

La nuova ciclovia urbana



Città di Teramo

Cari cittadini,
la nostra città sta affrontando un cambiamento importante. La nuova ciclovia urbana, che prevede la realizzazione di 12 chilometri di piste ciclabili dal centro fino a San Nicolò, non rappresenta solo un'infrastruttura ma un investimento strategico per il futuro di Teramo, voluto e approvato dall'intero consiglio comunale, all'unanimità dei presenti, maggioranza e opposizione, e che in questi giorni si sta portando ad esecuzione.

Comprendiamo le perplessità e i dubbi di molti di voi, ed è giusto che un'opera pubblica di questa portata susciti un ampio dibattito. Ma è proprio dal confronto che nasce il progresso, ed è con questa convinzione che vogliamo illustrare le ragioni alla base di questo importante progetto che stiamo realizzando.

Questa ciclovia, che collega le principali stazioni ferroviarie e degli autobus del territorio comunale e la sede universitaria di Piano D'Accio, nasce con l'obiettivo di trasformare Teramo in una città basata su un modello urbano sempre più inclusivo, resiliente, sicuro e sostenibile.

E proprio la sicurezza di tutti gli utenti della strada è stata l'elemento centrale della progettazione di questa ciclopedonale, che non è pensata solo per chi utilizza oggi la bicicletta ma per tutti i cittadini che cercano un'alternativa al traffico e che, nel rispetto di tutte le normative vigenti, ci ha permesso e ci permetterà di regolare in maniera più ordinata il traffico e rafforzare la sicurezza dei pedoni su due arterie strategiche, abbattendo anche le barriere architettoniche. Come ogni trasformazione, anche questa richiede tempo e adattamento e siamo certi che, col tempo, tutti ne riconosceremo i benefici.

Questo documento non ha la pretesa di essere esaustivo; abbiamo raccolto i dubbi e le domande più ricorrenti emersi in questo periodo, ma siamo consapevoli che ci sarà spazio per ulteriori riflessioni. Il dialogo con i cittadini è sempre stato al centro del nostro operato e continuerà ad esserlo.

Ascoltare, confrontarsi e migliorare insieme è il metodo con cui abbiamo inteso amministrare Teramo fin dal primo giorno, e proseguiamo insieme a voi su questa strada.



Il Sindaco

Via Po e Via De Gasperi sono strade a scorrimento veloce?

No, sono due strade **urbane di quartiere**, con un **limite** di velocità di **50 km/h** che dovrebbe essere rispettato.



La pista ciclopedonale ha reso via Po e via De Gasperi strade insicure, restringendo eccessivamente la carreggiata?

No, assolutamente. La larghezza della carreggiata è quella **prevista** dalla **normativa** per bus e mezzi di soccorso.

Al contrario, **la sicurezza** delle due importanti arterie è **sensibilmente aumentata**: oggi gli automobilisti sono indotti a rispettare il **limite** di velocità (che è di **50 km/h**) e, proprio grazie alla realizzazione della ciclabile, è stato possibile dotare via De Gasperi di percorsi pedonali continui e protetti, per la sicurezza di tutti i pedoni, i ciclisti e delle persone con delle disabilità motorie.



La nuova ciclovia urbana

I cordoli così realizzati sono pericolosi o fuori norma?

No, sono perfettamente a norma. Secondo il DM 557/99, i cordoli devono avere una **larghezza minima** di **50 cm**. Un parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 29 ottobre 2013 suggerisce che l'**altezza minima** dei cordoli sia di almeno **15 cm** e raccomanda che i lati dei cordoli abbiano degli angoli smussati, in modo da evitare l'impatto tra il pedale della bici e il cordolo stesso e ridurre i rischi in caso di caduta sia dalla bici all'interno della ciclabile e sia dalla moto al suo esterno.



Le persone che vanno in bici a Teramo sono poche?

Molte persone si spostano ogni giorno a piedi o in bicicletta, ma fino ad oggi lo hanno fatto in condizioni di scarsa sicurezza. A conferma di questo ci sono i dati di Vaimoo, azienda di bike-sharing presente in città, che dimostrano **una crescita costante** dell'**uso della bici**, tanto da spingere l'azienda a programmare un incremento del numero di bici a disposizione e delle relative stazioni.



Teramo è una città che non si presta alla biciclette poiché prettamente collinare?

