FORNACE ZARATT	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				152,80
FAENTINA	URB	FORNACE ZARATT	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				166,08
FAENTINA	URB	FORNACE ZARATT	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				407,14
FAENTINA	EXT	EXTRAURB	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				401,11
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				416,67
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		10,23
FAENTINA	URB	S MICHELE	PIANGIPANE	C	300	0	2	A	M	V										SI		39,48
FAENTINA	URB	S MICHELE	PIANGIPANE	C	300	0	2	A	M	V										SI		15,62
FAENTINA	URB	S MICHELE	PIANGIPANE	C	300	0	2	A	M	V										SI		86,04
FAENTINA	URB	S MICHELE	PIANGIPANE	C	300	0	2	A	M	V										SI		95,99
FAENTINA	URB	S MICHELE	PIANGIPANE	C	250	0	2	A	M	V										SI		83,98
FAENTINA	URB	S MICHELE	PIANGIPANE	C	250	0	2	A	M	V										SI		66,31
FAENTINA	EXT	EXTRAURB	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				102,94
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		126,17
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		40,68
FAENTINA	URB	S MICHELE	PIANGIPANE	C	300	0	2	A	M	V										SI		41,28
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				29,07
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	A	B	OV	SI				SOT			SI				79,96
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	P	B	V	SI											120,04
FIUME	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	B	B	OV										SI		209,51
FIUME MONTONE ABB	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												52,18
FIUME MONTONE ABB	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												27,05
FONTANA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				49,56
FONTANA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				47,83
FONTANA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				50,55
FONTANA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				48,65
FONTANA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												27,77
FRATELLI MINARDI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	P	B	V												161,39
FRATELLI MINARDI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	P	B	V												93,76
GALILEI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	M	V												1018,94
GALILEI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	240	0	2	A	C	V												69,90
GALILEI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	240	0	2	A	C	V												98,42
GALILEI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	240	0	2	A	C	V												137,04
GALILEI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	240	0	2	A	C	V												124,22

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAUR RBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIC AZIONE	LARGHEZ ZA CICLABIL E	LARGHEZ ZA PEDONAL E	TIPO CORSA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALE TICA	ILLUMINA ZIONE	PANCHIN E	ALBERI	INFRASTR RUTTURE	ATTRAVER SAMEN TI FERROVI ARI	FERMATE BUS	FONTANE LLE	PRECEDE NZA BICICLET TE	PALETTI	OSTACOL I	PARCO	LUNGHEZZA (m)
GALILEI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	M	V												218,58
GALILEI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	M	V												96,92
GAMBELLARA	URB	GAMBELLARA	S PIETRO V	C	240	0	2	A	B	V												445,20
GAMBELLARA	URB	GAMBELLARA	S PIETRO V	C	240	0	2	A	B	V												42,74
GAMBELLARA	URB	GAMBELLARA	S PIETRO V	C	240	0	2	A	B	V												162,96
GAMBERINI	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	A	M													277,21
GIOBERTI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	A	B													112,21
GIOBERTI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	A	B													264,69
GIOBERTI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	A	B													17,51
GRAMSCI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	200	0	2	P	B	V									SI			90,14
GRAMSCI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												377,48
GRAMSCI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	C	V												58,60
GRAN BRETAGNA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												10,88
GRAN BRETAGNA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												7,69
GRAN BRETAGNA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												11,91
GRAN BRETAGNA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												10,16
GRAN BRETAGNA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												51,29
GRAN BRETAGNA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												36,02
GRAN BRETAGNA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												43,28
GRAN BRETAGNA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												43,29
GRATTACOPPA	URB	GRATTACOPPA	MEZZANO	C	250	0	2	A	B	V										SI		256,41
GRATTACOPPA	URB	GRATTACOPPA	MEZZANO	C	250	0	2	A	B	V										SI		214,65
GRATTACOPPA	URB	GRATTACOPPA	MEZZANO	C	250	0	2	A	B	V										SI		110,32
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	B	B	O												153,34
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V										SI		79,49
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V										SI		198,90
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	M	V												223,95
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	M	V												144,35
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V										SI		105,35
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	M	V												26,19
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	130	0	2	B	B	O												74,88
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	B	V				SOP								32,39
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	B	B	O												41,71
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	O												73,48
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												64,68
GULLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	B	V				SOP								23,63
INDUSTRIE	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	M	V												180,07
INDUSTRIE	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	M	V												628,91
INDUSTRIE	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	A	B	V									SI			204,56
INDUSTRIE	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												71,74
INDUSTRIE	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	M	V												114,27
INDUSTRIE	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	B	B	OV												88,07
INDUSTRIE	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	O											SI	106,06
IRLANDA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												36,41
IRLANDA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												31,41
IRLANDA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												5,76
ITALIA	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	C	300	0	2	A	B	OV										SI		199,65
ITALIA	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	C	300	0	2	A	B	OV								SI		SI		352,91
ITALIA	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	C	300	0	2	A	B	V										SI		168,98
ITALIA	EXT	EXTRAURB	DEL MARE	C	250	0	2	A	M	V	SI											244,03
ITALIA	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												369,13
ITALIA	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												136,12
ITALIA	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	C	300	0	2	A	B											SI		55,94
LA MALFA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												106,04
LAGO DI BOLSENA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	A	B	V												155,41
LAMA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	C	B	OV	SI		SI						SI			145,58
LAMA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV	SI		SI						SI			311,36

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAURBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIFICAZIONE	LARGHEZZA ZACICLABILE	LARGHEZZA ZAPEDONALE	TIPO CORSA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALETICA	ILLUMINAZIONE	PANCHINE	ALBERI	INFRASTRUTTURE	ATTRAVERSAMENTI FERROVIARI	FERMATE BUS	FONTANELLE	PRECEDENZA BICICLETTE	PALETTI	OSTACOLI	PARCO	LUNGHEZZA (m)
LE CORBUSIER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V								SI				71,01
LE CORBUSIER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V								SI				120,67
LE CORBUSIER	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	OV												8,25
LEOPARDI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B									SI				296,54
LERCARO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	360	0	2	A	B	V												167,41
LERCARO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	240	0	2	A	M	V												62,38
LERCARO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	400	0	2	A	B	OV								SI				65,83
LERCARO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	240	0	2	A	M	V									SI			28,40
LIBOLLA	URB	PORTOCORSINI	DEL MARE	C	200	0	2	A	B	V												93,56
LIBOLLA	URB	PORTOCORSINI	DEL MARE	C	200	0	2	B	B	V												46,98
MAGGIORE	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI		SI		SI		42,60
MAGGIORE	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI					SI				SI		86,54
MAGGIORE	URB	RAVENNA	PRIMA	C	300	0	2	A	B	OV	SI					SI				SI		60,28
MAGGIORE	URB	RAVENNA	PRIMA	C	300	0	2	A	B	OV	SI					SI				SI		54,50
MANFREDI	URB	LIDO DANTE	DEL MARE	C	300	0	2	P	B	V	SI								SI			135,55
MAONE	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V				SOP								83,62
MAONE	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	400	0	2	A	B	V	SI								SI			143,67
MAONE	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	400	0	2	A	B	V	SI								SI			148,54
MARABINA	URB	LIDO DANTE	DEL MARE	C	250	0	2	P	B	V	SI	SI										57,72
MARAMOTTI	URB	RAVENNA	TERZA	C	290	0	2	B	B	V												216,00
MARCONI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	350	0	2	B	B	V	SI											263,05
MARCONI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	350	0	2	B	B	V	SI											34,23
MARCONI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	350	0	2	B	B	V	SI											66,76
MARE METAST-BOTTICEL	URB	LIDO ADRIANO	DEL MARE	C	300	0	2	P	B	V	SI	SI							SI			117,34
MARE METAST-BOTTICEL	URB	LIDO ADRIANO	DEL MARE	C	300	0	2	P	B	V	SI	SI							SI			1011,62
MARE METAST-BOTTICEL	URB	LIDO ADRIANO	DEL MARE	C	300	0	2	P	B	V	SI	SI							SI			13,13
MARE VERDI-ORAZIO	URB	LIDO ADRIANO	DEL MARE	C	300	0	2	A	M	V	SI								SI			662,25
MASSAROLI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	B	B	V												82,83
MASTIN VECCHIO	URB	LIDO DANTE	DEL MARE	C	250	0	2	P	B	V	SI	SI										55,66
MATTEI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	170	0	2	A	M	V									SI			72,76
MATTEI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	170	0	2	A	M	V									SI			67,72
MATTEI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	V												85,85
MATTEI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV												114,01
MATTEI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B													70,42
MAUD	URB	LIDO CLASSE	CASTIGLIO*	C	200	0	2	P	B	V	SI								SI			59,98
MEUCCI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	400	0	2	A	M													273,45
MONFALCONE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	200	0	2	A	M	V					SI				SI			33,29
MONFALCONE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	M	V										SI		56,69
MONFALCONE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	M	V												172,05
MONTECATINI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												317,31
MONTI ATTILIO	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	OV												454,80
MONTI ATTILIO	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	O												223,76
MONTI ATTILIO	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	OV												11,19
NAVIGATORI	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												6,34
NAVIGATORI	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	490	0	2	A	B	V												145,93
NAVIGATORI	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												198,58
NAVIGATORI	EXT	EXTRAURB	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												270,33
NAVIGATORI	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												86,82
NAVIGATORI	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	170	0	1	A	B	V												251,55
NAVIGATORI	EXT	EXTRAURB	DEL MARE	C	170	0	1	A	B	V												271,74
NINA	URB	LIDO CLASSE	CASTIGLIO*	C	200	0	2	P	B	V	SI								SI			57,72
NORGE	URB	LIDO CLASSE	CASTIGLIO*	C	200	0	2	P	B	V	SI											251,36
PARCO	URB	LIDO DANTE	DEL MARE	C	300	0	2	B	B	V	SI	SI										57,87
PARCO GOETZ	URB	CLASSE	SECONDA	C	300	0	2	A	B	V	SI											44,80
PARCO MONTEFELTRO	URB	LIDO DANTE	DEL MARE	C	250	0	2	P	B	V	SI	SI										71,28
PARCO RAVAIOLI BARBO	URB	SANTALBERTO	SANTALBER*	C	250	0	2	B	B	OV	SI	SI									PARCO	150,59
PAVIRANI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				326,63

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAUR RBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIC AZIONE	LARGHEZ ZA CICLABIL E	LARGHEZ ZA PEDONAL E	TIPO CORSA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALE TICA	ILLUMINA ZIONE	PANCHIN E	ALBERI	INFRASTR RUTTURE	ATTRAVER SAMEN TI FERROVI ARI	FERMATE BUS	FONTANE LLE	PRECEDE NZA BICICLET TE	PALETTI	OSTACOL I	PARCO	LUNGHEZZA (m)
PO	URB	RAVENNA	SECONDA	C	200	0	2	A	B	V												119,82
PO	URB	RAVENNA	SECONDA	C	200	0	2	A	B	V												128,45
PO	URB	RAVENNA	SECONDA	C	180	0	2	A	B	V												45,19
PO	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												158,42
POMPOSA	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	P	B	V												518,07
PORTAUREA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	300	0	2	A	B	V												68,29
PORTAUREA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	300	0	2	A	B	OV									SI			75,42
PORTAUREA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	150	0	2	P	B	V												55,69
QUARONI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V				SOP								239,01
QUARONI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												219,53
QUARONI	EXT	EXTRAURB	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												237,53
QUARONI	EXT	EXTRAURB	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												172,76
QUARONI	EXT	EXTRAURB	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												128,75
QUARONI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												4,98
RANDI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	400	0	2	A	B	OV								SI	SI			233,05
RANDI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	B	OV												58,74
RANDI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	400	0	2	A	B	OV								SI	SI			112,13
RANDI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	400	0	2	A	B	OV								SI	SI			158,48
RANDI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	350	0	2	B	B	V	SI											18,53
RANDI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	B	B	V	SI											33,37
RANDI-FALCONE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	B	OV									SI			61,02
RANDI-FALCONE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	B	OV									SI			47,99
RANDI-FALCONE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	B	OV									SI			315,84
RANDI-FALCONE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	B	OV									SI			20,73
RANDI-FALCONE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	B	OV									SI			4,72
RANDI-PIAVE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	A	M	V												64,53
RANDI-PIAVE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	A	M	V												55,34
RANDI-PIAVE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	280	0	2	A	M	V												67,19
RAVEGNANA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	C	V												42,24
RAVEGNANA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	200	0	2	A	B	V										SI		153,45
RAVEGNANA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	200	0	2	A	B	V												22,68
RAVEGNANA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	C	V												62,25
RAVEGNANA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	C	V												36,78
RAVUZZI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	240	0	2	A	B	V												72,17
REALE	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	300	0	2	A	B	V												159,18
REALE	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	300	0	2	A	B	V										SI		306,86
REALE	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	300	0	2	A	B	V												853,67
REALE	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	300	0	2	A	B	V												234,19
REALE	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	300	0	2	A	B	V												301,75
REALE	URB	CAMERLONA	PIANGIPANE	C	200	0	2	A	B	V									SI	SI		595,23
REALE	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	200	0	2	A	B	V										SI		166,69
REALE	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	200	0	2	A	B	V										SI		130,03
REALE	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	300	0	2	A	B	V												168,81
RESISTENZA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	150	0	2	B	B	V												109,60
RESISTENZA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	B	B	V												109,72
RESISTENZA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	400	0	2	B	B	V												87,41
RESISTENZA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	400	0	2	B	B	V												25,27
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	M	V									SI	SI		37,53
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	M	V									SI	SI		66,59
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	M	V									SI	SI		57,37
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	M	V									SI	SI		72,01
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	M	V									SI	SI		32,67
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	M	V									SI	SI		58,81
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	200	0	2	A	M	V									SI			62,01
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	M	V									SI			136,17
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	M	V									SI			106,03
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V				SOP								245,80

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAUR RBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIC AZIONE	LARGHEZ ZA CICLABIL E	LARGHEZ ZA PEDONAL E	TIPO CORSA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALE TICA	ILLUMINA ZIONE	PANCHIN E	ALBERI	INFRASTR RUTTURE	ATTRAVER SAMEN TI FERROVI ARI	FERMATE BUS	FONTANE LLE	PRECEDE NZA BICICLET TE	PALETTI	OSTACOL I	PARCO	LUNGHEZZA (m)
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												124,65
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												68,52
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	M	V									SI			26,42
ROMEA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	L	B	V	SI	SI		SOP								128,20
ROMEA SUD	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												207,51
ROMEA SUD	URB	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												1355,17
ROMEA SUD	URB	FOSSO GHIAIA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V									SI			67,07
ROMEA SUD	URB	FOSSO GHIAIA	SECONDA	C	200	0	2	A	M													219,93
ROMEA SUD	URB	CLASSE	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												214,26
ROMEA SUD	EXT	RAVENNA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V												484,94
ROMEA SUD	URB	CLASSE	SECONDA	C	200	0	2	P	B	V												22,69
ROMEA SUD	URB	FOSSO GHIAIA	SECONDA	C	200	0	2	A	M					SOP								60,80
ROMEA SUD	URB	FOSSO GHIAIA	SECONDA	C	250	0	2	A	B	V									SI			45,02
ROMEA VECCHIA	URB	CLASSE	SECONDA	C	200	0	2	A	B	V									SI			173,08
ROT SPAGNA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	160	0	1	A	B	V												93,10
ROT SPAGNA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	300	0	2	A	B	V												86,07
ROT SPAGNA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	B	B													50,97
ROTONDA DEI GOTI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	A	B	V												132,91
ROTONDA DEI GOTI	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	P	B	V				SOP						SI		61,90
ROTONDA DEI GOTI	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	P	B	V				SOP						SI		31,23
SALICI	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	C	300	0	2	A	B	V												814,75
SALICI	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	C	200	0	2	P	B	V	SI											297,59
SAN GAETANINO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI								SI	SI		54,78
SAN GAETANINO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI								SI	SI		231,92
SAN GAETANINO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI								SI	SI		61,69
SAN GAETANINO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI								SI	SI	SI	24,44
SAN GAETANINO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI							SI	SI	SI		20,00
SAN GAETANINO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI							SI	SI	SI		33,01
SAN GAETANINO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI							SI	SI	SI		77,82
SAN GAETANINO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI							SI	SI	SI		108,19
SAN GAETANINO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV	SI							SI	SI	SI		219,01
SAN MAMA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	M	OV												92,80
SAN MAMA	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	A	M	OV												245,06
SANT'ALBERTO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	300	0	2	B	B	OV	SI	SI						SI				146,64
SANT'ALBERTO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	300	0	2	B	B	OV	SI	SI						SI				58,09
SANT'ALBERTO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	300	0	2	B	B	OV	SI	SI										142,87
SANT'ANNA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	400	0	2	P	B										SI			22,85
SANTERNO AMMONITE	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	250	0	2	A	B	V												161,69
SANTERNO AMMONITE	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	250	0	2	A	B	V												105,25
SANTERNO AMMONITE	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	300	0	2	A	B	V										SI		62,80
SANTERNOAMMONITE	URB	SANTERNO	PIANGIPANE	C	230	0	2	A	B	V												662,81
SANTI BALDINI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	270	0	2	A	B	O												506,23
SANTI BALDINI	URB	RAVENNA	SECONDA	C	270	0	2	A	B	O												74,53
SAVARNA	URB	SAVARNA	MEZZANO	C	250	0	2	A	B	V										SI		284,07
SAVARNA	URB	SAVARNA	MEZZANO	C	200	0	2	A	B	V										SI		181,88
SAVARNA	URB	SAVARNA	MEZZANO	C	250	0	2	A	B	V										SI		322,31
SAVARNA	URB	SAVARNA	MEZZANO	C	250	0	2	A	B	V										SI		197,72
SAVARNA	URB	SAVARNA	MEZZANO	C	250	0	2	A	B	V										SI		232,40
SAVARNA	URB	SAVARNA	MEZZANO	C	250	0	2	A	B	V										SI		75,40
SAVARNA	URB	SAVARNA	MEZZANO	C	250	0	2	A	B	V										SI		170,80
SCIASCIA MASINI	URB	S PIETRO CAMP	S PIETRO V	C	250	0	2	B	B	V	SI											397,97
SOTT BORGO MONTONE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	B	B	OV	SI											71,26
SOTT BORGO MONTONE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	B	B	OV	SI			SOT					SI			87,92
SOTT BORGO MONTONE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	B	B	OV	SI			SOT					SI			74,44
SOTT BORGO MONTONE	URB	RAVENNA	SECONDA	C	300	0	2	B	B	OV	SI											26,87
SOTT S_ALBERTO	URB	RAVENNA	PRIMA	C	200	0	2	A	M	V	SI			SOT					SI			232,55
SPADOLINI	URB	RAVENNA	TERZA	C	180	0	2	A	B	V												192,22

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAURBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIFICAZIONE	LARGHEZZA ZACICLABILE	LARGHEZZA ZAPEDONALE	TIPO CORSA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALETICA	ILLUMINAZIONE	PANCHINE	ALBERI	INFRASTRUTTURE	ATTRAVERSAMENTI FERROVIARI	FERMATE BUS	FONTANELLE	PRECEDE NZABICICLETTE	PALETTI	OSTACOLI	PARCO	LUNGHEZZA (m)
SPADOLINI	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	B													55,41
SPALLAZZI	EXT	EXTRAURB	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V	SI											2439,19
SPALLAZZI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												226,29
SPALLAZZI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V							SI					87,15
SPALLAZZI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												155,43
SPALLAZZI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V	SI											460,33
SPALLAZZI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												160,22
SPALLAZZI	URB	CASALBORSETTI	DEL MARE	C	400	0	2	A	B	V	SI								SI			211,42
STAGGI	URB	PORTOFUORI	TERZA	C	150	0	1	A	M	OV										SI		182,93
STAGGI	URB	PORTOFUORI	TERZA	C	150	0	1	A	M	V										SI		178,79
STRADONE	EXT	EXTRAURB	TERZA	C	140	0	1	A	C	V												36,82
STRADONE	EXT	EXTRAURB	TERZA	C	140	0	1	A	C	V					SI					SI		807,49
STRADONE	EXT	EXTRAURB	TERZA	C	140	0	1	A	C	V												322,24
STRADONE	EXT	EXTRAURB	TERZA	C	140	0	1	A	C	V												238,90
STRADONE	EXT	EXTRAURB	TERZA	C	140	0	1	A	C	V												14,75
STRADONE	EXT	EXTRAURB	TERZA	C	140	0	1	A	C	V					SI					SI		212,56
STRADONE	EXT	EXTRAURB	TERZA	C	140	0	1	A	C	V					SI					SI		65,76
STRADONE	EXT	EXTRAURB	TERZA	C	140	0	1	A	C	V					SI					SI		105,56
TOSCANA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				96,93
TOSCANA	URB	RAVENNA	PRIMA	C	250	0	2	A	B	OV								SI				122,59
TRAVAGLINI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												211,51
TRAVAGLINI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												59,06
TRAVAGLINI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												177,71
TRAVAGLINI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												35,81
TRAVAGLINI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												38,95
TRAVAGLINI	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												36,15
TRIESTE	EXT	EXTRAURB	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V				SOT								883,02
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	300	0	2	A	B	OV												281,67
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	150	0	2	B	B	OV								SI				62,46
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	150	0	2	B	B	OV								SI				59,95
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	150	0	2	B	B	OV								SI				60,54
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	100	0	2	B	B	OV								SI				46,98
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	150	0	2	B	B	OV								SI				49,89
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	150	0	2	B	B	OV								SI				41,09
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	150	0	2	B	B	OV								SI				157,33
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	150	0	2	B	B	OV								SI				94,41
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	150	0	2	B	B	O								SI				216,78
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	150	0	2	B	B	O												29,03
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	150	0	2	B	B	O												107,13
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	120	0	2	B	B	O												47,41
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	120	0	2	B	B	O												52,64
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	120	0	2	B	B	O												24,52
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	120	0	2	B	B	O												64,77
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	100	0	2	B	B	O												50,30
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	B	B	O												63,79
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	B	B	O												190,97
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	B	B	O												123,74
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	B	B	O												75,08
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	B	B	O												249,91
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	B	B	O												8,83
TRIESTE	URB	MARINADIRAVENNA	DEL MARE	C	240	0	2	A	B													236,20
TRIESTE	URB	MARINADIRAVENNA	DEL MARE	C	250	0	2	A	M	V												133,57
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	150	0	2	B	B	OV								SI				85,51
TRIESTE	EXT	EXTRAURB	DEL MARE	C	250	0	2	A	B	V												567,95
TRIESTE	URB	MARINADIRAVENNA	DEL MARE	C	240	0	2	A	B	V												123,91
TRIESTE	URB	MARINADIRAVENNA	DEL MARE	C	240	0	2	A	B	V												262,05
TRIESTE	URB	MARINADIRAVENNA	DEL MARE	C	250	0	2	A	M	OV	SI											218,68

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAURBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIFICAZIONE	LARGHEZZA ZONA CICLABILE	LARGHEZZA ZONA PEDONALE	TIPO CORSAIA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALETICA	ILLUMINAZIONE	PANCHINE	ALBERI	INFRASTRUTTURE	ATTRAVERSAMENTI FERROVIARI	FERMATE BUS	FONTANELLE	PRECEDENZA BICICLETTE	PALETTI	OSTACOLI	PARCO	LUNGHEZZA (m)
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	120	0	2	B	B	OV								SI				27,74
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	B	B	OV								SI				26,07
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	150	0	2	B	B	OV								SI				83,51
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	150	0	2	B	B	OV								SI				48,83
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	200	0	2	A	B	OV								SI				18,55
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B					SOP								133,74
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B													106,30
TRIESTE	URB	RAVENNA	TERZA	C	250	0	2	A	B	V												19,83
TURCI	URB	CASTIGLIONE	CASTIGLIO*	C	300	0	2	A	B	OV									SI			358,20
VESPUCCI	URB	LIDO CLASSE	CASTIGLIO*	C	300	0	2	A	B	V												70,98
VESPUCCI	URB	LIDO CLASSE	CASTIGLIO*	C	300	0	2	A	B	V												69,50
VESPUCCI	URB	LIDO CLASSE	CASTIGLIO*	C	300	0	2	A	B	V												72,06
VESPUCCI	URB	LIDO CLASSE	CASTIGLIO*	C	300	0	2	A	B	V												68,43
VESPUCCI	URB	LIDO CLASSE	CASTIGLIO*	C	200	0	2	A	B	OV												47,70
ZATTERE	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	200	0	2	A	C	V												256,92
ZATTERE	URB	PUNTA MARINA	DEL MARE	C	200	0	2	A	C	V												228,43
ZIGNANI	URB	CASTIGLIONE	CASTIGLIO*	C	200	0	2	A	B	V										SI		105,47
ZIGNANI	URB	CASTIGLIONE	CASTIGLIO*	C	150	0	1	A	C	V										SI		352,25
ZIGNANI	URB	CASTIGLIONE	CASTIGLIO*	C	150	0	2	A	C	V					SOP							50,33
ZUCCHERIFICIO	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	200	0	2	A	B	V												179,97
ZUCCHERIFICIO	URB	MEZZANO	MEZZANO	C	200	0	2	A	B	V												113,34
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	D	500	0	1	A	B													118,82
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	D	500	0	1	A	B													119,92
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	D	500	0	1	A	B													99,81
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	D	500	0	1	A	B													115,48
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	D	500	0	1	A	B													110,67
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	D	500	0	1	A	B													44,52
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	D	500	0	1	A	B													133,74
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	D	500	0	1	A	B													42,42
ALBERTI	URB	RAVENNA	SECONDA	D	500	0	1	A	B													127,03
ANTICO LAZZARETTO	URB	RAVENNA	PRIMA	D	200	100	2	B	B	OV	SI											82,41
BOSCA	EXT	EXTRAURB	SECONDA	D	500	0	2	A	B	V												667,95
CELLA	URB	CARRAIE	S PIETRO V	D	500	0	2	A	M	V									SI			103,66
CELLA	URB	CARRAIE	S PIETRO V	D	500	0	2	A	B										SI			31,22
CIRC F MONTONE ABB	URB	RAVENNA	PRIMA	D	0	0	0	A														333,53
COLL ANIC S ALBERTO	URB	RAVENNA	PRIMA	D	300	0	2	A	B	V									SI			537,11
D'AZEGLIO	URB	RAVENNA	PRIMA	D	0	0	0	A		OV												43,66
FAENTINA	URB	RAVENNA	PRIMA	D	250	0	2	A	B	OV								SI				357,80
IDROVORA	EXT	EXTRAURB	DEL MARE	D	500	0	2	A	B													1342,52
ITALIA	URB	MARINAROMEA	DEL MARE	D	450	0	2	A	B	V												157,01
LUSSEMBURGO	URB	RAVENNA	SECONDA	D	400	0	2	A	B													87,23
MISSIROLI	URB	RAVENNA	SECONDA	D	0	0	0	A														161,56
RANDI	URB	RAVENNA	SECONDA	D	500	0	1	A	B													62,97
COLL RESIST-CARSO	URB	RAVENNA	SECONDA	P	150	0	2	B	B	V											PARCO	32,20
COLL RESIST-CARSO	URB	RAVENNA	SECONDA	P	150	0	2	B	B	V											PARCO	18,03
COLL SOTT S ALBERTO	URB	RAVENNA	PRIMA	P	200	0	2	A	B	V	SI								SI		PARCO	107,87
COLL VICOLI PICENO	URB	RAVENNA	PRIMA	P	0	0	0														PARCO	88,11
GIARDINO GAUDENZI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	150	0	2	S	B	V	SI	SI									PARCO	47,16
GIARDINO GAUDENZI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	250	0	2	B	B	V	SI	SI									PARCO	190,89
GIARDINO GAUDENZI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	150	0	2	S	B	V	SI	SI									PARCO	60,29
GIARDINO GAUDENZI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	250	0	2	B	B	V	SI	SI									PARCO	6,69
GIARDINO GAUDENZI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	150	0	2	S	B	V	SI	SI									PARCO	79,56
GIARDINO GAUDENZI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	250	0	2	B	B	V	SI	SI									PARCO	31,70
GIARDINO GAUDENZI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	250	0	2	B	B	V	SI	SI									PARCO	12,22
GIARDINO MAFFI	URB	RAVENNA	PRIMA	P	200	0	2	S	B		SI	SI									PARCO	279,84
GIARDINO MAFFI	URB	RAVENNA	PRIMA	P	200	0	2	A	B		SI	SI									PARCO	307,04
GIARDINO MAFFI	URB	RAVENNA	PRIMA	P	200	0	2	S	B		SI	SI									PARCO	53,80

VIA / DENOMINAZIONE	URBANO EXTRAUR RBANO	CENTRO ABITATO	CIRCOSCRIZIONE	CLASSIC AZIONE	LARGHEZ ZA CICLABIL E	LARGHEZ ZA PEDONAL E	TIPO CORSA	TIPO FONDO	STATO FONDO	SEGNALE TICA	ILLUMINA ZIONE	PANCHIN E	ALBERI	INFRASTR TURE	ATTRAVER SAMEN TI FERROVI ARI	FERMATE BUS	FONTANE LLE	PRECEDE NZA BICICLET TE	PALETTI	OSTACOL I	PARCO	LUNGHEZZA (m)	
GIARDINO MAFFI	URB	RAVENNA	PRIMA	P	200	0	2	A	B		SI	SI									PARCO	70,54	
GIARDINO MAFFI	URB	RAVENNA	PRIMA	P	200	0	2	S	B		SI	SI										PARCO	138,18
PARCO ARTIGLIERI	URB	RAVENNA	TERZA	P	250	0	2	P	B													PARCO	26,39
PARCO ARTIGLIERI	URB	RAVENNA	TERZA	P	250	0	2	P	B													PARCO	23,39
PARCO ARTIGLIERI	URB	RAVENNA	TERZA	P	250	0	2	P	B													PARCO	33,62
PARCO ARTIGLIERI	URB	RAVENNA	TERZA	P	250	0	2	P	B													PARCO	156,88
PARCO ARTIGLIERI	URB	RAVENNA	TERZA	P	250	0	2	P	B													PARCO	16,73
PARCO BADIALI	URB	RAVENNA	PRIMA	P	130	0	0															PARCO	80,24
PARCO BADIALI	URB	RAVENNA	PRIMA	P	170	0	0															PARCO	73,22
PARCO BADIALI	URB	RAVENNA	PRIMA	P	0	0	0															PARCO	12,00
PARCO BADIALI	URB	RAVENNA	PRIMA	P	190	0	0															PARCO	45,21
PARCO BADIALI	URB	RAVENNA	PRIMA	P	190	0	0															PARCO	57,72
PARCO BRAMANTE	URB	RAVENNA	SECONDA	P	300	0	2	S	B		SI	SI					SI					PARCO	175,79
PARCO BRAMANTE	URB	RAVENNA	SECONDA	P	300	0	2	S	B		SI	SI					SI					PARCO	374,83
PARCO CROCEROSSINE	URB	RAVENNA	TERZA	P	200	0	2	C	B													PARCO	474,69
PARCO GOETZ	URB	CLASSE	SECONDA	P	250	0	2	S	B	V	SI	SI										PARCO	186,34
PARCO GOETZ	URB	CLASSE	SECONDA	P	250	0	2	S	B	V	SI	SI										PARCO	48,64
PARCO LAGO CAREZZA	URB	RAVENNA	PRIMA	P	200	0	2	A	B	V	SI								SI			PARCO	413,91
PARCO LAGO CAREZZA	URB	RAVENNA	PRIMA	P	200	0	2	A	B	V	SI								SI			PARCO	25,59
PARCO LAGO CAREZZA	URB	RAVENNA	PRIMA	P	200	0	2	A	B	V	SI								SI			PARCO	18,62
PARCO LAGO CAREZZA	URB	RAVENNA	PRIMA	P	200	0	2	A	B	V	SI								SI			PARCO	58,55
PARCO MALATESTA	URB	MEZZANO	MEZZANO	P	250	0	2	A	B	V	SI								SI			PARCO	160,74
PARCO MALATESTA	URB	MEZZANO	MEZZANO	P	250	0	2	A	B	V	SI								SI			PARCO	42,10
PARCO MALATESTA	URB	MEZZANO	MEZZANO	P	250	0	2	A	B	V	SI								SI			PARCO	41,47
PARCO SALINARI	URB	CASTIGLIONE	CASTIGLIO*	P	300	0	2	B	B	V	SI	SI										PARCO	93,49
PARCO TEODORICO	URB	RAVENNA	TERZA	P	0	0	0															PARCO	343,59
PARCO TEODORICO	URB	RAVENNA	TERZA	P	0	0	0															PARCO	518,02
PARCO TEODORICO	URB	RAVENNA	TERZA	P	0	0	0															PARCO	183,69
PARCO TEODORICO	URB	RAVENNA	TERZA	P	0	0	0															PARCO	226,33
PARCO TEODORICO	URB	RAVENNA	TERZA	P	0	0	0															PARCO	222,68
PARCO URBANI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	160	0	2	P	B	V	SI	SI							SI			PARCO	133,17
PARCO URBANI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	160	0	2	P	B	V	SI	SI							SI			PARCO	96,24
PARCO URBANI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	160	0	2	P	B	V	SI	SI							SI			PARCO	118,58
PARCO URBANI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	160	0	2	P	B	V	SI	SI							SI			PARCO	221,22
PARCO URBANI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	300	0	2	B	B	V		SI										PARCO	51,81
PARCO URBANI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	160	0	2	P	B	V	SI	SI							SI			PARCO	305,13
PARCO URBANI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	160	0	2	P	B	V	SI	SI							SI			PARCO	212,64
PARCO URBANI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	160	0	2	P	B	V	SI	SI							SI			PARCO	173,04
PARCO URBANI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	160	0	2	P	B	V	SI	SI							SI			PARCO	135,93
PARCO URBANI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	300	0	2	B	B	V		SI										PARCO	15,30
PARCO URBANI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	300	0	2	B	B	V		SI										PARCO	20,45
PARCO URBANI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	300	0	2	B	B	V		SI										PARCO	21,07
PARCO URBANI	URB	RAVENNA	SECONDA	P	300	0	2	B	B	V		SI										PARCO	20,84
PARCO VIA MANGANO	URB	RAVENNA	TERZA	P	0	0	0															PARCO	468,08



COMUNE DI RAVENNA  
Area Infrastrutture Civili  
Servizio Pianificazione Mobilità

Allegato 2

## RILIEVO DEI FLUSSI DI TRAFFICO



## PIANO DI SETTORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

DICEMBRE 2012

**bicy**



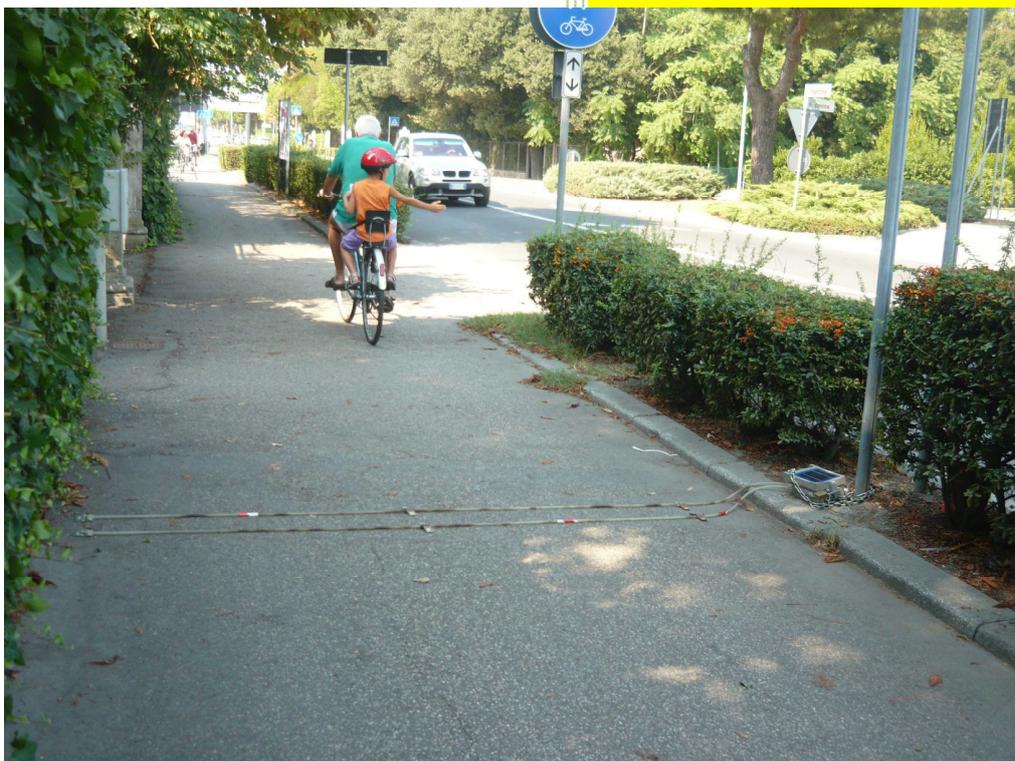
**CENTRAL  
EUROPE**  
COOPERATING FOR SUCCESS.



**EUROPEAN UNION**  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND

**2011**

# Campagna di monitoraggio dei flussi ciclistici a Ravenna



**PROVINCIA  
DI RAVENNA**

## Indice

A. Premessa metodologica .....	3
B. Monitoraggio dei flussi ciclistici.....	4
C. Chiave di lettura della reportistica .....	7

ALLEGATI: Report tabulati di monitoraggio

# Campagna di monitoraggio dei flussi ciclistici a Ravenna

## A. Premessa metodologica

Nell'ambito della campagna di monitoraggio effettuata sono stati utilizzati i rilevatori "Apollo – unicorn limited" (Figura 1), sviluppati negli Stati Uniti, e ampiamente testati ed utilizzati su larga scala. Rispetto ai rilevatori tradizionali presentano caratteristiche di facile installazione e agevole funzionamento, le dimensioni sono compatte ed assicurano un'altra precisione di misura.

E' un sistema di rilevamento con tubi pneumatici, composto da tubi in gomma, opportunamente dimensionati in sezione e lunghezza per rilevare le biciclette; disposti sulla carreggiata perpendicolarmente all'asse stradale e collegati ad un apparecchio contatore.

Il conteggio viene effettuato associando a due schiacciamenti consecutivi dei due tubi il transito di un veicolo. Lo strumento consta di una scatola metallica con un coperchio con celle fotovoltaiche (per l'alimentazione elettrica). All'interno sono presenti un display LCD, una tastiera, un interruttore ed una presa per il collegamento con un pc.

I tubi pneumatici vanno collegati nella parte posteriore dello strumento; in "Apollo" ci sono 4 vie e nei rilievi effettuati ne sono state utilizzate solo 2.



Figura 1: rilevatore Apollo Unicorn limited utilizzato per il monitoraggio

I tubi vengono installati sulla carreggiata ad una distanza variabile a seconda del tipo di veicolo da rilevare e si fissano alla pavimentazione con staffe e dei chiodi d'acciaio. Successivamente si collegano allo strumento, che generalmente viene legato vicino ad un palo per evitare che sia asportato impropriamente. Il funzionamento del rilevatore avviene dopo aver impostato i dati relativi a: luogo, data e ora inizio rilievo, direzioni di percorrenza del veicolo (Figura 2).



*Figura 2 Apollo Unicorn limited installato*

L'installazione quindi avviene in maniera molto veloce e gli operatori possono verificare istantaneamente sul display LCD se è stata eseguita in maniera idonea. In particolare si attende il transito di un veicolo per ogni direzione e si verifica che le direzioni impostate siano corrette. Apollo raccoglie i dati e li memorizza in un database interno; successivamente tali dati verranno scaricati su un pc per mezzo di un software dedicato (Centurion). I dati possono poi essere esportati in formato xls ed elaborati in funzione delle specifiche esigenze della campagna di monitoraggio.

## **B. Monitoraggio dei flussi ciclistici**

La campagna di monitoraggio dei flussi ciclistici nel comune di Ravenna è stata effettuata nel periodo tra il 14/09/2011 ed il 26/09/2011, su di un totale di 7 sezioni di misura. Estendere le indagini su di un orizzonte temporale di 2 settimane ci ha consentito di monitorare il traffico nell'ultima settimana di chiusura e nella prima di effettiva apertura a regime delle scuole dell'obbligo. Le misurazioni consentono quindi di approfondire e differenziare le analisi in relazione all'utilizzo delle piste ciclabili per spostamenti turistici e occasionali rispetto a quelli più fortemente connotati da una motivazione sistematica, legata alla catena degli spostamenti casa – scuola – lavoro.

Le postazioni di misura riportate nella Figura 3, Figura 4, Figura 5 sono state le seguenti:

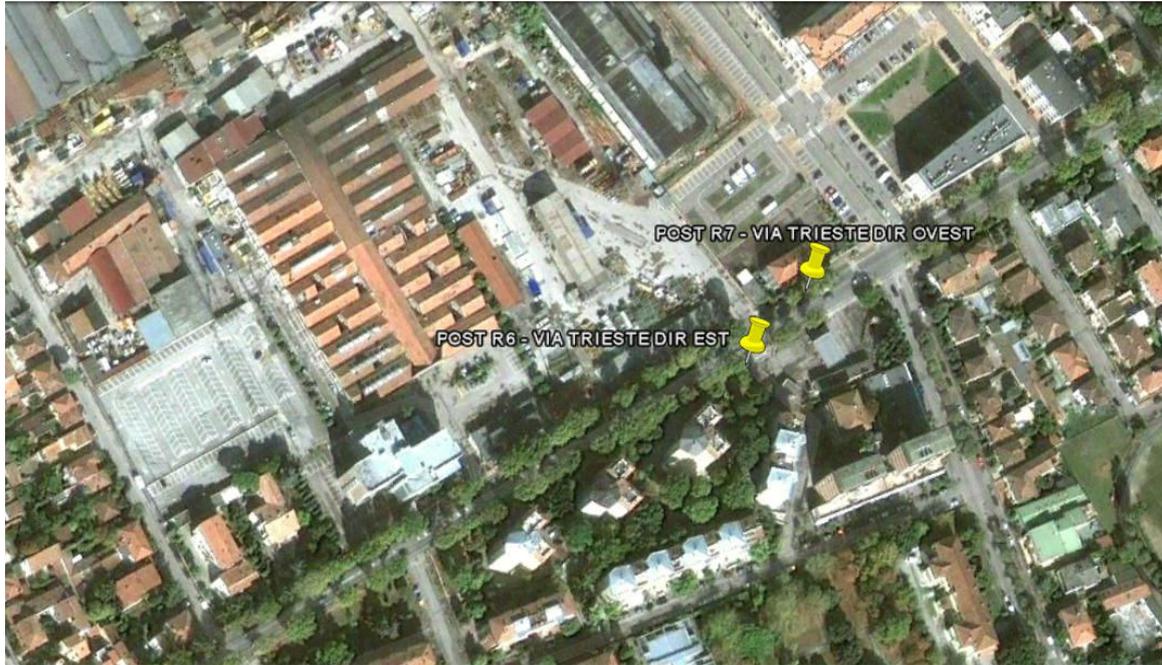
1. via Romea Sud;
2. via Galilei;
3. via Pertini;
4. via Faentina;
5. via N. Baldini;
6. via Trieste pista bidirezionale lato destro verso est;
7. via Trieste pista bidirezionale lato sinistro verso est;



Figura 3: postazioni 1, 2 e 3



Figura 4: postazioni 4 e 5



*Figura 5: postazioni 6 e 7*

In allegato si riportano i report contenenti le misurazioni elaborate su base giornaliera, divisi per ora e fascia temporale di 15 minuti secondo quanto esposto nel paragrafo successivo.

## C. Chiave di lettura della reportistica

I dati elaborati dal software in dotazione al rilevatore sono stati esportati in formato xls ed elaborati in funzione delle specifiche esigenze della campagna di monitoraggio. Ogni report presenta una maschera che raffigura l'ubicazione dello strumento, la foto della sua installazione in sito e le date di inizio e fine misurazione (Figura 6).

Ubicazione della sezione di misura	Via N. BALDINI
Direzione	CENTRO - Nord
Inizio indagine	20/09/2011
Fine indagine	26/09/2011



Figura 6: esempio di scheda di report – ubicazione dello strumento

Nello specifico delle indagini effettuate i dati sono stati elaborati su base giornaliera, distinti per ora e suddivisi nei 4 intervalli temporali di 15' che compongono ciascuna ora.

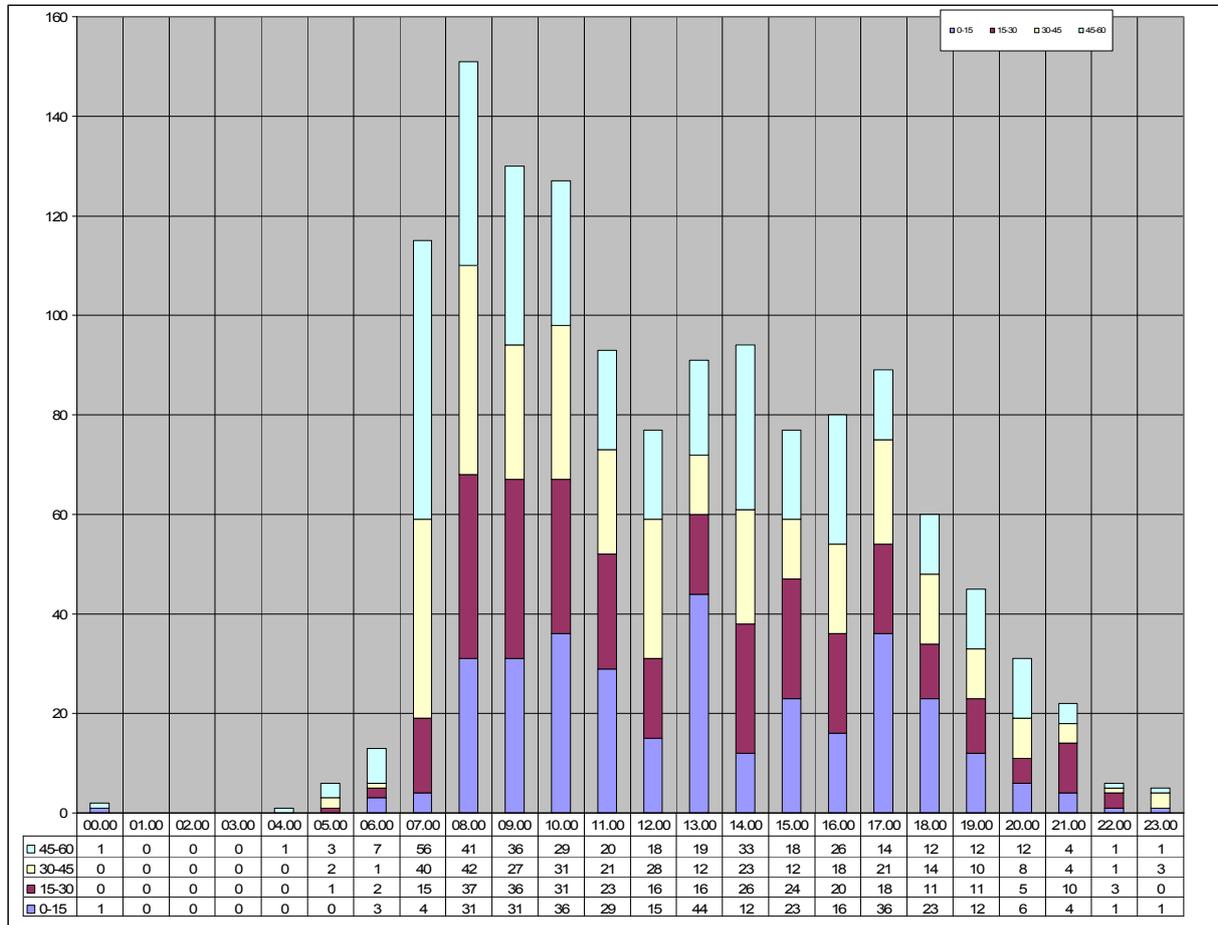


Figura 7: esempio di scheda di report – flussi orari suddivisi per intervalli di 15 min

In Figura 7 si riporta la tabella dei flussi orari suddivisi per intervalli di 15 minuti, in ordinata è riportato il numero di biciclette / ora misurati, in ascissa l'intervallo di tempo nella specifica fascia oraria dalle ore 0:00 alle ore 24:00. Infine ciascun istogramma rappresenta, per colore e dimensione, il volume di biciclette misurato e riportato nella tabella sottostante.

Infine in Figura 8 su riporta il grafico relativo alla distribuzione media, su base settimanale, del numero di biciclette misurate su base oraria e per intervalli di 15 minuti.

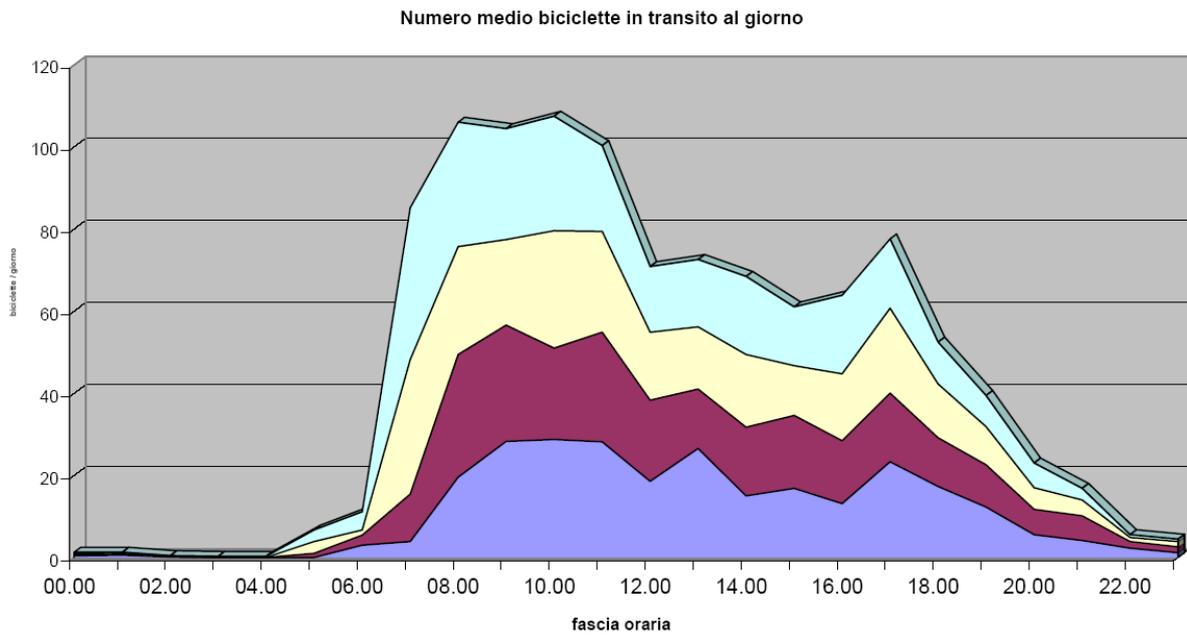
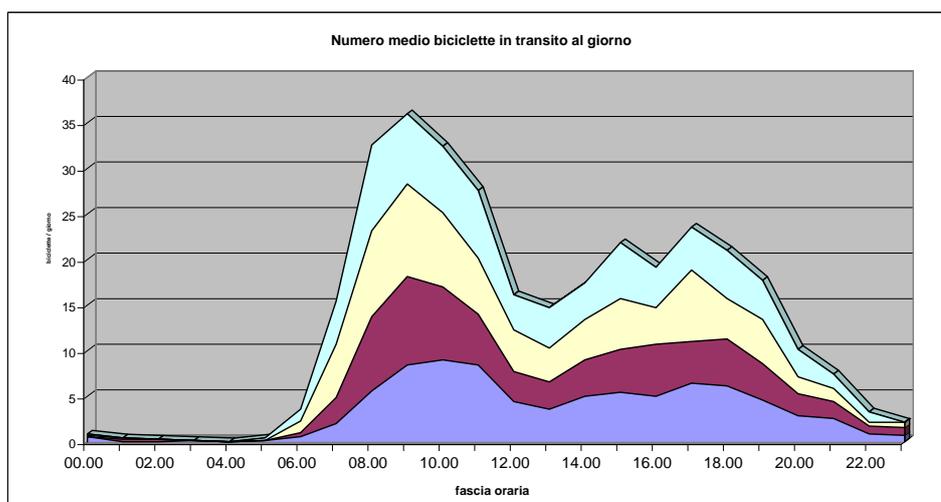


Figura 8: esempio di scheda di report – media giornaliera dei flussi orari suddivisi per intervalli di 15 min

ALLEGATI: Report tabulati di monitoraggio

### Campagna di indagini di traffico su piste ciclabili nel Comune di Ravenna

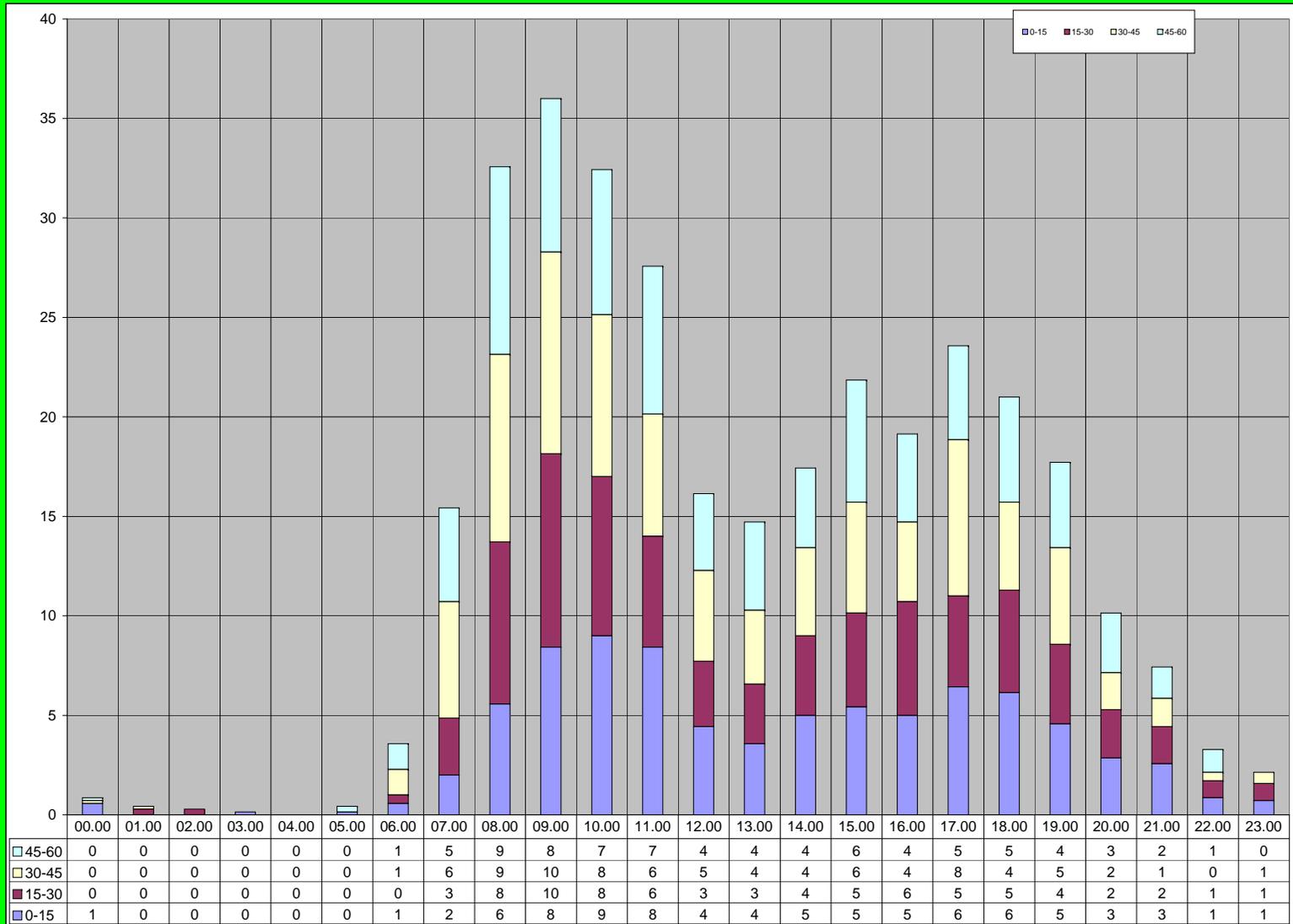
Ubicazione della sezione di misura	Via ROMEA SUD
Direzione	ROT. BRETAGNA
Inizio indagine	14/09/2011
Fine indagine	20/09/2011



Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

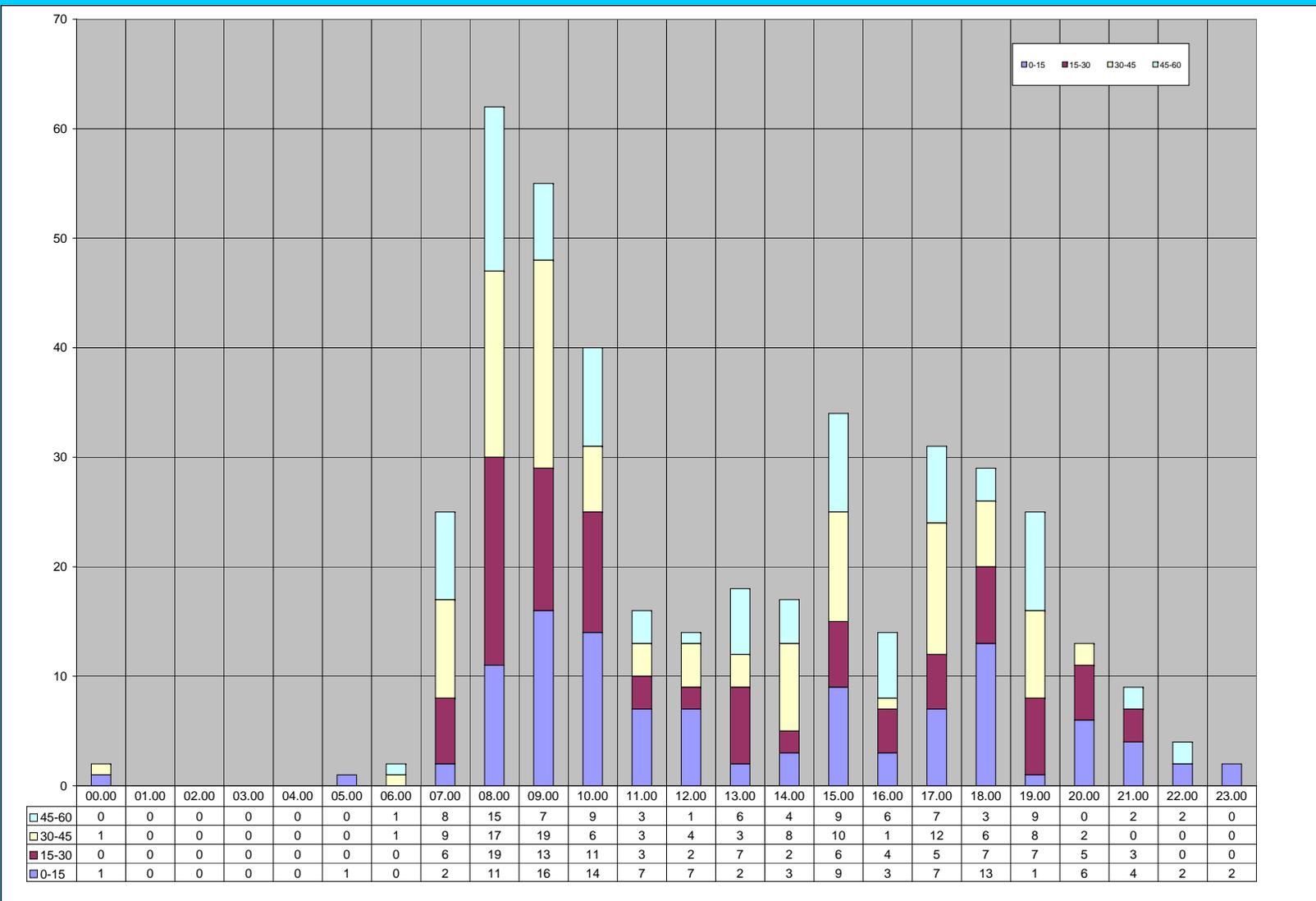
Via ROMEA SUD  
 ROT. BRETAGNA



mercoledì 14 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

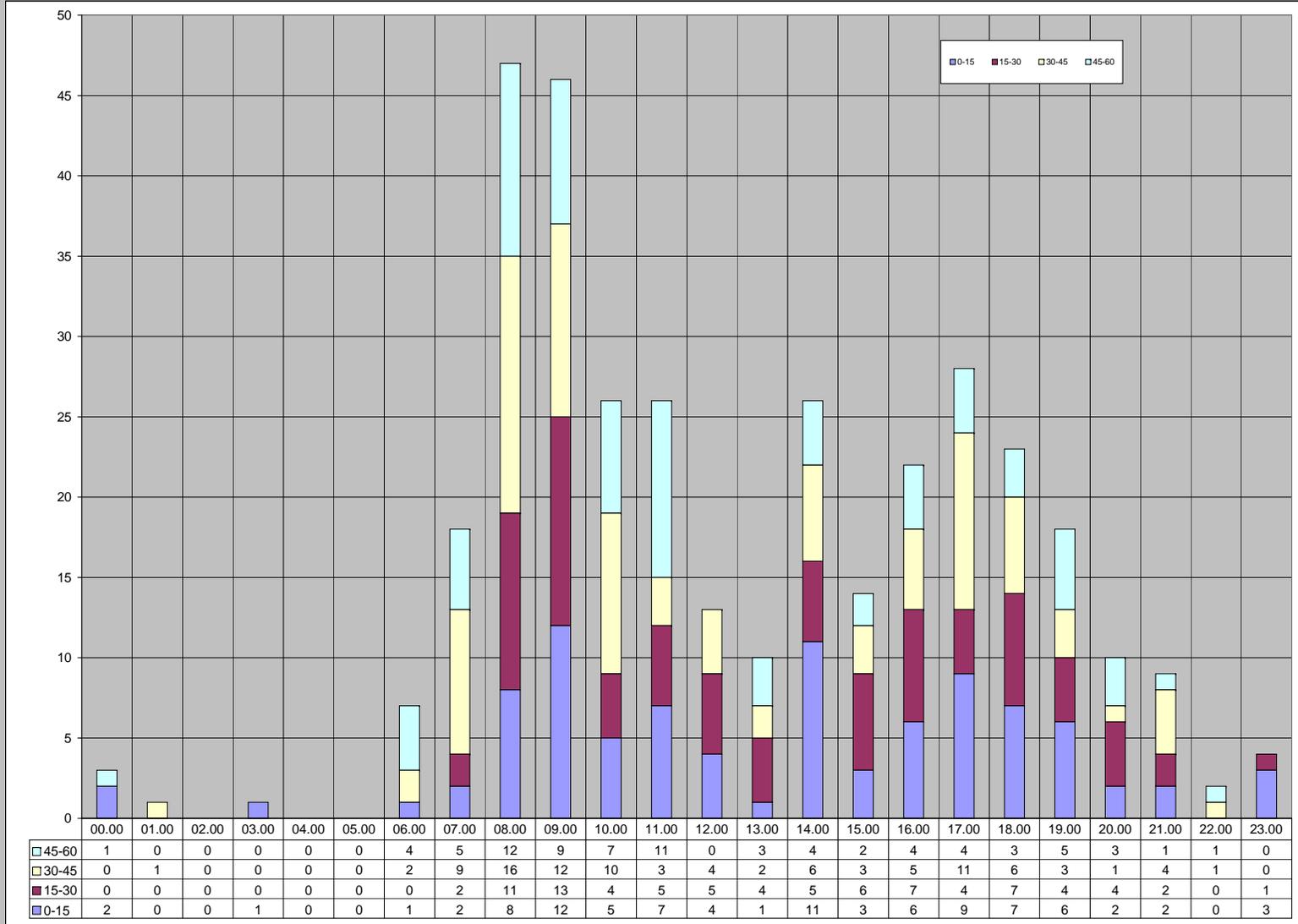
Via ROMEA SUD  
 ROT. BRETAGNA



giovedì 15 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

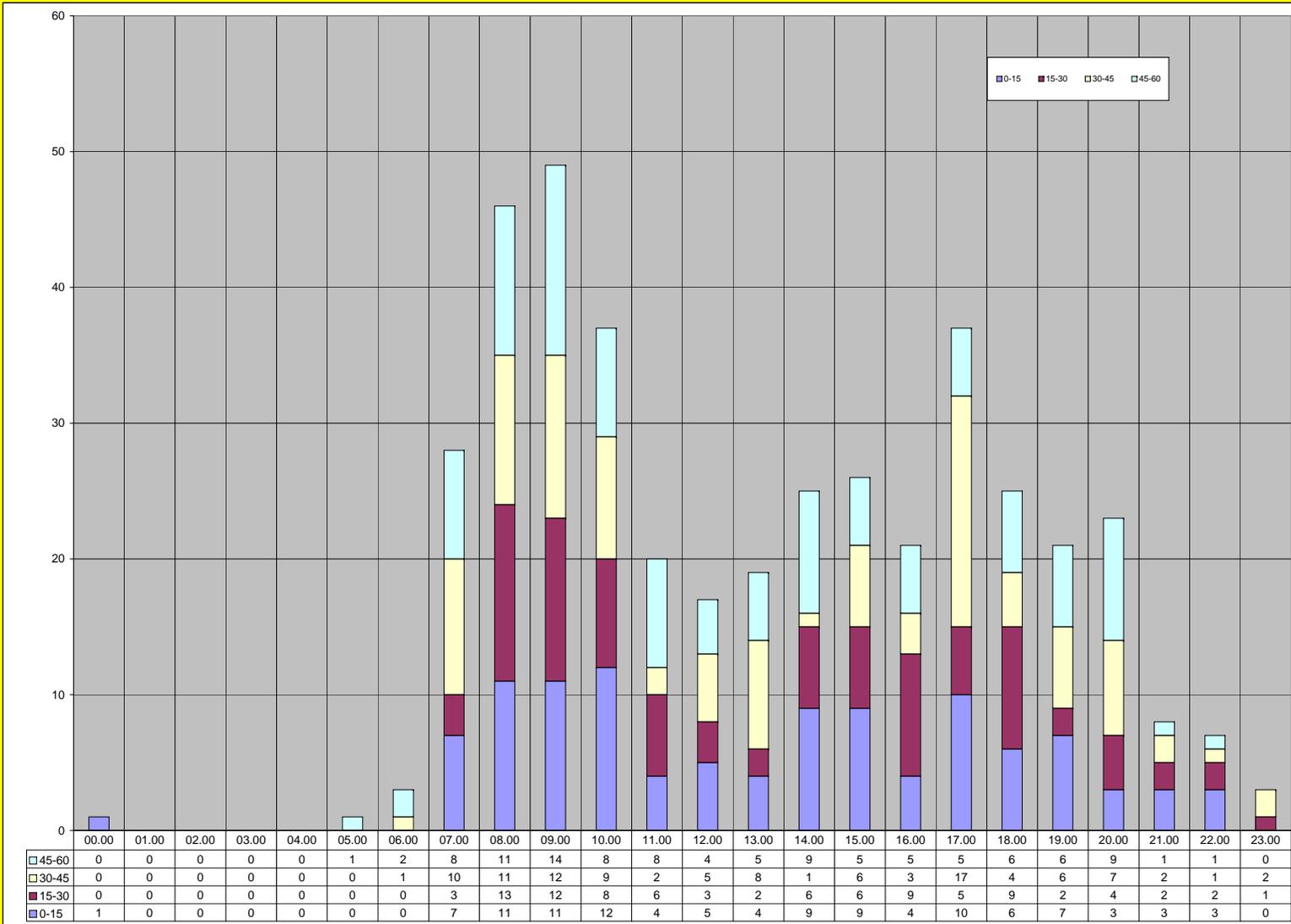
Via ROMEA SUD  
 ROT. BRETAGNA



venerdì 16 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

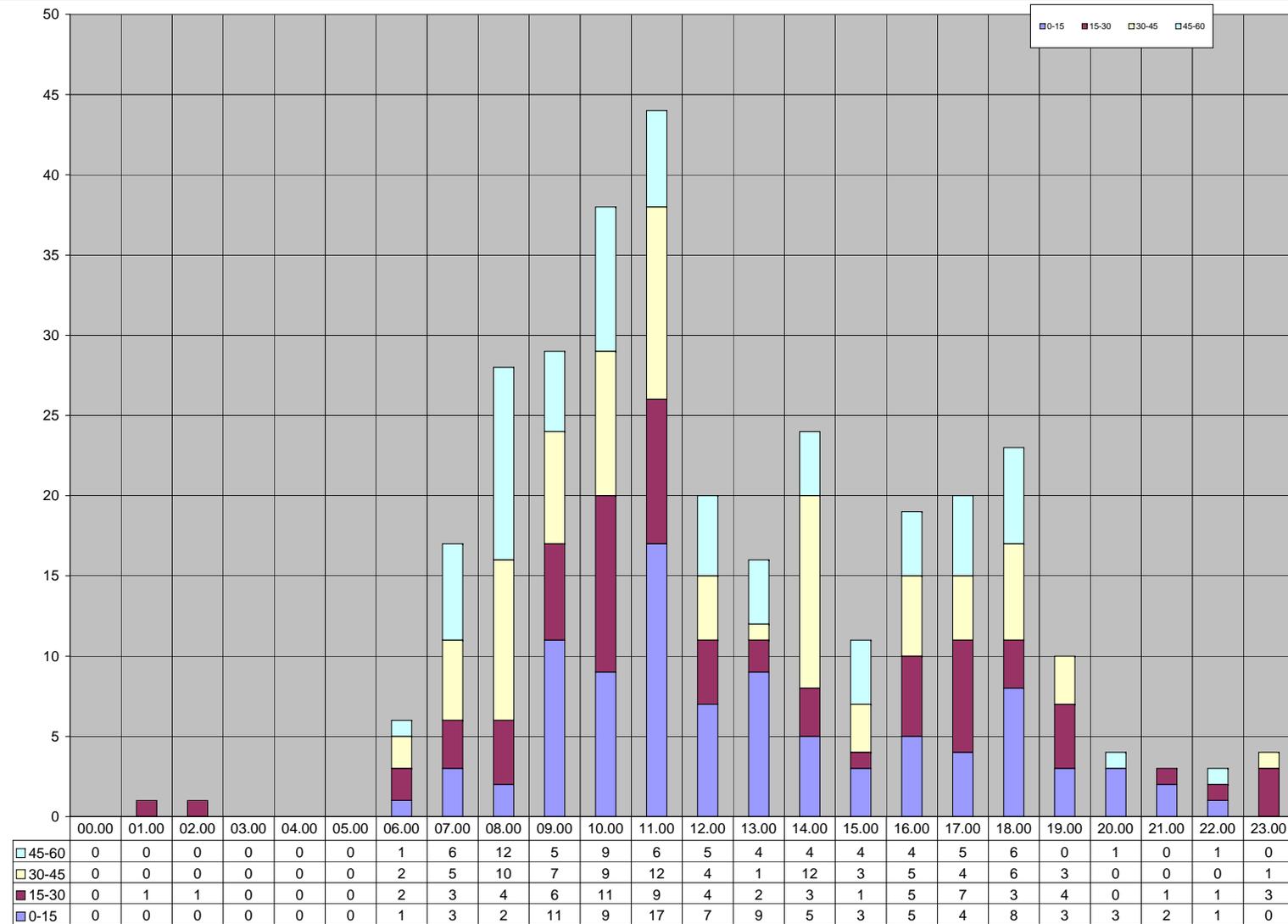
Via ROMEA SUD  
 ROT. BRETAGNA



sabato 17 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

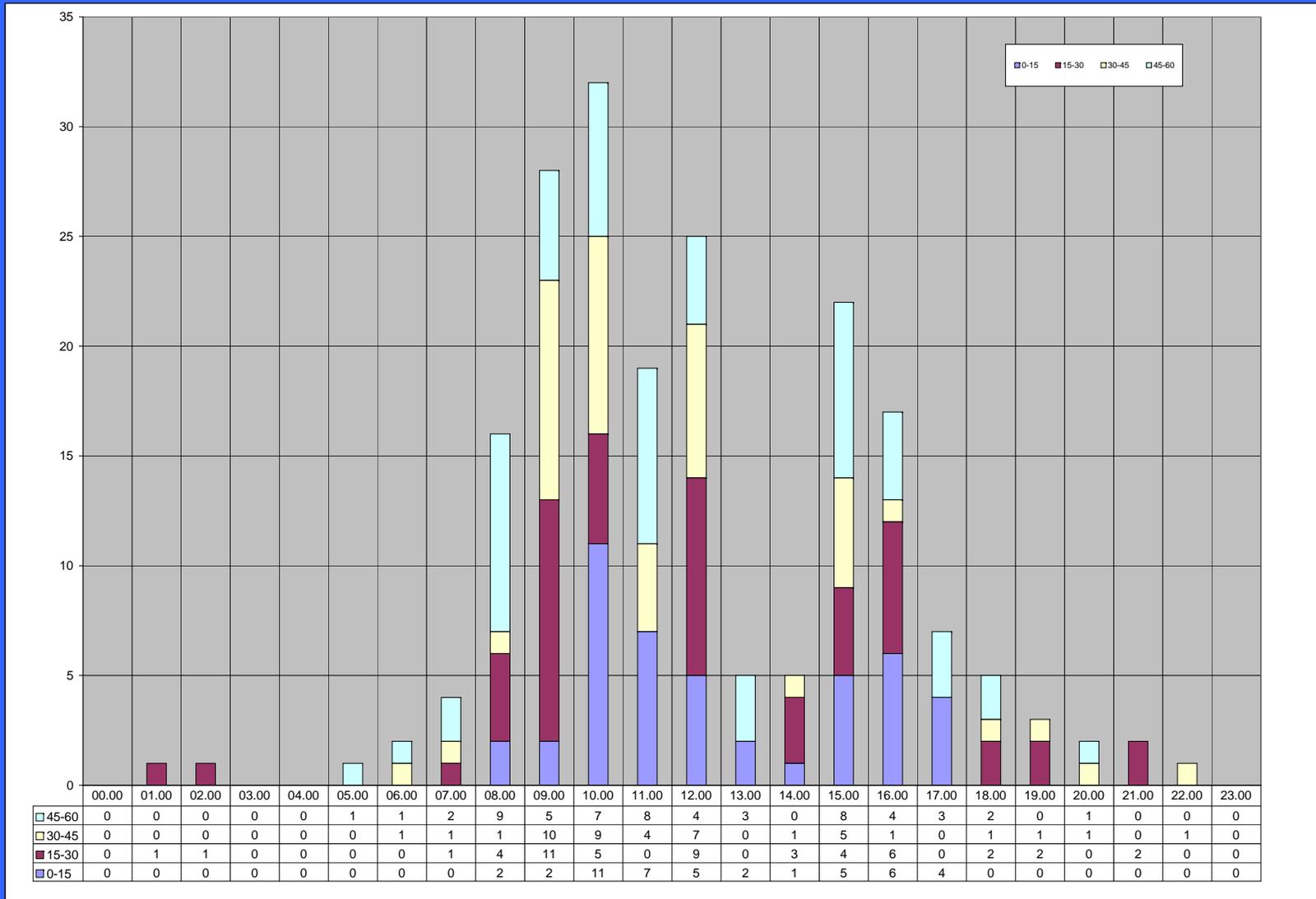
Via ROMEA SUD  
ROT. BRETAGNA



domenica 18 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

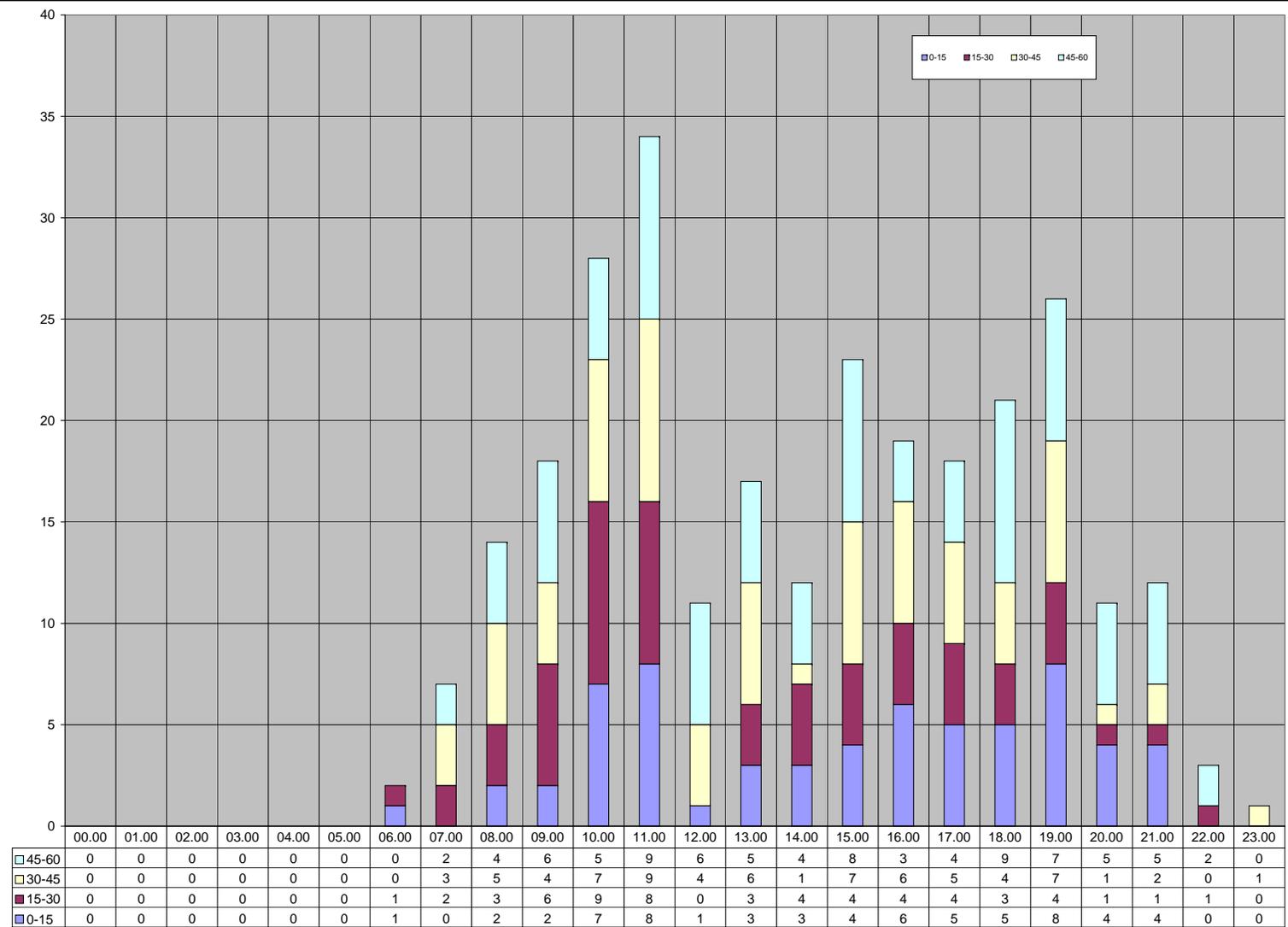
Via ROMEA SUD  
 ROT. BRETAGNA



lunedì 19 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

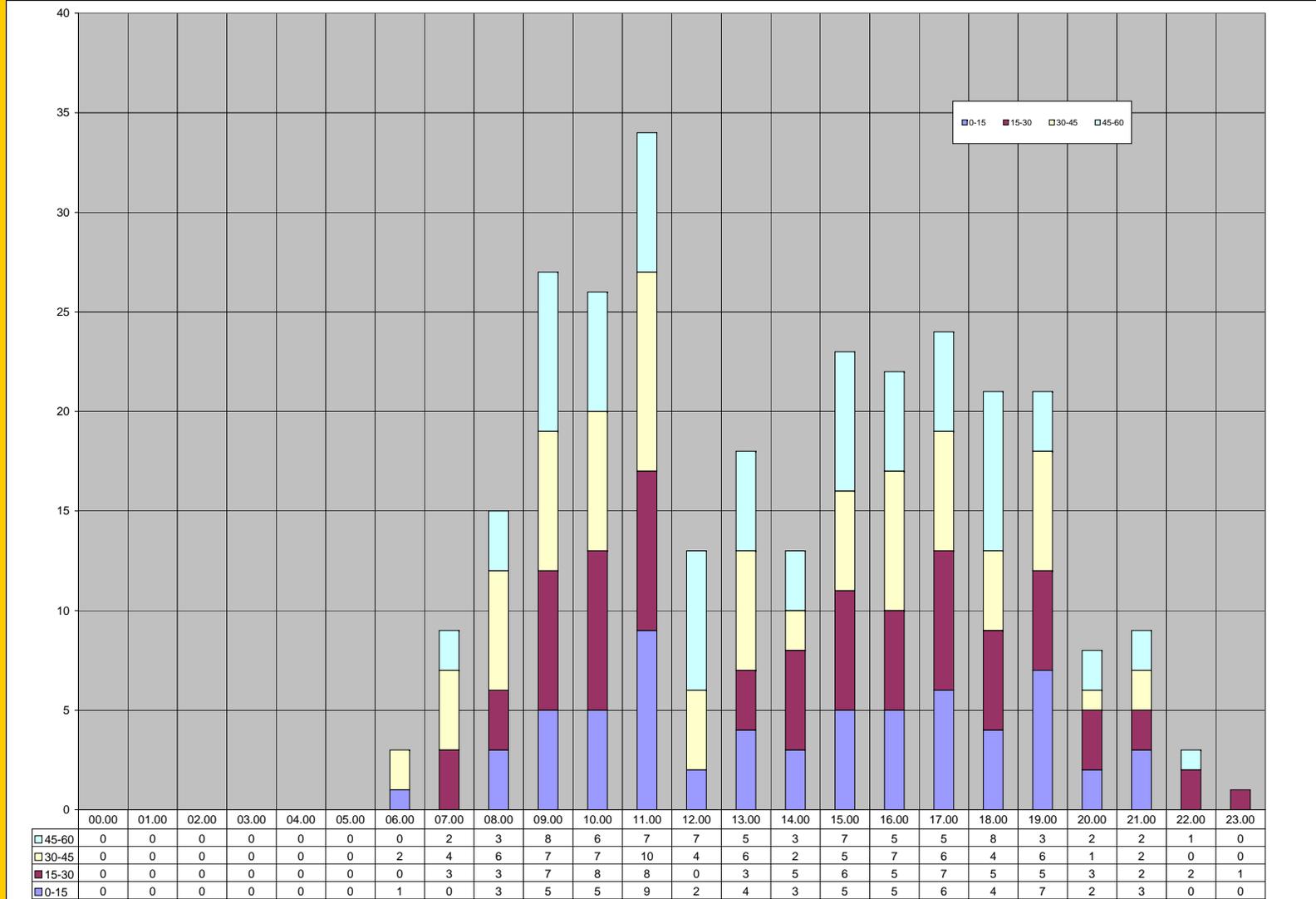
Via ROMEA SUD  
 ROT. BRETAGNA



martedì 20 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

Via ROMEA SUD  
 ROT. BRETAGNA



## Campagna di indagini di traffico su piste ciclabili nel Comune di Ravenna

Ubicazione della sezione di misura

Via ROMEA SUD

Direzione

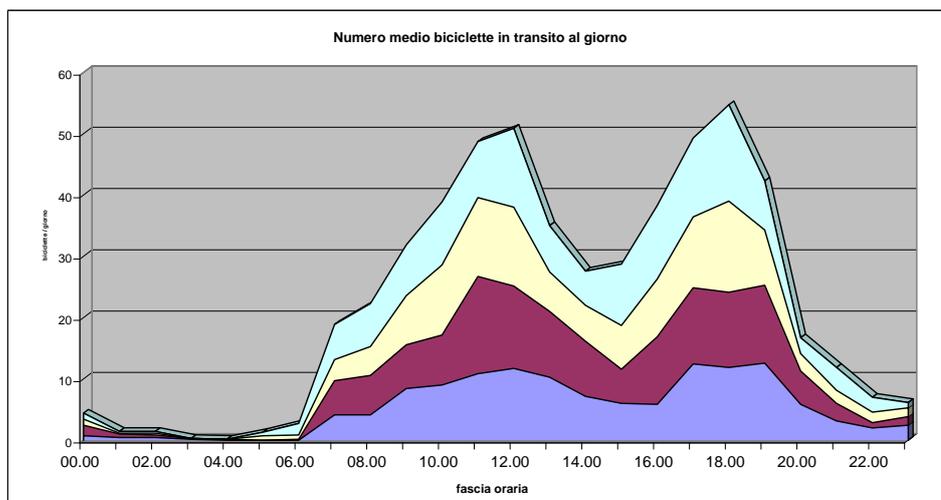
CLASSE

Inizio indagine

14/09/2011

Fine indagine

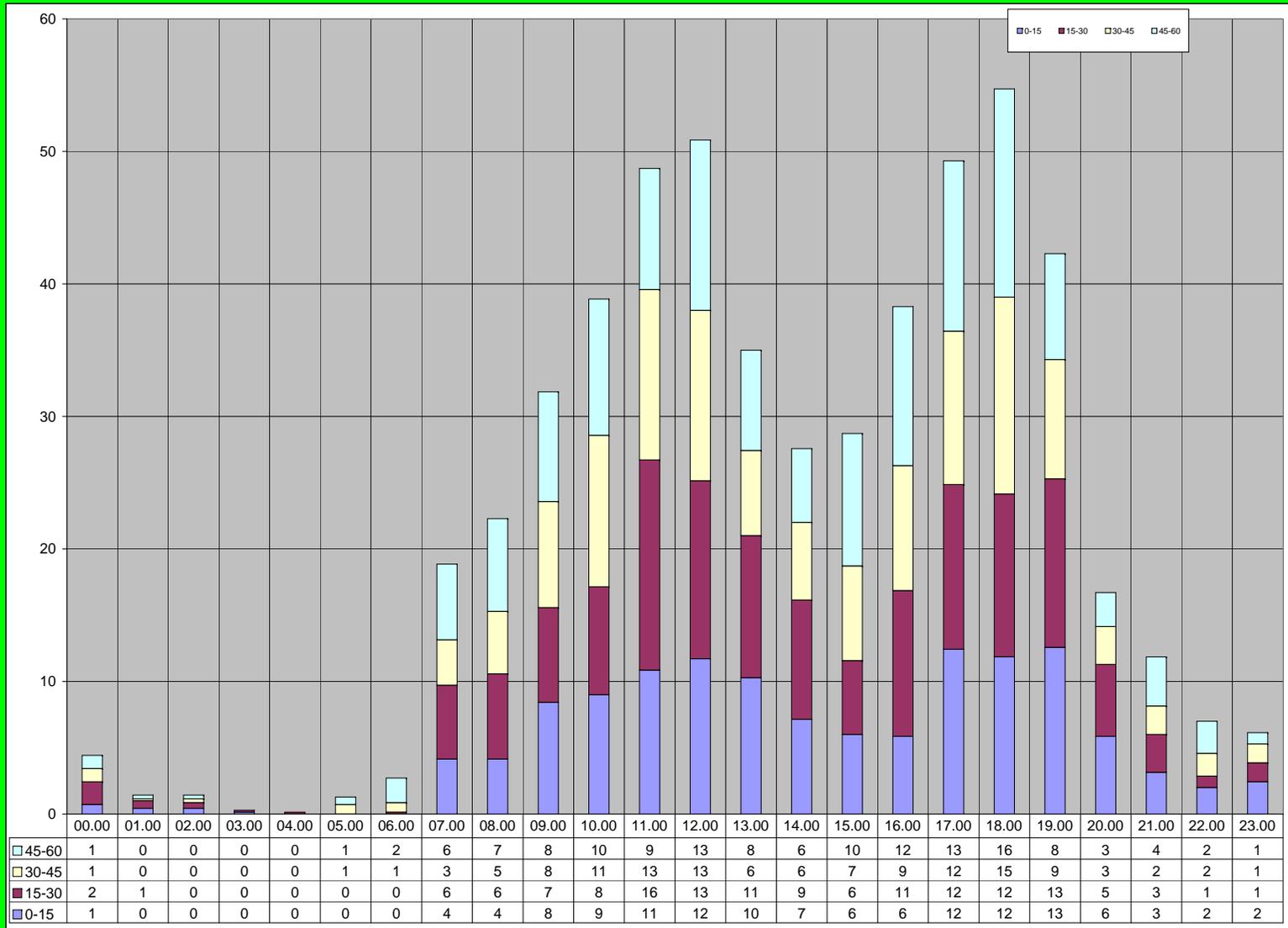
20/09/2011



Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

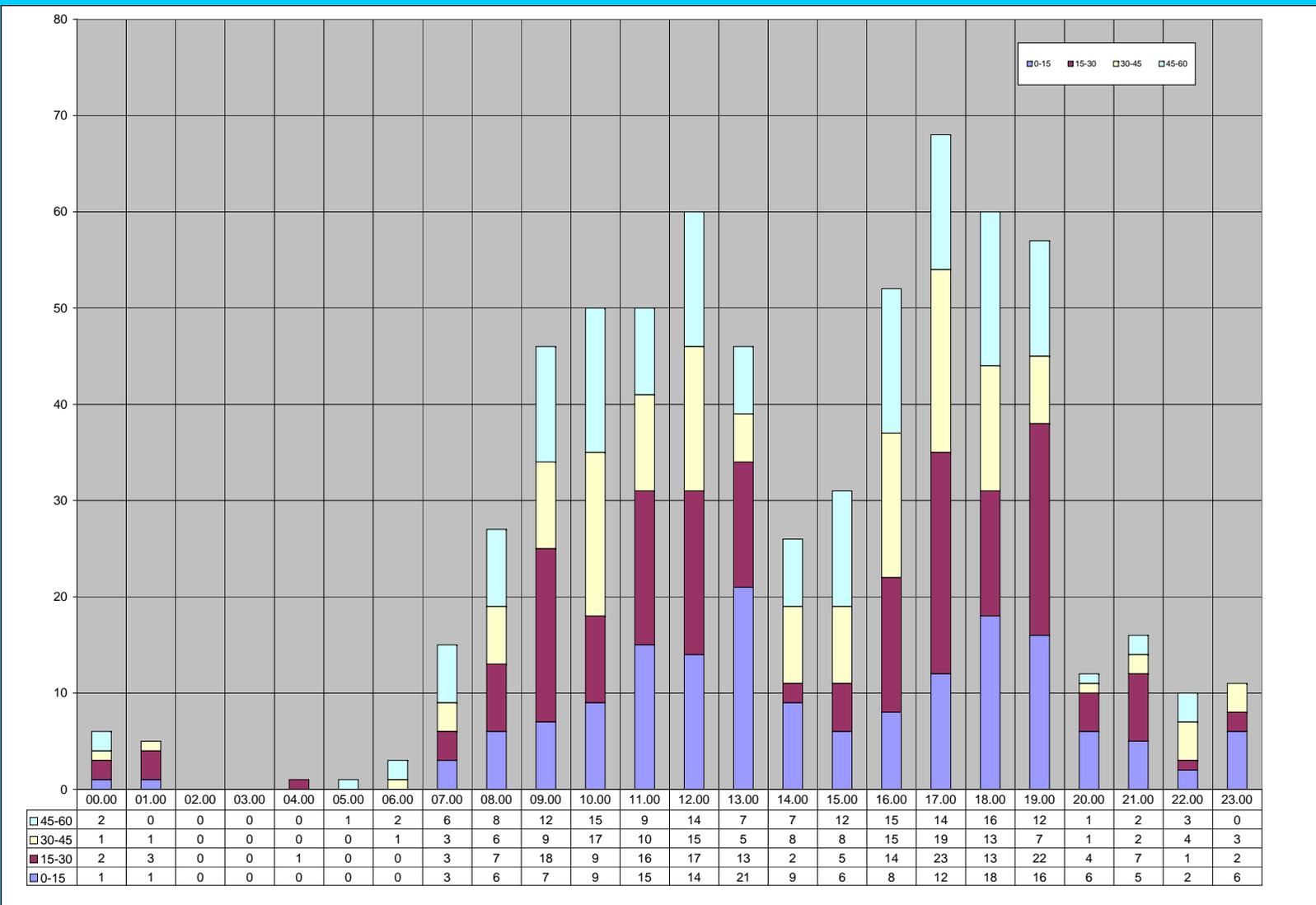
Via ROMEA SUD  
 CLASSE



mercoledì 14 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

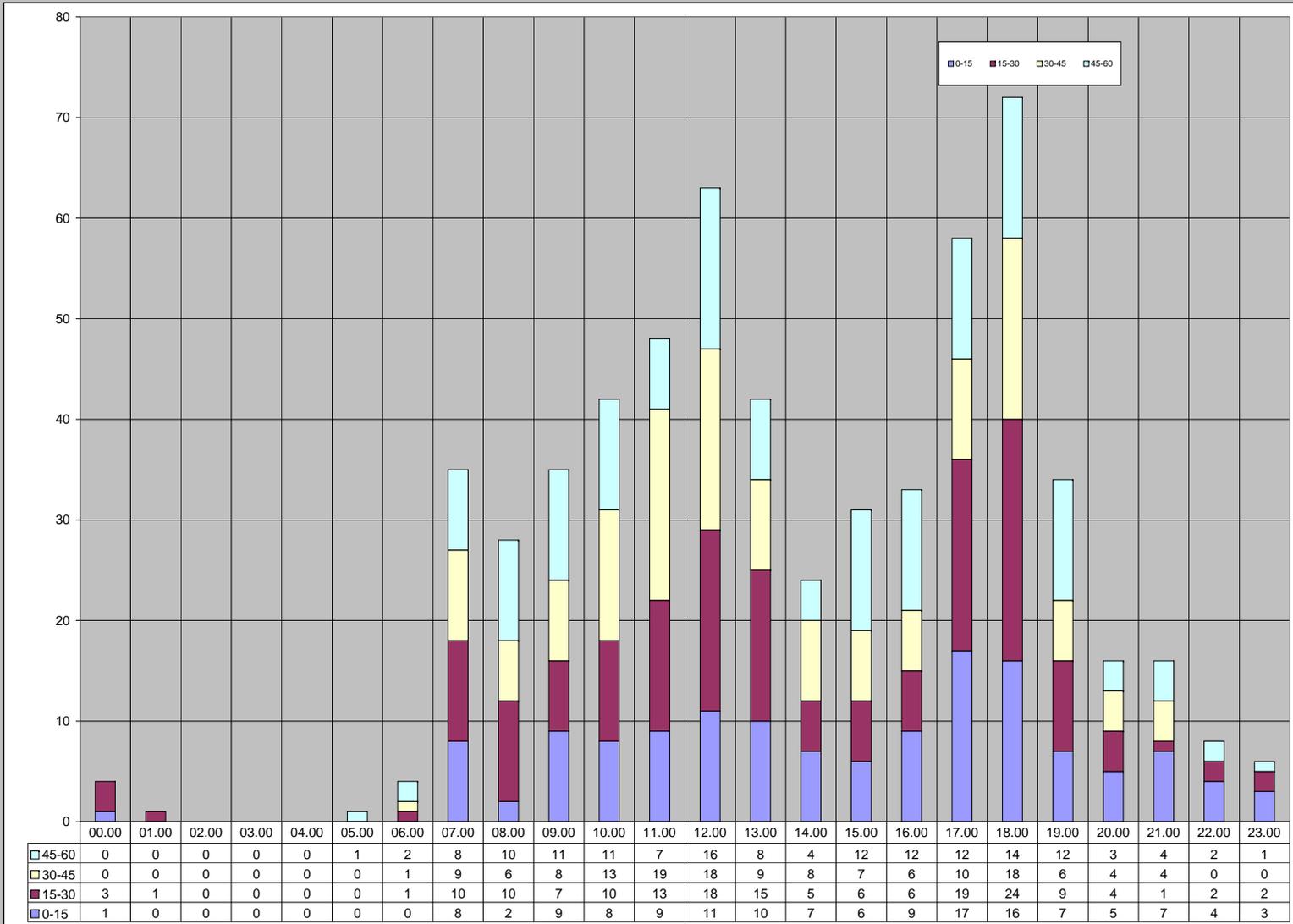
Via ROMEA SUD  
 CLASSE



giovedì 15 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

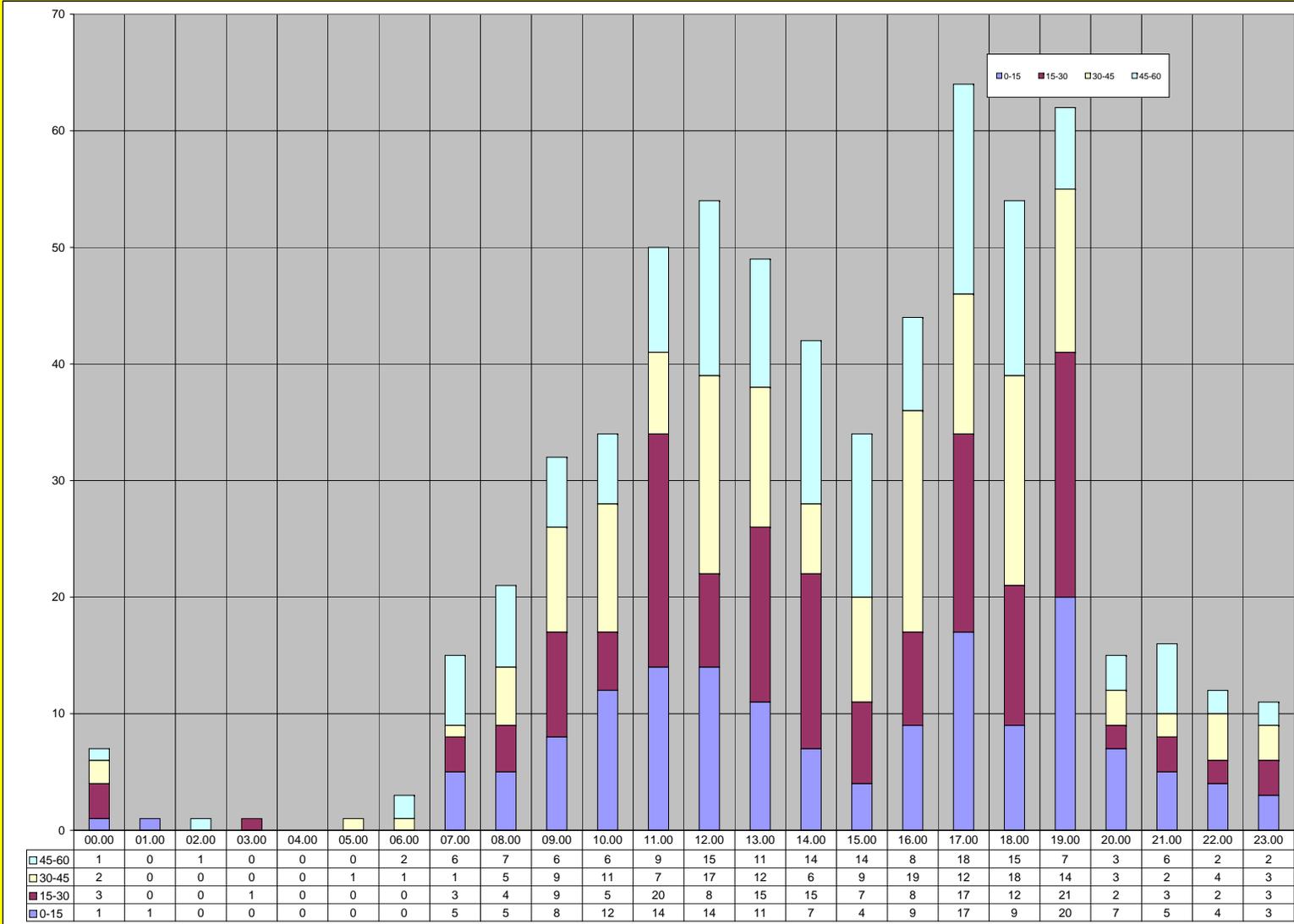
Via ROMEA SUD  
 CLASSE



venerdì 16 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

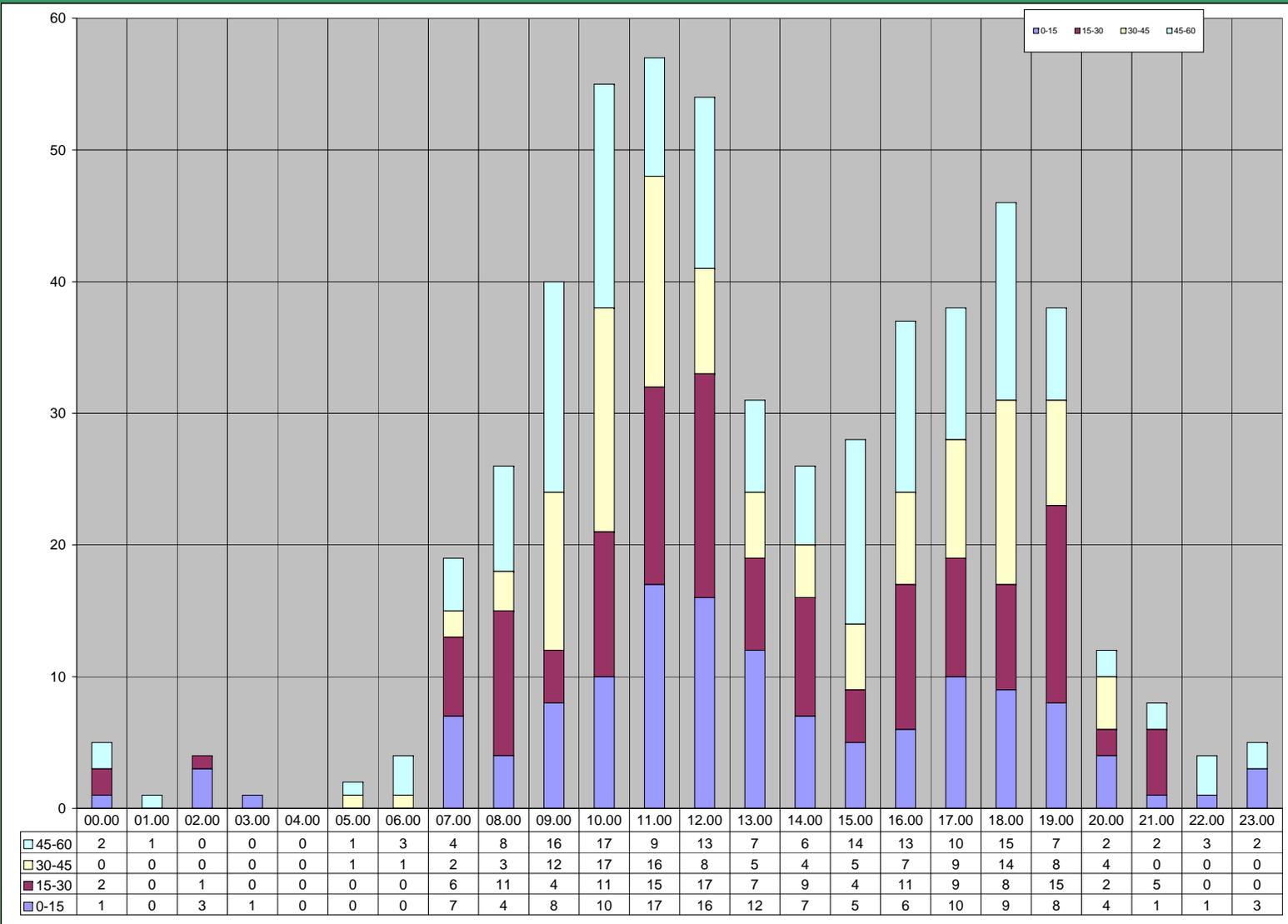
Via ROMEA SUD  
 CLASSE



sabato 17 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

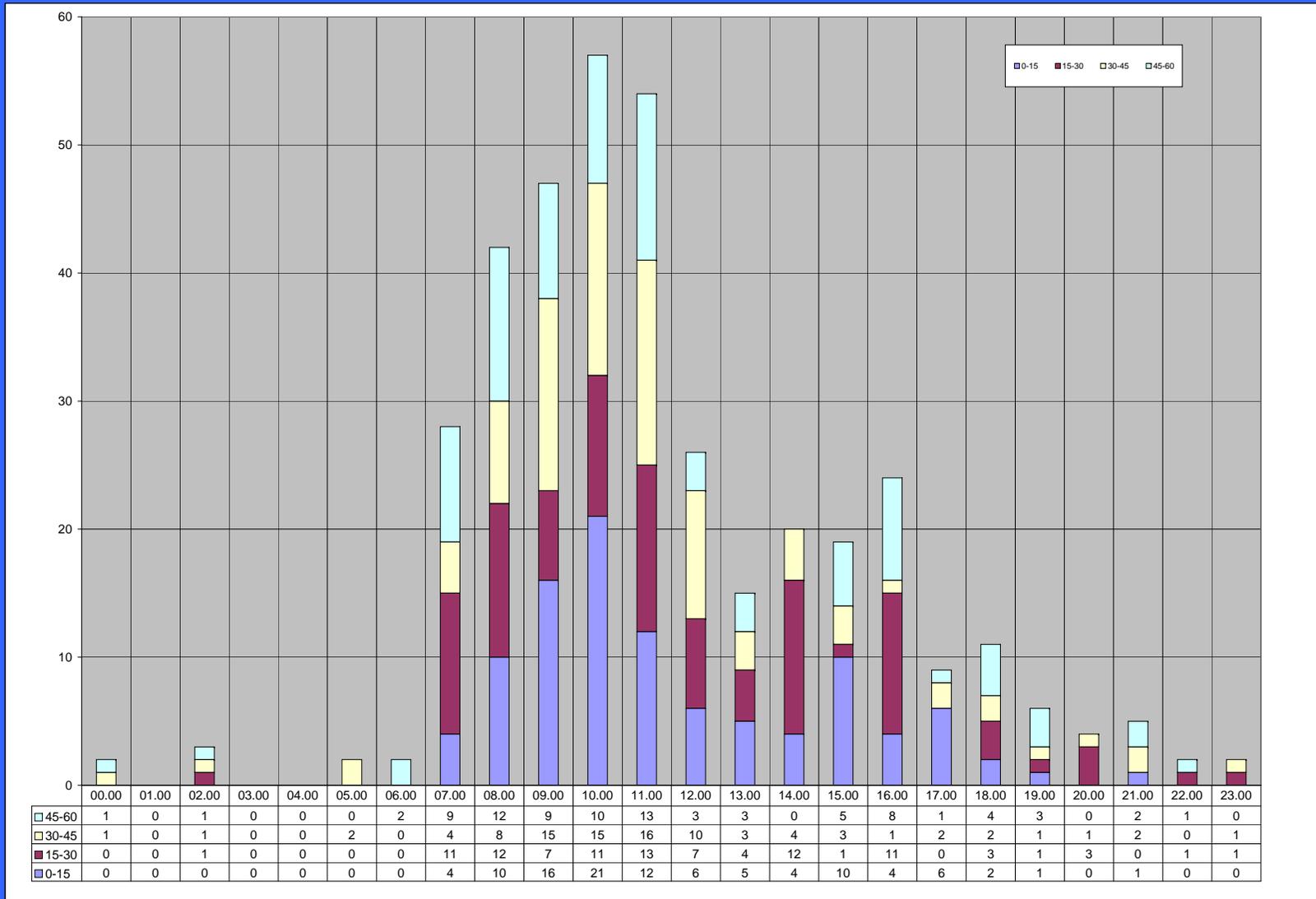
Via ROMEA SUD  
 CLASSE



domenica 18 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

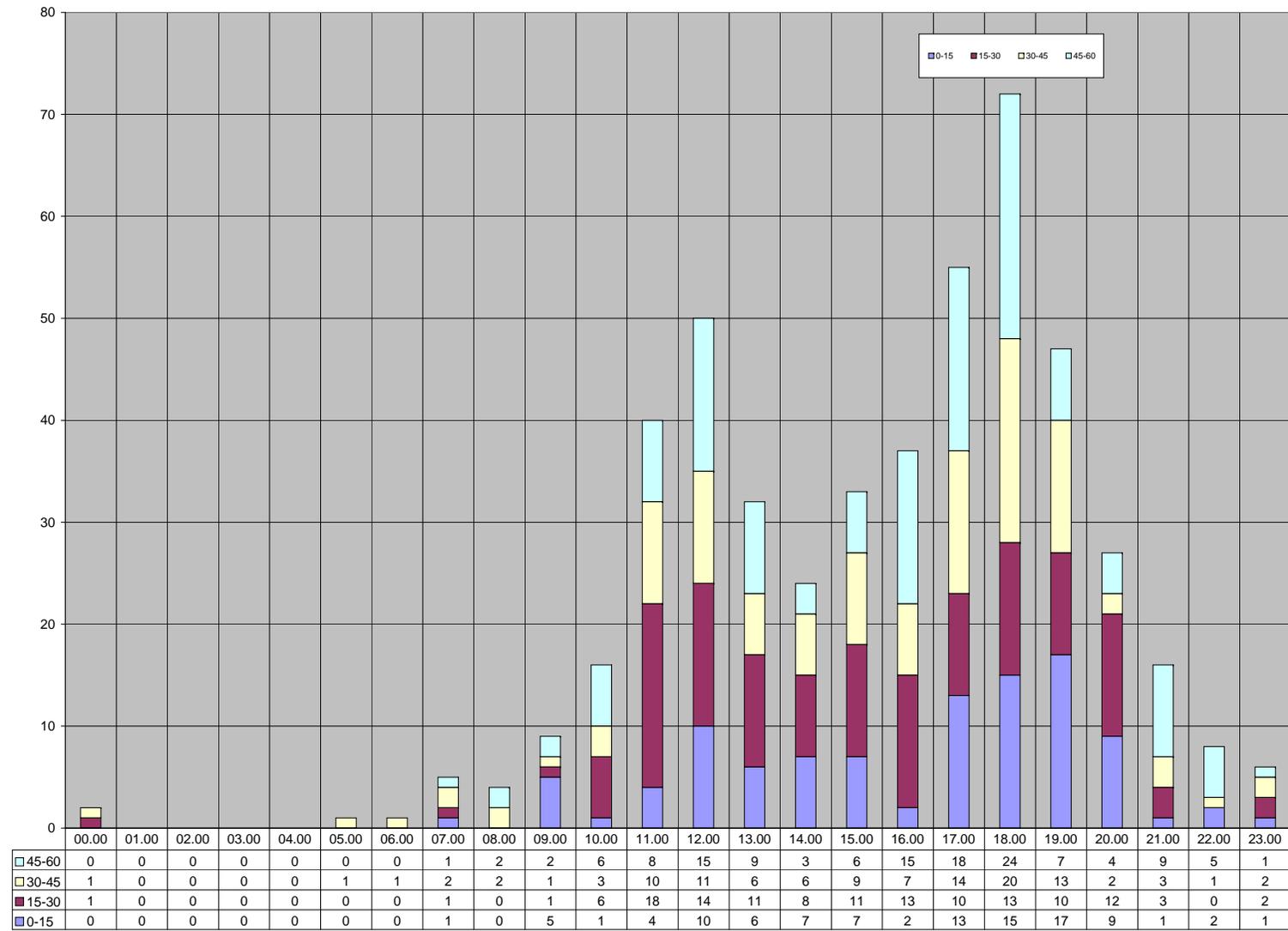
Via ROMEA SUD  
 CLASSE



lunedì 19 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

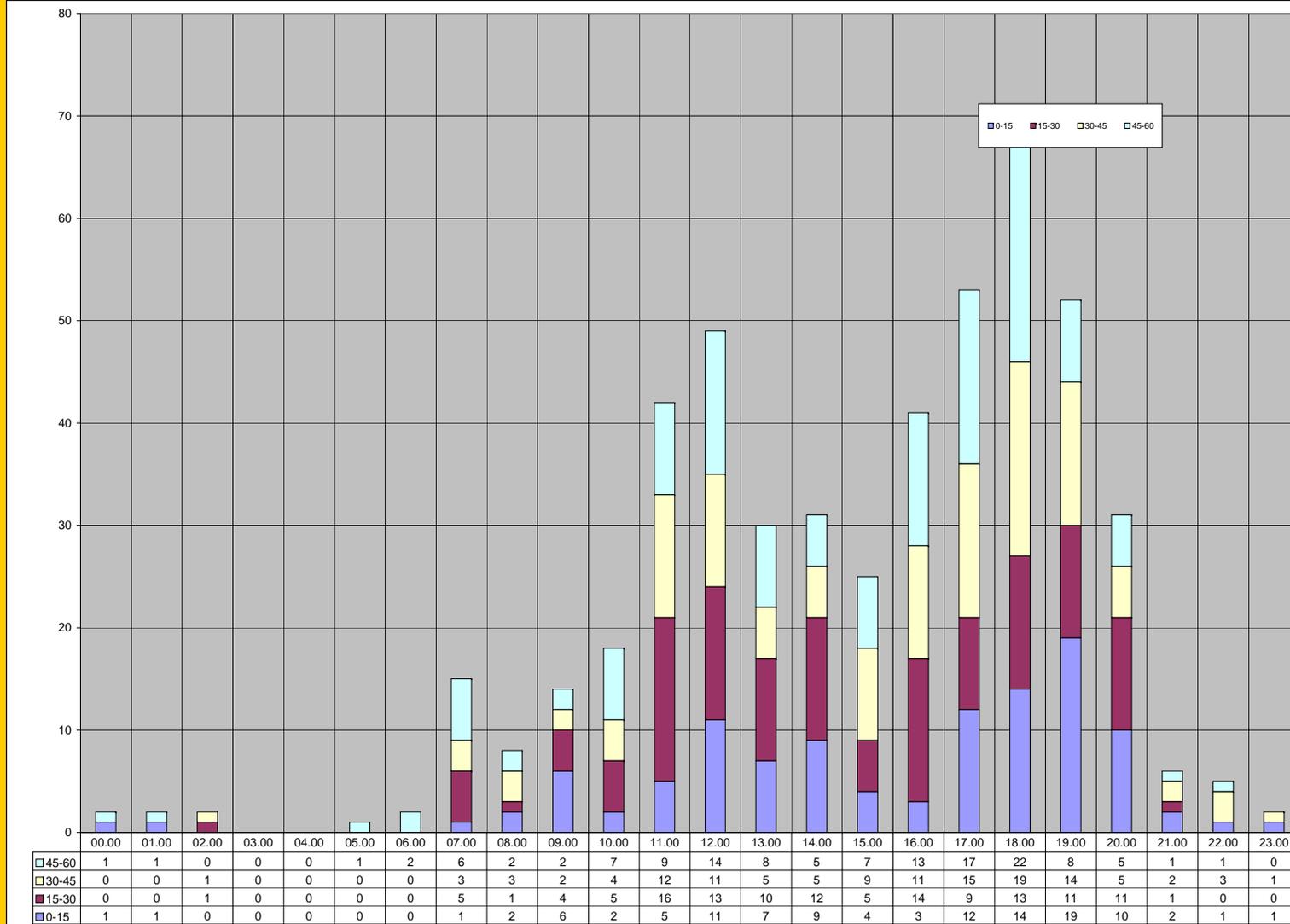
Via ROMEA SUD  
 CLASSE



martedì 20 settembre 2011

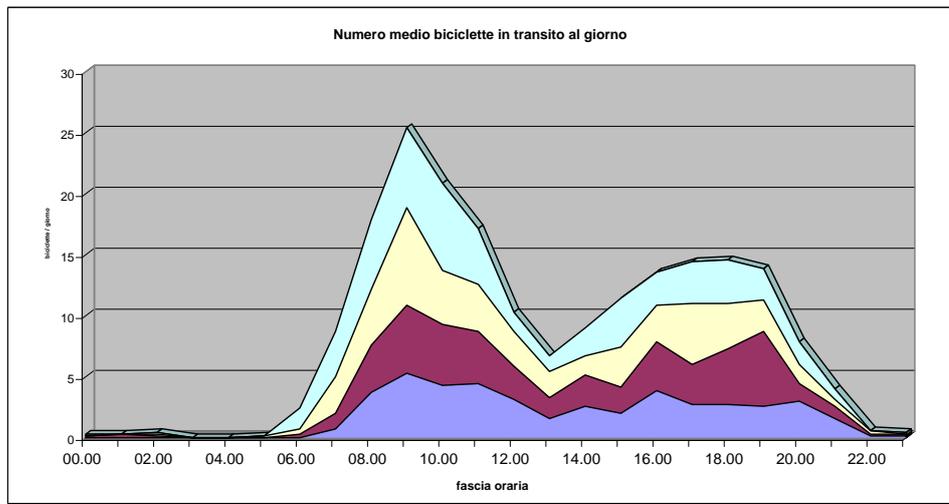
Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

Via ROMEA SUD  
 CLASSE



**Campagna di indagini di traffico su piste ciclabili nel Comune di Ravenna**

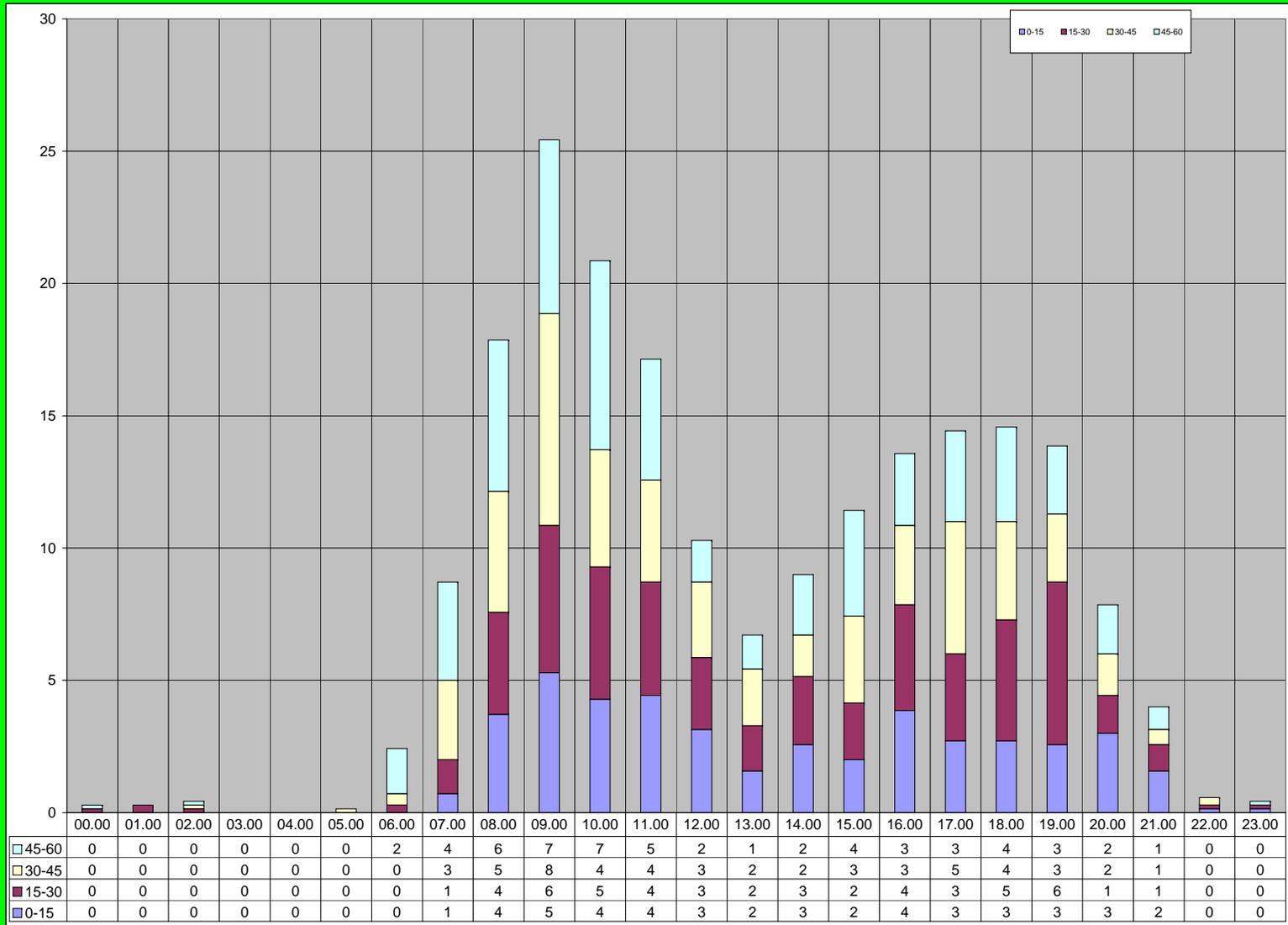
Ubicazione della sezione di misura	Via GALILEI
Direzione	SEMAFORO - ovst
Inizio indagine	14/09/2011
Fine indagine	20/09/2011



Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

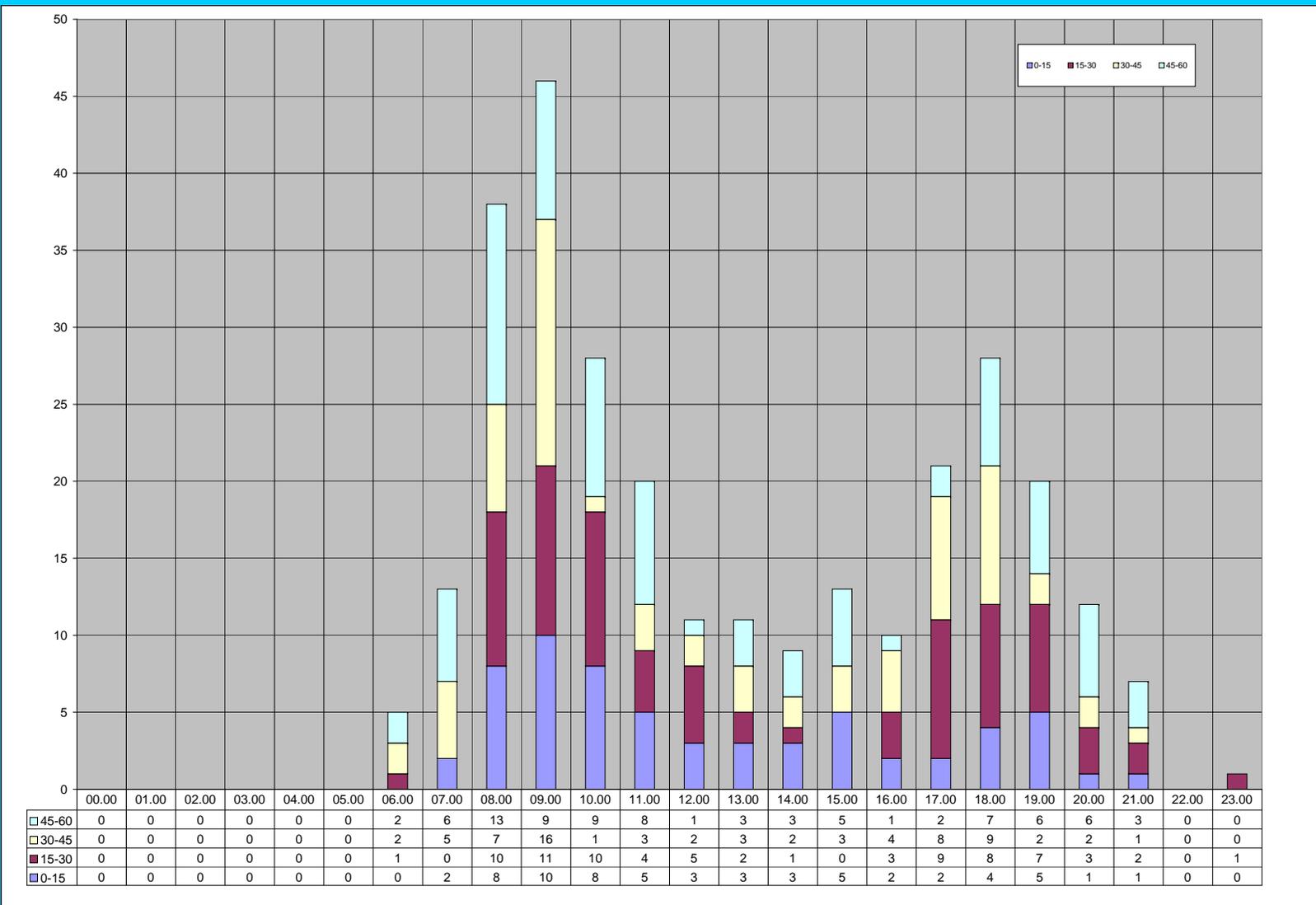
Via GALILEI  
 SEMAFORO - ovst



mercoledì 14 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

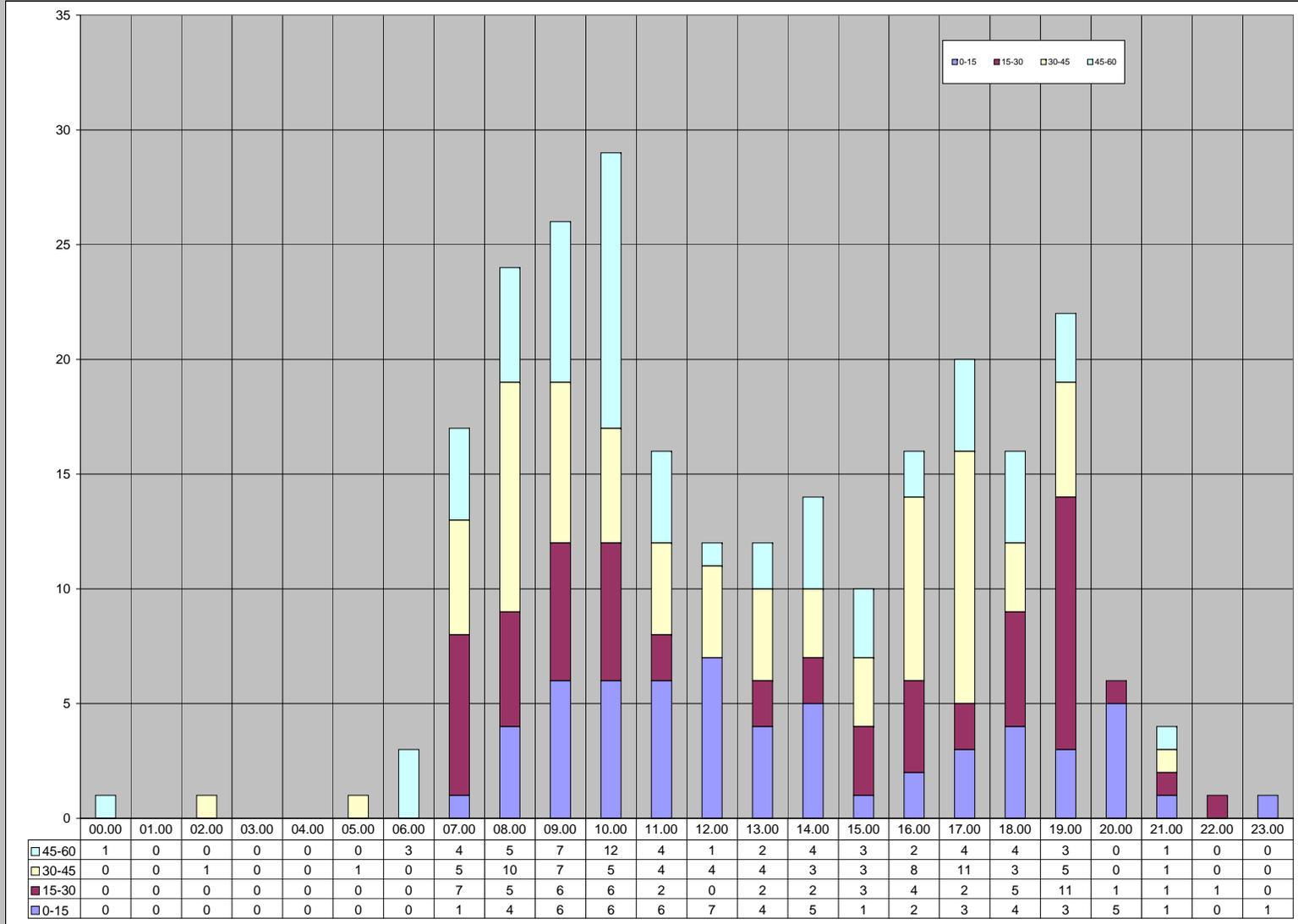
Via GALILEI  
 SEMAFORO - ovst



giovedì 15 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

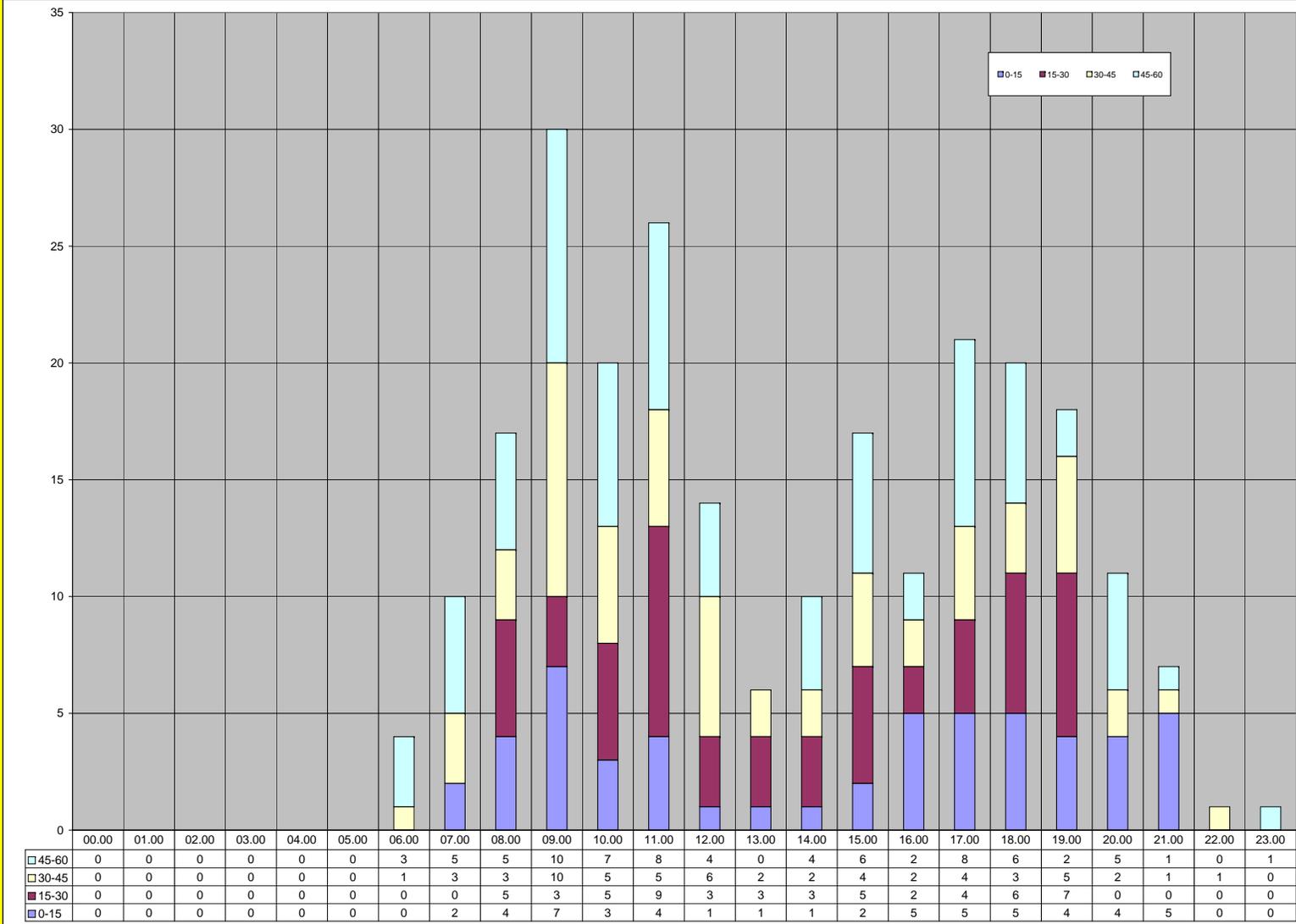
Via GALILEI  
 SEMAFORO - ovst



venerdì 16 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

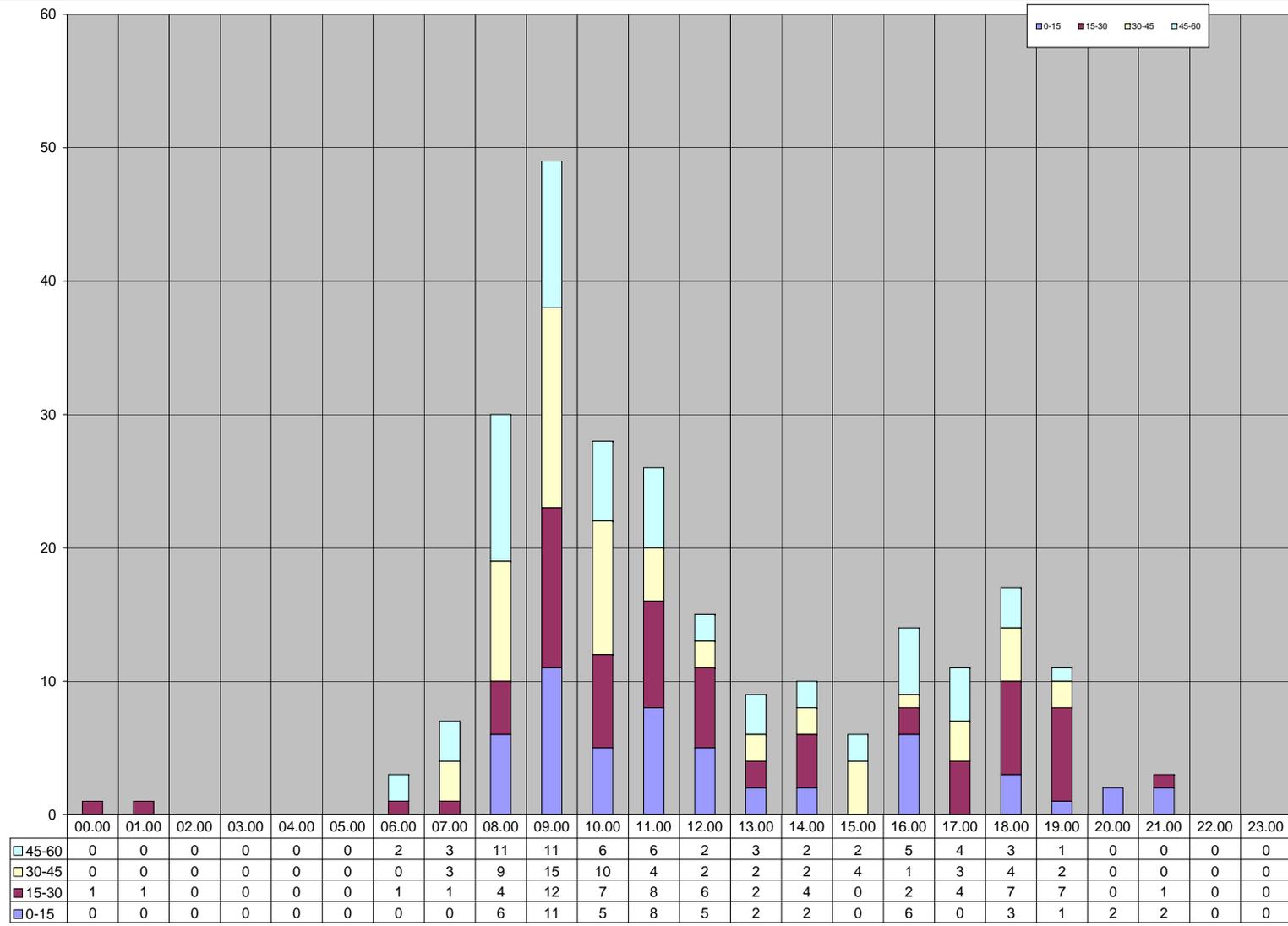
Via GALILEI  
 SEMAFORO - ovst



sabato 17 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

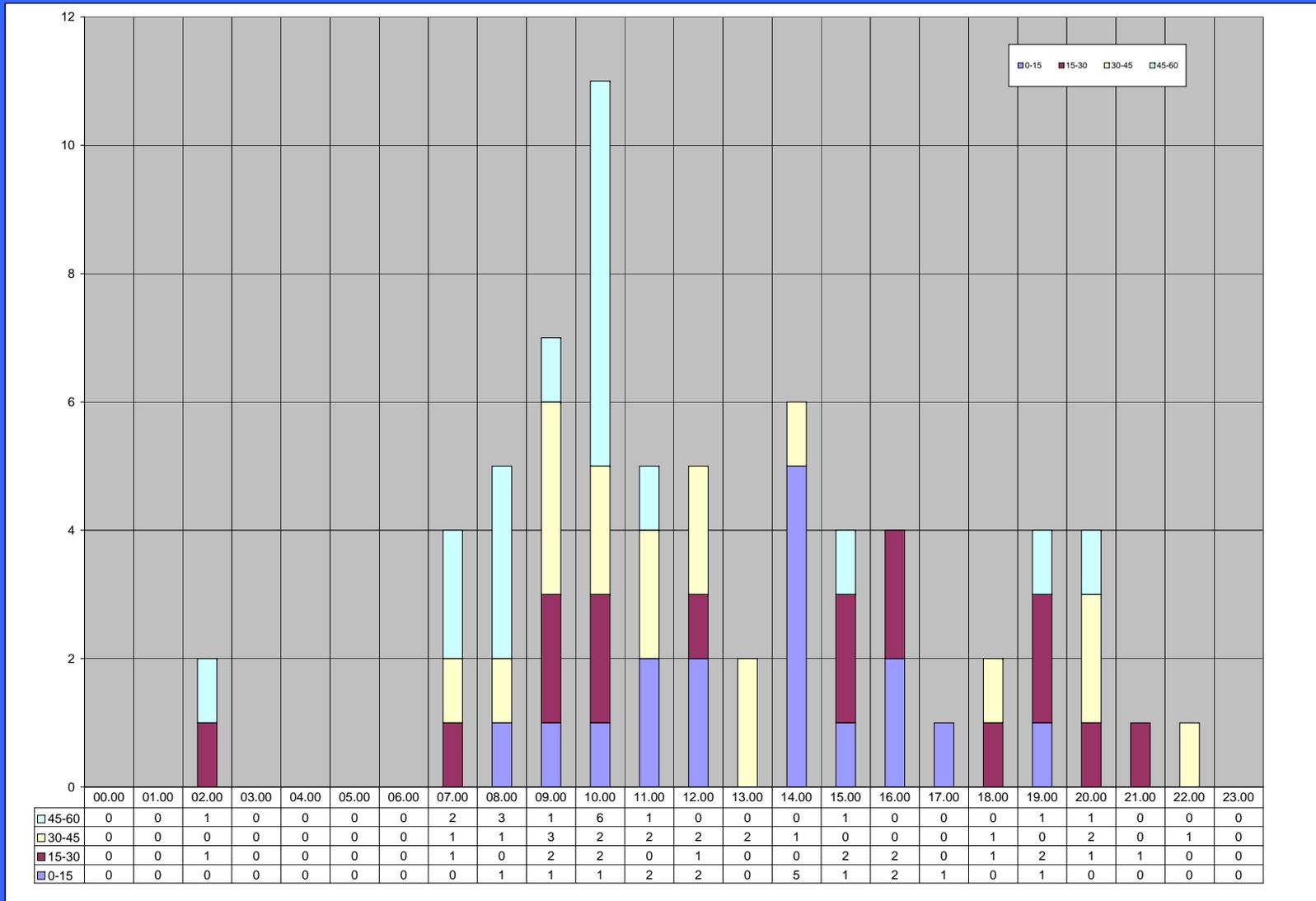
Via GALILEI  
SEMAFORO - ovst



domenica 18 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

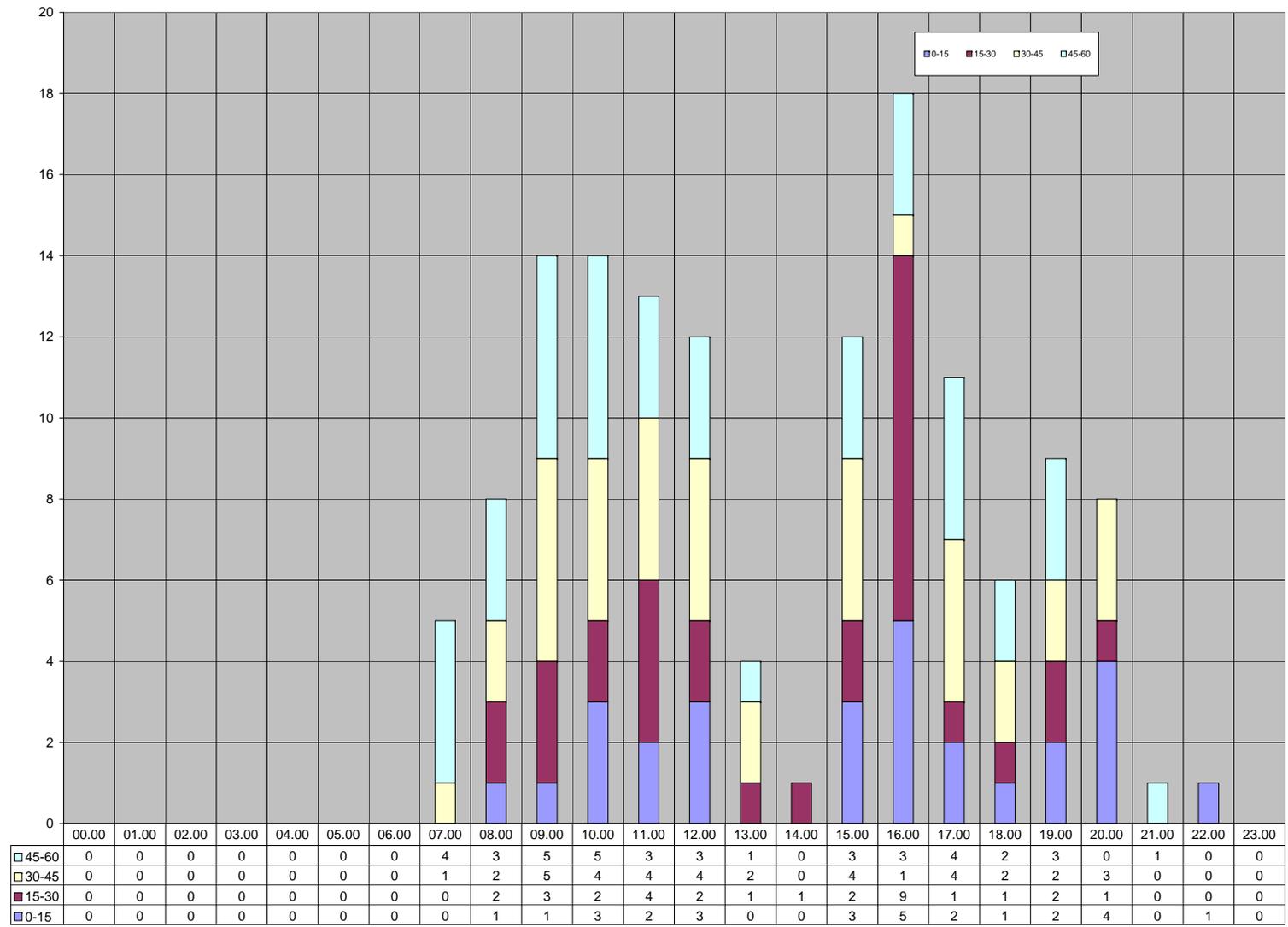
Via GALILEI  
SEMAFORO - ovst



lunedì 19 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via GALILEI  
SEMAFORO - ovst

