



COMUNE DI TERNI

DIREZIONE ASSETTO DEL TERRITORIO URBANISTICA

PROGETTO DI INTEGRAZIONE E AMPLIAMENTO DELLA RETE CICLABILE ESISTENTE



GRUPPO DI LAVORO

Coordinamento generale e R.U.P.: Arch. Aldo TARQUINI

Progetto Generale

Arch. A. TARQUINI – Geom. M. PASSALACQUA

Elaborazione CAD

Geom. Mauro PASSALACQUA

RELAZIONE TECNICO-FINANZIARIA

IL R.U.P. .
Arch. Aldo Tarquini

LO STATO DI FATTO

Il Comune di Terni fin dal 1989 con l'approvazione del "PIANO PROGRAMMA PER LA RIORGANIZZAZIONE DELLA MOBILITA' NEL TERRITORIO COMUNALE", inserisce il tema dei percorsi ciclabili tra le priorità per una nuova organizzazione della mobilità in ambito urbano. Gli intendimenti progettuali si sono fin da subito indirizzati nella ricerca di soluzioni economicamente e tecnicamente fattibili nel contesto di uno sviluppo sostenibile, obiettivo ormai irrinunciabile per un miglioramento della qualità della vita in ambito urbano. Facendo seguito alle indicazioni contenute nel Programma della Mobilità, con delibera del C.C. n° 360 del 12.12.1991, il Comune di Terni approvò il programma per la realizzazione, l'ampliamento ed il completamento di itinerari ciclabili e pedonali, atti ad incrementare l'uso della bici quale mezzo alternativo alle auto private per la mobilità urbana.

In attuazione di detto programma, negli anni immediatamente successivi furono posti in essere, contestualmente alle nuove opere di viabilità che l'Amministrazione Comunale realizzava, diversi percorsi ciclabili, allo stato attuale risultanti sotto utilizzati a causa della loro frammentarietà. I percorsi ciclabili realizzati, sono individuabili in via Martin Luther King (strada dei Quartieri), via Gramsci, via Centurini per la zona est, via Brunelleschi (sotto passo ferroviario zona Fiori), via Bramante per la zona nord.

Successivamente a metà degli anni novanta, a SUD della città fu realizzata la pista ciclabile che collega in modo funzionale il quartiere di Cospea al centro della città. E' stato il primo esempio a Terni di un percorso ciclabile interamente pensato e progettato nella sua specificità, indipendentemente da altre infrastrutture e con una sua piena funzionalità di esercizio. Una prima integrazione della pista ciclabile "Cospea-Centro", si è recentemente concretizzata con la realizzazione di un nuovo tratto di percorso ciclo-pedonale in via Narni (cavalcavia della Polimer), realizzato nell'ambito del Programma Urbano Complesso del Quartiere Polimer; lo scopo del percorso realizzato è quello di fornire un collegamento per ciclisti e pedoni residenti nel quartiere Polimer, da e per il centro, inesistente prima delle realizzazione delle opere. La definitiva integrazione della pista "Cospea-Centro", avverrà nell'ambito delle sistemazioni esterne dell'intervento privato su suolo pubblico, per la realizzazione di un parcheggio interrato in via Marzabotto, già previsto nel Piano Urbano dei Parcheggi ed in fase di progettazione esecutiva.

La Regione dell'Umbria, in attuazione della Legge 366/98, deliberò con atto n.1343 del 15/9/99 le modalità per la presentazione delle domande da parte dei Comuni per la formazione del Piano Regionale della mobilità ciclistica; in conseguenza delle direttive contenute nel Piano Regionale, il Comune di Terni con Delibera di G.C. del 5/11/1999 n.183, richiedeva il co-finanziamento da parte della Regione, necessario per la realizzazione della Pista Ciclabile denominata "Nord-Ovest", richiesta successivamente esaudita con la conferma del contributo da parte della Regione dell'Umbria con comunicazione dell'11.09.2001 prot. N. 8368/i.

La pista "Nord-Ovest" a tutt'oggi realizzata (Delibera N. 148 del 19.04.2001 di approvazione del progetto esecutivo), collega il centro della città (Piazza Dalmazia), con la stazione ferroviaria, con voc. Fiori, con voc. Rosaro e parzialmente il complesso degli uffici finanziari in via Bramante.

Una prima integrazione della pista "Nord Ovest" non collegata direttamente ad essa, è stata realizzata contestualmente alle opere relative alla nuova viabilità che collega voc. Rosaro e voc. Tuillo con via Romagna (Borgo Bovio).

Nell'ambito del quartiere di Borgo Bovio e nelle more progettuali di riqualificazione dello stesso e del Programma Urbano Complesso del quartiere, sono stati realizzati alcuni tratti di pista ciclabile che nel loro sviluppo generale, collegano via Puglie con via Tre Venezie all'altezza del complesso scolastico "G. Oberdan".