Sebbene alcuni quartieri, come Colleparco, siano situati in collina, **gran parte** della **città** si sviluppa su un **terreno** con **pendenze trascurabili**. Zone come la Cona, viale Crucioli, il centro cittadino, viale Bovio, parte della zona del Castello, San Berardo, Gammaraana, parte di Villa Mosca, Villa Pavone, Piano d'Accio e San Nicolò ne sono esempi. Inoltre, la crescente diffusione delle **biciclette elettriche** rende le **salite meno impegnative**.



Lo spazio per il transito dei mezzi di soccorso è sufficiente?

Sì, in via Po **sono state eliminate le isole spartitraffico che erano al centro**. Ora un mezzo di soccorso può transitare anche nel mezzo della carreggiata, quando gli altri mezzi accostano. Tutte le norme di sicurezza sono perfettamente rispettate.



La nuova ciclovia urbana

Una pista ciclopedonale costruita in una strada trafficata può esporre i ciclisti a livelli elevati di inquinamento?

Tutte le ricerche concordano che **il livello di inquinamento è maggiore all'interno dell'abitacolo**, dove questo si accumula.

La ricerca internazionale "Can air pollution negate the health benefits of cycling and walking?" ("Può l'inquinamento atmosferico negare i benefici del pedalare e camminare?") pubblicata su "Preventive medicine" e riportata da numerosi organi di stampa internazionali, ha dimostrato come i benefici della mobilità attiva, anche in presenza di elevati livelli di polveri sottili (PM 2.5), siano superiori ai rischi da inquinamento per attività fino a 5 ore a giorno, con beneficio massimo per attività di un'ora e mezza al giorno. Quindi **la sedentarietà risulta assai più rischiosa per la salute del camminare e pedalare in presenza di traffico.**

[**LEGGI LA RICERCA**](#)

La nuova ciclovia urbana



Questa pista si poteva realizzare al parco fluviale?

No, perché questa è un'opera di **mobilità sostenibile** e **alternativa** pensata per **collegare** le **stazioni ferroviarie** e i **principali nodi** del trasporto pubblico.

Una pista nel parco fluviale avrebbe invece una funzione prevalentemente ricreativa, meno adatta agli spostamenti quotidiani. L'obiettivo è **rafforzare** e **promuovere** un sistema di **mobilità** che integri **bici, treni** e **autobus**. Questo offrirà un'alternativa sicura, salutare ed economica per studenti e lavoratori pendolari. Per questo motivo, il **percorso** attraversa le tre **stazioni** ferroviarie di Teramo (Centro, Piano d'Accio e San Nicolò), il **terminal bus** di San Francesco, i **parcheggi** di interscambio di San Francesco e San Gabriele, fino a raggiungere la facoltà di Veterinaria a Piano d'Accio. In questo modo si crea un collegamento diretto tra Teramo città, Villa Pavone, Piano d'Accio e San Nicolò.

Nel corso del processo di progettazione un'autorevole società internazionale, la Decisio SRL, ha redatto, come previsto dal PNRR, un Documento di Valutazione delle Alternative Progettuali con Analisi Multicriteri e analisi dei costi e benefici socio-economici. È stato quindi scelto il percorso risultato più utile e conveniente.



Perché proprio via Po?

L'alternativa a via Po sarebbe stata viale Crispi. In questo caso, però, sarebbe stato necessario eliminare dei parcheggi per poter realizzare la ciclabile, mentre in via **Po** il **numero di parcheggi non è stato diminuito**, ma anzi **è stato aumentato** di fronte alle attività commerciali nella zona vicino al Ponte di Cartecchio. La **strada** è stata resa **più sicura** per tutte le utenze.



È vero che le piste ciclopedonali non sono frequentate dai ciclisti sportivi?

Anche i **ciclisti sportivi sono tenuti a utilizzarle**. Tuttavia, **la pista ciclopedonale è progettata principalmente per chi usa la bicicletta come mezzo di trasporto**, come, ad esempio, gli studenti universitari e i dipendenti del polo di Piano D'Accio, che potranno combinare l'uso della bici con i mezzi pubblici.

La nuova ciclovia urbana



La pista ciclopedonale è già percorribile?

No, **a oggi è ancora un cantiere** e i lavori del primo lotto sono ancora in corso. Restano da completare i tratti sui ponti San Gabriele e San Francesco, mentre in via De Gasperi alcuni segmenti saranno realizzati senza cordoli. È inoltre previsto il collegamento della ciclabile della Gammarana con viale Crispi.