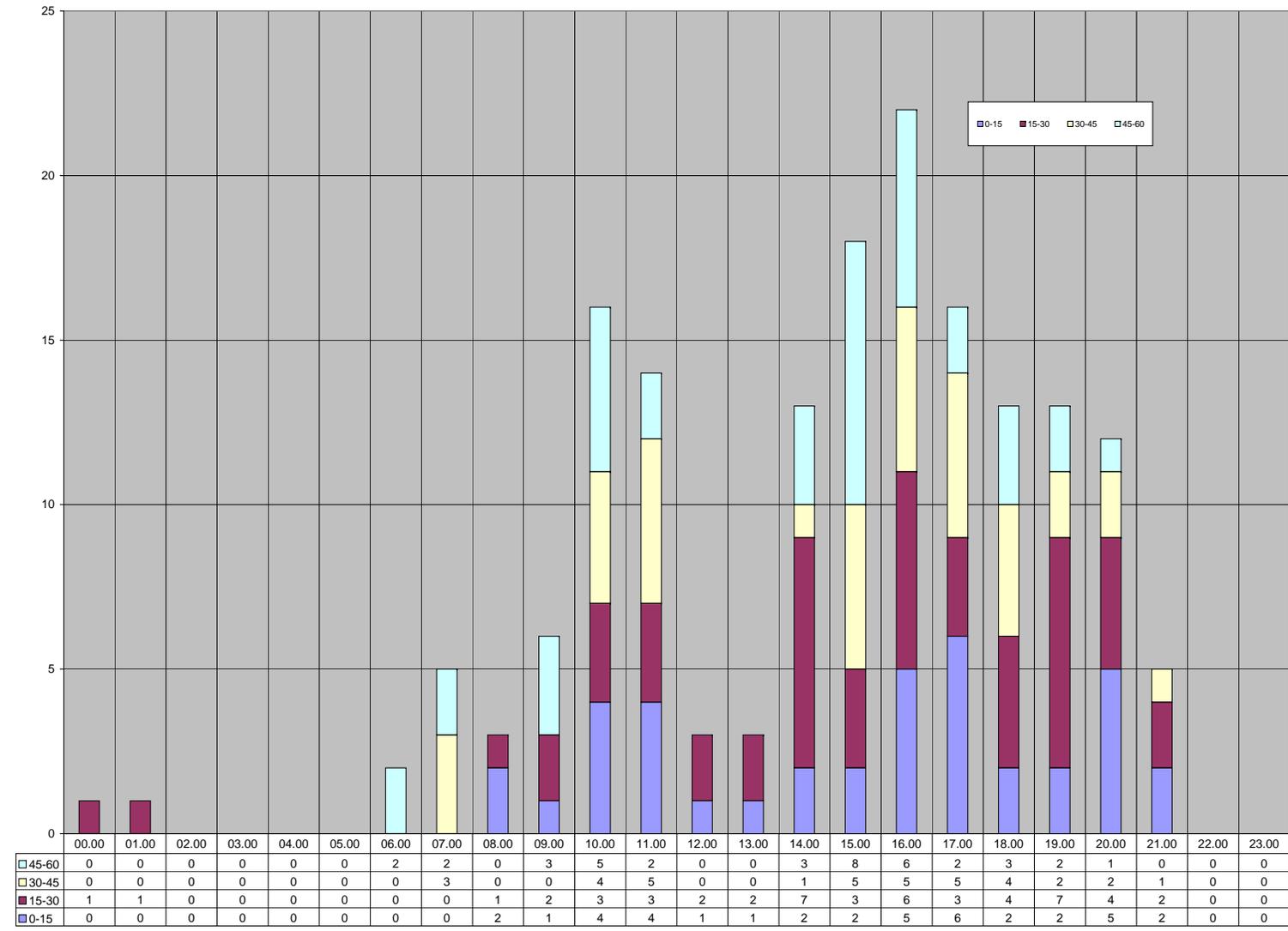


martedì 20 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura

Direzione

Via GALILEI  
SEMAFORO - ovst



**Campagna di indagini di traffico su piste ciclabili nel Comune di Ravenna**

Ubicazione della sezione di misura

Via GALILEI

Direzione

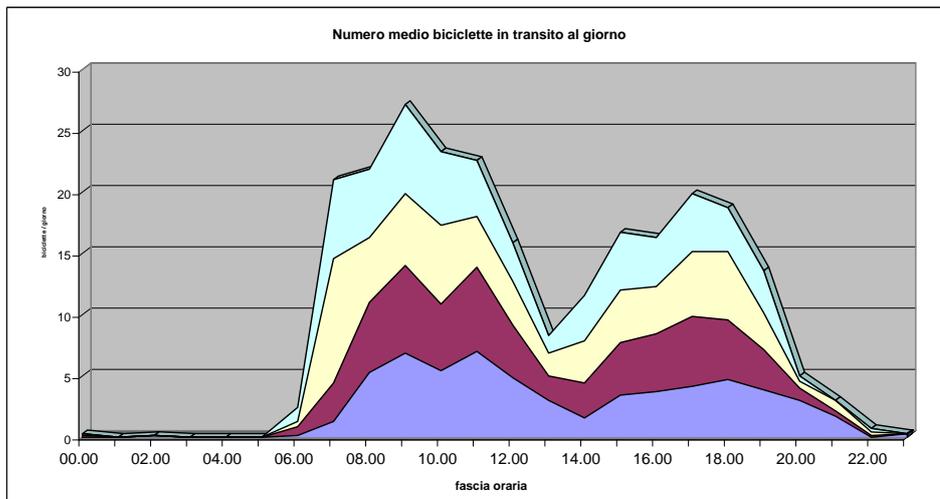
SEMAFORO - ovest

Inizio indagine

21/09/2011

Fine indagine

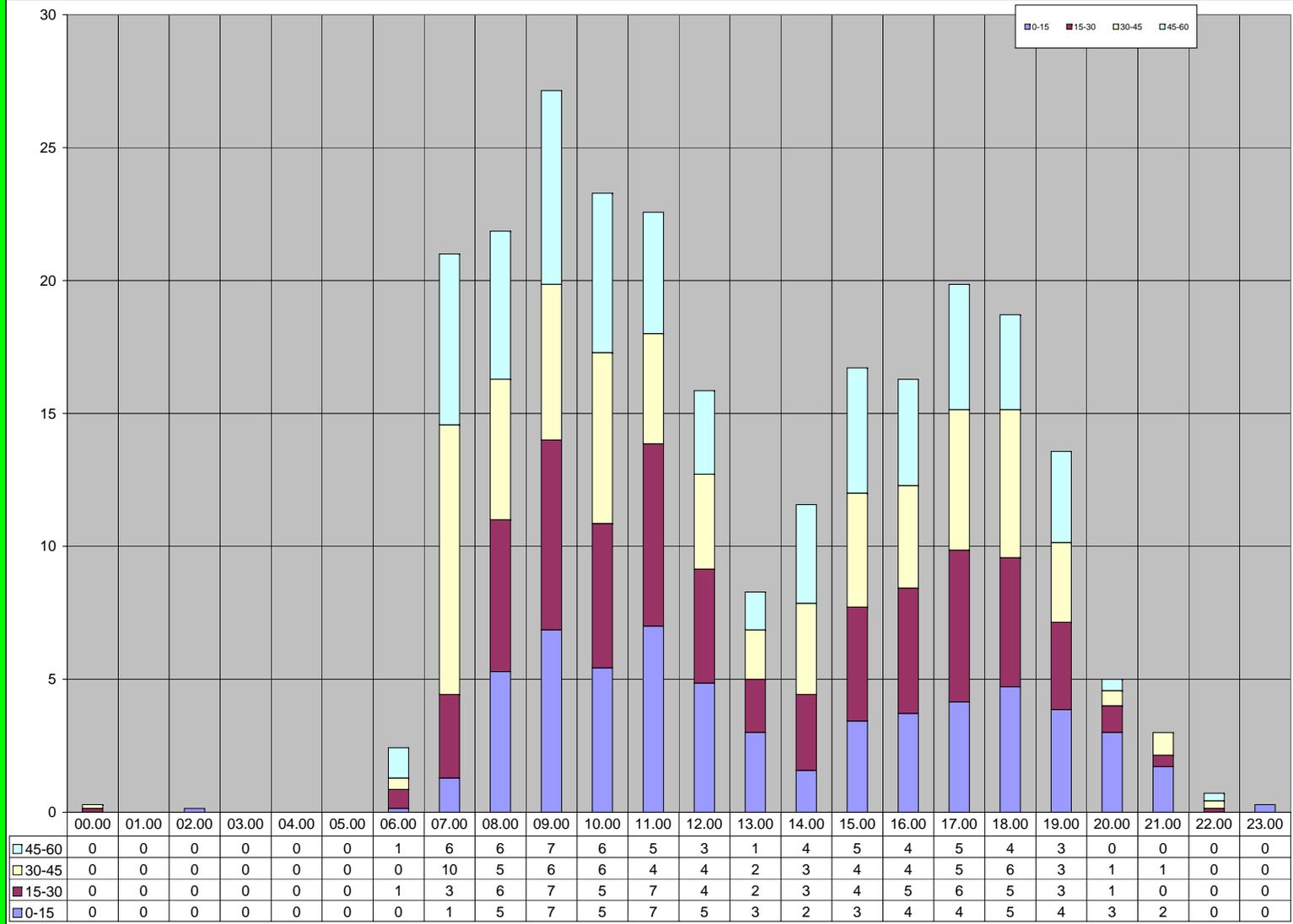
27/09/2011



Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

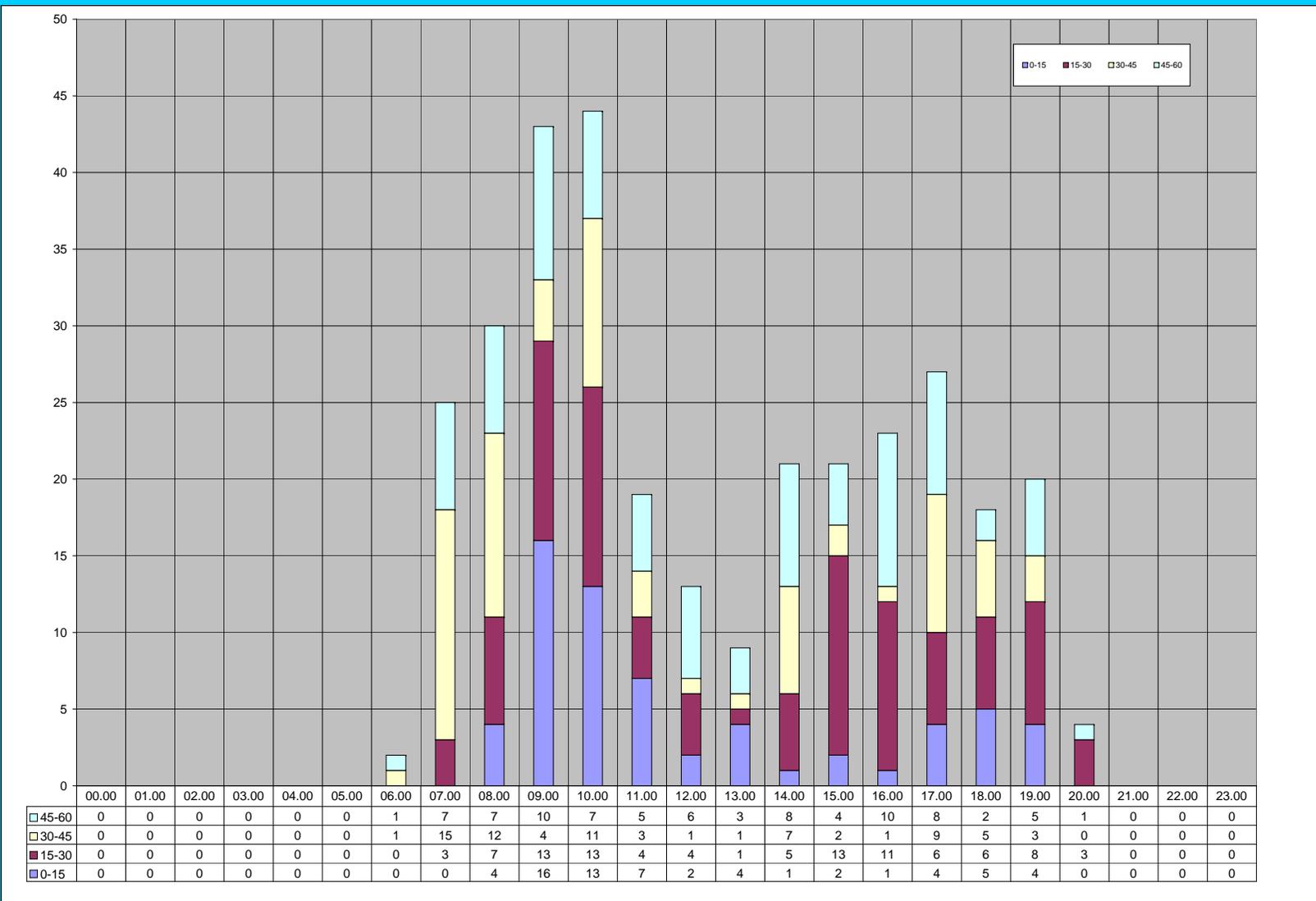
Via GALILEI  
 SEMAFORO - ovest



mercoledì 21 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

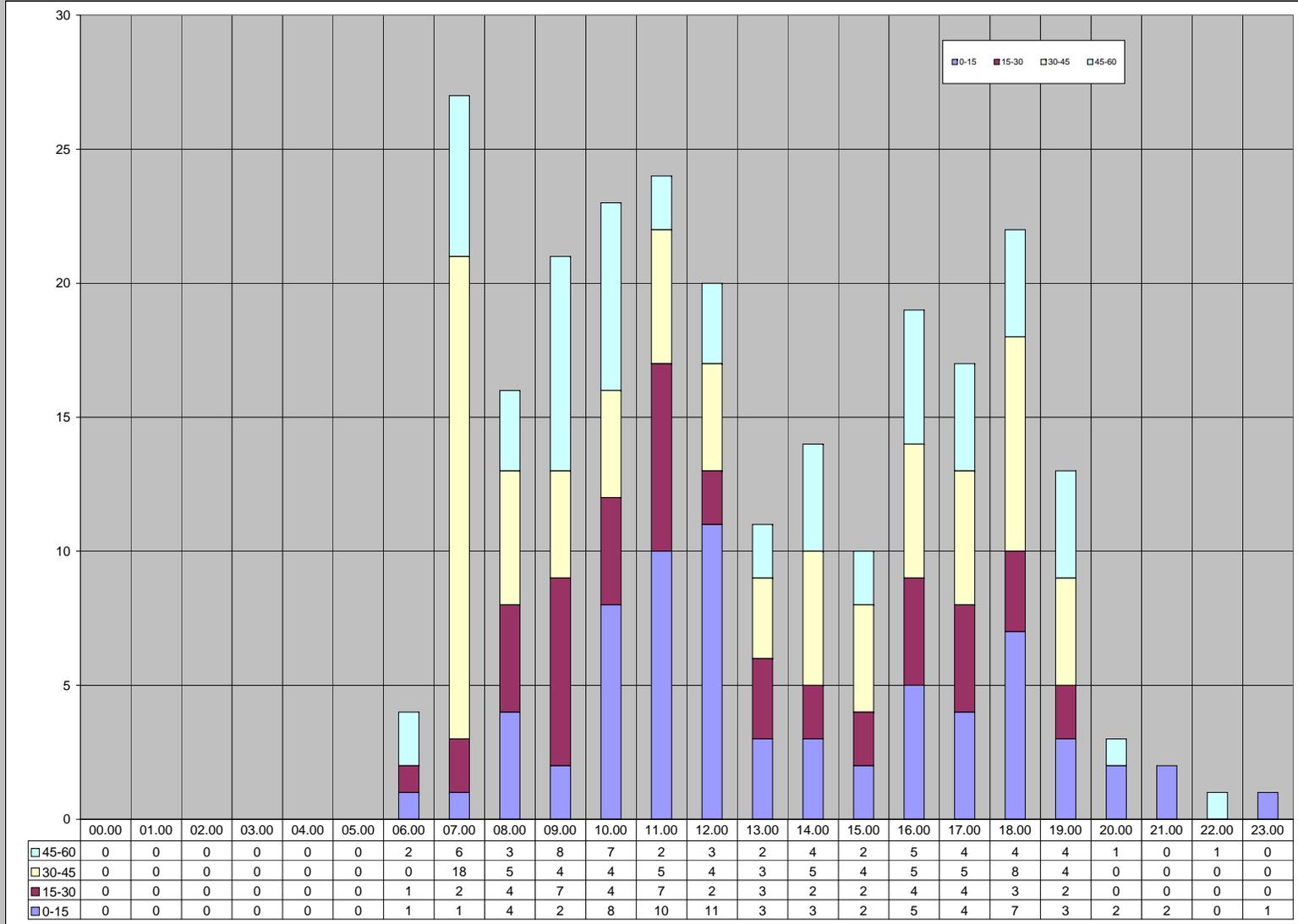
Via GALILEI  
 SEMAFORO - ovest



giovedì 22 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

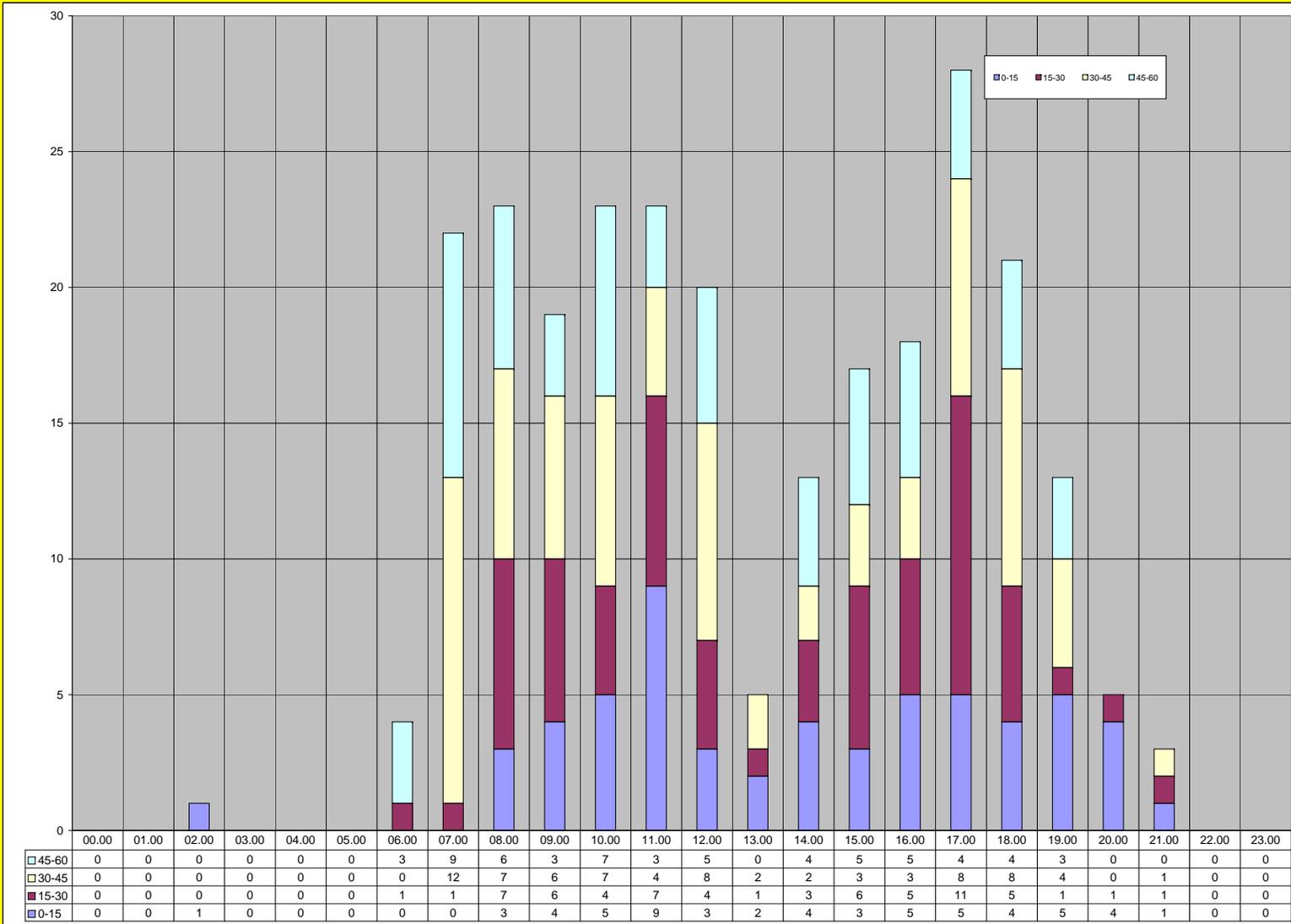
Via GALILEI  
 SEMAFORO - ovest



venerdì 23 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

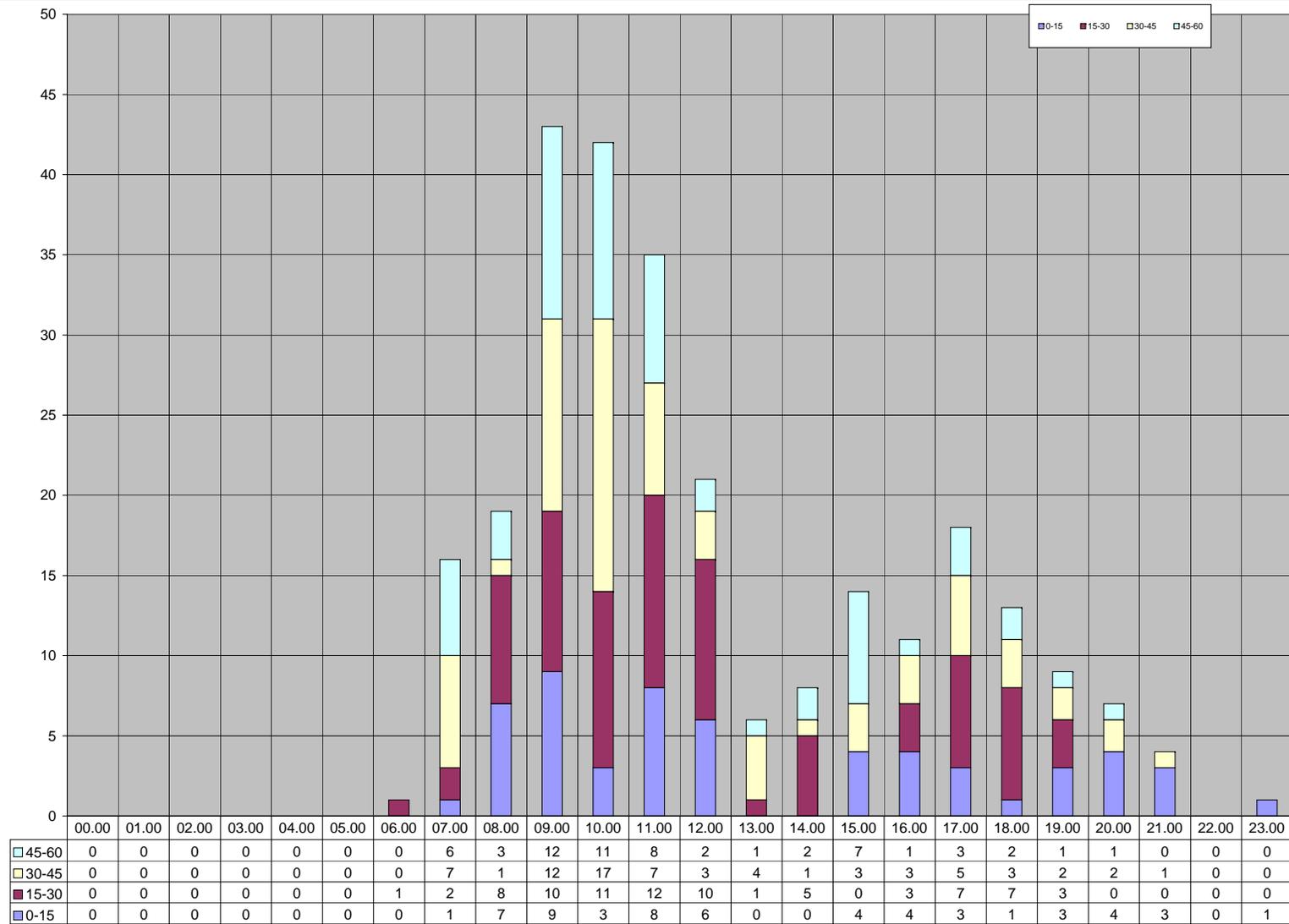
Via GALILEI  
 SEMAFORO - ovest



sabato 24 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

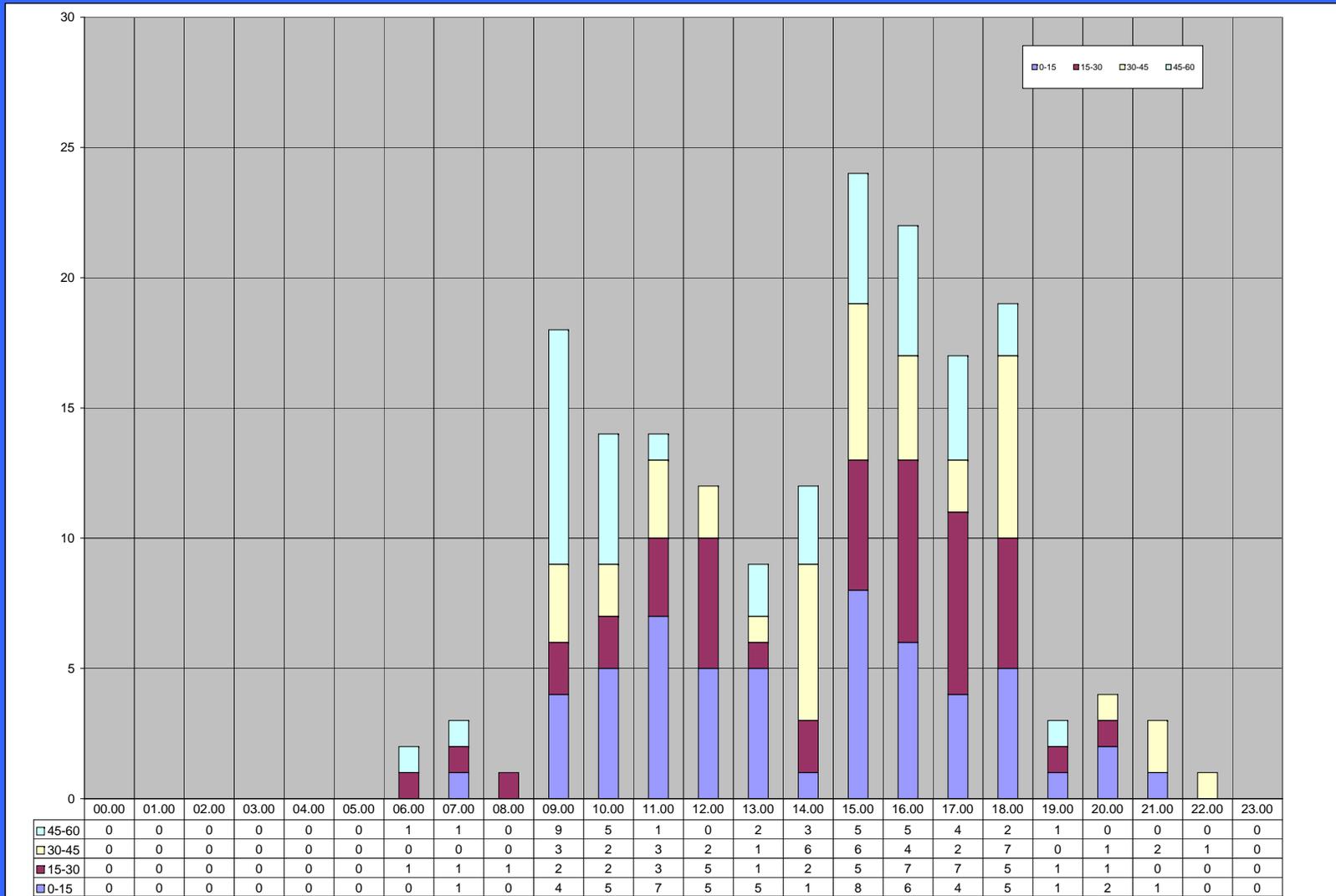
Via GALILEI  
SEMAFORO - ovest



domenica 25 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

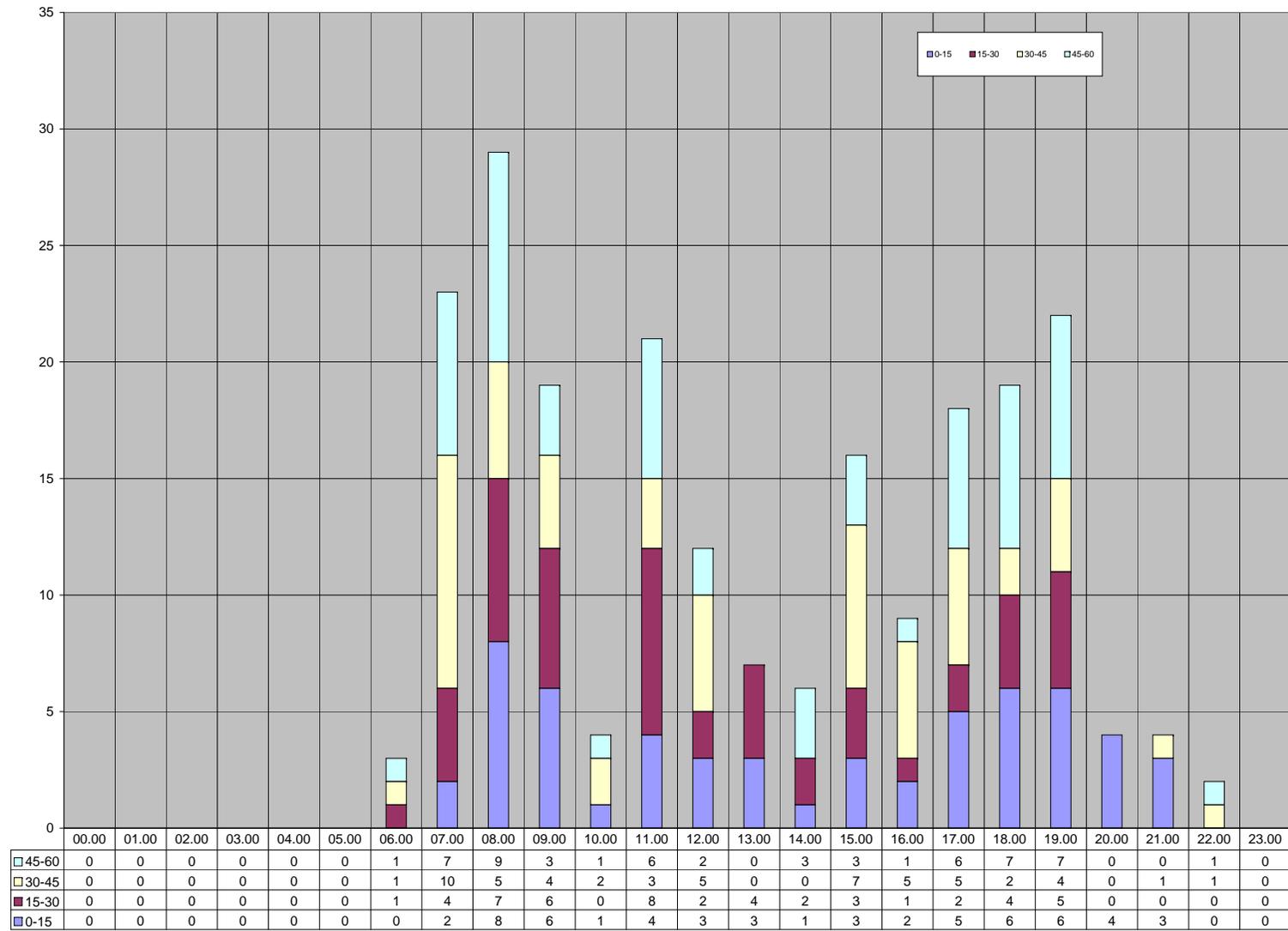
Via GALILEI  
SEMAFORO - ovest



lunedì 26 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

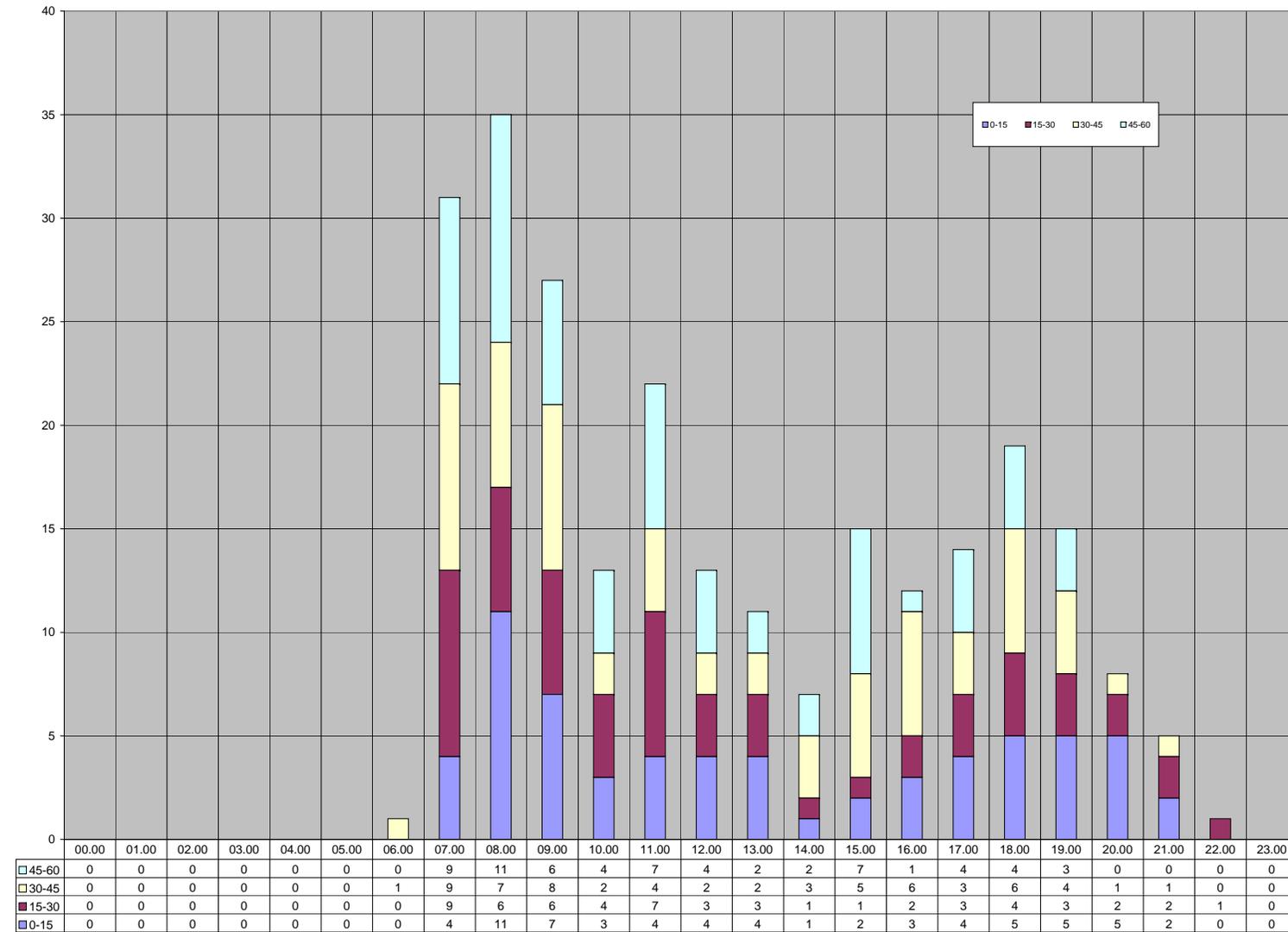
Via GALILEI  
SEMAFORO - ovest



martedì 27 settembre 2011

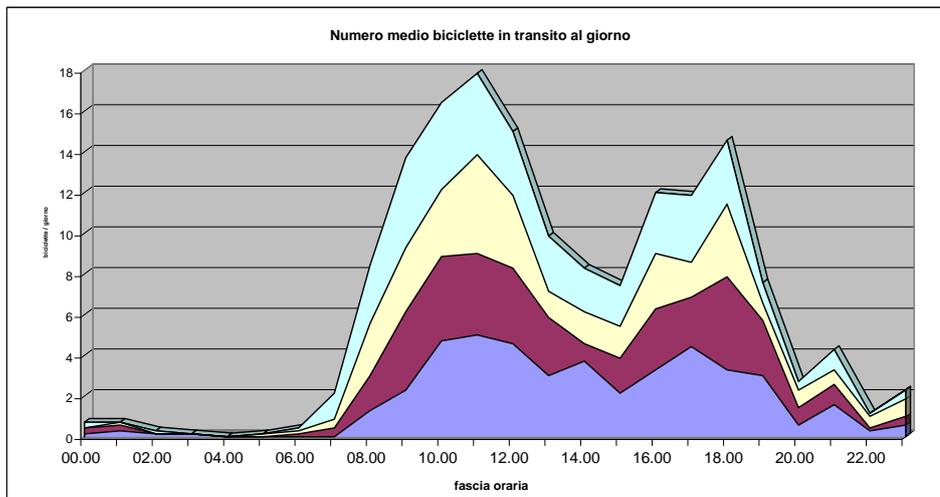
Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via GALILEI  
SEMAFORO - ovest



**Campagna di indagini di traffico su piste ciclabili nel Comune di Ravenna**

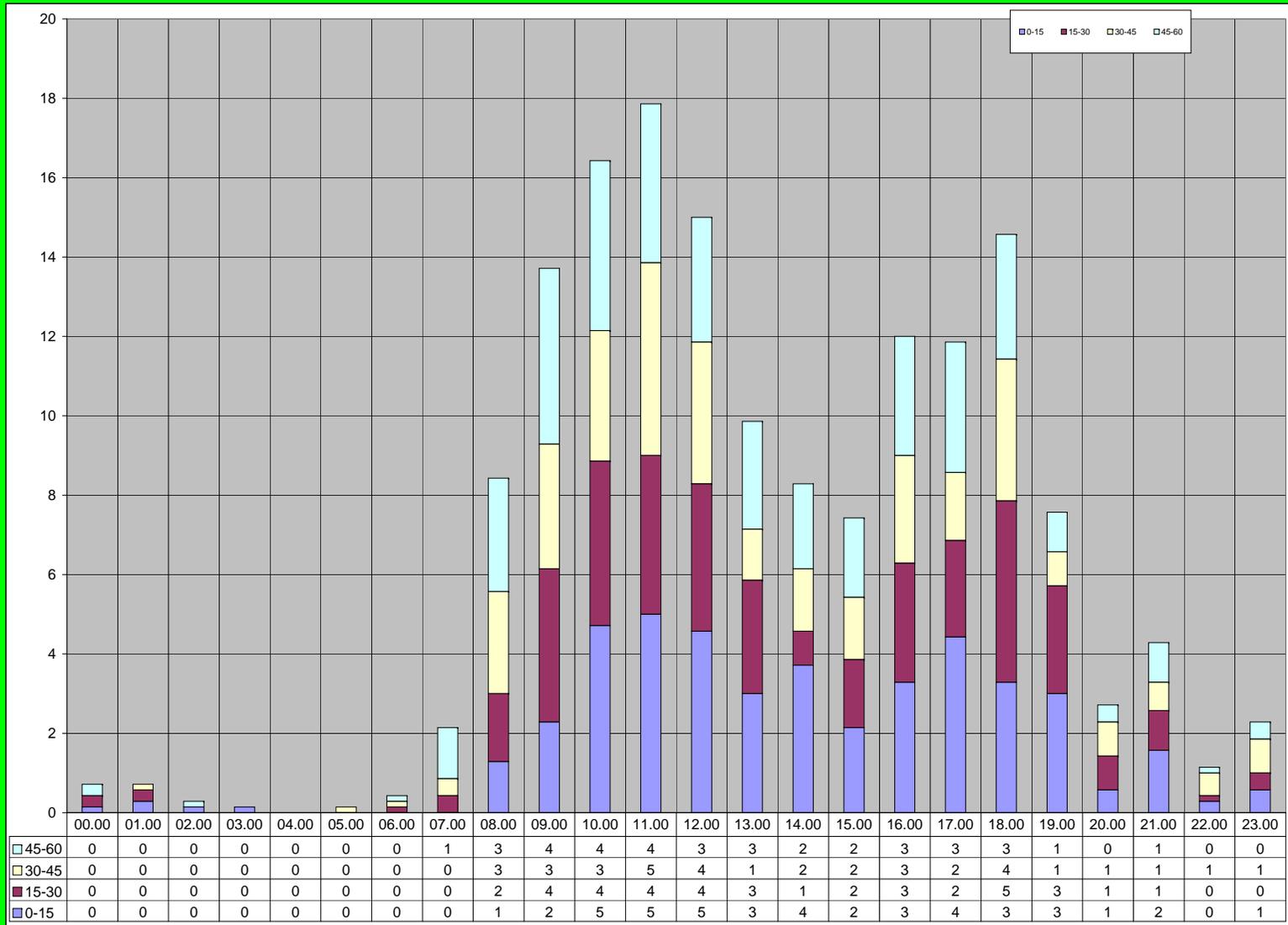
Ubicazione della sezione di misura	Via GALILEI
Direzione	ROT. BRETAGNA
Inizio indagine	14/09/2011
Fine indagine	20/09/2011



Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

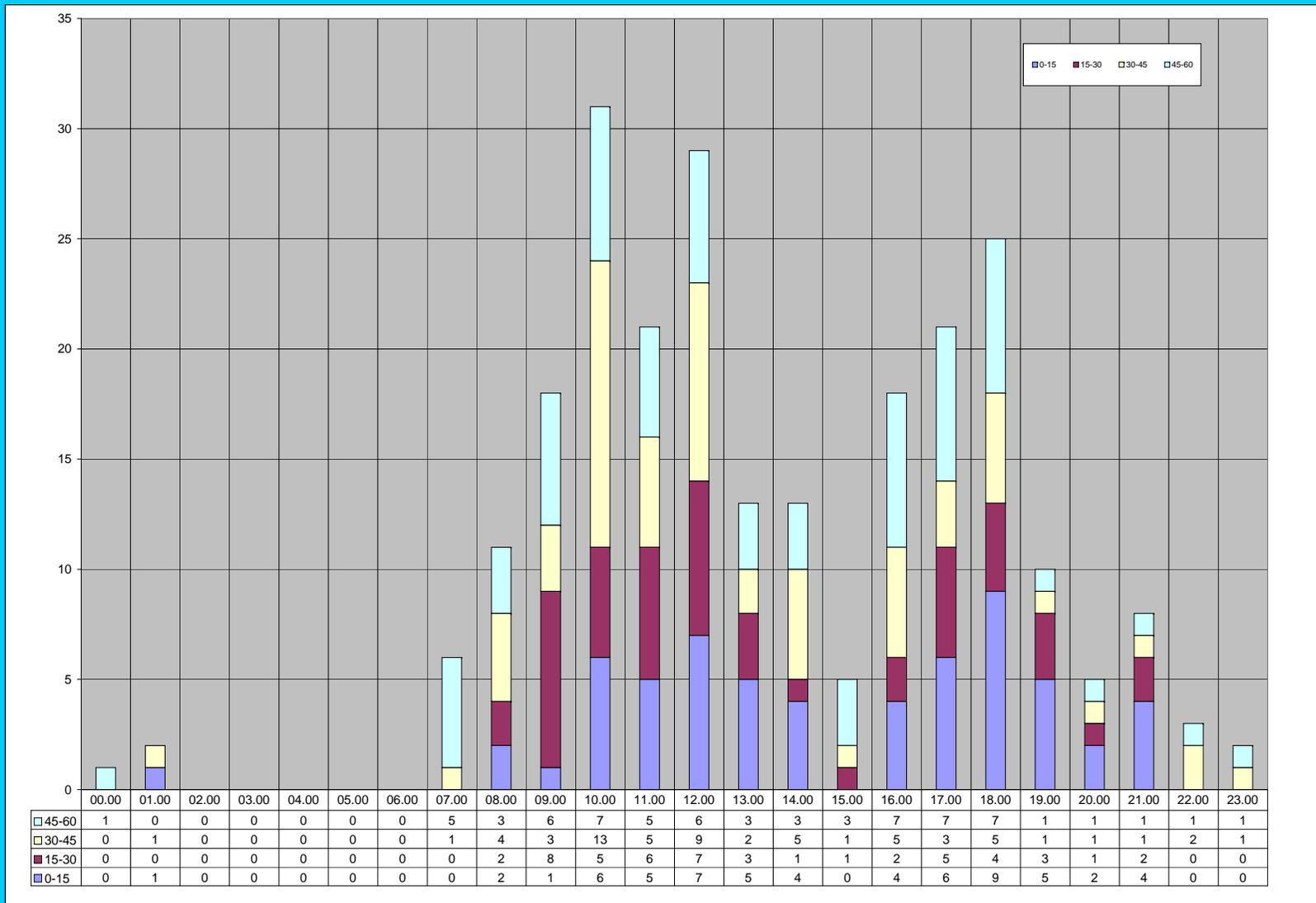
Via GALILEI  
 ROT. BRETAGNA



mercoledì 14 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

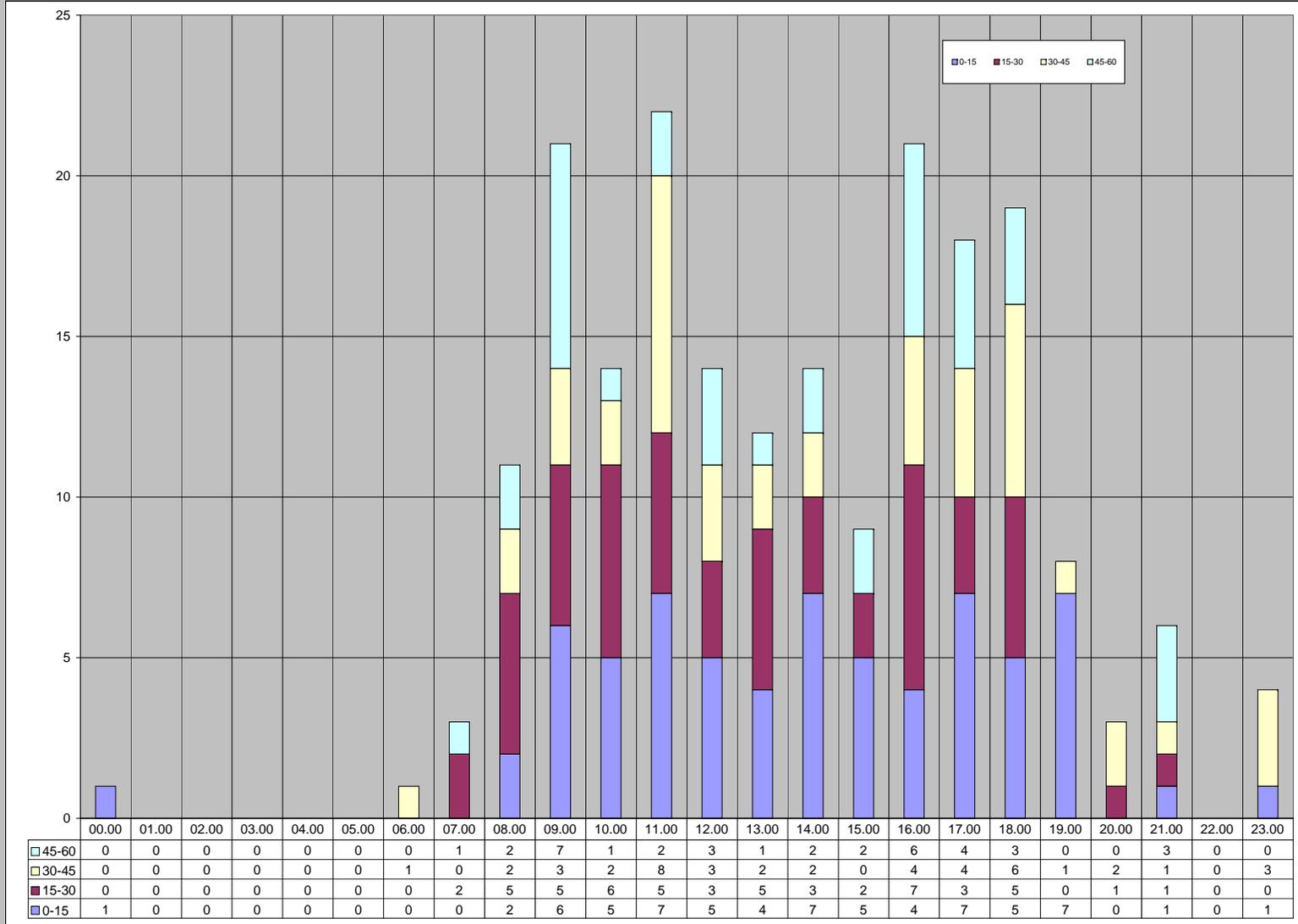
Via GALILEI  
ROT. BRETAGNA



giovedì 15 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

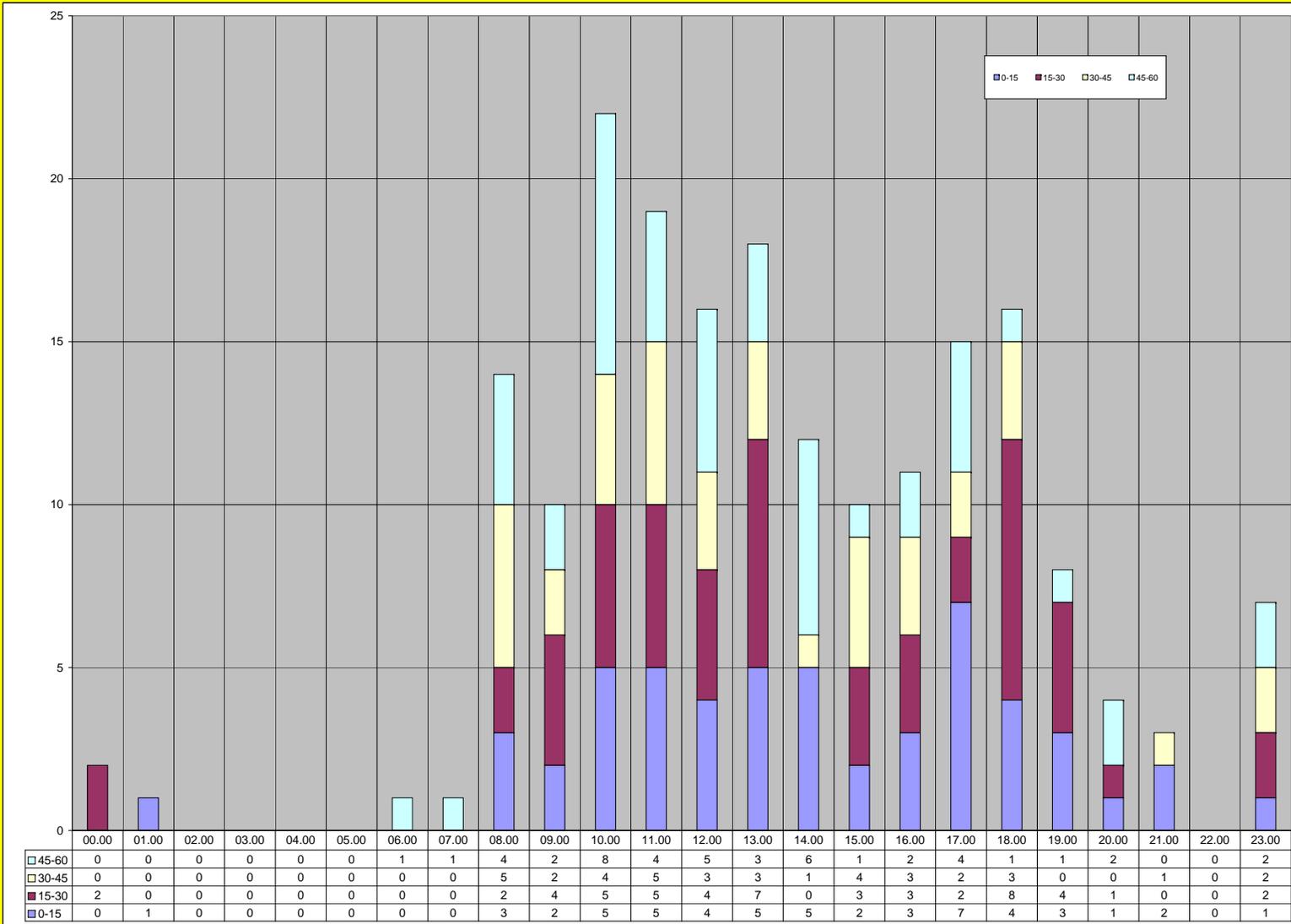
Via GALILEI  
ROT. BRETAGNA



venerdì 16 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

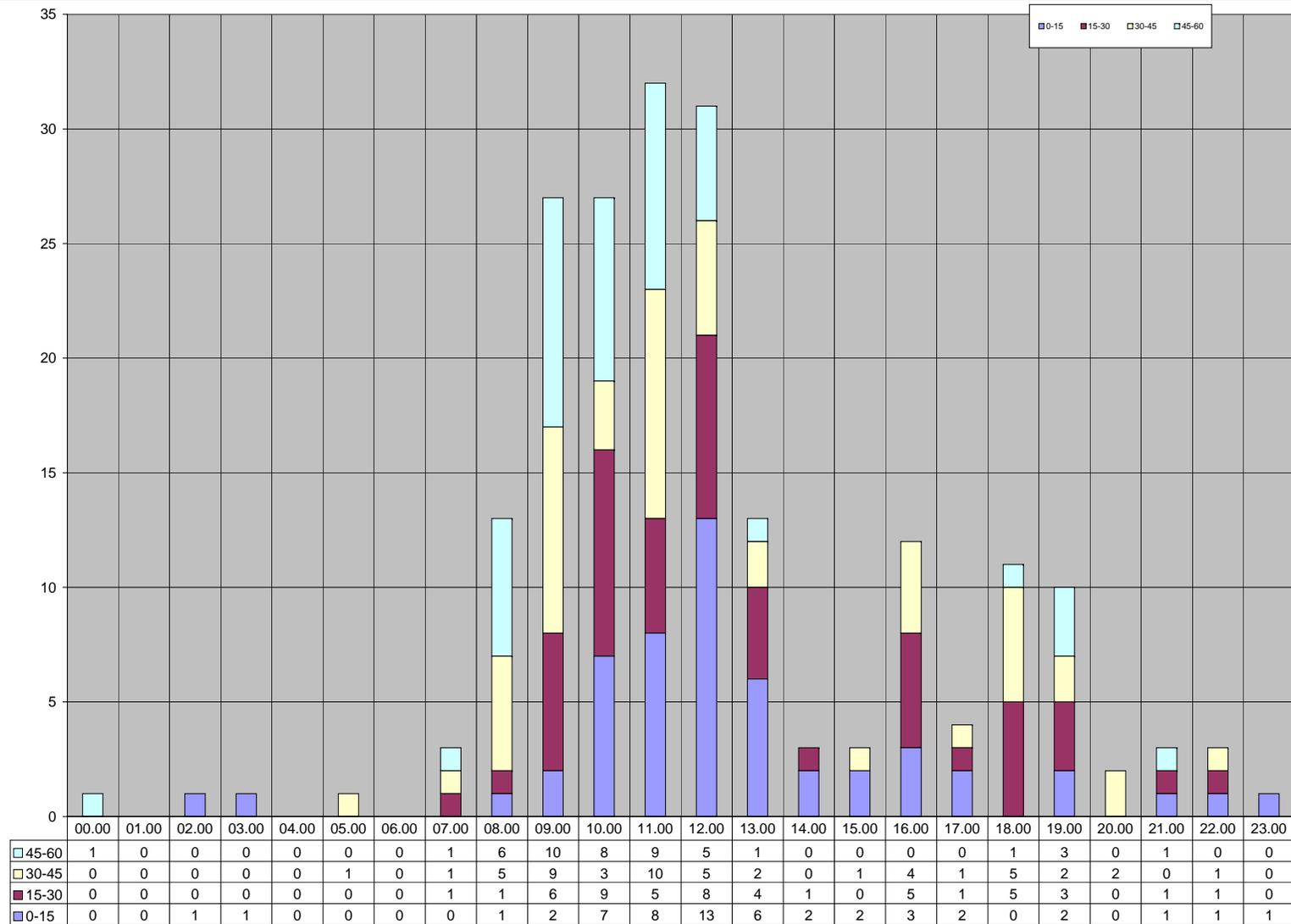
Via GALILEI  
ROT. BRETAGNA



sabato 17 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via GALILEI  
ROT. BRETAGNA

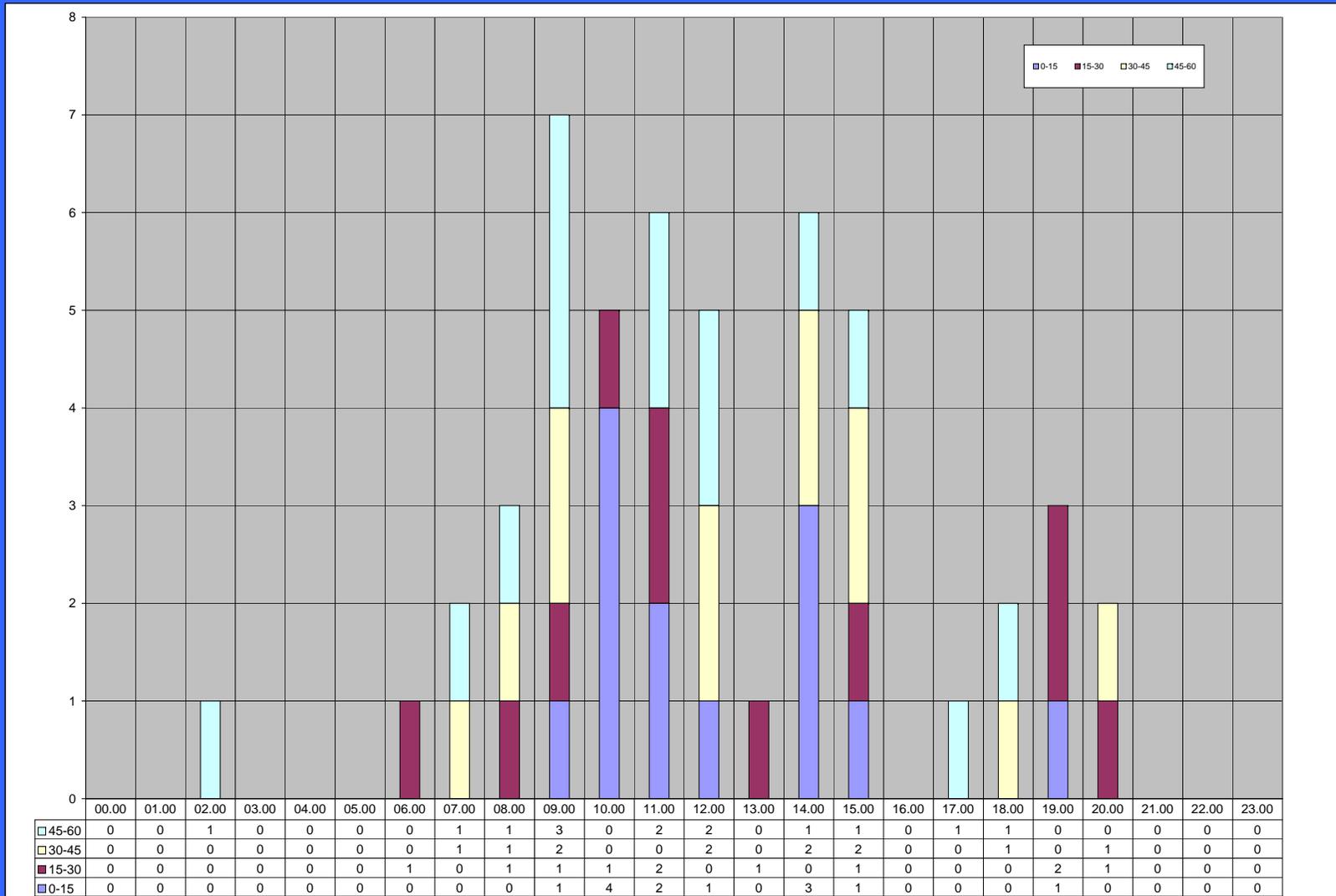


domenica 18 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura

Direzione

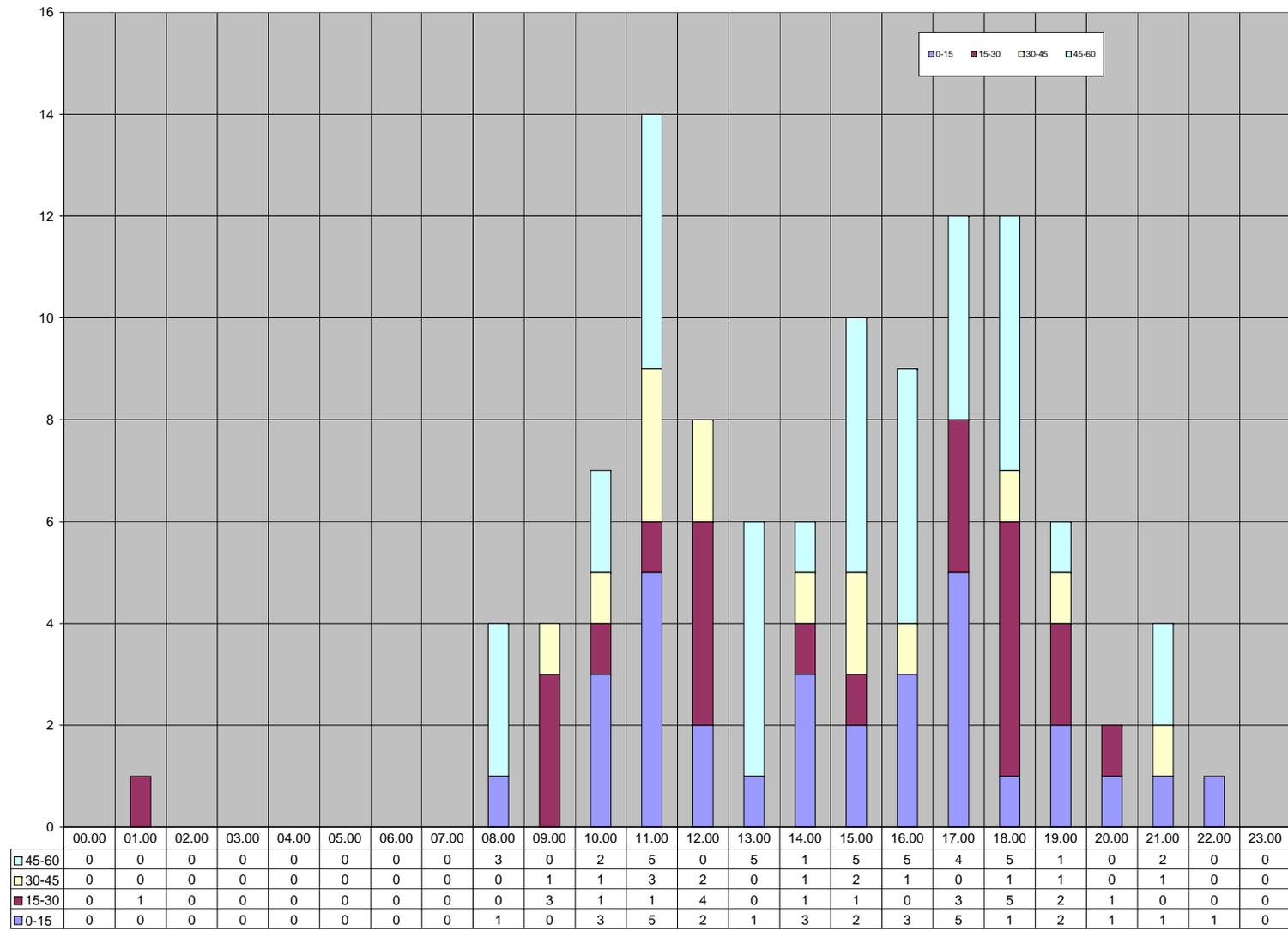
Via GALILEI  
ROT. BRETAGNA



lunedì 19 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

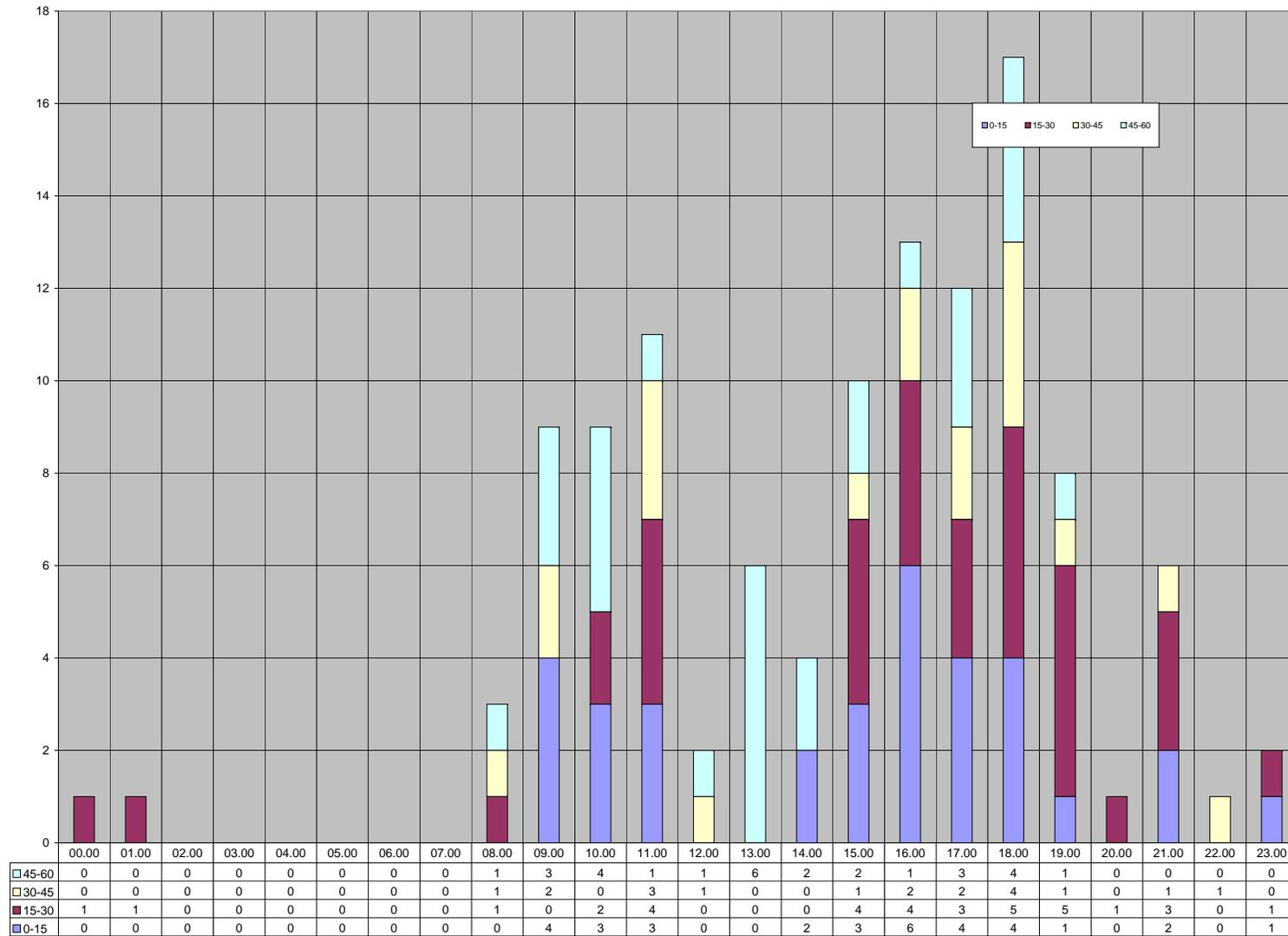
Via GALILEI  
ROT. BRETAGNA



martedì 20 settembre 2011

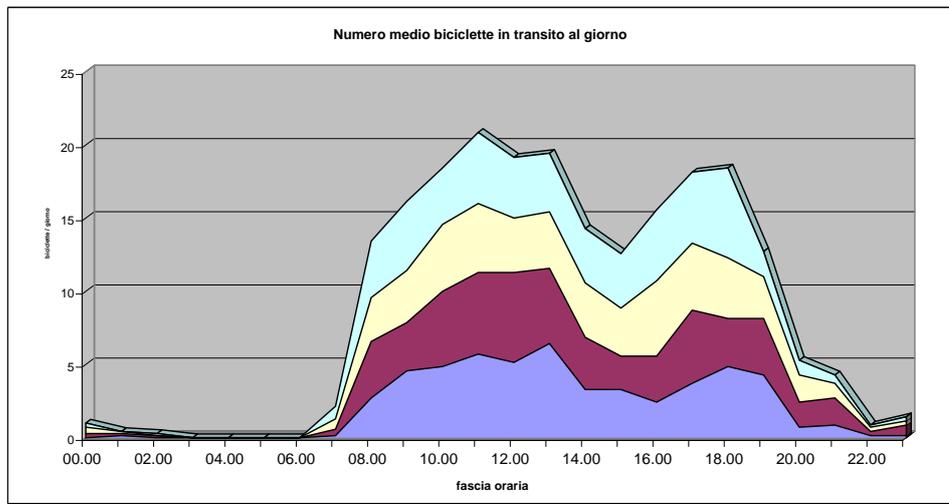
Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via GALILEI  
ROT. BRETAGNA