Un altro canale di finanziamento è venuto dal contributo Statale del 01.08.2001 prot. N.77 ed ha riguardato la realizzazione della pista di collegamento dei Q.ri Le Grazie e Cesure con il centro della città, cui ha fatto seguito la Delibera N. 149 del 19.04.2001 per l'approvazione del progetto esecutivo e la relativa realizzazione dell'itinerario. Attualmente il percorso parte da via Trento ed attraversando il Parco della Grazie ed il complesso scolastico e sportivo di via Trieste, si collega al percorso di via Martin Luther King (strada dei Quartieri); prosegue poi in via Brenta e Lungo Nera Savoia (Città Giardino) e si atterra in prossimità di Ponte Garibaldi.

Due fondamentali realizzazioni, puntuali, ma estremamente importanti dal punto di vista logistico per la mobilità ciclistica in quanto superano il fiume Nera, sono la nuova passerella ciclo-pedonale in via del Cassero e la ristrutturazione di Ponte Carrara, dove sulla carreggiata stradale è stata realizzata in sede propria un tratto di pista ciclabile.

Altre opere non strettamente legate alla mobilità ciclistica, ma comunque idonee ad essere utilizzate in tal senso una volta integrate nella rete ciclabile generale, sono il percorso lungo la riva destra del torrente Serra, nel tratto adiacente il parcheggio di Piazza Castello (via Cerquetelli - via Martiri della Libertà) e l'area pedonale attrezzata tra via Brin e via Curio Dentato.

In questa descrizione dello stato di fatto è necessario focalizzare l'attenzione sul doppio

ruolo che l'area pedonale urbana assume, prima nella sua funzione di polo di attrazione viste le specifiche attività economiche operanti al suo interno, poi nella sua funzione di cerniera e nodo di collegamento tra i diversi percorsi ciclabili che si attestano ai suoi limiti. Nello schema della rete ciclabile sono stati sommariamente individuati, all'interno dell'Area Pedonale Urbana, i principali percorsi percorribili dai cicli, ma è evidente la libertà di movimento per i cicli all'interno dell'Area stessa.

LA PROPOSTA

Appare chiara la situazione dello stato di fatto della rete ciclabile fin qui realizzata:

- percorsi funzionalmente realizzati, ma scollegati tra loro;
- tratti di limitata lunghezza e non funzionali autonomamente.

Al fine di rendere funzionali i vari tratti ora frammentati e realizzare un collegamento tra le piste ciclabili già esistenti, la recente elaborazione del Nuovo Piano Regolatore della Città di Terni ha previsto, nelle tematiche urbanistiche legate alla mobilità, la riproposizione aggiornata del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica già elaborato ai sensi della Legge 366/98.

Il completamento della rete ciclabile già prevista dalle diverse fasi di programmazione succedutosi negli anni, è oggi necessario per il definitivo rilancio della mobilità ciclistica, che altrimenti rischia di rimanere la componente inespressa della mobilità nella città di Terni, disattendendo gli obiettivi che dal Piano della Mobilità del 1989 al Nuovo Piano Urbano del Traffico, la stessa Amministrazione Comunale di Terni si era posta.

In questa fase, l'Amministrazione Comunale di Terni, intende procedere esecutivamente al compimento di tutte le opere che consentirebbero di raggiungere tale obiettivo. Le priorità elencate tengono conto della necessità di completare funzionalmente i percorsi individuati, ma anche della immediata fattibilità in funzione della disponibilità delle aree di intervento e dei costi delle diverse tipologie di intervento.

GLI INTERVENTI NELLA RETE URBANA

1. Completamento pista “COLLE DELL’ORO”

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 1 e 2, collegherà la pista già funzionante ai piedi della collina di Colle dell’Oro ed il tratto recentemente realizzato con le opere stradali del sotto passo alla ferrovia Orte-Falconara, colleganti voc. Rosaro e voc. Tuillo con Borgo Bovio (via Romagna).

Il progetto prevede la copertura del canale Sersimone attualmente regimentato all’interno di una struttura in c.a. (sezione ad U) a cielo aperto; tale soluzione tecnica è già stata positivamente utilizzata per la realizzazione di gran parte del percorso “Nord-Ovest” ai piedi della collina di Colle dell’Oro. La copertura sarà realizzata con lastre di cemento armato vibrato ed autoportanti, sagomate con cordoli laterali muniti di foro od interruzioni per lo smaltimento delle acque (vedi particolare A).

2. Completamento pista “CENTRO - BRAMANTE” – via Bramante

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 3 e 4a/4b, prolungherà la pista già esistente in via Bramante – via Brunelleschi fino al complesso degli uffici finanziari (Ufficio delle Entrate – Catasto – Ufficio del Registro – G.d.F. - C.P.O. – M.C.T.C.), dove recentemente hanno trovato la propria sede stabile anche tutti i servizi alle persone della ASL n.4 e provvisoriamente la sede del Tribunale di Terni.

