

ASSOCIAZIONE URBAN CENTER L'AQUILA

L'Aquila, 31/01/2022

Osservazioni e proposte dell'Urban Center L'Aquila al Biciplan.

L'Urban Center L'Aquila, presa visione della documentazione relativa al Biciplan del Comune dell'Aquila, al riguardo, propone di seguito le proprie osservazioni.

Tali osservazioni, che vengono riportate in questo documento per completezza, sono state inserite da parte della nostra Associazione Urban Center L'Aquila sul portale dedicato come stabilito dall'Amministrazione attiva entro il 03 febbraio 2022 e sono emerse all'interno del gruppo di lavoro interno all'UCAQ sulla Mobilità dopo aver analizzato gli elaborati grafici, in particolar modo la Tavola 5 (Tav.5 Tipologia di sede ciclabile), disponibili sul sito <https://www.pumslaquila.it/>

Dal piano di settore del Biciplan emerge che il 71% delle corsie ciclabili sarà promiscua (per promiscua si intende quando la pista è su una sede riservata ma contigua rispetto alla corsia stradale o quando la sede ciclabile è individuata sulla carreggiata ma in condivisione con il traffico a motore). Pertanto, a fronte di un contributo complessivo di 26 milioni di euro, riteniamo e chiediamo che si faccia uno sforzo aggiuntivo per realizzare una percentuale più incisiva di piste ciclabili dedicate ad uso esclusivo (sede propria).

Bicitalia. Nel documento del Biciplan, si chiede che venga specificato (graficamente e nella legenda) che il tracciato riguardante il percorso suggerito dal progetto "Bicitalia" (attualmente di colore rosso sulle tavole) non indica una vera e propria pista ciclabile da realizzare, ma un attraversamento generico della città. Il percorso risulta avere lo stesso tratto grafico delle altre tipologie di pista ciclabile pur non essendo oggetto di progettazione e conteggi parametrici.

Collegamento tra i parchi. Sugeriamo e auspichiamo un ripensamento delle piste ciclabili con maggiore attenzione al collegamento continuo e in sicurezza (tramite ciclabile con sede propria o promiscua a uso esclusivo) tra i parchi urbani della città.

Viale Corrado IV. Si ritiene opportuno un totale ripensamento ciclabile di Viale Corrado IV con una progettazione coerente e congiunta a quella che riguarda la riqualificazione del Parco di Piazza d'Armi. Il Viale risulta attualmente sfruttato solo da veicoli a motore (viste le 5 corsie dedicate) e presenta una marcata pericolosità per

i pedoni. L'accessibilità per le bici su questa strada risulta essere necessaria e strategica per il collegamento del sopraddetto parco urbano alla zona ovest del centro.

Via del Beato Cesidio. Si ritiene opportuna una pista ciclabile con sede propria (o promiscua ad uso esclusivo separata da cordolo) su Via del Beato Cesidio e Piazza Italia, in coerenza con il progetto di riqualificazione di Piazza D'Armi. Via del Beato Cesidio e Piazza Italia presentano una indeterminatezza e/o mancanza di sede pedonale e una totale carenza di accessibilità e sicurezza delle fermate autobus, in contrasto con un'ampia larghezza della sede stradale e spazi verdi non definiti (vedi porzione di fronte il supermercato) con scarso utilizzo da parte del cittadino. Una ciclabile progettata e distinta dalla carreggiata stradale aiuterebbe a diminuire lo sfruttamento esclusivo attuale, con alte velocità, da parte del traffico veicolare e potrebbe coadiuvare una sistemazione pedonale dell'area. Considerando la riqualificazione futura di Piazza D'Armi si ritiene fondamentale che l'intero perimetro della stessa sia percorribile e raggiungibile dalle biciclette e non esclusivamente dal traffico veicolare a motore.