**Campagna di indagini di traffico su piste ciclabili nel Comune di Ravenna**

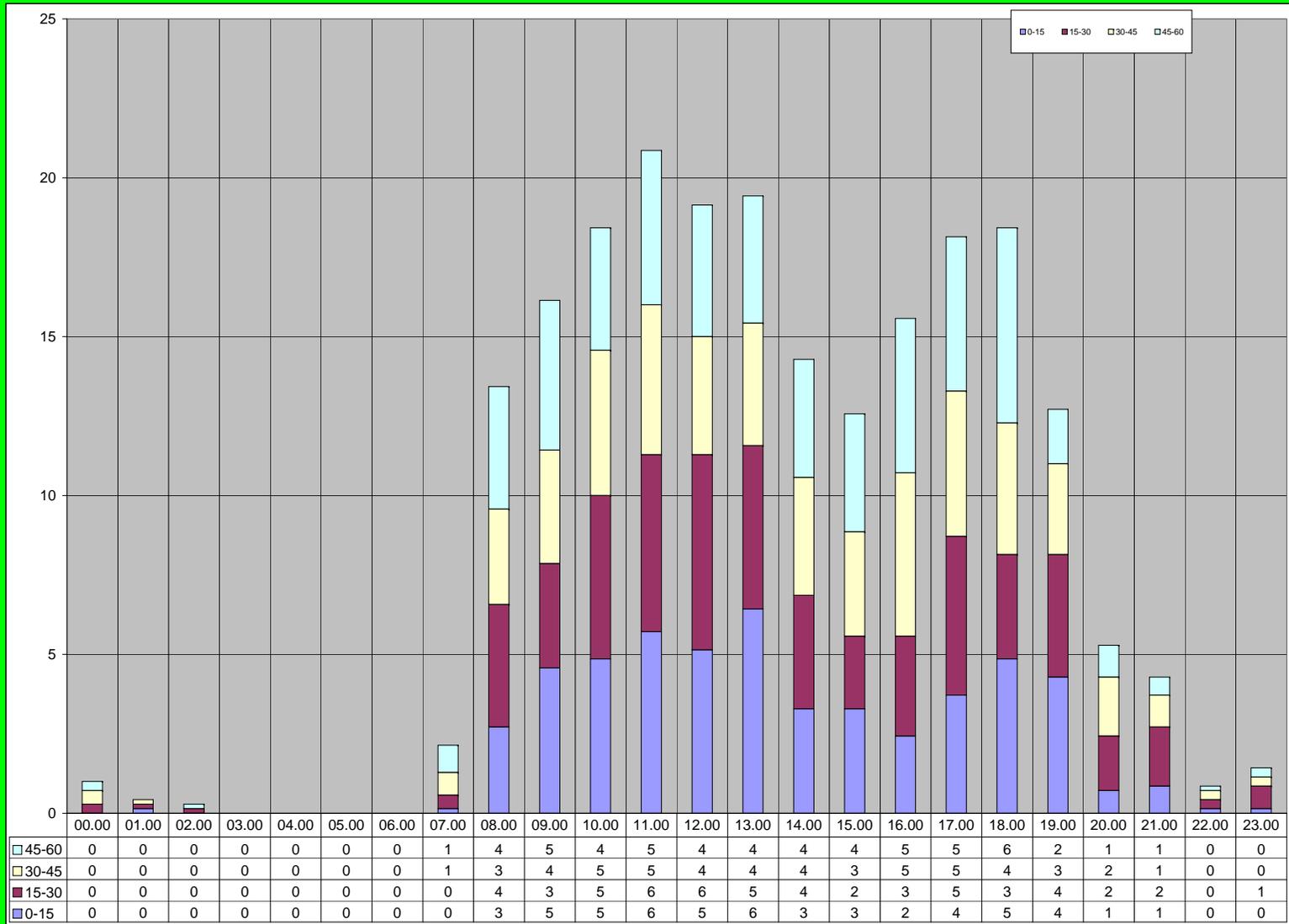
Ubicazione della sezione di misura	Via GALILEI
Direzione	ROT. BRETAGNA
Inizio indagine	21/09/2011
Fine indagine	27/09/2011



Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

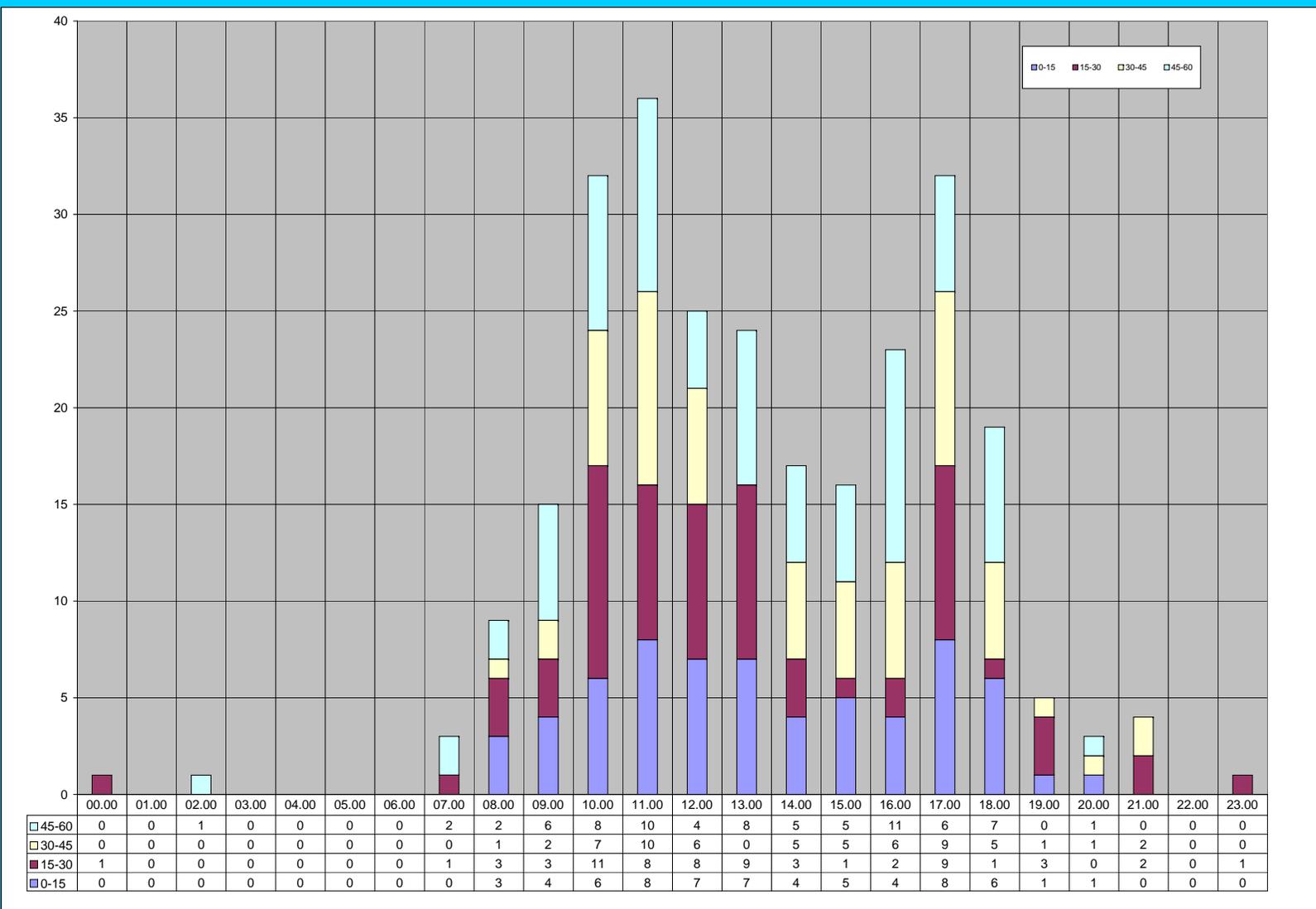
Via GALILEI  
 ROT. BRETAGNA



mercoledì 21 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

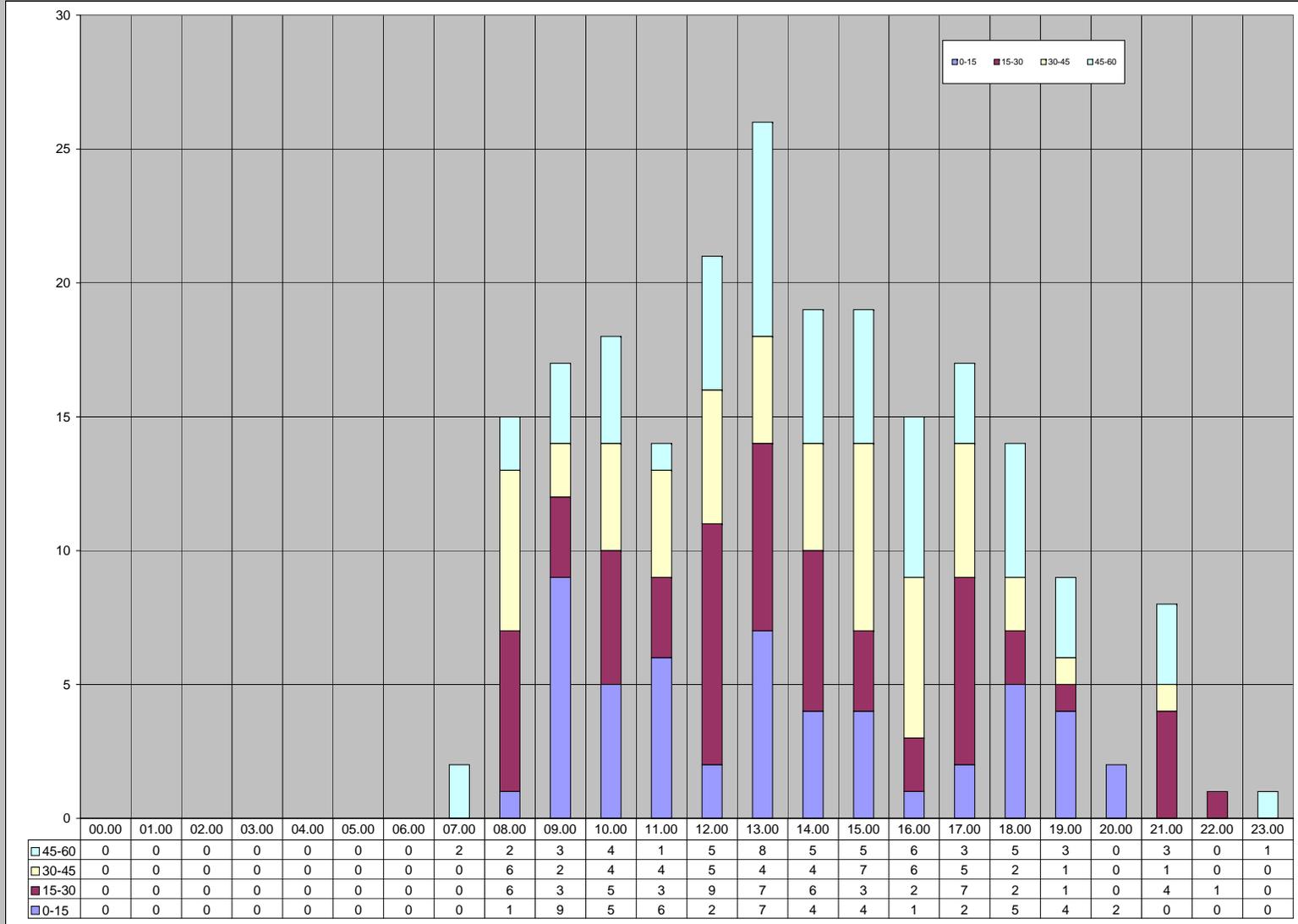
Via GALILEI  
 ROT. BRETAGNA



giovedì 22 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

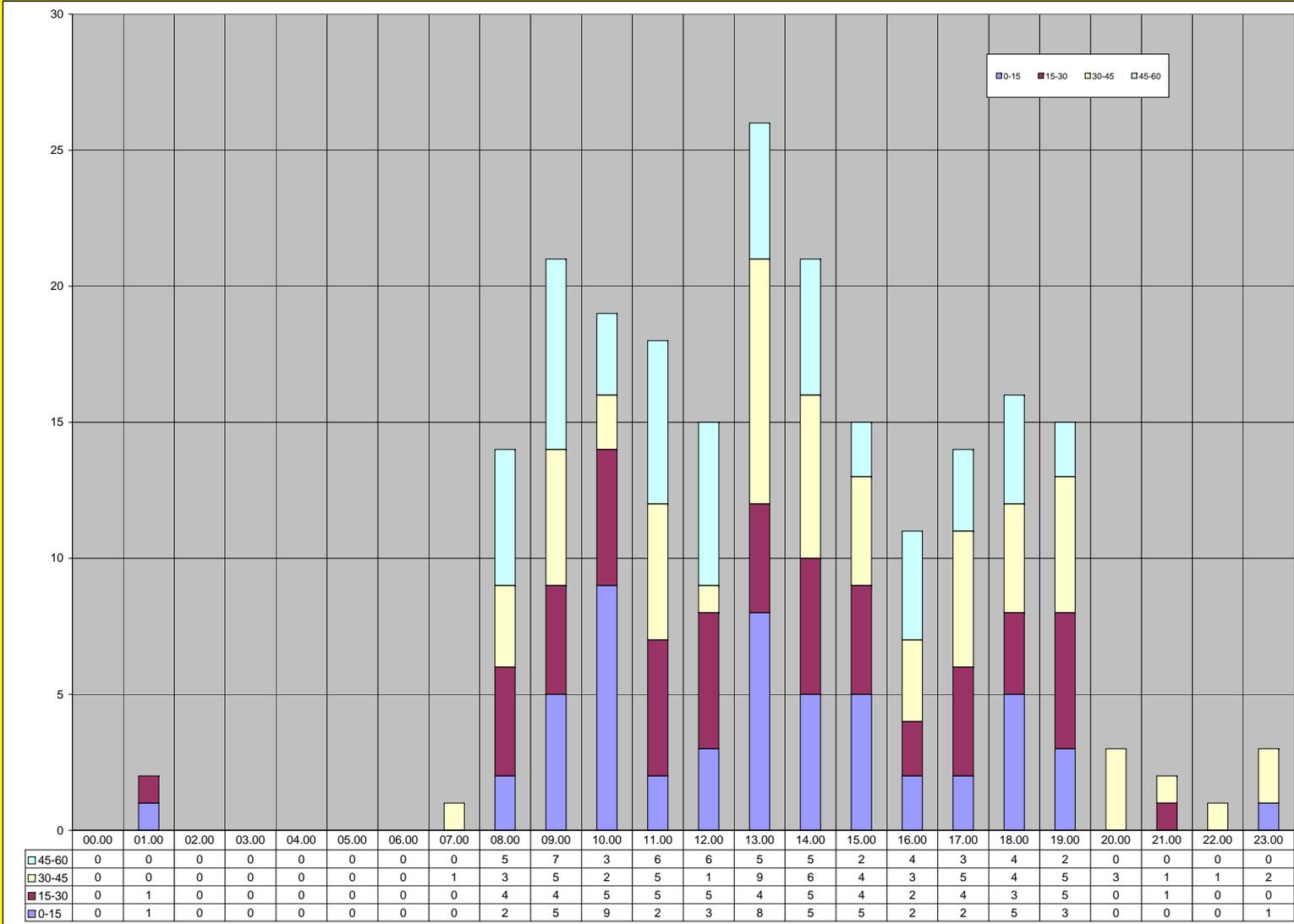
Via GALILEI  
 ROT. BRETAGNA



venerdì 23 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

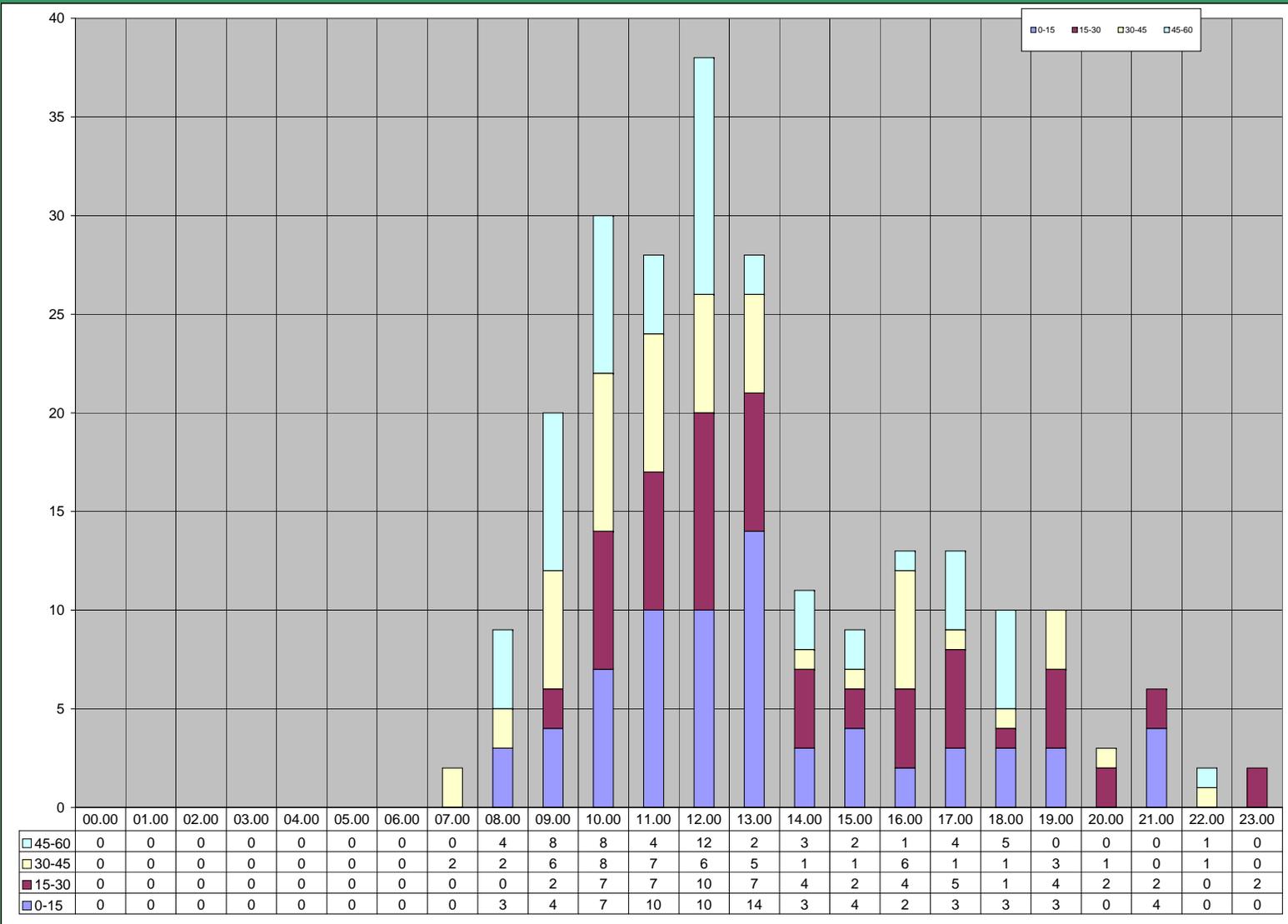
Via GALILEI  
ROT. BRETAGNA



sabato 24 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via GALILEI  
ROT. BRETAGNA

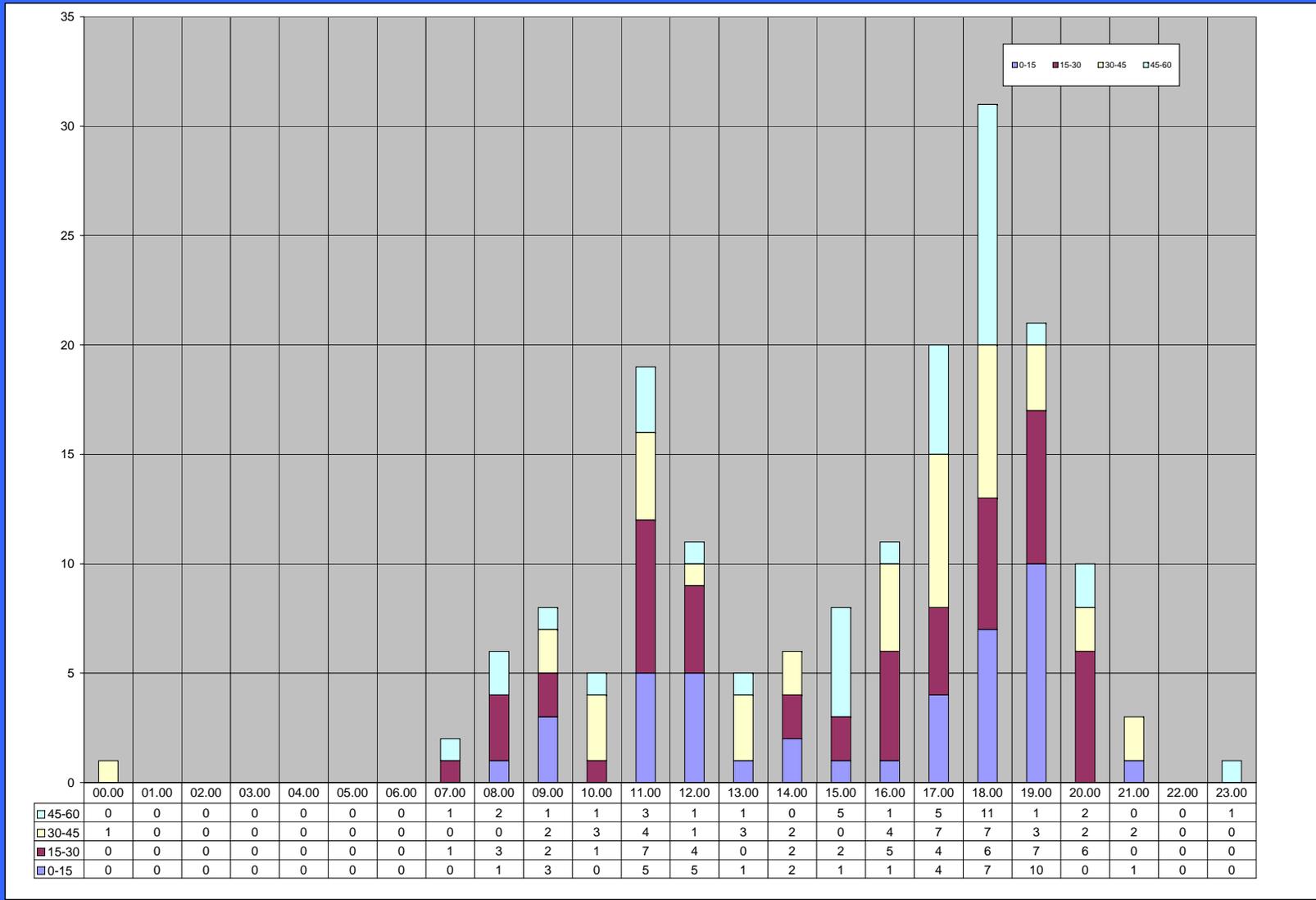


domenica 25 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura

Direzione

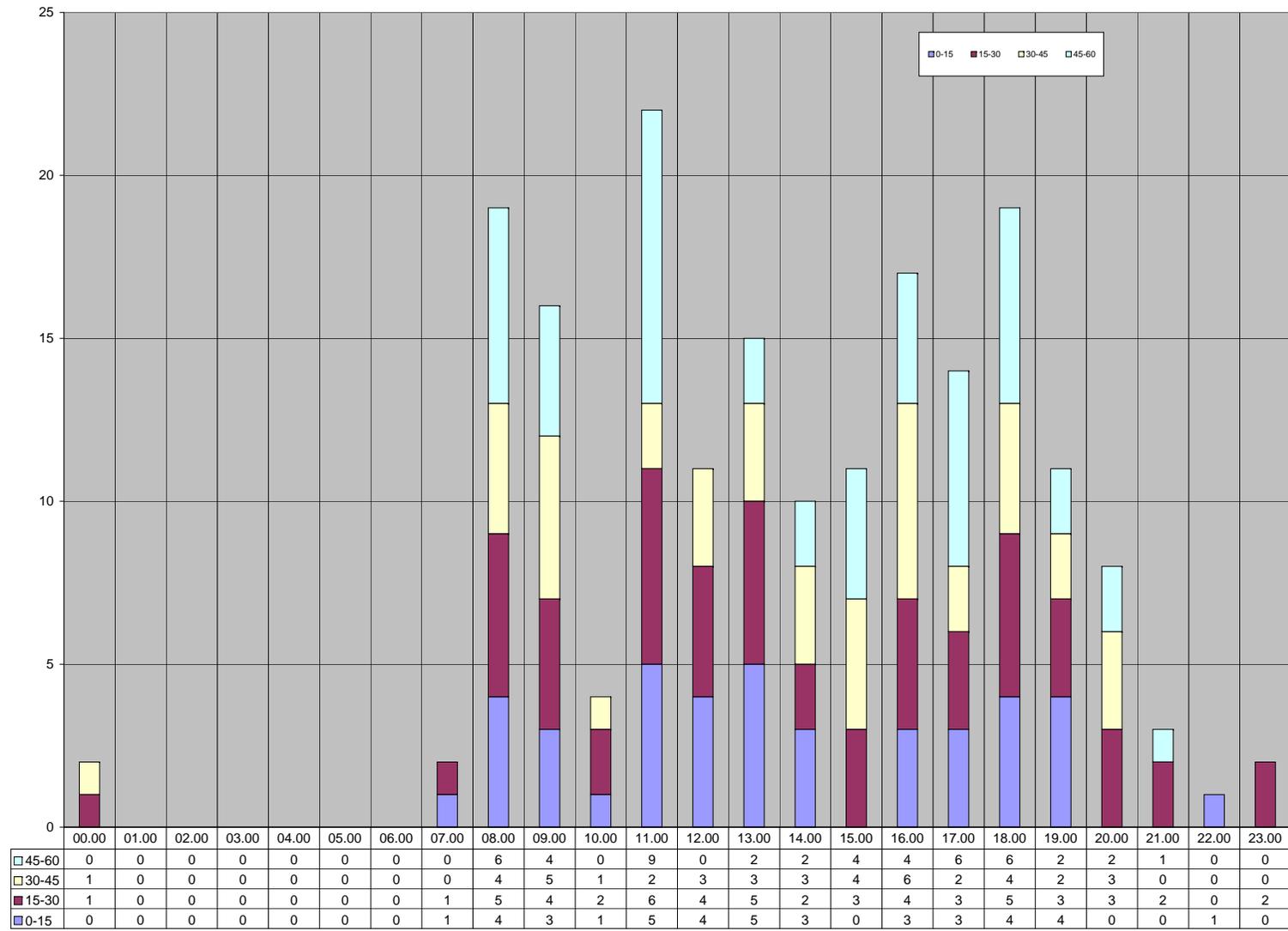
Via GALILEI  
ROT. BRETAGNA



lunedì 26 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

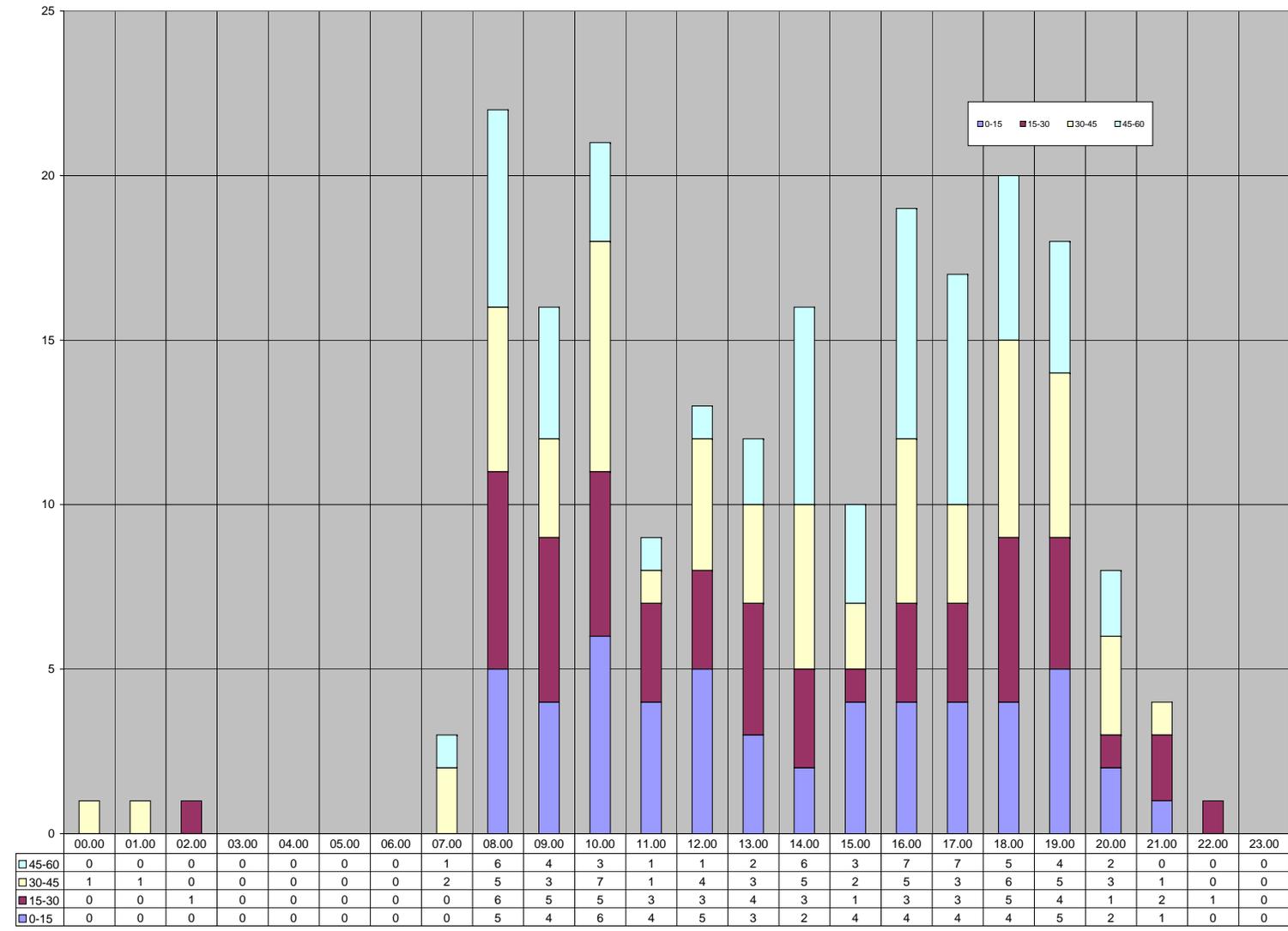
Via GALILEI  
ROT. BRETAGNA



martedì 27 settembre 2011

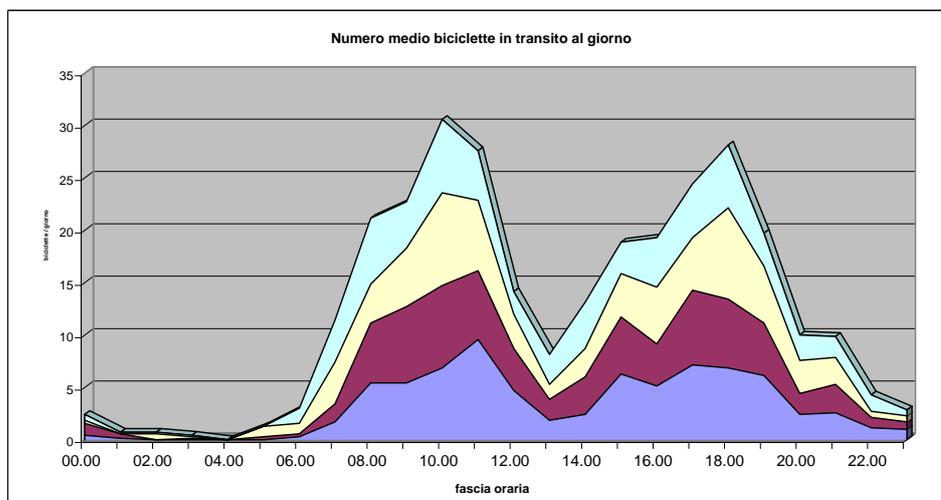
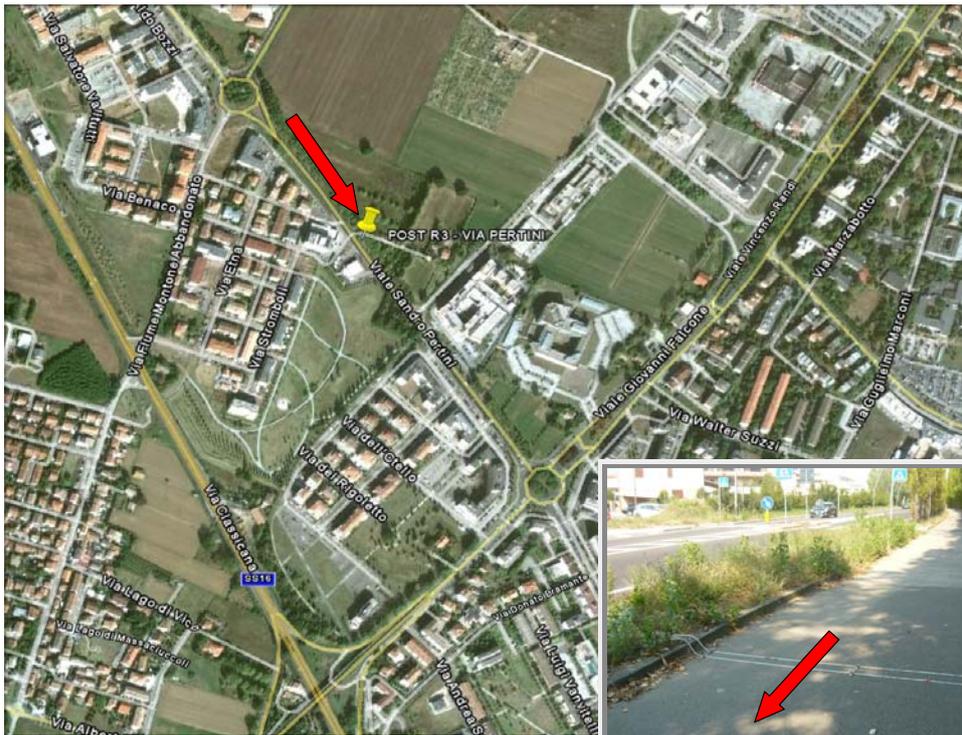
Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via GALILEI  
ROT. BRETAGNA



**Campagna di indagini di traffico su piste ciclabili nel Comune di Ravenna**

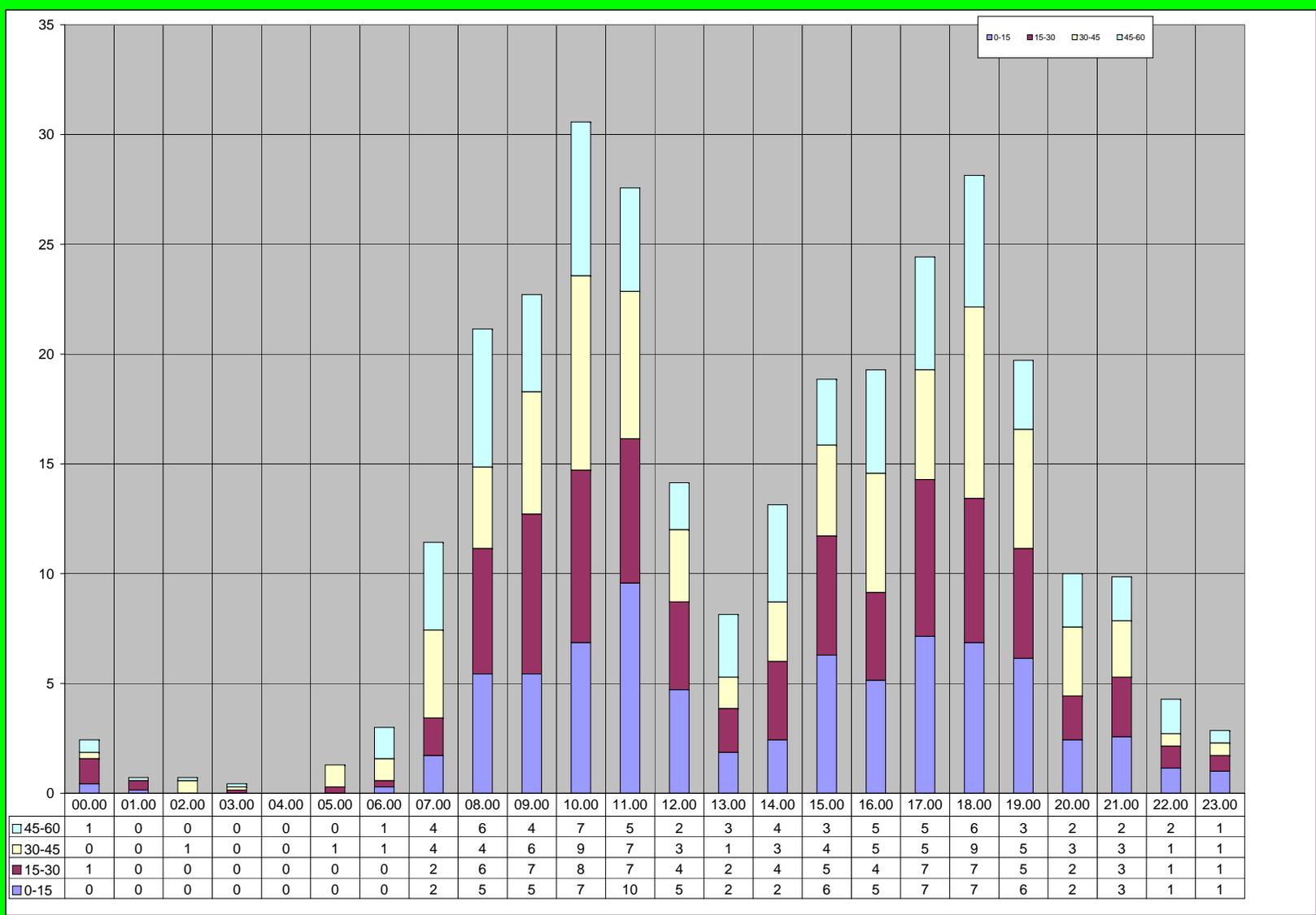
Ubicazione della sezione di misura	Via PERTINI
Direzione	viale Alberti
Inizio indagine	14/09/2011
Fine indagine	20/09/2011



Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

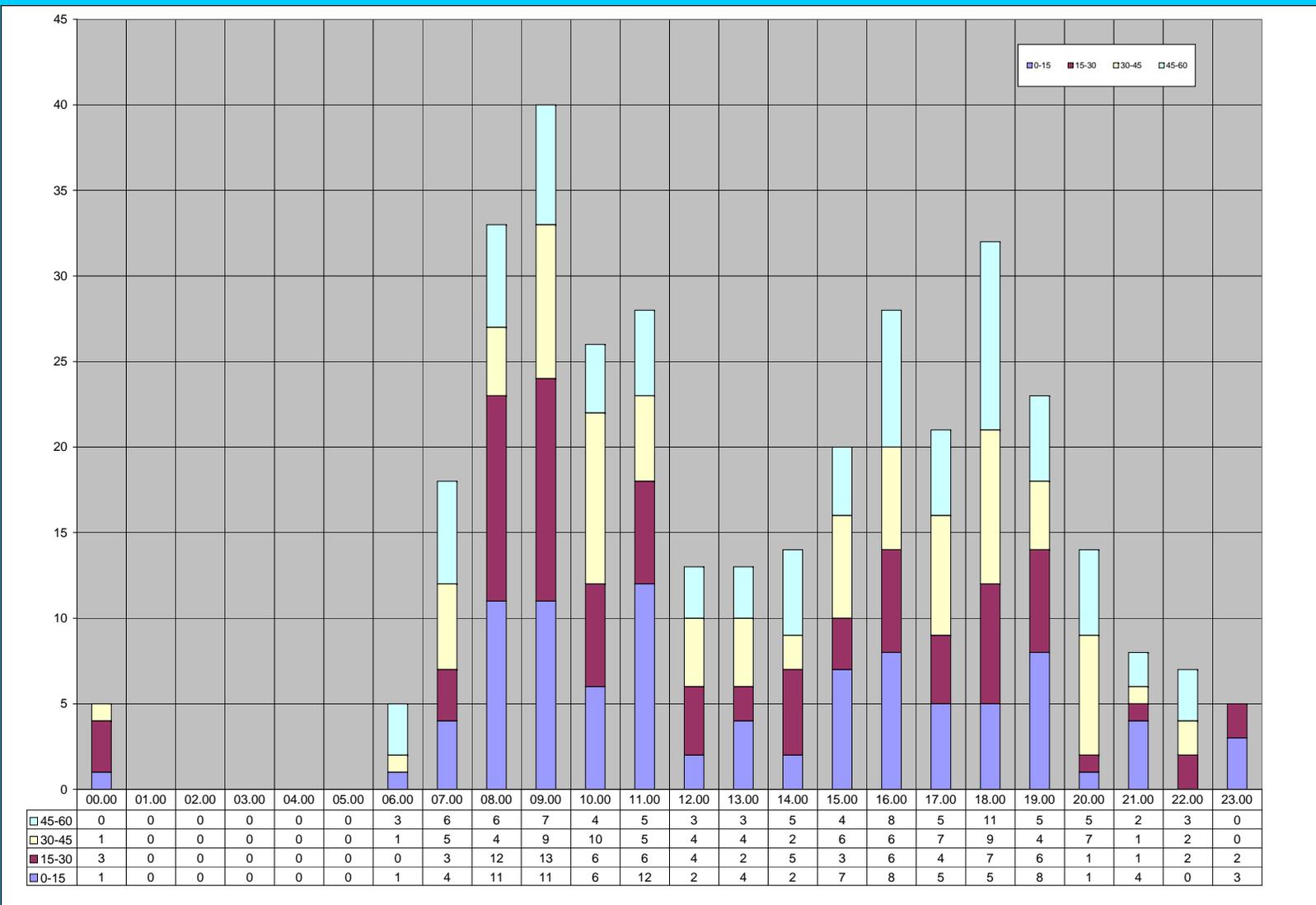
Via PERTINI  
 viale Alberti



mercoledì 14 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

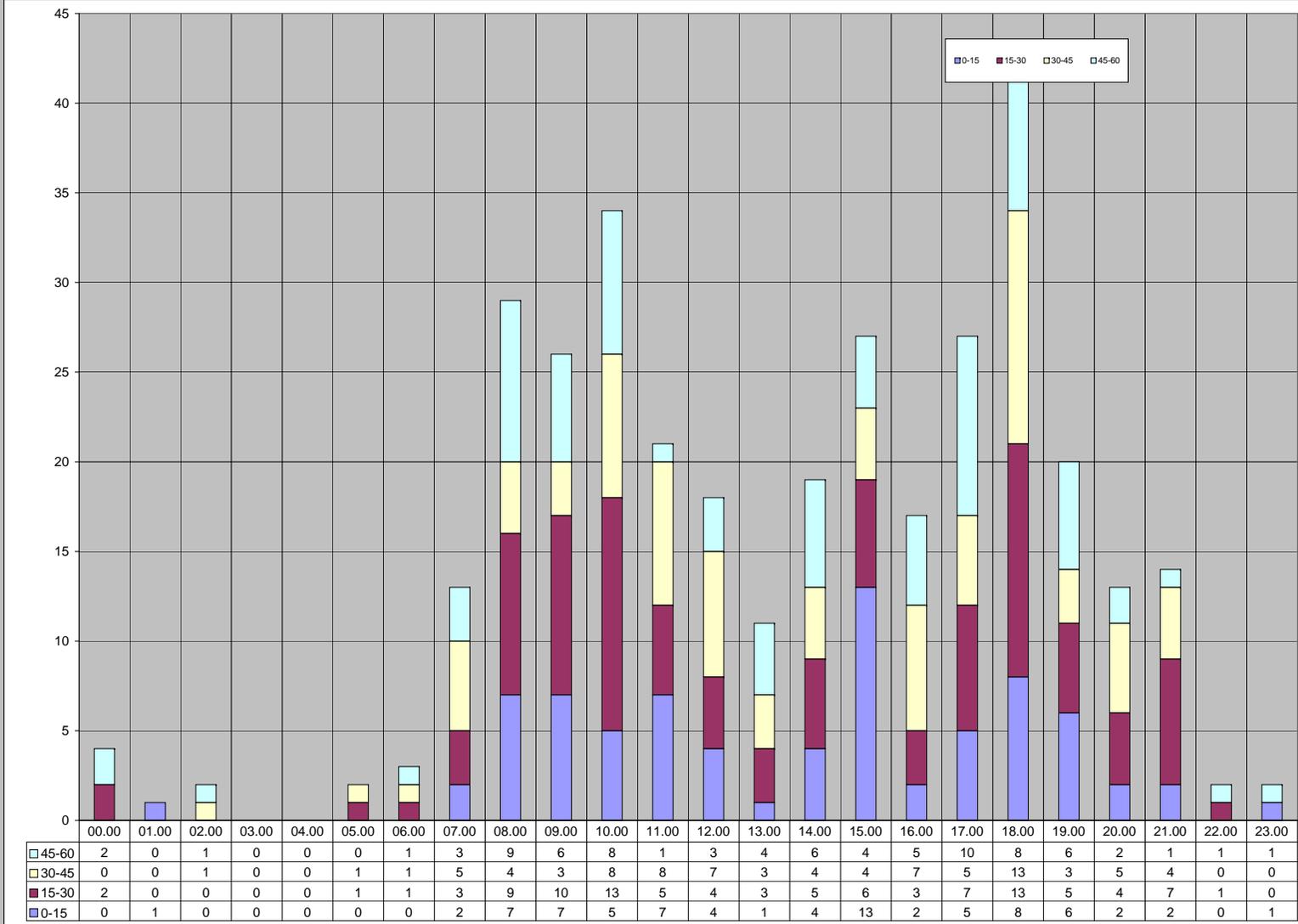
Via PERTINI  
 viale Alberti



giovedì 15 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

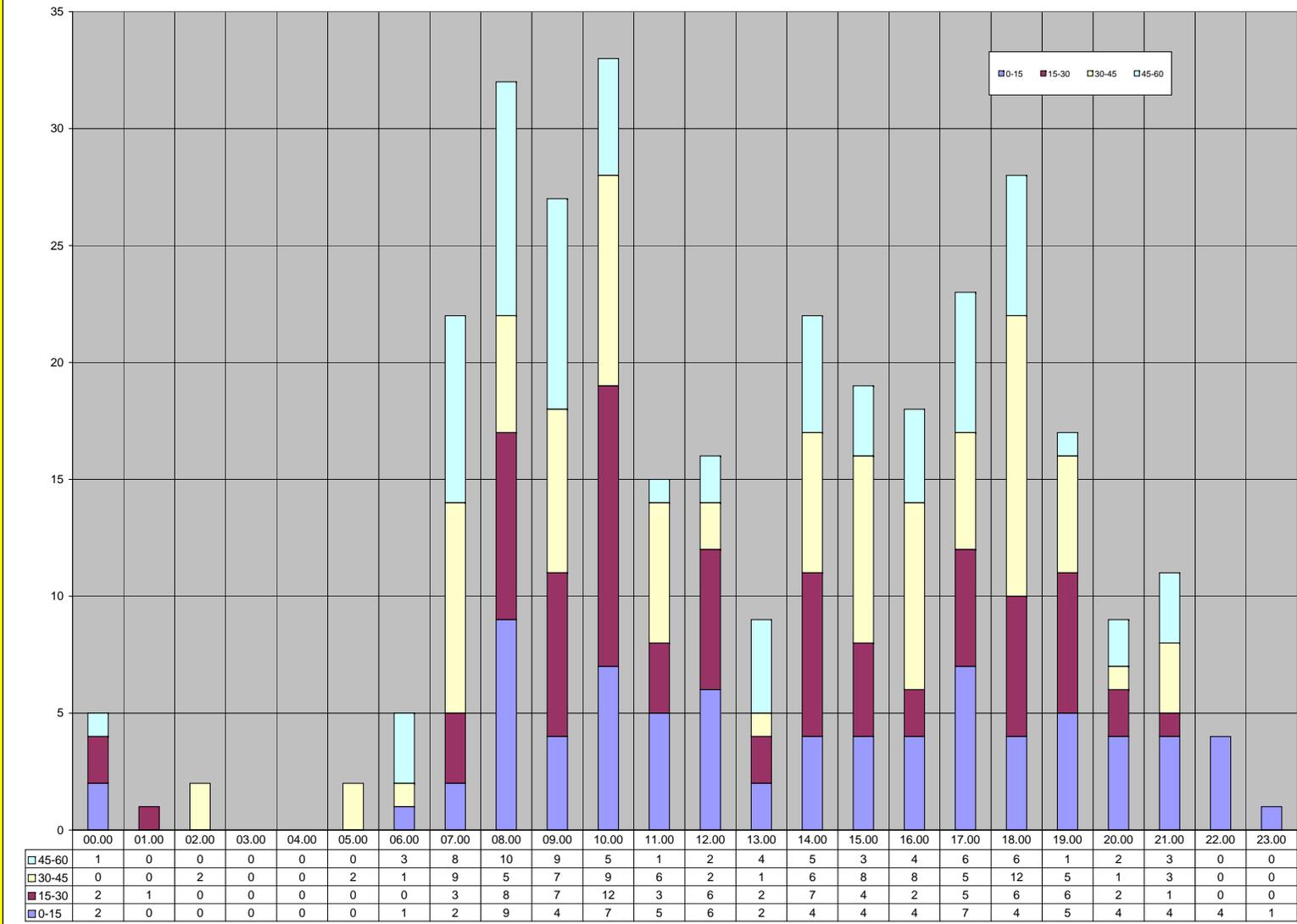
Via PERTINI  
 viale Alberti



venerdì 16 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

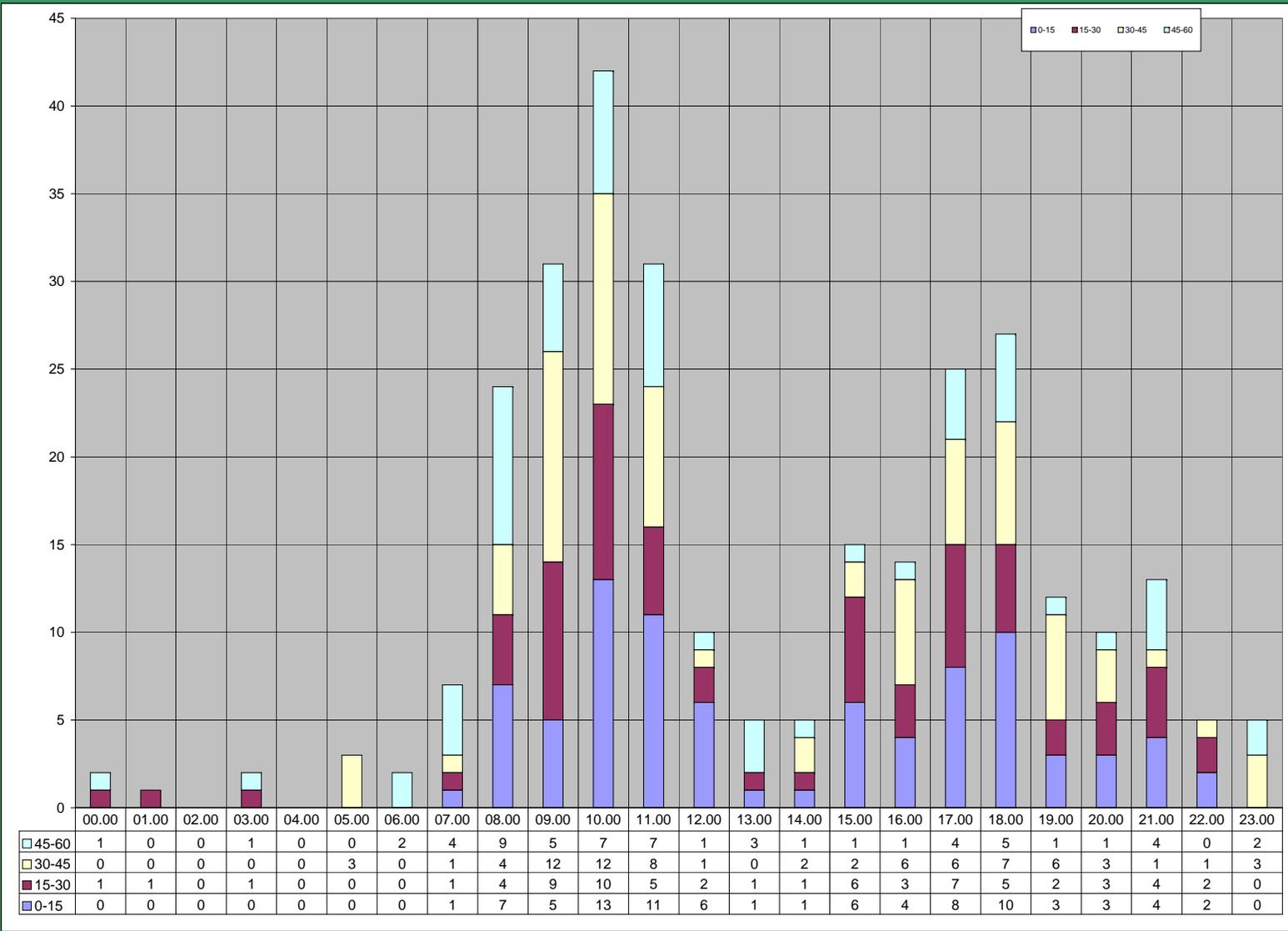
Via PERTINI  
 viale Alberti



sabato 17 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

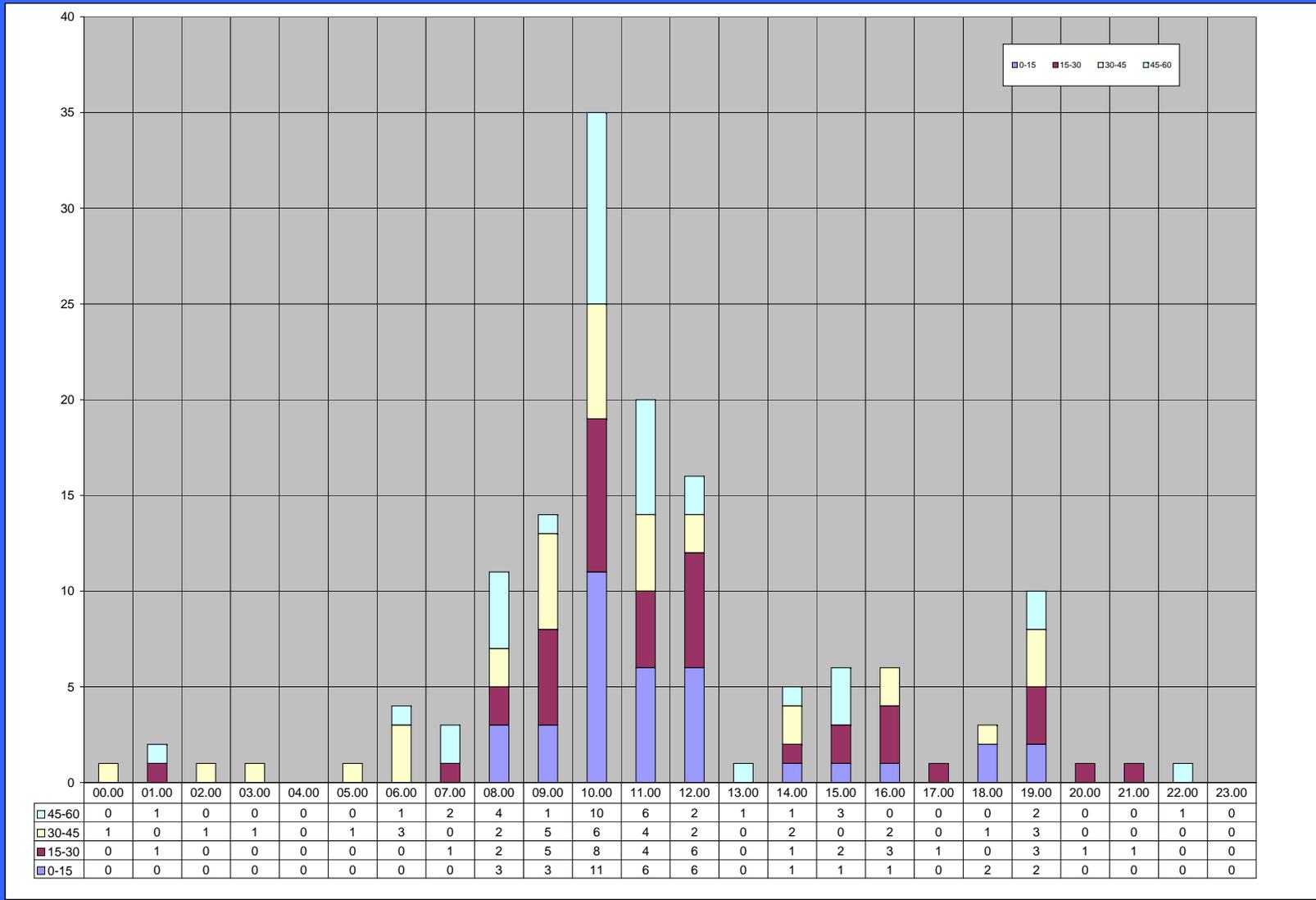
Via PERTINI  
viale Alberti



domenica 18 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

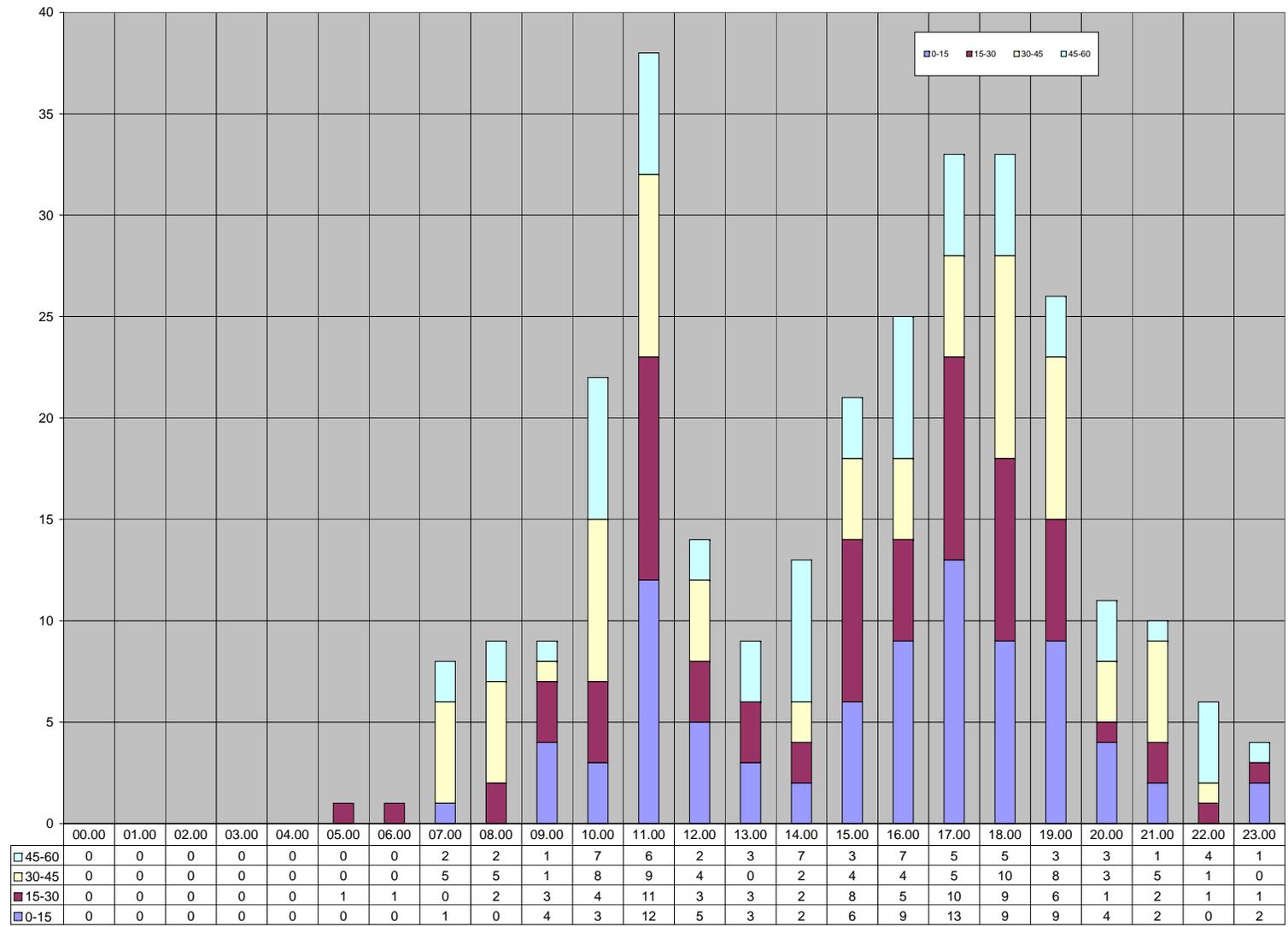
Via PERTINI  
viale Alberti



lunedì 19 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

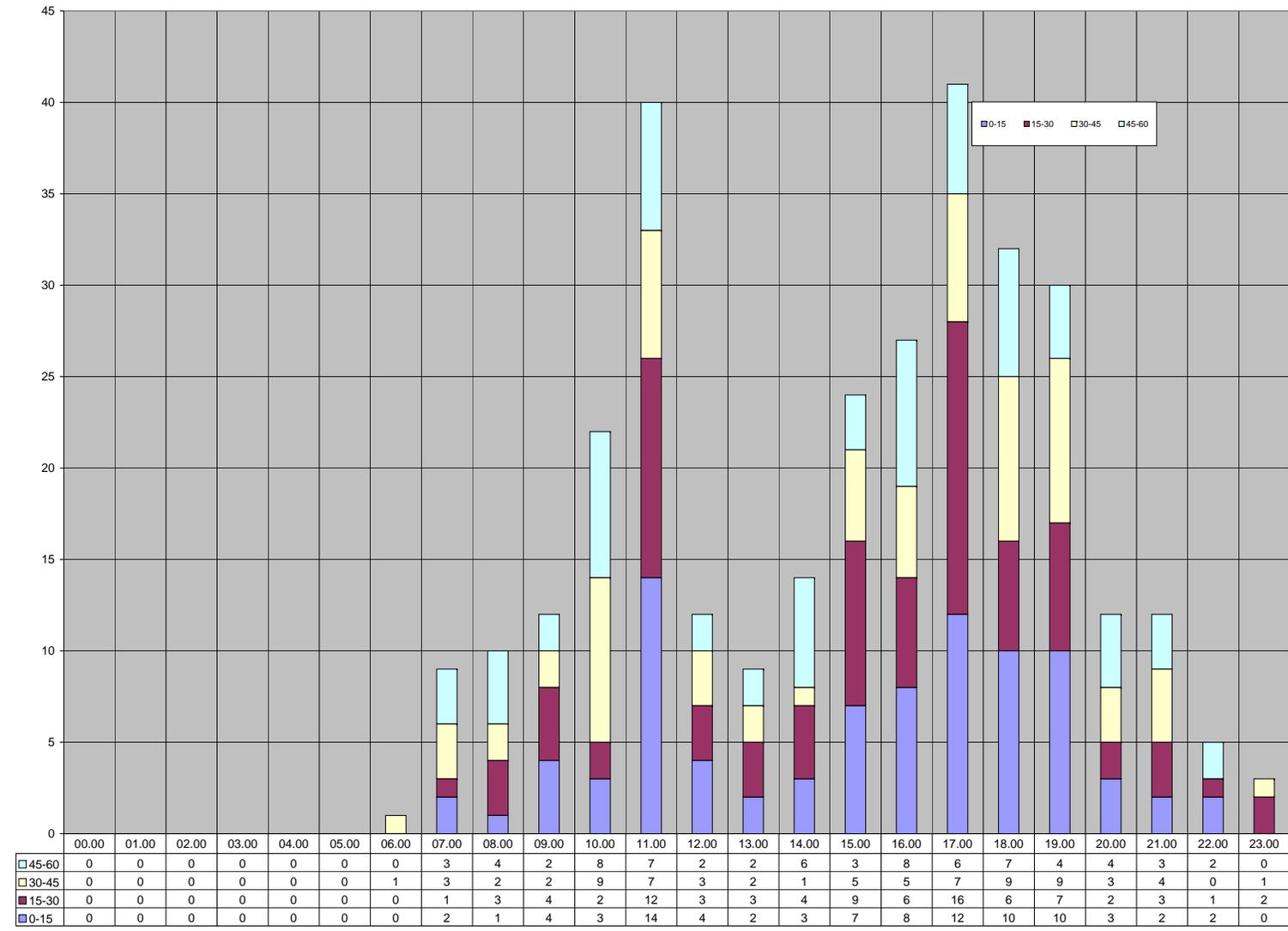
Via PERTINI  
viale Alberti



martedì 20 settembre 2011

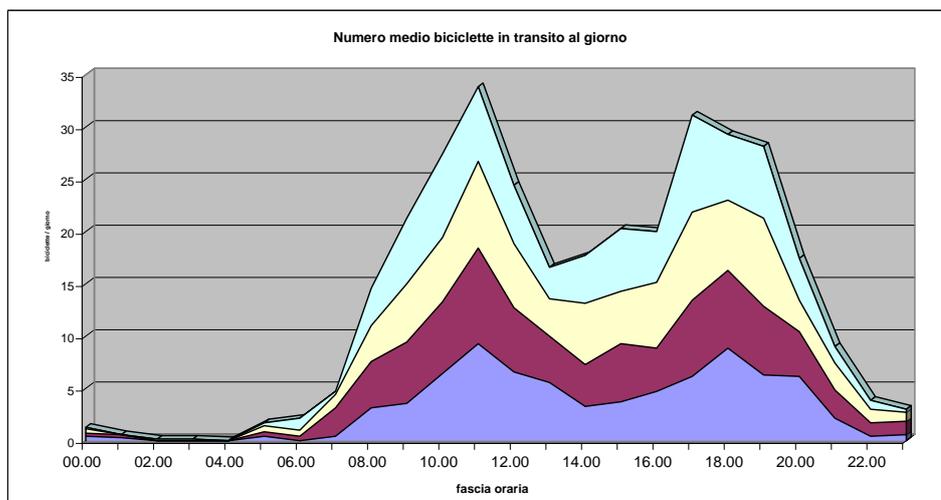
Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via PERTINI  
viale Alberti