Ci sono interventi che non risultano essere a norma?

No, tutti gli interventi **rispettano le normative vigenti**.



I cordoli verranno resi più visibili?

Sì, **saranno dipinti con segnaletica a strisce rosse e bianche** e verrà **implementata la segnaletica verticale** prevista dal progetto.



La nuova ciclovia urbana

La ciclopedonale aumenta il rischio di incidenti?

No, al contrario **lo riduce sensibilmente**. La separazione fisica creata dai **cordoli** – che, a fine cantiere, saranno opportunamente segnalati e resi ben visibili sia cromaticamente che tramite apposita segnaletica – garantisce la **piena sicurezza**.

Riportando inoltre la carreggiata alle dimensioni previste dal Codice della Strada per una strada urbana, si assicura il rispetto dei limiti di velocità, **migliorando** così la **sicurezza complessiva**. In particolare, l'articolo 140 del regolamento di esecuzione del C.D.S. stabilisce che la larghezza della corsia di marcia può variare da 3,50 m a 2,75 m, a seconda della tipologia di strada.

L'aspetto della sicurezza stradale è stato attentamente valutato nel Documento di Valutazione delle Alternative Progettuali, che include un'Analisi Multicriteri e un'analisi costi-benefici socioeconomici.



La nuova ciclovia urbana

Questo progetto è passato in consiglio comunale?

Il Progetto di fattibilità Tecnico-Economica è stato **approvato**, all'**unanimità** di tutti i presenti, **maggioranza** e **opposizione**, in Consiglio Comunale, il 5 maggio 2023.



I parcheggi lungo via Po sono pericolosi per la persona che esce dall'auto?

No. Ovviamente, chi esce deve prestare attenzione, come in qualsiasi strada urbana, ad esempio viale Crispi. Tuttavia, trattandosi di una strada di quartiere con un limite di velocità di 50 km/h, il rischio è identico a quello presente in tutte le strade urbane.



È un progetto che favorisce l'abbattimento delle barriere architettoniche?

Sì, i **percorsi** pedonali **continui** e **protetti** garantiscono maggiore **sicurezza** per **tutti**, comprese le persone con **disabilità** motorie e i genitori con **passeggini**.

La nuova ciclovia urbana



Il fatto che la pista ciclopedonale inizi all'uscita della superstrada è inusuale?

No. **Via Po** e via **De Gasperi**, pur avendo rappresentato in passato un collegamento tra montagna e mare, **oggi sono strade urbane** a tutti gli effetti e pertanto non si tratta di strade a scorrimento veloce.

La realizzazione del Lotto Zero ha ridotto il traffico di attraversamento, permettendo la sua trasformazione in un asse più sicuro e vivibile per tutti.



Qual è la convenienza della bici rispetto alla macchina?

La bicicletta rappresenta una delle migliori soluzioni per la mobilità urbana, offrendo benefici non solo a chi pedala, ma all'intera collettività.



La nuova ciclovia urbana

Qual è la convenienza della bici rispetto alla macchina?

Tempo: la maggior parte degli spostamenti in auto sono inferiori a 5 km, e per queste distanze la bici è spesso più veloce, evitando traffico e tempi di parcheggio. Le biciclette elettriche, inoltre, rendono efficienti anche percorsi più lunghi.

Risparmio economico: utilizzare la bicicletta permette di ridurre le spese per carburante, manutenzione, gestione e usura dell'auto, un aspetto ancora più rilevante in un contesto in cui il costo dei veicoli è in aumento.

Salute: la mobilità attiva ha effetti positivi sulla salute, contrastando la sedentarietà e riducendo il rischio di malattie cardiovascolari. Pedalare e camminare migliorano anche l'umore e aiutano a prevenire stati depressivi.



La nuova ciclovia urbana

Qual è la convenienza della bici rispetto alla macchina?

Meno traffico e inquinamento: anche chi non utilizza la bici ne trae beneficio. Ogni bicicletta in più significa meno auto in circolazione, con una riduzione del traffico e dell'inquinamento atmosferico.

Recupero dello spazio pubblico: incentivare l'uso della bici consente di liberare spazio nelle città. Una bicicletta occupa molto meno spazio rispetto a un'auto o a un SUV, permettendo di riqualificare aree urbane e restituirle alla collettività per usi più sostenibili ed efficienti.



La nuova ciclovia urbana



Città di Teramo

**La nuova
ciclovia urbana**