



GIUNTA REGIONALE

DIREZIONE REGIONALE

DIREZIONE GENERALE REGIONALE

UFFICIO:

L'Estensore

Paola Losito

Il Responsabile dell'Ufficio

Paola Losito

Il Dirigente Regionale
D.G.R. 399/2015
Antonio Sorgi

Il Direttore Regionale

Vincenzo Rivera

(firma)

Il Componente la Giunta

Dino Pepe

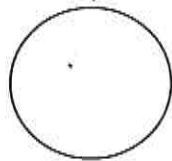
(firma)

Approvato e sottoscritto:

Il Segretario della Giunta

F.to Fabrizio Bernardini

(firma)



Il Presidente della Giunta

F.to Dott. Luciano D'Alfonso

(firma)

Copia conforme all'originale per uso amministrativo

L'Aquila, li 15 FEB. 2018



Il Dirigente del Servizio Affari della Giunta

Bianca L.

(firma)

Seduta del - 9 FEB. 2018

Deliberazione N. 71

L'anno il giorno del mese di - 9 FEB. 2018

negli uffici della Regione Abruzzo, si è riunita la Giunta Regionale presieduta dal Presidente Sig. **LUCIANO D'ALFONSO**

con l'intervento dei componenti:

- | | |
|------------------------------|---------------------------|
| 1. DI MATTEO | 6. PAOLUCCI |
| 2. LOLLI | 7. PEPE |
| 3. GEROSOLIMO ASSENTE | 8. |
| 4. | 9. SCLOCCO ASSENTE |
| 5. | 10. |

Svolge le funzioni di Segretario *Fabrizio Bernardini*

OGGETTO

Abruzzo 2014-2020 Priorità strategica del Cicloturismo. Approvazione documento strategico di indirizzi della mobilità ciclabile regionale.

LA GIUNTA REGIONALE

PREMESSO che, nell'ambito delle politiche ambientali volte al miglioramento della qualità dell'aria e riduzione e prevenzione dell'inquinamento atmosferico, la Regione Abruzzo ha posto in essere una serie di iniziative in materia di mobilità sostenibile, dotandosi di appositi strumenti e realizzando specifiche iniziative, in linea con le vigenti normative regionali e nazionali di settore;

RICHIAMATA, tra le altre, la L.R. 25.03.2013, n. 8 – B.U.R.A. 3 aprile 2013, n. 13 – recante "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica", la cui generale finalità è quella di introdurre forme di limitazione al traffico privato e l'utilizzo dei veicoli a motore, sviluppando il concetto di mobilità sostenibile, tra le azioni volte al miglioramento della qualità dell'aria;

RICHIAMATO, altresì, il Documento "Aggiornamento del Piano Regionale Triennale di Tutela e Risanamento Ambientale – Periodo 2013-2015" (PRTTA 2013-2015) – B.U.R.A., Speciale Ambiente, n. 78 del 21.08.2013 – con il quale nel procedere, ai sensi dell'art. 225 della L.R. del 26/04/2004 n. 15, alla riprogrammazione ed aggiornamento del precedente PRTTA 2006-2008, è stata introdotta, nel settore "Aria", un'apposita linea di finanziamento per l'intervento "Mobilità Sostenibile";

VISTA la DGR n. 924 del 09.12.2013 e successiva modifica con DGR 30 del 20.01.2014, con le quali:

- è stato parzialmente modificato l'intervento A.2. "Mobilità sostenibile" - Settore "Risanamento della qualità dell'aria" del PRTR 2013-2015, come sopra richiamato, affidando in via diretta alla Società Ferrovia Adriatica Sangritana S.p.a. la realizzazione dell'intervento medesimo;

VISTA la DGR n. 355 del 13.08.2014 recante "Abruzzo 2014-2020 Priorità strategica: cicloturismo lungo la dorsale adriatica. Atto di indirizzo alle direzioni competenti regionali perché dispongano la copertura amministrativa e finanziaria per la realizzazione dell'intera infrastruttura";

VISTA la DGR n. 399 del 27 maggio 2015 avente ad oggetto: "Abruzzo 2014-2020 Priorità strategica del Cicloturismo. Conferimento incarico di costituzione e coordinamento Gruppo di Lavoro" con la quale la Giunta regionale ha dato mandato all'Arch. Antonio Sorgi, Dirigente della Regione Abruzzo, per la costituzione ed al coordinamento di un gruppo di lavoro regionale, con il coinvolgimento di tutti i Servizi interessati, al fine di dare completa attuazione del Cicloturismo regionale anche relazionandosi con il Tavolo di Consultazione sulla mobilità ciclistica;

VISTA la Determinazione Dirigenziale n. DPA/006/1 del 6 agosto 2015 con il quale è stato costituito il Gruppo di Lavoro;

VISTA la DGR n. 917 del 10 Novembre 2015 avente ad oggetto: "Abruzzo 2014-2020 Priorità strategica del Cicloturismo. Istituzione di un Think Tank con le Università abruzzesi";

VISTO il Protocollo di Intesa tra Regione Abruzzo e Università degli Studi di L'Aquila, Università degli Studi di Teramo, Università degli Studi di Chieti-Pescara per le attività connesse a: Nuovo Piano Paesaggistico Regionale, Contratti di Fiume, Cicloturismo;

VISTA la Convenzione tra la Regione Abruzzo e la "Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.p.A. Unipersonale" per l'attuazione dell'intervento "A.2. "Mobilità sostenibile". Piano Triennale di Tutela e Risanamento Ambientale 2013-2015"

VISTA la DGR n. 669 del 20 Ottobre 2016 avente ad oggetto: "Abruzzo 2014-2020 Priorità strategica del Cicloturismo. Approvazione Idea Progetto "VIAMBI Abruzzo Bike Sharing";

PRESO ATTO delle riunioni che si sono susseguite sino ad oggi, presso la sede dell'Assessorato "Politiche Agricole e di Sviluppo Rurale, Caccia e Pesca, Economia del Mare, Demanio Marittimo, Cicloturismo, Contratti di Fiume" in data 21.10.2016, 20.02.2017, 29.03.2017;

VISTO il documento strategico di indirizzi della mobilità ciclopedonale regionale, che si allega al presente provvedimento per formarne parte integrante e sostanziale;

CONSIDERATO che sarà necessario definire la normativa tecnica per la realizzazione della rete ciclabile regionale nelle sue classificazioni europea, nazionale, regionale e locale;

RITENUTO, altresì, di rinviare ad un successivo atto anche la definizione di una proposta finalizzata alla individuazione della localizzazione delle Bike Stations, in coerenza con il documento da approvare;

VISTA la L. R. n. 77/1999 "Norme in materia di organizzazione e rapporti di lavoro della Regione Abruzzo";

DATO ATTO che l'Arch. Antonio Sorgi, Dirigente della Giunta regionale, nominato con D.G.R. 399/2015, coordinatore del gruppo di lavoro regionale per il cicloturismo, ha espresso parere favorevole sulla legittimità e sulla regolarità tecnico-amministrativa del presente provvedimento;

a voti unanimi espressi nelle forme di legge,

DELIBERA

Per le motivazioni di cui in premessa che qui si intendono integralmente richiamate,

1. **Di approvare** il documento strategico di indirizzi della mobilità ciclopedonale regionale, che si allega al presente provvedimento per formarne parte integrante e sostanziale;
2. **Di rinviare a successivo atto** la definizione della normativa tecnica per la realizzazione della rete ciclabile regionale nelle sue classificazioni europea, nazionale, regionale e locale;
3. **Di rinviare, altresì, a successivo atto** la definizione di una proposta finalizzata alla individuazione della localizzazione delle Bike Stations, in coerenza con il documento da approvare;
4. **Di dare atto** che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa;
5. **Di disporre** la pubblicazione integrale della presente deliberazione sul sito web della Regione Abruzzo ai sensi del D.Lgs n. 33/2013.

**DOCUMENTO DI INDIRIZZO STRATEGICO
DELLA MOBILITÀ CICLABILE REGIONALE**

ALLEGATO come parte integrante alla deliberazione n. 71 del 9 FEB. 2010

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

Fabrizio Bernardini

B4D/A L.

REGIONE
ABRUZZO



Luciano D'Alfonso
Presidente Regione Abruzzo

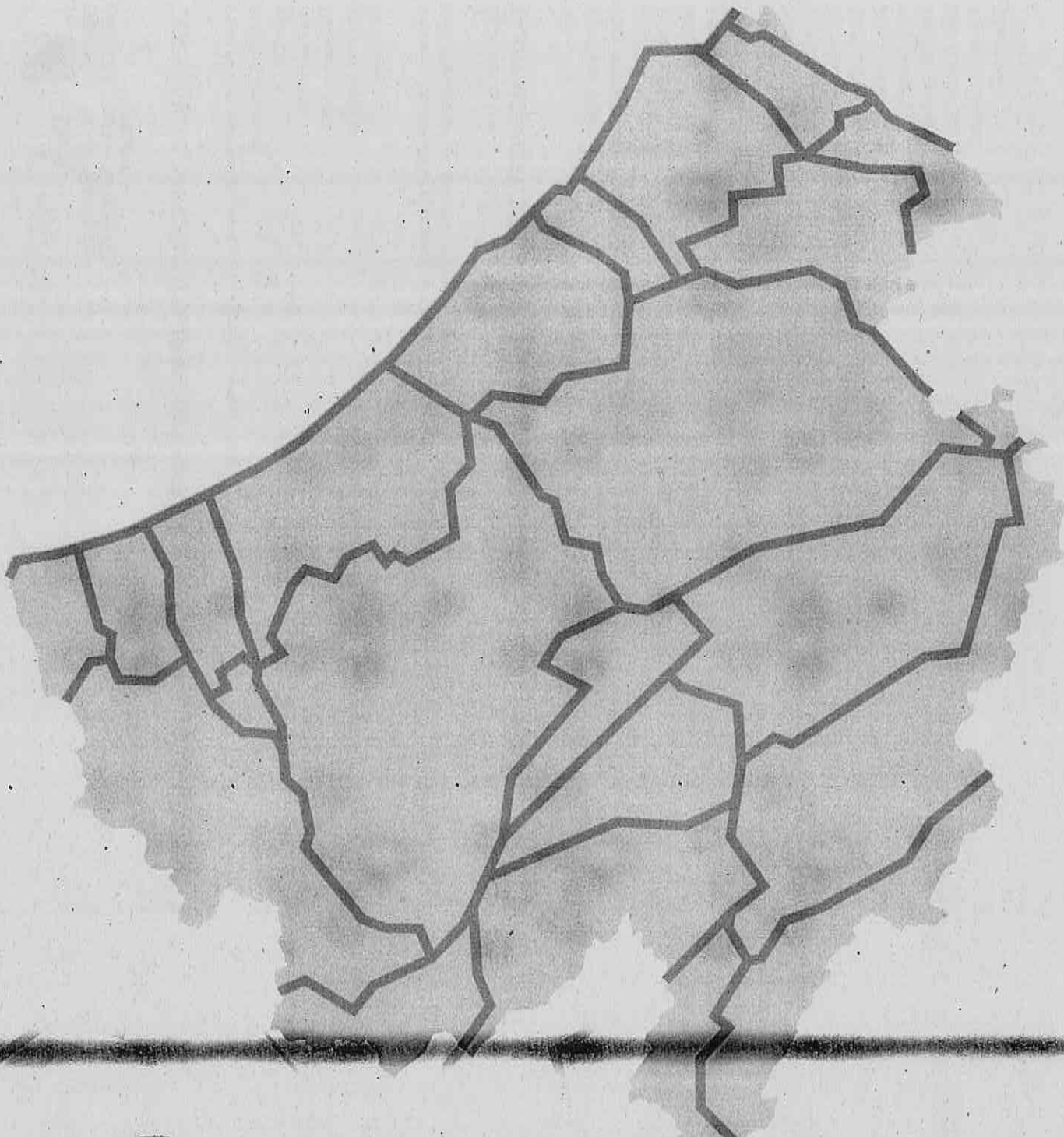
Dino Pepe
Assessore Politiche Agricole e di Sviluppo Rurale,
Caccia e Pesca, Demanio Marittimo, Economia
del Mare, Cicloturismo e Contratti di Fiume

Antonio Sorgi
Coordinatore gruppo di lavoro cicloturismo



Paolo Fusero
Direttore del Dipartimento di Architettura
dell'Università degli Studi G. d'Annunzio

Matteo di Venosa, Lorenzo Pignatti
Coordinamento scientifico-operativo





REGIONE
ABRUZZO



DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA DI
PESCARA

DOCUMENTO DI INDIRIZZO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ CICLABILE REGIONALE

Paolo Fusaro, Matteo di Venosa, Lorenzo Pignatti (coordinamento)

Stefano Campanozzi

Aldo Cilli

Claudia Fornaro

Nausica Maiorano

Vincenzo Maulucci

Luisa Volpi

Il presente DOCUMENTO si inserisce nelle attività di ricerca che il Dipartimento di Architettura di Pescara sta svolgendo per conto della Regione Abruzzo nell'ambito del Protocollo d'intesa siglato nel Dicembre 2015

Titolo della ricerca:

SLOW MOBILITY. LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE DELLE RETI CICLABILI

con

Marangela Bitondi

Stefano Campanozzi

Cristiana Cellucci

Paolo Chiavaroli

Aldo Cilli

Federico Di Lallo

Antonio Di Mascio

Claudia Fornaro

Giulio Girasante

Jessica Lagatta

Alessia Maiolatesi

Nausica Maiorano

Francesca Malecore

Maura Martelli

Lorenzo Massimiano

Vincenzo Maulucci

Francesca Pignatelli

Luisa Volpi



DOCUMENTO DI INDIRIZZO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ CICLABILE REGIONALE

INDICE

0. Introduzione	
Obiettivi	_02
Contesto normativo	_02
Articolazione del Documento	_03
1. La mobilità ciclabile regionale come progetto di territorio	
Visione guida	_04
Temi e strategie	_05
Contesti	_08
2. Quadri di progetto (QP)	_10
I corridoi delle ciclovie regionali. Assetto complessivo e livelli gerarchici	_10
Articolazioni funzionali	_12
Interconnessioni e intermodalità	_13
Itinerari tematici e culturali	_14
APPENDICE ELABORATI GRAFICI	_15

0. INTRODUZIONE

Introduzione

Obiettivi

Il tema delle ciclovie regionali si rinvigorisce all'interno delle politiche per la mobilità e lo sviluppo sostenibile che in Abruzzo trovano i principali riferimenti programmatici ed operativi nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), nella Legge regionale n. 8 del 25 marzo 2013 (Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica), nel Programma Operativo Regionale (POR) 2014/20 (Asse VII - sviluppo urbano sostenibile) e nel Documento di Programmazione Economica Finanziaria Regionale (DPERFR) 2016/18.

Il presente Documento si inserisce in tale quadro normativo e istituzionale. Con la sua stesura, la Regione Abruzzo intende avviare un processo progettuale – multilivello, condiviso e incrementale – finalizzato all'elaborazione di una strategia regionale in tema di mobilità ciclabile. Il Documento, infatti, si presenta come lavoro preparatorio per la redazione del Piano regionale della mobilità ciclistica previsto dall'art. 2 della citata LR n. 8/2013.

Coerentemente con le politiche comunitarie in tema di sviluppo sostenibile (Europa 2020), con i quadri di riferimento internazionale (Eurovelo) e nazionale (Bicitalia) e con le politiche regionali a favore della mobilità sostenibile (PRIT, LR n. 8/2013, misure POR 2014/20), il Documento, individua il **reticolo dei corridoi ciclabili regionali** (Cf), integrato con gli altri vettori di trasporto (in particolare ferroviario e carrabile pubblico) e pianificato in continuità con gli itinerari ciclabili di valenza transnazionale e interregionale. Il reticolo funge da Quadro di riferimento e di coerenza della mobilità ciclabile regionale consentendo – nel contempo – di supportare la Regione Abruzzo nelle scelte sull'allocazione delle risorse economiche disponibili nella programmazione economico-finanziaria in corso.

