



I PROGETTI DI PAESAGGIO NELLE MARCHE DOPO IL SISMA DEL 2016

I progetti di paesaggio: la mobilità lenta “Ciclovia delle Marche”

Fermo 11 Marzo 2019

Arch. Michela Ferroni

Funzionario REGIONE MARCHE

P.O. Mobilità sostenibile e attuazione interventi POR FESR e FSC

per iniziare ... alcune riflessioni e suggestioni

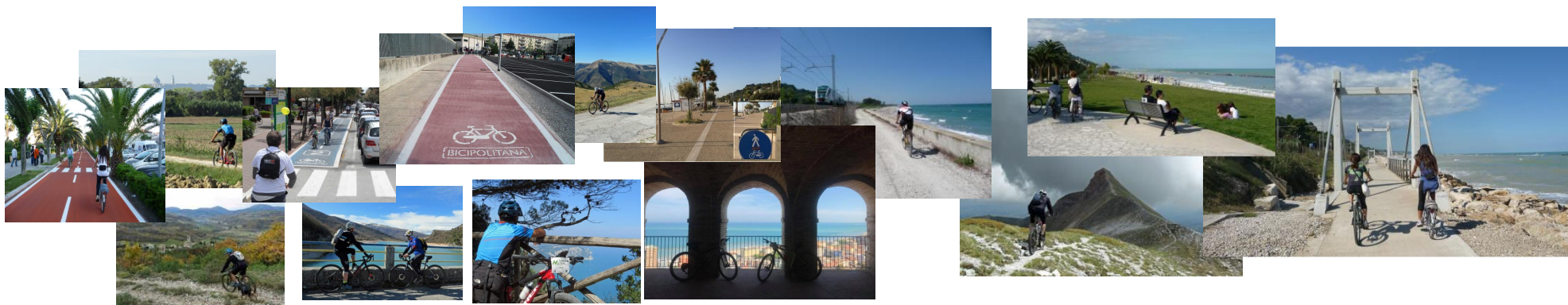
MOBILITA' DOLCE E CICLABILITA':

Il termine **CICLABILITÀ** si riferisce alla mobilità che si serve della bicicletta, in ambito urbano ed extraurbano, come mezzo di trasporto, come strumento di ricreazione e come turismo. Il concetto comprende anche il complesso di interventi materiali e immateriali volti a favorire l'uso della bicicletta.

CICLABILITA' = INFRASTRUTTURA + PROMOZIONE

INFRASTRUTTURA CICLABILE

Insieme di elementi infrastrutturali costituito da “infrastrutture ciclabili lineari”, quali: piste ciclabili, percorsi ciclopeditoni, sentieri ciclabili, reti ciclabili ... ma anche da “infrastrutture puntuali” quali: collegamenti per la messa in rete, aree di interscambio multimodale, cicloparcheggi, velostazioni, bike sharing, aree di sosta, aree di servizio, aree di ristoro ...



Fonte: *Il manuale delle piste ciclabili e della ciclabilità – Sergio Deromedis*

LE INFRASTRUTTURE CICLABILI

- Modificano il paesaggio, l'aspetto di città e panorami e ... in alcuni casi ... possono caratterizzare fortemente tali ambiti



LE INFRASTRUTTURE CICLABILI

- Consentono di raggiungere luoghi diversi, attraverso la mobilità dolce, spostandosi a piedi o in bicicletta e di godere in modo diverso degli spazi che ci circondano
- Cambiano la percezione del paesaggio
- Cambiano il punto di vista da cui guardare il paesaggio: la campagna, la montagna, la città
- Cambiano la dinamica di come vivere lo spazio che ci circonda e le nostre abitudini



LE CICLOVIE DELLE MARCHE: LA RETE CICLABILE REGIONALE

- ❑ Il Programma di Governo Regionale ha, tra le sue priorità, lo **SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA**
- ❑ Con il quale si intende assicurare un forte contributo: alla lotta all'inquinamento, al **RILANCIO DI CITTÀ PIÙ SOSTENIBILI**, salubri e vivibili, alla **PROMOZIONE DEL TURISMO E CICLOTURISTICO**, alla migliore e più sana fruizione del territorio
- ❑ Il Programma Regionale è finalizzato alla realizzazione di una **RETE CICLABILE REGIONALE** caratterizzata da un **SISTEMA DI CICLOVIE** denominate **CICLOVIE delle MARCHE**
- ❑ Il **SISTEMA DI CICLOVIE** è costituito da un **ASSE COSTIERO** (nord-sud) che percorre la fascia adriatica e si connette con le **DIRETTICI TRASVERSALI** (est-ovest) disposte lungo le principali vallate fluviali
- ❑ Un **IMPIANTO “A PETTINE”** che consentirà, attraverso un sistema di sviluppo della **MOBILITÀ DOLCE**, il collegamento delle aree interne con la costa e la Ciclovìa Adriatica, ciclovìa di livello Nazionale