Il progetto prevede la classica impostazione a latere della carreggiata stradale con la realizzazione del percorso ciclabile parallelamente al marciapiede esistente, della larghezza di mt. 2,50, lungo via Bramante. Due piccoli tratti si dirameranno dal percorso di via Bramante e serviranno l’uno il parcheggio ad est del complesso, l’altro il parcheggio ad ovest.

3. I° stralcio pista “CENTRO – CIMITERO” – via Valleverde/via Rapisardi

Il tratto individuato in planimetria generale con i numeri 5 e 6, costituirà il primo stralcio funzionale della pista che collegherà il centro della città con il cimitero, attraversando l’area sportiva dello stadio. Avrà inizio nel piazzale antistante il camposcuola e dopo aver attraversato via Prati, si snoderà su sede propria per il primo tratto di via Valleverde, mentre nel secondo tratto è prevista la pedonalizzazione della strada. Dopo aver attraversato l’area pedonale contigua a fabbricati privati in via Rapisardi, il percorso ciclabile sarà realizzato in sede propria

al centro della carreggiata con la realizzazione di un sottopasso a viale dello Stadio, per giungere alla quota dell'area sportiva dello stadio.

4. Integrazione pista “CENTRO - STAINO” – via Campofregoso/via dell’Argine

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 8 e 9, integrerà la pista già esistente a latere dei giardini pubblici di via Campofregoso, collegandosi con il sotto passo ciclo pedonale in via dell’Argine, sotto via Centurini.

Il progetto prevede la riqualificazione del marciapiede esistente in via Campofregoso e del passaggio pedonale di via Campofregoso all’altezza di via Gramsci, da rendere ciclo-pedonale. Inoltre è previsto la realizzazione di un percorso ex novo, della larghezza di mt. 2,50, tra l’asse stradale di via dell’Argine e la sponda sinistra del fiume Nera, fino all’innesto al sotto passo già citato.

5. Integrazione pista “LUNGONERA” – via Cimarelli

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 10 e 11, integrerà la pista già esistente su Ponte Carrara e di conseguenza il percorso denominato “Lungonera”.

Il progetto prevede la riqualificazione del marciapiede esistente in via Cimarelli, lato sponda destra del fiume Nera tra Ponte Carrara e Ponte Garibaldi e del passaggio pedonale della medesima via da rendere ciclo-pedonale, si raggiungerà così l’ingresso della A.P.U. di via Garibaldi.

6. I° stralcio pista “CENTRO –S. GIOVANNI” – via del Cassero

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 12 e 13, collegherà la passerella pedonale di via del Cassero con l’Area Pedonale Urbana di via Roma e la pista ciclabile “Cospea-Centro Città” di via delle Mura.

Il progetto prevede la sistemazione delle aiuole di via del Cassero con la realizzazione di un idoneo piano viabile per cicli e la realizzazione di un percorso protetto tra via del Cassero e via dell’Annunziata.

7. Integrazione pista “LUNGONERA” – via del Cassero/via Guglielmi

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 13 e 14, realizzerà l’importante collegamento tra le passerelle ciclo-pedonali di via del Cassero già esistente e, quella in fase di realizzazione in via Guglielmi/Lungonera Savoia nell’ambito dei lavori previsti dal Project Financing di Corso del Popolo. Due tratti in sede propria nel verde del Lungonera ed una rampa per raggiungere l’attraversamento a raso di Ponte Romano, lato rotatoria dell’Obelisco.

8. Integrazione pista “CENTRO – LE GRAZIE” - via Trento/via dei Ciclamini

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 15 e 16, integrerà la pista “Centro – Le Grazie” che attualmente si attesta in via Trento, prolungandola fino al parco pubblico ed al complesso scolastico di via dei Ciclamini.

Il progetto prevede la realizzazione di un attraversamento ciclo-pedonale attrezzato e canalizzato su via Trento in prossimità del locale ufficio postale, la realizzazione del percorso ciclabile su sede propria in un'area attualmente non urbanizzata ma destinata a verde pubblico, l'attraversamento dell'area di pertinenza della sede della VIII Circoscrizione “Cervino”, la realizzazione di un attraversamento ciclo-pedonale attrezzato e canalizzato su via degli Oleandri, l'individuazione di un percorso ciclo-pedonale all'interno del parco pubblico di via dei Ciclamini.

9. Integrazione pista “DEI QUARTIERI” – via Milazzo/via Don Sturzo

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 17 e 18, realizzerà sia il collegamento del q.re di S. Giovanni con il centro città, utilizzando la connessione con l'esistente pista “Centro - Cospea”, sia con il q.re Italia.