Corridoi delle ciclovie regionali (CR)

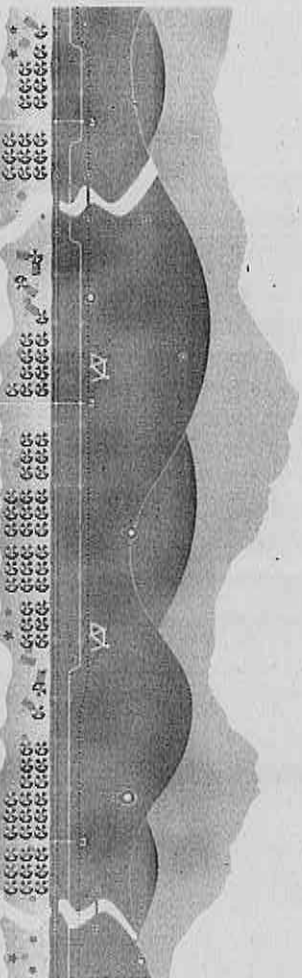
Le attività ricognitive ed interpretative del territorio regionale abruzzese, raccolte nei Quadri di riferimento e nelle descrizioni dei Contesti, insieme alle scelte strategiche operate nella Visione guida, hanno consentito di identificare dieci Corridoi primari delle ciclovie regionali abruzzesi.

I Corridoi, descritti compiutamente nei Quadri di progetto e negli elaborati grafici raccolti in Appendice, assumono come matrice di progetto i percorsi di alcune infrastrutture viarie esistenti (in particolare, le reti della viabilità carrabile e ferroviaria in esercizio, sottoutilizzata, dismessa) che, in tal modo, si arricchiscono di ulteriori valori funzionali e spaziali associati alla presenza dei corridoi ciclabili.

E' opportuno sottolineare, a riguardo, che le dieci ciclovie regionali, in linea con la natura strategica e programmatica del presente Documento, sono intese come corridoi o vettori di mobilità ciclabile le cui caratteristiche fisiche e funzionali saranno oggetto di ulteriori fasi di approfondimento progettuale. (Studi di fattibilità, progetti preliminari) finalizzate ad individuare i singoli tracciati in relazione alle opportunità territoriali, risorse disponibili, specificità dei contesti attraversati.

Tenendo conto di tali considerazioni, l'identificazione del reticolo dei corridoi ciclabili regionali (CR1... CR10) ha consentito il perseguimento dei seguenti obiettivi di base:

- qualificare l'assetto complessivo del reticolo dei Corridoi ciclabili;
- definire il rango o il livello gerarchico dei differenti Corridoi ciclabili: a) europeo, b) nazionale, c) interregionale, d) regionale, e) sub-regionale;
- articolare i Corridoi ciclabili regionali rispetto ai differenti nuclei funzionali: a) trasportistico o di collegamento in ambito urbano, b) trasportistico o di collegamento in ambito extra-urbano c) ricreativo in ambito urbano d) cicloturistico in ambito extraurbano;
- individuare i differenti livelli di interconnessione tra il reticolo delle ciclovie regionali e gli altri corridoi



0. INTRODUZIONE

della mobilità (in particolare ferroviario) individuando i nodi di intermodalità e d'interscambio principali e secondari;

- qualificare i Corridoi delle ciclovie regionali come itinerari e percorsi tematici che valorizzano le risorse contestuali (storico-culturali e paesaggistico-ambientali) dei differenti territori attraversati.

Contesto normativo

Il presente Documento è coerente con il quadro normativo vigente a livello nazionale e regionale in tema di mobilità ciclabile e di sicurezza stradale. In particolare:

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 – Nuovo codice della strada;
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 – Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada;
- Legge 19 ottobre 1998, n. 366 – Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica;
- Decreto Ministeriale n. 557 del 30 novembre 1999 – Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;
- Decreto Legge 27 giugno 2003, n. 151, coordinato con la legge di conversione 1° agosto 2003, n. 214 recante: «Modifiche ed integrazioni al codice della strada»;
- Legge 29 luglio 2010, n. 120 – Disposizioni in materia di sicurezza stradale;
- Legge Regione Abruzzo 25 marzo 2013, n. 8 – Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica.

Articolazione del Documento

Il Documento si articola in due sezioni e un'Appendice di elaborati grafici.

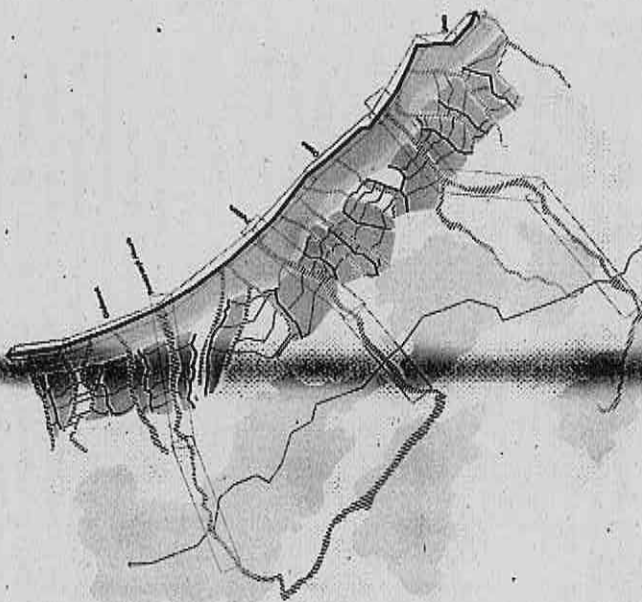
Nella prima sezione (*La mobilità ciclabile regionale come Progetto di territorio*) sono descritte le scelte strategiche che, sulla scorta del quadro conoscitivo e delle dinamiche in atto, hanno orientato la costruzione della Visione guida associata al reticolo dei corridoi ciclabili regionali. Fanno parte di questa sezione i seguenti elaborati grafici raccolti in Appendice:

VG1 _ Visione guida
VG2 _ Temi e strategie

Nella seconda sezione (*Quadri di progetto*), sono illustrati gli esiti delle attività progettuali. In modo particolare sono descritti i dieci Corridoi ciclabili regionali tenendo conto dei ruoli territoriali e funzionali, degli itinerari tematici e dei livelli di interconnessione.

Fanno parte di questa sezione i seguenti elaborati grafici raccolti in Appendice:

QP1 _ I corridoi delle ciclovie regionali. Assetto complessivo
QP2 _ I corridoi delle ciclovie regionali. Livelli gerarchici
QP3 _ I corridoi delle ciclovie regionali. Articolazioni funzionali
QP4 _ I corridoi delle ciclovie regionali. Connessioni e intermodalità
QP5 _ I corridoi delle ciclovie regionali. Itinerari tematici culturali
QP6 _ I corridoi delle ciclovie regionali. Ciclo tour esistenti
QP7 _ I corridoi delle ciclovie regionali. Risorse territoriali



Corridoi e reti ambientali



1. LA MOBILITÀ CICLABILE REGIONALE COME PROGETTO DI TERRITORIO

1. La mobilità ciclabile regionale come progetto di territorio

Scelte di impostazione del percorso di ricerca

La ricerca muove dal riconoscimento del valore topologico e relazionale delle reti della mobilità. In tale prospettiva interpretativa, le azioni di qualificazione delle infrastrutture ciclabili regionali (politiche, programmi, piani e progetti) dovranno rispondere alle tradizionali componenti funzionali della rete (intesa quindi come opera tecnica e di ingegneria) ma, nello stesso tempo, dovranno cercare di esplicitare le sue potenzialità territoriali, quest'ultime interpretate come occasioni per generare valore aggiunto e promuovere innovazioni (spaziali, tecnologiche, sociali e culturali) nei differenti contesti attraversati.

La ricerca, quindi, intende affermare l'ipotesi che i sistemi della mobilità sostenibile, in particolare le reti ciclabili, siano generatori di forme e di qualità paesaggistica per i contesti (urbani ed extraurbani) che attraversano. Le reti ciclabili sono chiamate così ad interagire con i contesti adattandosi alla diversità dei luoghi piuttosto che imporsi come elementi autonomi e separati. La sensibilità ai valori del contesto rappresenta dunque una condizione di qualità del progetto delle reti ciclabili della Regione Abruzzo.

Tali scelte di impostazione sono state condivise con la Regione Abruzzo e con i differenti soggetti coinvolti nel ciclo Protocollo d'intesa. In particolare si è convenuto sull'idea che le reti della mobilità sostenibile (entro cui si inseriscono le reti ciclabili) debbano rappresentare il nucleo-chiave di un progetto di territorio - multi scalare e intersetoriale - rispetto al quale valutare la qualità e la coerenza delle politiche e delle azioni da adottare nel campo dello sviluppo sostenibile regionale.

Il carattere strategico che assume il progetto di territorio associato alle reti della mobilità sostenibile regionale (in particolare le reti ciclabili) ha suggerito l'adozione di una Visione guida (Favv. VG1, VG2 in Appendice) cui è affidato il compito di rappresentare i temi e le strategie del possibile assetto futuro (fischiativo, ambientale e infrastrutturale) del territorio abruzzese.

Visione guida

La Visione guida è una rappresentazione intenzionale e dinamica del territorio regionale che intende promuovere un processo di tutela, rigenerazione e valorizzazione dei contesti paesaggistici attraversati dai corridoi ciclabili regionali delineando, nel contempo, uno scenario condiviso per le strategie promosse dai numerosi soggetti istituzionali coinvolti nelle loro attività di programmazione ed attuazione delle politiche territoriali a favore della mobilità sostenibile (in particolare, ciclabile).

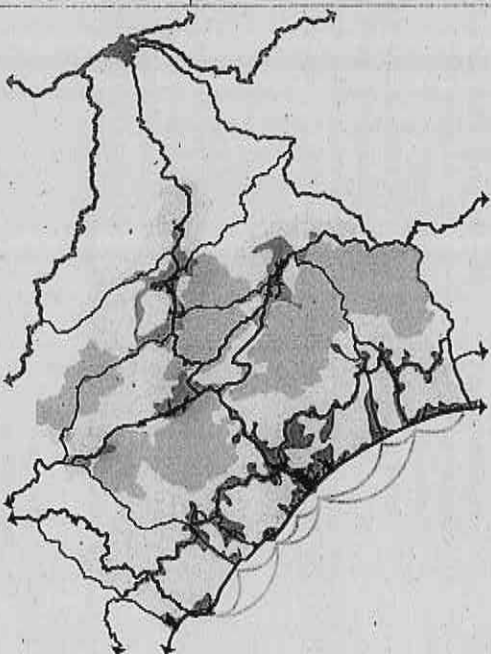
Le attività conoscitive ed interpretative sviluppate in questa prima fase del percorso di ricerca hanno consentito di delineare alcuni caratteri rilevanti e qualificanti della Visione guida.

Si propone un'immagine di sintesi che tende ad integrare il reticolo primario dei corridoi ciclabili regionali con il disegno della matrice paesaggistica della Regione Abruzzo, confrontandosi, nel contempo, con il quadro di assetto dei corridoi ciclabili (esistenti e programmati) di livello europeo e nazionale ritenuti in grado di elevare il significato strategico del reticolo ciclabile regionale e dare maggiore coerenza alle azioni di sviluppo locale sul tema della mobilità.

La Visione guida si confronta criticamente con gli assetti e con le dinamiche in atto.

L'Abruzzo è attraversato, longitudinalmente, da due corridoi ciclabili di interesse nazionale, la ciclovia Adriatica e la ciclovia Appenninica, trasversalmente ma solo marginalmente, dalle cosiddette vie dei due mari, la ciclovia Salina e la ciclovia dei Tratturi che, a loro volta, intercettano (esternamente al territorio regionale) due corridoi ciclabili di interesse europeo, Eurovelo 05 e Eurovelo 07, passanti per Roma.

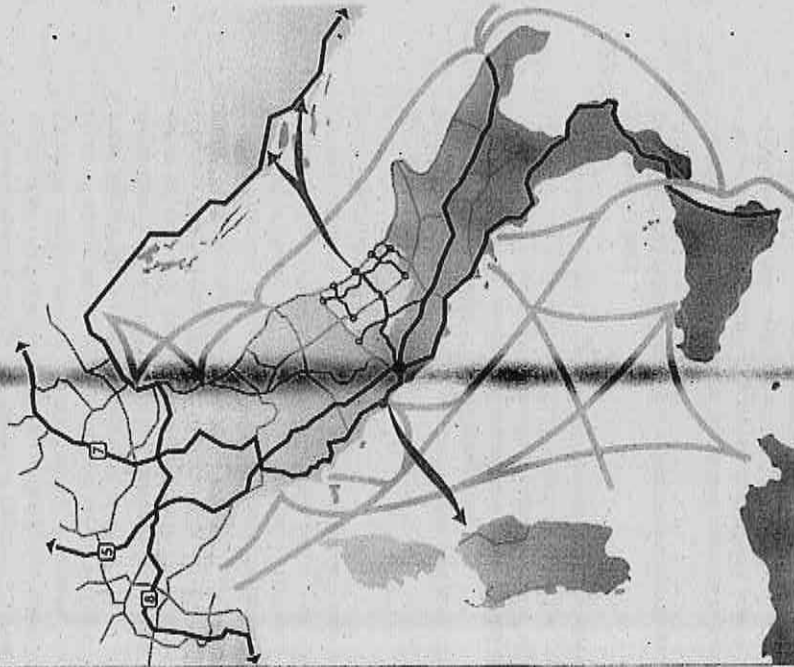
I due corridoi ciclabili principali che attraversano longitudinalmente la Regione Abruzzo, quello costiero e quello appenninico, intersecano i solchi vallivi perpendicolari alla costa, potenzialmente valorizzabili come sistemi di penetrazione interna, alcuni dei quali si ricongiungono con i grandi serbatoi di naturalità dei parchi



Visione Guida



- Eurovelo
- RCM (Rete Ciclabile Nazionale)
- RRM (Rete Regionale del Mare)
- Rete Strategica Ciclovie Abruzzo



Il reticolo dei corridoi ciclabili regionali nel contesto nazionale e internazionale

1. LA MOBILITÀ CICLABILE REGIONALE COME PROGETTO DI TERRITORIO

nazionali appenninici.

La Visione guida promuove una rappresentazione di sintesi che ricuce la rete (europea e nazionale) esistente mediante la valorizzazione dell'asse storico della Tiburtina Valeria quale dorsale trasversale tirreno-adriatica con funzione di riconnessione con le reti Eurovelo e di ponte tra i due versanti costieri (Tirreno-Adriatico).

Oltre a questo corridoio multimodale principale, che si candida ad assumere un rango nazionale e nazionale, completano il reticolo dei corridoi delle ciclovie regionali, i flussi principali di percorrenza valliva - che consentono il collegamento tra il corridoio costiero adriatico e quello appenninico - e i restanti corridoi trasversali che corrono lungo i versanti collinari (la transcollinare a est e le fondo valli Liri e Salto a ovest).

La valorizzazione dei contesti attraversati, in considerazione della peculiare situazione geografica e morfologica del territorio regionale, e la riconnessione con i corridoi ciclabili di rango europeo e nazionale, costituiscono gli obiettivi cardine del progetto strategico delle reti ciclabili regionali, che vengono individuate e classificate in base al ruolo territoriale e alla gerarchia funzionale.

Mediante la Visione guida si vuole esprimere difatti la piena appartenenza delle reti ciclabili ai contesti attraversati, proponendo un'immagine delle ciclovie come sistemi territoriali aperti e a geometria variabile che - di volta in volta - inglobano spazi abitati e luoghi di centralità (centri storici, beni architettonici puntuali, aree di pregio naturalistico, ecc.) all'interno dei quali la rete si capillarizza arricchendosi di itinerari tematici e culturali alternativi. In tale prospettiva viene riconosciuta alla mobilità ciclabile, al di là della sua funzione specifica (trasportistica/ricreativa/turistica), la particolare capacità di interagire con i contesti e di adattarsi alle diversità dei luoghi.

Questo può significare anche che la progettazione delle reti ciclabili si deve confrontare con dinamiche territoriali e sociali non sempre prevedibili. Il ruolo della Visione guida è dunque quello di orientare tali dinamiche, cogliendo le opportunità e le potenzialità del territorio, indirizzando i processi di evoluzione degli assetti spaziali legati alla mobilità ciclabile verso obiettivi condivisi e strategici, nell'ottica della qualità e sostenibilità degli interventi.

Tem e strategie

La Visione Guida articola differenti temi prioritari (T) e strategie d'intervento (S).