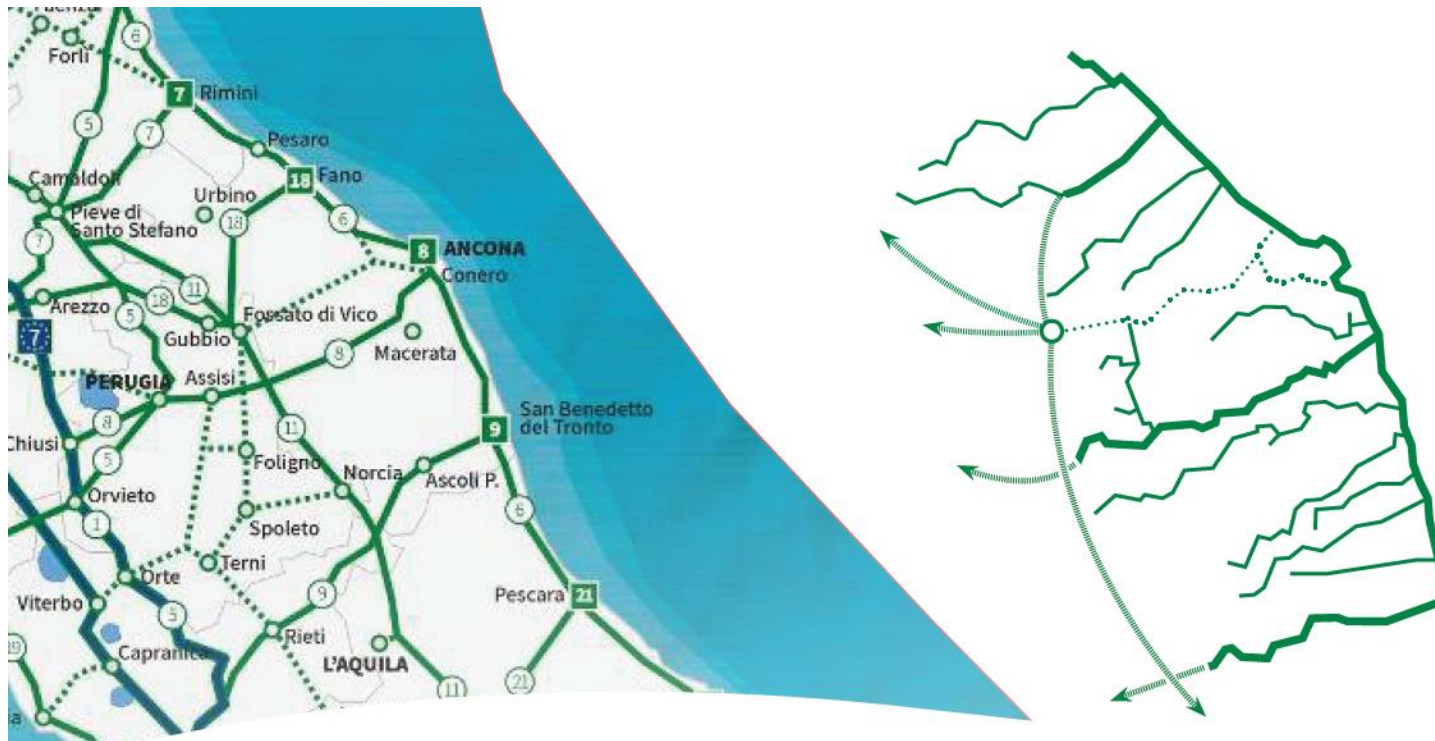
LE CICLOVIE DELLE MARCHE: LA RETE CICLABILE REGIONALE

La rete delle **CICLOVIE DELLE MARCHE** si inserisce nel SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE, così come definito dalla Legge 2/2018, che riprende il disegno della rete “Bicitalia” definito dalla FIAB e che a sua volta si inquadra nella rete europea “Eurovelo”.

Il disegno della rete “Bicitalia” riprende i collegamenti storici che legano le Marche al versante Tirrenico e alla dorsale Adriatica.

Si tratta sostanzialmente di un sistema di percorrenze “a pettine” che segue la direzionalità delle vallate perpendicolari alla costa, partendo dalla dorsale appenninica.

Con la rete delle **CICLOVIE DELLE MARCHE** si intende realizzare il modello strutturale a pettine, quale elemento portante di un sistema più complesso che coinvolge i centri collinari e montani secondo una sequenza di itinerari che verranno poi “classificati” in ragione della difficoltà di percorrenza, dei servizi presenti, delle interrelazioni con gli altri sistemi del trasporto pubblico su ferro e su gomma.



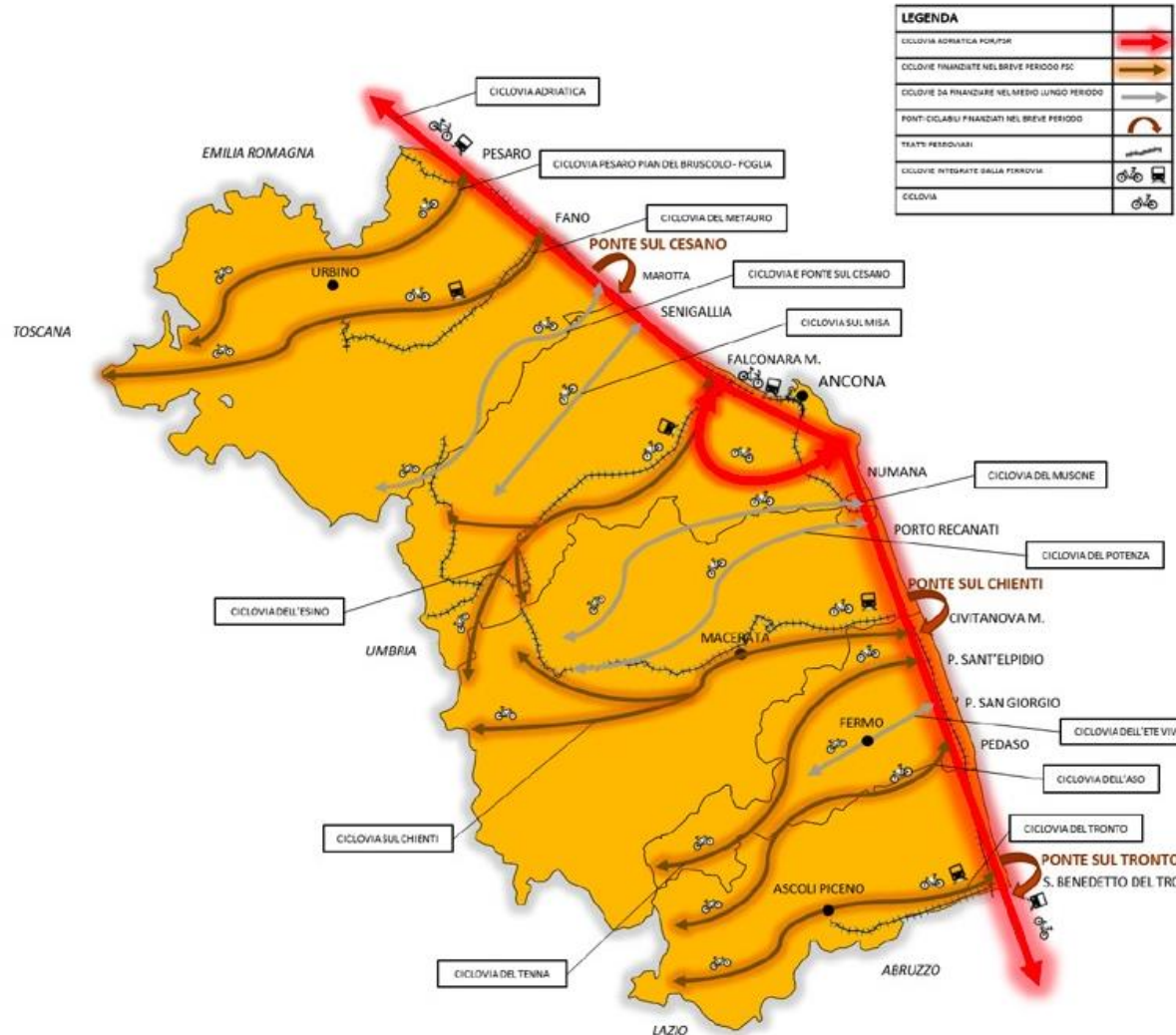
OBIETTIVO:

