

PIANO URBANO DEL TRAFFICO**PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO****PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL TRAFFICO
VIA TERZO SIROTTI
E STRADE LIMITROFE****Sindaco***Michele de Pascale***Assessore mobilità***Gianandrea Baroncini***Capo Area Infrastrutture Civili***ing. Massimo Camprini***Dirigente del Servizio
Mobilità e Viabilità***ing. Corrado Guerrini***Responsabile del Procedimento***ing. Corrado Guerrini***Progettista***arch. Nicola Scanferla***Collaboratori alla progettazione***ing. Francesca Lamberti****Il Responsabile del Procedimento***
(timbro e firma)***Il Progettista***
(timbro e firma)

.....

.....

Indice

1.	Introduzione	3
2.	Identificazione del problema / sintesi obiettivi	3
3.	Individuazione dell'area in studio e dell'area di intervento	6
4.	Componenti oggetto di intervento	7
5.	Caratterizzazione dell'area di studio	7
6.	Localizzazione degli attrattori e generatori di traffico	8
7.	Classificazione funzionale delle strade	8
8.	Descrizione delle caratteristiche fisico morfologiche	10
9.	Analisi qualitativa dei sistemi circolatori	15
10.	Accessi e incroci	16
11.	Rete pedonale e rete ciclabile	16
12.	Incidentalità di zona	16
13.	La sosta	18
14.	Norme (PRG, PSC, POC, RUE, PGTU, ecc)	19
15.	Interventi proposti.....	20
16.	Conclusioni e osservazioni finali	23
17.	Allegati	23

1. Introduzione

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 2007 (con aggiornamento del 2014), riferita ad un ambito territoriale più ristretto di quelli dell'intero centro abitato ed elaborato in conformità all'elenco generale dei Piani Particolareggiati di Zona e Piani Particolareggiati di Settore contenuto nel PGTU.

Il Piano particolareggiato in questione proporrà il dimensionamento di massima degli interventi previsti per la viabilità, principale e locale, all'interno del rispettivo ambito territoriale di studio con i rispettivi schemi di circolazione.

Inoltre il presente P.P. è sviluppato secondo l'approccio indicato nella *“Traccia metodologica”*, redatta a tale scopo, e prevede:

- Identificazione del problema/sintesi obiettivi
- Individuazione dell'area di intervento e dell'area in studio
- Componenti oggetto di intervento
- Caratterizzazione dell'area di studio
- Vincoli/criticità
- Scenari di intervento (identificazione)
- Scenari di intervento (valutazione)
- Sviluppo dello scenario di progetto

2. Identificazione del problema / sintesi obiettivi

Lo studio inerente il presente piano particolareggiato nasce al fine di fornire una maggiore funzionalità, una maggiore sicurezza e una migliore compatibilità fra traffico veicolare e utenze deboli.

Inoltre, tale piano si inserisce all'interno del PPTU di Porto Corsini, di dimensioni più vaste, che è stato redatto grazie al Progetto LOCATIONS.

Il progetto LOCATIONS: LCTP e PPTU

L'evento che ha determinato la stesura del PPTU di Porto Corsini è stata l'adesione del Comune di Ravenna, con D.G.660/171469 del dicembre 2016, al progetto LOCATIONS INTERREG MED, cofinanziato da Fondi Europei per lo Sviluppo Regionale, il cui obiettivo è guidare selezionate città europee destinazioni di crociera nella predisposizione di Low-Carbon Transport Plans (LCTPs) che garantiscano una mobilità a basso impatto ambientale di passeggeri e merci direttamente legati ai flussi crocieristici.

Il LCTP, che costituisce parte integrante del PUMS approvato nel gennaio 2019 dal Comune di Ravenna, prevede contenuti ed interventi nella frazione di Porto Corsini definiti attraverso la stesura di un Piano Particolareggiato del Traffico Urbano, PPTU, dedicato.

In particolare, al PPTU viene richiesto di studiare i possibili scenari e individuare le soluzioni più adeguate per risolvere le criticità derivanti dai flussi di traffico indotto dal turismo crocieristico.

Il PPTU è uno strumento di dettaglio del PGTU ed ha quindi insito nella sua natura l'obiettivo di individuare azioni ed interventi, attuabili nel breve periodo principalmente sulla viabilità, in grado di rispondere in modo soddisfacente agli obiettivi sovraordinati del PGTU e del PUMS e di trovare soluzioni efficaci alle criticità riscontrate nell'ambito particolareggiato di studio.

Secondo le Direttive ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico, i PPTU rappresentano il secondo livello di progettazione dei PUT (Piani Urbani del Traffico), da intendersi quali "progetti di massima per l'attuazione del PGTU", che rappresenta il primo livello. Essi interessano quindi ambiti territoriali più ristretti dell'intero centro abitato, come Porto Corsini, e devono produrre "dimensionamenti di massima" e "schemi di circolazione" utili al perseguimento degli obiettivi dati.

PPTU di Porto Corsini: i principi di riferimento

I principi di riferimento che guidano la stesura del PPTU, citati anche nel PGTU 2014 a proposito della necessità di revisione della Traccia metodologica per la redazione dei Piani Particolareggiati, sono sicurezza, accessibilità e sostenibilità.

La **sostenibilità** è un criterio da declinare in modo ampio: sostenibilità ambientale innanzitutto (obiettivo intrinseco del PPTU inserito dentro il Low Carbon Transport Plan del progetto LOCATIONS), ma anche **sostenibilità sociale** (che significa condivisione e accettazione delle misure da parte degli abitanti e degli operatori economici), **sostenibilità economico-finanziaria** (che richiede di progettare interventi fattibili e programmabili dall'Amministrazione Comunale).

Accessibilità significa prestare attenzione alle persone, indipendentemente dalla loro età o condizione di salute o dalla loro effettiva capacità di muoversi. Riferimento concreto per questo criterio sarà anche il PAU, Piano dell'Accessibilità Urbana, del Comune di Ravenna approvato ad inizio 2018. In generale si tratta di contemperare le esigenze di accessibilità alla città e ai diversi poli attrattori dei croceristi e quelle dei residenti di Porto Corsini, di verificare non solo l'assenza di barriere architettoniche ma anche l'efficacia delle informazioni fornite all'utenza e la facilità di accesso alle diverse funzioni attrattive per i turisti e per i residenti.

La **sicurezza** infine rappresenta un principio imprescindibile nella pianificazione e nella progettazione urbana, non solo perché consente di perseguire gli obiettivi di **riduzione dell'incidentalità** e del costo sociale in linea con gli obiettivi europei e nazionali, ma anche perché **promuove intrinsecamente la mobilità lenta ciclabile e pedonale** (le "utenze deboli") come un modo confortevole e sicuro di spostarsi all'interno dei centri abitati, una "coesistenza armonica" tra pedoni, biciclette e autoveicoli.

PPTU di Porto Corsini: il contributo del processo partecipativo

In quanto parte del PUMS, a supporto della redazione del Piano è stato svolto un processo partecipativo che ha visto la presenza degli stakeholders, degli “influencers” della località e, ovviamente, dei residenti.