Tre gli sfondi tematici considerati rilevanti cui corrispondono gli obiettivi principali del progetto di territorio associato ai corridoi delle ciclovie regionali.

Ogni tema si attua mediante strategie d'intervento che producono scenari prospettici associati alle diverse situazioni di contesto.

La tabella che segue elenca le differenti strategie d'intervento per ogni tema prioritario.

TEMI PRIORITARI	STRATEGIE D'INTERVENTO
T1 Intermodalità e interconnessione	S1.1 Connettività/Accessibilità
	S1.2 Modalità
	S1.3 Intermodalità
T2 Reti del verde e della sostenibilità	S2.1 Capillarità
	S2.2 Contestualizzazione
	S2.3 Integrazione
T3 Valorizzazione e coesione territoriale	S3.1 Polarizzazione
	S3.2 Gravitazione
	S3.3 Coesione

1. LA MOBILITÀ CICLABILE REGIONALE COME PROGETTO DI TERRITORIO

T1. Intermodalità e interconnessione

Il progetto della mobilità ciclabile regionale può incrementare i gradi di accessibilità e fruibilità dei contesti territoriali attraversati (urbani, storico-culturali, paesaggistici, ecc.) e migliorare i livelli d'interconnessione con gli altri corridoi di trasporto (ferroviario, marittimo, stradale), individuando e qualificando i nodi di interscambio tra le diverse tipologie di mobilità.

I tracciati ciclabili, insieme alle reti pedonali, ferroviarie, marittime, carrabile (pubblica e privata) a bassa emissione, sono pianificati e progettati come fasci di mobilità interconnessi tra di loro grazie anche alle reti web e all'informabilità (ICT).

Aumentare i livelli di intermodalità e di interconnessione tra le reti rappresenta un obiettivo essenziale per lo sviluppo della mobilità sostenibile regionale, pertanto assumono un ruolo fondamentale nel progetto delle reti ciclabili i nodi modal/intermodali di differenti livelli e funzioni.

I nodi di raccordo tra le reti di trasporto dedicate (preferenzialmente) alla mobilità ciclabile e le altre reti infrastrutturali, possono svolgere non solo la funzione di luoghi intermodali attrezzati (trasporto intermodale passeggeri, piattaforme intermodali, parcheggi intermodali, ecc.) ma anche di spazi pubblici e di relazione che offrono servizi integrati connessi con la mobilità e con il territorio. In questo scenario vengono assegnati nuovi ruoli e gerarchie a nodi e intersezioni delle reti infrastrutturali e ciclabili, secondo le seguenti strategie.

S1.1 Modalità

Il reticolo ciclabile regionale genera nodi modal, cioè punti di intersezione e di connessione. Essi sono gerarchicamente distinti in base all'importanza:

- di livello nazionale, generati dall'intersezione tra reti ciclabili di interesse nazionale e/o interregionale;
- di livello regionale, quando interessano i corridoi ciclabili regionali e le loro intersezioni;
- di livello sub regionale, quando l'intersezione coinvolge i corridoi di interesse sub-regionale (cfr. i Corridoi delle Cidlowie Regionali (CR), Assetto complessivo e livelli gerarchici).

S1.2 Intermodalità

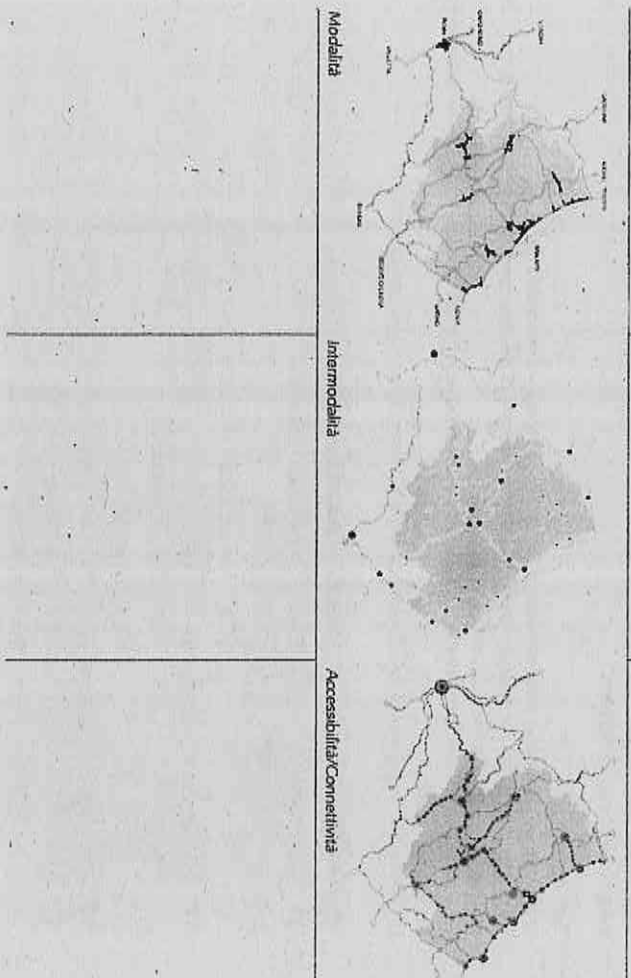
La relazione tra il reticolo ciclabile e le altre reti di trasporto genera nodi intermodali che si distinguono in:

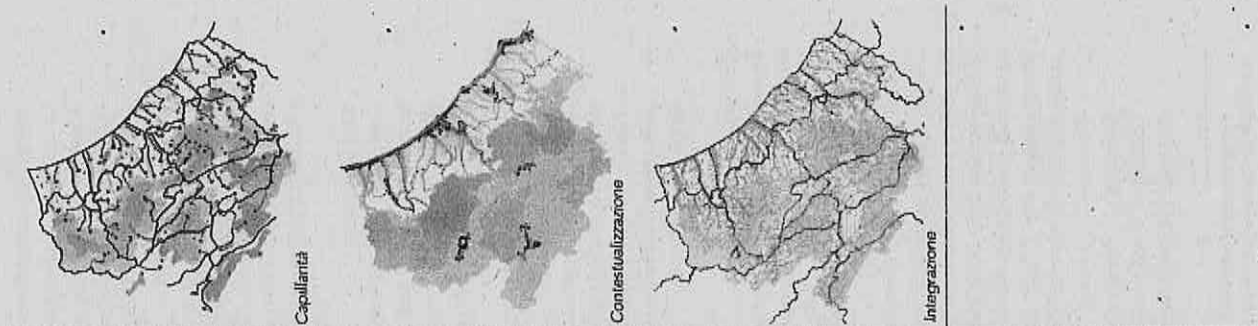
- complessi, quando interessano più di due modalità di trasporto (bici-ferro/acqua/gomma); essi si localizzano nei poli urbani principali (Pescara, Chieti, Teramo, L'Aquila, Avezzano, Sulmona, Lanciano, Giulianova, Ortona, Vasto);
- semplici, quando interessano solo due modalità di trasporto (bici-ferro) e si localizzano prevalentemente nei punti in cui la rete ciclabile intercetta la rete ferroviaria, considerata la modalità maggiormente compatibile con i vettori ciclabili;
- minimi, quando le intersezioni riguardano la pedonalità e la carrabilità in genere (bici-piedi o bici-auto), corrispondenti con qualsiasi luogo urbano, centro storico, zona pedonale, parcheggio.

S1.3 Accessibilità/Connettività

L'incremento delle infrastrutture ciclabili permette di connettere e rendere più accessibili e fruibili i territori.

Per ottenere tale obiettivo è fondamentale che la rete sia completa e non interrotta (si veda la strategia from patchwork to network della rete TEN-T core network). Il completamento dei tratti di cidlowie esistenti rappresenta certamente un criterio prioritario di intervento.





72. Reti della sostenibilità

Le reti della mobilità sostenibile fanno integralmente parte delle reti della sostenibilità (acqua, energia, rifiuti, verde, ICT); la loro interdipendenza migliora la qualità abitativa dei territori attraversati incrementando le condizioni di resilienza dei territori ambientalmente fragili della Regione Abruzzo. Fattori antropici, quali l'eccessiva urbanizzazione dei contesti ambientali fragili e l'elevato consumo di suolo negli ambiti urbani, determinano l'aumento dei rischi legati ai fenomeni naturali e climatici, le cui conseguenze non sono più facilmente prevedibili.

Progettare le reti ciclabili può rappresentare dunque un'occasione per aumentare il grado di sicurezza dei territori, non solo in ambito urbano e periurbano ma anche in ambiti naturalistici e poco antropizzati dove più marcate appaiono le condizioni di degrado e di insicurezza.

Bisogna considerare che gli itinerari cicloturistici sfruttano normalmente strade secondarie e poco trafficate e che la progettazione delle reti ciclabili, soprattutto negli ambienti protetti (parchi, sponde dei fiumi, zone montane, ecc.), può essere affrontata con interventi che puntano più ad una condizione di promiscuità controllata tra le differenti forme di mobilità, piuttosto che alla creazione di nuove infrastrutture specializzate.

Tuttavia, in entrambi i casi, il progetto delle reti ciclabili è un progetto integrato, che si deve confrontare con diversi (a volte opposti) fattori: la valorizzazione e la tutela del paesaggio, l'accessibilità e la sicurezza dei territori, le criticità ambientali, l'attraversamento di contesti differenti, ecc.

Le strategie per una mobilità sostenibile, specialmente in ambiti di pregio paesaggistico, puntano quindi ad affrontare le seguenti condizioni.

S2.1 Capillarità

Situazione in cui dai corridoi ciclabili principali si dirama la rete delle strade secondarie e dei percorsi alternativi che consentono di raggiungere luoghi di pregio (parchi naturali, risorse puntuali di interesse storico/culturale diffuse sul territorio).

S2.2 Contestualizzazione

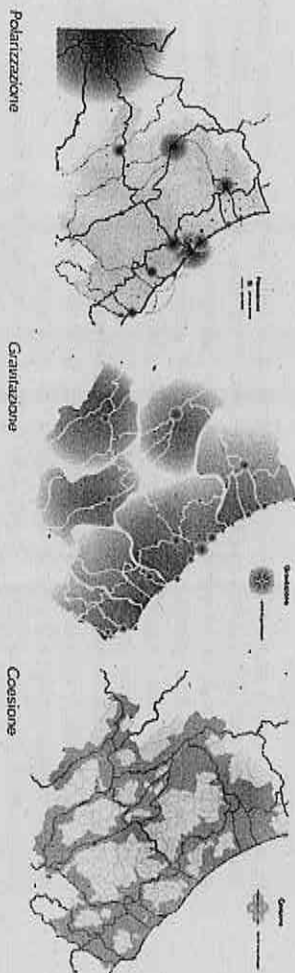
I corridoi ciclabili sono infrastrutture di attraversamento in cui la relazione con il contesto è molto elevata. Ciò significa che la loro progettazione è fortemente contestualizzata, cioè può cambiare e adattarsi in relazione alle variazioni paesaggistiche, geografiche, morfologiche del contesto attraversato.

S2.3 Integrazione

La strategia dell'integrazione riguarda quei casi in cui le reti ciclabili affiancano, rafforzandole, altre reti ambientali: fiumi, coste, crinali, sistemi del verde, ecc. In questi casi il progetto dei corridoi ciclabili si integra con quello dei contesti attraversati per i quali è importante prevedere interventi per la messa in sicurezza, per la rigenerazione e la valorizzazione del territorio.

T3. Valorizzazione e coesione territoriale

La prospettiva della rigenerazione resiliente dei paesaggi fragili sottolineata nelle strategie per la sostenibilità, richiama la necessità di superare le forme di governo del territorio incentrate sul ruolo dirigitico delle pubbliche amministrazioni che autarchicamente promuovono azioni di trasformazione all'interno dei rispettivi confini ed ambiti giurisdizionali. Si tratta di sperimentare forme di governance multivello, intese istituzionali a geometria variabile capaci di coinvolgere di volta in volta i diversi attori implicati nelle dinamiche di adattamento e sviluppo dei territori. Le reti ciclabili, opportunamente interconnesse con le altre reti della sostenibilità e della mobilità, possono promuovere e sostenere



processi di consolidamento dei processi multilivello di collaborazione interistituzionale. Le reti ciclabili possono dunque qualificarsi come strumenti di supporto dei processi di sviluppo e coesione territoriale promossi dalla recente riforma istituzionale della legge 56/2014 (c.d. legge Delrio). In tale prospettiva assumono rilevanza i seguenti modelli interpretativi e di intervento:

S3.1 Polarizzazione

L'attrazione generata dai poli urbani principali, unita alla capacità delle aree urbane di fornire servizi integrati, produce l'effetto della concentrazione: la mobilità ciclabile urbana tende ad aggregare numerose attività e funzioni (trasportistica, ricreativa, turistica) e il peso demografico di alcuni poli urbani rende più conveniente investire in politiche di incremento della mobilità lenta e sostenibile in città con l'obiettivo di migliorare i livelli di qualità ed abitabilità dei contesti urbanizzati.

S3.2 Gravitazione

Così come nelle teorie economiche, i piccoli centri satellite gravitano intorno ai nuclei urbani maggiori, la mobilità ciclabile può essere vista come modalità di spostamento alternativo che, entro un certo raggio, risulta conveniente in termini di tempo ed energia impiegati. In questo caso gli ambiti di gravitazione dipendono dalla distanza e dal livello di percorribilità dei percorsi (pendenza, sicurezza, ecc.).

S3.3 Coesione

Le reti ciclabili possono generare coesione sociale e istituzionale tra ambiti territoriali contigui sfruttando la strategia della convenienza all'unione dei centri di piccole dimensioni al fine di raggiungere obiettivi comuni. In questi casi, l'elemento ciclovia diviene una fertile occasione per qualificare zone di frontiera (confini tra comuni contigui) e dotare città di piccole dimensioni di servizi collettivi di rango intercomunale.

Contesti e sub-contesti

Le scelte di impostazione del progetto di territorio sottolineano la centralità del rapporto tra i corridoi ciclabili regionali e contesti paesaggistici attraversati dalla rete. Un rapporto considerato cruciale nella prospettiva di riscattare gli approcci settoriali e frammentari che molto spesso connotano le pratiche ordinarie di pianificazione e realizzazione delle reti della mobilità.

La sensibilità ai valori dei contesti è rappresentata, dunque, una condizione di qualità del progetto delle reti ciclabili della Regione Abruzzo. In tale prospettiva, il percorso di ricerca si è concentrato sulle attività di identificazione e descrizione dei contesti paesaggistici che, benché non integralmente riportate nel presente Documento, costituiscono un'importante bagaglio cognitivo della ricerca che sarà utilizzato nelle fasi successive di elaborazione delle Linee guida e dei 'Disciplinari' tecnici¹.

Le attività conoscitive hanno consentito di identificare quattro contesti paesaggistici primari che, coerentemente con il Piano Paesistico regionale (in corso di redazione), individuano altrettante unità di paesaggio rispetto alle quali l'infrastruttura ciclabile può assumere significati e ruoli funzionali differenziati.