Fontesecco. Si ritiene opportuna una progettazione coerente e congiunta a quella che riguarda il percorso partecipato QUID sul quartiere Fontesecco della ciclabile su Via XX Settembre e su Via Fontesecco. La pista ciclabile dovrà essere progettata organicamente con l'accessibilità pedonale e quindi essere già inserita nei progetti della parte sottostante il ponte in ricostruzione. Particolare attenzione dovrà essere posta sulla segnalazione della ciclabile in Via Sallustio tramite la pavimentazione (che è oggetto di prossima progettazione da parte del Comune).

Belvedere. Si propone di inserire nel piano del Biciplan Viale Duca Degli Abruzzi, il nuovo Ponte Belvedere (che dovrebbe avere una corsia ciclabile), in un disegno che va a proseguire su Via Persichetti, per scendere poi in direzione di Via XX Settembre.

San Sisto. Si propone una pista ciclabile su Via Ugo Piccinini con sede propria (o promiscua ad uso esclusivo separata da cordolo) visto il senso unico di marcia che vi insiste. Questo tratto può coesistere con quello promiscuo previsto su Via Carlo Confalonieri e può valorizzare un tratto percorso pedonalmente e in bici da numerose persone vista la vicinanza con l'area della Madonna Fore e la connessione con la Chiesa Parrocchiale di San Sisto.

San Sisto-Madonna Fore. Si propone un ricollegamento tra San Sisto (nuovo centro Commerciale)/Palazzo Rivera e la zona della Madonna Fore. In vista del progetto di riqualificazione dello slargo della Madonna Fore, con fondo complementare del Pnrr, si chiede di agire organicamente nell'area con lo sviluppo di una sede ciclabile dedicata.

Zona Vetoio. Data la forte importanza strategica del collegamento tra Via Carducci (zona Regione Abruzzo, cinema, Abaq) e Via Ficara (zona scuole e Ospedale), si propone una sede propria (o promiscua ad uso esclusivo separata da cordolo) su Via degli Acquaviva e una sede promiscua su Via Pitinum riservando l'accesso per entrambe le strade esclusivamente alle autovetture dei residenti. Per maggiore sicurezza, nell'attraversamento con la Statale 80, si propone il posizionamento di un semaforo a chiamata per bici e pedoni.

Fontana Luminosa. Si propone di estendere la sede ciclabile di Viale Gran Sasso d'Italia verso Via Castello prevedendo una ciclabile con sede propria (o promiscua ad uso esclusivo separata da cordolo) su Viale Malta, che coadiuverebbe un uso decoroso del tratto iniziale di Via delle Medaglie d'Oro (più volte occupato da veicoli) e una maggiore accessibilità della fermata degli autobus limitrofa. Su Viale Malta la sede ciclabile potrebbe ricalcare l'attuale promiscua emergenziale che è spesso oggetto di parcheggio di veicoli a motore.



Zona Caserma Rossi. Si propone una pista ciclabile con sede propria (o promiscua ad uso esclusivo separata da cordolo) vista la vicinanza alle scuole e la connessione con la ciclabile prevista su Viale A. De Gasperi. In questo caso la strada presa in considerazione (Via Giovanni Parrozzani) è a senso unico. In linea di principio si propone la realizzazione di sedi proprie (o promiscue ad uso esclusivo separate da cordoli) sulle strade a senso unico.

Viale Alcide De Gasperi. Il disegno grafico della Tavola 5 del Biciplan riporta sia una sede promiscua sia una sede propria. Si chiede di chiarire tale aspetto. Considerata la larghezza del Viale proponiamo una sede propria nella parte retrostante alle attività commerciali (fioraio, orologiaio, fotografo, ecc..) all'interno della zona verde che lambisce le mura della Caserma Rossi.

Polo scolastico Colle Sapone. Per incentivare una cultura del cambiamento circa il mezzo di trasporto utilizzato e per una maggiore sicurezza nel raggiungimento della propria scuola, obiettivo questo inserito nel documento del Biciplan, si propone una pista con sede propria (o promiscua ad uso esclusivo separata da cordolo) che possa mantenere in sicurezza il percorso del circuito scolastico.