Il percorso di coinvolgimento degli abitanti di Porto Corsini, per il quale è stato creato un claim e un logo dedicato, ha accompagnato tutto l’iter per la stesura del PPTU, dalla fase di analisi a quella di valutazione degli scenari e di progettazione finale.

Oltre che con la popolazione di Porto Corsini, il percorso partecipativo ha visto interagire costantemente i tecnici incaricati con l’Ufficio Pianificazione Mobilità del Comune di Ravenna ed ha coinvolto numerosi soggetti istituzionali (incluso tra questi anche quelli intervenuti al Piano della Segnaletica per la mobilità ciclabile e pedonale, redatto parallelamente al PPTU):

Assessorato alla Mobilità del Comune di Ravenna;
Assessorato al Turismo del Comune di Ravenna;
Servizio Turismo del Comune di Ravenna;
Ufficio Viabilità del Comune di Ravenna;
Ufficio Ambiente del Comune di Ravenna
START Romagna S.p.A. per il trasporto pubblico;
Consiglio Territoriale – Area 10 “Del Mare”
Pro Loco di Porto Corsini
Pro Loco dei lidi nord (per la segnaletica)
Corpo Forestale dello Stato
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale
Ente Parco Delta del Po.

Il processo di stesura del PPTU si è caratterizzato per un’ampia valutazione delle alternative di progetto e per l’attenzione a comporre un quadro organico e coerente di interventi che possa dimostrarsi capace di migliorare la vivibilità di Porto Corsini con un impegno economico e temporale sostenibile.

PPTU di Porto Corsini: i contenuti del piano e gli esiti progettuali

Oggetto di studio del PPTU di Porto Corsini sono la viabilità e la circolazione degli autoveicoli, i percorsi ciclabili e pedonali, il sistema della sosta e dei parcheggi, i percorsi e le fermate del trasporto pubblico.

È importante rimarcare come il PPTU di Porto Corsini si inserisca nel quadro più generale della pianificazione della mobilità del Comune di Ravenna, del quale assume obiettivi e principi generali.

Le problematiche sono inerenti la sicurezza e la qualità della circolazione dei pedoni, la fluidità della circolazione e la necessità di mantenere inalterata l’offerta di sosta di alcune zone dell’area oggetto di studio.

L’obiettivo del P.P. , pertanto, è quello di accertare in generale la presenza di criticità e proporre, in particolare, tutte le misure possibili per ridurre gli effetti negativi.

A fine di ridurre i su menzionati effetti negativi, si prevede di andare a modificare nell'area d'intervento, già *Zona 30*, il senso di marcia di alcune strade che dall'attuale doppio senso diventeranno a senso unico di marcia.

In questo modo si prevede di migliorare la compatibilità tra auto, biciclette e pedoni.

Per concludere, tale piano nasce dall'esigenza di aumentare la sicurezza dei pedoni, mantenere inalterata la richiesta di sosta e migliorare complessivamente la circolazione/viabilità dell'area d'intervento.

3. Individuazione dell'area in studio e dell'area di intervento

L'area oggetto di studio del presente P.P. è parte della località di Porto Corsini, a Ravenna, ed è costituita da una zona urbana caratterizzata prevalentemente da residenze ed esercizi commerciali di piccola entità.

L'area studio è delimitata da Molo San Filippo a sud, via Terzo Sirotti ad est, Via Giuseppe Guizzetti a nord e viale Pineta ad ovest ed è di modeste dimensioni, pressoché coincidente con l'area di intervento, e si considera che le azioni previste non avranno grosse ricadute in termini di traffico.

L'area d'intervento, in particolare, è compresa tra via Terzo Sirotti, via Po, viale Pineta e Via Giuseppe Guizzetti.



- veduta aerea dell'area studio -



- area di intervento -

4. Componenti oggetto di intervento

Normalmente sono da esaminare tutte le componenti, anche se il piano interverrà direttamente solo su alcune di esse.

Il presente Piano Particolareggiato si propone di soddisfare adeguatamente le esigenze di:

- Pedoni
- Ciclisti
- Auto, ciclomotori e motocicli
- Sosta

Non si ritiene di dover prendere in esame le esigenze del trasporto pubblico e dei mezzi pesanti che non incidono in modo significativo nella composizione del traffico veicolare.

5. Caratterizzazione dell'area di studio

La caratterizzazione ha lo scopo di fornire tutti gli elementi utili di conoscenza sia fisica che funzionale dei tronchi e dei nodi che compongono la porzione di rete stradale oggetto di studio. A tale scopo verranno di seguito descritte le situazioni relative ai punti che seguono:

- Accessi e incroci (solo quelli maggiormente significativi)
- Localizzazione degli attrattori e generatori di traffico
- Classificazione funzionale delle strade
- Analisi qualitativa dei sistemi circolatori
- Rete pedonale e rete ciclabile
- Incidentalità di zona

- Sopralluogo speditivo per la verifica dei fenomeni significativi inerenti lo stato dei luoghi, la sicurezza e le condizioni di deflusso
- Norme (PSC, POC, RUE, PGTU, ecc)

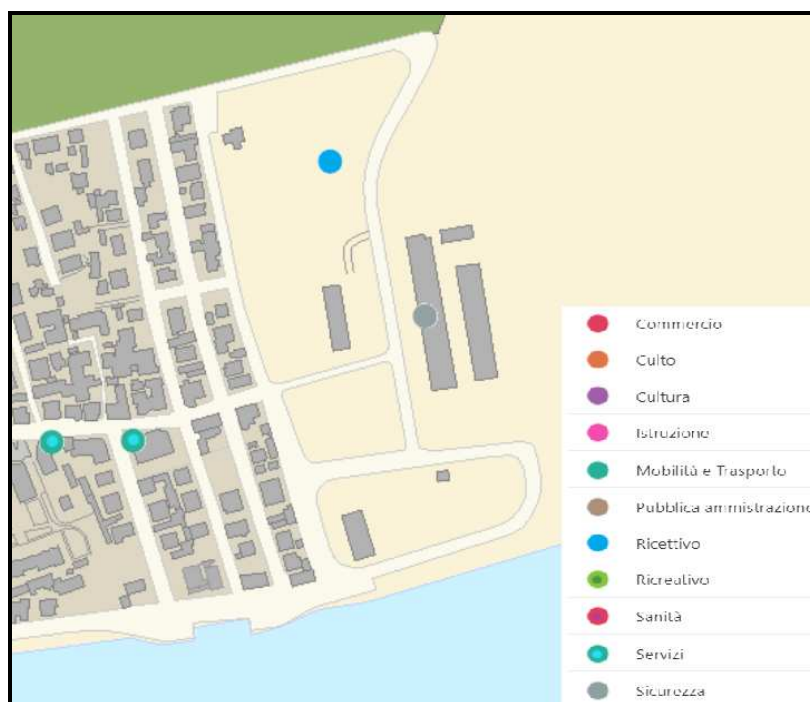
Al fine di contenere le risorse impiegate secondo principi di efficienza e ragionevolezza, la completezza e l'approfondimento delle indagini finalizzate alla caratterizzazione verrà proporzionata alla complessità del presente Piano conformemente alla natura e all'entità delle problematiche riscontrate.