- Contesto C1_costiero
- Contesto C2_fluviale e vallivo
- Contesto C3_collinare (di crinale e versante)
- Contesto C4_delle Terre Alte

¹ Il programma di ricerca condiviso con la Regione Abruzzo nel chiaro Protocollo di intesa è finalizzato alla individuazione delle Linee Guida per la progettazione delle reti ciclabili nella Regione Abruzzo



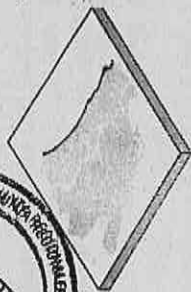
PROTOCOLLO REGIONALE ABRUZZO

SLOW MOBILITY LINEE GUIDA per la progettazione delle reti ciclabili

DOCUMENTO DI INDIRIZZO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ CICLABILE REGIONALE

1. LA MOBILITÀ CICLABILE REGIONALE COME PROGETTO DI TERRITORIO

- C1. Contesto costiero**
- 1A. Contesto costiero del Litorale settentrionale
 - 1A.1 Insediamenti consolidati / città lineare costiera
 - 1A.2 Insediamenti perurbani / insediamenti a bassa densità o di recente formazione
 - 1A.3 Aree portuali e aree produttive
 - 1A.4 Ambiti agricoli / relitti agricoli ed aree inedificate intercluse
 - 1A.5 Ambiti golenali di foce
 - 1A.6 Aree protette / SIC e Riserve
 - 1A.7 Ambiti di pregio ambientale e/o paesaggistico
 - 1B. Contesto costiero del Litorale meridionale / Parco nazionale della Costa Teatina
 - 1B.1 Insediamenti consolidati / insediamenti storici o compacti
 - 1B.2 Insediamenti per urbani e nuclei abitati minori
 - 1B.3 Aree portuali e aree produttive
 - 1B.4 Ambiti agricoli e aree agricole residuali
 - 1B.5 Ambiti golenali di foce
 - 1B.6 Aree protette / SIC e Riserve
 - 1B.7 Ambiti di pregio ambientale e/o paesaggistico



- C2. Contesto fluviale e vallivo**
- 2.1 Insediamenti consolidati
 - 2.2 Insediamenti per urbani / insediamenti in via di strutturazione
 - 2.3 Aree produttive
 - 2.4 Ambiti agricoli e nuclei abitati rurali
 - 2.5 Aree protette / SIC e Riserve
 - 2.6 Ambiti di pregio ambientale e/o paesaggistico / corridoi fluviali



- C3. Contesto collinare (di crinale e versante)**
- 3.1 Insediamenti consolidati / nuclei urbani storici
 - 3.2 Insediamenti a bassa densità / campagna urbanizzata
 - 3.3 Ambiti agricoli / aree agricole ad alta redditività
 - 3.4 Crinali a valenza paesaggistica
 - 3.5 Aree protette / SIC e Riserve
 - 3.6 Ambiti di pregio ambientale e/o paesaggistico



- C4. Contesto delle terre alte**
- 4A. Contesti abitati
- 4A.1 Insediamenti consolidati / città compacta
 - 4A.2 Insediamenti perurbani
 - 4A.3 Ambiti vallivi altamente infrastrutturati
 - 4A.4 Altipiani urbanizzati ad alta specializzazione funzionale (turistica)
 - 4A.5 Ambiti agricoli antropizzati
 - 4A.6 Ambiti agricoli / conche dell'agricoltura intensiva
 - 4A.7 Ambiti di pregio ambientale e/o paesaggistico / piane e alte conche
 - 4A.8 Ambiti lacustri antropizzati di pregio naturale/paesaggistico
- 4B. Territorio della wilderness
- 4B.1 Ambiti vallivi scarsamente insediati a dominante naturale/paesaggistica
 - 4B.2 Altipiani antropizzati di pregio ambientale/paesaggistico
 - 4B.3 Altipiani del pascolo e praterie in quota poco antropizzate
 - 4B.4 Ambiti di gola montana non antropizzati



Il contesto C1_ sistema costiero, identifica la stretta cimasa costiera adriatica, scomposta, a sua volta, in due macro-ambiti: il litorale settentrionale densamente insediato (la città compatta lineare interrotta da limitate pause inedificate e ambiti residui di naturalità); la costa teatina, segnata, invece, da una più scarsa matrice insediativa e da maggior pregio ambientale paesaggistico testimoniato dall'istituzione recente del Parco della Costa Teatina.

Il Contesto C2_ fluviale e vallivo individua i corridoi fluviali e vallivi che cadenzano il paesaggio collinare tra il mare e l'Appennino, caratterizzandosi come unità ambientali e insediative oggi significativamente urbanizzate e infrastrutturate.

Il contesto C3_ collinare (di crinale e versante), inquadra gli ambiti collinari compresi tra l'Adriatico e la cordigliera appenninica orientale, segnati da paesaggi rurali di pregio e da notevoli centri storici di crinale. Il contesto C4_ delle Terre Alte, comprende l'intero acrocoro dell'Appennino abruzzese collocato a quota +600 metri slm. Un contesto ricco di valori ambientali e culturali per la presenza dei grandi parchi dei massicci montuosi e dei paesaggi abitati delle tre conche insediate di L'Aquila, Sulmona e Avezzano.

A questo primo livello di lettura, è subentrato un approfondimento che ha consentito di riconoscere, all'interno di ogni Contesto, i sub-Contesti che identificano ulteriori articolazioni paesaggistiche.

I sub-contesti colgono, in particolare, specifiche condizioni ambientali e paesaggistiche, infrastrutturali e insediative rispetto alle quali definire, in sede di Disciplinari tecnici, le caratteristiche prestazionali dei diversi tratti di corridoio ciclabile.

Nell'immagine a fianco viene riportato l'elenco completo dei Contesti e dei sub-Contesti individuati nella ricerca.

2. QUADRI DI PROGETTO

2. Quadri di progetto

I Corridoi delle ciclovie regionali (CR), Assetto complessivo e livelli gerarchici (fav. QP1 e QP2 in Appendice) Le scelte progettuali di seguito descritte, tengono conto dei quadri di riferimento sulla programmazione europea, nazionale, delle politiche regionali in tema di mobilità ciclabile, del progetto di territorio sinteticamente descritto nella Visione guida e delle scelte di impostazione della ricerca condive con la Regione Abruzzo e con i soggetti coinvolti nel più volte citato Protocollo d'intesa.

Il reticolo dei corridoi ciclabili regionali si qualifica come sistema di supporto territoriale accessibile dalle principali ciclovie nazionali ed europee. Un telaio di corridoi a lunga percorrenza (fatturati e sicuri) che, ove non fungono da sistemi di interesse trasportistico, si identificano con i principali itinerari di valore storico-culturale e turistico-ricreativo che connettono le grandi reti ciclabili con i principali sistemi urbani, attraversando le aree di maggior pregio ambientale paesaggistico. Il quadro complessivo si articola in dieci corridoi primari tra loro interconnessi ed integrati con le altre reti della mobilità regionale. (fav. QP1 in Appendice) (fav. QP2 in Appendice)

Il ruolo e la natura territoriale di ogni corridoio, nonché le loro potenzialità connettive e relazionali, hanno consentito di individuare i livelli gerarchici di ogni corridoio ciclabile. In particolare, sono stati identificati cinque differenti livelli gerarchici (fav. QP2 in Appendice):

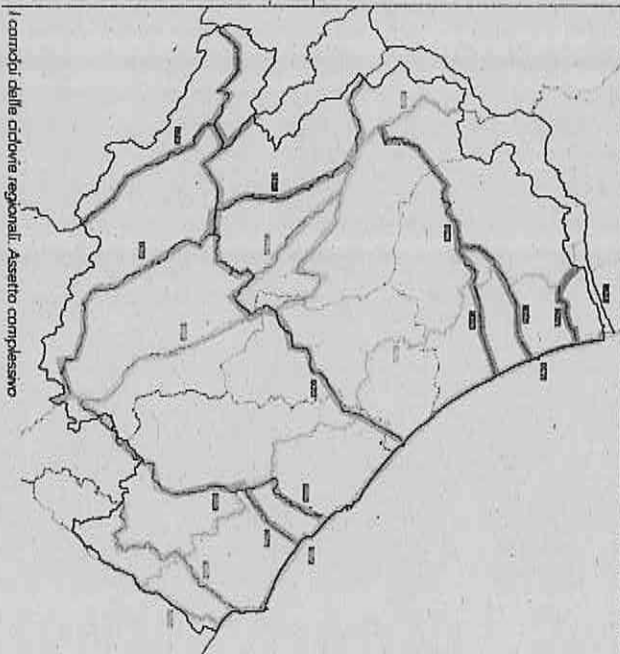
- livello europeo e internazionale;
- livello nazionale;
- livello interregionale;
- livello regionale;
- livello sub-regionale.

Sino al previsto inserimento della ciclovia Adriatica nel circuito Eurovelo, in Abruzzo non si rinvenivano tracciati di livello europeo e internazionale, mentre, si snodano, sul territorio regionale, i tronchi di tre ciclovie nazionali del circuito BiciItalia. Oltre alla ciclovia costiera, infatti, ricade in Abruzzo notevole porzione di quella appenninica, oltre che 70 km della ciclovia dei Tratturi, dal confine molisano a Vasto.

La Visione guida che ha ispirato il progetto di reticolo regionale individua quale tracciato di livello nazionale, quello della ciclovia Tiburtina (Roma-Pescara) che per ben 145 km (due terzi del percorso) attraversa l'Abruzzo.

La struttura del reticolo regionale, si identifica, inoltre, con tratti rilevanti di ciclovie di livello interregionale: 240 km della ciclovia transcollinare che prosegue, verso nord, nelle Marche e, verso sud, in Molise; 60 km della ciclovia Rieti-Avezzano-Anagni, che attraversa la Marsica (Valle del Salto e Val Roveto) quale traversa appenninica occidentale di connessione tra il tronco sud della via Francigena e quella Salarna; i percorsi, più brevi, delle ciclovie del Tringone della Val Viterata, che interessano rispettivamente Molise e Marche, oltre che l'Abruzzo; la ciclovia del Sangro e del Crinale Frentano, che connette la ciclovia costiera con il corridoio appenninico. I corridoi di livello regionale corrispondono al percorso trasversale, che riunisce nell'alto Vomano i tracciati che risalgono le valli di Torino e Vomano e all'itinerario denominato della via alta delle Rocche e dei Parchi (tutta in territorio montano) tra L'Aquila, l'altipiano delle Rocche, il Fucino e le montagne del Parco sino all'alto Sangro.

- CR001** ciclovia adriatica
- CR002** ciclovia del Trullin
- CR003** Isonovilla Tirgo
- CR004** ciclovia della Val di Sangro
- CR005** media e bassa Val di Sangro
- CR006** colli frentani e amale laniginosa
- CR007** ciclovia delle valli Trullina Velina
- CR008** ciclovia della Val Vomano e del Gran Sasso trillata
- CR009** Teramo e Val Fordero
- CR010** media e bassa Val Vomano
- CR011** ciclovia Salama - Vinatea
- CR012** Val Viterata
- CR013** ciclovia transcollinare subappenninica
- CR014** ciclovia appenninica
- CR015** Valle Alamo
- CR016** ciclovia delle Rocche, del Fucino e dei Parchi
- CR017** ciclovia della Valle del Salto e della Val Roveto



I corridoi delle ciclovie regionali, Assetto complessivo



CR01 - Ciclovía adriatica
La ciclovía CR01 è un corridoio di livello nazionale (B06), corre per circa 130 km lungo il litorale adriatico, attraversando il contesto C1 costiero. Il tracciato, in parte già realizzato o in corso di realizzazione, rappresenta una rilevante opportunità per l'economia turistica di tipo balneare (nel tratto settentrionale delle province di Teramo, Pescara e, in parte minima, di Chieti) e naturalistica (nel tratto meridionale della Costa dei Trabocchi). Nei sistemi urbani più antropizzati, svolge anche importante funzione turistico-ricreativa e di collegamento.



CR02 - Ciclovía dei Tratturi
La ciclovía CR02 è un corridoio di livello nazionale (B13), si snoda per circa 180 km, connettendo le città di Vasto e Gaeta (sul versante tirrenico). Il corridoio, a rilevante vocazione naturalistica e culturale, attraversa i Contesti C1, sistema costiero, C2, sistemi di crinale e poggio e C4, sistemi delle terre alte, comprende la ciclovía del fondovalle Trigno (CR02a), che interseca invece i Contesti C1, sistema costiero e C3, sistemi fluviali e vallivi, connettendosi alla ciclovía adriatica (CR01), nei pressi di San Salvo.



CR03 - Ciclovía della Val di Sangro
La ciclovía CR03 è un corridoio di livello regionale, è costituito da due distinti corridoi provenienti dalla costa adriatica, CR03a (ciclovía del medio e basso Sangro) e CR03b (ciclovía del Crinale Freatano e dei Colli Lancosanesi), che si ricongiungono nei pressi della Piana dell'Oasi di Serranella. Il corridoio CR03 attraversa i Contesti C1, sistema costiero, C2, sistemi di crinale e poggio, C3, sistemi fluviali e vallivi e C4, sistemi delle terre alte, connettendo la ciclovía adriatica (CR01) con quella degli appennini (CR08).



CR04 - Ciclovía Tiburtina Valeria
La ciclovía CR04 è un corridoio di livello nazionale, il tracciato ricalca fedelmente quello della Consolare n. 5, attraversando tutti i Contesti paesaggistici regionali e numerosi itinerari strategici internazionali e nazionali. Il corridoio individua un percorso di 226 km (163 in Abruzzo di cui 54 km in Provincia di Pescara e 109 km in quella aquilana) e si qualifica come il più ambizioso dei progetti del reticolo regionale a vocazione preminentemente turistico-ricreativa.



CR05 - Ciclovía dell'Alto Vomano e del Gran Sasso d'Italia
La ciclovía CR05 è un corridoio di livello regionale, il percorso si articola in due tratti: il primo - bidrociato e a vocazione prevalentemente turistico-ricreativa - corrisponde alle vallate urbanizzate del Vomano (CR05a); Ciclovía del medio e Basso Vomano) e del Teramo (CR05b); Ciclovía di Teramo e della Val Tordino); il secondo - più a monte - si identifica con il percorso della Strada Maestra del Parco (Gran Sasso - Lago), un itinerario che percorre uno degli scenari naturali più sovrani e attrattivi d'Appennino.



CR06 - Ciclovía Salaria - Vibrata
La ciclovía CR06 è un corridoio di livello nazionale (B09), collega la costa adriatica con Roma, fino alla costa tirrenica (a Ostia) il corridoio CR06a (Val Vibrata) interessa la regione Abruzzo; ripercorre l'antica Metella, via romana, e attraversa il territorio teramano, dalla costa verso Sant'Egidio alla Vibrata.



CR07 - Ciclovía transcolifossa subappenninica
La ciclovía CR07 è un corridoio di livello interregionale, il suo percorso, a prevalente vocazione turistico-ricreativa, corre longitudinalmente (per oltre 236 km) ricalcando la strada transcollinare Piceno Aprutina che collega i principali sistemi urbani storici del sub-appennino adriatico (Tegerno, Penne, Pianella, Chieti, Guardafagnole, Casoli, Alesse).



CR08 - Ciclovía appenninica
La ciclovía CR08 è un corridoio di livello nazionale; il percorso si identifica con l'antica via degli Abruzzi o via della lana, con un tratto di circa 160 km (tutti in Provincia dell'Aquila) ed identificandosi con il tracciato della SS 17 dell'Appennino Abruzzese Appulo Samnitico (corridoio appenninico del progetto APE). Il corridoio, che comprende la ciclovía dell'Aterno (CR08 bis), rappresenta un percorso di straordinario interesse turistico quale infrastruttura di attraversamento, accesso e fruizione delle grandi risorse culturali, storiche, naturali e paesaggistiche della regione (i Parchi Nazionali e il grande Parco Regionale Velino Seranie).



CR09 - Ciclovía delle Rocche e dei Parchi
La ciclovía CR09 è un corridoio di livello regionale; il percorso riveste il ruolo di valenza turistico e ricreativa attraversando, con almeno tre valichi principali in quota, i massicci ed alcuni dei più importanti altipiani a vocazione turistica dell'Appennino centrale, tutelati come aree protette (Parco Regionale del Velino Sirente e Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise).



CR10 - Ciclovía del Salto, della Marsica e dell'alto Liri
La ciclovía CR10 è un corridoio di livello interregionale; il percorso attraversa gran parte della Marsica occidentale ed è caratterizzato da prevalente interesse turistico, rivestendo funzione trasportistica solo nella sua tratta prossima alla conurbazione di Avezzano e dei Piani Palentini, sino a Capistrello.

2. QUADRI DI PROGETTO

Il reticolo dei corridoi ciclabili regionali si configura, quindi, come un telaio strettamente connesso ed accessibile dalle reti lunghe che, prescindendo dai livelli gerarchici, appena richiamati, si presenta come un sistema a maglie larghe che rende agevolmente fruibile gran parte dello spazio regionale, assolvendo alla duplice funzione di reticolo connettivo e di supporto per la mobilità ciclabile (soprattutto negli ambiti urbani e metropolitani) e di sistema primario per la fruizione del patrimonio identitario di risorse ed attrattori territoriali in contesti extraurbani.

Nel quadro complessivo dei corridoi regionali, assumono rilievo le reti ciclabili di livello sub-regionale che costituiscono, un ulteriore infortunio della maglia principale allo scopo di servire (a scala più minuta) i piccoli aggregati locali, le porzioni di territorio meno densamente urbanizzate ma caratterizzate, prevalentemente, da importanti valori contestuali (architettonici ed ambientali) e potenzialità turistiche.