Stadio Gran Sasso d'Italia "Italo Acconcia". Si propone un ripensamento come pista ciclabile con sede propria (o promiscua ad uso esclusivo separata da cordolo) del tratto limitrofo allo stadio Stadio Gran Sasso d'Italia, che nelle tavole del Biciplan è previsto in generale come tipologia promiscua. Alla luce del finanziamento del Pnrr per il progetto sull'impianto dell'Acquasanta, del valore di 9 milioni di euro (che prevede tra l'altro la riqualificazione degli spazi adiacenti l'area dello stadio e il potenziamento delle infrastrutture esistenti), si auspica una progettazione organica

della ciclabile con gli spazi verdi, in modo da non essere subordinata al traffico dei veicoli motorizzati e a future progettazioni di aree parcheggio.

Onna. Per quanto riguarda il tratto segnalato (colore azzurro) sulle tavole del Biciplan in sede promiscua, che va da Monticchio verso San Gregorio lambendo a sud il paese di Onna, si propone una sede ciclabile ad uso esclusivo ove possibile. Risulta necessario un ripristino della sede stradale esistente specialmente nei bordi (che sono danneggiati e invasi da vegetazione spontanea) e un rifacimento del manto stradale. Si auspica l'inserimento lungo il percorso di illuminazione e di isole attrezzate con panchine e tavoli, data la forte valenza naturalistica del tratto. Organicamente è da prevedere nell'area una riqualificazione e manutenzione del corso d'acqua limitrofo alla pista ciclabile. Osservazioni in collaborazione con Onna Onlus e Pro Loco Onna.



Preturo-Cese. Nell'ambito della zona suddetta, Preturo-Cese, si presentano le seguenti osservazioni. Nel tratto del “bypass” per l’attraversamento dell’abitato di Preturo, nella Tavola 1 (vedi fig. 1) è presente il collegamento tra il primo tratto della “VIA ERBOSA” ed il campo sportivo di Preturo. Nelle Tavola 2 (vedi fig. 2) e successive questo tratto non è più presente. Chiediamo chiarimenti su questa differenza



Figura 1

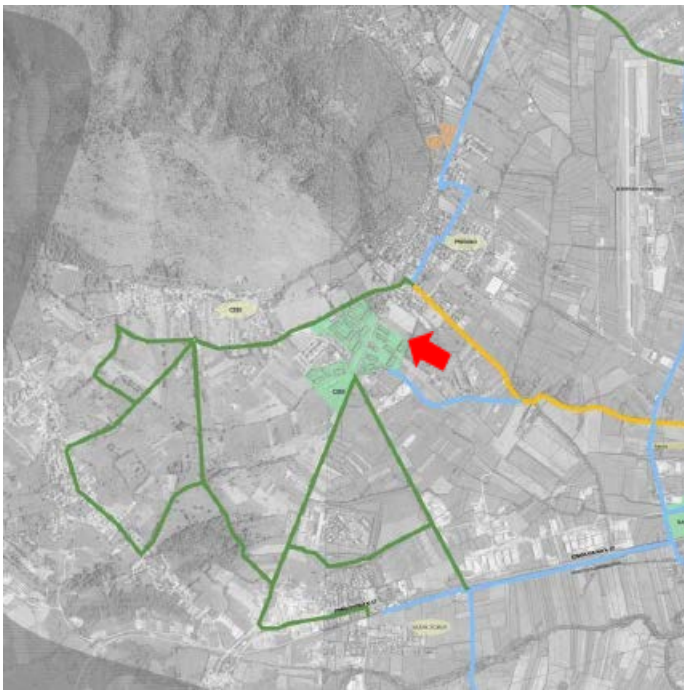


Figura 2

I tratti di ciclabili: dalla rotonda COOP di Sassa all'abitato di Preturo, e dall'abitato di Preturo all'anfiteatro di Amiternum, sono stati previsti in “sede promiscua”; tali tratti sono notoriamente pericolosi sia perché sono lunghi rettilinei, sia perché sono

presenti numerosi incroci (vedi fig. 3). Sarebbe a nostro giudizio opportuno prevederli in “sede propria”.