6. Localizzazione degli attrattori e generatori di traffico

L'area oggetto di studio si caratterizza per la presenza di un numero rilevante di abitazioni, qualche piccolo esercizio commerciale, una chiesa, la Pro Loco e, poco distante, vi è la presenza di un'area di sosta per i camper, la capitaneria di porto e il terminal crociere di Porto Corsini.

Nonostante la presenza di alcuni attrattori di traffico importanti, data la vicinanza al mare, si constata che tali attrattori non vanno a modificare sostanzialmente il traffico presente nell'area d'intervento considerata.

Di seguito la mappa dei servizi della zona interessata con la relativa legenda.



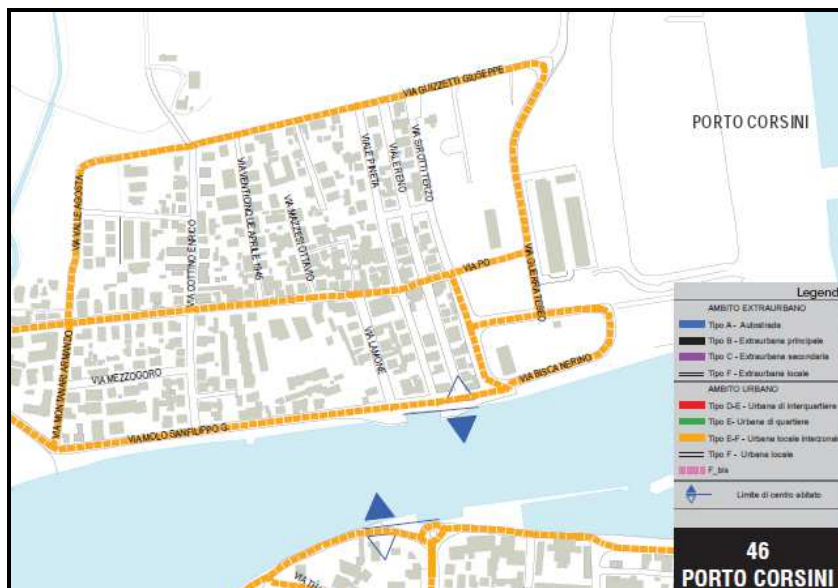
- Mappa dei servizi Porto Corsini -

7. Classificazione funzionale delle strade

Di seguito si riporta uno stralcio della tavola della località di Porto Corsini che rappresenta la classificazione funzionale delle strade in oggetto, allegato del PGTU.

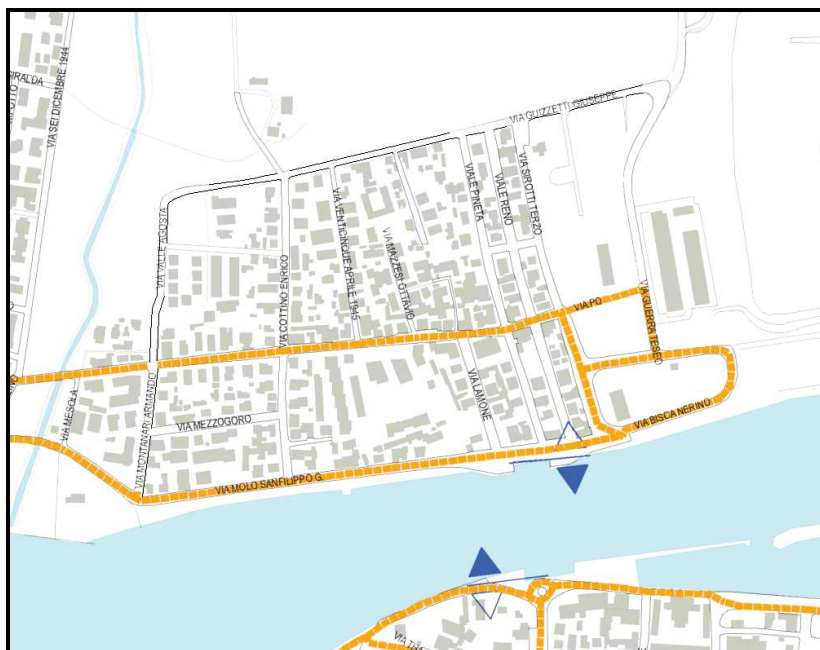
Le vie interne all'area oggetto di intervento sono tutte strade urbane locali – “Tipo F” mentre le vie G. Guizzetti, via Po e via Terzo Sirotti tratto compreso tra via Po e via Molo

S. Filippo sono strade “tipo E-F” strade urbane locali interzonali, ai sensi dell’art. 2 del Codice della Strada integrato con le descrizioni contenute nelle *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico*. Pertanto, la classificazione è avvenuta sulla base sia delle caratteristiche geometriche, sia di quelle funzionali.



Classificazione funzionale delle strade dell'area studio

Con questo piano particolareggiato prevediamo una declassificazione di Via Montanari, via Valle Agosta, via Guizzetti e via T. Guerra, dall'incrocio con via Po a via Guizzetti, da EF a F. Di seguito l'immagine rappresentativa della modifica appena descritta.



Declassificazione funzionale delle strade dell'area studio _ stato di progetto

8. Descrizione delle caratteristiche fisico morfologiche

In questo paragrafo verranno analizzate tutte le strade afferenti alla zona di intervento in modo da evidenziarne l'eventuale presenza di criticità e poter individuare delle strategie di miglioramento e/o eliminazione delle stesse.

Via Po (tratto compreso tra Viale Pineta e via Teseo Guerra)

E' una strada a senso unico, con marciapiedi in buono stato di conservazione da ambo i lati e parcheggi a raso presenti sul lato dei civici dispari. Sul lato dei civici pari vige il divieto di sosta in carreggiata.

La strada ha larghezza complessiva di circa 6.00 m, corsia di marcia di 3,50 m, marciapiede lato civici dispari di circa 1.50 m mentre quello sul lato opposto è di circa 2,05 m. La segnaletica, sia orizzontale che verticale, è presente ed è in buono stato. La situazione appena descritta è rappresentativa sia del tratto di via Po compreso tra viale Pineta e viale Reno e sia del tratto compreso tra via Reno e via Terzo Sirotti.

Il tratto di via Po compreso tra via Terzo Sirotti e via Teseo Guerra è, invece, a doppio senso di marcia; ha carreggiata di circa 9.00 m, corsie di circa 3.00 m ed è priva di marciapiedi. In particolare, questo tratto di strada ha una lunghezza di circa 80 m.



1



2



3

- via Po -

1 intersezione con viale Pineta 2 intersezione con viale Reno 3 intersezione con via Terzo Sirotti

Viale Pineta

Via Pineta è una strada a doppio senso di marcia, larghezza complessiva della carreggiata di circa 6,30 m con marciapiedi da entrambi i lati della strada, di larghezza pari a 1,50 m.