Il sistema di ciclovie di livello sub-regionale deve, quindi, intendersi come un sotto-telaio più fitto e ramificato chiamato a svolgere il compito essenziale di irrorazione del territorio e dei suoi variegati interessi.

La rete cicloviana sub-regionale si articola in un sistema integrato di circa 30 tronchi di interesse territoriale, identificabili con un reticolo viabile a basso livello di traffico automobilistico, configurandosi, quindi, come sistema di itinerari ciclovabili in sede promiscua di prevalente interesse turistico-ricreativo.

Tuttavia alcuni tratti di ciclovie sub regionali, in alcuni particolari ed importanti contesti insediati (di notevole peso demografico), come anche in ambiti con vocazione agricolo-produttiva o di pregio paesaggistico-ambientale, assumono un ruolo strategico regionale.

Ciò è particolarmente vero nei contesti territoriali in cui si rinvergono progettualità ben concepite e già adeguatamente sviluppate per effetto di favorevoli condizioni socio-economiche riconducibili anche a virtuose esperienze di governance fondate su efficaci processi di associazionismo municipale e, perciò, su una progettualità a scala sovralocale. In alcune di queste realtà più urbanizzate, specifici tronchi di ciclovie sub regionali assumono un evidente ruolo trasportistico: fondovalle Tavo e dell'area Vestina (da Montebellano a Penna), valli di Foro, Forno, Alento o dell'area Vasto - Casalbordino. Ma ciò è vero anche per quei reticoli che, nelle tre conche insediate delle Terre Alte, più delle ciclovie regionali, si identificano con reti in grado di supportare lo sviluppo della mobilità ciclabile in ambiti urbani e periurbani.

Articolazioni funzionali (tav. QP3 in Appendice)

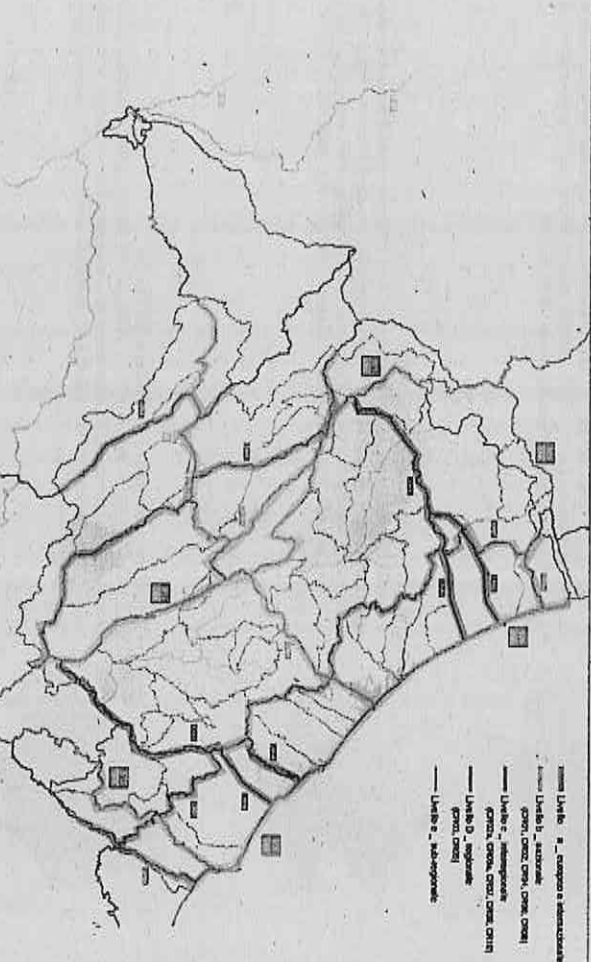
L'identificazione dei ruoli funzionali dei differenti corridoi ciclabili, ha tenuto conto dei livelli gerarchici menzionati e si è confrontata, nel contempo, con le vocazioni territoriali dei differenti contesti attraversati dalle reti.

Le scelte operate nel presente Documento non possono che essere considerate preliminari e provvisorie e rimandano a ulteriori verifiche ed approfondimenti (di natura tecnica e socio-economica) finalizzati ad individuare con più attenzione i ruoli funzionali dei corridoi e/o dei singoli tratti di corridoio tenendo conto delle programmazioni in corso e delle specificità morfologiche dei singoli contesti.

In linea con i quadri normativi richiamati nell'Introduzione e con la letteratura in materia, si è fatto riferimento ai seguenti quattro ruoli funzionali:

- trasportistico o di collegamento in ambito urbano;
- trasportistico o di collegamento in ambito extra-urbano;
- ricreativo in ambito urbano;
- cicloturistica in ambito extraurbano.

La natura programmatica e preliminare del presente Documento ha richiesto alcune semplificazioni operative. Il ruolo trasportistico o di collegamento si associa premientemente a quei tracciati la cui attitudine è



I corridoi delle ciclovie regionali. Livelli gerarchici

2. QUADRI DI PROGETTO

quella di mobilitare, in condizioni di sicurezza, confort e scorrevolezza, numerosi utenti (transiti nell'unità di tempo). Si tratta di sistemi di mobilità sostenibile (principalmente in ambiti urbani e/o periurbani), integrati e complementari con altre modalità di trasporto collettivo ad essi combinabili.

Il ruolo *ricreativo e cicloturistico*, identifica, per lo più, percorrenze in ambiti segnati da modesti livelli di urbanizzazione e da una maggiore valenza paesaggistica. Per questa ragione, i tracciati sono identificabili prevalentemente con infrastrutture che rispondono ad una domanda di mobilità lenta fatta di spostamenti di natura turistico-ricreativa, utilizzando percorsi promiscui su strade carrabili a scarso traffico veicolare.

Va rilevato, inoltre, come i corridoi ciclabili aventi prevalente funzione trasportistica o di collegamento (in sede propria e/o riservata), localmente, possono assumere rilevante funzione ricreativa e turistica (come nel caso della ciclovia litoranea settentrionale o di quelle che si snodano nei centri storici o nei parchi urbani e fluviali). Al contrario, in ambiti scarsamente antropizzati, la funzione trasportistica, quasi mai si somma a quella di tipo turistico-ricreativo.

Le peculiarità morfologiche, insediative ed infrastrutturali del territorio abruzzese, hanno consentito una suddivisione del reticolo cicloviario regionale secondo le articolazioni funzionali appena menzionate.

La tavola QP3 in Appendice raccoglie gli esiti di tale specifica attività progettuale.

La maggior parte delle tratte di interesse trasportistico della rete cicloviaria regionale si concentra nel cosiddetto *pettine insediativo costiero*, ovvero lungo l'insediamento litoraneo denso e compatto (la città lineare della costa nord, da Martinsicuro a Francavilla) e nei principali ambiti di fondovalle più densamente insediati ed infrastrutturati (Teramo, Chieti Scalo, Montorio al Vomano, Piana del Sangro). Altre tratte della rete ciclabile regionale dalla chiara funzione trasportistica (ciclovie urbane ed extraurbane) sono quelle che attraversano le tre principali conche insediate dell'Abruzzo interno, ovvero le tratte del corridoio della ciclovia Tiburtina, che attraversa le Conche del Fucino e Peligna e quelle del corridoio appenninico che si snodano nelle piane aquilana, di Sulmona, Carsoli e Castel di Sangro. Ulteriori brevi tratte che localmente assumono il ruolo di ciclovie urbane si rinvergono anche presso città o più piccoli centri posti sui crinali collinari dell'area subappenninica adriatica (Chieti Alta, Lanciano, Penne, Guardiagrele, Atessa, Cepagatti, Pianella), lungo la ciclovia transcollinare o quella del crinale Frentano.

Interconnessioni e intermodalità (Tav. QP4 in Appendice)

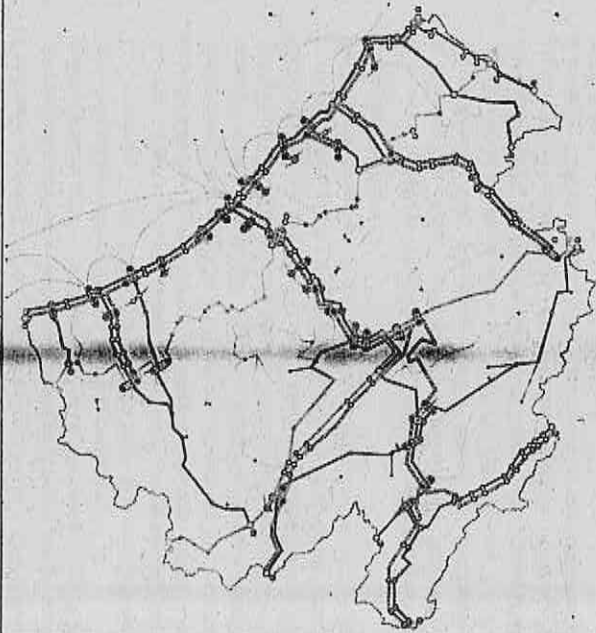
Il reticolo dei corridoi ciclabili della Regione Abruzzo è pensato come struttura di mobilità reticolare connessa ad altri sistemi modali di trasporto collettivo (prevalentemente pubblico a bassa emissione), rispetto ai quali risulta integrata e combinata (Tav. QP4 in Appendice).

Il tema dell'interconnessione con altre reti modali, in particolare ferroviaria, ha assunto rilevanza nel presente lavoro orientando le strategie e gli obiettivi delle Visione guida.

I nodi modali (intersezioni tra gli stessi corridoi ciclabili) e, ancor più, quelli intermodali (intersezioni tra i corridoi ciclabili e le altre reti di mobilità) sono pensati come luoghi notevoli nei quali concentrare e/o potenziare i servizi integrati e le funzioni di centralità territoriale (noleggi bici, stazioni di ricarica dei mezzi a pedalata assistita, punti informativi, servizi di officina, bici hotel, punti informativi turistici, ecc.) tali da rendere questi spazi le principali agenzie di promozione della mobilità ciclabile.

Il sistema di connessioni intermodali di livello strategico coincide con i nodi di interconnessione tra i corridoi ciclabili regionali e la rete dei percorsi ferroviari (linee nazionali adriatica e Pescara - Roma e linee regionali). Tale scelta progettuale tende, da un lato, ad elevare i gradi di affidabilità ed efficienza della funzione trasportistica delle ciclovie in aree urbane, dall'altro, a qualificare la valenza ricreativa di alcuni corridoi ciclabili per lo sviluppo e la promozione turistica delle aree con elevate valenze paesaggistiche.

Il progetto di ciclovie regionali promuove l'interconnessione tra corridoi ciclabili e strade ferrate (ogni fermata ferroviaria sul territorio regionale è connessa ad almeno uno dei tronchi delle ciclovie regionali).



I corridoi delle ciclovie regionali. Interconnessioni e intermodalità

2. QUADRI DI PROGETTO



La rete ciclabile regionale (ciclovia Tiburtina e ciclovia litoranea adriatica) è connessa direttamente con il principale gate strategico del territorio regionale, l'Aeroporto di Pescara, mentre la ciclovia appenninica è connessa con il più piccolo Aeroporto dei Parchi di Preturo. La ciclovia litoranea, inoltre, è tangente alle principali quattro infrastrutture portuali della Regione: i porti di Giulianova, Pescara, Ortona e Vasto. La ciclovia adriatica è interconnessa con tutti gli approdi diportistici in esercizio o in progetto. Alcuni tronchi delle ciclovie vallive più significative in termini di potenzialità turistica e ricreativa (Pescara, Vomano, Sangro), inoltre, potrebbero integrarsi con sistemi di fruizione minori delle vie d'acqua.

Molto interessanti appaiono le potenzialità delle intersezioni tra i corridoi ciclabili regionali e gli itinerari ciclabili regionali (ciclotours), gli itinerari culturali, i percorsi tratturali, le connessioni con il reticolo delle ciclovie di livello sub regionale.

Itinerari tematici e culturali (Tav. Q195 in Appendice)

In linea con le scelte di impostazione del progetto di territorio e con le strategie della Visione guida, i dieci corridoi ciclabili regionali identificano altrettanti itinerari tematici entro cui è possibile riconoscere la qualità e il valore territoriale dei contesti paesaggistici attraversati dai differenti corridoi.

Il corridoio costiero adriatico (CR01) attraversa, da nord a sud, il litorale teramano-pescarese (segnato dai porti di Giulianova e Pescara) e la Costa dei Trabocchi che si sviluppa lungo l'ex tracciato ferroviario litoraneo, ricca di valori ambientali e paesaggistici, e lungo la quale sono situati gli approdi di Ortona e Vasto Punta Penna.

Il corridoio CR04, lungo il tracciato storico della consolare Tiburtina Valeria, connette Roma (attraverso Carsoli, il Fucino e la Conca Peligna), con l'Adriatico, fungendo da dorsale trasversale di collegamento tra gli opposti versanti della penisola e conferendo rilevanza al nodo di Pescara anche in relazione all'importanza delle sue connessioni intermodali.

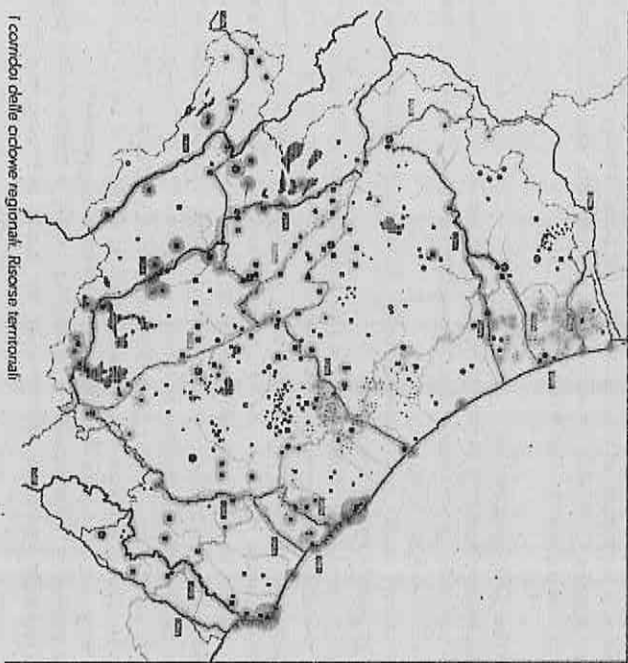
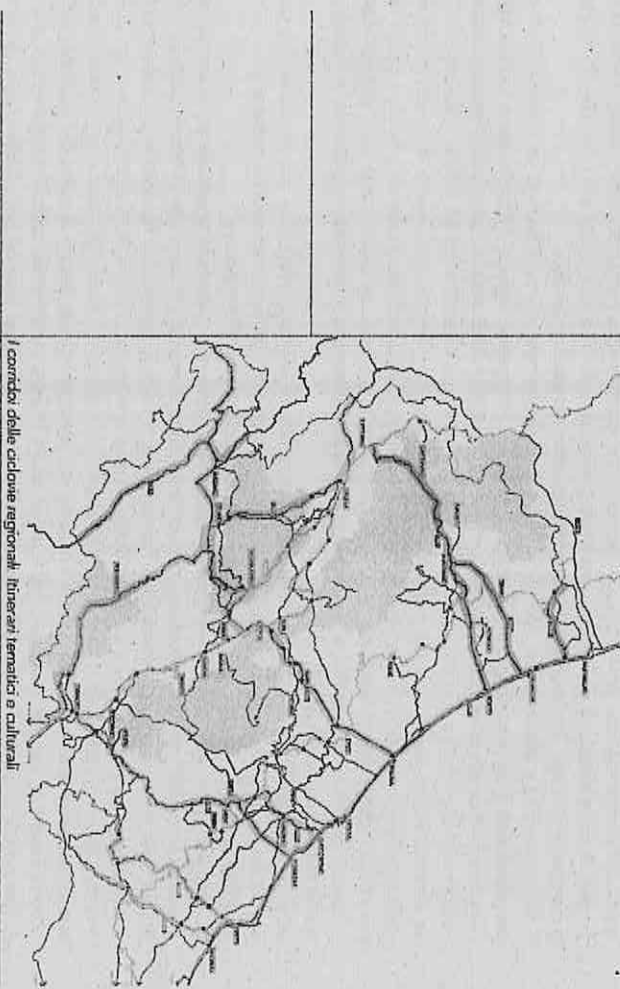
La ciclovia dell'Appennino (CR08), già percorso di interesse nazionale, unitamente al suo complementare tracciato in variante (CR08 bis) che corre lungo la media Valle dell'Aterno, rappresenta la spina dorsale verde della penisola con i suoi straordinari paesaggi abitati di pregio storico, architettonico, testimoniale. Lungo la quale vi sono le conche insediate di L'Aquila, Sulmona e Castel di Sangro, intensi antropizzati tra le grandi aree della wilderness tutelate dai parchi appenninici.