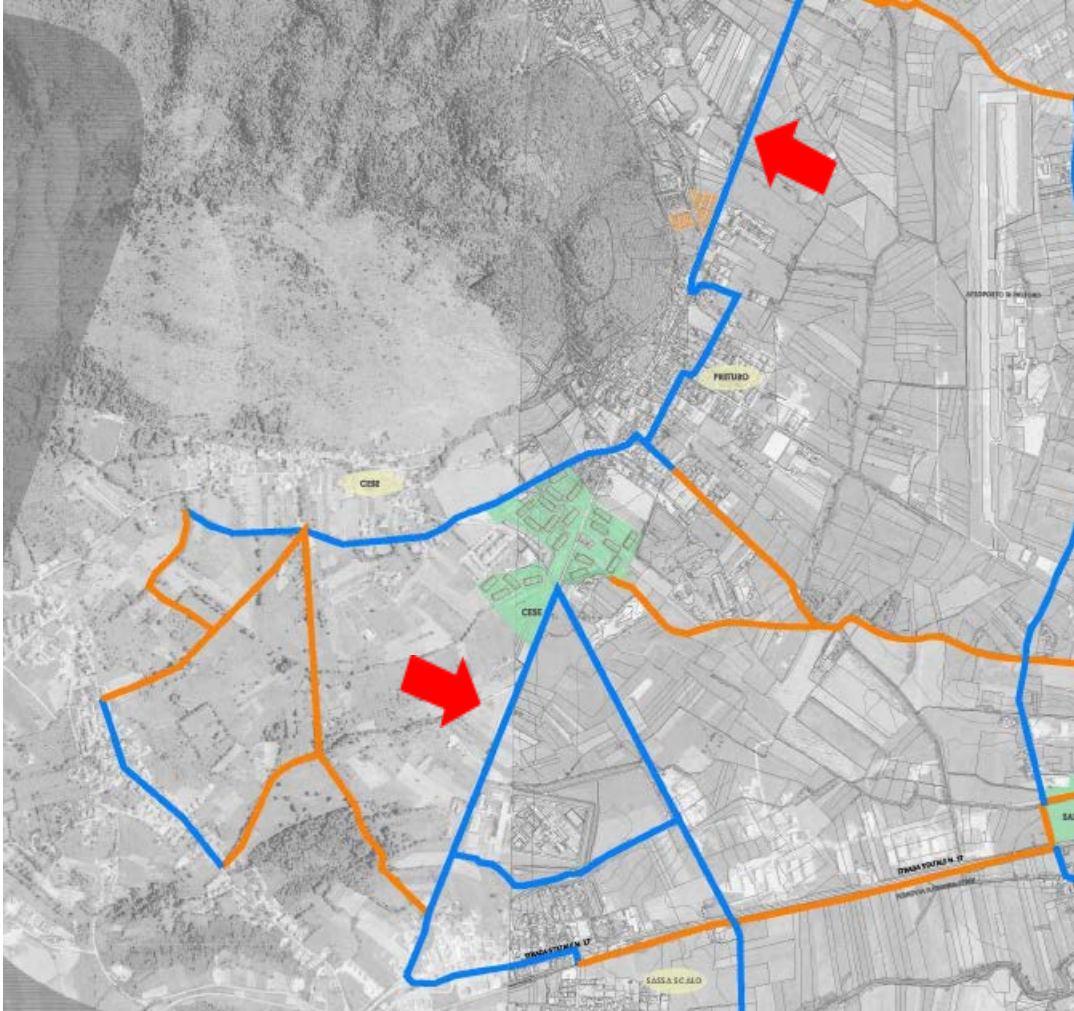


Figura 3

Riguardo i servizi per la rete ciclabile segnaliamo la possibilità di prevedere una ulteriore “struttura” di servizio completo di bike sharing, ciclo stazione e ricarica elettrica in corrispondenza del punto indicato nella figura 4, intersezione strategica di piste e sentieri del nostro territorio, in corrispondenza della struttura ricreativa/sportiva dell'ADUC di Preturo ed attualmente gestita dalla ASD Sant'Anna. Questa struttura viene molto