Realizzare una **RETE CICLABILE REGIONALE**, interconnessa ed **integrata con il “sistema del Trasporto Pubblico Locale ferroviario ed automobilistico”** e con **circuiti ed infrastrutture al servizio dei ciclisti**, (parcheggi dedicati, nodi di scambio intermodale, velostazioni, bike officine, velodromi, punti informazione cicloturistica e punti ristoro). Favorire lo **sviluppo di tutto il territorio marchigiano**, compresa l’area del cratere, valorizzando le tante località regionali, ricche di qualità ambientali, paesaggistiche e culturali.

IL SISTEMA PRIMARIO: SCHEMA “A PETTINE”

La **RETE CICLABILE REGIONALE** risulta essere caratterizzata da un **SISTEMA DI CICLOVIE**, costituito da un asse costiero (nord-sud), che percorre la fascia adriatica e si connette con le direttrici trasversali (est-ovest), disposte lungo le principali vallate fluviali. Il “sistema primario” della Rete Ciclabile Regionale individua uno schema “a pettine” ed è costituito da **14 CICLOVIE** che sono le **PRINCIPALI DIRETTRICI DI SVILUPPO**

	CICLOVIA	ITINERARIO: Origine / Fine
1	Ciclovia ADRIATICA	Gabicce Mare-San Benedetto del Tronto-Sentina
2	Ciclovia del FOGLIA	Pesaro – Pian del Bruscolo - Belforte all'Isauro
3	Ciclovia del METAURO	Fano – Borgo Pace
4	Ciclovia del CESANO	Cesano di Senigallia – Serra Sant'Abbondio
5	Ciclovia del MISA	Senigallia - Arcevia
6	Ciclovia dell'ESINO	Falconara – Sassoferrato – Fabriano - Esanatoglia
7	Ciclovia del MUSONE	Numana - Gagliole
8	Ciclovia del POTENZA	Porto Recanati – Fiuminata
9	Ciclovia del CHIENTI	Civitanova - Urbisaglia - Serravalle
10	Ciclovia del TENNA	Porto Sant'Elpidio – Fermo - Montefortino
11	Ciclovia dell'ETE VIVO	Porto San Giorgio - S. Vittoria in Matenano
12	Ciclovia dell'ASO	Altidona - Montemonaco
13	Ciclovia del TESINO	Grottammare- Force
14	Ciclovia del TRONTO	San Benedetto – Arquata del Tronto



LA PROGRAMMAZIONE FINANZIARIA E LE RISORSE ATTIVATE:

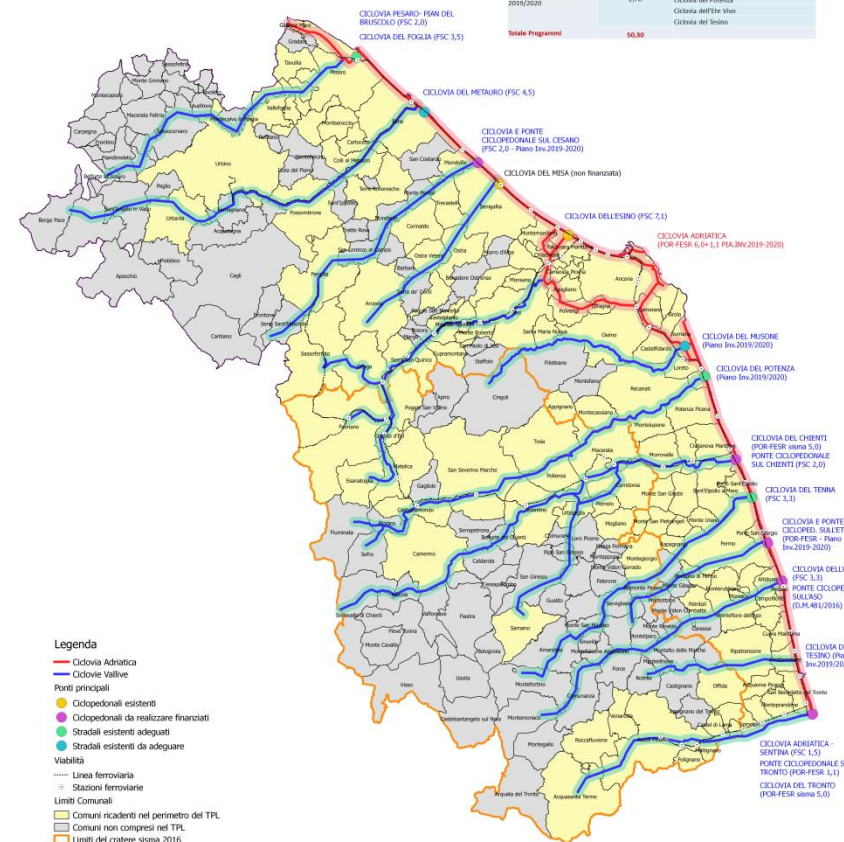
Un grande investimento per dare “AVVIO” alla realizzazione della Rete Ciclabile Regionale