La Ciclovia dei Tratturi (CR02) collega anch'essa i due mari (adriatico e tirreno) intercettando normalmente, tra l'Appennino e la costa, alcune antiche ed attrattive vie della transumanza, sino a Vasto.

Grande interesse paesaggistico e culturale rivestono, inoltre, i corridoi ciclabili che risalgono le vallate del Tordino-Vomano (CR05a e CR05b) e del Sangro (CR03) connettendo la ciclovia adriatica (CR01) con il corridoio appenninico (CR08). Il primo, si identifica con i due tracciati di fondovalle Tordino e Vomano, molto antropizzati e convergenti, ad ovest di Teramo, nella gola dell'alto Vomano, prima di valicare l'Appennino (a Campotosto) e raggiungere l'Aquila. Il secondo, si identifica con il sistema vallivo del basso e medio Sangro in cui confluisce, poco a sud ovest di Lanciano, un corridoio ciclabile che corre lungo il tracciato dismesso della ferrovia sangritana che univa la costa adriatica (San Vito Chietino), con la città frentana ed il suo ricco circondario collinare.

Ai percorsi tematici e culturali appena accennati, si aggiungono altri itinerari longitudinali che consentono la scoperta e la valorizzazione, a fini turistico-ricreativi, dei territori attraversati. In particolare: il corridoio transcollinare (CR07), che colma continui dislivelli tra i fondovalle ed i crinali collinari connettendo alcuni dei più importanti centri storici e città d'arte della regione; il corridoio ciclabile delle Rocche del Fucino e dei Parchi (CR09), tra l'Aquila e Castel di Sangro, che attraversa alcuni dei più bei paesaggi montani della regione tra cui i massicci del Velino Sirente, il Fucino e i monti del Parco Nazionale d'Abruzzo Lazio e Molise; il corridoio (C10) che transita nella Marsica occidentale, connettendo la Valle del Salto, i Piani Palentini, e la Val Roveto.

I corridoi delle ciclovie regionali. Itinerari tematici e culturali



I corridoi delle ciclovie regionali. Risorse territoriali

APPENDICE_ELAVORATI GRAFICI



INDICE




Visione Guida (VG)

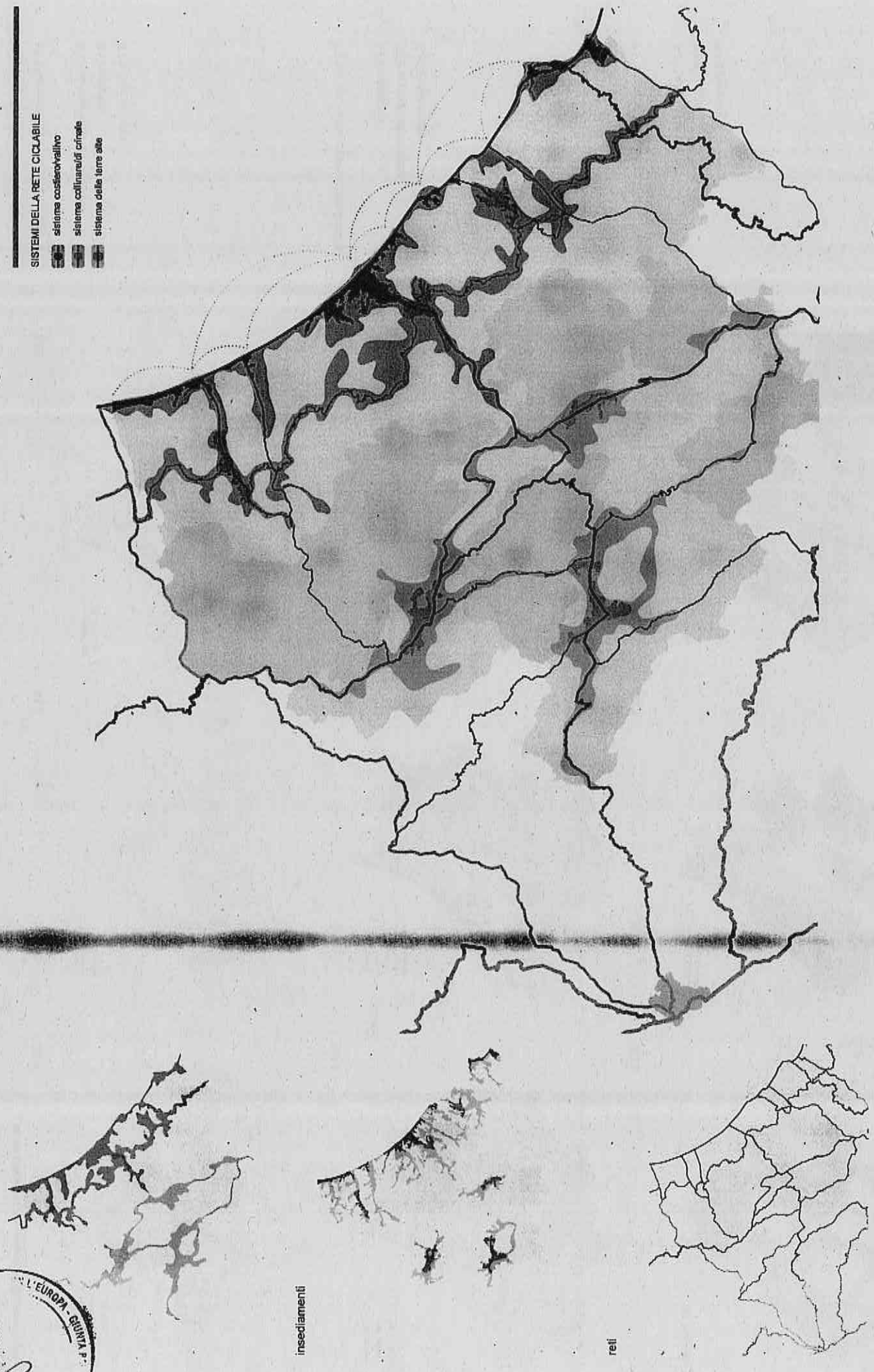
VG1 _ visione guida
VG2 _ temi (T) e strategie (S)

Quadri progettuali (QP)

QP1 _ i corridoi delle ciclovie regionali
assetto complessivo
QP2 _ i corridoi delle ciclovie regionali
livelli gerarchici
QP3 _ i corridoi delle ciclovie regionali
articolazioni funzionali
QP4 _ i corridoi delle ciclovie regionali
connessioni e intermodalità
QP5 _ i corridoi delle ciclovie regionali
itinerari tematici e culturali
QP6 _ i corridoi delle ciclovie regionali
ciclotours esistenti
QP7 _ i corridoi delle ciclovie regionali
risorse territoriali

SISTEMI DELLA RETE CICLABILE

-  sistema costiero/vallico
-  sistema collinare/ di crinale
-  sistema delle terre alte