Il progetto prevede la realizzazione su sede propria di un percorso ciclabile con inizio in via Don Sturzo con la contestuale realizzazione di un attraversamento ciclo-pedonale attrezzato e canalizzato su via Turati per il collegamento con l'area pedonale di Piazza della Pace.

Il percorso così realizzato proseguirà su via Montelilbretti per poi attraversare i giardini a ridosso di via di Vittorio ed il fosso di Stroncone; dopo aver attraversato l'incrocio semaforizzato tra via Pastrengo-via Milazzo, verrà realizzato un percorso su sede propria nello spazio residuo tra le vie Milazzo e Piana dei Greci, fino ad attraversare i giardini pubblici a ridosso di Piazzale Senio, dove si collegherà al tronco di pista esistente del percorso “Centro - Cospea”.

10. Integrazione pista “DEI QUARTIERI” – via Botondi

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 19 e 20, realizzerà il collegamento di Quartiere Italia con il centro città utilizzando indifferentemente la connessione con la futura pista “Centro - S.Giovanni” o l'esistente pista “Centro - Le Grazie”.

Il progetto prevede la realizzazione di un percorso su sede propria nell'ambito della carreggiata di via Botondi, da Piazza della Pace alla Strada delle Grazie; la contestuale realizzazione di un attraversamento ciclo-pedonale attrezzato e canalizzato su via Giovanni XXIII permetterà il

collegamento con l'area pedonale di Piazza della Pace, mentre sull'altro estremo il percorso si innesterà all'interno del Parco delle Grazie con il percorso già esistente.

11.III° stralcio pista “CENTRO – S. GIOVANNI” – via Pastrengo

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 21 e 22, completerà l'asse della futura pista “Centro - S.Giovanni”, penetrando nel contesto urbano dello stesso quartiere e ponendo le basi per un successivo prolungamento della pista verso il quartiere di S. Valentino.

Il progetto prevede la realizzazione di un percorso su sede propria nell'ambito della carreggiata stradale di via Pastrengo, partendo dall'incrocio semaforizzato tra la medesima via e via Milazzo e per tutto lo sviluppo di via Pastrengo; la prevista futura realizzazione di un ponte carrabile sul fosso di Stronccone per collegare via Pastrengo alla rotonda di via S. Valentino dovrà prevedere nella sezione della carreggiata anche la presenza di un percorso ciclo-pedonale,

12. Completamento pista “Cospea-S.Valentino” – via S. Valentino

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 22 e 23, chiuderà l'anello tra le piste “Cospea-S.Valentino” e “Centro - S.Giovanni”, già individuato nelle more progettuali del Programma denominato “Contratto di Quartiere 2”.

Il progetto prevede la realizzazione in sede propria di un percorso da realizzarsi a latere del parcheggio esistente di S. Valentino.

13. Completamento pista “Cospea-S.Valentino” – area sportiva di S. giovanni

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 23 e 24, completerà l'asse ciclo-pedonale di collegamento tra i quartieri di Cospea e S. Valentino, già individuato nelle more progettuali del Programma denominato “Contratto di Quartiere 2”.

Il progetto prevede la realizzazione di un percorso in sede propria nel contesto di un futuro parco urbano a carattere prevalentemente sportivo, partendo dall'area sportiva di via Benedetto III e dopo aver superato il fosso di Stronccone, raggiungere il parcheggio della Basilica di S. Valentino in via S. Valentino.

14. Integrazione pista “LE GRAZIE - CAMPOMICCIOLO” – percorsi interni q.re Matteotti

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 25 e 26, integrerà la pista prevista nel progetto definitivo del Programma denominato “Contratto di Quartiere 2” che si svilupperà lungo l'asse del costituendo Parco Cervino fino ai limiti del quartiere Matteotti, vecchio e nuovo.

Il progetto prevede la completa ristrutturazione e riqualificazione degli attuali percorsi pedonali esistenti all'interno della aree pedonali del nuovo quartiere Matteotti.

15. Completamento pista “CENTRO – BORGO BOVIO” – Via Martiri della Libertà – viale Campofregoso – viale B. Brin

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 27 e 28, consentirà la realizzazione del percorso ad est del centro città, attualmente impostato solamente su due piccole realizzazioni, un tratto lungo la riva destra del torrente Serra, adiacente il parcheggio di Piazza Castello (via Cerquetelli-via Martiri della Libertà) e l'area pedonale attrezzata tra via Brin e via Curio Dentato.

Il progetto prevede la realizzazione di un attraversamento ciclo-pedonale attrezzato e canalizzato su via Brin, la trasformazione dell'attuale marciapiede su via Brin e via Campofregoso ad uso promiscuo ciclo-pedonale, la realizzazione su sede propria di un percorso in via di Porta S. Giovanni e l'area del parco pubblico di via Martiri della Libertà, fino a collegarsi con il sotto passo al ponte sul torrente Serra di via Castello e quindi al percorso già esistente.