utilizzata dai giovani e non solo del territorio. È dotata di spogliatoi servizi igienici ecc.. Sarebbe garantito il controllo della “ciclostazione completa” ed eventualmente si potrebbe sfruttare l’edificio esistente per l’installazione dei pannelli fotovoltaici. Osservazioni in collaborazione con Comitato Osservatorio NordOvest e ADUC di Preturo

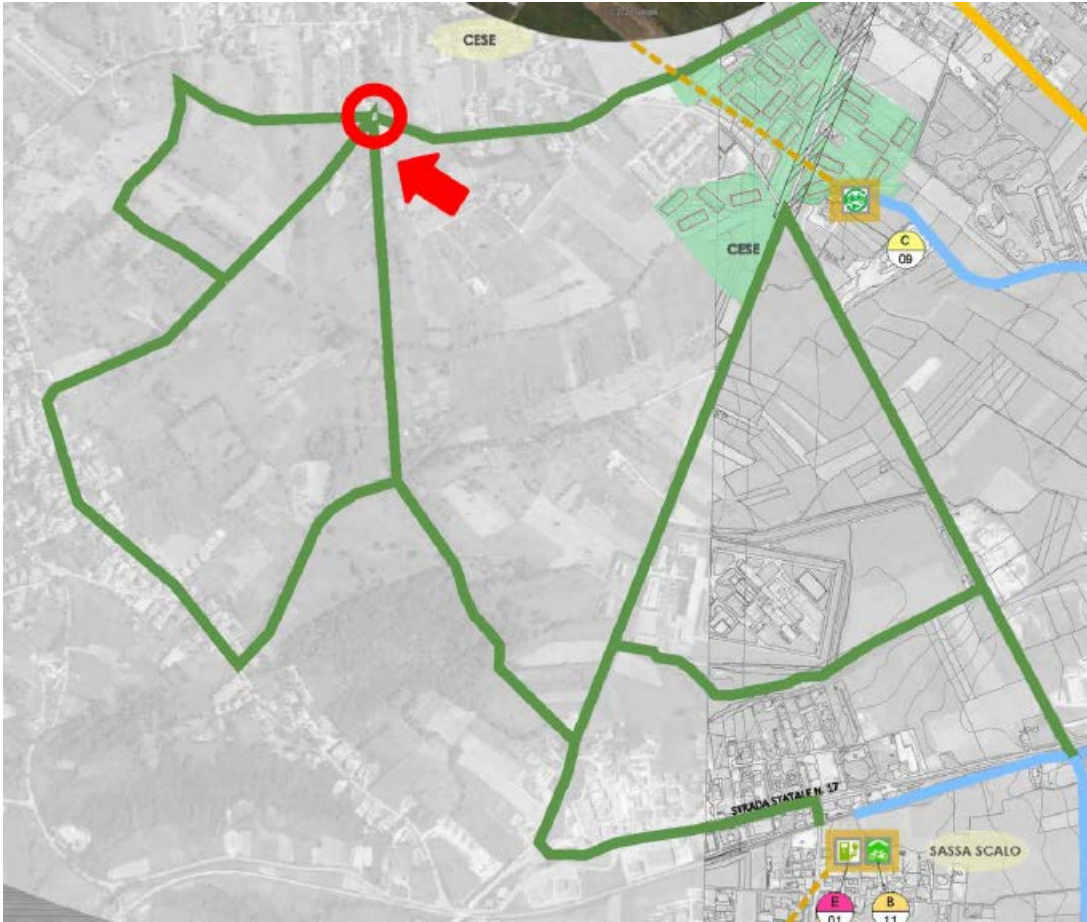


Figura 4

L'Urban Center L'Aquila resta a disposizione per qualsiasi chiarimento circa le osservazioni fatte.