ambiti



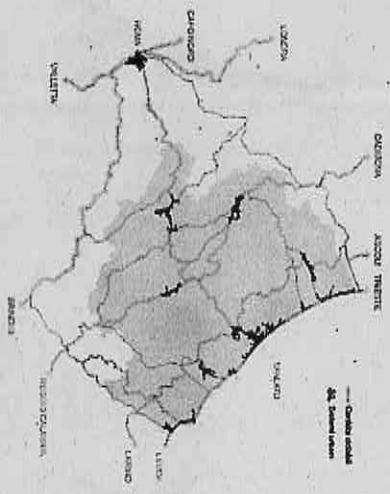
insediamenti

reti

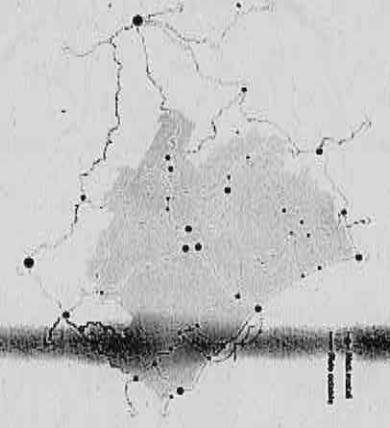
T1 intermodalità e interconnessione

- S1.1 connettività/accessibilità
- S1.2 mobilità
- S1.3 intermodalità

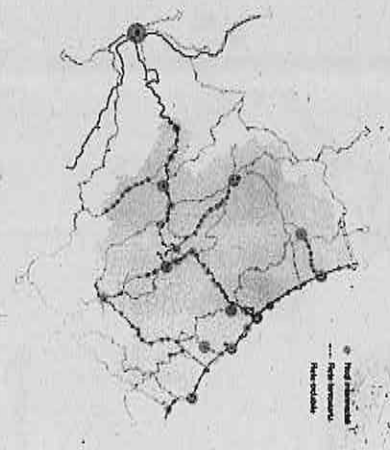
S1.1



S1.2



S1.3



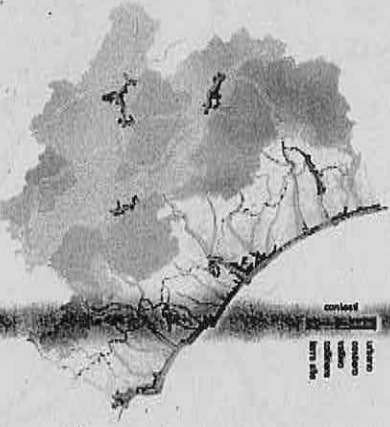
T2 reti del verde e della sostenibilità

- S2.1 capillarità
- S2.2 contestualizzazione
- S2.3 integrazione

S2.1



S2.2



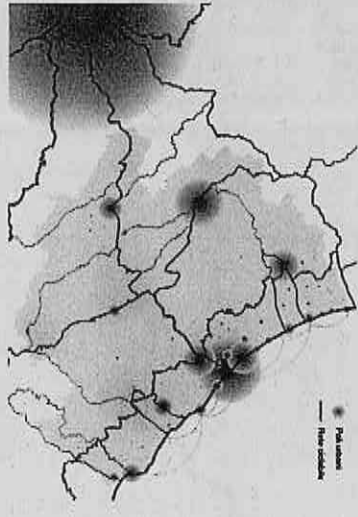
S2.3



T3 valorizzazione e coesione territoriale

- S3.1 polarizzazione
- S3.2 gravitazione
- S3.3 coesione

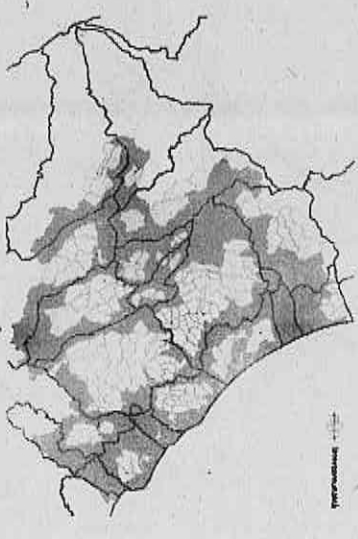
S3.1



S3.2



S3.3



QUADRI PROGETTUALI

QP1 I corridoi delle ciclovie regionali complessivo

CICLOVIE REGIONALI

LIMITI AMMINISTRATIVI E PARCHI

limiti amministrativi regionali

limiti amministrativi provinciali

parchi

ciclovia adriatica
ciclovia dei Tratturi
fondovalle Trigno

ciclovia della Val di Sangro

ciclovia media e bassa Val di Sangro

ciclovia colline frentani e crinale Iancianese

ciclovia della via Tiburtina Valeria

ciclovia della Val Vomano e del Gran Sasso d'Italia

ciclovia Teramo e Val Tordino

ciclovia media e bassa Val Vomano

ciclovia Salaria - Vibrata

ciclovia Val Vibrata

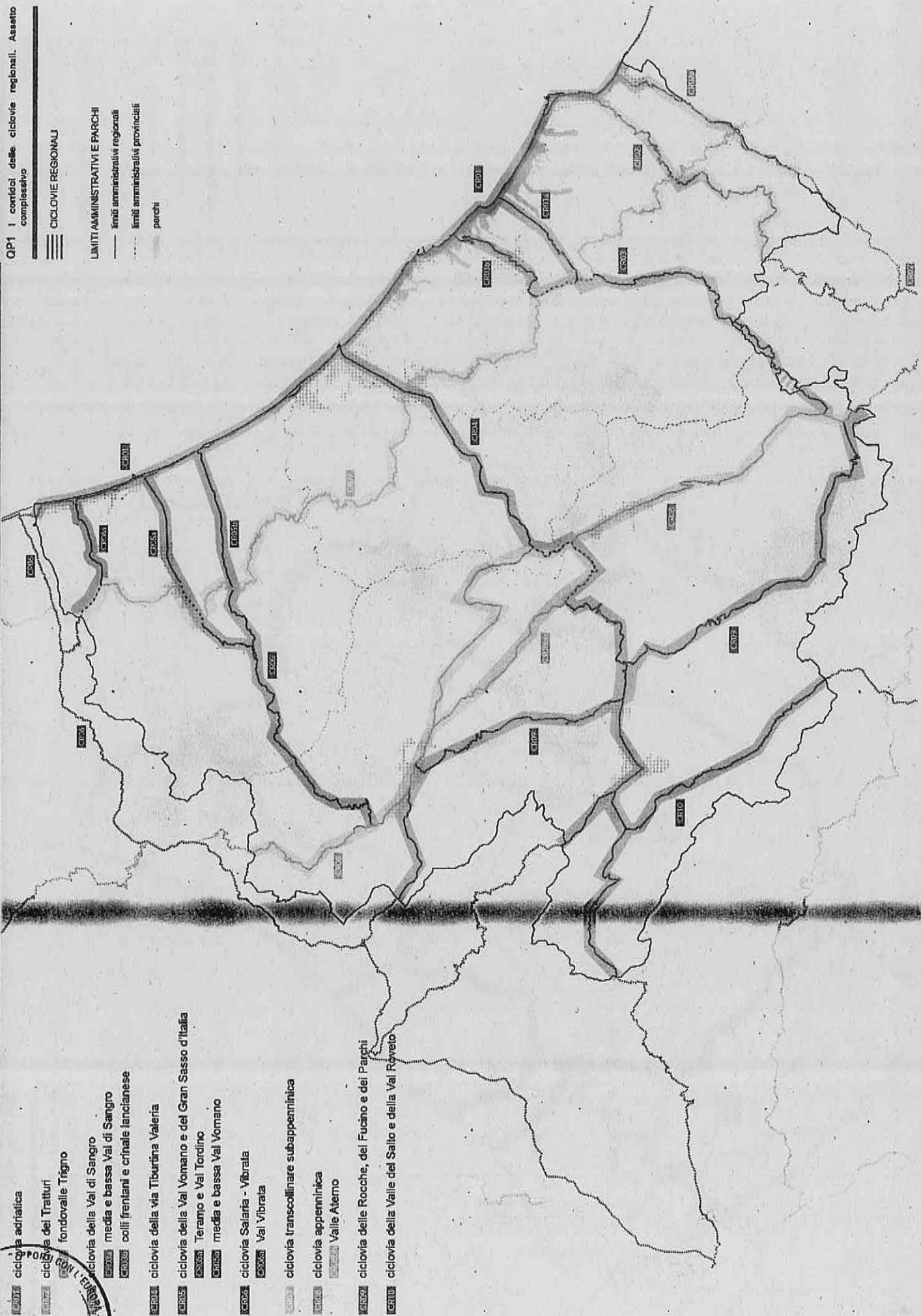
ciclovia transcollinare subappenninica

ciclovia appenninica

ciclovia Valle Aterno

ciclovia delle Rocche, del Fucino e dei Parchi

ciclovia della Valle del Salto e della Val Roveto





Eurovelo

E07 itinerario 7: Strada del Sale

E05 itinerario 5: Via Roma Frangipane

Bicitalia

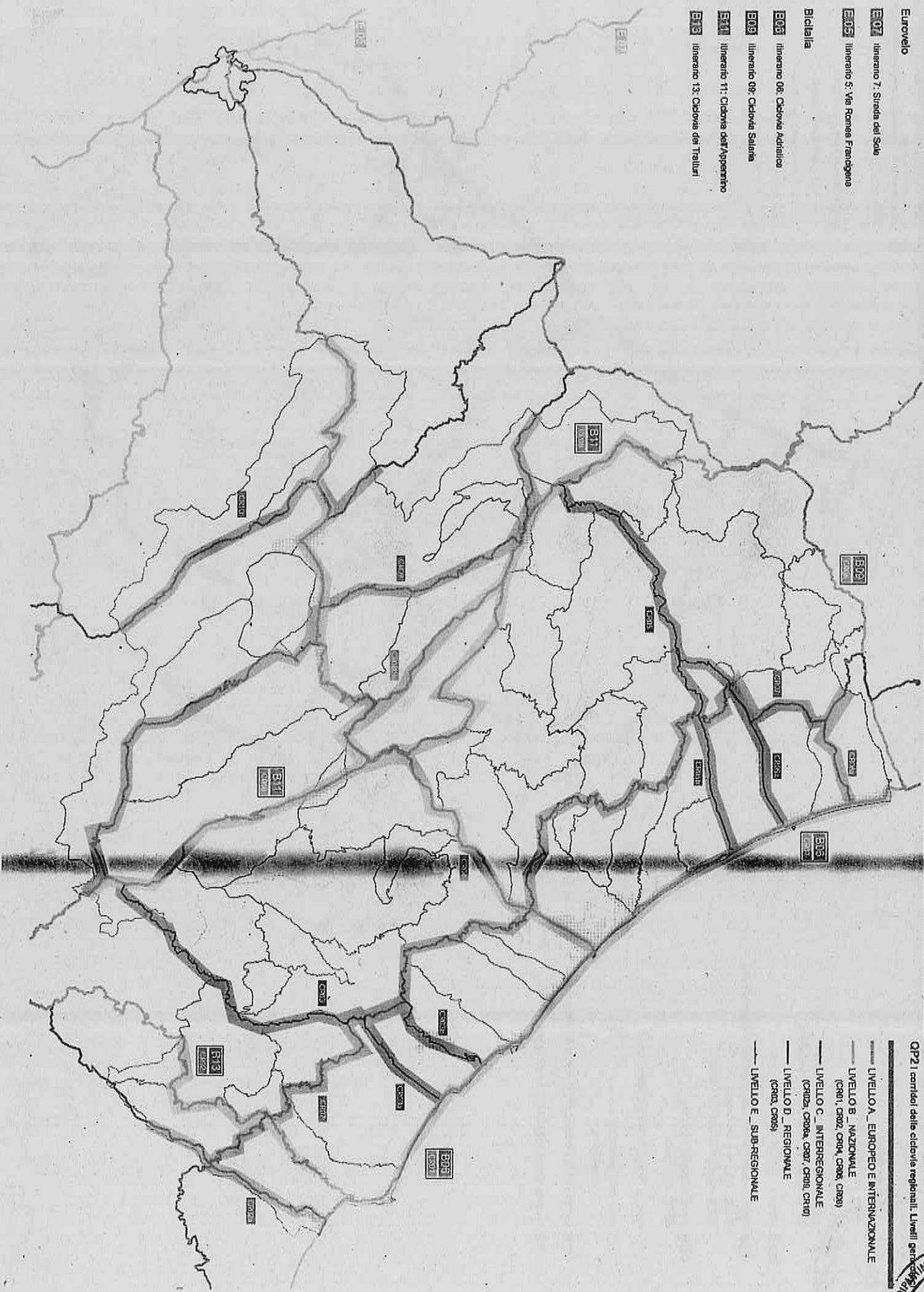
B06 itinerario 06: Ciclovia Adriatica

B09 itinerario 09: Ciclovia Salina

E11 itinerario 11: Ciclovia dell'Appennino

B13 itinerario 13: Ciclovia dei Trullari

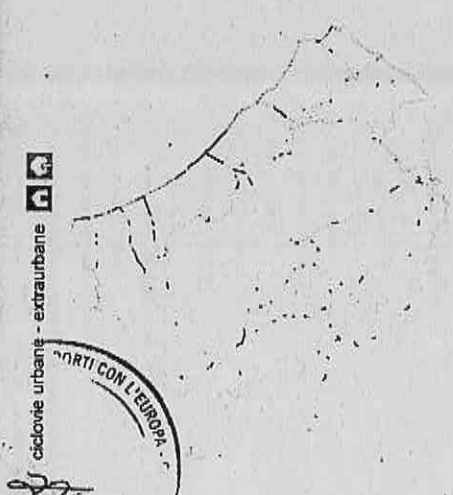
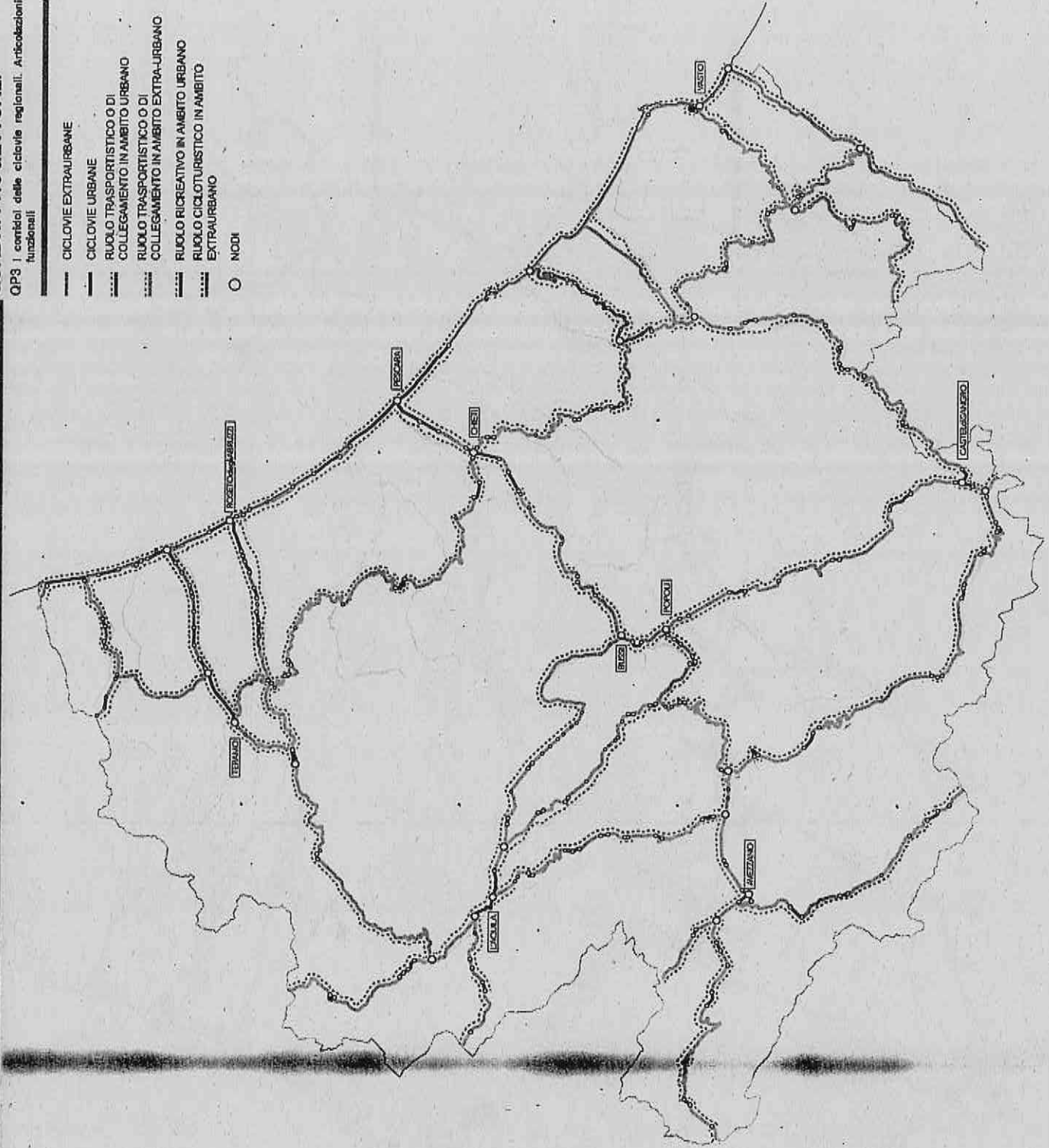
- LIVELLO A, EUROPEO E INTERNAZIONALE
- LIVELLO B, NAZIONALE
(CR01, CR02, CR04, CR05, CR09)
- LIVELLO C, INTERREGIONALE
(CR02a, CR04a, CR07, CR08, CR10)
- LIVELLO D, REGIONALE
(CR03, CR06)
- LIVELLO E, SUB-REGIONALE



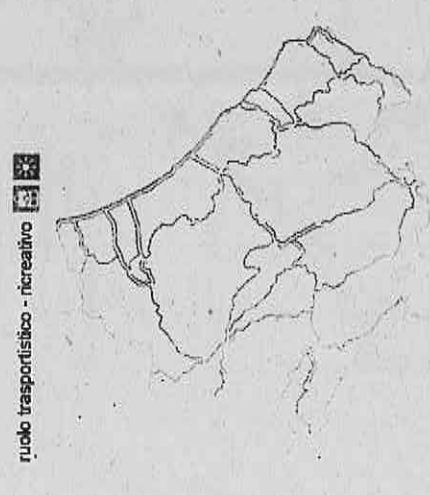
QUADRI PROGETTUALI

QP3 I corridoi delle ciclovie regionali. Articolazioni funzionali

- CICLOVIE EXTRAURBANE
- CICLOVIE URBANE
- RUOLO TRASPORTISTICO O DI COLLEGAMENTO IN AMBITO URBANO
- RUOLO TRASPORTISTICO O DI COLLEGAMENTO IN AMBITO EXTRA-URBANO
- RUOLO RICREATIVO IN AMBITO URBANO
- RUOLO CICLOTURISTICO IN AMBITO EXTRAURBANO
- NODI



ciclovie urbane - extraurbane

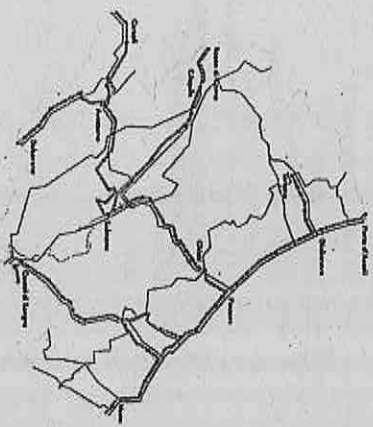


ruolo trasportistico - ricreativo

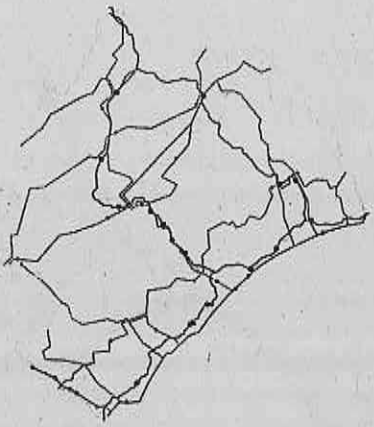


ruolo ricreativo in ambito fluviale

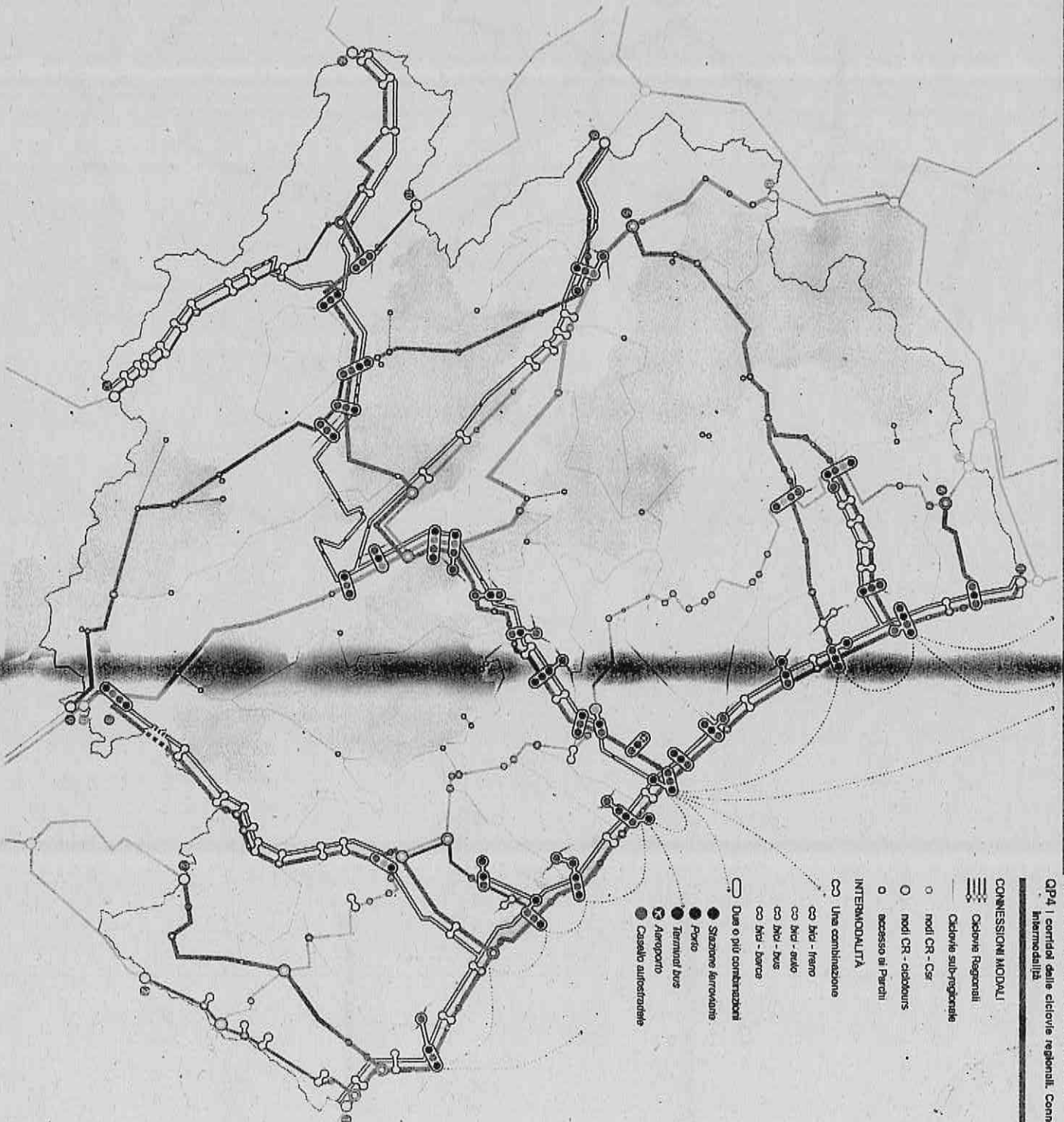
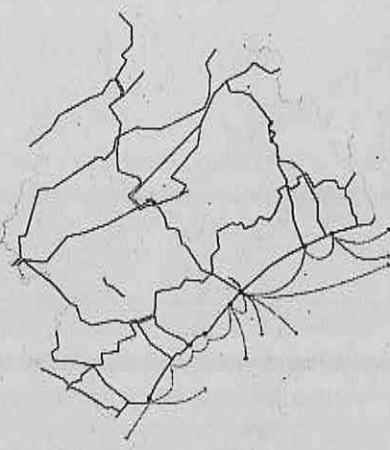