Non è presente il divieto di sosta in carreggiata e le auto parcheggiandosi da ambo i lati della strada riducono in modo significativo la larghezza della stessa. Inoltre, si trovano sulla sede stradale e/o sul marciapiede anche alcuni arredi mobili come i bidoni dei rifiuti.

La segnaletica verticale e orizzontale è presente in corrispondenza degli incroci. È una strada residenziale tranne che per due piccoli esercizi commerciali presenti all'intersezione con via Po. All'intersezione con via Guizzetti, c'è un parcheggio a servizio degli insediamenti residenziali limitrofi di circa 32 posti auto.



1



2



3

- via Pineta -

1 intersezione via Po 2 intersezione con via T.Sirotti 3 intersezione con via Guizzetti

Viale Reno

Strada a doppio senso di marcia e marciapiedi da entrambi i lati in buono stato di manutenzione. La dimensione dei marciapiedi in alcuni punti si restringe a causa della presenza di alcuni pali della pubblica illuminazione.

La carreggiata è larga complessivamente circa 7.00 m con i marciapiedi di 1,50 m. Non è presente il divieto di sosta e le auto, alcune volte, parcheggiano dove non potrebbero riducendo drasticamente sia la larghezza dei marciapiedi che delle corsie stesse.

La segnaletica orizzontale e verticale è presente in corrispondenza delle intersezioni con via Po e via Guizzetti.



1



2



3

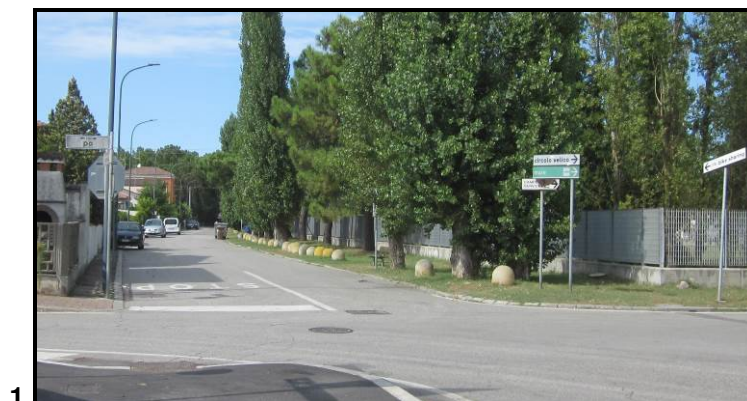
- viale Reno -

1 intersezione con via Po 2 intersezione con via Terzo Sirotti 3 intersezione con via Guizzetti

Via Terzo Sirotti (tratto da via Po a via Guizzetti)

Via Terzo Sirotti, in questo tratto, è a due corsie di marcia e carreggiata di larghezza variabile lungo il tratto di circa 6,50 m e presenta solo un marciapiede, lato civici pari di dimensione all'incirca di 1,20 m.

La sosta degli autoveicoli avviene in carreggiata oppure, anche qui, sui marciapiedi. Nella foto 2 sottostante, si vede il proseguimento di via Sirotti verso viale Pineta, anch'essa a doppio senso di marcia, mentre nella foto 3 un ingresso all'area di sosta camper. È una strada prevalentemente residenziale, con qualche esercizio commerciale prossimo all'intersezione con via Guizzetti.



1



- via T. Sirotti (tratto da via Po a via Guizzetti) -

1 intersezione con via Po 2 intersezione con via Terzo Sirotti 3 particolare di uno degli ingressi dell'area sosta camper 4 intersezione con via Guizzetti

Via Terzo Sirotti (tratto verso viale Pineta)

Come precedentemente accennato, questo tratto di strada è la prosecuzione di via Terzo Sirotti. Presenta due corsie di marcia e carreggiata di circa 7.00 m, non vi sono marciapiedi. La segnaletica orizzontale e verticale è presente in corrispondenza degli incroci.



- via T. Sirotti (tratto da viale Pineta a via T. Sirotti) -

1 intersezione con viale Pineta 2 intersezione con via Terzo Sirotti

Via Terzo Sirotti (tratto da via Po a via Molo S. Filippo)

Via Terzo Sirotti, nel tratto da via Po a via Molo S. Filippo, è a due corsie di marcia. Nel tratto da Via Po a Via Bisca Nerino ha larghezza complessiva della carreggiata di circa 8.5 m, marciapiede lato civici pari di circa 2.5 m e, dall'altra parte della strada, marciapiede ricavato in sede stradale di circa 1.50 m. In questo tratto, ogni domenica dell'estate,

orientativamente dalle 5.00 alle 16.00, si tiene il mercato ambulante della località di Porto Corsini.

Il tratto da via Bisca Nerino a via Molo San Filippo ha circa le stesse caratteristiche dimensionali del tratto che lo precede. Qui c'è una fermata del trasporto pubblico.

Sul lato dei civici pari sono presenti dei parcheggi a raso.



1



2



3

- via T. Sirotti (tratto da via Po a via Molo S. Filippo) -
1 intersezione con via Po 2 intersezione con via Bisca Nerino 3 intersezione con via Molo S. Filippo

Via G. Guizzetti

Via G. Guizzetti è una strada a senso unico di larghezza pari a circa 6 m, da bordo asfalto a bordo asfalto. Tale strada ha corsia di circa 3.60 m e, su entrambi i lati, sono presenti dei marciapiedi, di circa 1.20 m, separati dalla carreggiata da una linea continua.

Lungo la strada c'è il divieto di sosta e di fermata.

Sul fronte opposto a quello della pineta, c'è una zona per il parcheggio degli autoveicoli, cicli e motocicli e, lateralmente ad essa, l'ingresso/uscita dell'area sosta dei camper. Inoltre, nel tratto facente parte dell'area d'intervento, è presente un bar, un ristorante e una gelateria.



- via G. Guizzetti nell'area d'intervento considerato -

1 intersezione con viale Pineta 2 vista intersezione con viale Reno 3 vista verso via Teseo Guerra

9. Analisi qualitativa dei sistemi circolatori

L'analisi dei flussi veicolari ha lo scopo di valutare lo stato di efficienza e di utilizzo della rete e l'impatto che eventuali scenari proposti andranno ad avere sulla porzione di rete oggetto di studio.

Vista l'esiguità dei problemi segnalati e della rete considerata, con l'obiettivo di un razionale impiego delle risorse disponibili, verranno effettuate unicamente valutazioni di carattere descrittivo dello stato di fatto.