16. Integrazione pista “CENTRO – BORGO BOVIO” – Ponte d'Oro - via Breda - Via Campriani

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 29 e 30, è parte della pista “Centro – Borgo Bovio”.

Il progetto prevede la realizzazione su sede propria di un percorso nell'ambito della sede stradale di via Breda a partire dall'innesto di Ponte d'Oro, lungo la riva sinistra del torrente Serra, fino all'area del parco di via Campriani; su via Breda è in fase di realizzazione un sotto passo al raccordo ferroviario dell'A.S.T., ma il percorso ciclo-pedonale rimarrà in quota e sarà soggetto alla regolamentazione del passaggio a livello gestito dalla stessa società.

Nell'area del parco pubblico di via Campriani il nuovo percorso si raccorderà alla passerella pedonale sul torrente Serra che collega lo stesso parco al Parco Rosselli.

17. Completamento pista “DEI QUARTIERI” – via Centurini – via del Raggio Vecchio – viale B. Brin – via Campriani

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 30 e 31, completerà la pista della “Dei Quartieri”, attualmente attestata alla pineta Centurini, collegandola in via Campriani alla passerella pedonale per il Parco Rosselli e ad al tratto 29-30 di via Breda.

Il progetto prevede la realizzazione di una passerella ciclo-pedonale per il superamento delle opere idrauliche esistenti tra il complesso della fabbrica d'armi ed il sito dismesso del lanificio Gruber, passerella che permetterà di raggiungere la zona di via del Raggio Vecchio. L'attraversamento ciclo-pedonale attrezzato di via Brin consentirà di arrivare nella zona di via Verri e via Campriani dove la pista si collegherà come detto ai tratti esistenti.

18. Realizzazione pista “BRAMANTE ” – via Bramante

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 32 e 33, realizzerà un tratto di attestamento per la pista “Rivo -Bramante”, collegandosi poi alla pista “Colle dell’Oro” di via Brunelleschi per raggiungere il centro città.

Il progetto prevede la realizzazione su sede propria di un percorso ciclabile realizzato nell’area a verde di via Bramante, tra la stessa via e la linea ferroviaria della F.C.U., fino all’altezza del complesso dell’Hotel Garden, dove l’allargamento dell’attuale marciapiede concluderà le opere in via Bramante.

19. II° stralcio pista “CENTRO – S. GIOVANNI” – via Quattro Macine – P.zza Fontana – via XX Settembre

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 34 e 35, collegherà la passerella pedonale sul fiume Nera di via del Cassero, con la nuova urbanizzazione nell’area dell’ex autoparco comunale in via XX Settembre. Verrà pedonalizzata e riqualificata l’area di via Quattro Macine e P.zza Fontana, mentre in via XX Settembre verrà individuato il percorso sul marciapiede esistente.

20. III° stralcio pista “CENTRO – S. GIOVANNI” – via G. di Vittorio

Il tratto individuato nella planimetria generale con i numeri 36 e 21, collegherà la nuova urbanizzazione nell’area dell’ex autoparco comunale, con l’incrocio tra via Milazzo/via Pastrengo/via G.di Vittorio. Il percorso attraverserà in parte l’area di pertinenza del palazzetto di via di Vittorio e si snoderà lungo il marciapiede della medesima via fino all’incrocio semaforizzato.

21. Pista “BATTISTI-CARDETO-MARATTA” – via Lambruschini - Via Radice – P.le Caduti di Montelungo

La pista individuata in planimetria generale con i numeri 37 e 38 realizzerà sia il collegamento del q.re di Cardeto con il centro città ed il cimitero urbano, sia il primo stralcio della pista che servirà l’area artigianale di via del Maglio.

Il percorso inizierà all'altezza del sottopasso di via Battisti, attraverserà l'area di pertinenza del plesso scolastico di via Battisti ed in sede propria in ampliamento al marciapiede esistente, si snoderà sulle via Lambruschini/Radice fino a raggiungere il cimitero urbano in P.le Caduti di Montelungo.

22. Pista “BATTISTI-CARDETO-MARATTA” – P.zza Cuoco – via Battisti – via del Maglio

Il tratto individuato in planimetria generale con i numeri 39 e 40 collegherà il q.re di Cardeto ed indirettamente il centro città con l'area artigianale di via del Maglio (Maratta). All'altezza dell'incrocio tra via Radice e via Lambruschini il percorso avrà inizio verso P.zza Cuoco dove in sede propria attraverserà i giardini della piazza; costeggiando la recinzione del Parco di Cardeto arriverà in via Battisti ed utilizzando il sottopasso a via Eroi dell'Aria, entrerà nell'area artigianale di via del Maglio.