Intermodalità bici - auto e bus



Intermodalità bici - barca e canoa



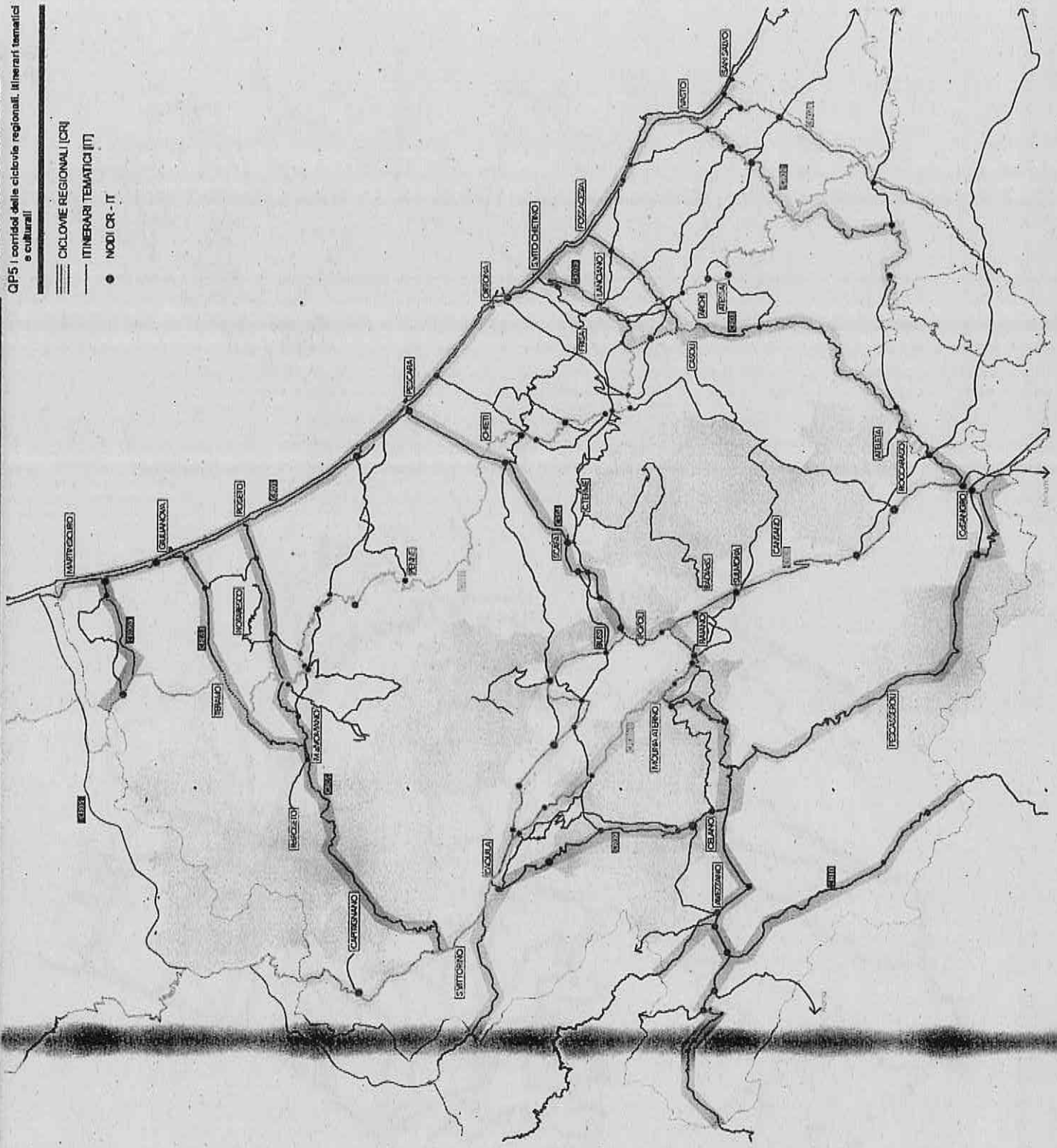
- CONNESSIONI MODALI**
- ▬ Ciclovie Regionali
 - ▬ Ciclovie sub-regionali
 - nodi CR - CR
 - nodi CR - CS*
 - nodi CR - ciclobus
 - accesso ai Parchi
- INTERMODALITÀ**
- ∞ Una combinazione
 - CR bici - treno
 - CR bici - auto
 - CR bici - bus
 - CR bici - barca
 - Due o più combinazioni
- Infrastruttura**
- Stazione ferroviaria
 - Porto
 - Terminali bus
 - Aeroporto
 - Casello autostradale



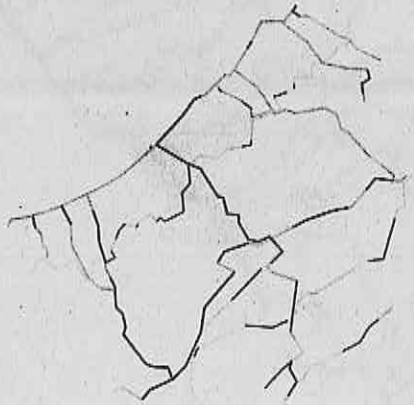
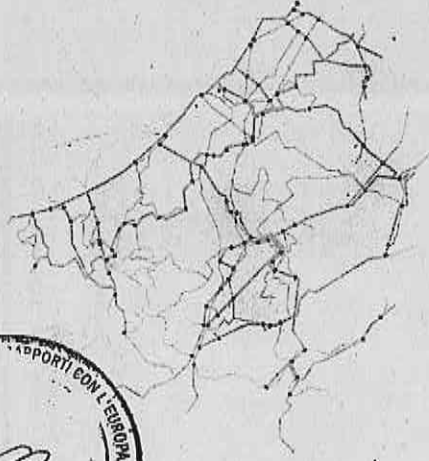
QUADRI PROGETTUALI

CP5 I corridoi della ciclovie regionali, itinerari tematici e culturali

- ==== CICLOVIE REGIONALI (CR)
- ITINERARI TEMATICI (IT)
- MODI CR - IT



le sovrapposizioni (CR)



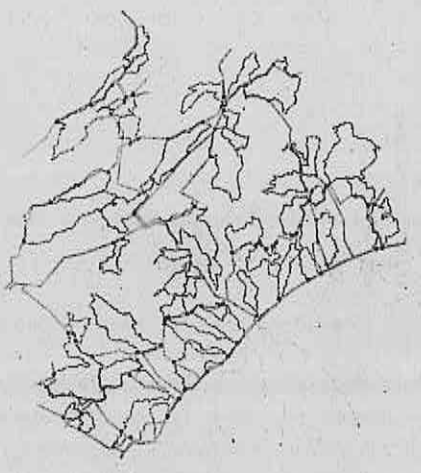
QUADRI PROGETTUALI
QP6 I corridoi delle ciclovie regionali ciclostradali

CICLOTOURS (CT) Fonte: Regione Abruzzo - Dipartimento Turismo, Cultura e Paesaggio

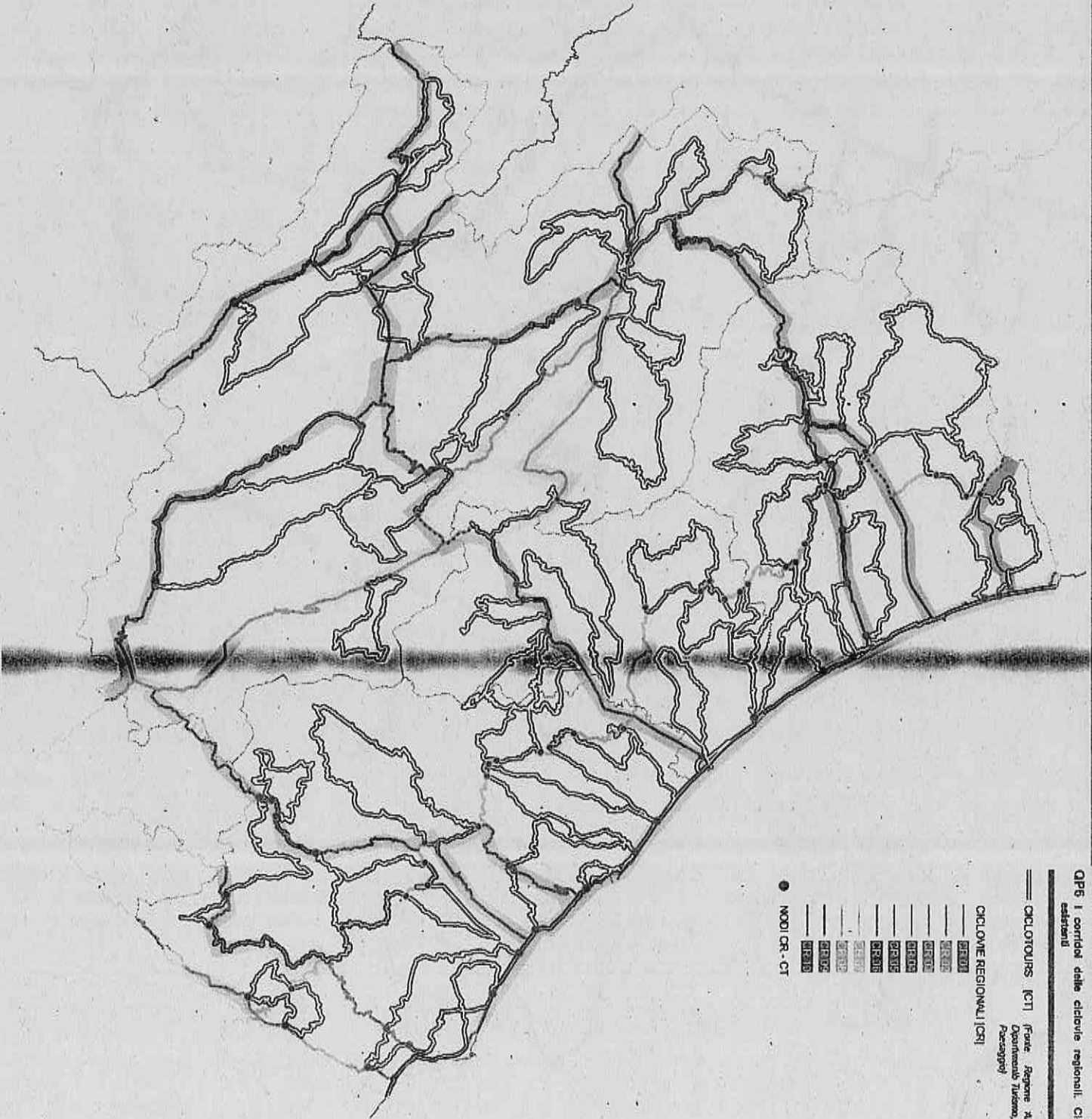
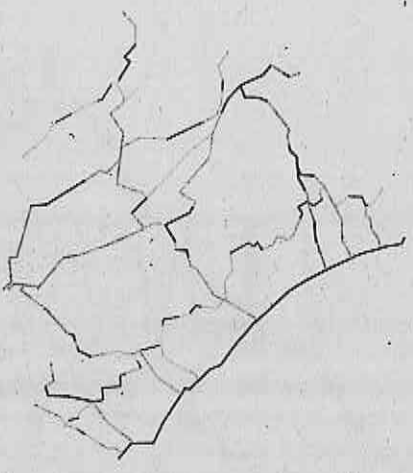
CICLOVIE REGIONALI (CR)

- CR 01
- CR 02
- CR 03
- CR 04
- CR 05
- CR 06
- CR 07
- CR 08
- CR 09
- CR 10
- CR 11
- CR 12
- CR 13

● NODI CR - CT



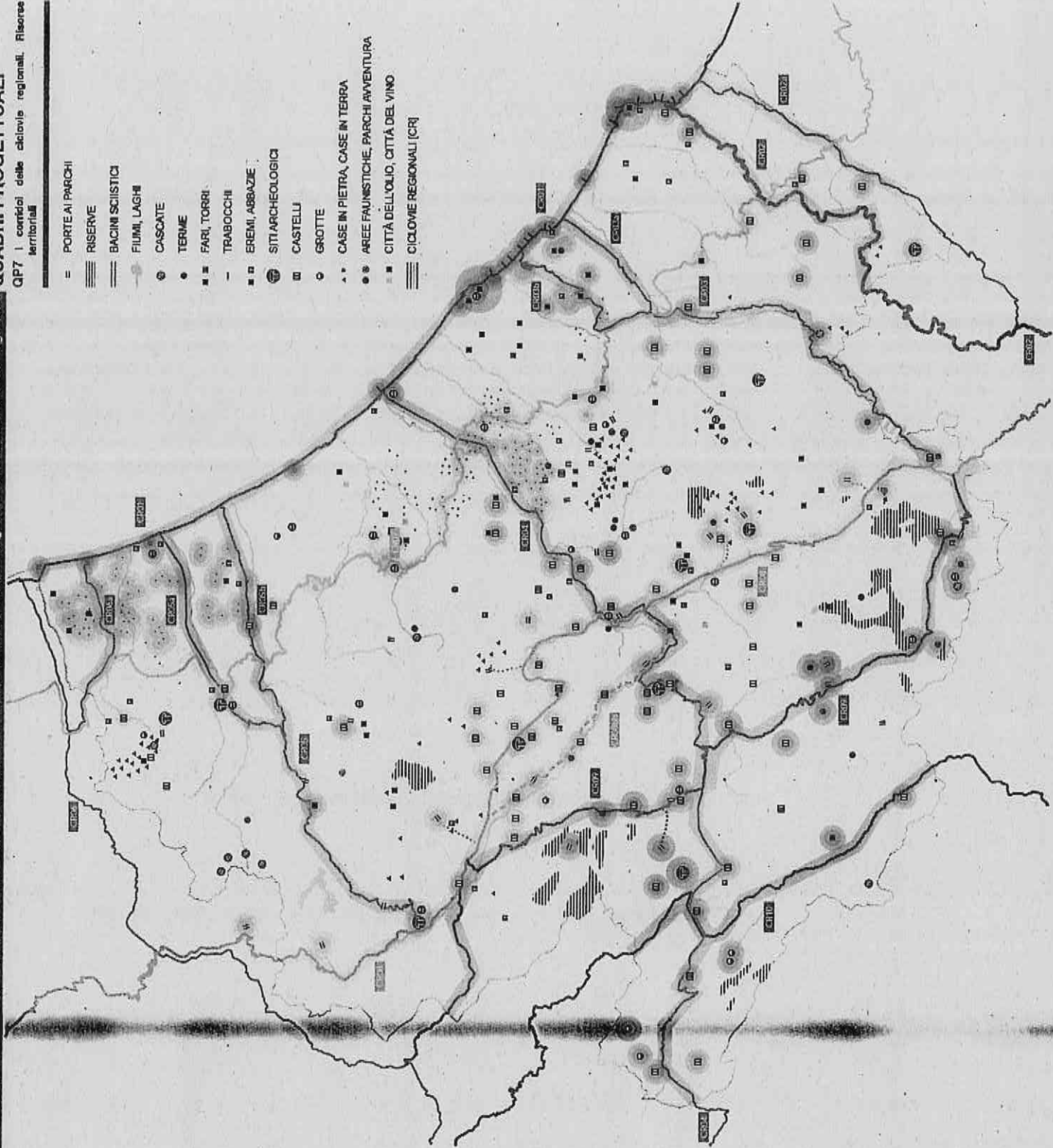
le sovrapposizioni (CR)



QUADRI PROGETTUALI

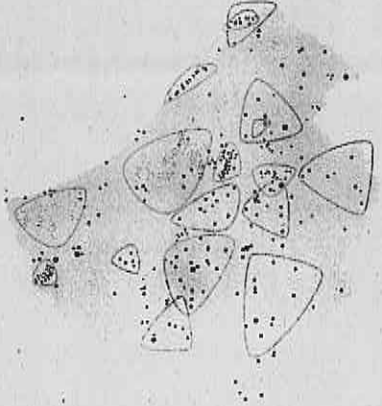
QP7 I contorni delle ciclovie regionali. Risorse territoriali

- = PORTE AI PARCHI
- ≡ RISERVE
- ≡ BACINI SCIISTICI
- FILIMI, LAGHI
- CASCADE
- TERME
- FARI, TORRI
- TRABOCCHI
- EREMI, ABBAZIE
- ⊕ SITI ARCHEOLOGICI
- CASTELLI
- GROTTI
- ▲ CASE IN PIETRA, CASE IN TERRA
- AREE FAUNISTICHE, PARCHI AVVENTURA
- CITTÀ DELL'OLIO, CITTÀ DEL VINO
- ≡ CICLOVIE REGIONALI (CR)



contesi
APPORTI CON I ENIBR
2019

risorse storiche, culturali, architettoniche



risorse enogastronomiche