La programmazione regionale, di “breve periodo”, vede l’attivazione, al momento, di circa **50,3 M€** di investimenti, a valere su differenti fonti di finanziamento, che permetteranno di realizzare diversi tracciati della rete ciclabile, per uno sviluppo stimato di oltre **250 Km**, compresi importanti “opere d’arte”.

REGIONE MARCHE SCHEMA RETE CICLABILE REGIONALE PROGRAMMAZIONE FINANZIAMENTI

Fonte	Finanziamento (M€)	Area intervento
FESR + PIA. Inv. 2019/2020	7,30	Ciclovia Adriatica
FESR	1,10	Ciclovia Adriatica Ponte ciclo-ped sul Tronto
FESR-SISMA	5,00	Ciclovia del Chienti
	5,00	Ciclovia del Tronto
	3,50	Ciclovia del Foglia
	2,00	Ciclovia Pesaro-Pian Del Bruscolo
	4,50	Ciclovia del Metauro
FSC	2,00	Ciclovia Adriatica Ponte ciclo-ped sul Cesano
	7,10	Ciclovia dell'Esino
	2,00	Ciclovia Adriatica Ponte ciclo-ped sul Chienti
	3,30	Ciclovia del Tenna
	3,30	Ciclovia dell'Aso
	1,50	Ciclovia Adriatica Porto d'Ascoli-Sentina
		Ciclovia del Musone
		Ciclovia del Potenza
		Ciclovia dell'Esino
		Ciclovia del Tesino
PIANO INVESTIMENTI 2019/2020	2,70	Ciclovia del Musone
		Ciclovia del Potenza
		Ciclovia dell'Esino
		Ciclovia del Tesino
Totale Programmato	50,30	

	AREA INTERVENTO denominazione CICLOVIA	Tipologia intervento	FINANZIAMENTO M€	FORNITORE FINANZIAMENTO
1	Ciclovia ADRIATICA	itinerario ciclabile	7,30	FESR + Piano Investimenti 2019/2021
2	Ciclovia Adriatica PONTE sul TRONTO	ponte ciclopedonale	1,10	FESR
3	Ciclovia Adriatica PONTE sul CESANO	ponte ciclopedonale	2,00	FSC
4	Ciclovia Adriatica PONTE sul CHIEN TI	ponte ciclopedonale	2,00	FSC
5	Ciclovia Adriatica Porto d'Ascoli-SENTINA	itinerario ciclabile	1,50	FSC
6	Ciclovia del FOGLIA	itinerario ciclabile	3,50	FSC
7	Ciclovia del Foglia PAN del BRUSCOLO	itinerario ciclabile	2,00	FSC
8	Ciclovia del METAURO	itinerario ciclabile	4,50	FSC
9	Ciclovia dell'ESINO	itinerario ciclabile	7,10	FSC
10	Ciclovia delle vallate CHIEN TI e POTENZA	itinerario ciclabile	5,00	FESR-SISMA
11	Ciclovia del TENNA	itinerario ciclabile	3,30	FSC
12	Ciclovia dell'ASO	itinerario ciclabile	3,30	FSC
13	Ciclovia del TRONTO	itinerario ciclabile	5,00	FESR-SISMA
14	Ciclovia del CESANO, MUSONE, POTENZA, ETE VIVO, TESINO	itinerario ciclabile	2,70	Piano Investimenti 2019/2021
15	Ciclovia Turistica ADRIATICA Nazionale	itinerario ciclabile	16	quota Regione Marche da definire



LA “MOLTEPLICITÀ” DEGLI INVESTIMENTI E LA “PLURALITÀ” DEI TERRITORI

LA PROGRAMMAZIONE FINANZIARIA E LE RISORSE ATTIVATE

Le tante risorse attivate fanno riferimento a differenti fonti di finanziamento, che per le loro proprie caratteristiche e peculiarità, hanno determinato diverse modalità di attuazione.

Partendo dalla concertazione con i territori, sono stati attivati e sono in corso di attivazione:

- Bandi di finanziamento
- Accordi di partenariato Regione/Soggetti attuatori
- Attuazione diretta da parte della Regione

Le diverse modalità di attuazione sono state e saranno uno stimolo per sollecitare la progettualità e la sensibilità alla tematica della CICLABILITÀ, non solo da parte dei progettisti, interni ed esterni alle Amministrazioni coinvolte, ma anche da parte dei vari soggetti interessati allo sviluppo della mobilità ciclistica, quali le Aziende che gestiscono il Trasporto Pubblico Locale su gomma, Trenitalia, RFI, gli operatori di bike sharing, i gestori di servizi collegati alla ciclabilità, le società interessate all'e-mobility, gli operatori del settore turistico...