Si constata che le strade maggiormente interessate da flusso veicolare e in cui si potrebbero avere dei rallentamenti, specialmente in estate e in alcuni orari della giornata, sono quelle a perimetro della zona considerata e in particolare:

- Via Giuseppe Guizzetti è interessata dal traffico dovuto al rientro dei bagnanti verso Ravenna città e dal flusso dei camperisti in entrata e in uscita dall'area di sosta lì presente;
- Via Po è una strada a senso unico che attraversa la frazione di Porto Corsini ed è diretta verso via Teseo Guerra e, quindi, verso il mare. Presenta una discreta concentrazione di attività commerciali, luoghi di aggregazione e una fermata relativa al trasporto pubblico;
- Via Terzo Sirotti, specialmente nel tratto tra via Po e via Molo S. Filippo, potrebbe presentare dei rallentamenti di flusso veicolare a causa del passaggio dei camper. Questi uscendo dall'area di sosta su via Guizzetti, all'intersezione con via T. Sirotti, hanno anche la possibilità di svoltare a sinistra e proseguire fino a via Molo S. Filippo. Inoltre, tutte le domeniche estive nel tratto di strada su citato viene allestito il mercato locale ed è presente una fermata di trasporto pubblico.

10. Accessi e incroci

Nell'ambito della porzione di rete analizzata non si rilevano situazioni critiche relative agli accessi laterali, vi sono perlopiù accessi alle abitazioni private.

Le intersezioni non presentano criticità rilevanti, come si vedrà in maggior dettaglio nel paragrafo dedicato all'incidentalità di zona.

In generale, si riscontrano problematiche relative alla sosta illegittima (es. sui marciapiedi) sia a ridosso degli accessi che a ridosso delle intersezioni maggiormente frequentate.

11. Rete pedonale e rete ciclabile

Il rispetto delle esigenze della prima componente fondamentale del traffico urbano (circolazione dei pedoni) richiede verifiche atte ad identificare l'eventuale necessità di interventi finalizzati a garantire la fluida e sicura continuità dell'intera rete pedonale, costituita essenzialmente dai marciapiedi, dai passaggi pedonali e dagli attraversamenti pedonali attraverso l'applicazione degli standard progettuali (dimensionali e tipologici) previsti nel Regolamento Viario (allegato al PGTU) e/o derivanti da specifiche norme di settore.

Come si è visto nel capitolo 8 *Descrizione delle caratteristiche fisico morfologiche*, i percorsi pedonali nell'area d'intervento considerata presentano, ad eccezione di alcuni tratti/strade, modeste criticità.

I percorsi pedonali sui quali sarà necessario effettuare una manutenzione futura, con maggiore priorità, sono quelli presenti su viale Pineta (tratto da via Po a G. Guizzetti) e il percorso pedonale presente su via T. Sirotti (tratto da via Po a G. Guizzetti).

Questo Piano Particolareggiato, pone la sicurezza e la qualità della circolazione dei pedoni al vertice degli interessi e degli obiettivi del governo della mobilità e per questo favorirà interventi migliorativi dei percorsi pedonali esistenti.

Nell'area in studio non esiste una rete dedicata alla mobilità ciclabile. La circolazione dei cicli avviene in maniera promiscua con i veicoli a motore sulla sede stradale e non si ritiene di richiederne una poiché i flussi circolatori sono modesti e le strade sono adatte anche alla presenza dei ciclisti.

Per le strade ricadenti nella zona di intervento non sono state previste schede PAU (schede Piano Accessibilità Urbana¹).

12. Incidentalità di zona

In questo paragrafo viene analizzato il fenomeno dell'incidentalità stradale aggregata di zona con verifica, a livello disaggregato, di eventuali singoli fenomeni di qualche rilevanza e con la eventuale comparazione alla classifica generale del Piano della Sicurezza Stradale Urbana (PSSU).

¹ Il PAU è da intendersi come atto di pianificazione della mobilità e fa parte del più generale Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) previsto dall'art. 32 della Legge 41/1986 completato dall'art. 24 c. 9 della Legge 104/1992.

I dati esaminati sono relativi all'intervallo di tempo 2008-2019 e prendono in considerazione gli incidenti avvenuti sulla rete compresa nell'area di intervento (vedi *Immagine e Tabella Incidenti 2008-2019* sottostanti).

Essi riguardano i sinistri in cui si sia registrato almeno un ferito, pertanto risultano esclusi gli incidenti con soli danni alle cose.

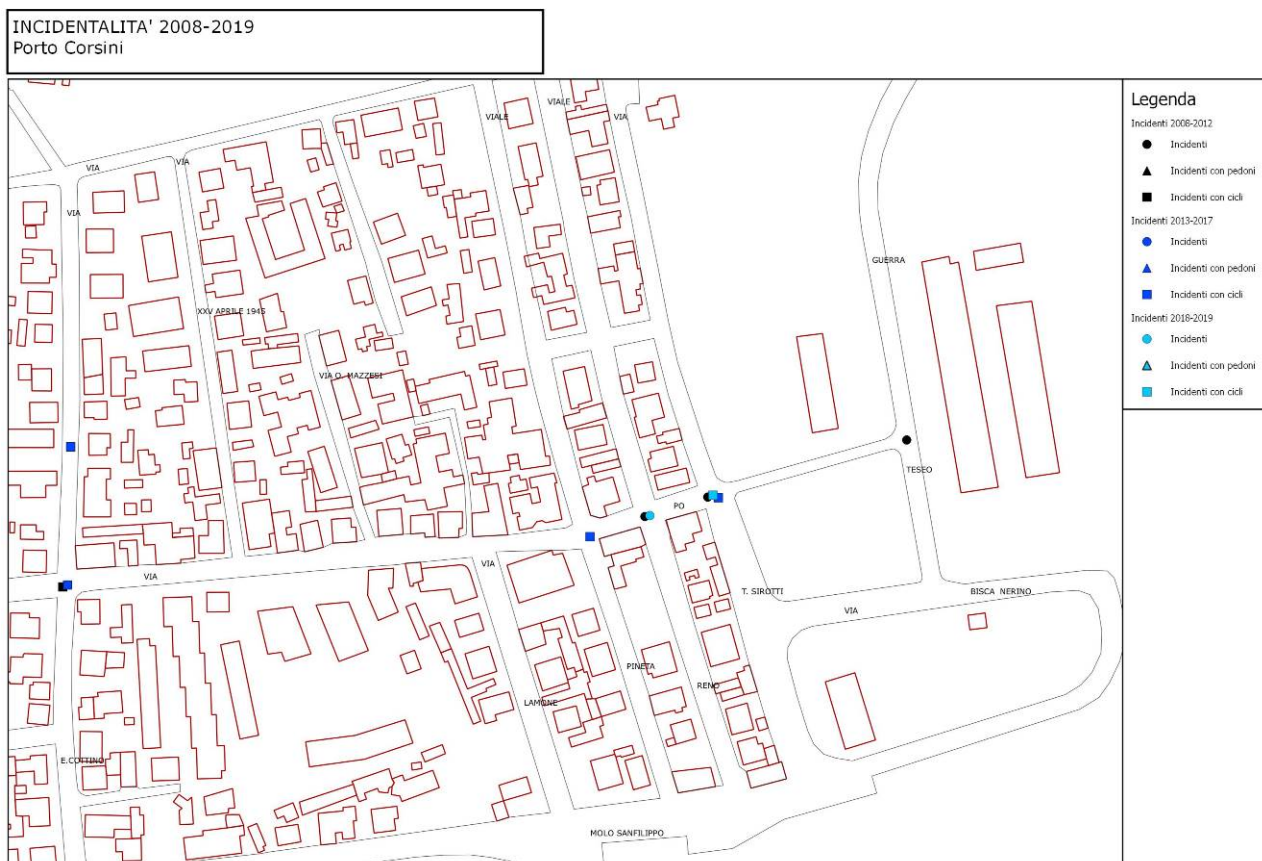
L'analisi dei dati mostra un numero modesto di incidenti rilevanti e che si sono verificati nei punti sensibili della zona:

- Intersezione tra via Po e via Pineta;
- Intersezione tra via Po e via Reno;
- Intersezione tra via Po e via Terzo Sirotti.