23. Pista “BRIN” – via Benedetto Brin

La pista individuata in planimetria generale con i numeri 41 e 42, collegherà il centro città con il portone di viale Brin dell'acciaieria e la sede universitaria sita presso le strutture “ex Ancifap” di Pentima. La pista verrà realizzata con due corsie separate, una per ogni senso di marcia poste su i due lati della carreggiata stradale; dalle corsie carrabili, la pista ciclabile verrà separata da uno spartitraffico di cm.50. Saranno garantiti accessi ed attraversamenti della sede stradale ove necessario, utilizzando l'apposita segnaletica orizzontale e verticale prevista dalla normativa.

24. Integrazione pista “CENTRO – BORGO BOVIO” – lungoserra di Borgo Bovio

Il tratto individuato in planimetria generale con i numeri 43 e 44 integrerà la pista che collegherà Borgo Bovio al centro città, attualmente attestata in via Puglie. Proprio da questo nodo, il tratto previsto su aree a destinazione urbanistica di verde pubblico poste a latere dell'argine del torrente Serra, raggiungerà i giardini pubblici di via Molise e la passerella pedonale già esistente nella medesima area.

25. Completamento pista “CENTRO – BORGO BOVIO” via Vulcano

Il tratto individuato in planimetria generale con i numeri 44 e 45, collegherà la passerella pedonale di via Molise e prolungherà il tratto di pista già esistente in via Vulcano lato Prisciano, con gli impianti sportivi di via Vulcano. Il percorso è previsto in sede propria ma data la sezione non eccessivamente larga della via in questione, si dovrà ricorrere ad un dimensionamento ridotto della pista, comunque previsto per Legge.

26. Pista “CENTRO–PARCO LE GRAZIE”–via A.Mario/via XXSettembre/via Quattro Macine

La pista individuata in planimetria generale con i numeri 34 e 20, collegherà il Parco delle Grazie nella sua zona inferiore, con la passerella di via del Cassero e quindi con il centro città. Il percorso inizierà dal cancello del parco a lato del complesso scolastico di via Montegrappa, attraverserà l'incrocio semaforizzato tra via G.di Vittorio/via A. Mario/via Montegrappa e realizzando l'ampliamento del marciapiede esistente in via A. Mario, il percorso raggiungerà in sede propria via XX Settembre che attraverserà di fronte a via Quattro Macine. In via Quattro Macine verrà organizzata la circolazione stradale secondo quanto previsto per le zone “30” dal C.d.S..

27. Completamento pista “LE GRAZIE – CAMPOMICCIOLO” – via Staderini/via Mola di Bernardo

Il tratto individuato in planimetria generale con i numeri 46 e 47, completerà il collegamento che da Campomicciolo arriverà fino al centro città attraverso i q.ri Matteotti/Le Grazie/Italia. La pista prevista su sede propria a latere della carreggiata esistente nelle vie interessate, prevede un tratto da realizzarsi contestualmente alle nuove opere per la nuova viabilità di collegamento di via Irma Bandiera e via Staderini. Il percorso si attesterà a ridosso del parco della SICE.

28. Pista “BORGO RIVO – PALMA”

Il percorso individuato in planimetria generale con i numeri 48 e 49, prevede un collegamento di tipo naturalistico tra il q.re di Borgo Rivo ed il centro, passando per la collina di Palmetta e collegandosi con la pista “Colle dell’Oro”. Il percorso solo in parte sarà in sede protetta e precisamente nell’area verde della nuova urbanizzazione di via del Cardellino; per il resto verrà utilizzata la rete stradale secondaria che dalla zona della nuova viabilità delle cinque strade, si snoda verso la zona di Palmetta. La circolazione promiscua, anche se non numericamente rilevante per quanto riguarda i veicoli a motore, dovrà necessariamente essere organizzata a tutela dei cicli che avranno la priorità di transito secondo quanto previsto dalla normativa in vigore per le cosiddette zone “30”.

29. Completamento pista “LE GRAZIE – CAMPOMICCIOLO” – via A. Mozzoni

Il tratto individuato in planimetria generale con i numeri 50 e 51, completerà la pista tra i q.ri Campomicciolo e Le Grazie, in parte già realizzata in via degli Oleandri. Questo secondo tracciato tra i q.ri Campomicciolo e Le Grazie si snoda a differenza dell’altro (46 e 47) all’interno del q.re Matteotti vecchio, lungo l’asse principale dello stesso. L’ampia sezione trasversale della carreggiata considerando la distanza reciproca tra le recinzioni delle proprietà frontiste,

permettono di prevedere due percorsi ciclabili, uno per ogni senso di marcia, nei due lati della carreggiata. In corrispondenza di viale Trieste verrà realizzato l'attraversamento stradale protetto per ciclisti e pedoni.