I DIVERSI PAESAGGI ATTRAVERSATI DALLE CICLOVIE

La Ciclovie in corso di progettazione/realizzazione andranno ad attraversare differenti territori regionali, con proprie caratteristiche morfologiche, orografiche, paesaggistiche, antropiche, ambientali, storico, culturali...

Le caratteristiche dei territori attraversati e determineranno la progettazione e realizzazione di differenti tipologie di infrastrutture ciclabili e dei diversi sistemi di ciclabilità connessi.

Il rispetto della normativa di riferimento e la governance regionale, garantiranno l'uniformità delle diverse progettualità, anche attraverso un sistema di segnaletica/comunicazione/promozione unitario.



LE CICLOVIE NELL'AREA DEL CRATERE

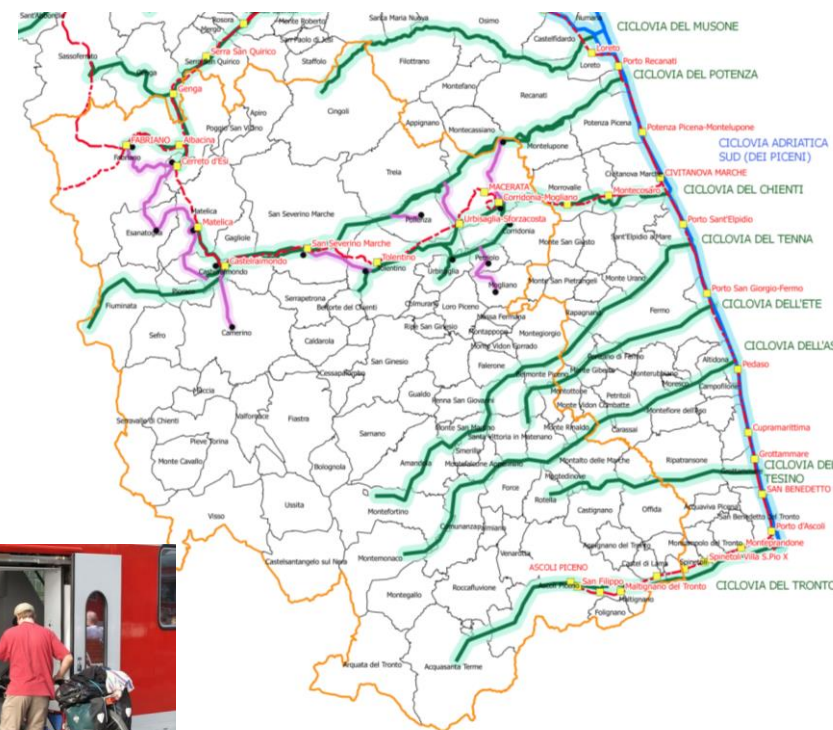
Tra le Ciclovie attualmente in programmazione/progettazione, diverse sono quelle che potranno interessare l'area del Cratere simico (ESINO, TENNA, ASO, TESINO)

Inoltre l'area del cratere sarà interessata da altre infrastrutture, in quanto una quota dei fondi POR FESR SISMA, pari a 10 M€ (4% del totale), è stata destinata alla realizzazione di due tracciati interni all'area del Cratere (CHIANTI/POTENZA E TRONTO).

Le risorse del POR FESR SISMA non possono essere destinate alla ricostruzione, così propriamente detta, ma devono rispondere a specifiche regole ed obiettivi che sono gli stessi del POR FESR 2014/2020 Ordinario, approvati dalla Commissione Europea con lo scopo di finanziare interventi finalizzati allo sviluppo economico-sostenibile, a sostegno delle attività economiche e produttive

Nel dettaglio:

- ❑ Si tratta nello specifico dell'Azione 26.3.1: *“Interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e ciclo-pedonali e per l'incentivazione di trasporti urbani puliti”*
- ❑ Il cui Obiettivo è: valorizzare una **MOBILITÀ SOSTENIBILE** rispettosa dell'ambiente e che renda maggiormente accessibili i luoghi simbolo del patrimonio marchigiano. Garantire un **SISTEMA DI MOBILITÀ A BASSO IMPATTO** da affiancare ai tradizionali metodi di trasporto. Offrire a residenti, pendolari e turisti, soluzioni alternative o combinate, in grado di ridurre gli effetti sull'ambiente, **DIMINUIRE L'USO DEI MEZZI PRIVATI E SVILUPPARE MODELLI DI MOBILITÀ FORTEMENTE INTEGRATA.**
- ❑ Area Intervento: Comuni ricadenti nelle **“AREE URBANE”** del POR FESR e collocati lungo il **TRACCIATO DEL RETICOLO DEL TPL FERROVIARIO**
- ❑ Finanziamento disponibile: **€ 10.000.000,00**
- ❑ **PRIORITÀ:** Comuni appartenenti alle aree urbane, interne all'AREA DEL CRATERE
- ❑ Intensità finanziamenti: **75% - 100%** (solo per area cratere)
- ❑ Beneficiari: **ENTI LOCALI IN FORMA SINGOLA O ASSOCIATA, AZIENDE TPL**



LE CICLOVIE NELL'AREA DEL CRATERE

Le risorse del POR FESR SISMA e nello specifico quelle relative alla scheda MAPO 26.3.1, potranno essere utilizzate, ai sensi della Decisione UE C(2017) n. 8948 del 19/12/2017 e della conseguente DGR 475/2018, per finalità e ambiti territoriali ben definiti e secondo regole indiscutibili, i cui elementi principali vengono di seguito riportati:

- La progettazione dovrà essere finalizzata alla creazione di una rete interconnessa di itinerari ciclabili, cicloturistici/ciclopeditoni, integrata con il trasporto pubblico locale, così da incentivare anche lo sviluppo delle attività turistiche, favorendo positive ricadute sull'economia regionale;
- Dovranno essere finanziati prioritariamente i territori appartenenti all'area del Cratere;
- All'interno dell'area del Cratere potranno essere finanziati esclusivamente i territori ricadenti nelle “aree urbane”, secondo l'elenco puntuale dei Comuni, allegato al POR FESR Marche, ed approvato dalla Commissione Europea con Decisione UE C(2017) n. 8948 del 19/12/2017;
- La scheda Mapo, approvata con DGR 475/2018, indica come ulteriore caratteristica per le aree di intervento, quella di essere collocate lungo il tracciato del reticolo del TPL ferroviario;

Dopo una intensa attività di concertazione con i territori, sono stati individuati i 2 seguenti sottointerventi, localizzati nelle vallate di riferimento dove verranno realizzate infrastrutture necessarie all'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale (piste ciclabili, ciclopeditoni, reti di ricarica per mezzi elettrici ed opere strettamente connesse):

“PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DELLA CICLOVIA DELLA VALLATA DEL TRONTO”

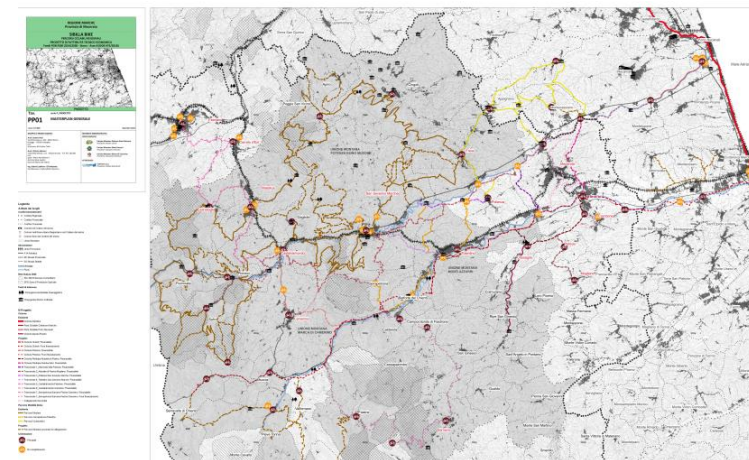
“PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CICLABILE NELLE VALLATE DEL CHIANTI E DEL POTENZA”.

Recentemente, con DGR n. 36/2019 e DGR n. 37/2019, sono stati approvati gli schemi di Accordo di Partenariato, che verranno sottoscritti tra la Regione Marche e gli enti interessati.

Con la firma dei rispettivi Accordi si definiranno i termini e le tempistiche per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica delle 2 Ciclovie, verranno successivamente approvati i relativi tracciati ed i lotti funzionali da finanziare.



PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DELLA CICLOVIA DELLA VALLATA DEL TRONTO



PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DEL SISTEMA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CICLABILE NELLE VALLATE DEL CHIANTI E DEL POTENZA

LA CICLOVIA ADRIATICA

<p>CICLOVIA ADRIATICA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Itinerario Ciclabile - Collegamento interregionale - Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche 	<p>FONDI FINANZIAMENTO:</p> <p>POR FESR Marche 2014-2020 POR FESR Marche 2014-2020 MIT - SNCT</p>	<p>IMPORTO FINANZIAMENTI:</p> <p>€ 6.000.000 - FESR € 1.100.000 - FESR € 4.400.000 - MIT</p>	<p>ITINERARIO FINANZIABILE:</p> <p>oltre 80 Km <i>(previsione)</i></p>
<p>INQUADRAMENTO GENERALE</p> 	<p>La CICLOVIA ADRIATICA è un itinerario cicloturistico, lungo circa 1300 Km facente parte del Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche (SNCT), costituito da 10 Ciclovie di interesse Nazionale.</p> <p>L'itinerario della CICLOVIA ADRIATICA è lungo circa 1300 Km, fiancheggia tutta la costa adriatica italiana, da Chioggia/Venezia fino al Gargano, attraversa sei regioni italiane, Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia e l'intero litorale marchigiano.</p> <p>La Regione Marche è Capofila delle 6 Regioni per l'attuazione, progettazione e realizzazione della Ciclovie Adriatica.</p> <p>Il tratto delle Marche è lungo circa 211 Km ed attraversa 23 Comuni: 4 nella Prov. di PU, 6 nella Prov. di AN, 3 nella Prov. di MC, 6 nella Prov. di FM e 4 nella Prov. di AP.</p> <p>Il programma regionale di sviluppo della mobilità ciclistica è finalizzato alla costituzione di una rete ciclabile regionale che individua l'asse costiero della Ciclovie Adriatica, quale asse prioritario, al quale si andranno a connettere le direttrici trasversali, collocate lungo i principali fondovalle e aste fluviali, formando un sistema "a pettine".</p> <p>LOCALIZZAZIONE: Collegamento regionale da Gabicce Mare fino a San Benedetto del Tronto Collegamenti interregionali Marche/Abruzzo e Marche/Emilia Romagna</p> <p>DESCRIZIONE SINTETICA: STATO DELL'ARTE: Il percorso lungo la costa marchigiana presenta una alta percentuale di infrastrutture su sede propria, ma risulta ancora discontinuo e privo di alcuni importanti collegamenti, anche a livello interregionale. A fronte di un tracciato di circa 211 Km, risultano realizzati circa 74 Km, sono ancora da realizzare circa 137 Km.</p> <p>PROGRAMMAZIONE REGIONALE: L'obiettivo regionale è quello di riuscire a completare la quasi totalità del tracciato regionale della Ciclovie Adriatica, a tal fine sono stati programmati investimenti per più di 15 M€, a valere su diverse fonti di finanziamenti.</p>		
<p>AREA OGGETTO DI INTERVENTO</p> 	<p>RISULTATI ATTESI: La direttrice adriatica attraversa un territorio nella quasi totalità "urbano", senza soluzione di continuità, ad alta concentrazione di popolazione residente, pendolare e turistica.</p> <p>La scelta di realizzare e completare il tracciato della Ciclovie Adriatica porterà vantaggi a livello di mobilità, con evidenti influssi sui traffici e sulla qualità dell'aria e sarà sicuramente un volano per il turismo e per il cicloturismo.</p> <p>PARAMETRI DIMENSIONALI STIMATI:</p> <p>ESTENSIONE TOTALE: 211 KM GIÀ REALIZZATI: 74 KM DA REALIZZARE: 137 KM FINANZIATI NEL BREVE PERIODO: 80 KM (previsione)</p> 		