In dodici anni di rilevamenti in queste intersezioni si sono verificati complessivamente 6 incidenti (di cui 3 sono avvenuti tra auto e ciclisti, la restante parte tra autoveicoli), ci sono stati complessivamente 7 feriti e, fortunatamente, nessun morto.

Nel biennio 2018-2019 si sono verificati due incidenti.

Si ritiene di non prendere in considerazione il periodo 2020-2021 in quanto valutato non rappresentativo a causa della pandemia da Covid-19 che ha limitato fortemente gli spostamenti.



Incidenti con almeno un ferito					
Porto Corsini - Via Sirotti, via Reno, via Pineta					
Anno	N. incidenti	di cui con pedoni	di cui con ciclisti	N. morti	N. feriti
2008	0	0	0	0	0
2009	0	0	0	0	0
2010	1	0	0	0	1
2011	1	0	0	0	2
2012	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0
2014	1	0	1	0	1
2015	1	0	1	0	1
2016	0	0	0	0	0
2017	0	0	0	0	0
2018	1	0	0	0	1
2019	1	0	1	0	1
TOTALE	6	0	3	0	7

**- Incidenti 2008-2019 Porto Corsini -
Viale Pineta, Viale Reno e Via T. Sirotti**

Si può concludere che la zona d'intervento non è di per sé una zona pericolosa e che questi incidenti potrebbero essersi verificati anche a causa della distrazione delle persone coinvolte.

Il numero così esiguo di sinistri stradali è dovuto in parte anche agli interventi stradali migliorativi già effettuati in quella zona.

13. La sosta

Gli obiettivi del presente paragrafo e a cui tendere sono la necessità di favorire le utenze "deboli", incrementare le condizioni di sicurezza, razionalizzare l'offerta di sosta e migliorare in senso generale la qualità urbana complessiva.

La sosta nell'area d'intervento, tranne alcune zone a parcheggio precedentemente menzionate (es. parcheggi a raso via Po, parcheggio per residenti viale Pineta, parcheggi a raso T. Sirotti ecc.), risulta essere prevalentemente in sede stradale, in prossimità delle intersezioni e in assenza di stalli dedicati, a ridosso degli edifici e sopra i marciapiedi. Questa situazione può creare disagio e pericolo per i pedoni, per i ciclisti e anche ai veicoli stessi.

E' opportuno esplicitare il criterio-guida cui fare riferimento nell'assegnazione degli spazi stradali ai vari modi e sistemi di trasporto.

Fermo restando che l'obiettivo primario è l'innalzamento del livello di sicurezza, il criterio-guida di cui sopra è rappresentabile con la seguente scala di valori degli usi stradali:

1. La circolazione dei pedoni
2. La circolazione delle biciclette
3. La circolazione dei veicoli a motore
4. La sosta di accessibilità²

² In relazione alla finalità dell'utilizzo, la sosta si può classificare in "rimessaggio" e "accessibilità". La sosta di rimessaggio è sostanzialmente un ricovero all'aperto di un mezzo di trasporto privato ed è caratterizzata da tempi lunghi di occupazione del suolo pubblico. Esempio tipico è la sosta in strada dei residenti. La sosta di accessibilità è la fase

5. La sosta di rimessaggio

Le problematiche della zona sono inerenti la sicurezza e la qualità della circolazione dei pedoni, la fluidità della circolazione e la necessità di mantenere inalterata l'offerta di sosta di alcune zone dell'area oggetto di studio.

Al fine di mantenere sostanzialmente inalterata l'offerta di sosta in alcune strade si prevede di andare a modificare nell'area d'intervento il senso di marcia di alcune strade che dall'attuale doppio senso diventeranno a senso unico. Per ulteriori dettagli vedere gli *Interventi proposti*.

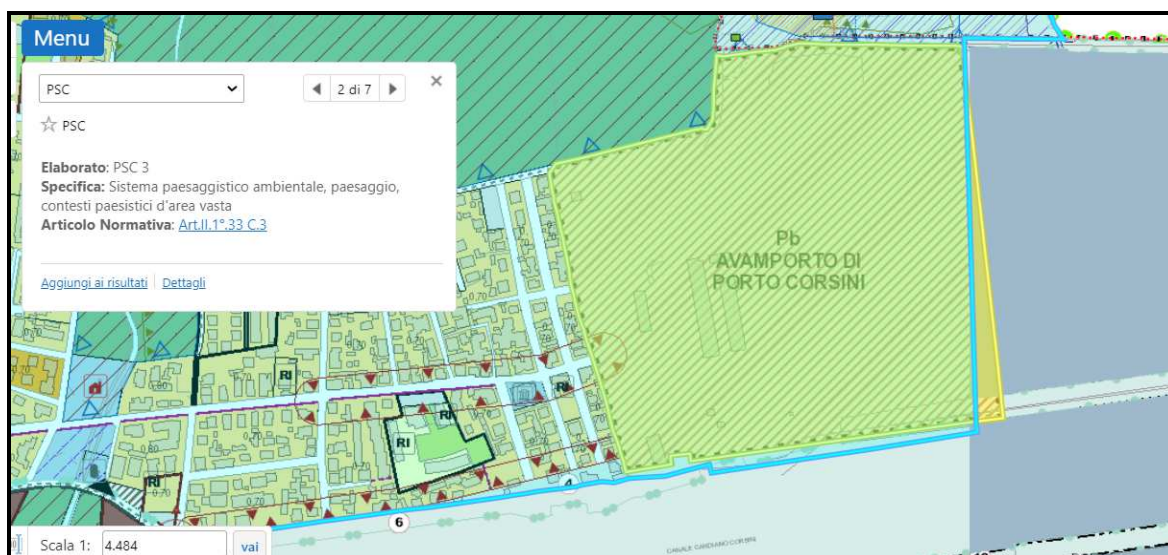
Le modifiche comporteranno un miglioramento della sosta di accessibilità, della sosta di rimessaggio, e soprattutto della circolazione dei pedoni, andando ad eliminare la possibile sosta illegittima sui marciapiedi.

14. Norme (PRG, PSC, POC, RUE, PGTU, ecc)

Il progetto non contrasta con il PGTU in quanto è coerente con il sistema degli obiettivi e si ritiene non abbia effetti sul sistema circolatorio generale, ma esclusivamente sulle strade cui si riferisce.