30. Integrazione pista "LUNGONERA" – Argine destro fiume Nera da P.te Allende alla diga canale Recentino

La pista individuata in planimetria generale con i numeri 52 e 53 costituisce il primo stralcio dei percorsi naturalistici tra l'ambito urbano ed il parco fluviale del Nera. I lavori prevedono la sistemazione del piano viabile posto sull'estradosso dell'argine con materiale tipo stabilizzato compattato e la posa in opera di parapetti, sia destra che a sinistra del percorso, in legno di castagno con geometria "alla romana", per questioni inerenti la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. Il percorso avrà inizio dalla rampa di via Prati a latere di P.te Allende e servirà l'area didattica posta a fianco all'argine ed avrà la sua conclusione nei pressi delle opere di presa del canale Recentino, dove sono previste attrezzature per attività ludico/sportive e didattiche.

31. Collegamento pista "LUNGONERA" con la pista "Maratta-Sabbione"

Il tratto individuato in planimetria generale con i numeri 53 e 54 completerà e collegherà la pista "Lungonera" con la pista "Maratta-Sabbione" in corrispondenza della strada Madonna del Monumento. Il tratto utilizzerà la viabilità secondaria esistente e piccoli tratti di proprietà privata con diritto di passaggio, il tutto in promiscuità con i veicoli a motore di proprietà dei frontisti. La regolamentazione avverrà sempre nei canoni e nelle modalità previste dal C.d.S. per le zone "30".

32. Pista "MARATTA – SABBIONE" – Strada Madonna del Monumento

Il tratto individuato in planimetria generale con i numeri 55 e 56 individua la parte di pista ciclabile organizzata in promiscuità con i veicoli a motore della pista "Maratta-Sabbione", stante il limitato volume di traffico veicolare e l'impossibilità economica di ampliare la carreggiata esistente. La regolamentazione avverrà sempre nei canoni e nelle modalità previste dal C.d.S. per le zone "30".

33. Pista "MARATTA – SABBIONE" – via Vanzetti/via Bartocci

Il tratto individuato in planimetria generale con i numeri 56 e 57 individua la parte di pista ciclabile organizzata in sede propria della pista "Maratta-Sabbione". Per quanto riguarda via Vanzetti le strutture da realizzarsi dovranno tener conto dei numerosi passi carrabili delle aziende presenti lungo la strada, mentre per quanto riguarda la zona prospiciente la strada di

Maratta, si dovrà tener conto delle opere già realizzate in sede di riorganizzazione della viabilità dell'arteria medesima.

INTERVENTI COLLEGATI ALL'ESECUZIONE DI ALTRE OPERE, PUBBLICHE O PRIVATE

Tratto A-B: pista "Centro - Borgo Bovio" – collegato al progetto del teleriscaldamento del "Contratto di Quartiere di Borgo Bovio";

Tratto B-C: pista "Centro - Borgo Bovio" – da realizzarsi nell'ambito di un intervento di urbanizzazione privato;

Tratto C-D e C-29: pista "Centro - Borgo Bovio" – da realizzarsi contestualmente alla nuova viabilità di Ponte d'Oro;

Tratto E-F: pista "Borgo Bovio – Stazione R.F.I. – da realizzarsi nell'ambito della S.T.U. dell'area ex Bosco;

Tratto G-H: Integrazione piste "Lungonera" e "Centro-Le Grazie", percorso ciclabile previsto nel progetto di riqualificazione di Corso del Popolo in corso di realizzazione;

Tratto I-L: completamento pista "Polimer Cospea" – previsto nel P.U.P.;

Tratto M-N: completamento piste "S.Valentino-Le Grazie" e "Le Grazie-Campomicciolo" – previsto e finanziato nell'ambito del "Contratto di Quartiere 2";

Tratto O-P: completamento pista "Dei Quartieri" – tratto previsto nell'ambito della nuova viabilità;

Tratto Q-R: realizzazione pista "S. Valentino-Parco Le Grazie"- tratto previsto nell'ambito del P.U.C.;

Tratto S-24: completamento pista "Cospea-S.Valentino" – tratto compreso nel P.U.C. di Cospea;

Tratto 6-7: II° stralcio pista "Centro-Cimitero" – tratto previsto nella riqualificazione dell'area dello stadio;

Tratto T-10: completamento pista "Lungonera" – tratto previsto nella riqualificazione dell'area ex "Bar Haway";

Tratto T-11: completamento pista "Lungonera" – tratto compreso nella riqualificazione dell'area di P.te Garibaldi;

Tratto U-33: realizzazione pista "Rivo-Bramante" – tratto da realizzarsi nell'ambito delle nuove opere stradali di via Eroi dell'Aria;

Tratto 26-46: integrazione pista "Le Grazie-Campomicciolo" – tratto da realizzarsi nell'ambito delle nuove opere stradali di via Staderini;

Tratto V-Z: realizzazione pista “Campitello-Maratta” – tratto da realizzarsi nell’ambito delle opere stradali della viabilità relativa.