LA CICLOVIA ADRIATICA



LA CICLOVIA ADRIATICA

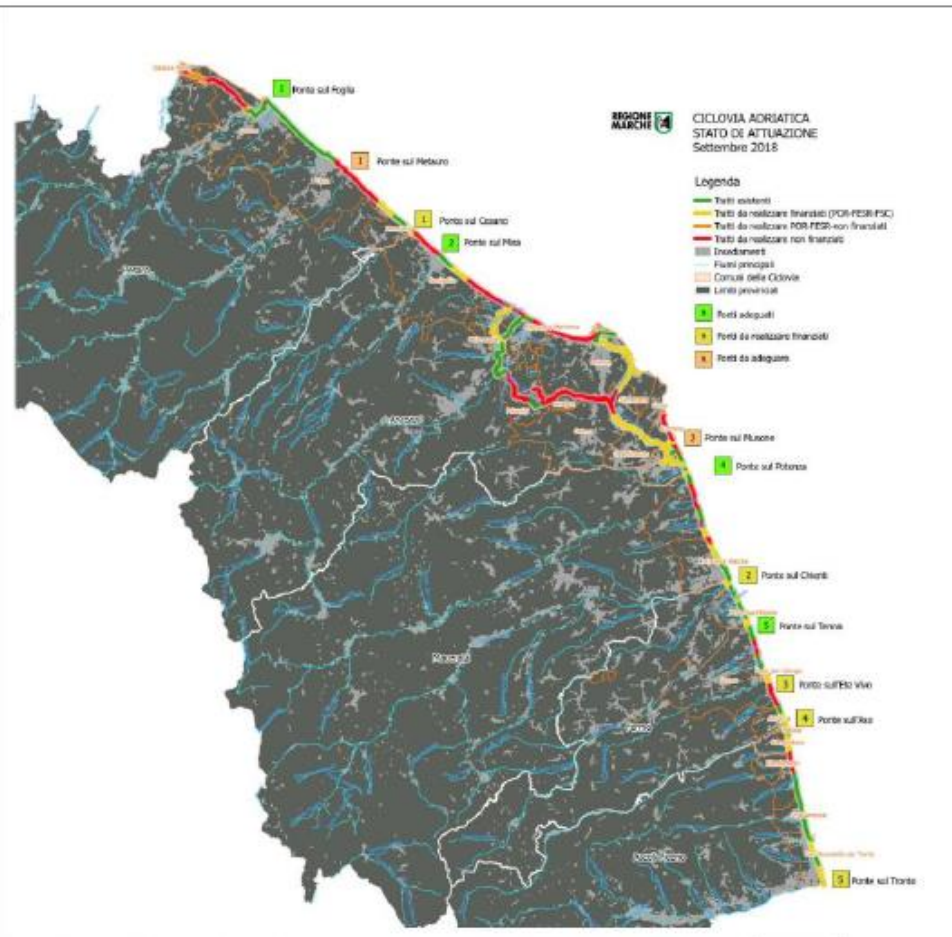
CICLOVIA ADRIATICA <i>Itinerario Ciclabile</i> Azione 14.3a – Completamento Ciclovia Adriatica	FONDI FINANZIAMENTO: POR FESR Marche 2014-2020	IMPORTO FINANZIAMENTI: € 6.000.000 - FESR	ITINERARIO FINANZIABILE: oltre 58 Km
----------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------	------------------------------------------------

Progetti finanziati in corso di realizzazione
6 M€ - Finanziamenti già assegnati
 Nel corso del 2017 è stato pubblicato il Bando relativo all'assegnazione dei contributi ai Comuni ed alle aggregazioni di Comuni per la realizzazione di percorsi ciclopedonali lungo la direttrice adriatica.
 Nel mese di maggio 2018 è stata approvata la graduatoria ed assegnati contributi per complessivi 6 M€.
I Progetti finanziati sono 6 ed interessano 21 Comuni.
 I finanziamenti consentiranno la realizzazione di circa 58 Km di percorsi ciclopedonali, comprensivi di adeguamenti e Z30

INTERVENTI IN CORSO DI REALIZZAZIONE

Fondi FESR 2014-2020:

Beneficiari	Finanziamento	Km da realizzare
Fano (Capofila) - Mondolfo – Senigallia <i>Itinerario Ciclopedonale Fano-Marotta-Senigallia - Progetto Integrato - Ciclovia Adriatica</i>	€ 1.400.000,00	4,71
Pedaso (Capofila) - Altidona – Campofilone <i>Realizzazione di tratti mancanti della pista ciclopedonale posta sui lungomari ad est della linea ferroviaria</i>	€ 455.000,01	2,68
Fermo (Capofila) - Porto San Giorgio <i>Ponte Ciclopedonale Sul Fiume "Ete Vivo" E Relative Piste Ciclabili Annesse Interventi</i>	€ 933.333,11	1,5
Civitanova Marche(Capofila) - Porto Sant'Elpidio - Potenza Picena <i>Messa A Sistema Della Rete Ciclabile Dei Tre Comuni</i>	€ 1.496.957,24	4,91
Falconara (Capofila) Castelfidardo-Numana-P. Recanati-Loreto-Montemarclano-Chiaravalle-iesi-Ancona-Osimo <i>Biclovio del Conero</i>	€ 1.474.255,67	37,19
San Benedetto Del Tronto <i>Progetto "Bicycle Water Front" Realizzazione Intervento Lungomare Cittadino</i>	€ 240.453,97*	7,7



LA CICLOVIA ADRIATICA

... i progetti in corso di definizione e realizzazione...