**Campagna di indagini di traffico su piste ciclabili nel Comune di Ravenna**

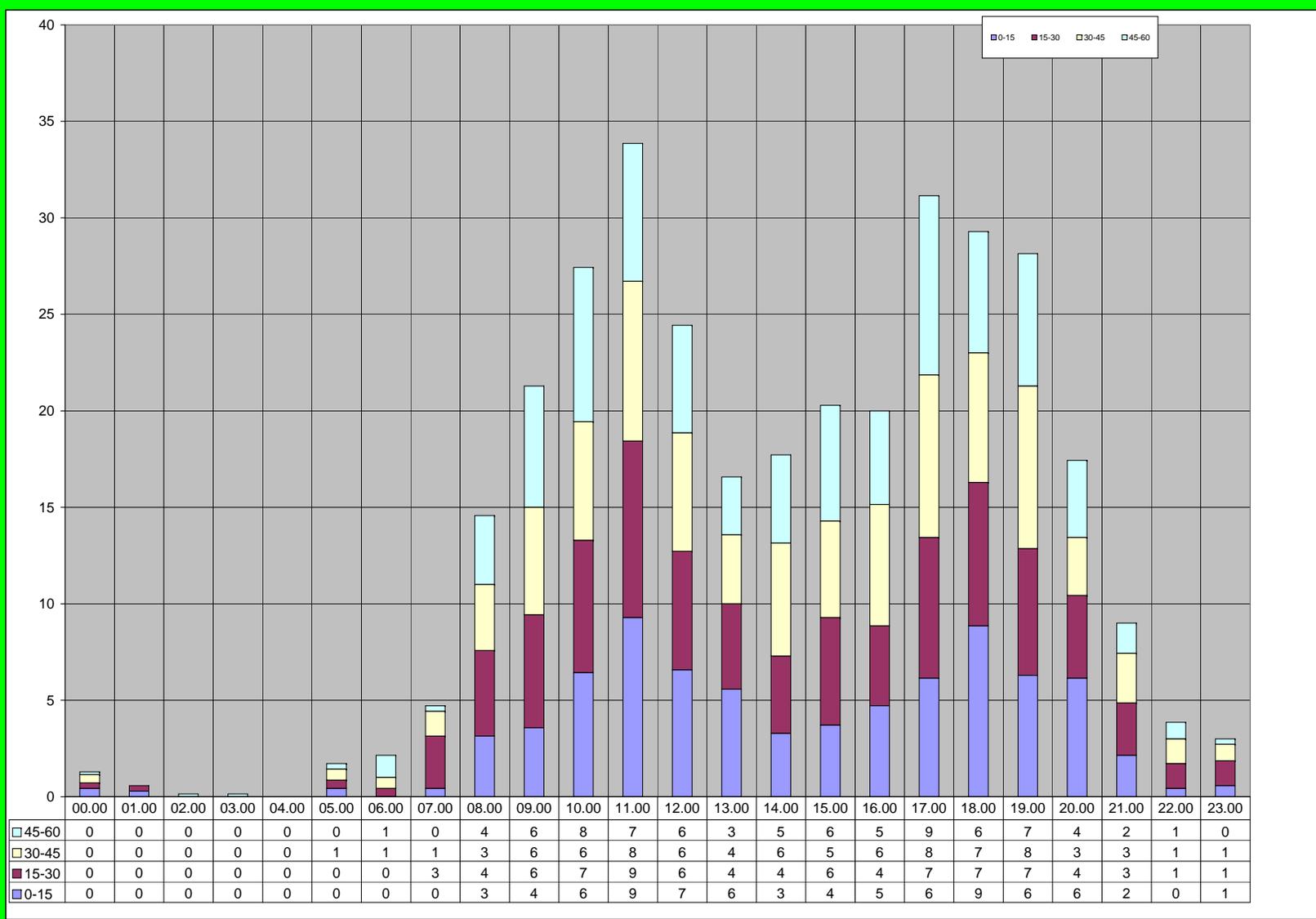
Ubicazione della sezione di misura	Via PERTINI
Direzione	via Saragat
Inizio indagine	14/09/2011
Fine indagine	20/09/2011



Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

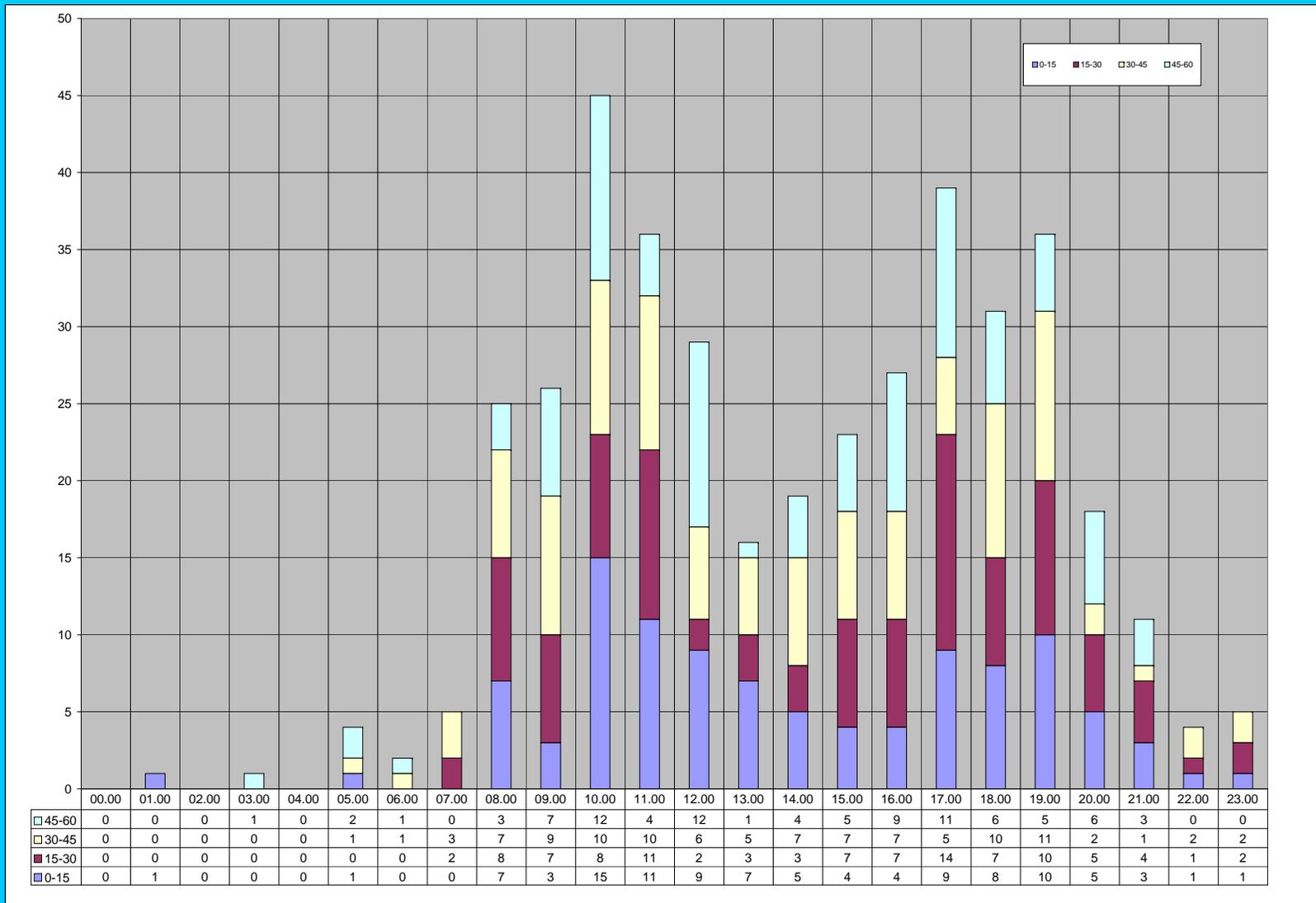
Via PERTINI  
 via Saragat



mercoledì 14 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

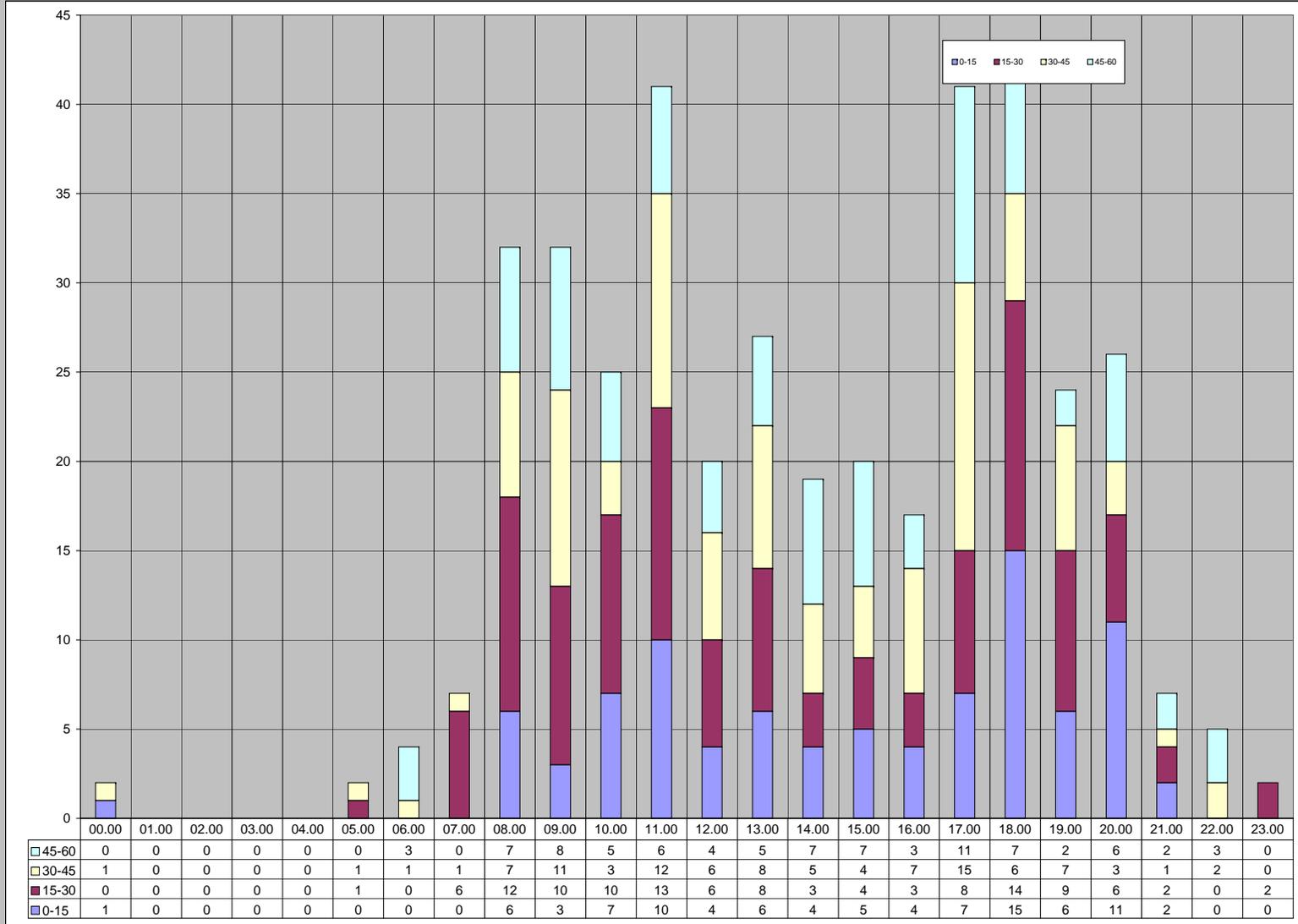
Via PERTINI  
 via Saragat



giovedì 15 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

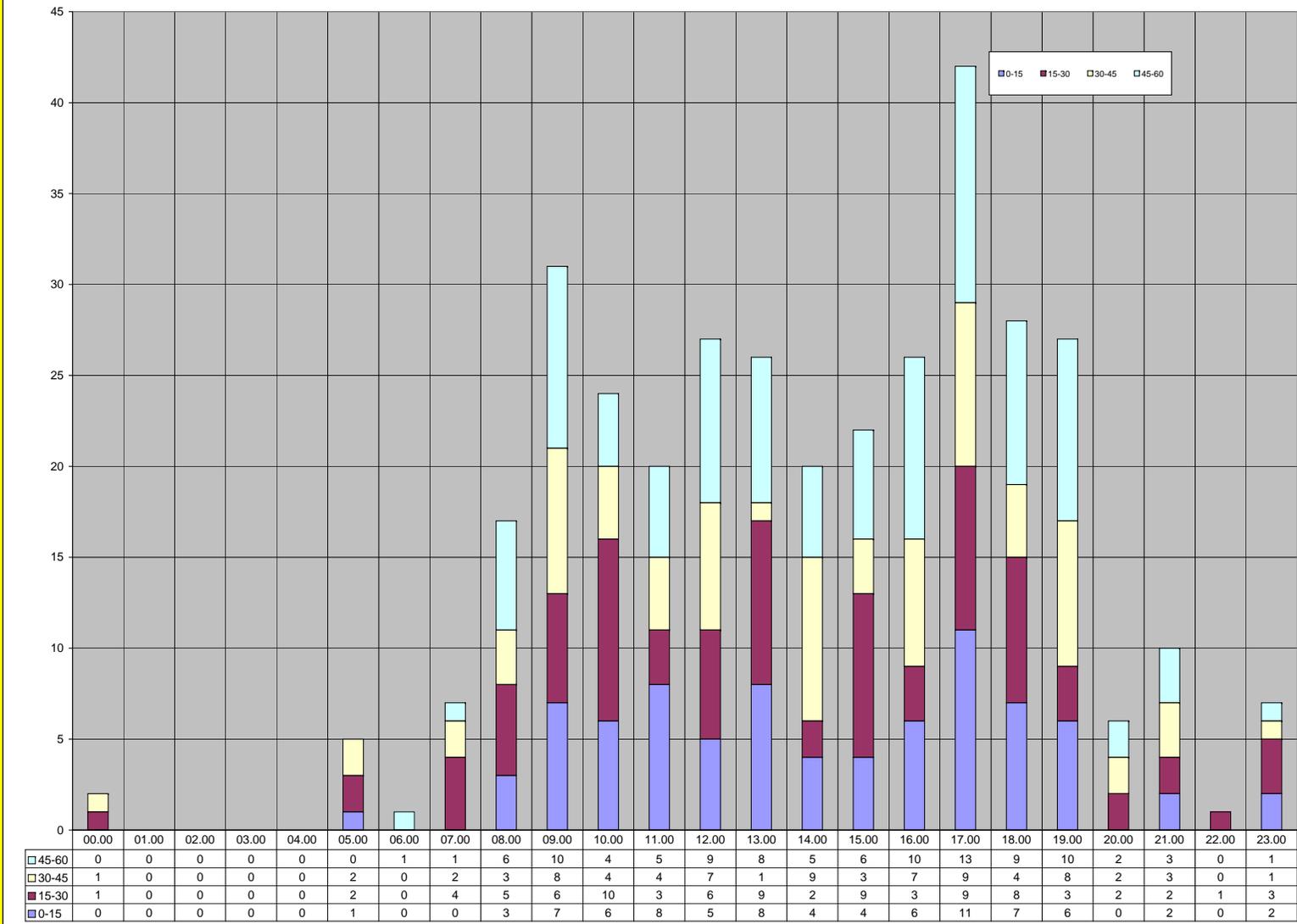
Via PERTINI  
 via Saragat



venerdì 16 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

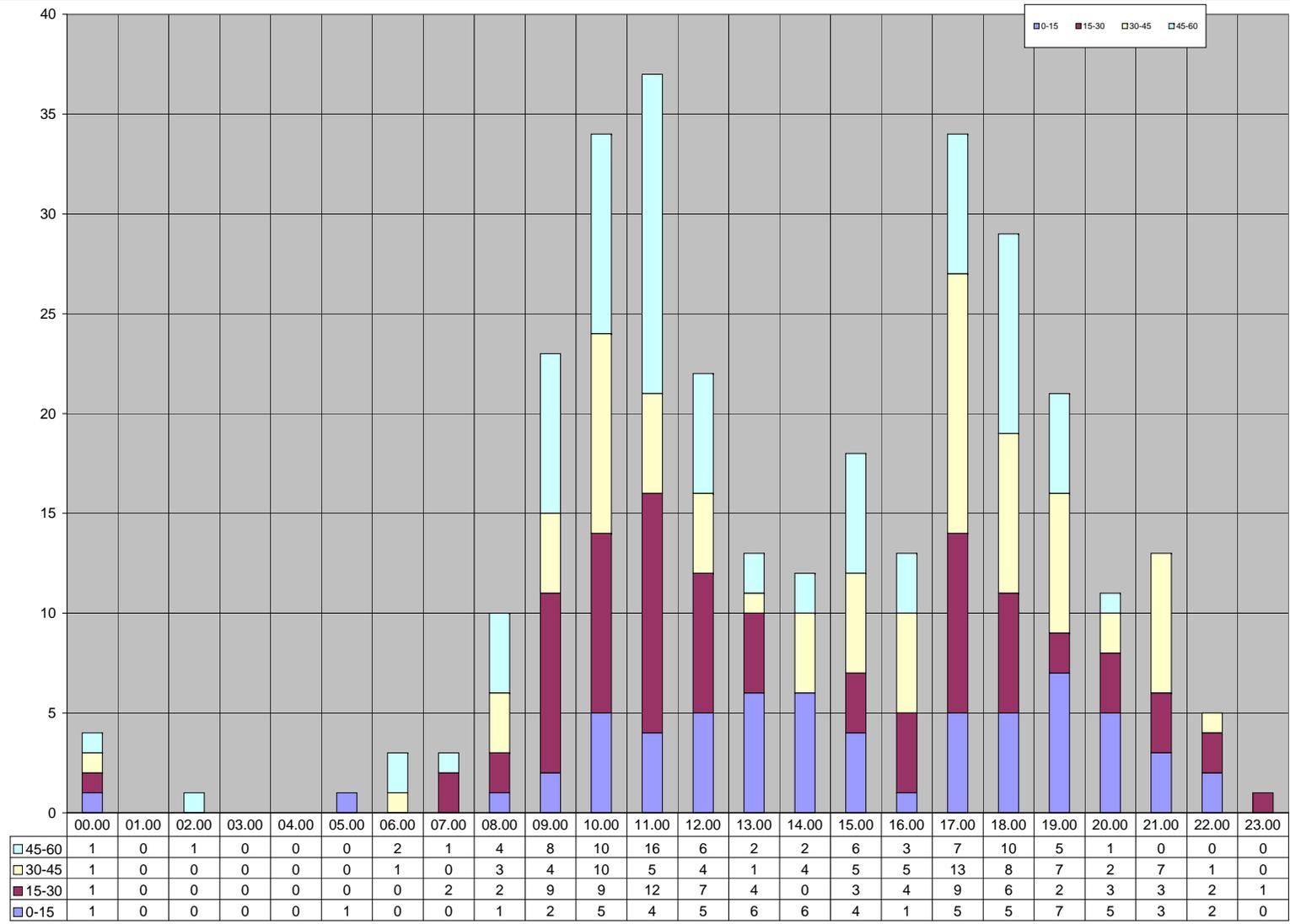
Via PERTINI  
 via Saragat



sabato 17 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

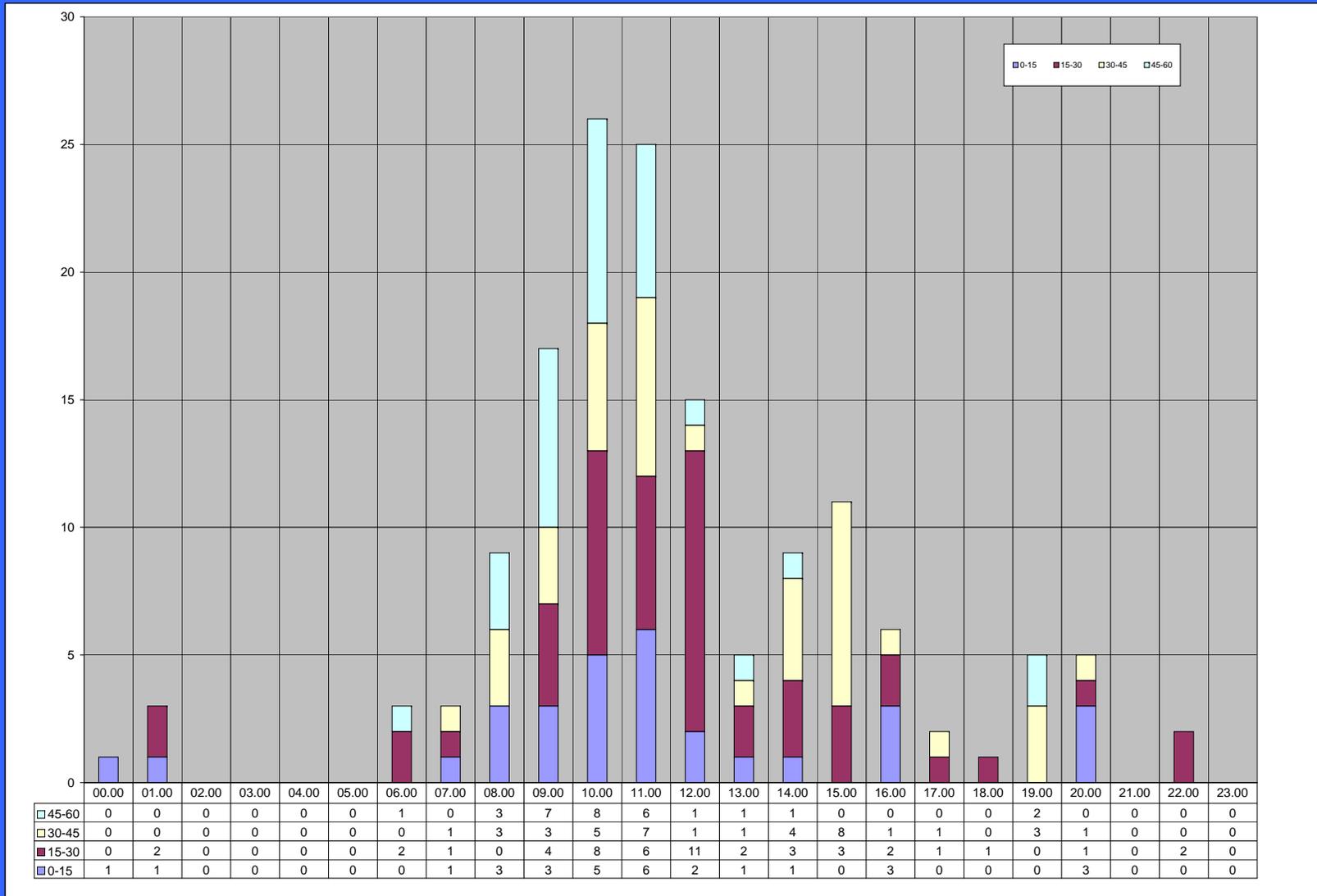
Via PERTINI  
via Saragat



domenica 18 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

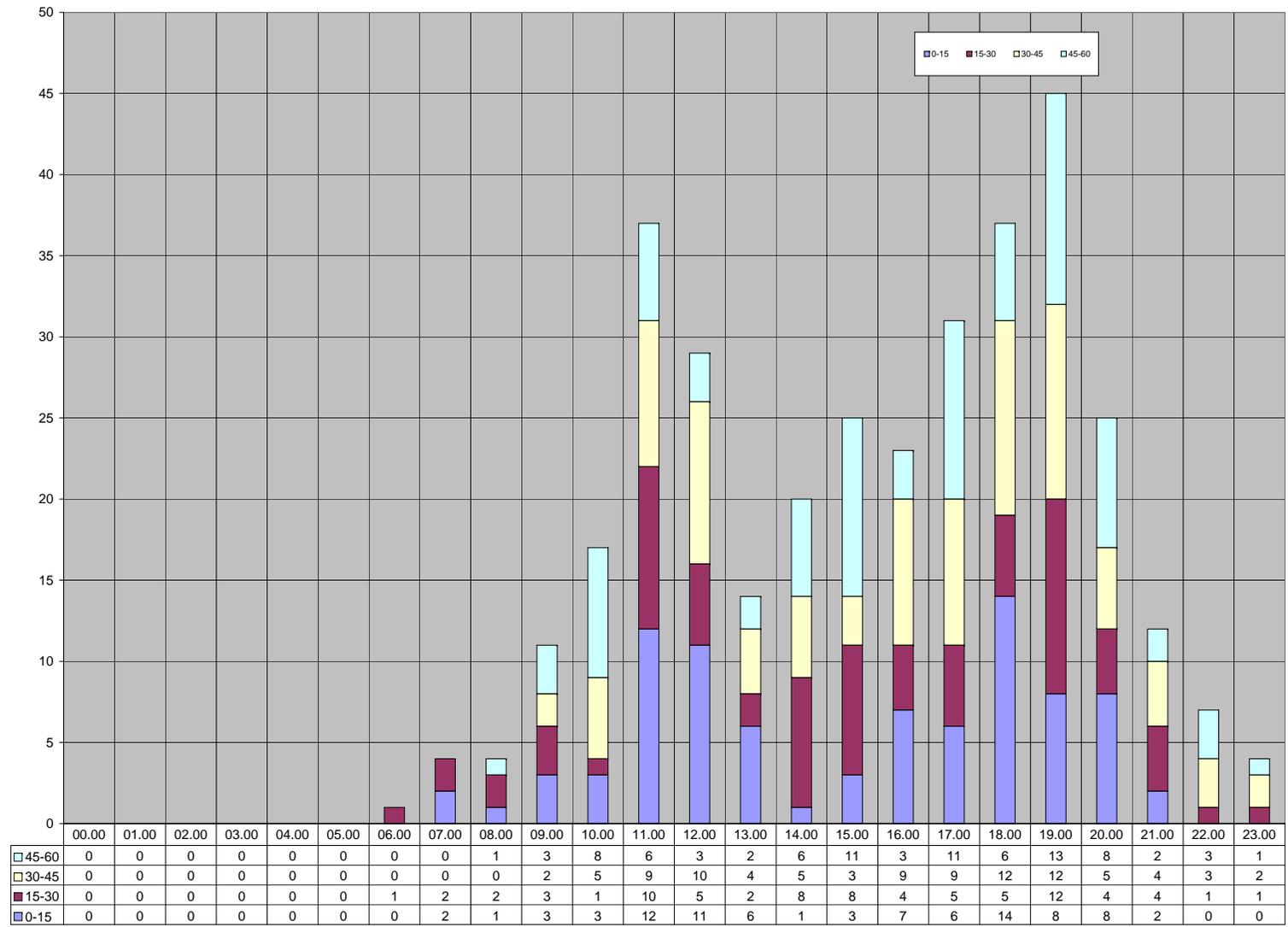
Via PERTINI  
via Saragat



lunedì 19 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

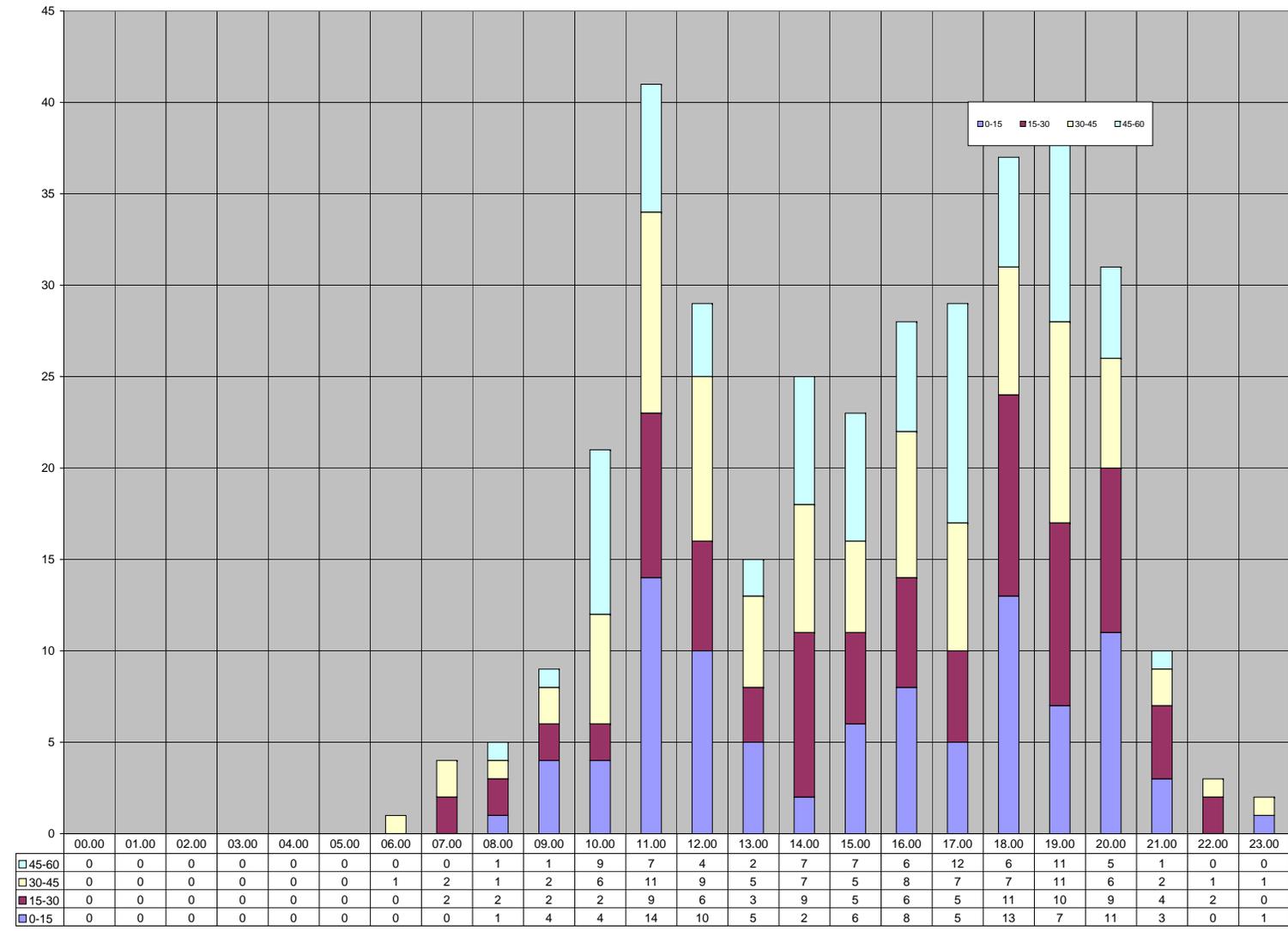
Via PERTINI  
via Saragat



martedì 20 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via PERTINI  
via Saragat

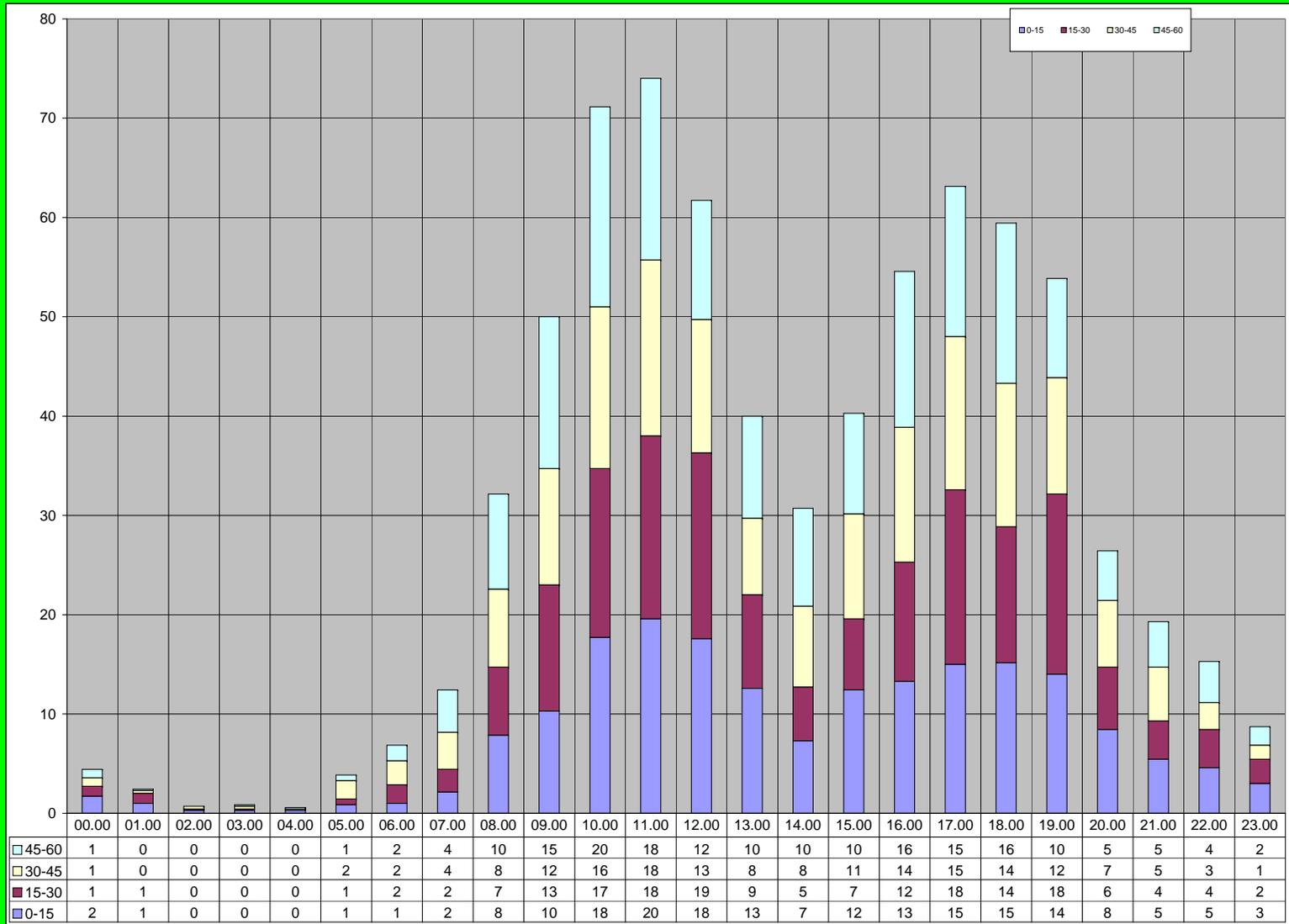




Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

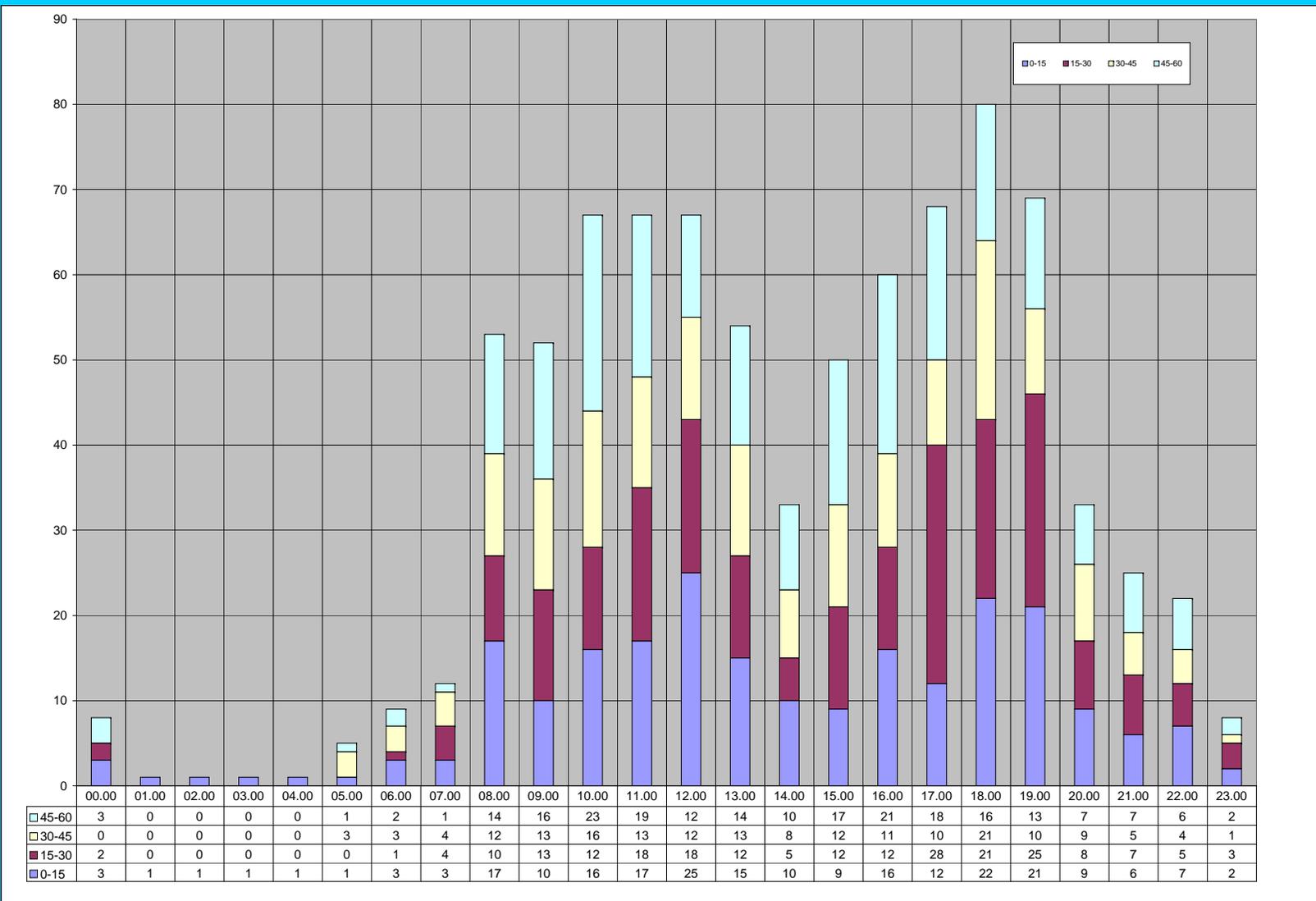
Via FAENTINA  
Ovest



mercoledì 14 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

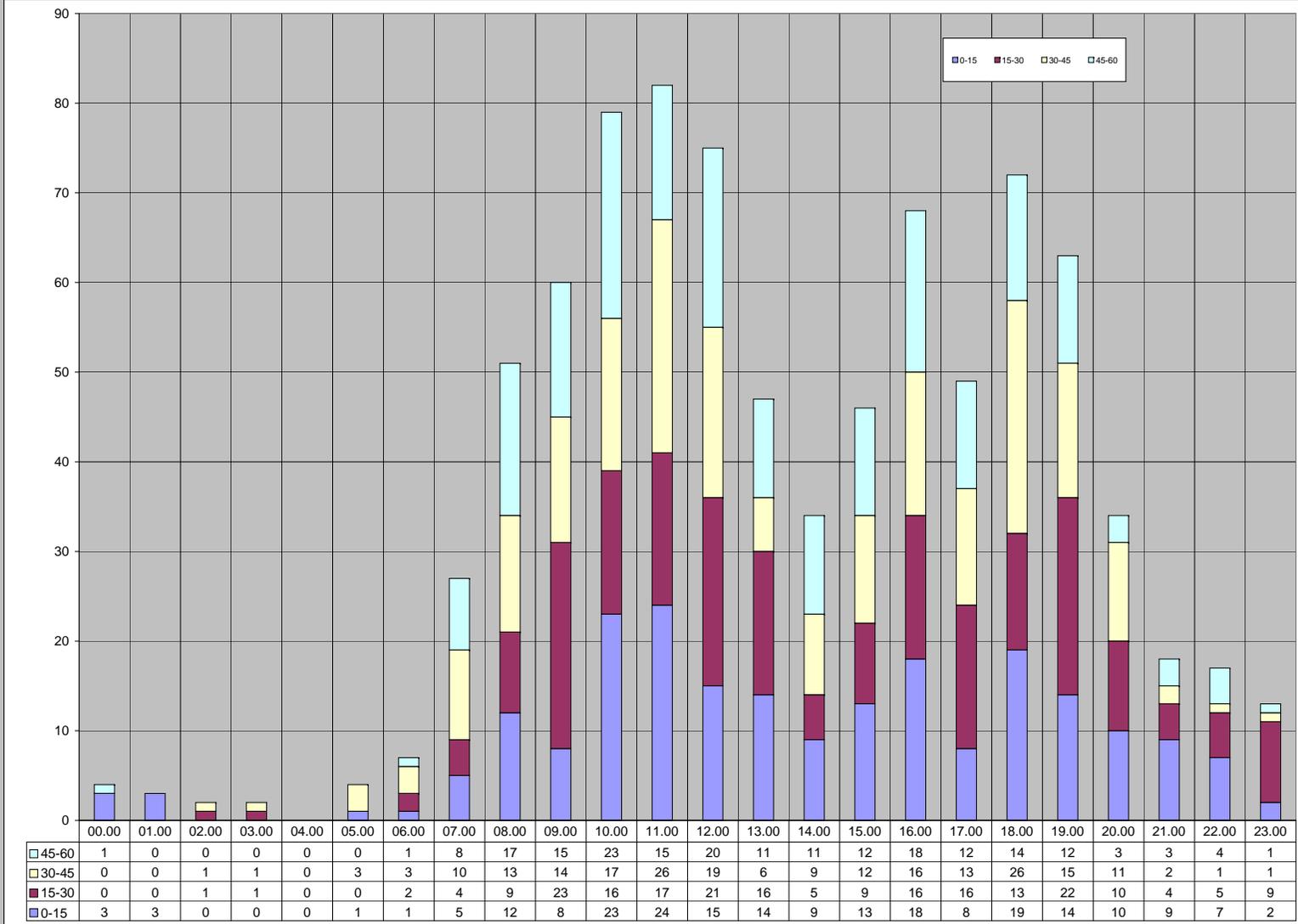
Via FAENTINA  
 Ovest



giovedì 15 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

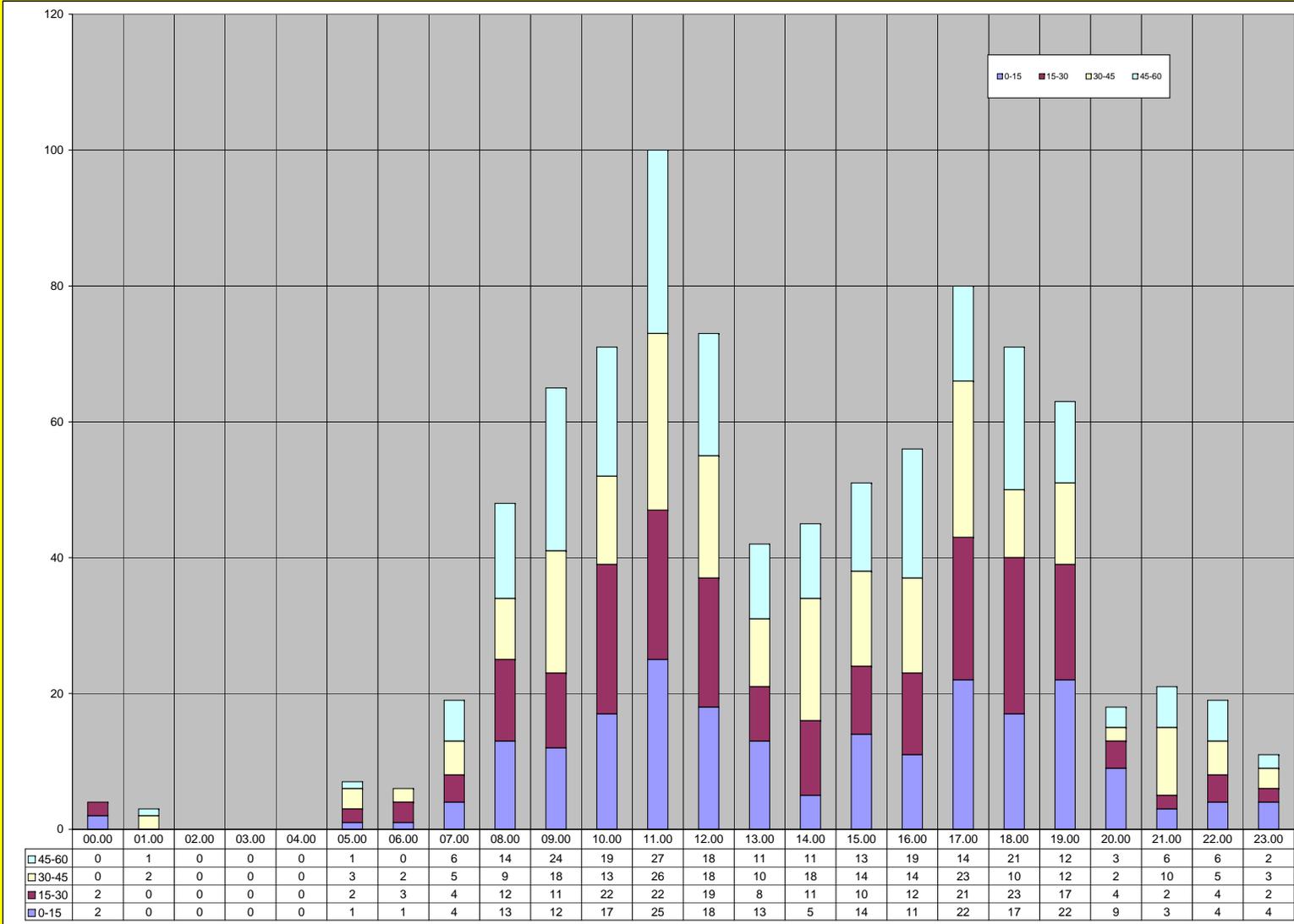
Via FAENTINA  
 Ovest



venerdì 16 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

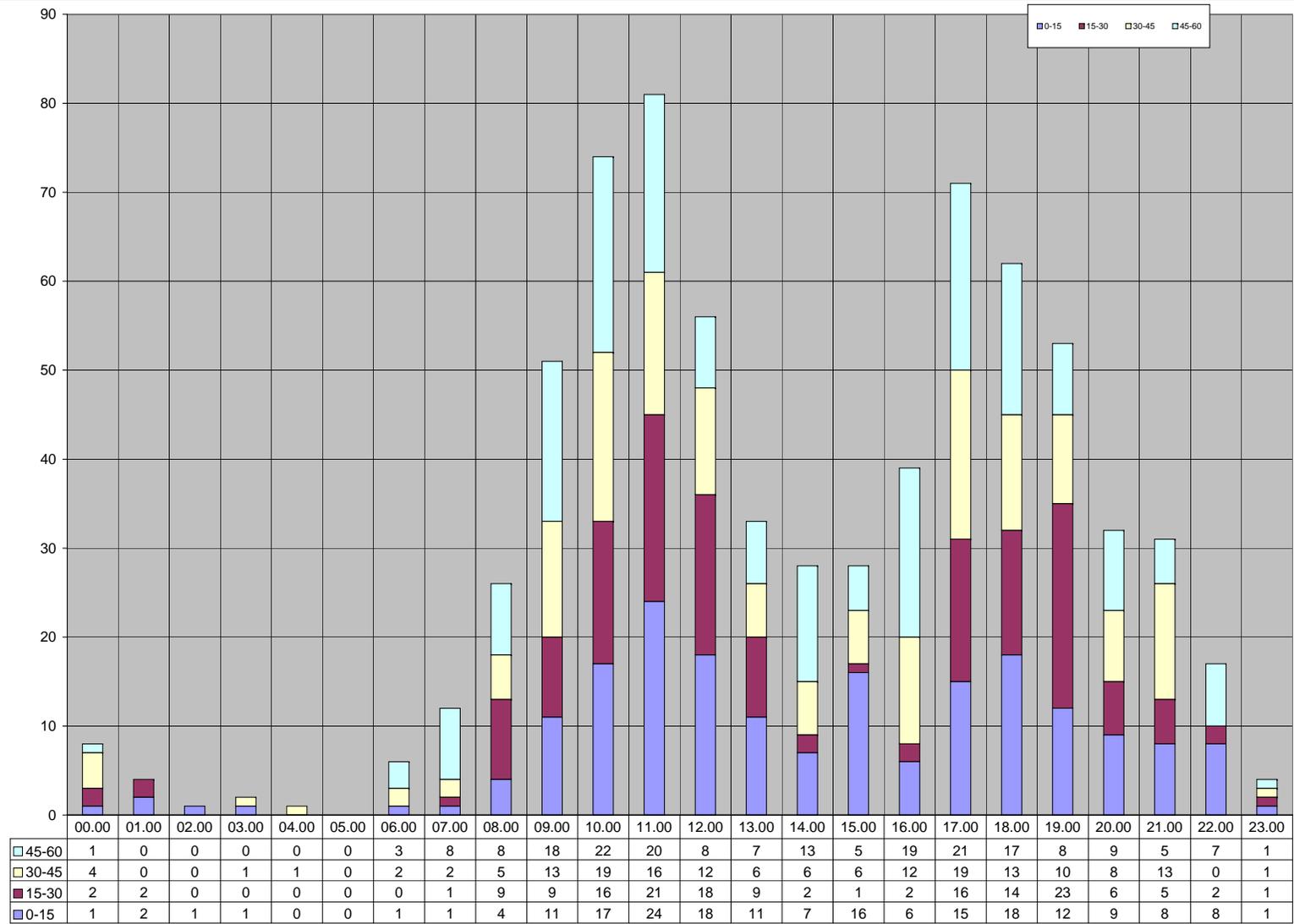
Via FAENTINA  
 Ovest



sabato 17 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

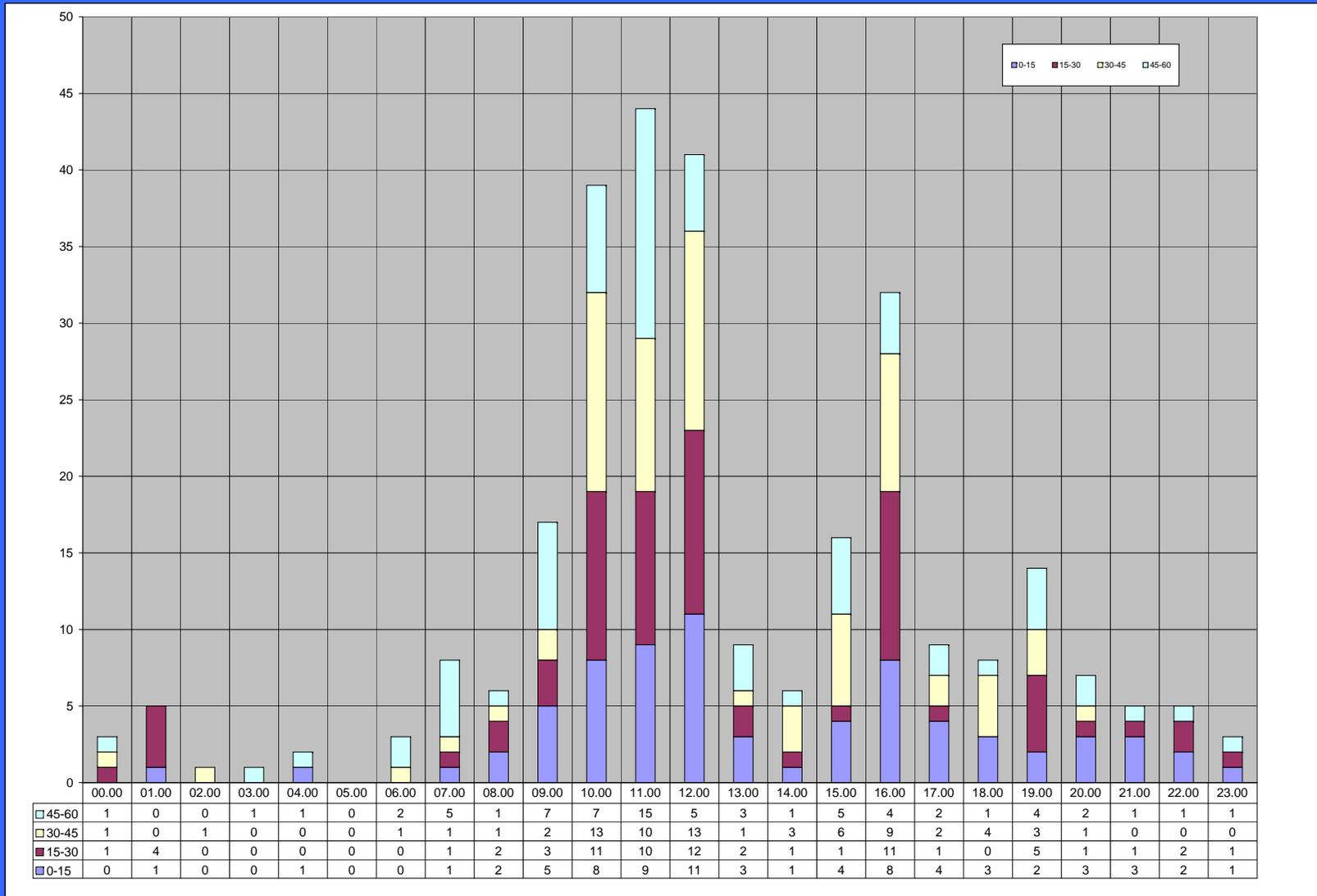
Via FAENTINA  
Ovest



domenica 18 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

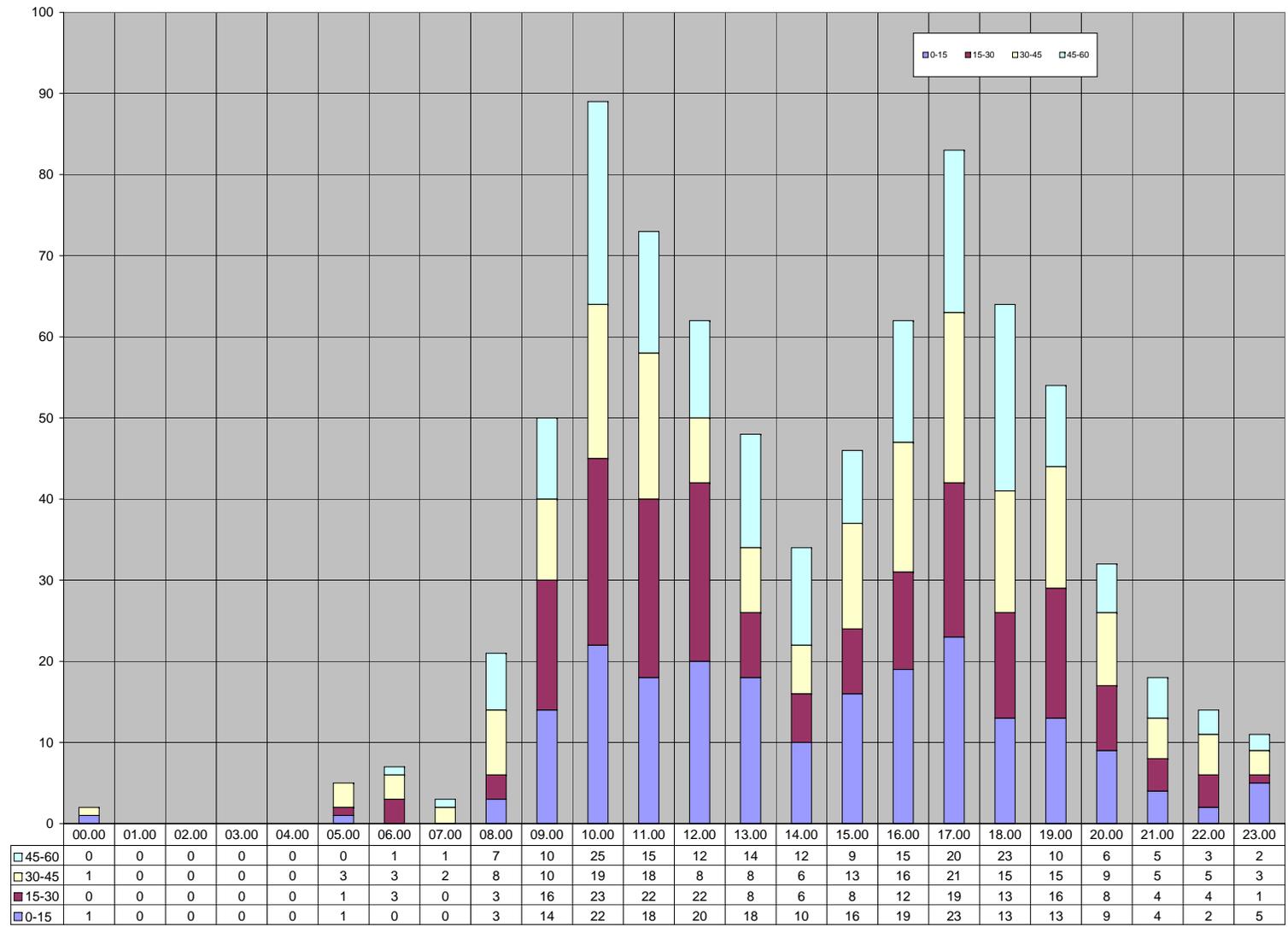
Via FAENTINA  
Ovest



lunedì 19 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

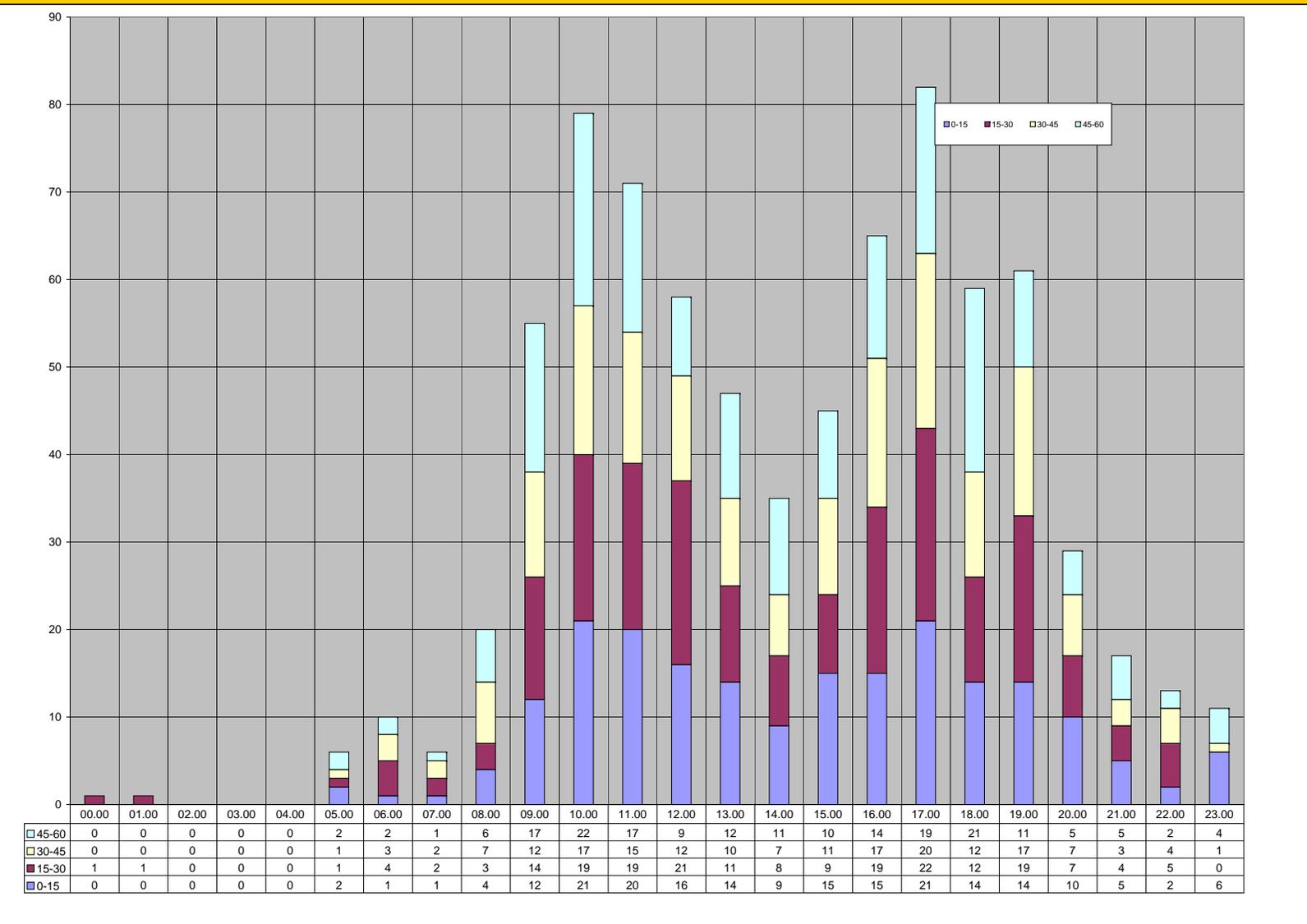
Via FAENTINA  
Ovest



martedì 20 settembre 2011

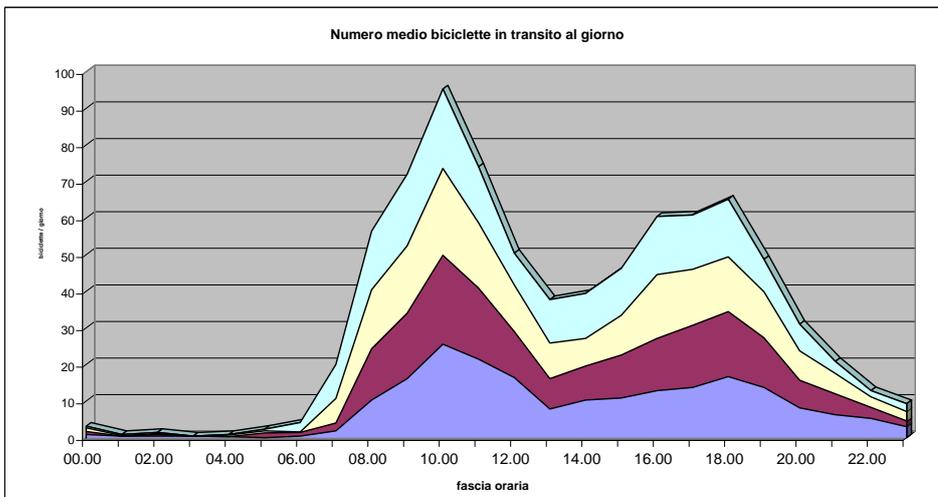
Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via FAENTINA  
Ovest



**Campagna di indagini di traffico su piste ciclabili nel Comune di Ravenna**

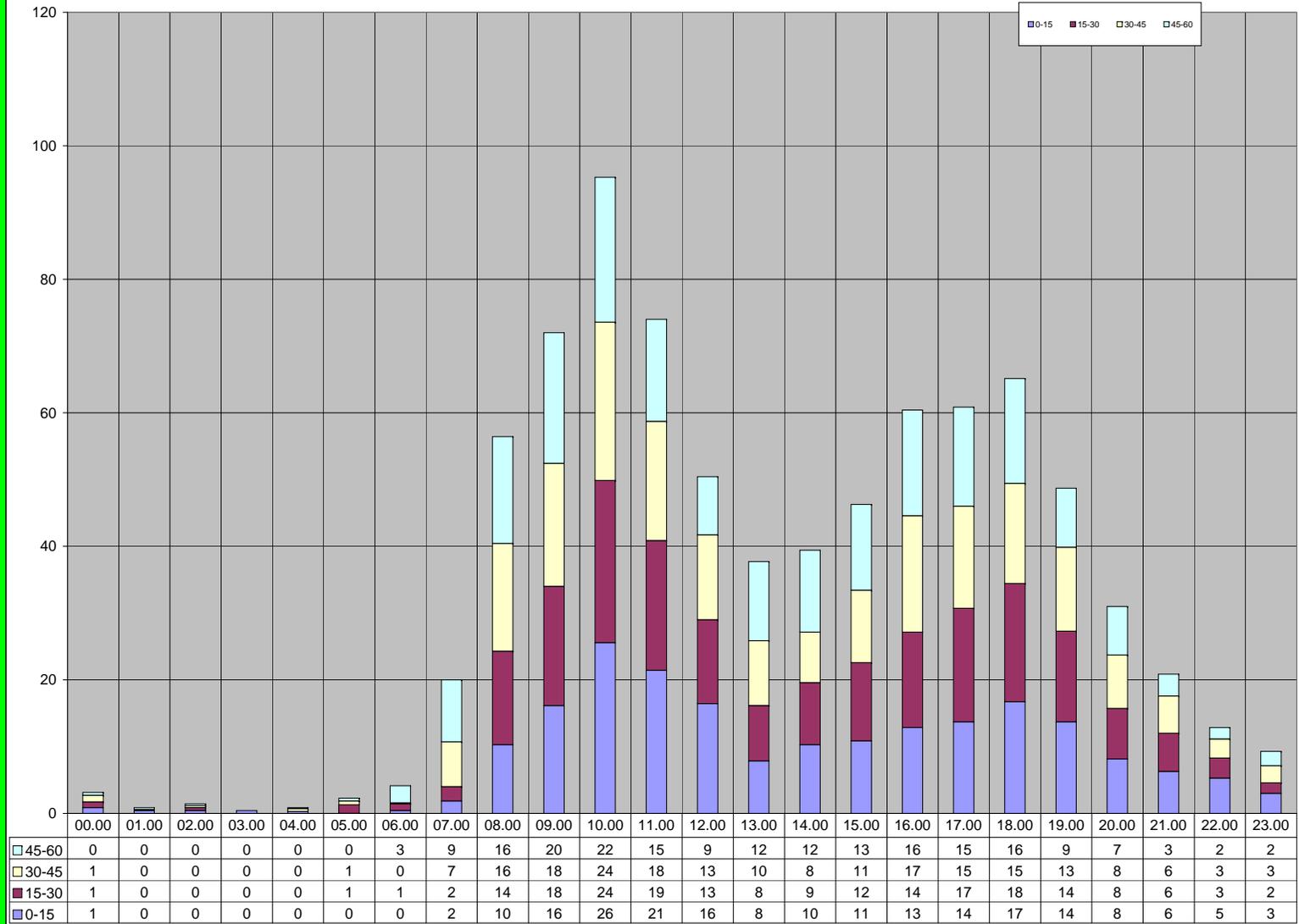
Ubicazione della sezione di misura	Via FAENTINA
Direzione	CENTRO
Inizio indagine	14/09/2011
Fine indagine	20/09/2011



Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

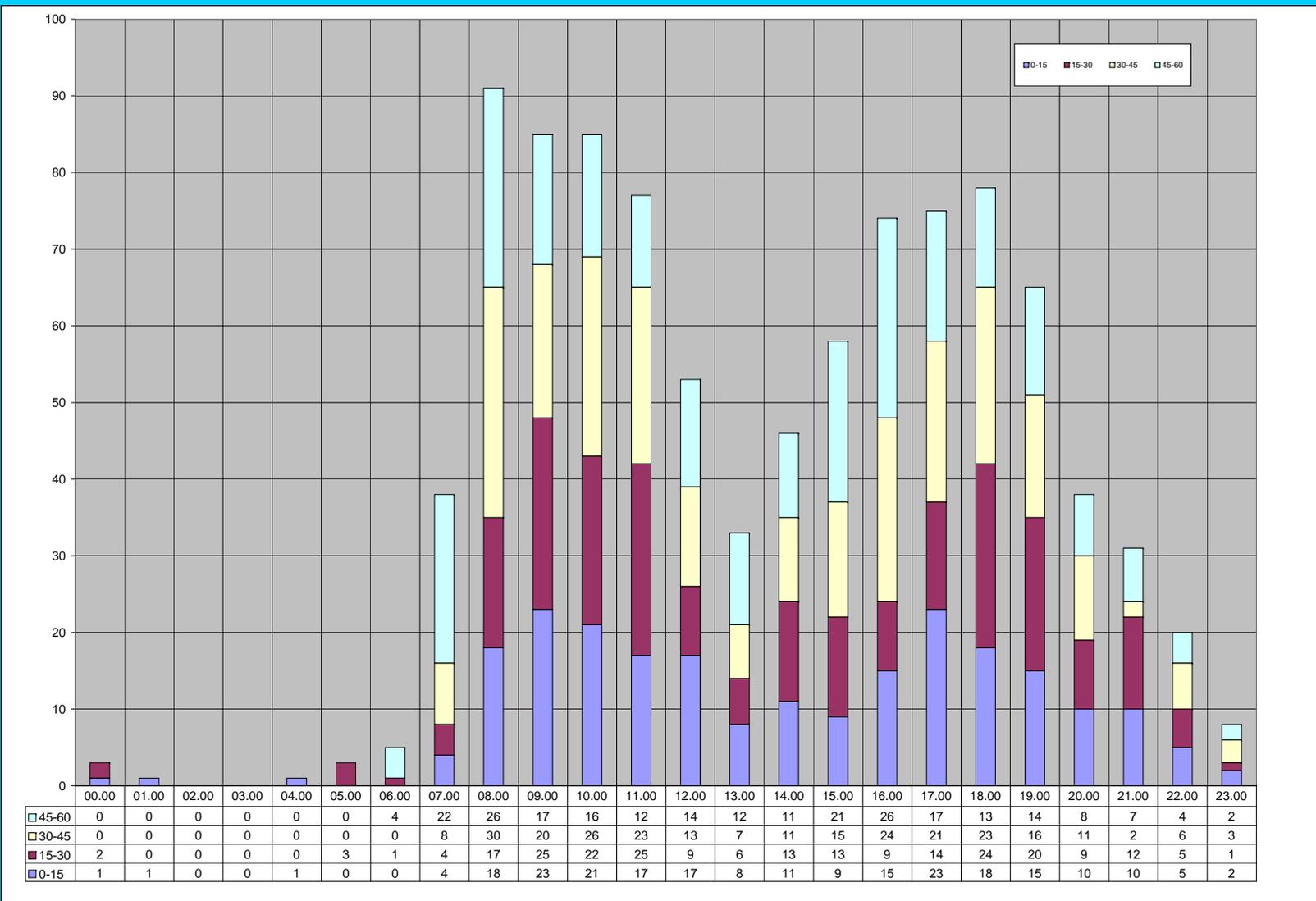
Via FAENTINA  
CENTRO



mercoledì 14 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

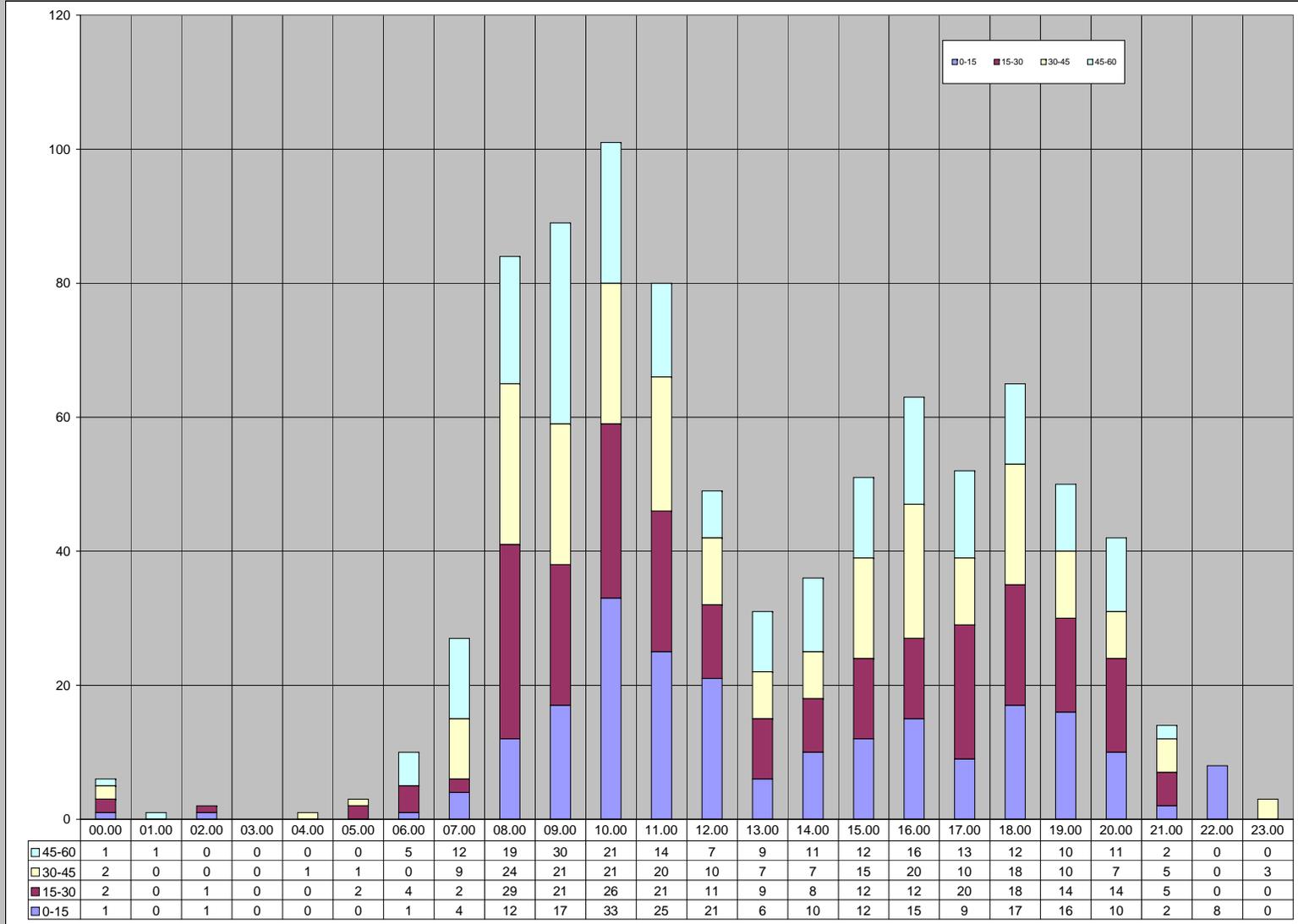
Via FAENTINA  
 CENTRO



giovedì 15 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

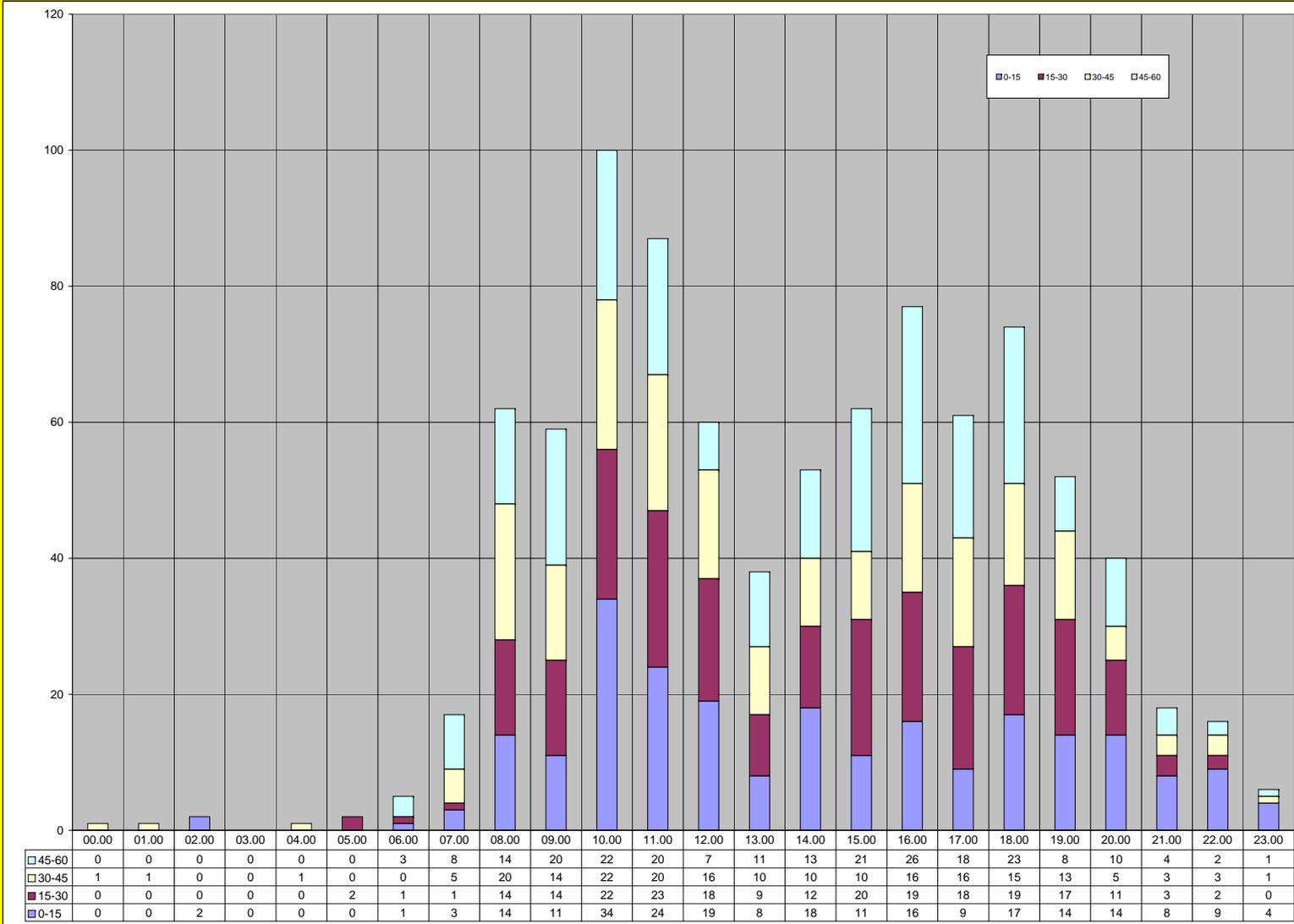
Via FAENTINA  
 CENTRO



venerdì 16 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

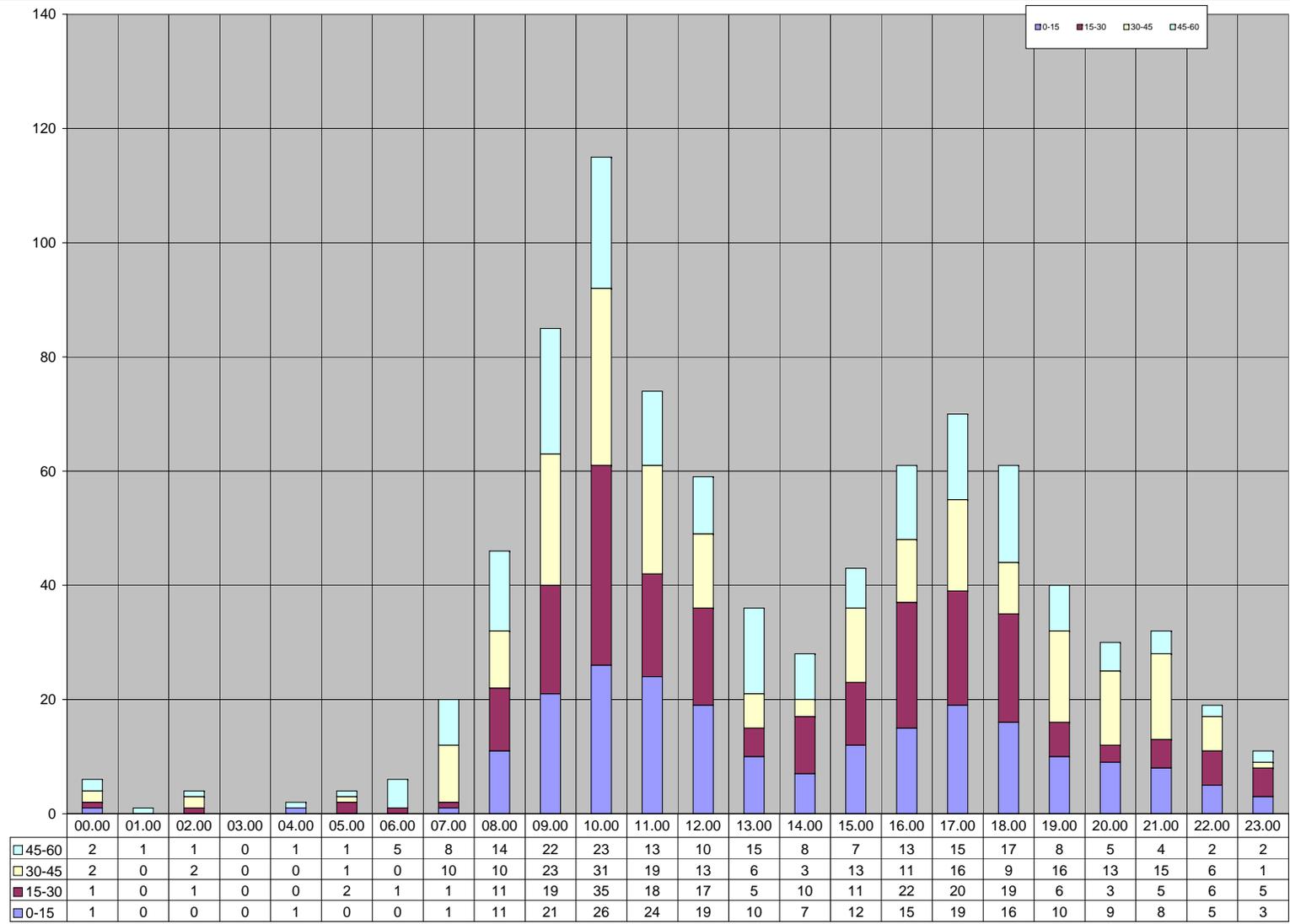
Via FAENTINA  
 CENTRO



sabato 17 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

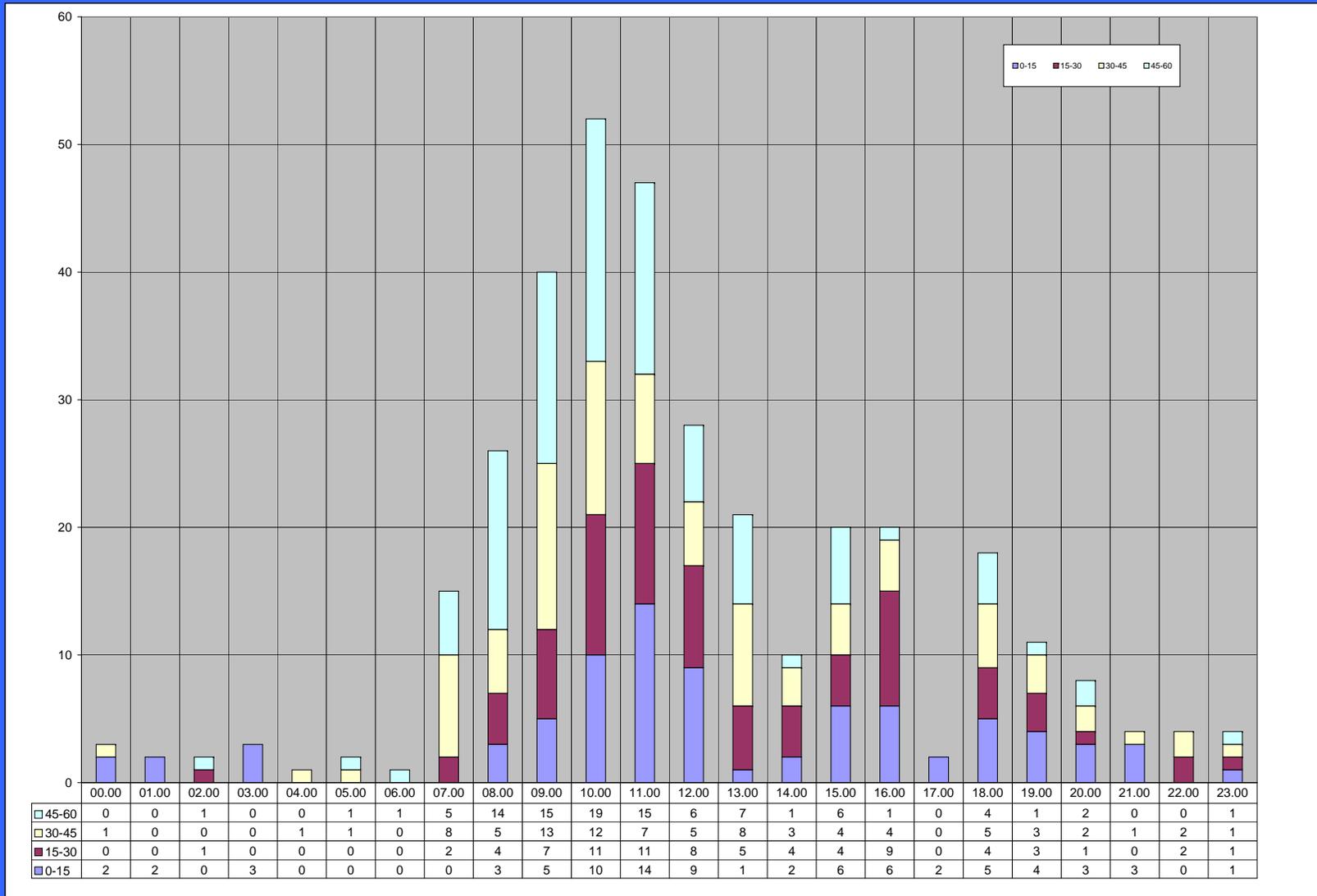
Via FAENTINA  
CENTRO



domenica 18 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

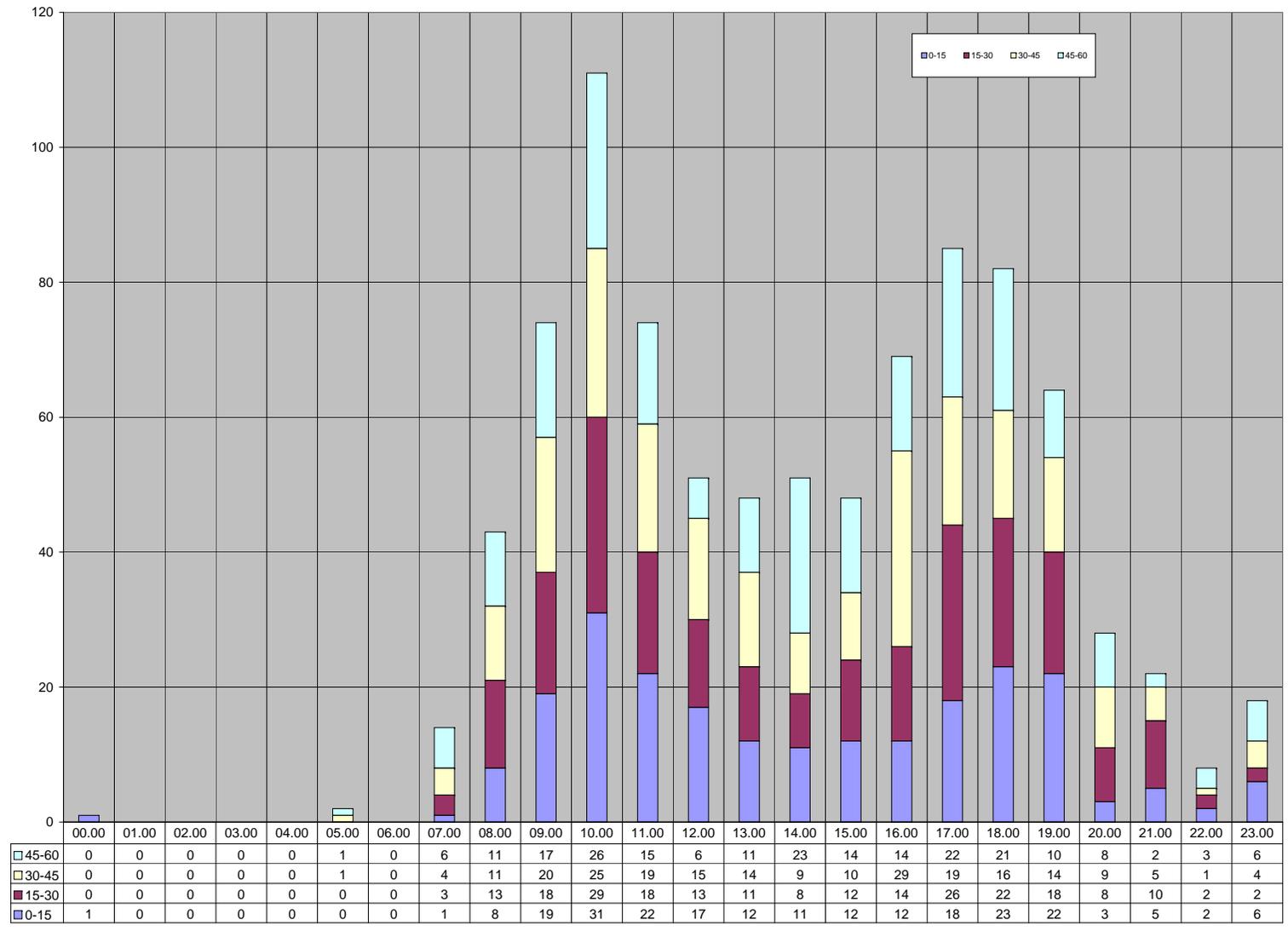
Via FAENTINA  
CENTRO



lunedì 19 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

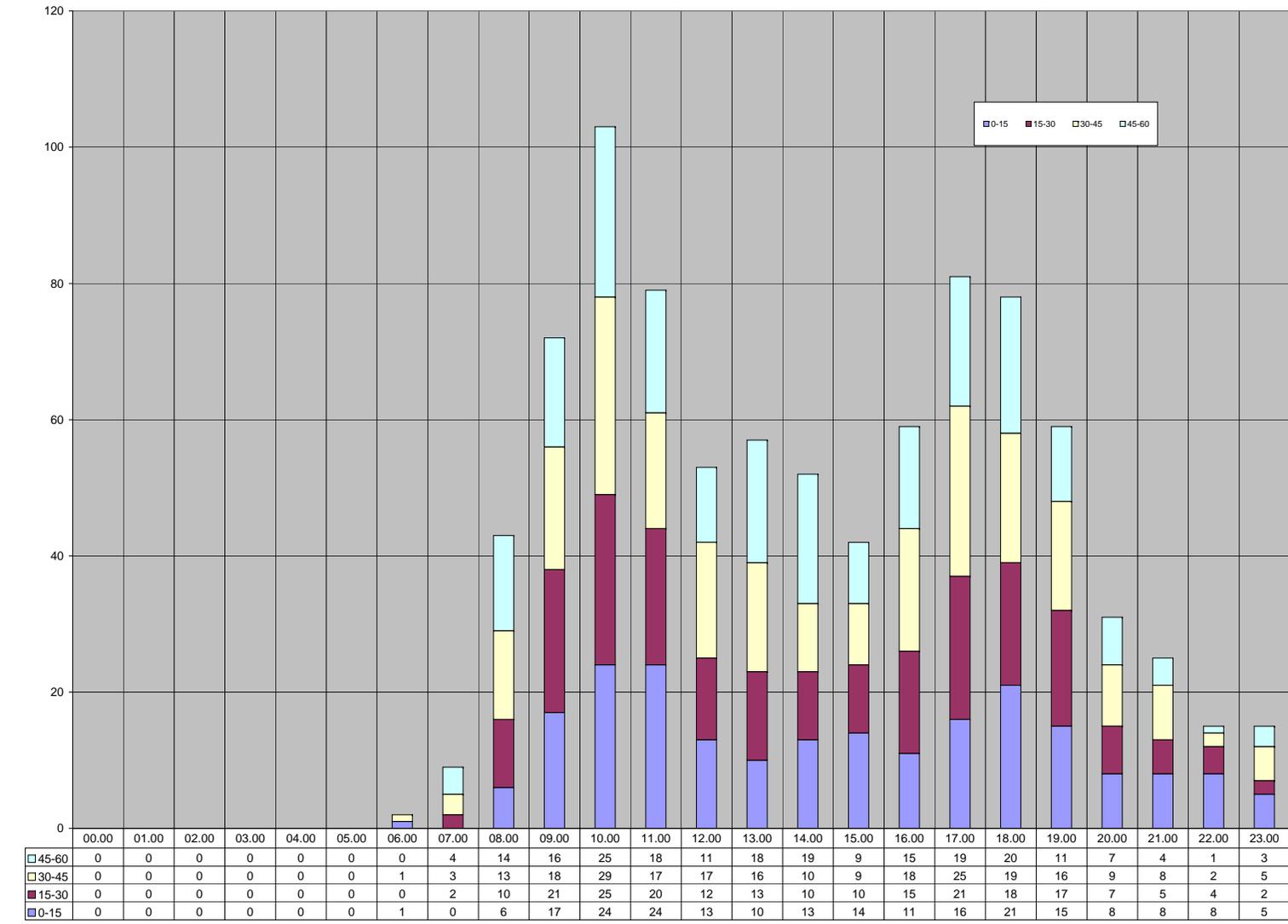
Via FAENTINA  
CENTRO



martedì 20 settembre 2011

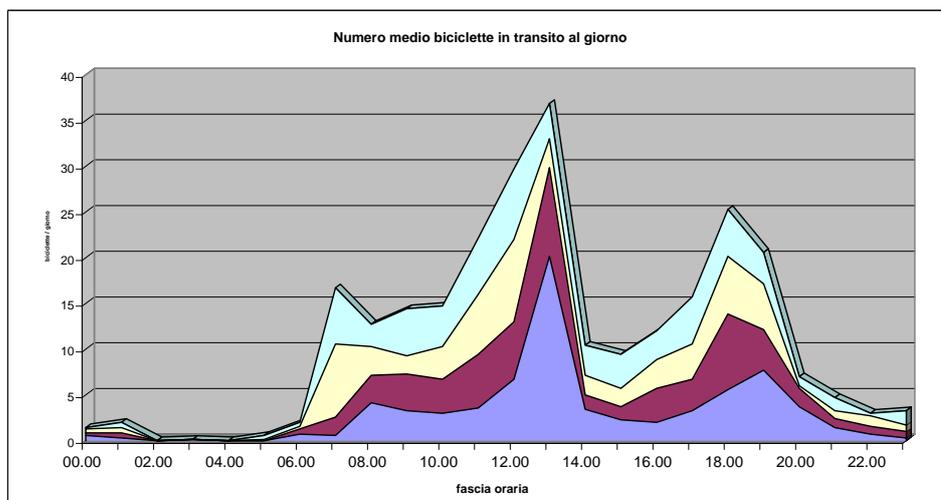
Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via FAENTINA  
CENTRO



**Campagna di indagini di traffico su piste ciclabili nel Comune di Ravenna**

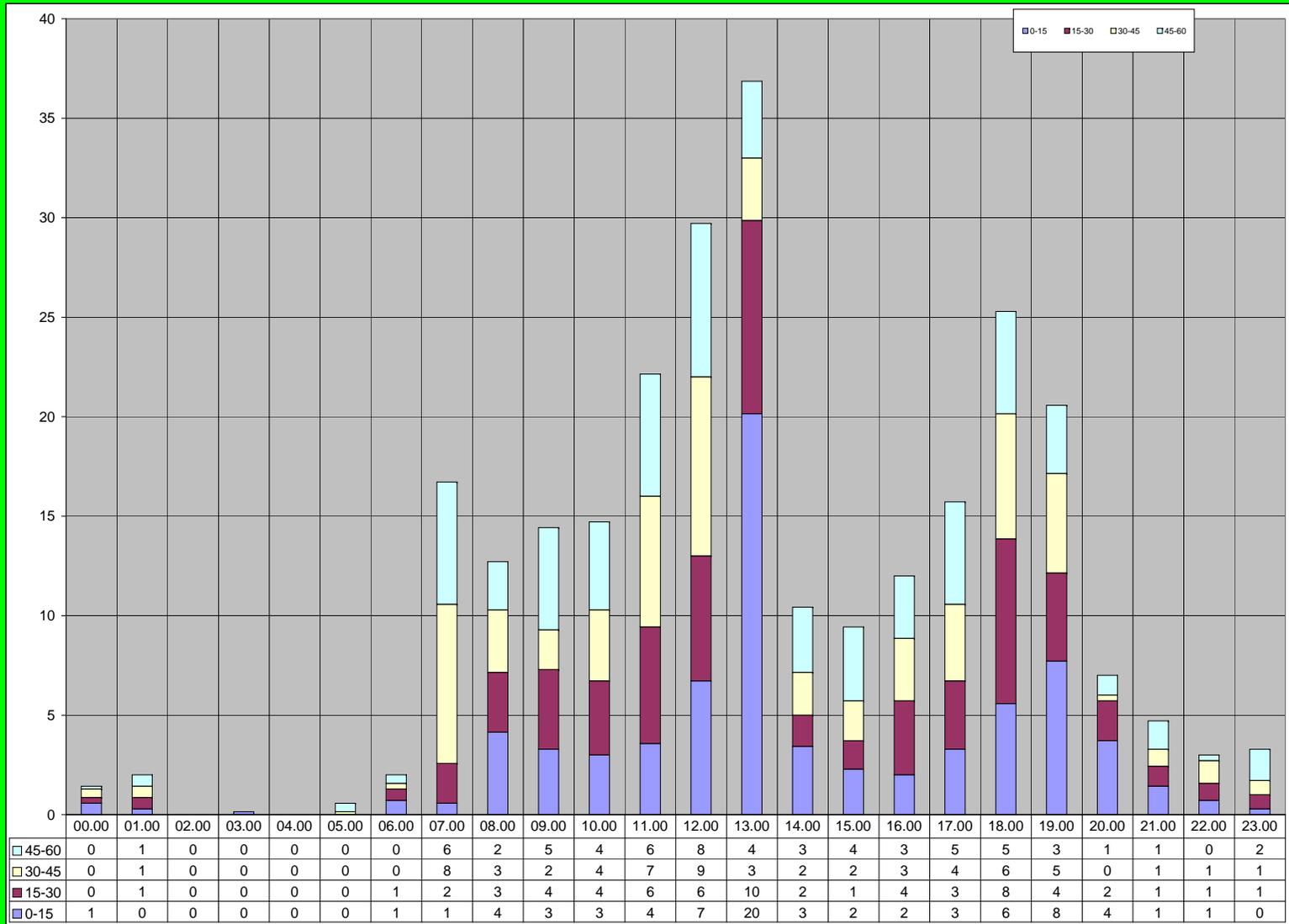
Ubicazione della sezione di misura	Via N. BALDINI
Direzione	VIALE RANDI
Inizio indagine	20/09/2011
Fine indagine	26/09/2011



Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

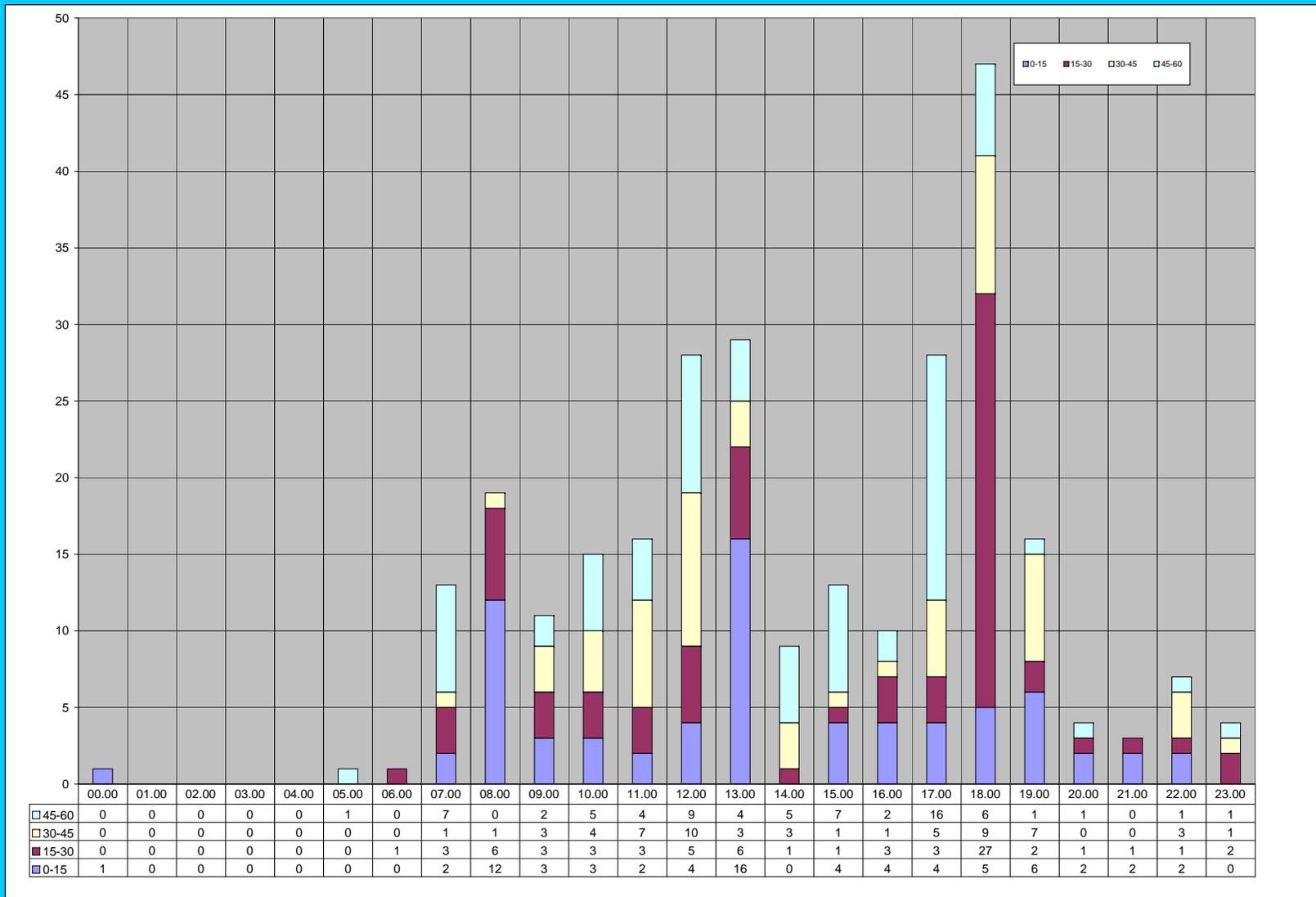
Via N. BALDINI  
 VIALE RANDI



martedì 20 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

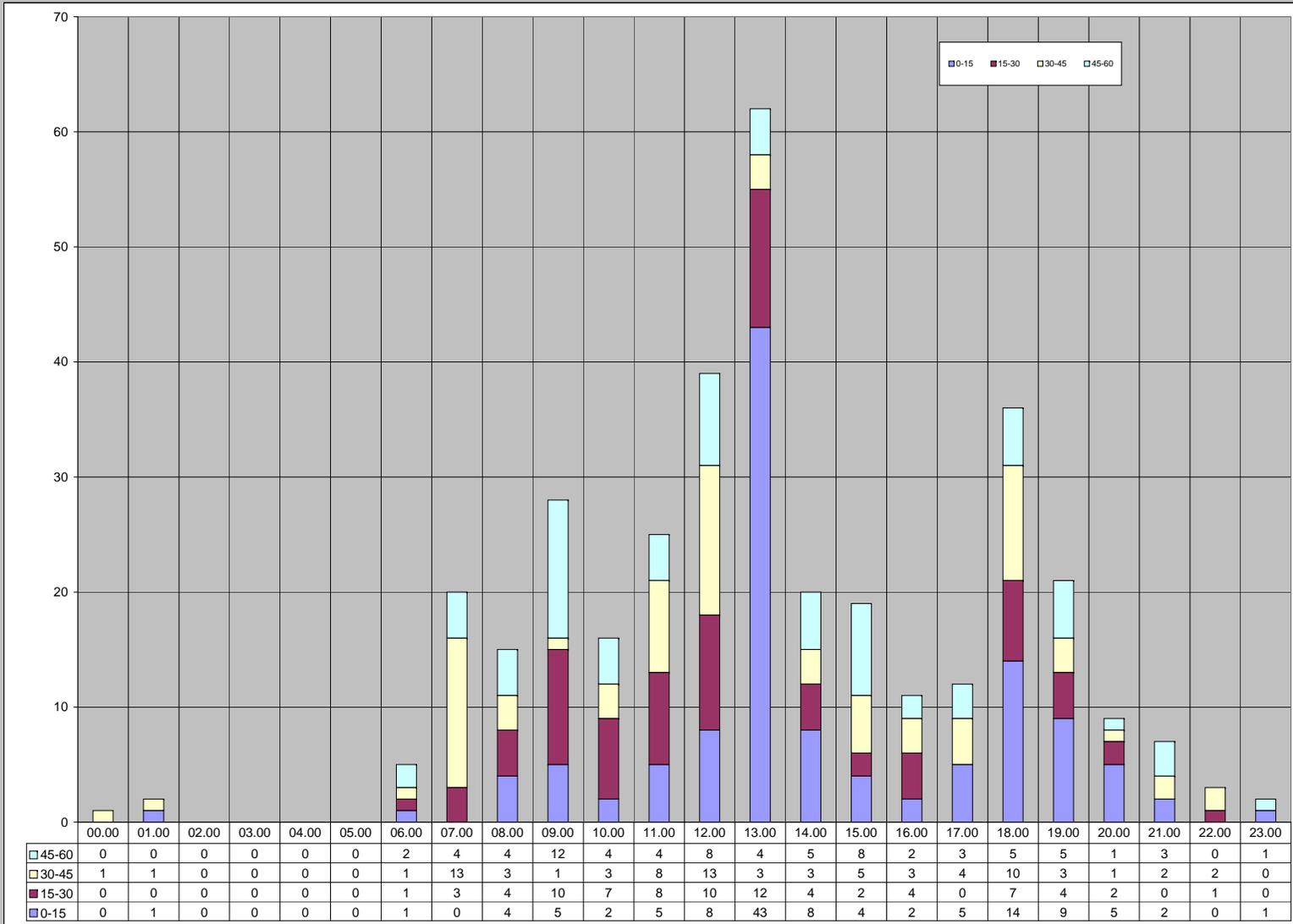
Via N. BALDINI  
 VIALE RANDI



mercoledì 21 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

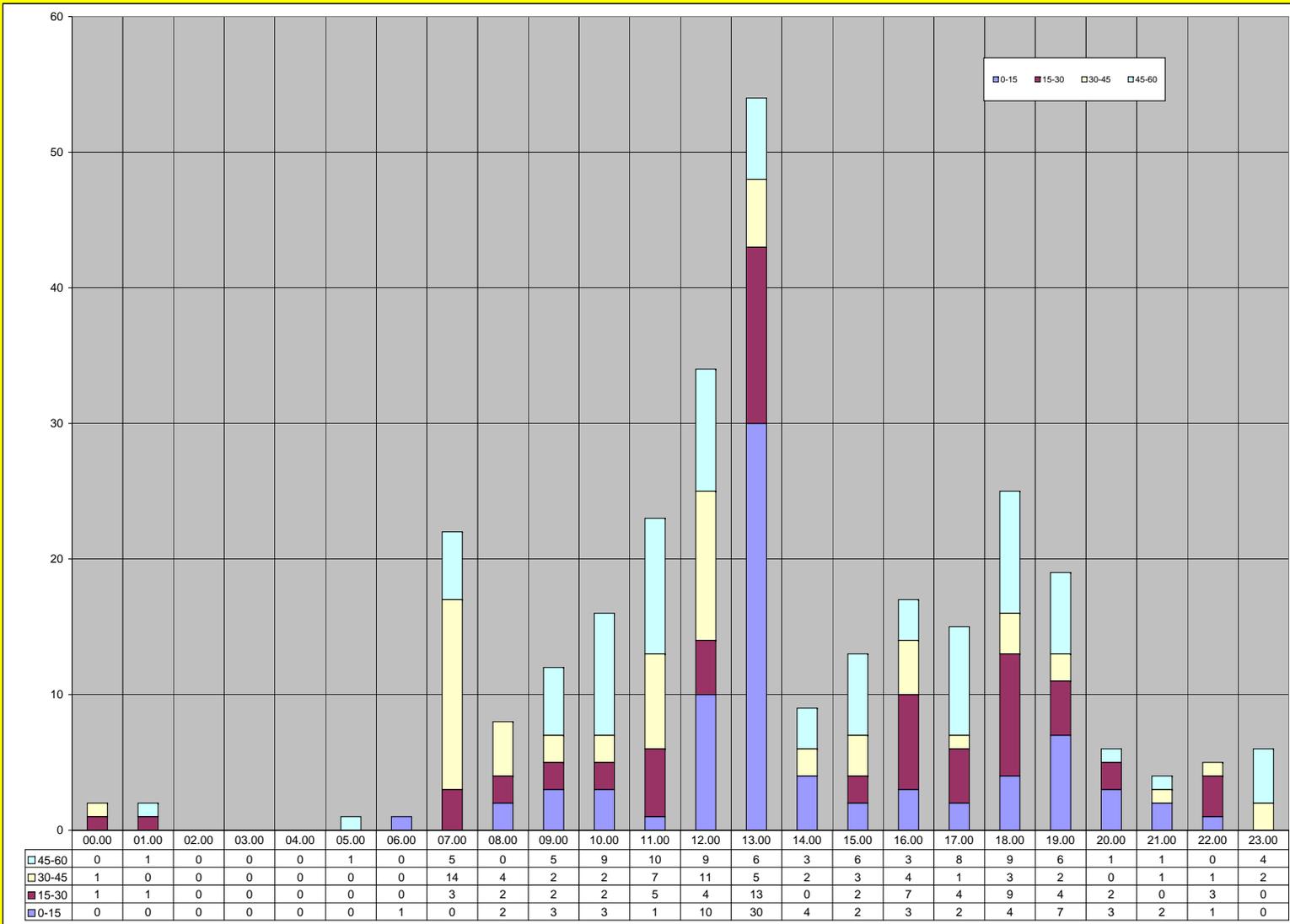
Via N. BALDINI  
 VIALE RANDI



giovedì 22 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

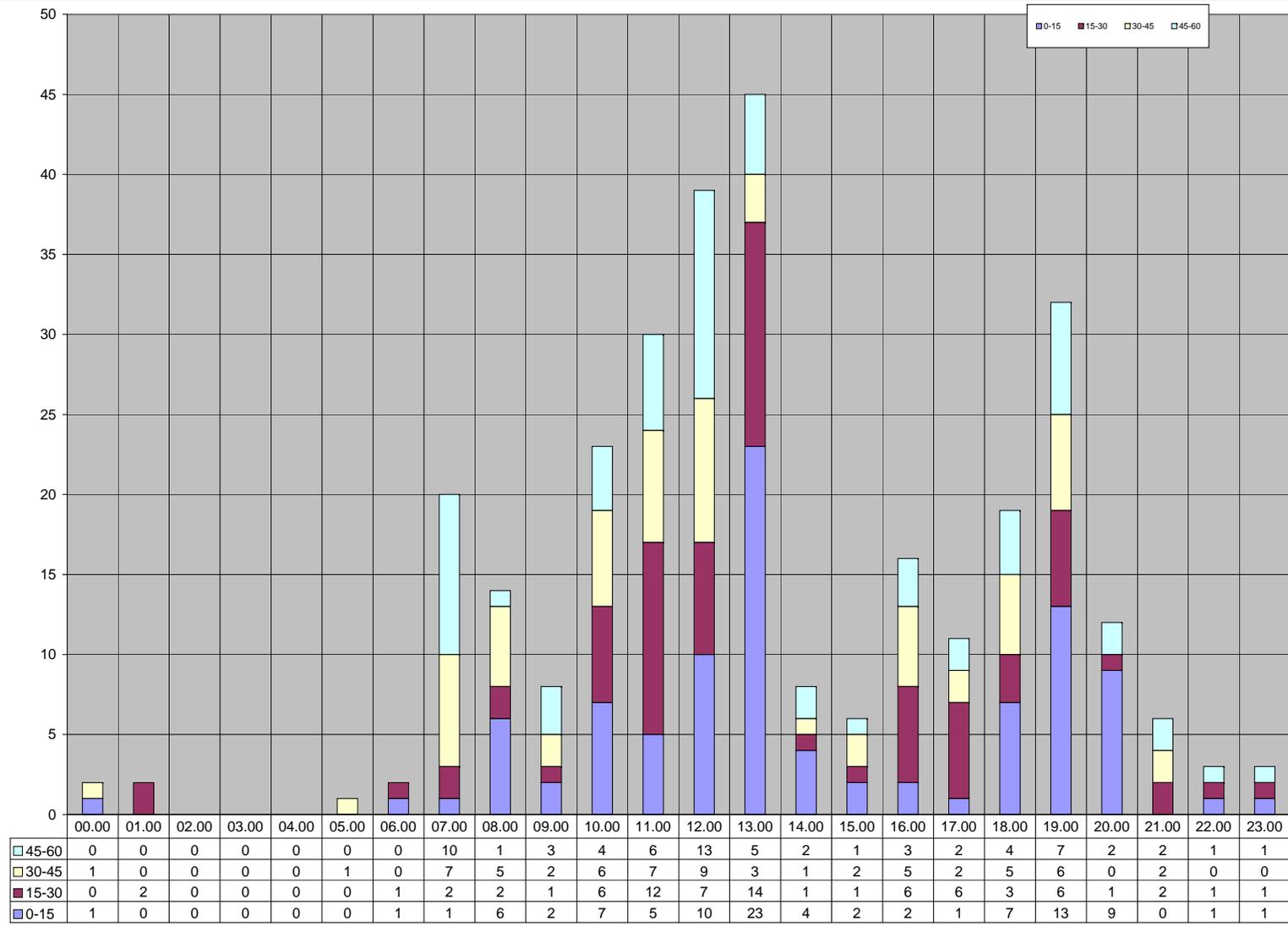
Via N. BALDINI  
 VIALE RANDI



venerdì 23 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via N. BALDINI  
VIALE RANDI

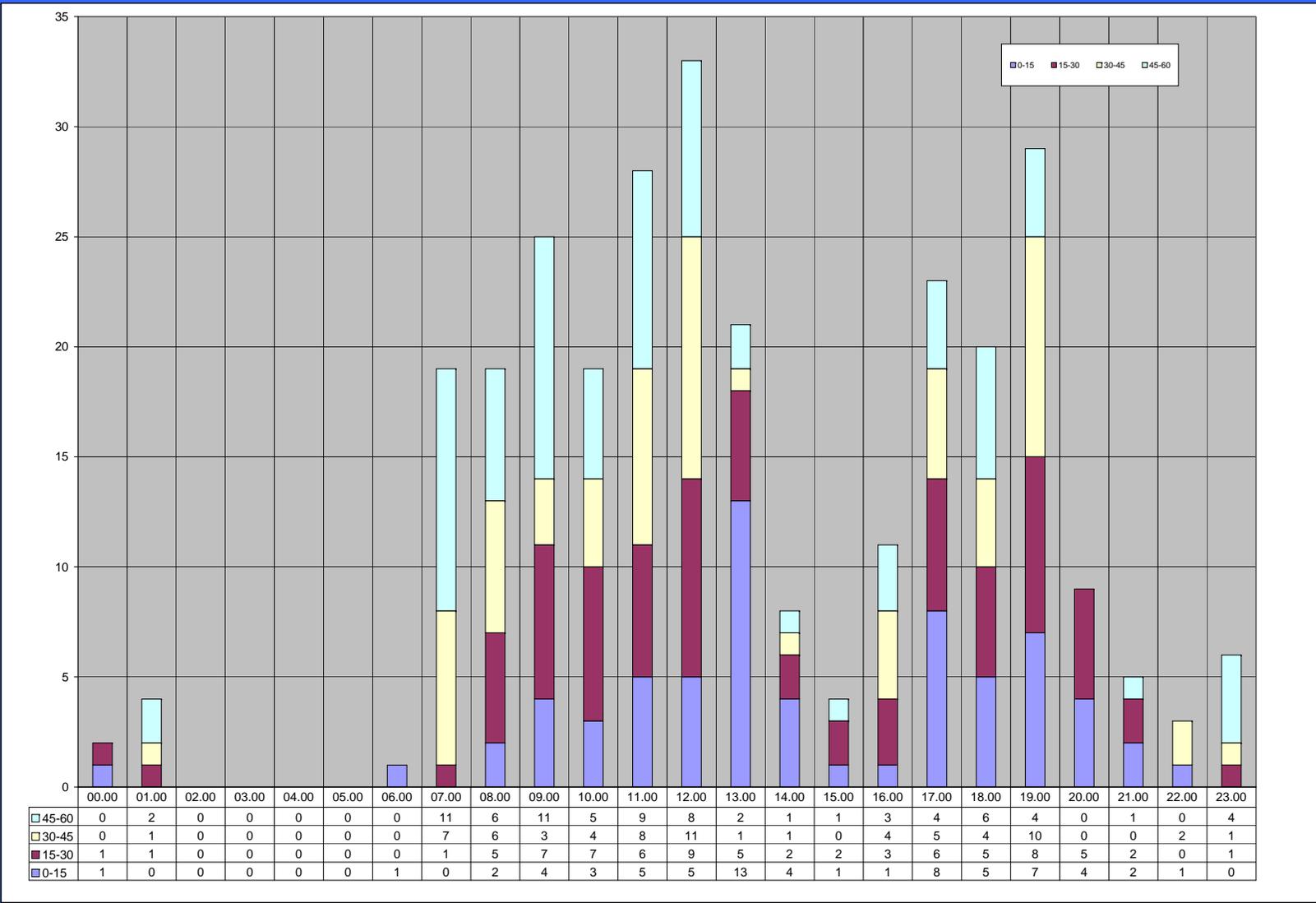


sabato 24 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura

Direzione

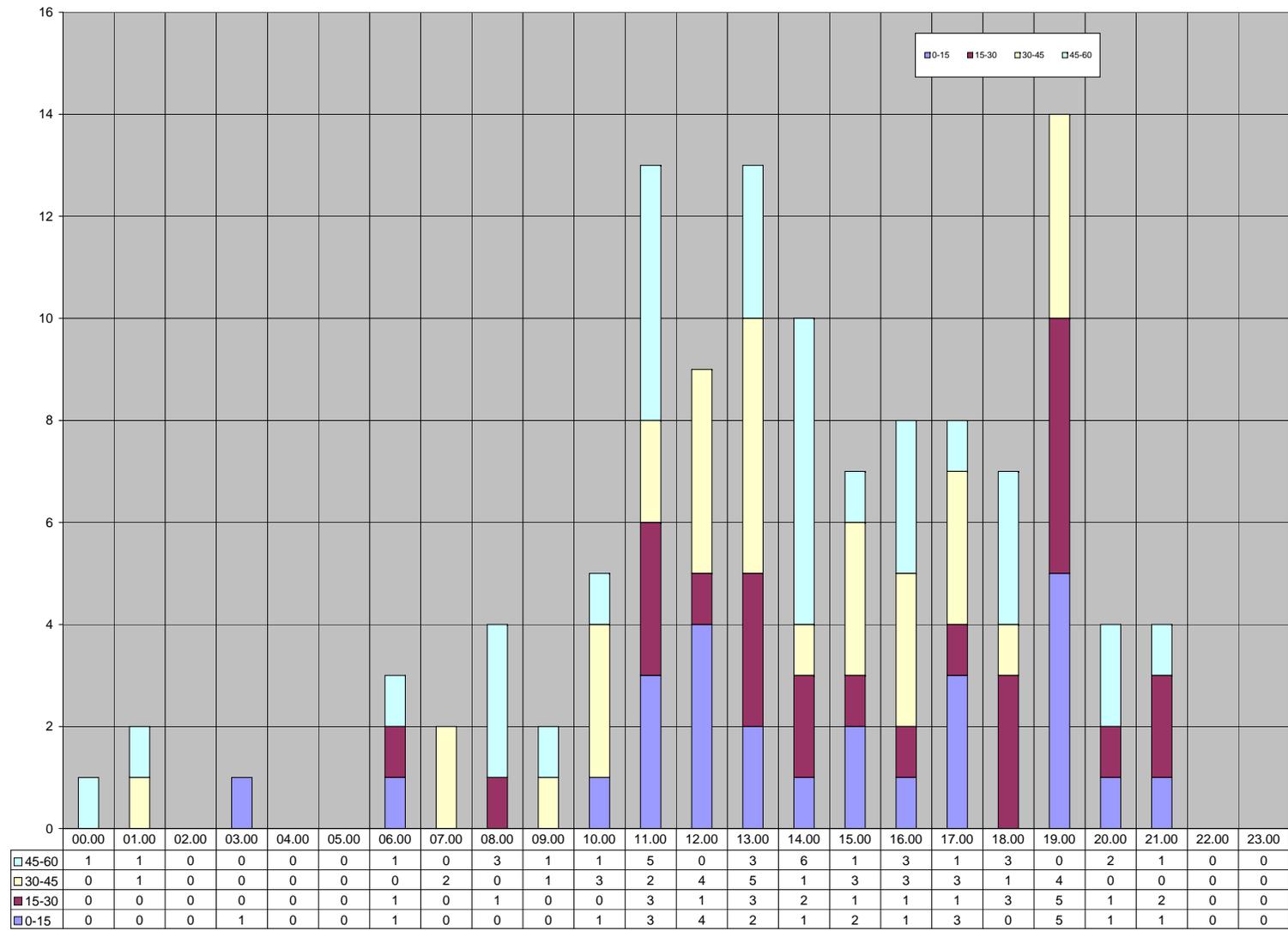
Via N. BALDINI  
VIALE RANDI



domenica 25 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

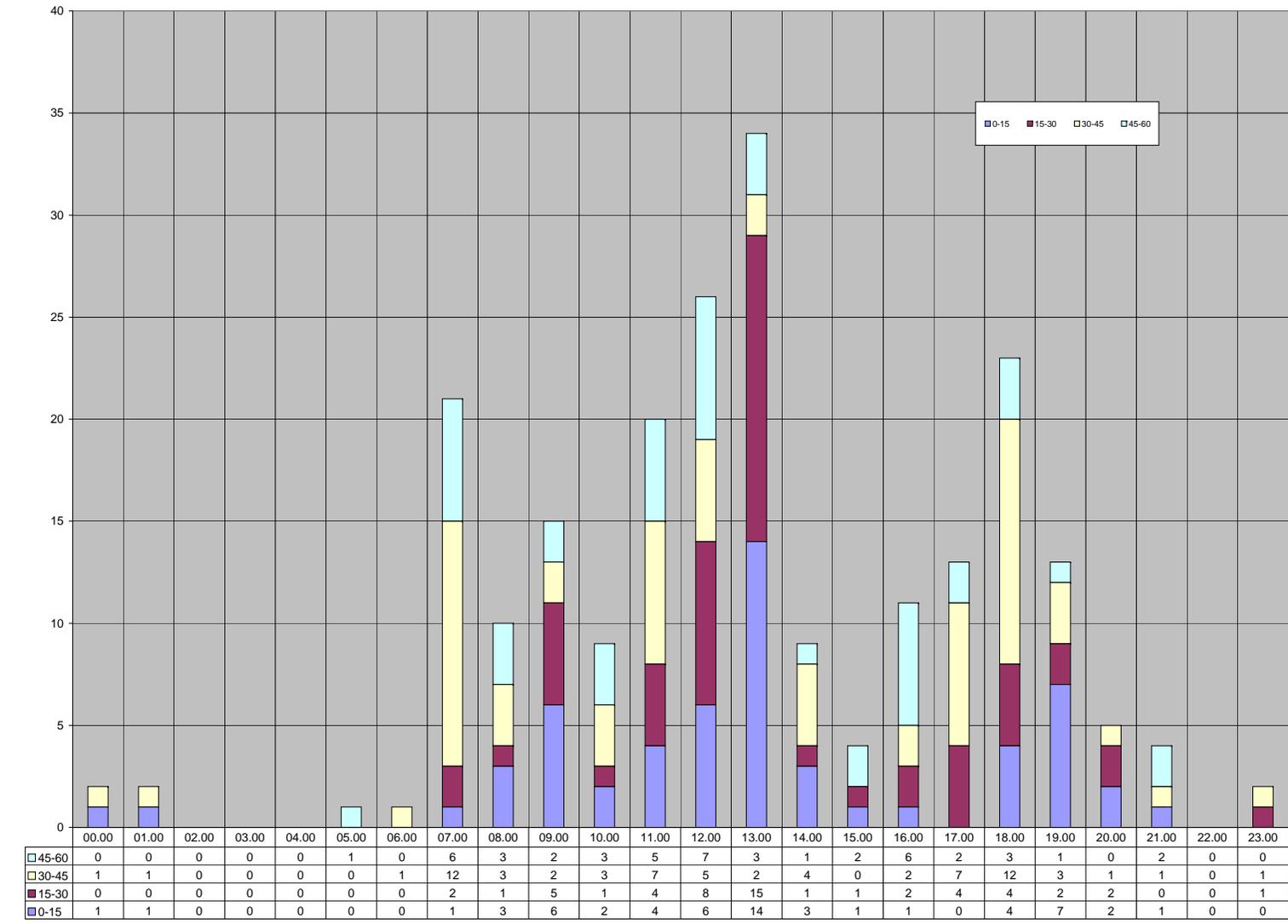
Via N. BALDINI  
VIALE RANDI



lunedì 26 settembre 2011

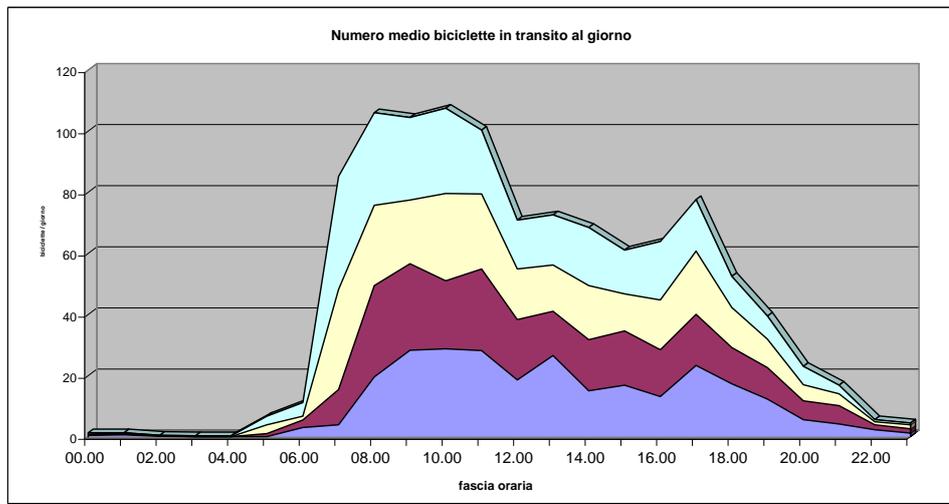
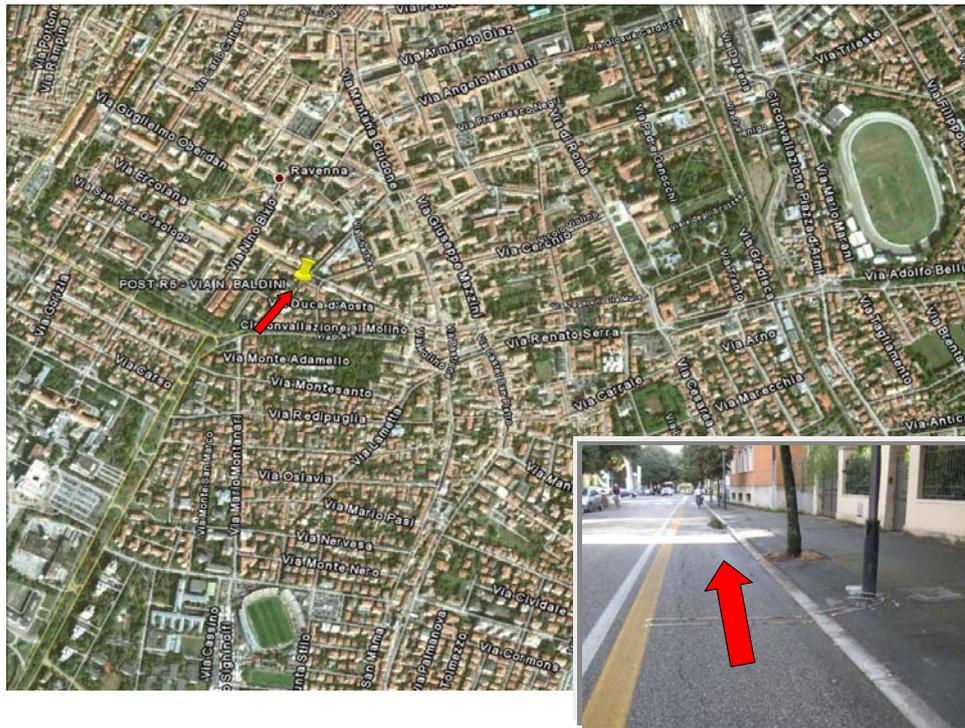
Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via N. BALDINI  
VIALE RANDI



**Campagna di indagini di traffico su piste ciclabili nel Comune di Ravenna**

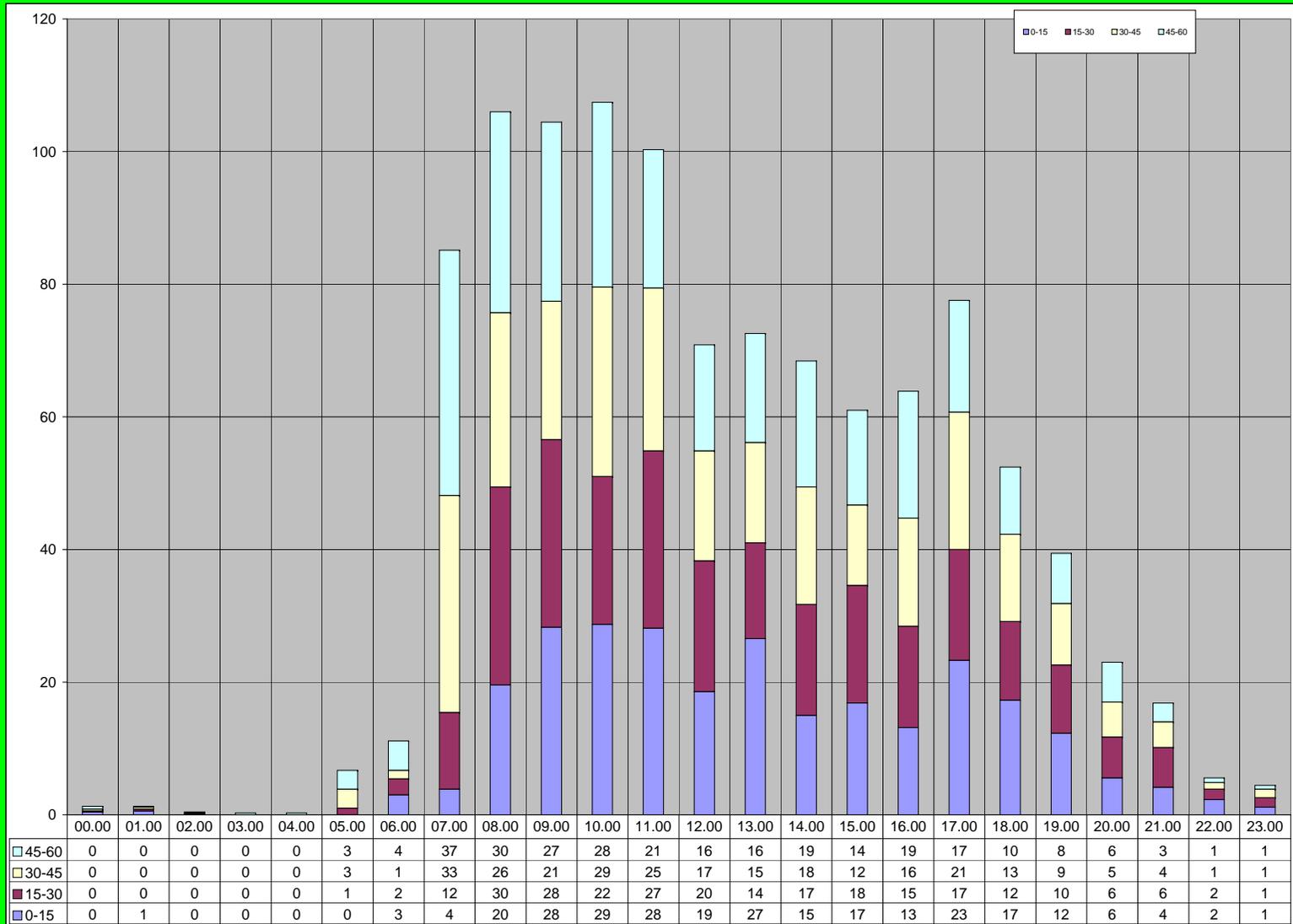
Ubicazione della sezione di misura	Via N. BALDINI
Direzione	CENTRO - Nord
Inizio indagine	20/09/2011
Fine indagine	26/09/2011



Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

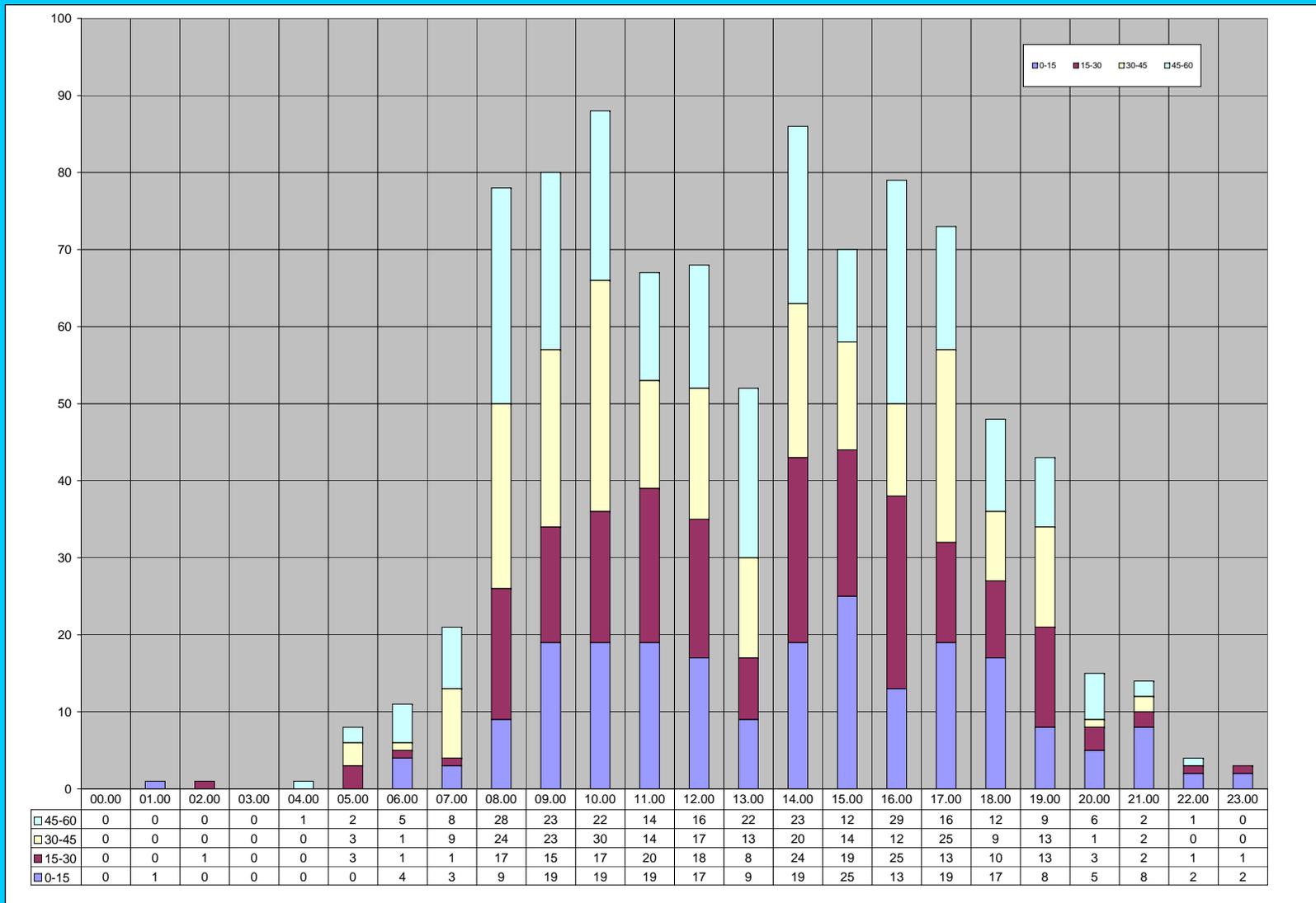
Via N. BALDINI  
 CENTRO - Nord



martedì 20 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

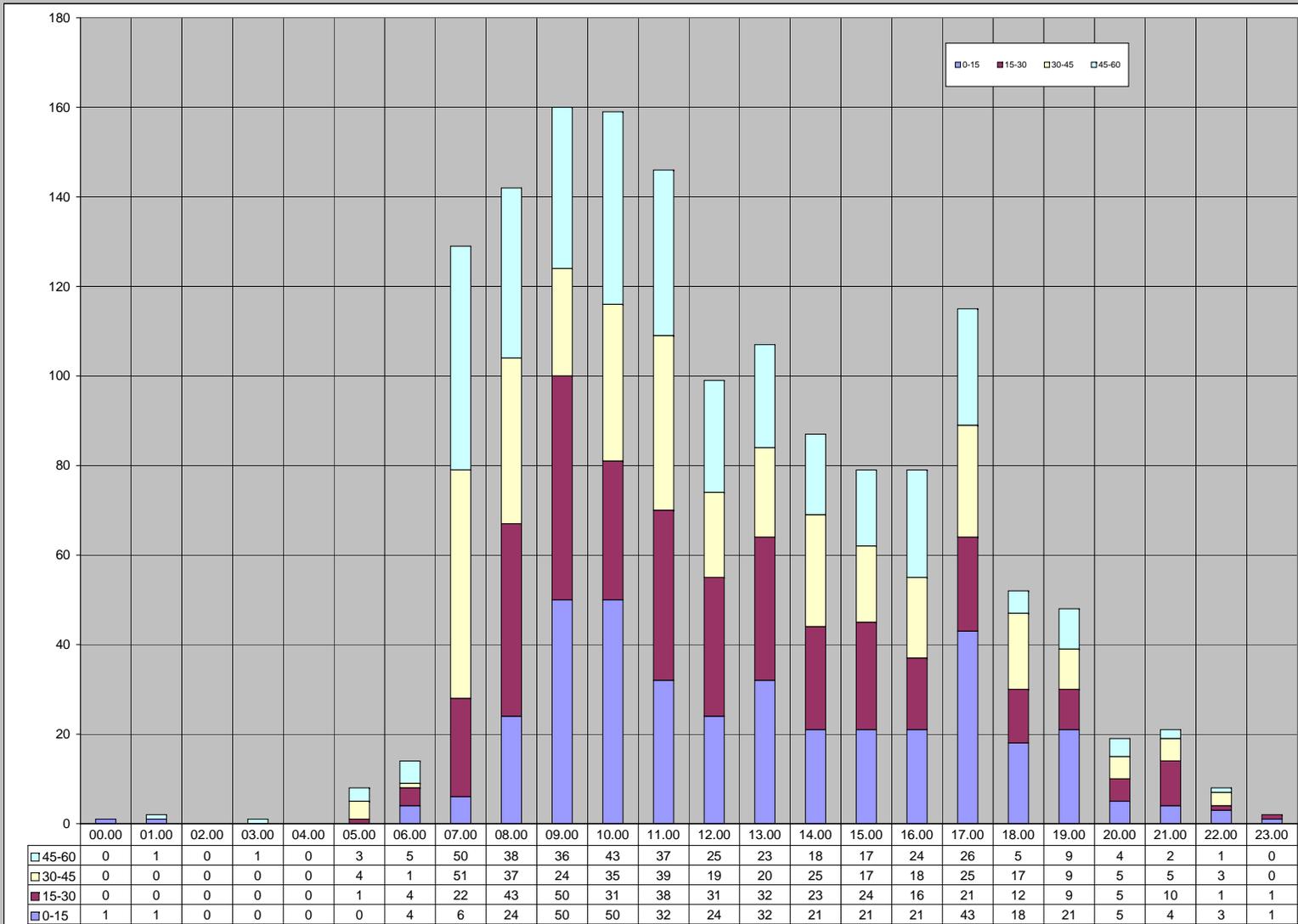
Via N. BALDINI  
 CENTRO - Nord



mercoledì 21 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

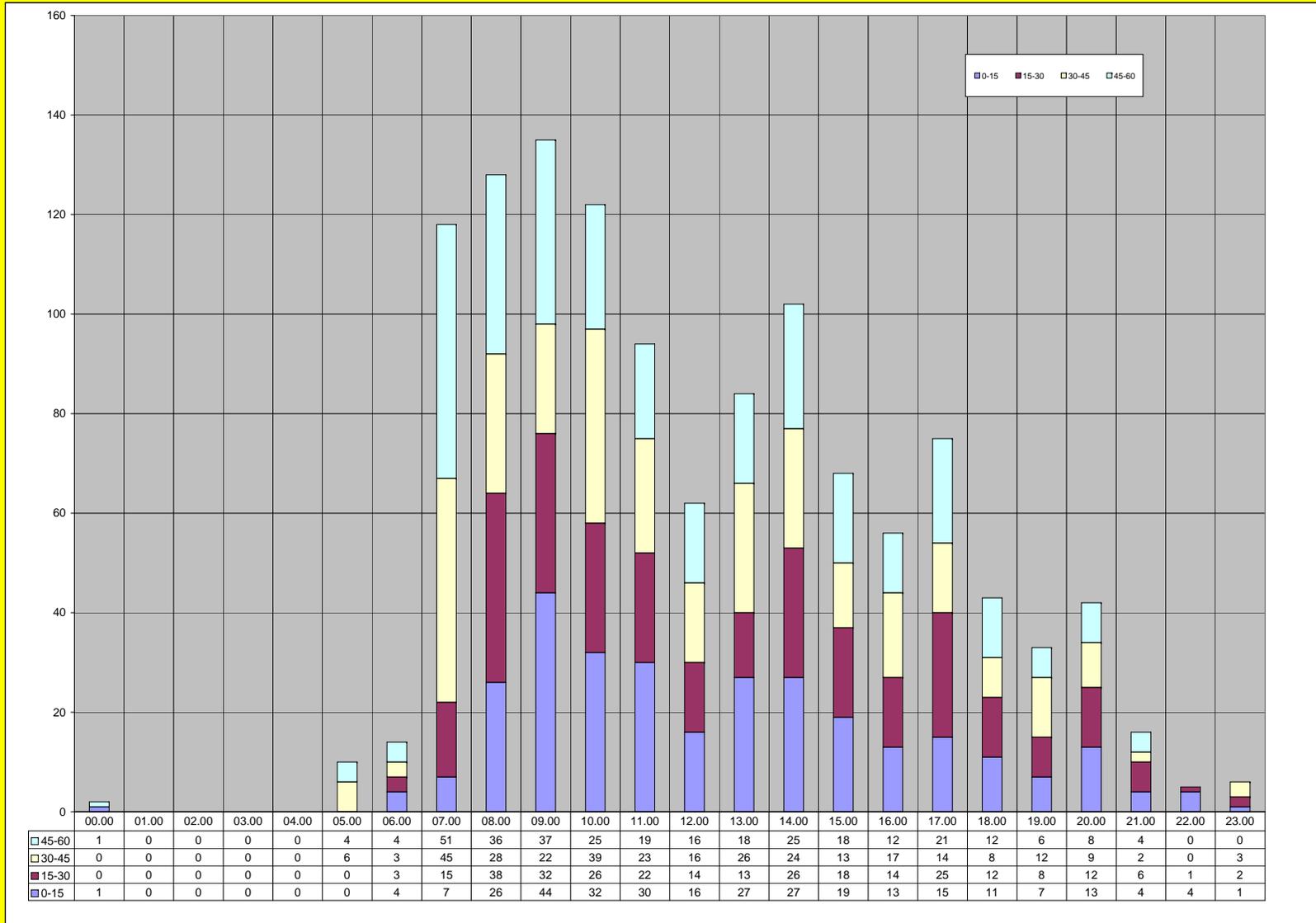
Via N. BALDINI  
 CENTRO - Nord



giovedì 22 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

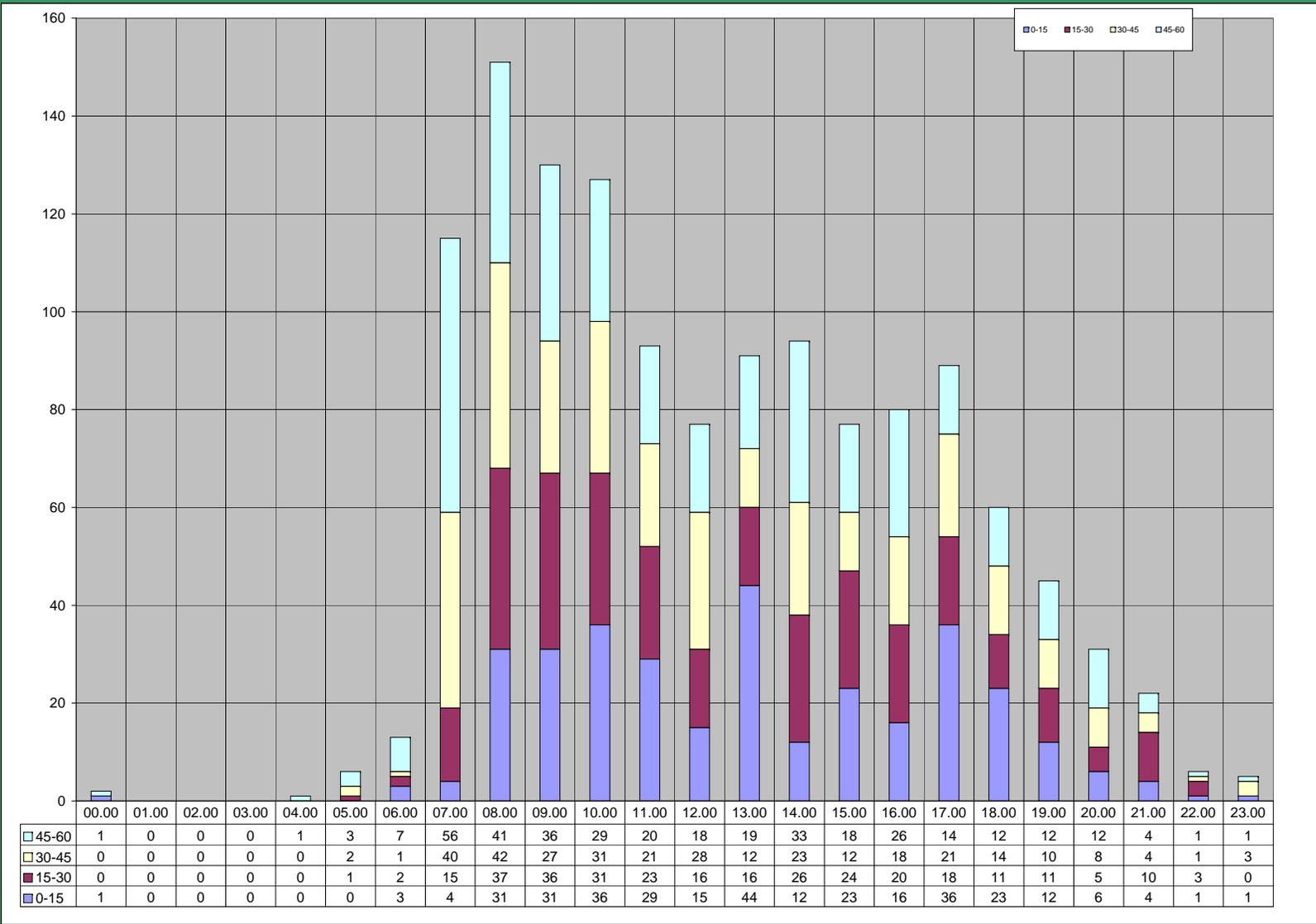
Via N. BALDINI  
 CENTRO - Nord



venerdì 23 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

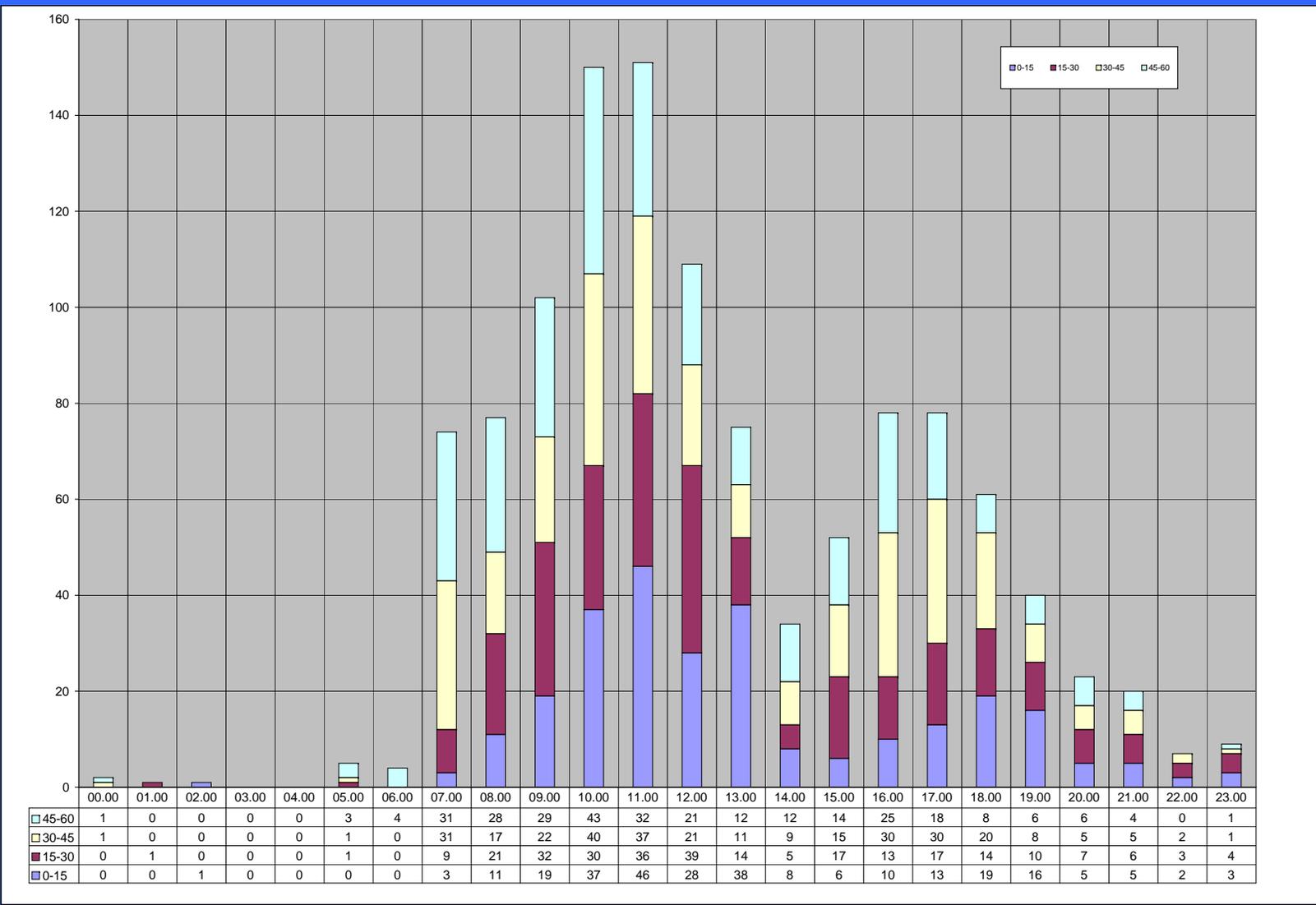
Via N. BALDINI  
CENTRO - Nord



sabato 24 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

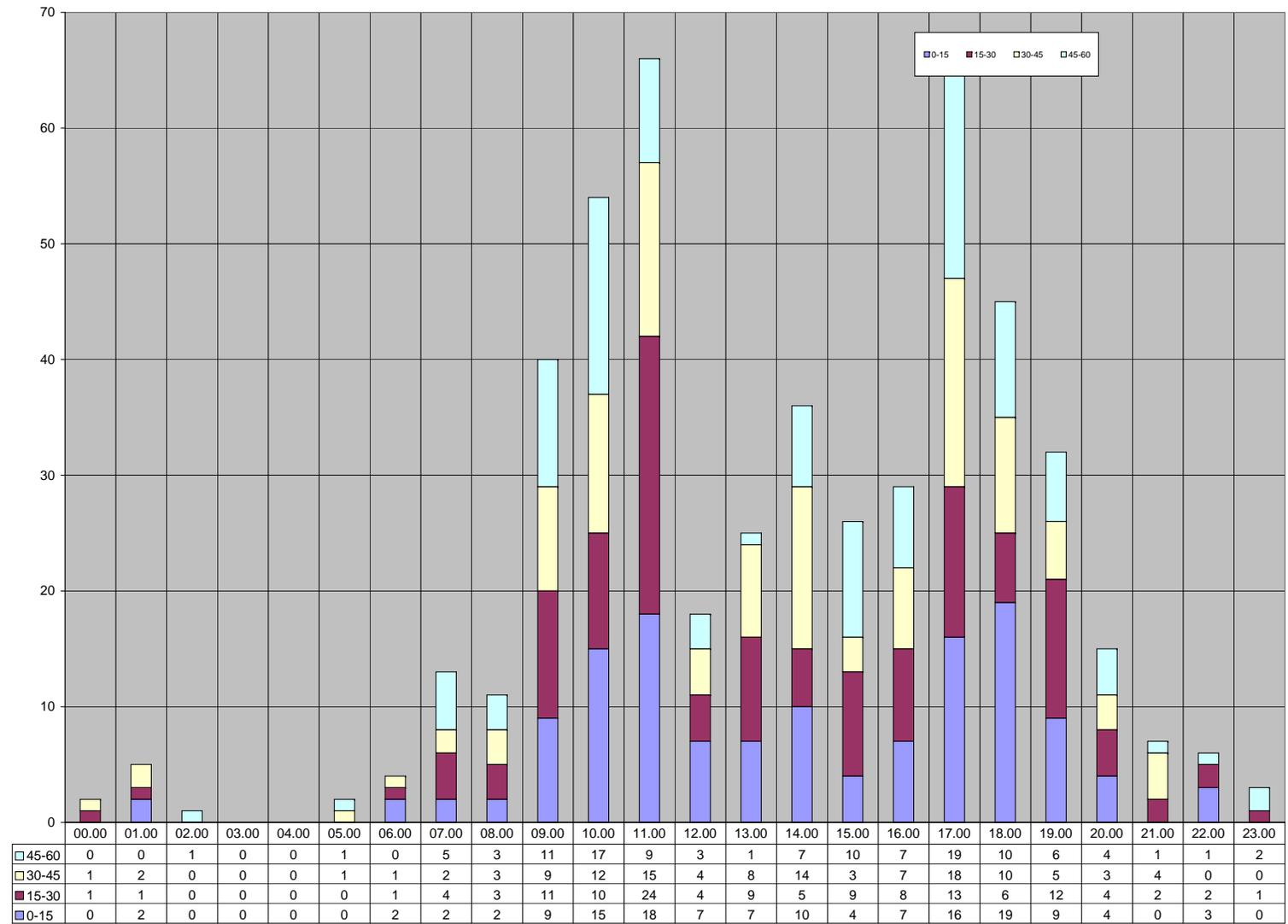
Via N. BALDINI  
CENTRO - Nord



domenica 25 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

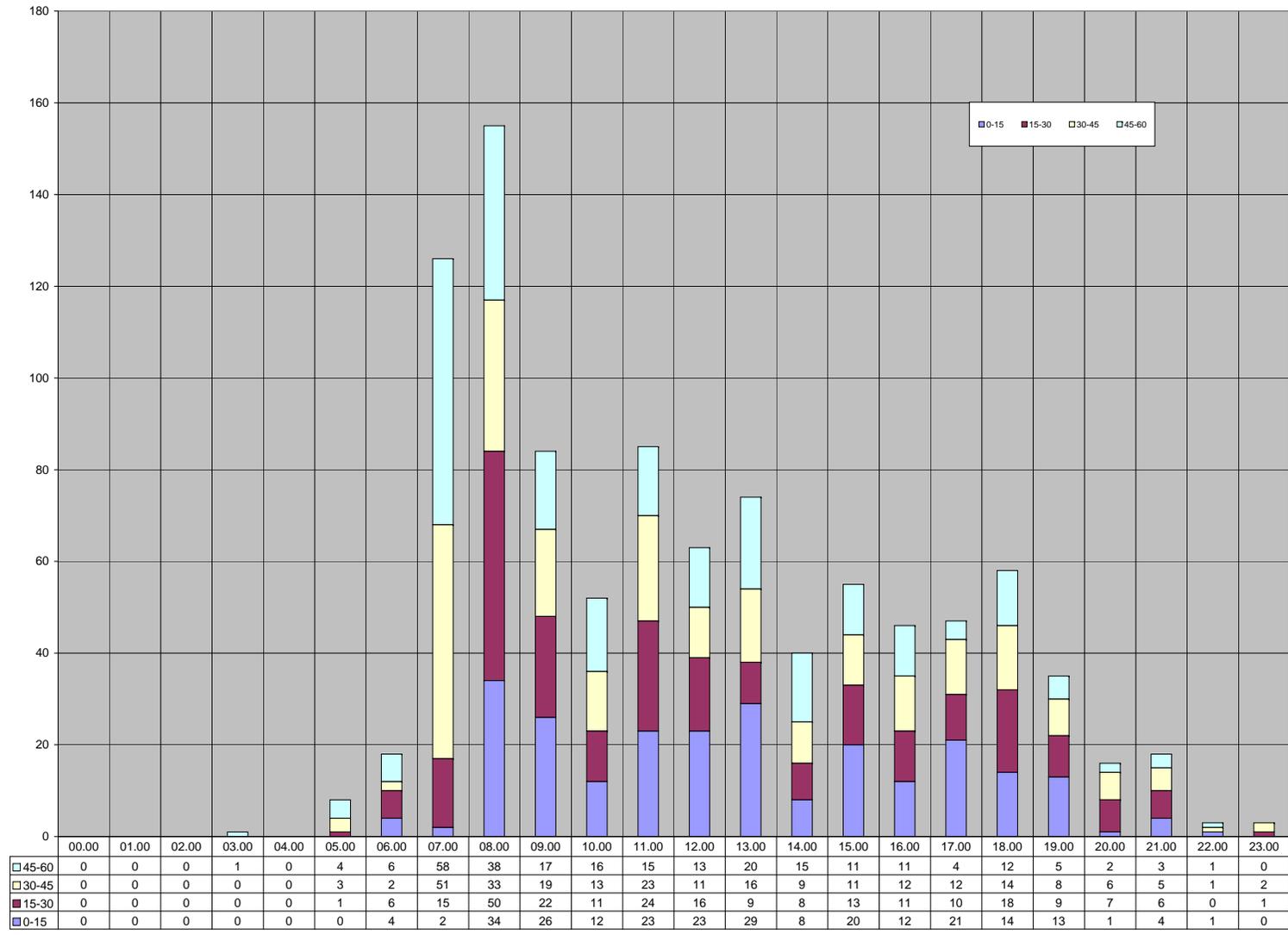
Via N. BALDINI  
CENTRO - Nord



lunedì 26 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via N. BALDINI  
CENTRO - Nord

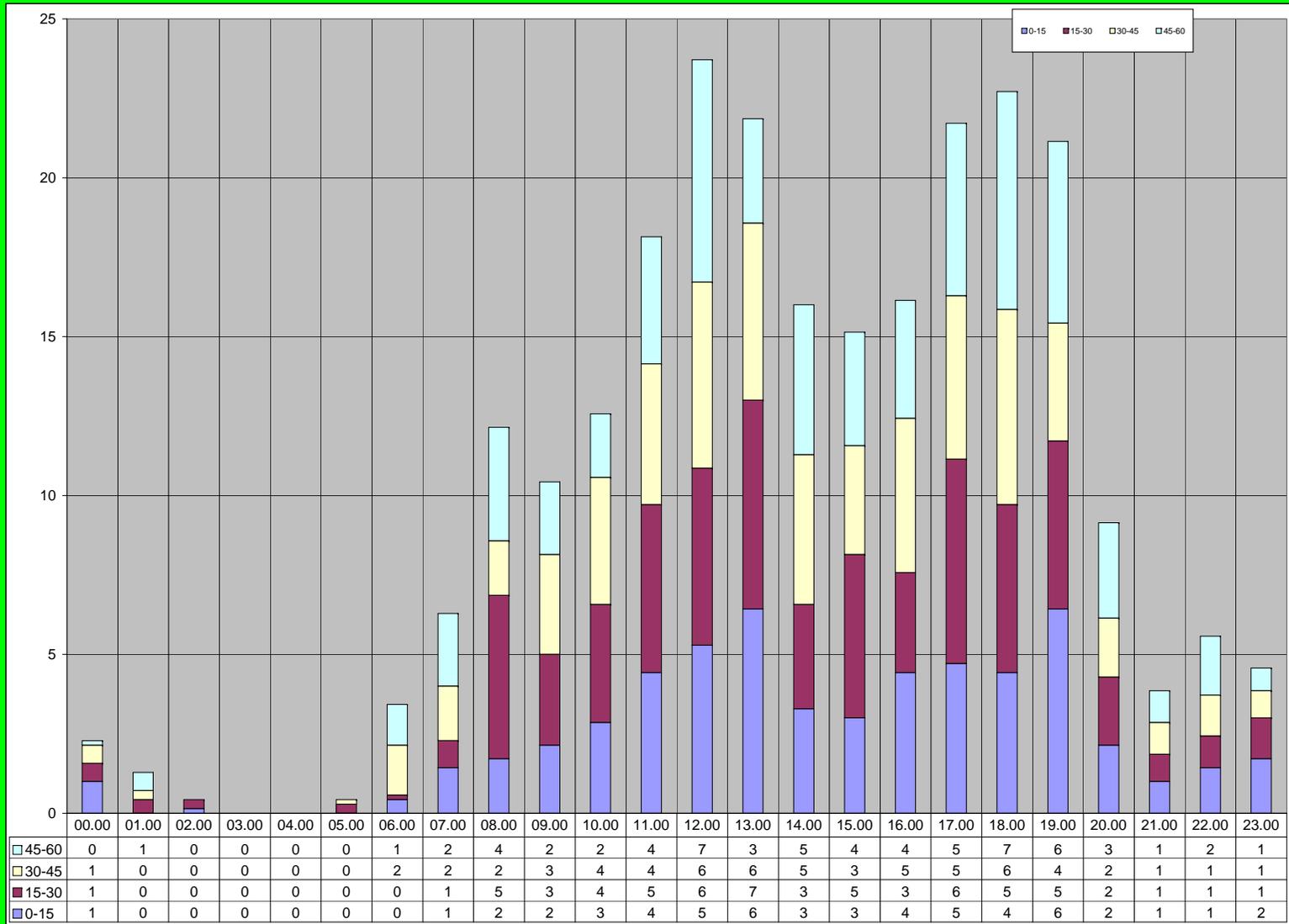




Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

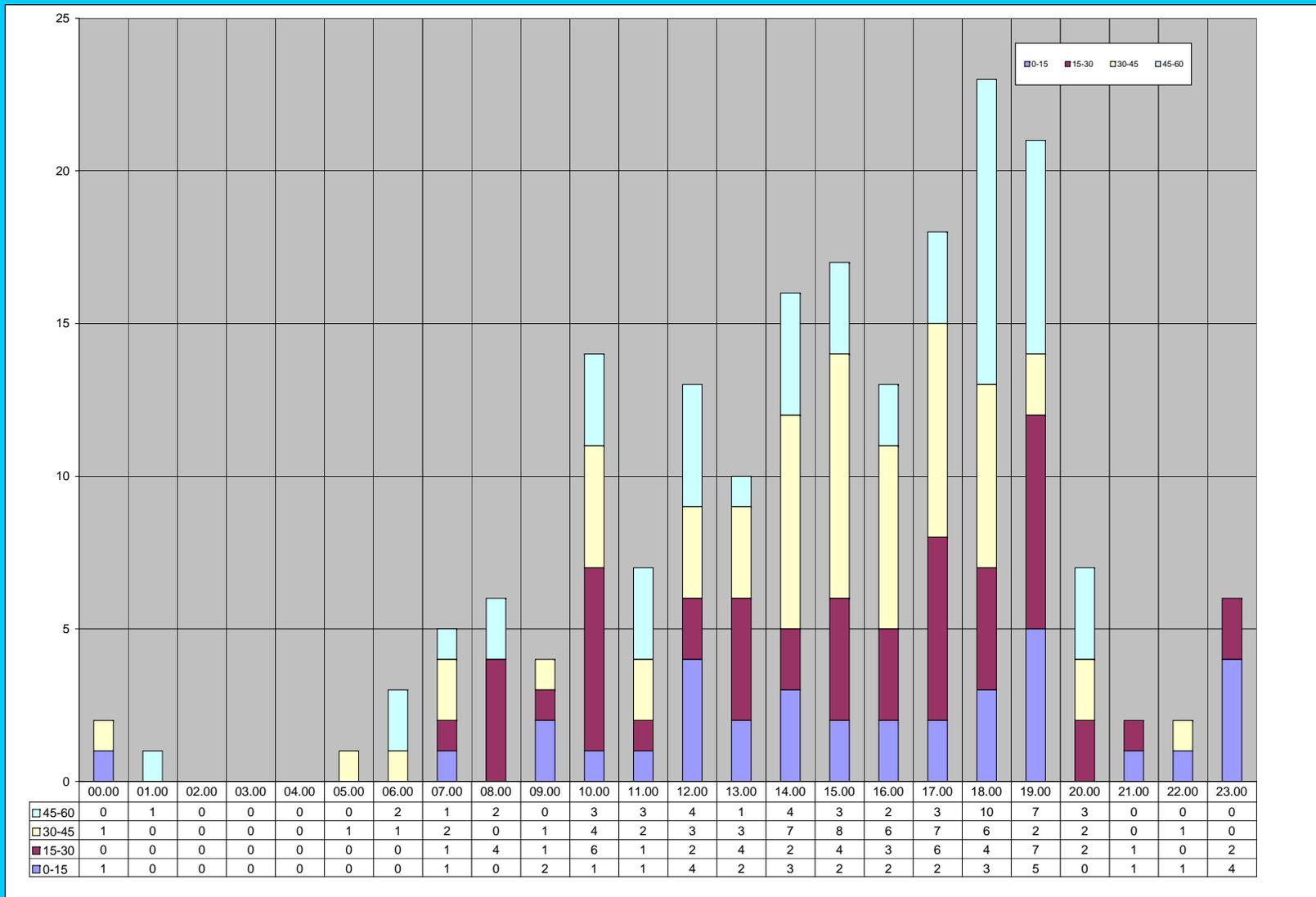
Via TRIESTE corsia NORD  
 MARE



martedì 20 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

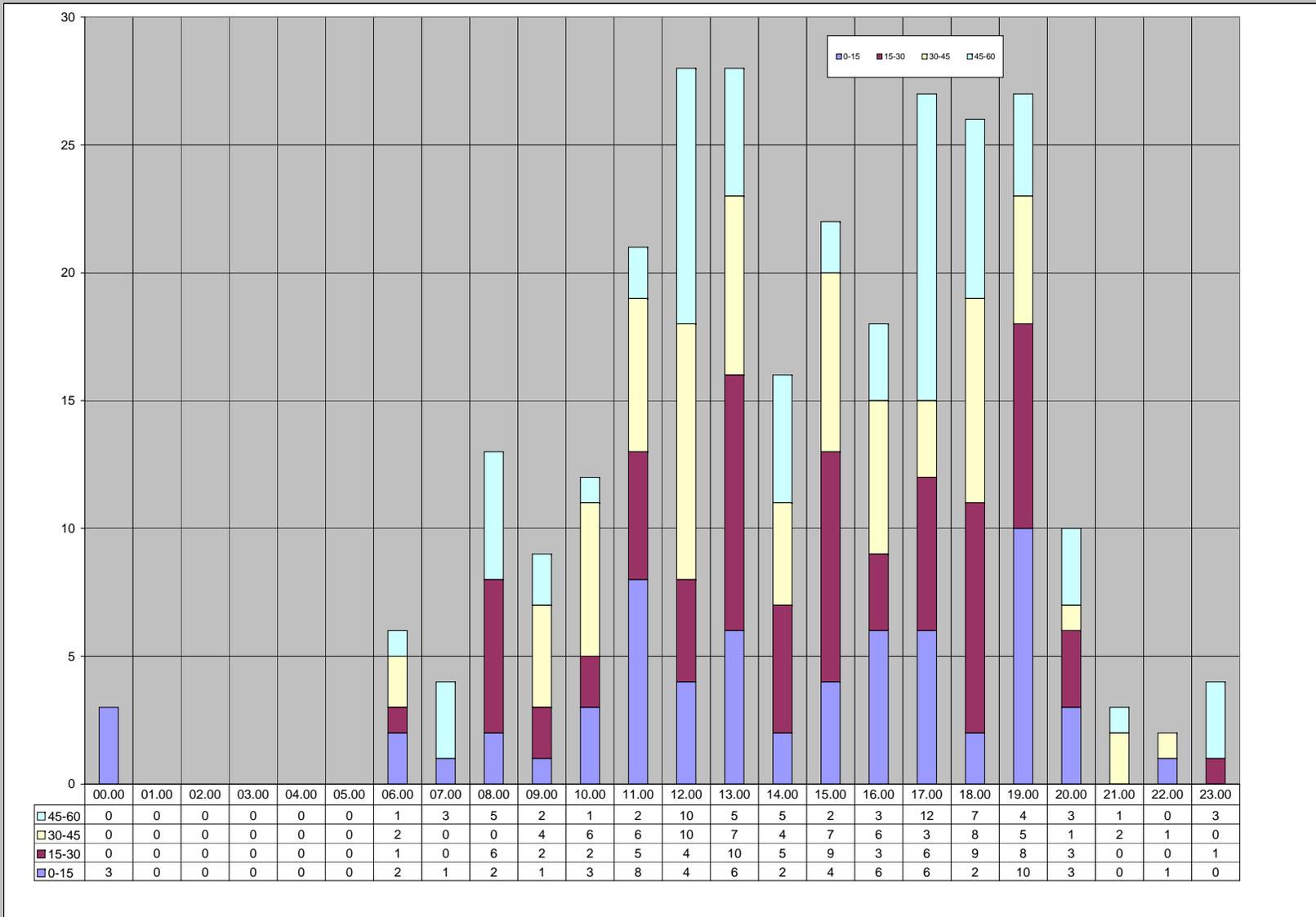
Via TRIESTE corsia NORD  
 MARE



mercoledì 21 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

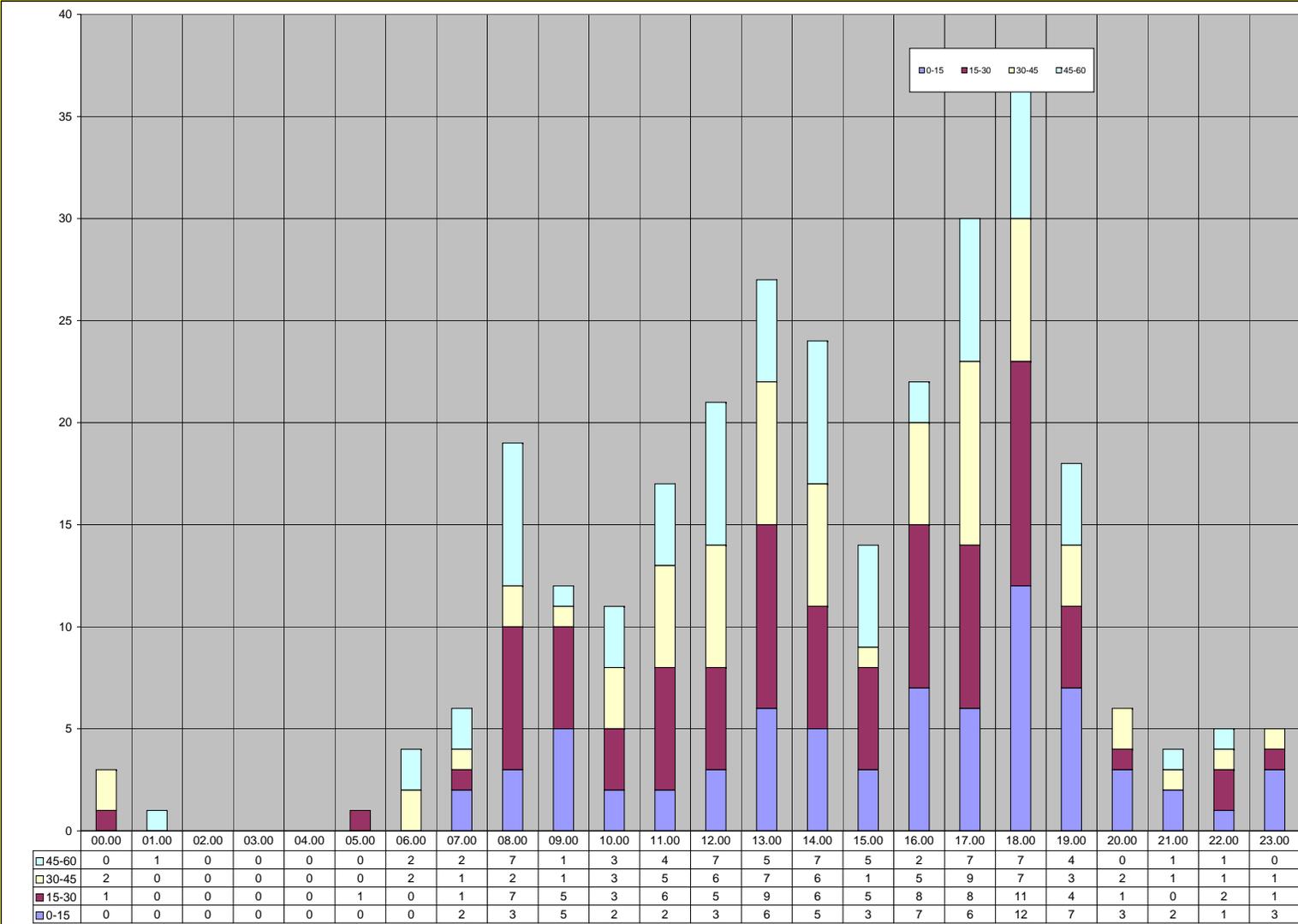
Via TRIESTE corsia NORD  
 MARE



giovedì 22 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

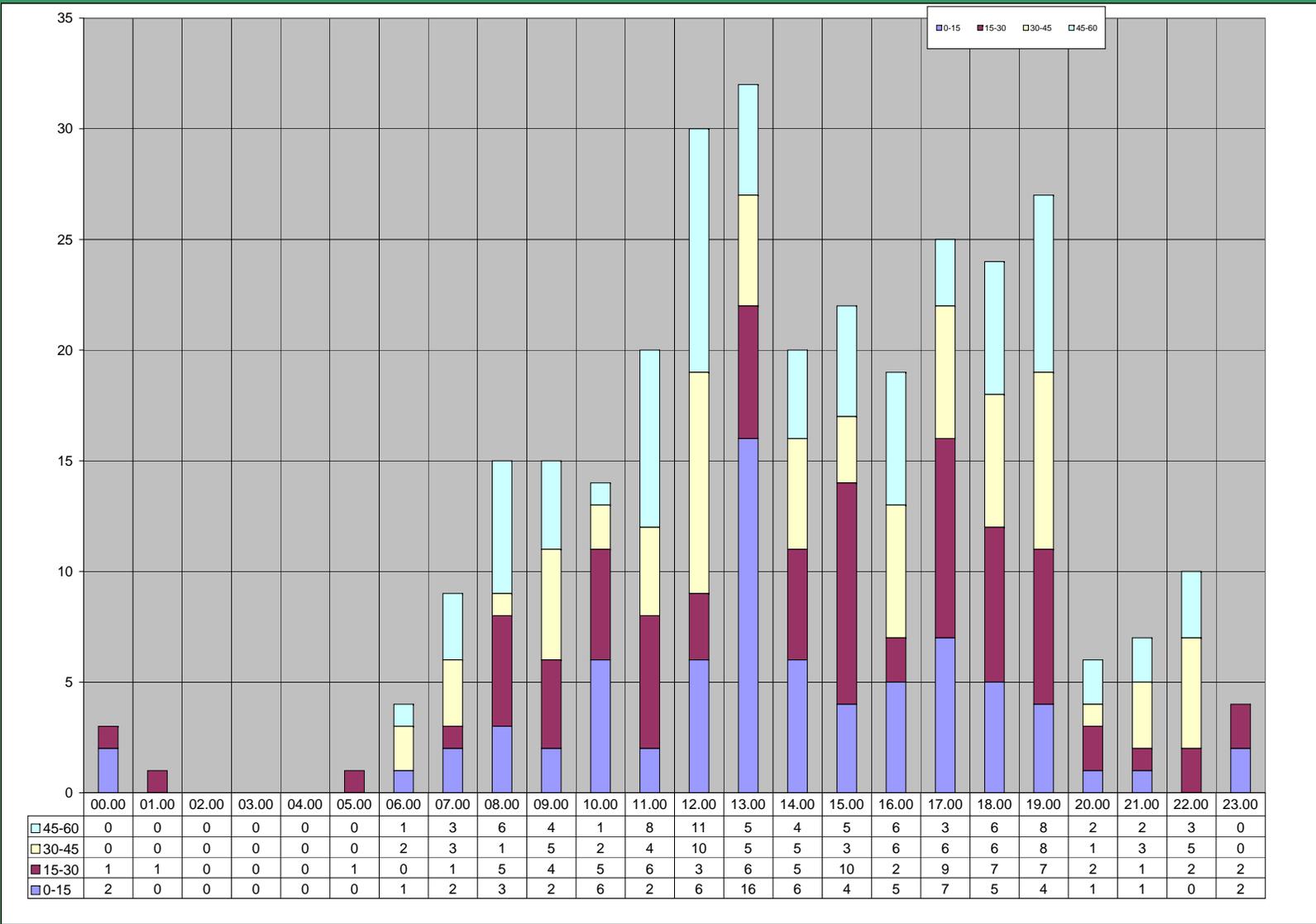
Via TRIESTE corsia NORD  
 MARE



venerdì 23 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

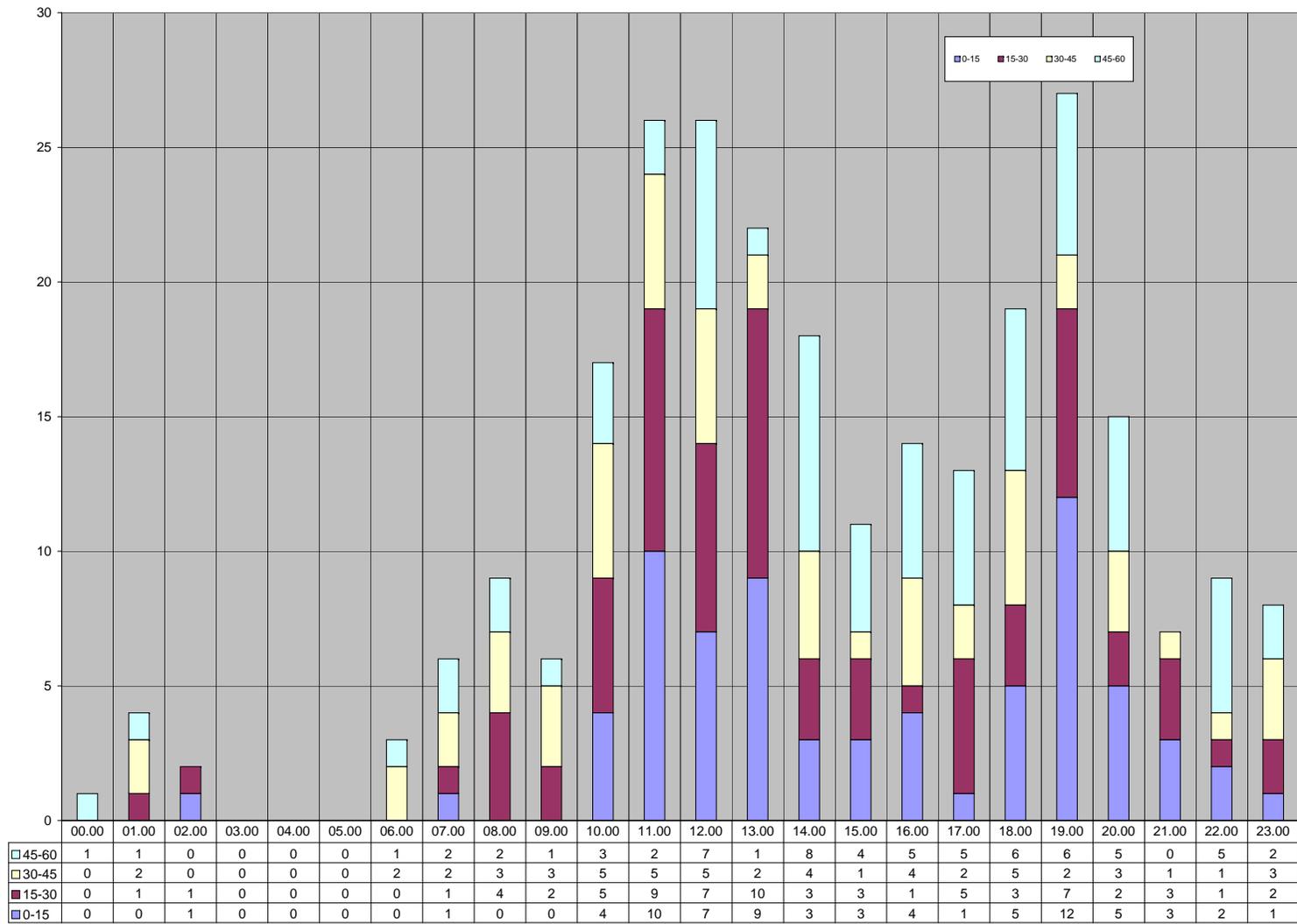
Via TRIESTE corsia NORD  
MARE



sabato 24 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

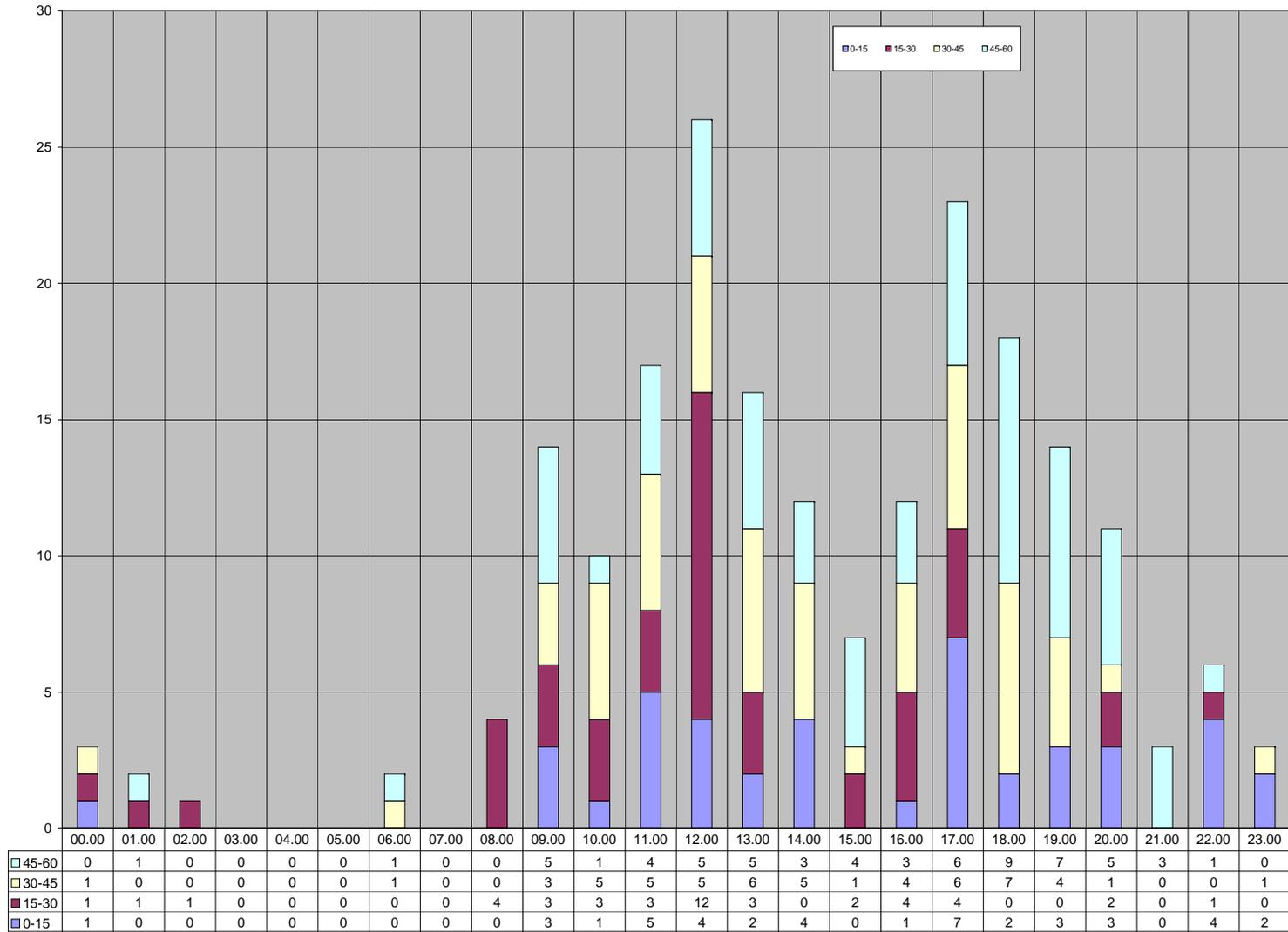
Via TRIESTE corsia NORD  
MARE



domenica 25 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

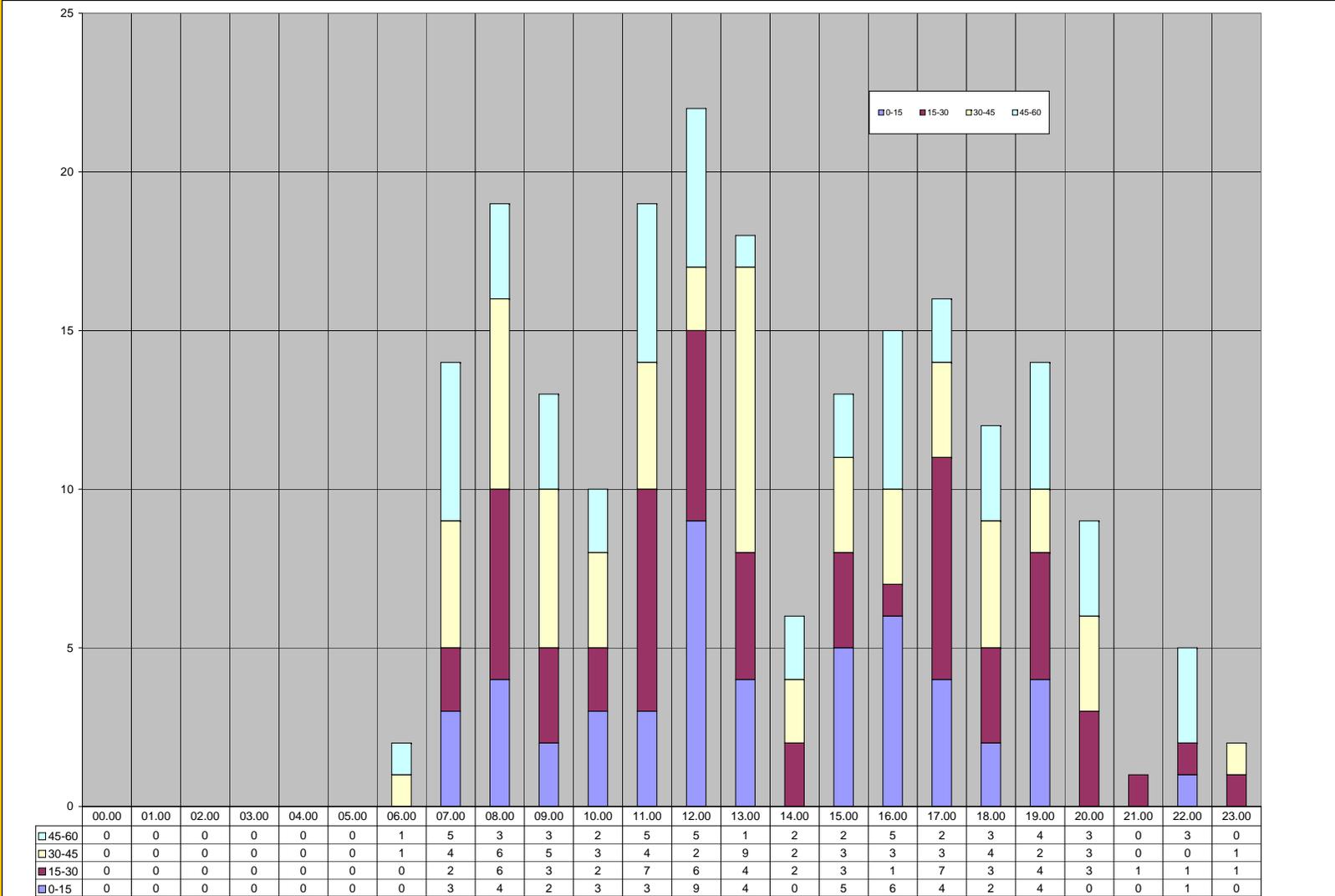
Via TRIESTE corsia NORD  
MARE



lunedì 26 settembre 2011

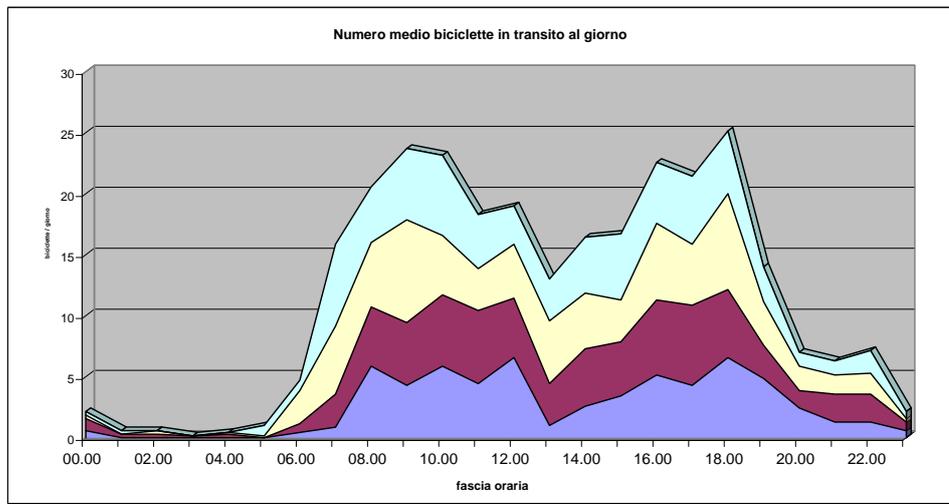
Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via TRIESTE corsia NORD  
MARE



**Campagna di indagini di traffico su piste ciclabili nel Comune di Ravenna**

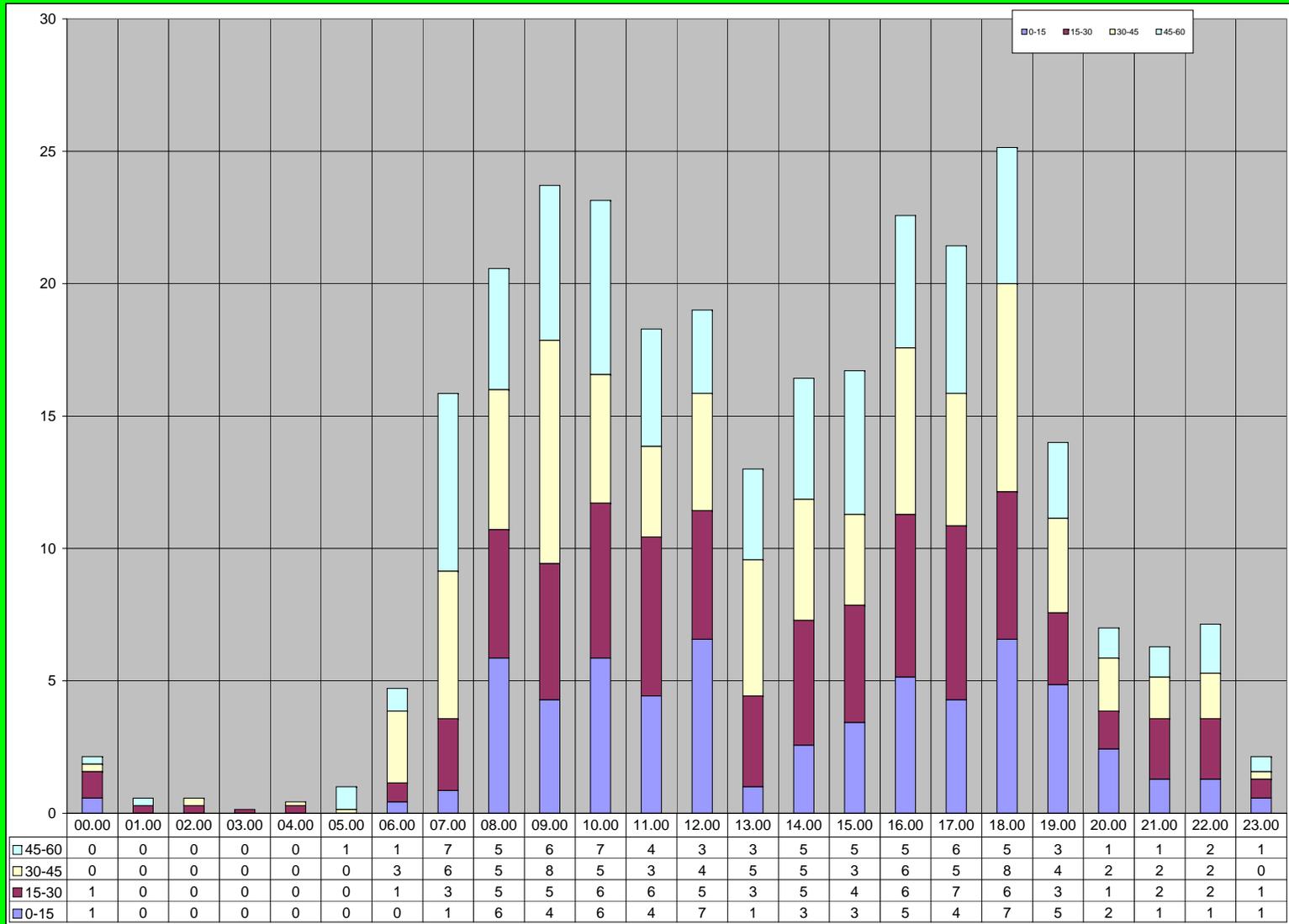
Ubicazione della sezione di misura	Via TRIESTE corsia NORD
Direzione	CITTA'
Inizio indagine	20/09/2011
Fine indagine	26/09/2011



Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

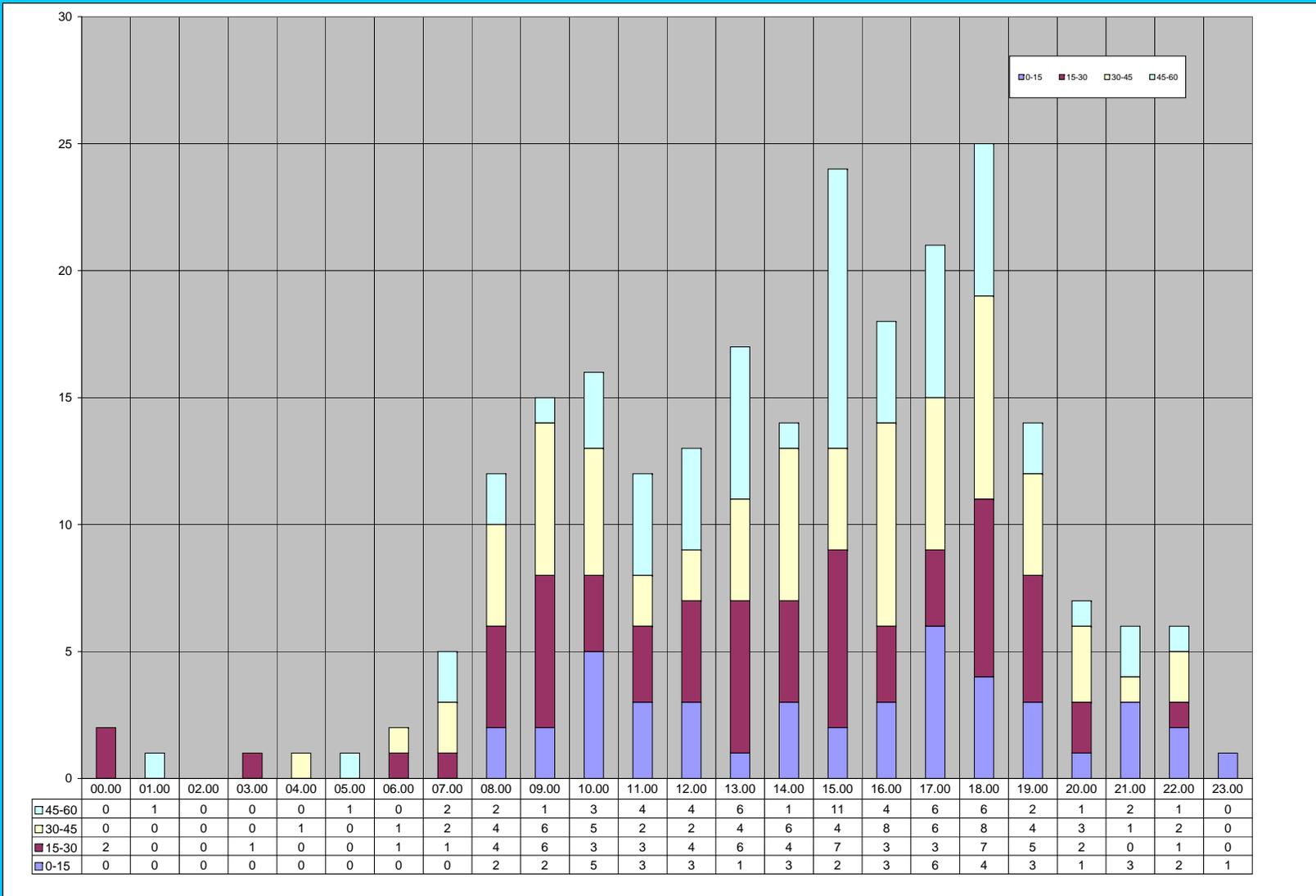
Via TRIESTE corsia NORD  
 CITTA'



martedì 20 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

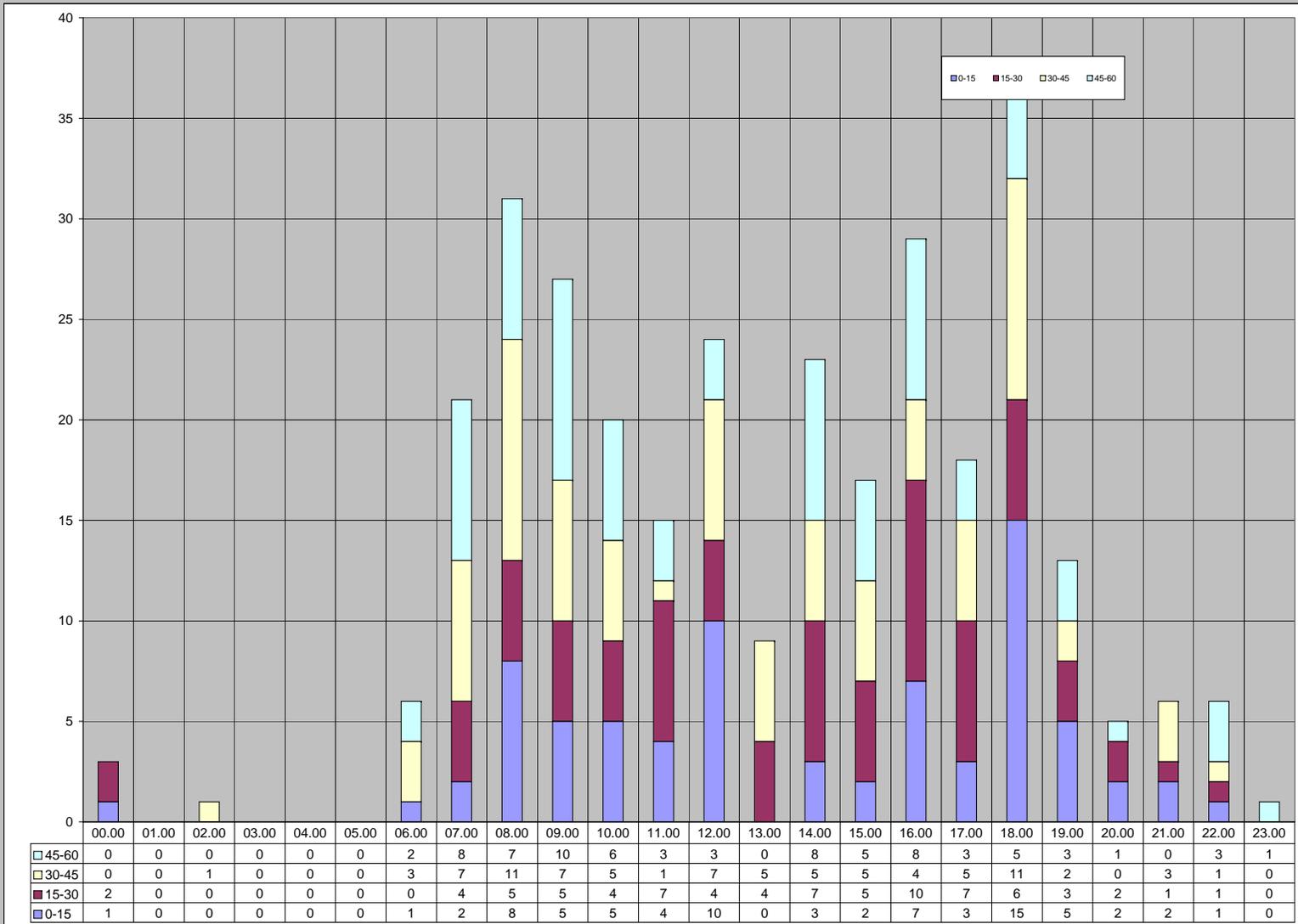
Via TRIESTE corsia NORD  
 CITTA'



mercoledì 21 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

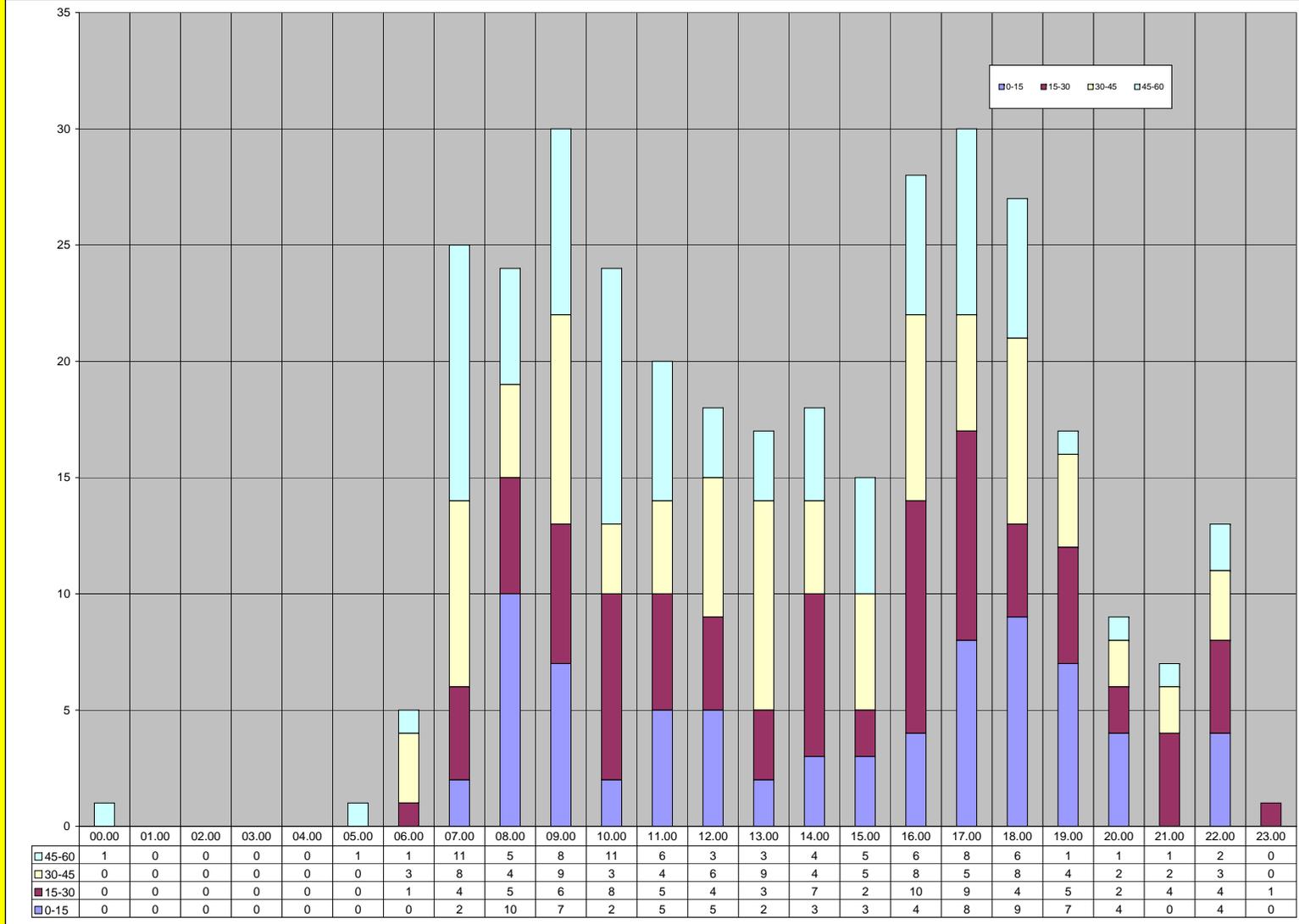
Via TRIESTE corsia NORD  
 CITTA'



giovedì 22 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

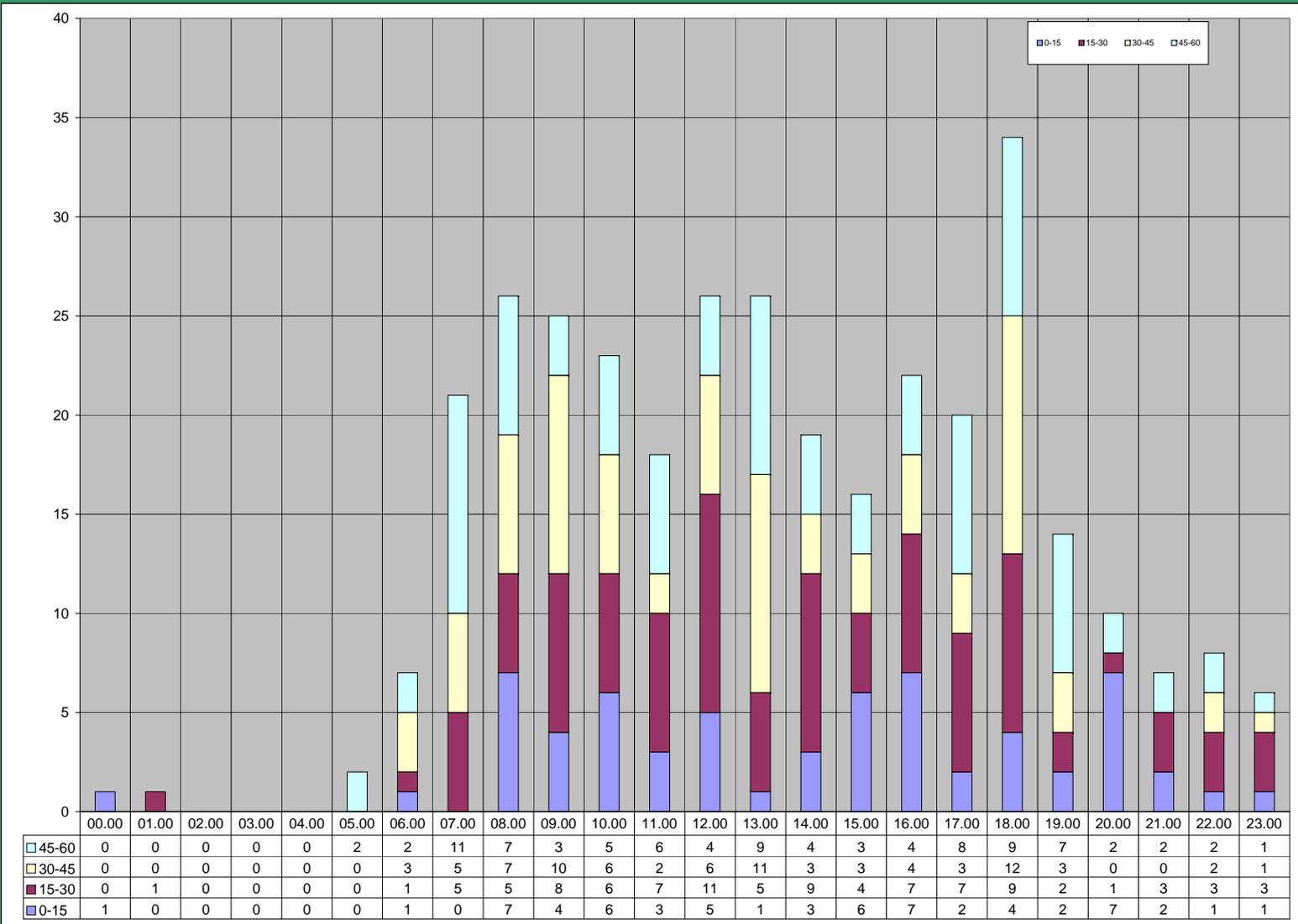
Via TRIESTE corsia NORD  
 CITTA'