Sono stati altresì individuati e pianificati i percorsi extra urbani a vocazione prevalentemente ciclo-turistica, che possano comunque collegare i quartieri più esterni al centro o connettere tra di loro gli altri percorsi già individuati in ambito urbano.

Pista “SERSIMONE” (33-58): il percorso si snoderà da via Bramante lungo tutto il tracciato del canale Sersimone fino ai confini comunali di Maratta Bassa, in un contesto pienamente naturale e lontano dalla viabilità veicolare;

Pista “MARATTA BASSA” (58-59): il percorso utilizzando in promiscuo la carreggiata della strada di Maratta Bassa, collegherà la pista “SERSIMONE” con la pista “CAMPITELLO-MARATTA”;

Pista “ VALLE MICERO” (58-60): il percorso utilizzando in promiscuo la carreggiata della strada di Valle Micero, collegherà la pista “SERSIMONE” con Gabelletta;

Pista “COLLEROLLETTA” (61-62): il percorso si snoderà lungo a lato del fosso delle Calcinare, partendo dalla zona della Castellina fino a via del Centenario che verrà sottopassata nell’attuale opera d’arte esistente all’altezza del centro commerciale “Il Polo”. Il percorso proseguirà nel parco di via del Centenario e si attesterà in via del Rivo;

Pista “S. FILOMENA” (63-65): il percorso utilizzando in promiscuo la carreggiata di strada di S. Filomena, collegherà via Prati all’altezza di P.te Allende con la zona a ridosso del canale Recentino a nord del polo industriale della polimer;

Pista “POLIMER” (64-65-66): il percorso si svilupperà dal ponte sul Nera in via Bartocci dove verrà modificata la viabilità esistente, proseguirà nell’ambito della nuova viabilità prevista per il superamento del canale Recentino e si collegherà alla pista “S. FILOMENA”. Un terzo tratto prevede l’utilizzo di un tratto di strada adiacente il polo industriale della Polimer da dismettere, per proseguire coprendo il canale posto a lato di via Maestri del Lavoro fino all’incrocio di via Narni. Su via Narni è già individuato lo spazio necessario per realizzare il percorso sulla carreggiata esistente, fino a collegarsi alla pista esistente posta di fronte alla palazzina ex ANAS oggetto di recente restauro da parte dell’A.C. e destinata a sede della Circoscrizione “Collescipoli”.

----- O -----

CONCLUSIONI

Con la realizzazione di queste opere si renderà effettivamente possibile il collegamento dei quartieri periferici al centro urbano e la chiusura dell'anello esterno al centro stesso. Sarà quindi funzionalmente possibile raggiungere in bici punti di elevata affluenza e rilevante interesse quali il Polo Finanziario (Catasto, Motorizzazione Civile, Ufficio del Registro, ecc.); il Polo Scolastico della zona Battisti (Istituto Tecnico Industriale, Istituto Magistrale, scuola Media, Materna ed Asilo Nido); il Civico Cimitero, la Stazione Ferroviaria; il Polo Sportivo (Stadio e Piscine Comunali); il collegamento di varie aree verdi della zona attraversata ed infine il collegamento dei Quartieri più esterni di Borgo Bovio e Borgo Rivo al centro.

Tutti i percorsi ciclabili saranno debitamente segnalati con apposita segnaletica stradale, verticale ed orizzontale, integrata con segnaletica orizzontale suppletiva oltre lo standard previsto dalla normativa vigente, al fine di rendere più visibile la presenza del percorso anche e soprattutto nei tratti intermedi. La superficie del percorso sarà colorato in rosso, sia nel caso di posa in opera di elementi colorati in calcestruzzo autobloccanti, sia nel caso di realizzazione con massetto di calcestruzzo al cui impasto sarà aggiunto apposito colorante.

L'illuminazione dei percorsi ciclabili sarà prevista laddove la realizzazione delle opere avvenga in una zona non illuminata da precedenti urbanizzazioni già servite da idoneo impianto di pubblica illuminazione.

E opportuno impostare e coordinare un adeguata informazione all'utenza tramite una prima diffusione con depliant esplicativi ed informativi, contenenti notizie sulla rete dei percorsi ciclabili, dei parcheggi per cicli e delle iniziative eventualmente correlate; successivamente si renderà necessaria un informazione "on line" tramite il portale internet del Comune di Terni, che dia notizie sugli sviluppi e le integrazioni della rete ciclabile.

Per quanto riguarda l'organizzazione amministrativa e tecnica degli uffici comunali, si dovrà prevedere una programmazione per il monitoraggio e la manutenzione dei percorsi ciclabili come già avviene per la rete viaria carrabile.