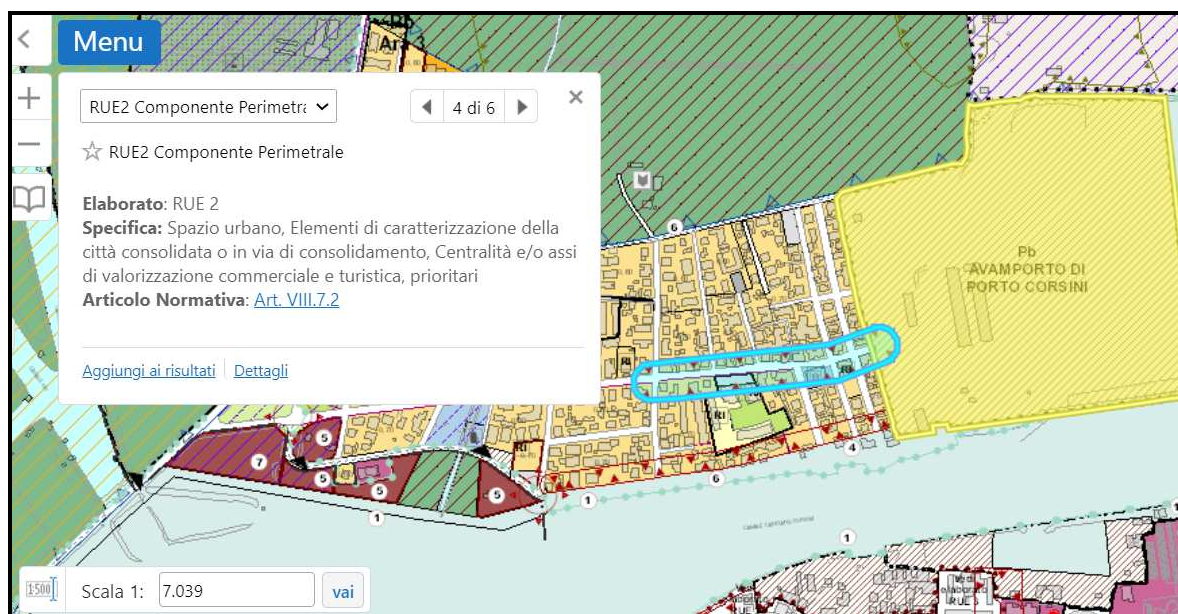
Secondo le specifiche del PSC , l'area di intervento fa parte di un *Contesto paesistico d'area vasta* (vedi figure) , ricade in un'area soggetta a ingressione marina.

Per quanto riguarda le specifiche del RUE, l'area di intervento ricade in *Spazio urbano, Città consolidata o in via di consolidamento, Prevalentemente residenziale, SU1* (vedi figure); si trova a diretto contatto con la zona Pb Avamposto di Porto Corsini - *Ambiti soggetti ad attuazione indiretta a programmazione unitaria, di iniziativa pubblica*; e con la zona naturalistica – boschi e pinete.

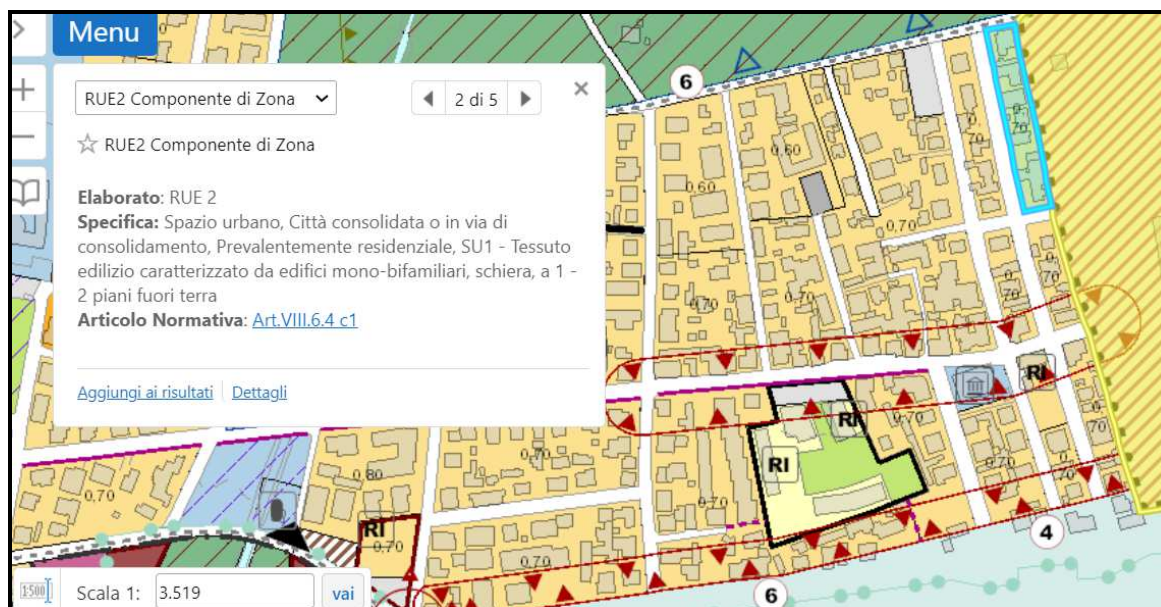


- estratto PSC Porto Corsini -

terminale di uno spostamento diretto a un punto attrattore e ha la funzione di permetterne l'accesso. Essa è caratterizzata da tempi medi e brevi di occupazione del suolo pubblico. (...)



- estratto RUE Porto Corsini -



- estratto RUE Porto Corsini -

15. Interventi proposti

In questa sede si illustreranno gli interventi proposti per migliorare lo stato attuale dell'area di intervento. Gli scenari di progetto, conseguenti ad un'approfondita analisi dello stato di fatto della zona di studio e alle osservazioni contenute nella presente relazione, prendono in considerazione:

- Innalzamento della sicurezza della circolazione di cicli, pedoni e utenze deboli;
- Miglioramento della fluidità della circolazione e di una corretta accessibilità all'area studio;
- Miglioramento dell'offerta di sosta legittima;
- Valutazione dei possibili collegamenti con le aree di espansione urbana;

Gli interventi proposti sono i seguenti:

1. **Modifica dei sensi di marcia** di alcune strade (vedi allegato *Tav1_Stato di fatto e di progetto_Sensi di marcia*). Nello specifico:

- **Via T. Sirotti**, tratto compreso tra l'uscita dall'area di sosta dei camper e via G. Guizzetti, che dall'attuale doppio senso di marcia diventerà a senso unico in direzione nord. Questo intervento, considerando la dimensione della carreggiata (circa 6.50 m + circa 1.2 m marciapiede), è volto ove possibile a istituire la sosta per autoveicoli su lato civici pari, al miglioramento del percorso pedonale presente sull'intero tratto e al miglioramento della viabilità del tratto in questione e della zona. Con riferimento al miglioramento della viabilità, si dovrà prevedere idonea segnaletica stradale anche in corrispondenza della futura uscita dell'Area sosta camper al fine di obbligare i camperisti a svoltare a sinistra sul tratto di via T. Sirotti verso molo San Filippo e, in virtù del fatto che su via G. Guizzetti ci sarà solo l'ingresso all'area di sosta camper, si dovrà prevedere un cartello di divieto di transito a tutti i veicoli con massa complessiva sup. a 3,5 t eccetto autorizzati e residenti per impedire che questi mezzi possano proseguire su via G. Guizzetti verso ovest.