venerdì 23 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

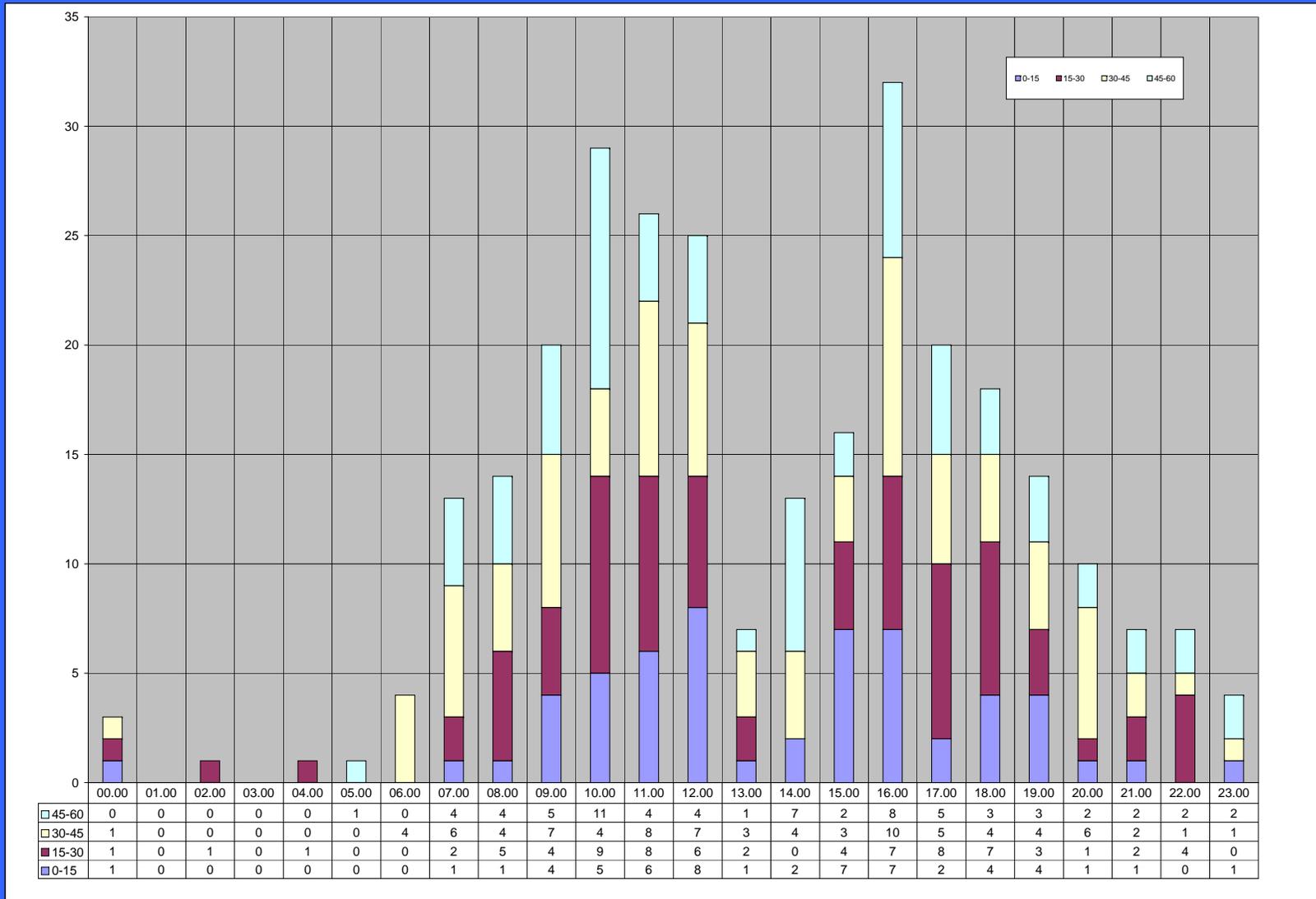
Via TRIESTE corsia NORD  
 CITTA'



sabato 24 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

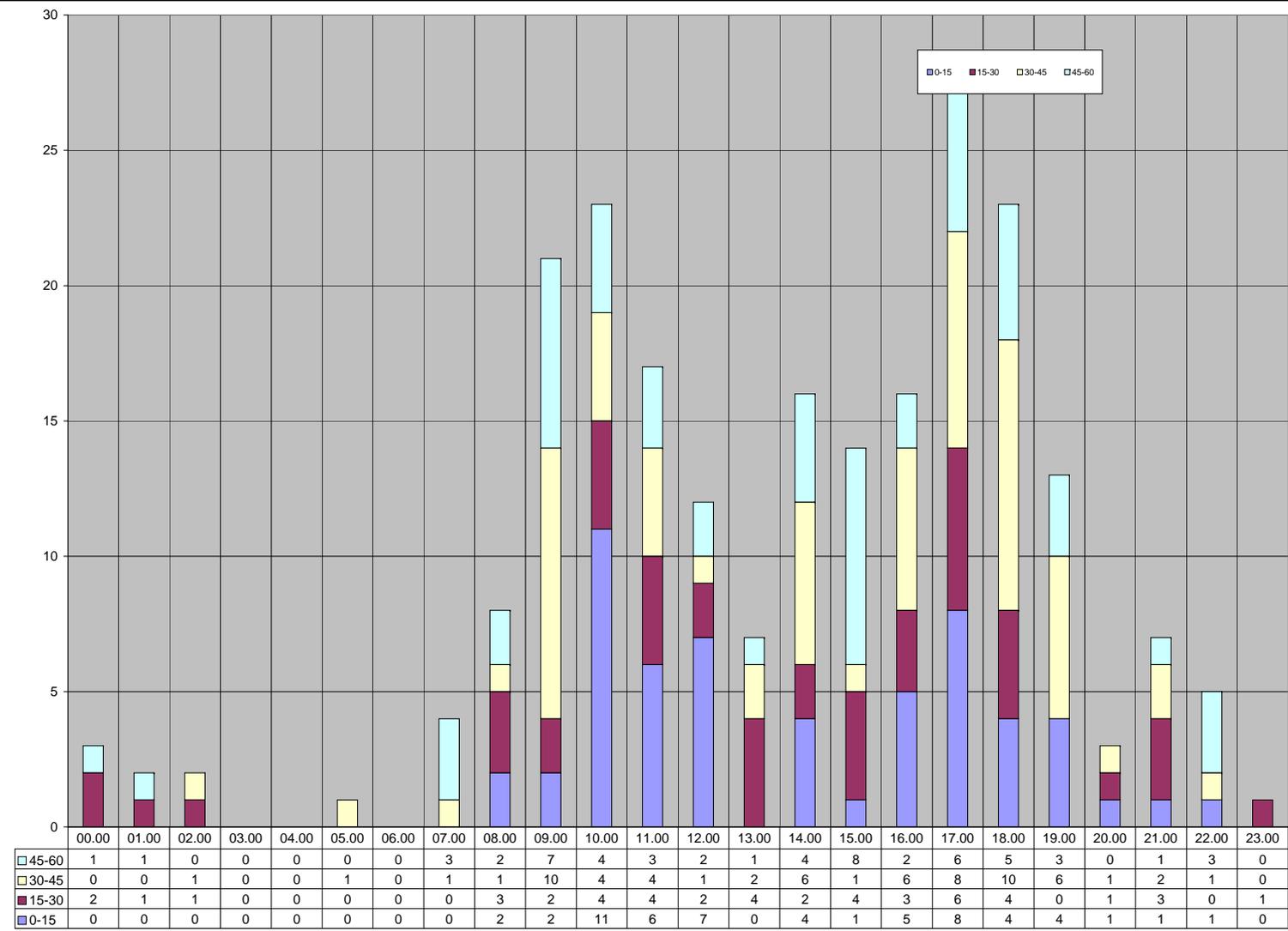
Via TRIESTE corsia NORD  
CITTA'



domenica 25 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

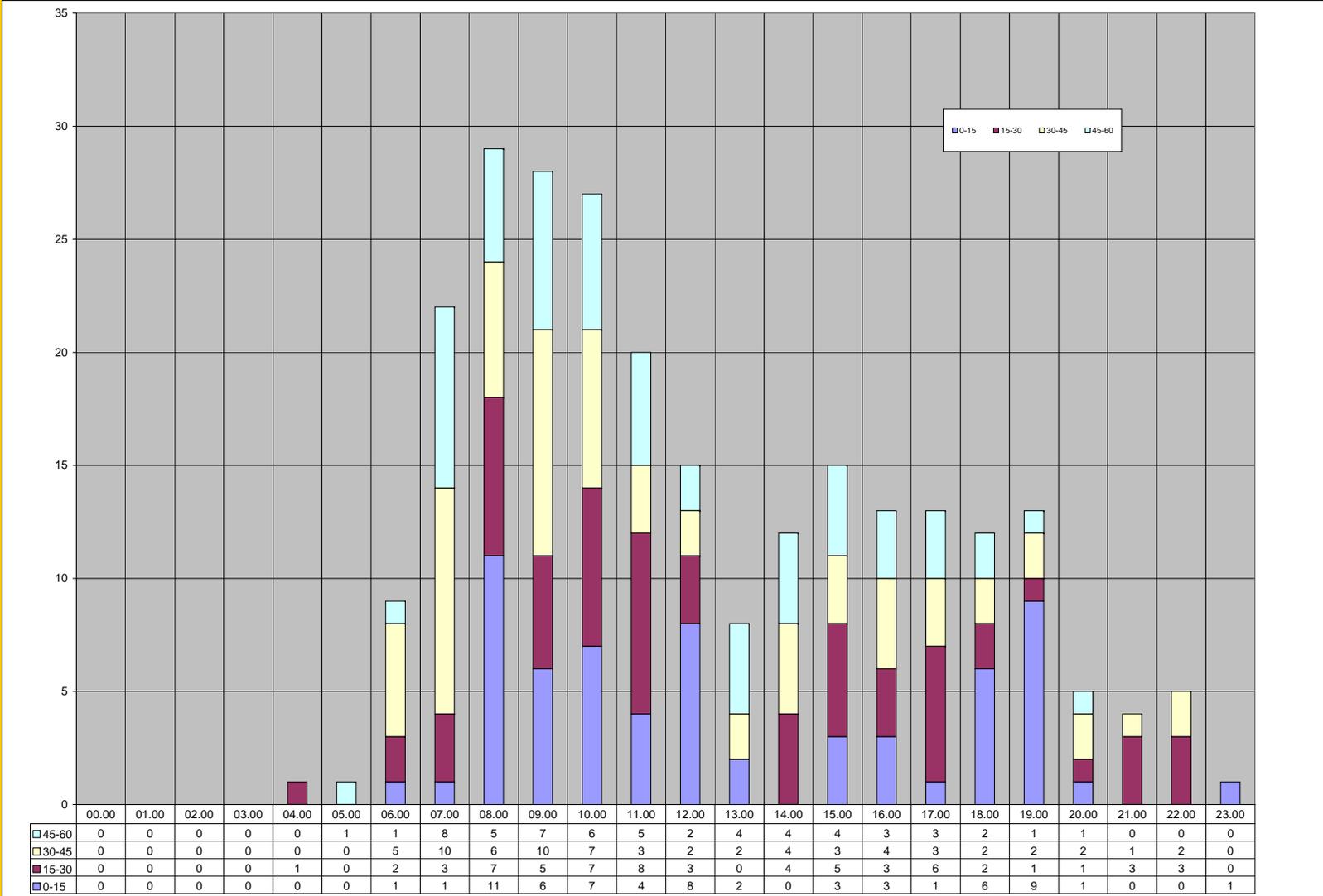
Via TRIESTE corsia NORD  
CITTA'



lunedì 26 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

Via TRIESTE corsia NORD  
 CITTA'

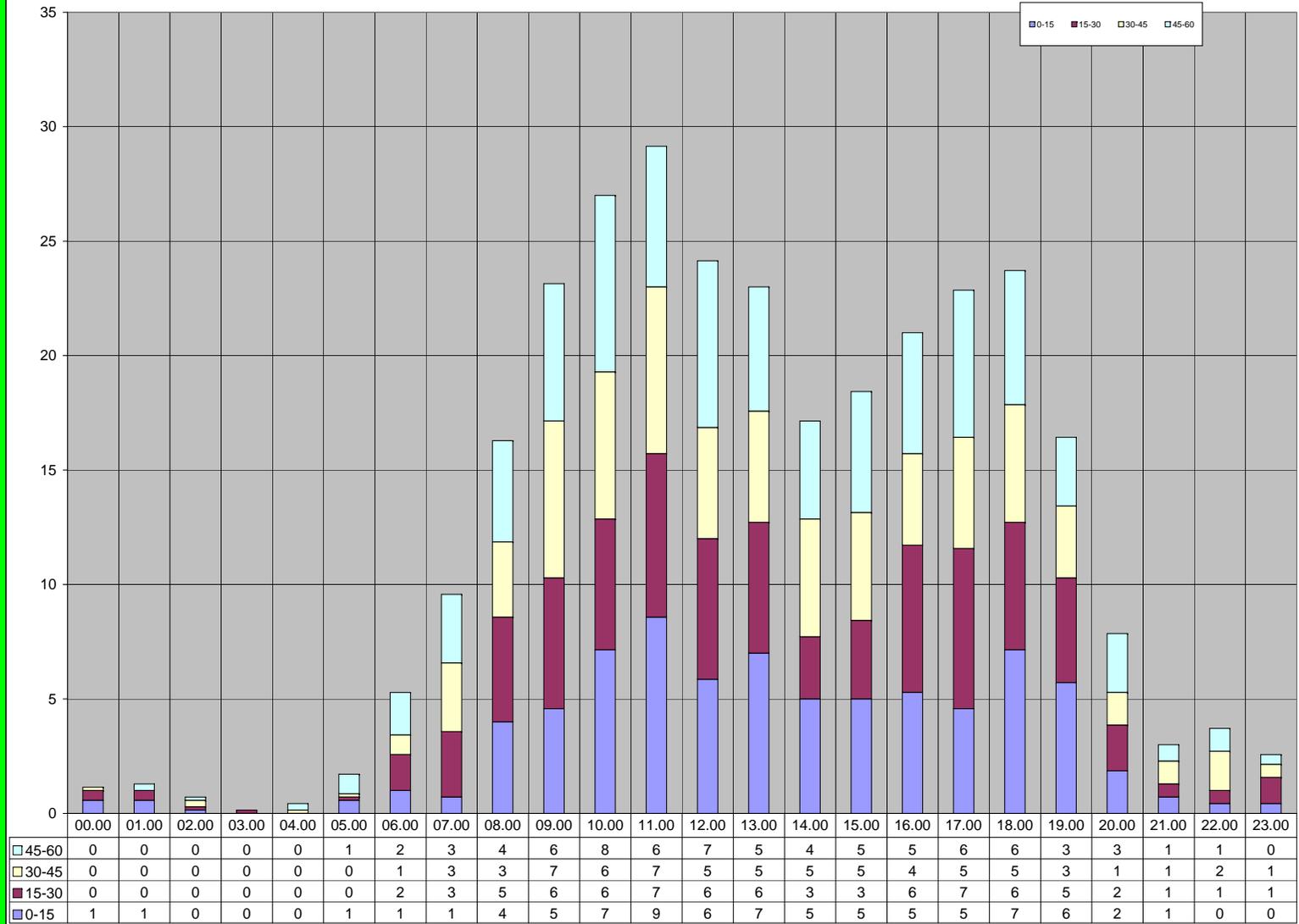




Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

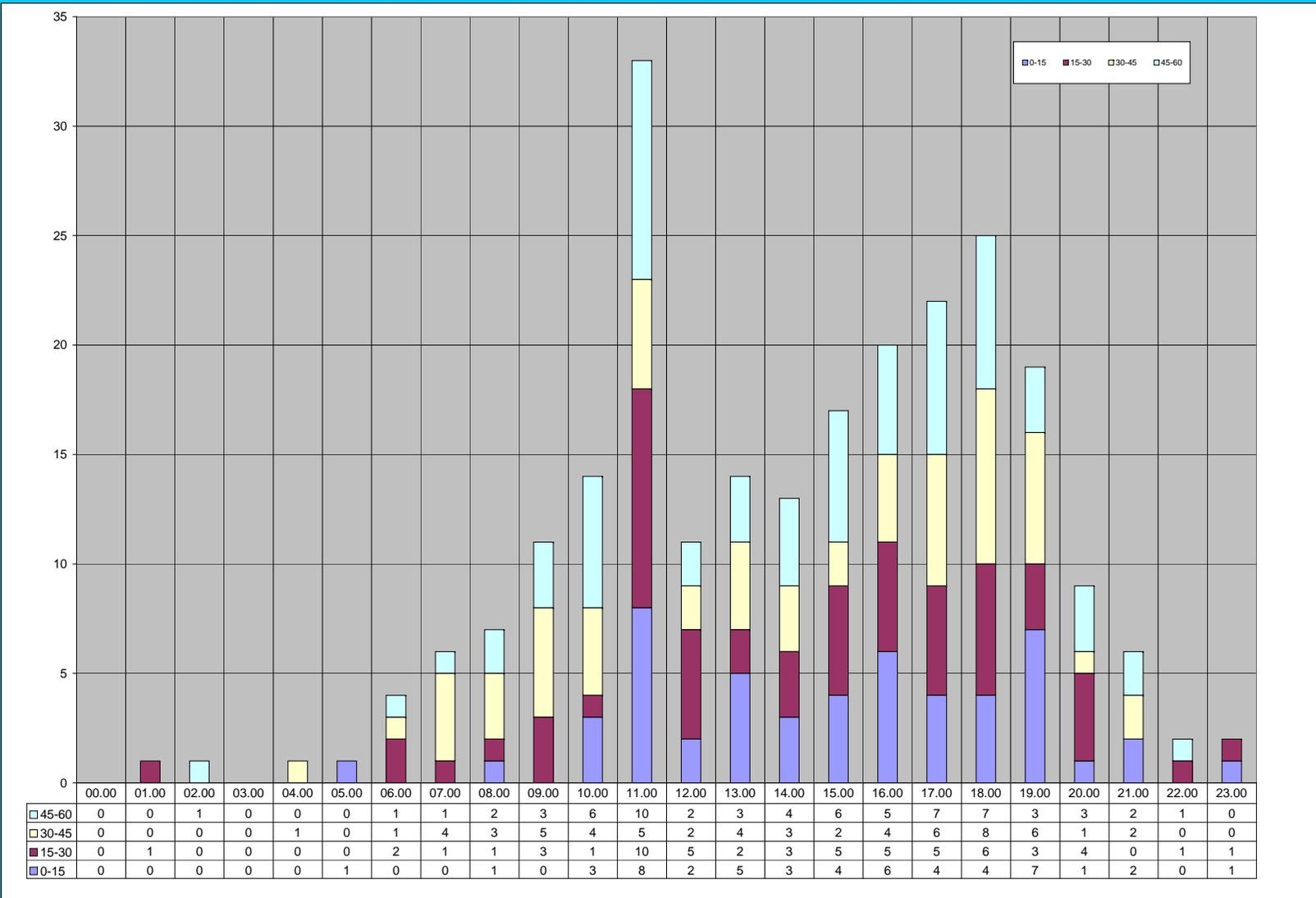
Via TRIESTE corsia SUD  
 MARE



martedì 20 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

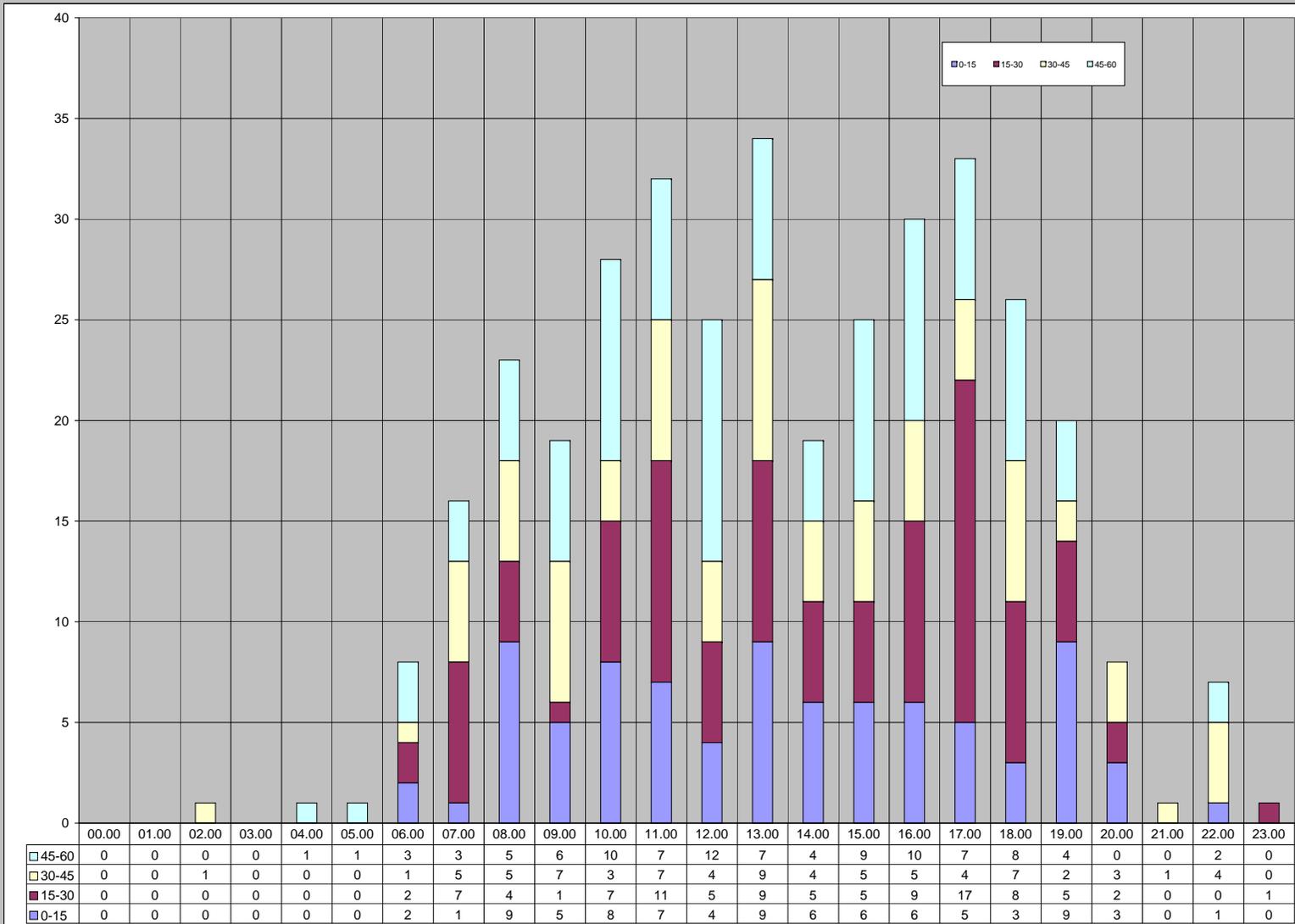
Via TRIESTE corsia SUD  
 MARE



mercoledì 21 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

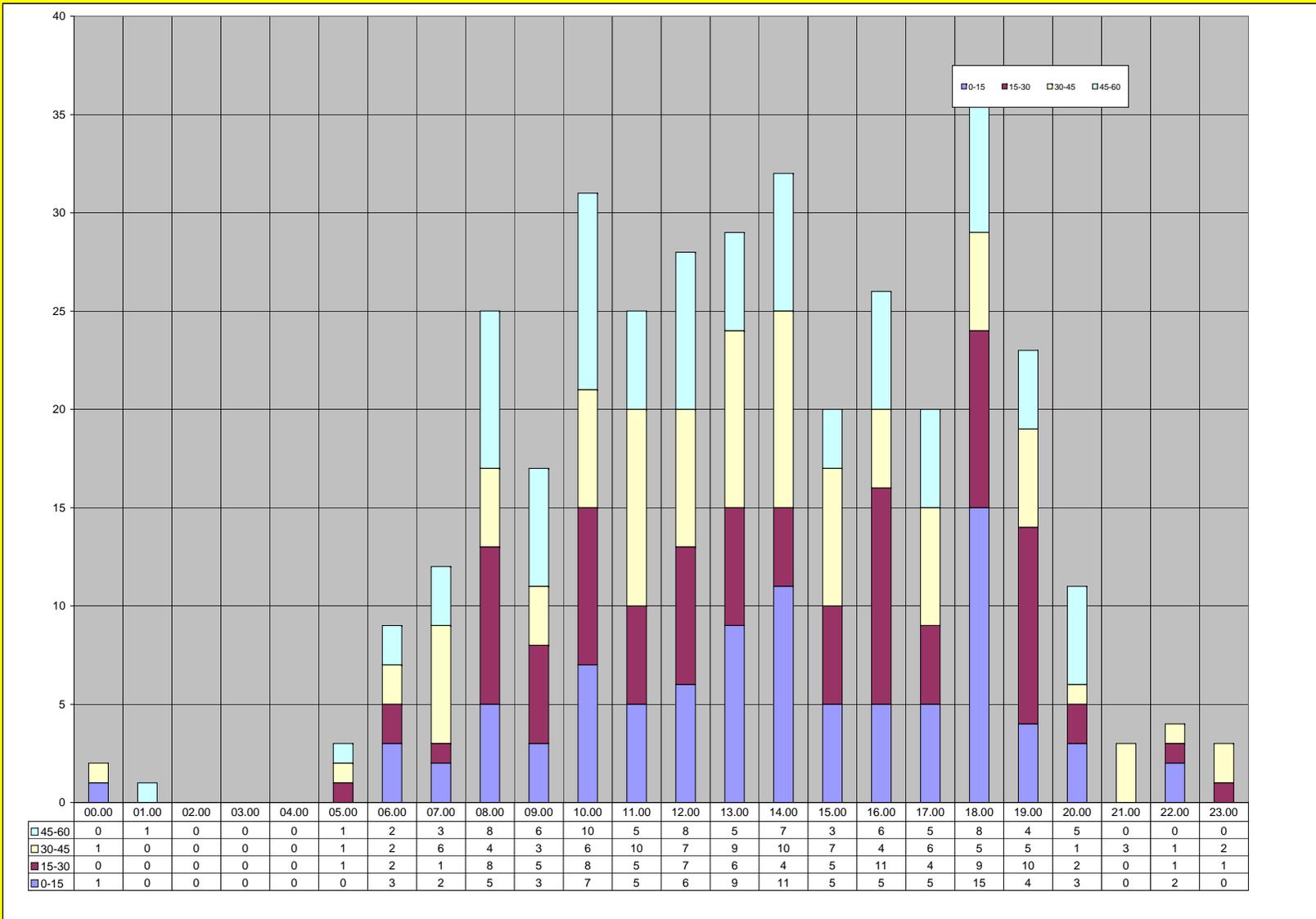
Via TRIESTE corsia SUD  
 MARE



giovedì 22 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

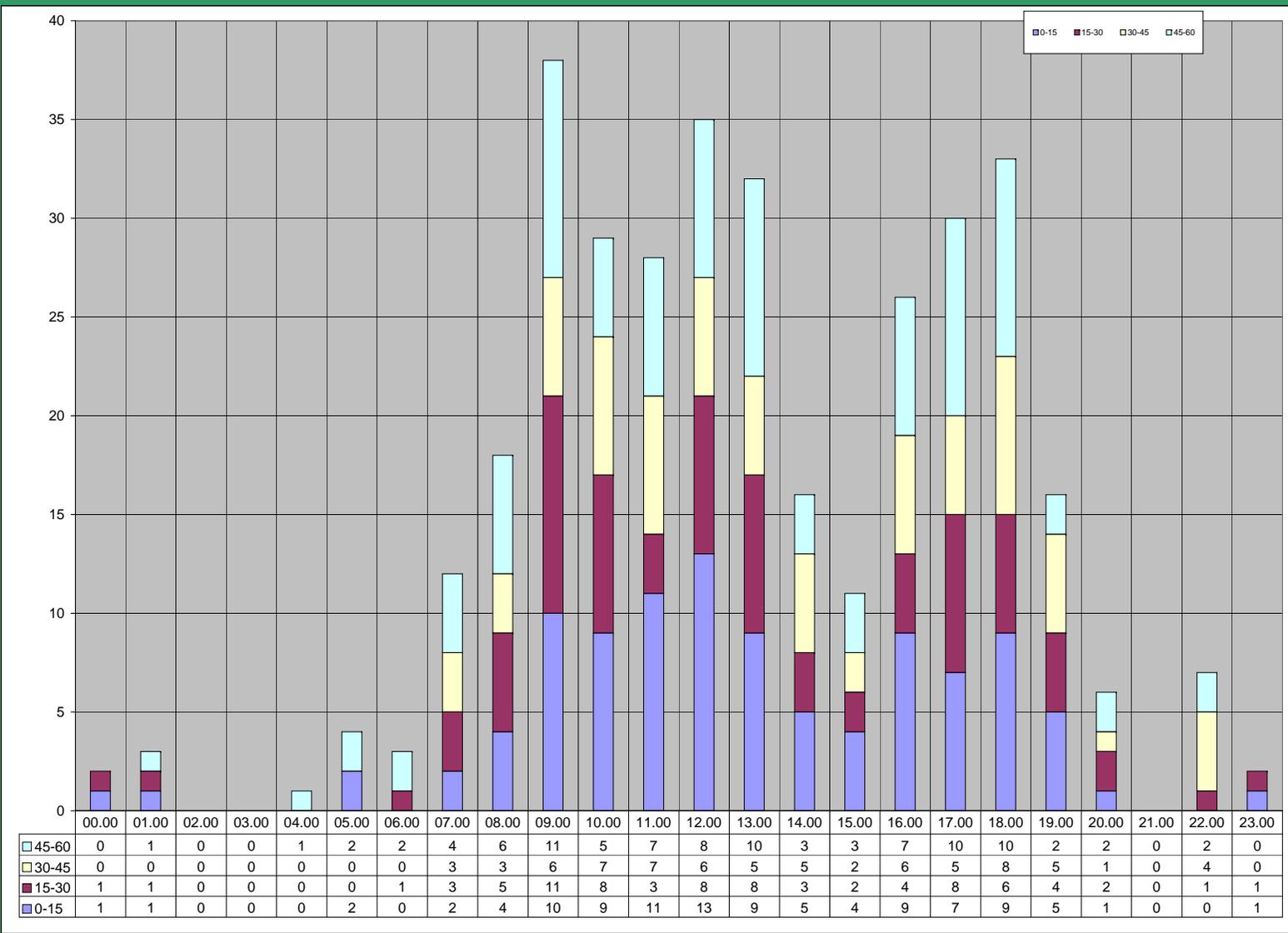
Via TRIESTE corsia SUD  
 MARE



venerdì 23 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

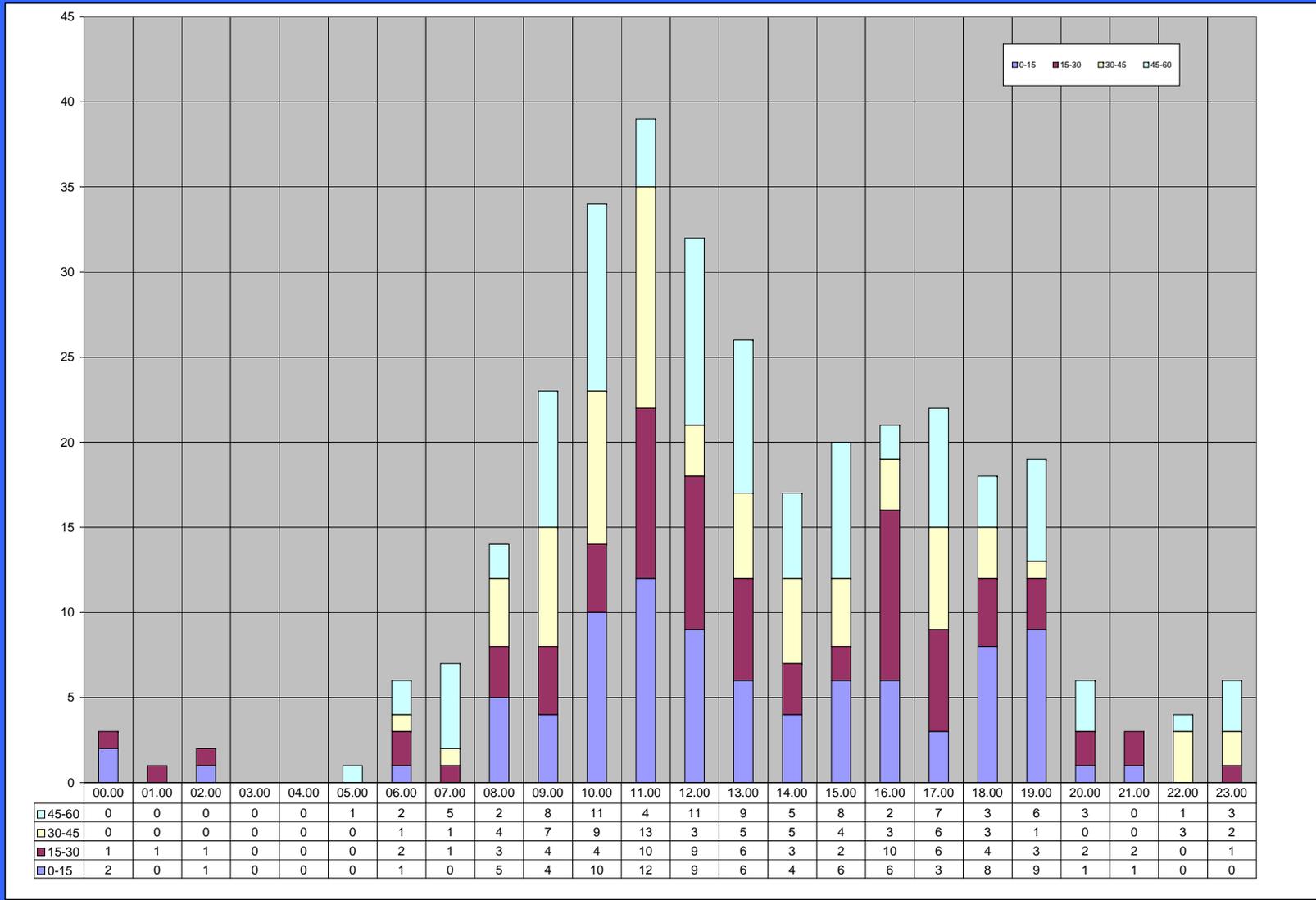
Via TRIESTE corsia SUD  
MARE



sabato 24 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

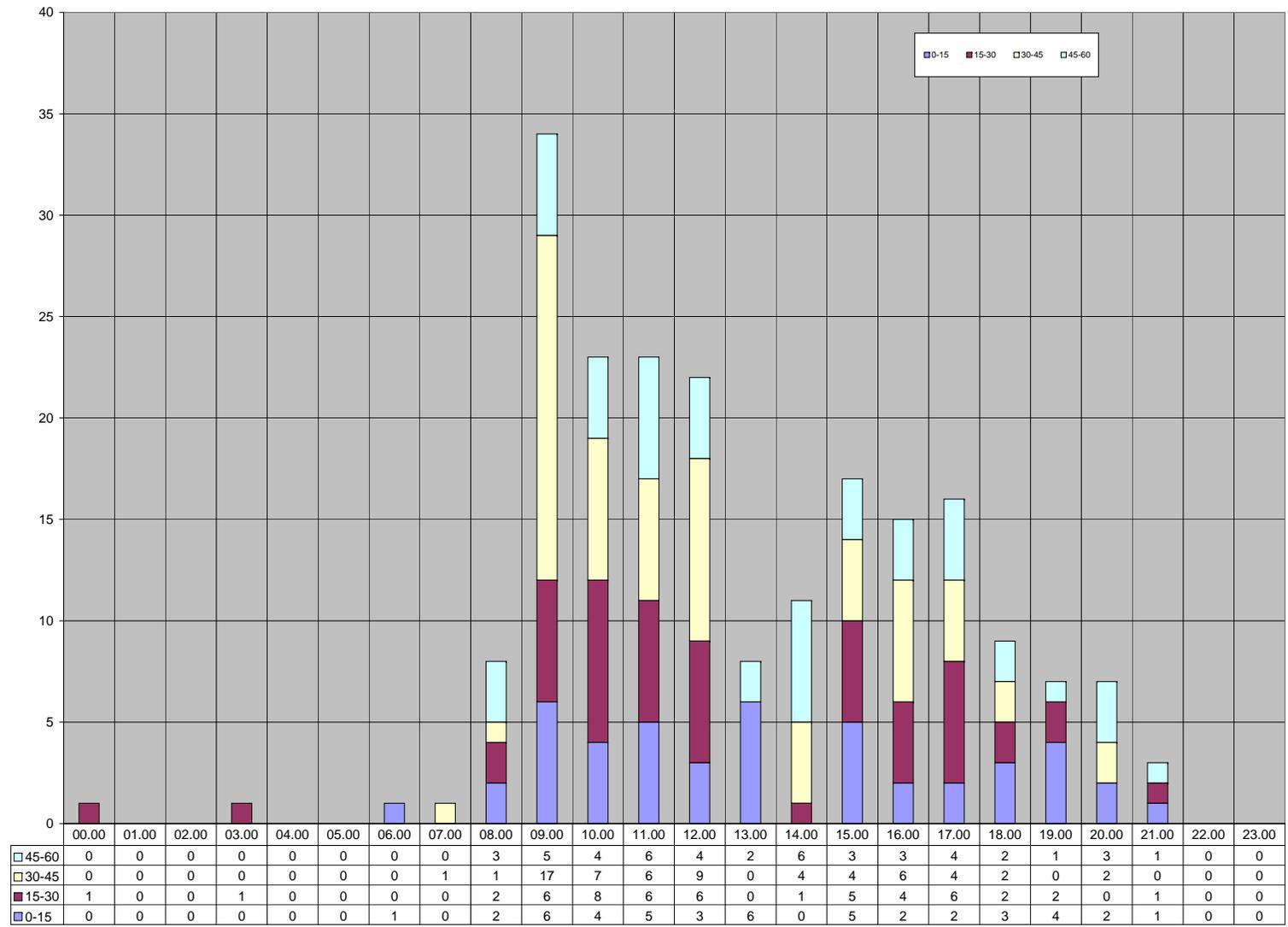
Via TRIESTE corsia SUD  
MARE



domenica 25 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

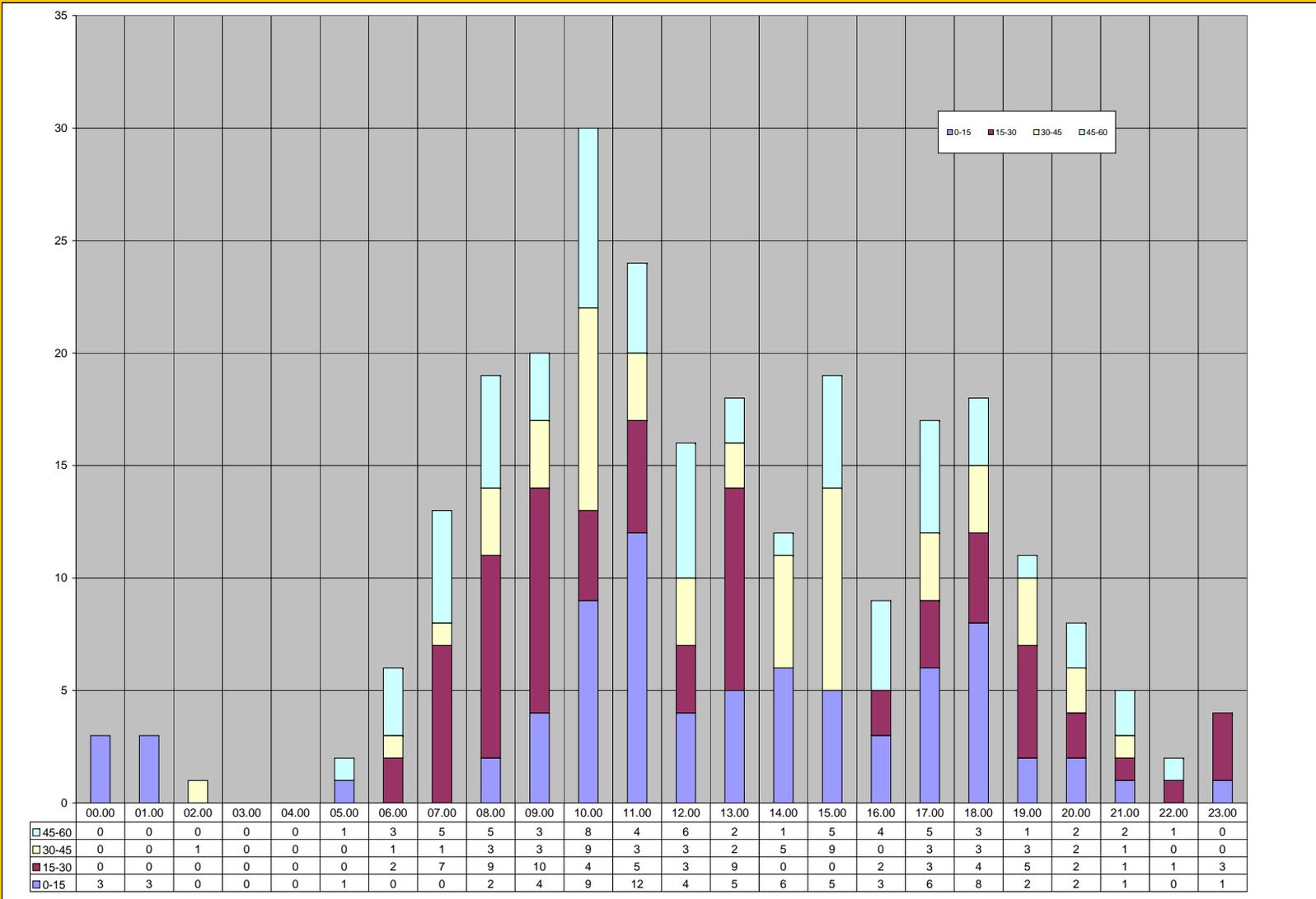
Via TRIESTE corsia SUD  
MARE



lunedì 26 settembre 2011

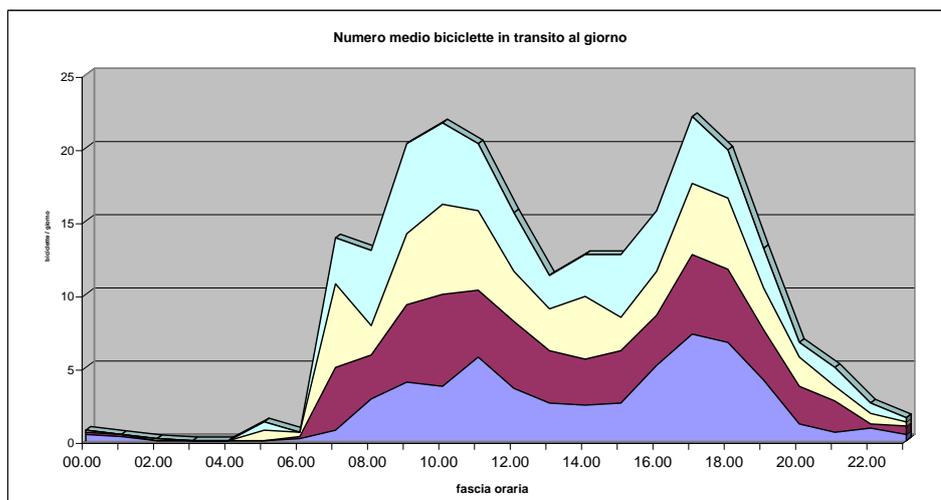
Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via TRIESTE corsia SUD  
MARE



**Campagna di indagini di traffico su piste ciclabili nel Comune di Ravenna**

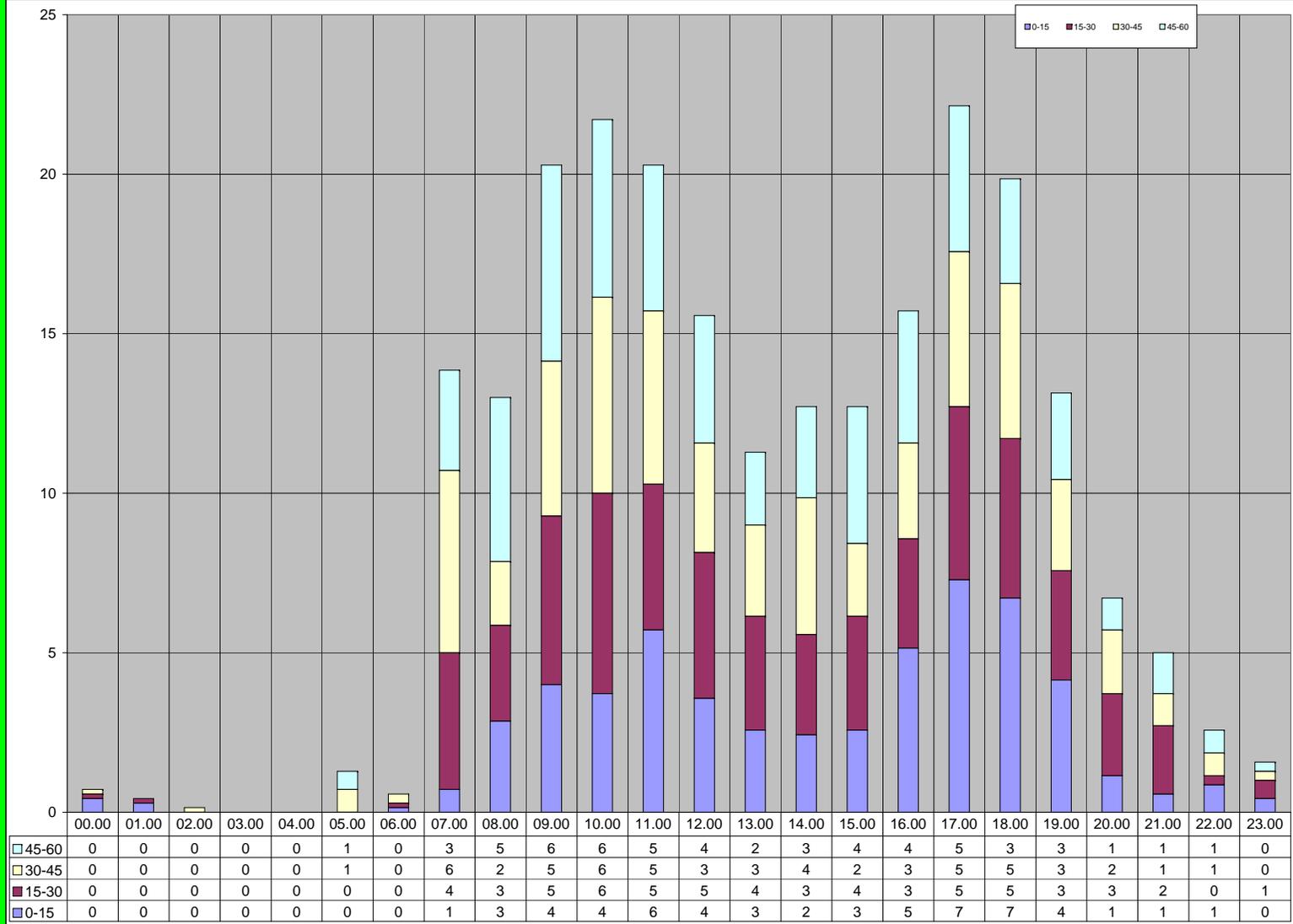
Ubicazione della sezione di misura	Via TRIESTE corsia SUD
Direzione	CITTA'
Inizio indagine	20/09/2011
Fine indagine	26/09/2011



Valori Medi su base settimanale

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

Via TRIESTE corsia SUD  
 CITTA'

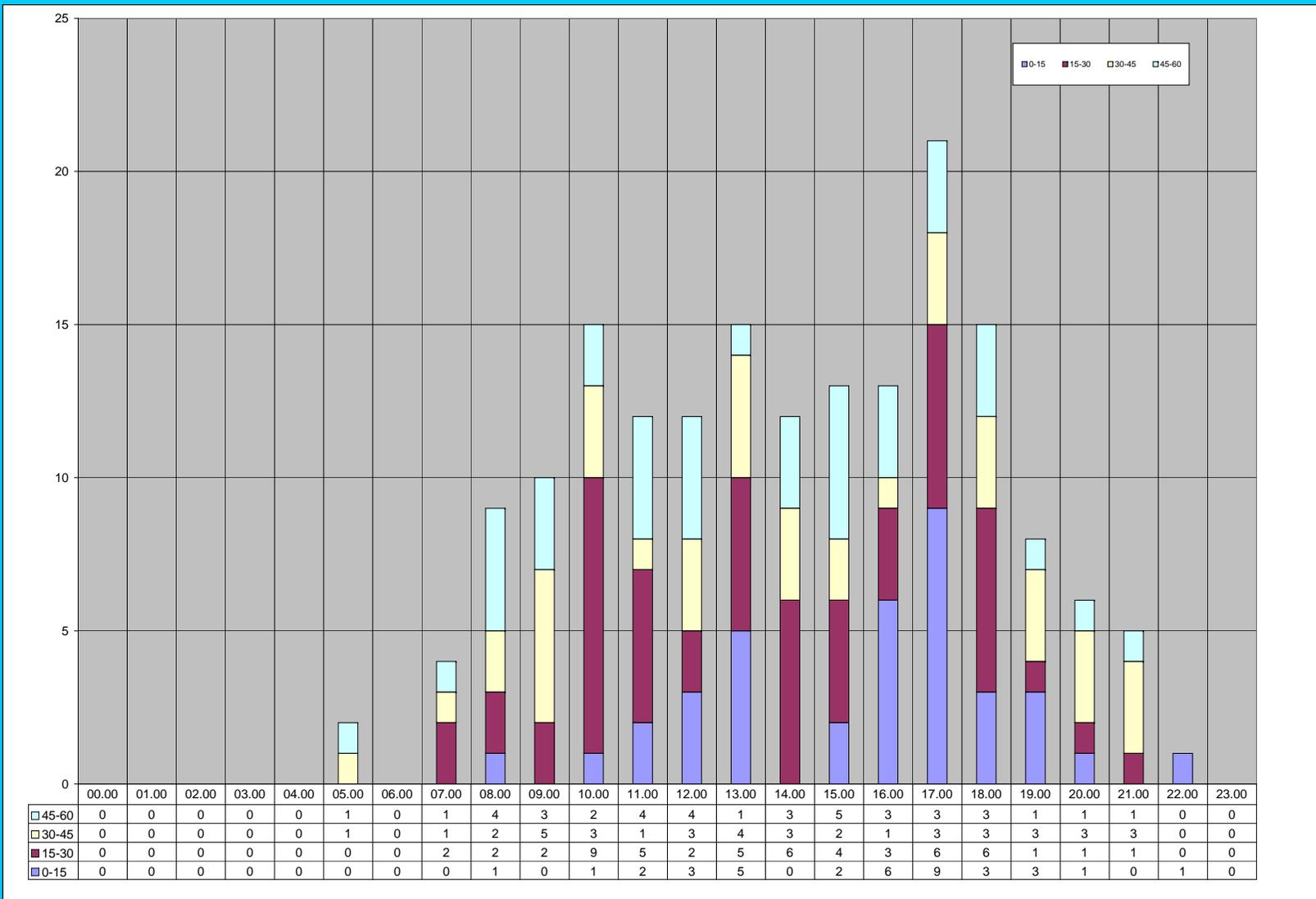


martedì 20 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura

Direzione

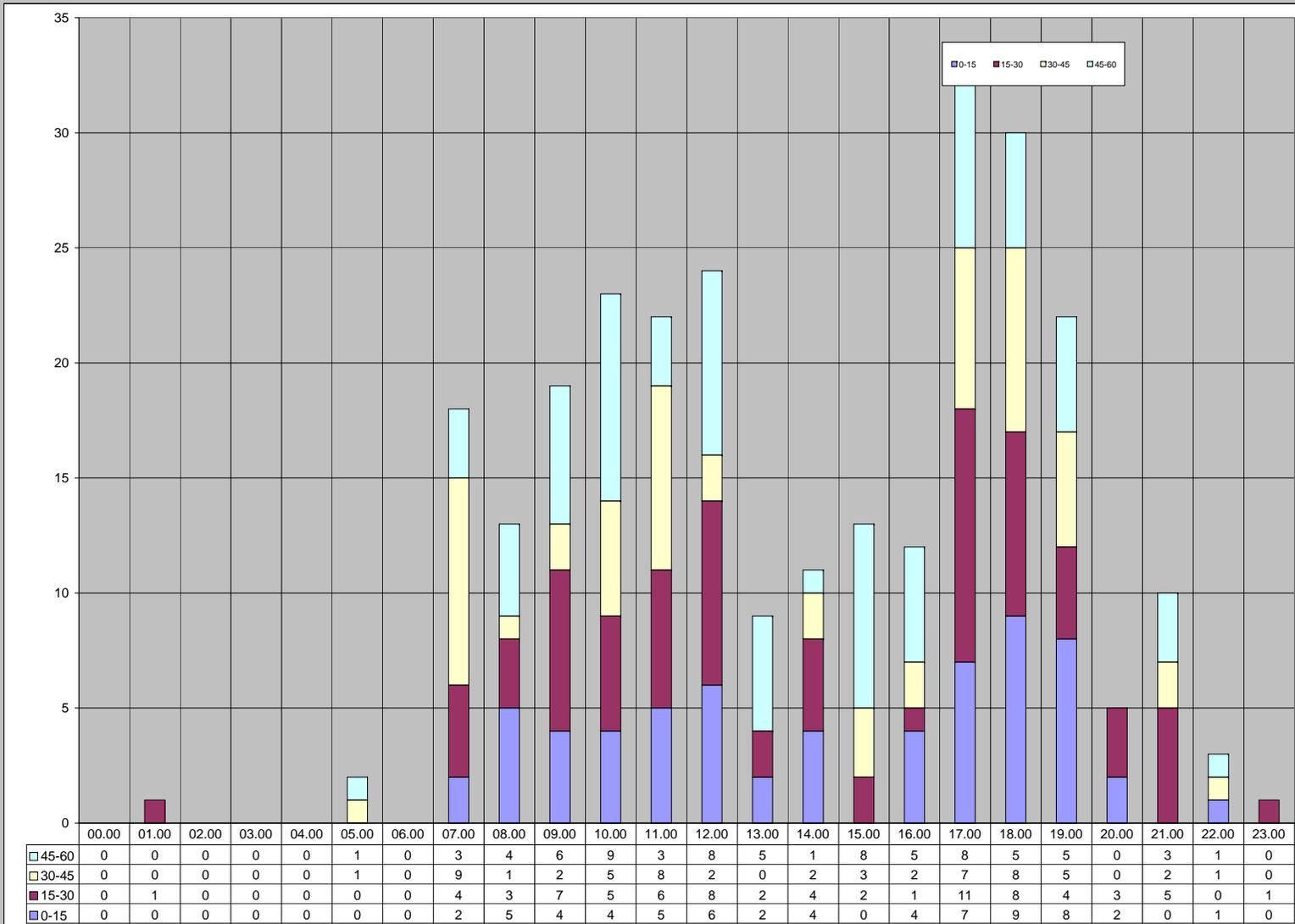
Via TRIESTE corsia SUD  
CITTA'



mercoledì 21 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

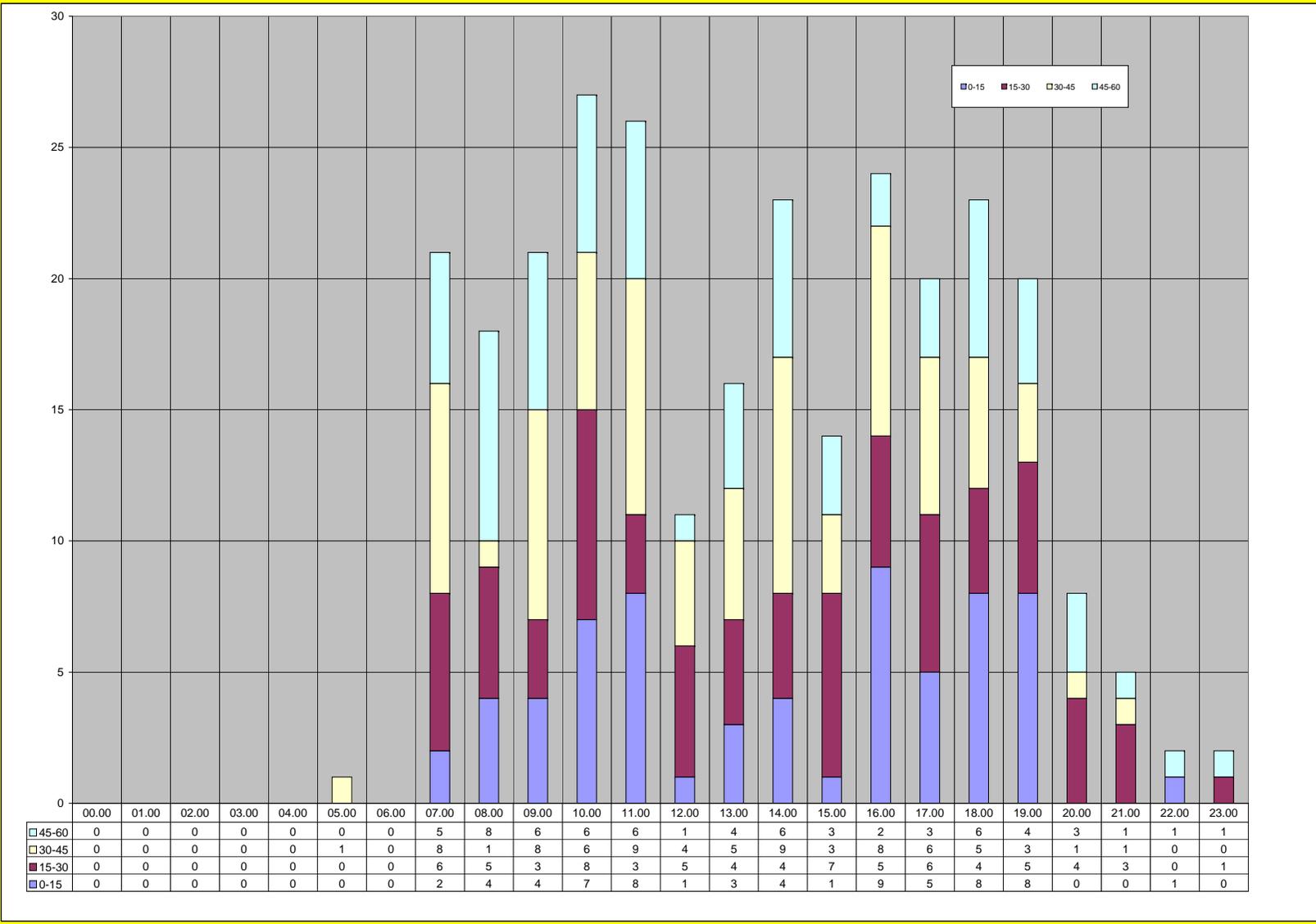
Via TRIESTE corsia SUD  
 CITTA'



giovedì 22 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
 Direzione

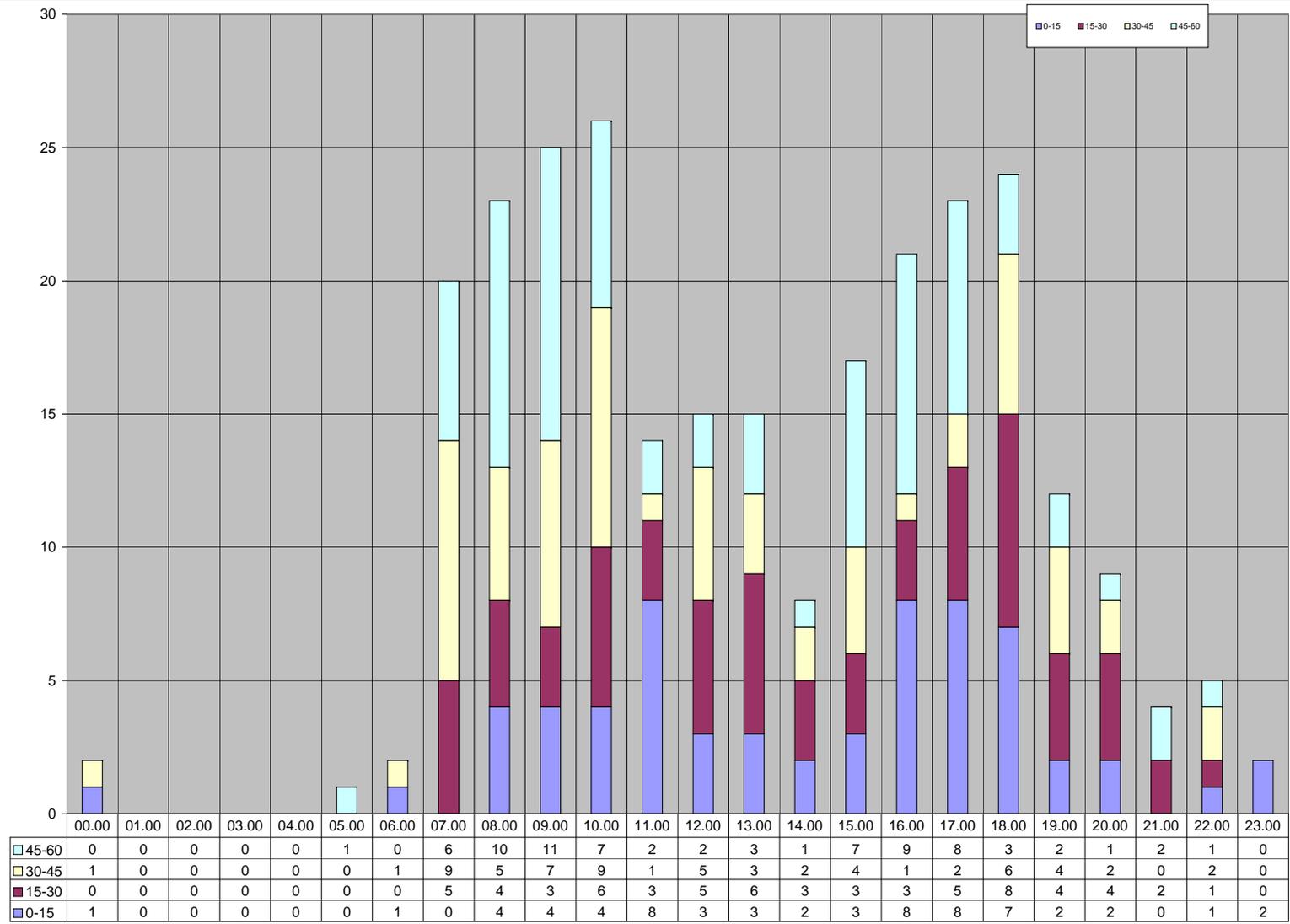
Via TRIESTE corsia SUD  
 CITTA'



venerdì 23 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

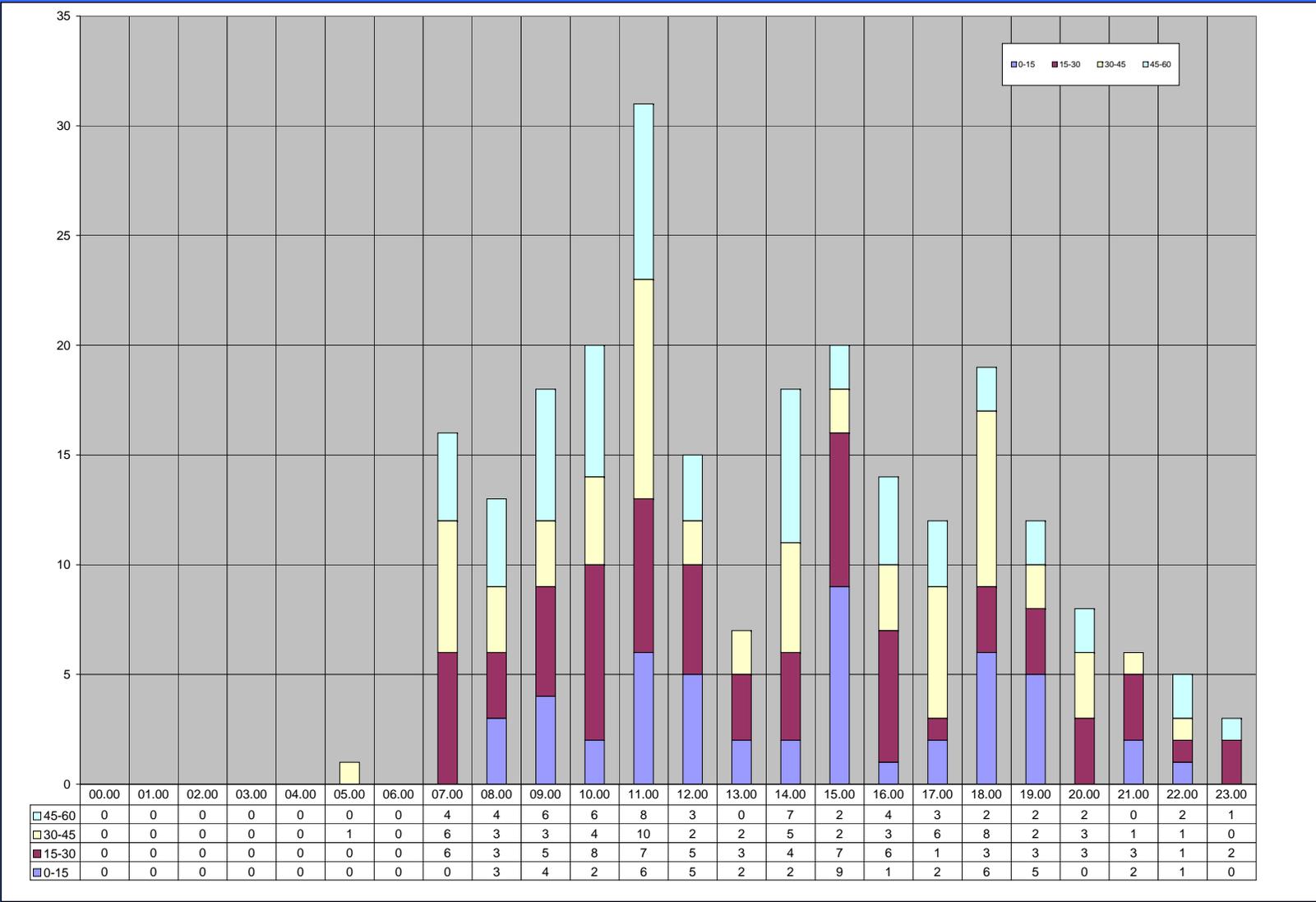
Via TRIESTE corsia SUD  
CITTA'



sabato 24 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

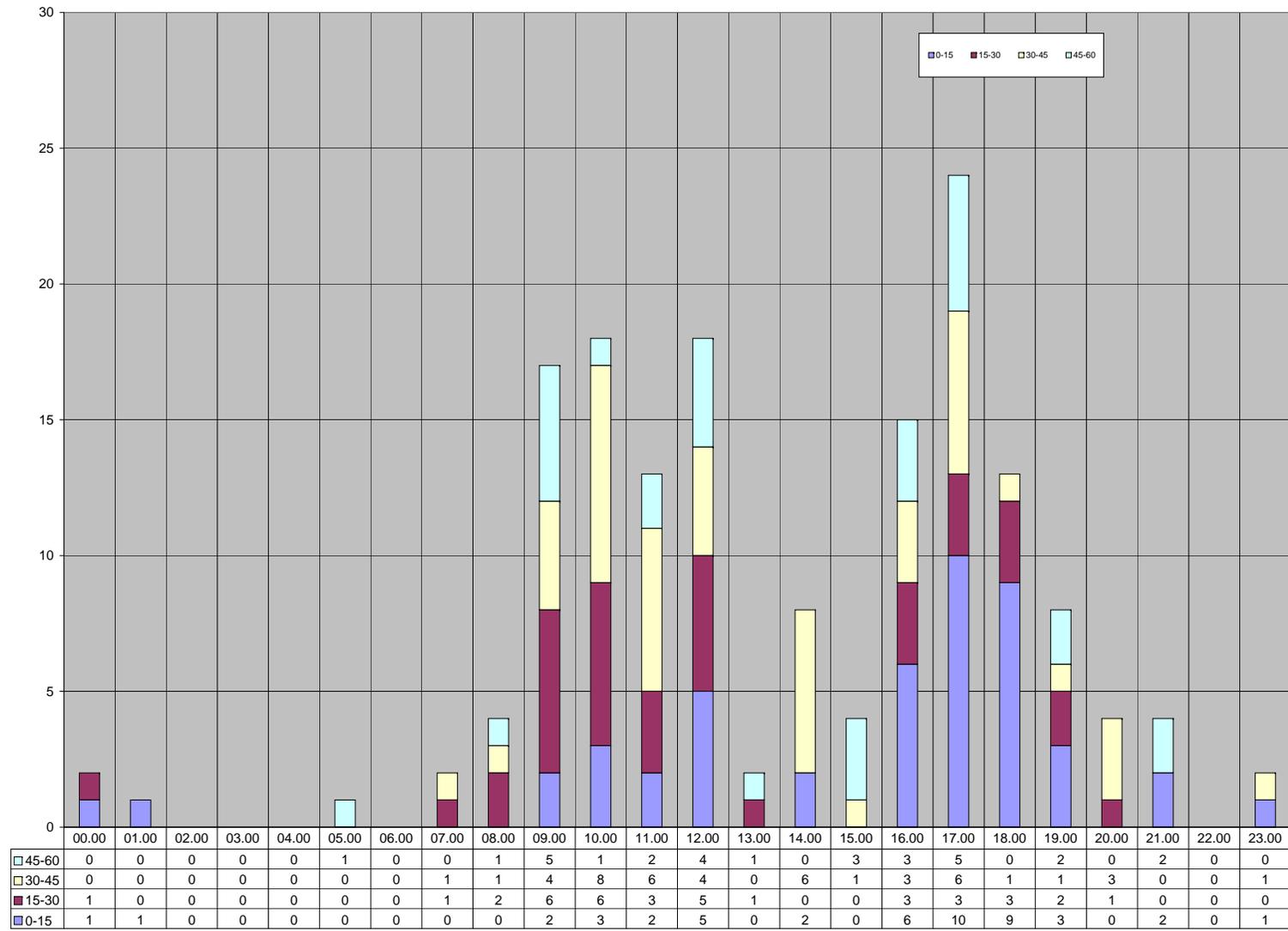
Via TRIESTE corsia SUD  
CITTA'



domenica 25 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via TRIESTE corsia SUD  
CITTA'



lunedì 26 settembre 2011

Ubicazione della sezione di misura  
Direzione

Via TRIESTE corsia SUD  
CITTA'