Per quanto riguarda l'organizzazione di eventuali aree di sosta sul futuro tratto a senso unico di via T. Sirotti, queste potranno essere realizzate in modo da essere compatibili con le normative tecniche di settore e in particolare con l'art. 23 comma 8 e 9 del regolamento viario comunale, e cioè tali da garantire la fruibilità agli accessi pedonali dei fabbricati e una corsia di marcia di larghezza non inferiore a 2,75 m;

- **Viale Reno**, tratto compreso tra via Po e via G. Guizzetti, che dall'attuale doppio senso di marcia diventerà a senso unico in direzione sud. Questo intervento, considerando la dimensione della carreggiata (circa 7 m e marciapiedi da ambo i lati), è volto ove possibile a istituire la sosta per autoveicoli e al miglioramento della viabilità del tratto in questione e della zona. Prevedere idonea segnaletica orizzontale e verticale. Per quanto riguarda l'organizzazione di eventuali aree di sosta sul futuro tratto a senso unico di viale Reno, prevedere queste dove possibile, compatibilmente con le normative tecniche di settore, il regolamento viario comunale art. 20, e le effettive dimensioni degli spazi a disposizione;
- **Viale Pineta**, tratto compreso tra via Po e via G. Guizzetti, che dall'attuale doppio senso di marcia diventerà a senso unico in direzione nord. Questo intervento, considerando la dimensione della carreggiata (circa 6,30 m e marciapiedi da ambo i lati), è volto ove possibile a istituire la sosta per autoveicoli e al miglioramento della viabilità del tratto in questione e della zona. Prevedere idonea segnaletica orizzontale e verticale.

Per quanto riguarda l'organizzazione di eventuali aree di sosta sul futuro tratto a senso unico di viale Pineta, valgono le stesse indicazioni del punto precedente;

- **Via Lamone**, che dall'attuale senso di marcia da via Molo San Filippo a via Po diventerà a senso unico in direzione opposta.

Tale intervento di inversione dell'attuale senso di marcia, è stato già richiesto dallo scrivente ufficio all'Ufficio Strade e all'Ufficio Viabilità del Comune di Ravenna in relazione alle ricorrenti richieste di alcuni cittadini, condivise e trasmesse dalla Pro Loco di Porto Corsini, anche al fine di creare una sinergia con gli interventi di rifacimento dei marciapiedi, già previsti, della strada in oggetto.

2. Come conseguenza degli interventi indicati, è stato ipotizzato il **nuovo percorso** che **autocaravan** effettueranno per entrare ed uscire dalla relativa Area di sosta e il **nuovo percorso** che faranno i **bus turistici** per e dal Terminal Crociere di Porto Corsini (vedi allegato *Tav2 stato di progetto percorso autocaravan e Tav3 Stato di progetto percorso bus turistici*).

Dalle tavole si nota che sia gli autocaravan che i bus turistici in ingresso da via Baiona saranno obbligati a svoltare su via Molo San Filippo e, pertanto, in corrispondenza dell'intersezione con via Volano bisognerà prevedere idoneo divieto di transito a tali veicoli (vedi allegati).

Questi scenari sono stati ipotizzati a partire dallo studio condotto sui possibili percorsi che, allo stato di fatto, compiono i su citati veicoli (vedi allegato *Tav4 Stato di fatto possibili percorsi caravan e bus*).

Attualmente, sia gli autocaravan che i bus turistici passano per il centro cittadino comportando dei rischi per la sicurezza dei pedoni, delle utenze deboli, degli altri autoveicoli ecc.

Si specifica che oltre alla segnaletica stradale indicata bisognerà prevedere tutta la segnaletica verticale e orizzontale necessaria ad attuare gli interventi descritti.

3. Valutazione dello **spostamento dell'attuale posizione del mercato ambulante** di Porto Corsini in via Sirotti. Il mercato si allestisce tutte le domeniche estive orientativamente dalle 5.00 alle 16.00 e, attualmente, è costituito da 13 bancarelle disposte in due file parallele con un passaggio centrale.

Tale proposta, con valutazione dello spostamento in altra area da individuare, è correlata agli interventi fin ora citati e sarebbe fondamentale per poter attuare le modifiche alla viabilità e le migliorie alle sedi stradali.

Inoltre, sarà funzionale ai progetti e alle soluzioni presentate per il nuovo parco marittimo, riguardante i lidi ravennati, e per i nuovi polo crocieristico e stazione marittima. Quest'ultimi, prevedono la realizzazione di un nuovo molo crociere e di una stazione marittima di oltre 10.000 metri quadrati.

Nel tratto di via T. Sirotti compreso tra via Po e la futura uscita dei camper, in virtù del doppio senso di marcia e delle dimensioni della strada, la sosta degli autoveicoli non sarà consentita, mentre si potrà eventualmente riorganizzare il tratto compreso tra via Po e via Molo San Filippo.

In questo tratto si allestisce il mercato ambulante e sono presenti dei parcheggi a raso lato ovest. Valutare se, in base alle dimensioni effettive della sede stradale, vi è la possibilità di aggiungere ulteriori stalli per il parcheggio sul lato est del tratto.

Il tratto da via Bisca Nerino a via Molo San Filippo ha circa le stesse caratteristiche del tratto che lo precede e, inoltre, c'è una fermata del trasporto pubblico.

Anche in questo caso, una volta verificate le effettive dimensioni a disposizione, lasciando inalterate le dimensioni minime della corsia per il passaggio degli autobus e per la sosta dello stesso, si potrebbe valutare l'inserimento di ulteriori parcheggi sul lato est.

16. Conclusioni e osservazioni finali

Per concludere, questo piano è stato redatto per migliorare la fluidità della circolazione, per favorire l'innalzamento della sicurezza della circolazione di cicli, pedoni e utenze deboli e migliorare l'offerta di sosta legittima.

17. Allegati

Alla presente relazione si allegano le tavole grafiche che illustrano gli interventi proposti nel piano particolareggiato.

Si specifica che le misure riportate in questa relazione sono indicative e di semplice avviso, si rimanda alle considerazioni del progettista incaricato la definizione esecutiva e metrica delle stesse.

Di seguito:

- Tav1_Stato di fatto e di progetto_sensi di marcia
- Tav2_Stato di progetto_percorso autocaravan
- Tav3_Stato di progetto_percorso bus turistici
- Tav4_Stato di fatto_possibili percorsi caravan e bus.