<p>FERMO (Capofila) PROGETTO PONTE CICLOPEDONALE tra FERMO E PORTO SAN GIORGIO SUL FIUME TENNA: finanziamento Regionale: € 933.333,11</p> 	
<p>FALCONARA (Capofila) CASTELFIDARDO-NUMANA-P. REGANATI-LORETO-MONTEMARCIANO-CHIARAVALLE-RESI-ANCONA-OSIMO: - Progetto: CICLOVIA DEL CONERO: finanziamento Regionale: € 1.474.255,67</p> 	<p>CIVITANOVA MARCHE(Capofila) - PORTO SANT'ELPIDIO - POTENZA PICENA - Progetto: Collegamento Ciclopedonale - finanziamento Regionale: € 1.496.957,24</p> 

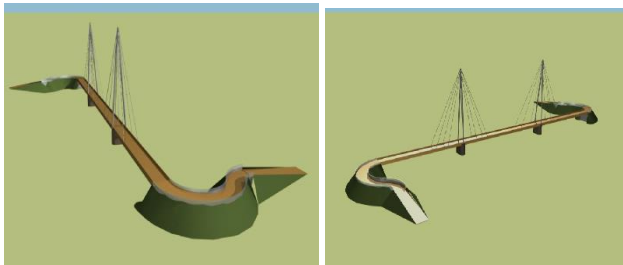
LA CICLOVIA ADRIATICA

... i progetti in corso di definizione e realizzazione...

COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE SUL FIUME TRONTO



Elementi fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclistica e cicloturistica regionale sono i “collegamenti interregionali” e, proprio al fine di garantire tale connessione, la Regione Marche e la Regione Abruzzo hanno firmato recentemente un Accordo con il Provveditorato OOPP (Soggetto Attuatore), finalizzato alla **realizzazione del “Collegamento ciclopedonale sul fiume Tronto”** lungo la direttrice Adriatica, intervento il cui costo complessivo è di circa 2,2 M€ (1,1 MEURO a carico di ciascuna Regione, per la Regione Marche le risorse sono a valere sui fondi POR FESR). Il ponte collegherà i tracciati ciclopedonali del Comune di San Benedetto del Tronto (AP) con quelli del Comune di Martinsicuro (TE)



“Collegamento ciclopedonale sul fiume Tronto” - Studio di pre-fattibilità – fonte Provincia Teramo

COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE SUL FIUME ASO

“RETE CICLOPEDONALE PROTETTA - COLLEGAMENTO INTERCOMUNALE ALTIDONA-PEDASO”

-Costo opera: € 365.000,00

-Finanziamento Regionale: € 182.500,00



LA CICLOVIA DELL'ESINO

CICLOVIA DELL'ESINO	FONTE FINANZIAMENTO: FSC 2014-2020 Addendum 1 Del. CIPE n. 98/2017 (G.U. n. 132 del 9.6.2018)	IMPORTO FINANZIAMENTO: € 7.100.000	TRATTO REALIZZABILE: Km 39 (stima)
----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------	----------------------------------------------

INQUADRAMENTO GENERALE



LOCALIZZAZIONE:

Comuni della Valle dell'Esino

DESCRIZIONE SINTETICA:

L'intervento proposto è parte del Programma regionale di sviluppo della mobilità ciclistica finalizzato alla costituzione di una rete ciclopedonale caratterizzata dall'asse costiero lungo la costa adriatica a sua volta interconnesso con le direttrici trasversali, lungo i principali fondovalle. Il progetto, prevede il completamento della ciclovias, circa 39 Km, già in parte realizzata lungo la direttrice fluviale della Valle dell'Esino. In particolare il percorso interesserà aree demaniali in prossimità degli argini fluviali, nonché parti del reticolo stradale minore. Saranno previste anche opere accessorie strettamente connesse all'intervento infrastrutturale, quali aree di sosta attrezzate in prossimità di nodi di scambio o in luoghi di particolare interesse paesaggistico.

RISULTATI ATTESI:

Il principale obiettivo è valorizzare l'itinerario cicloturistico attraverso interventi di integrazione e completamento dei percorsi esistenti al fine di realizzare una rete regionale di percorsi ciclabili fruibili dai turisti e dai cittadini. La realizzazione dei singoli interventi contribuirà a favorire una mobilità sostenibile, al rilancio di città più salubri e vivibili, ad una migliore fruizione del territorio alla scoperta di luoghi e paesaggi sconosciuti e nascosti, ad incentivare lo sviluppo delle attività turistiche, e a promuovere l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali.

ITINERARIO E PARAMETRI TIPOLOGICI:

Il tracciato si svilupperà preferibilmente lungo la direttrice fluviale, con materiali idonei al contesto ambientale e paesaggistico.

PARAMETRI DIMENSIONALI (stimati):

ESTENSIONE TOTALE: 98 KM, GIÀ REALIZZATI: 32 KM, DA REALIZZARE: 66 KM DI CUI FINANZIATI 39 KM (STIMATI)

AREA OGGETTO DI INTERVENTO




LA CICLOVIA DELL'ESINO

Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica

REGIONE MARCHE

TAVOLA N.5
Settore 4
Scala 1:25.000

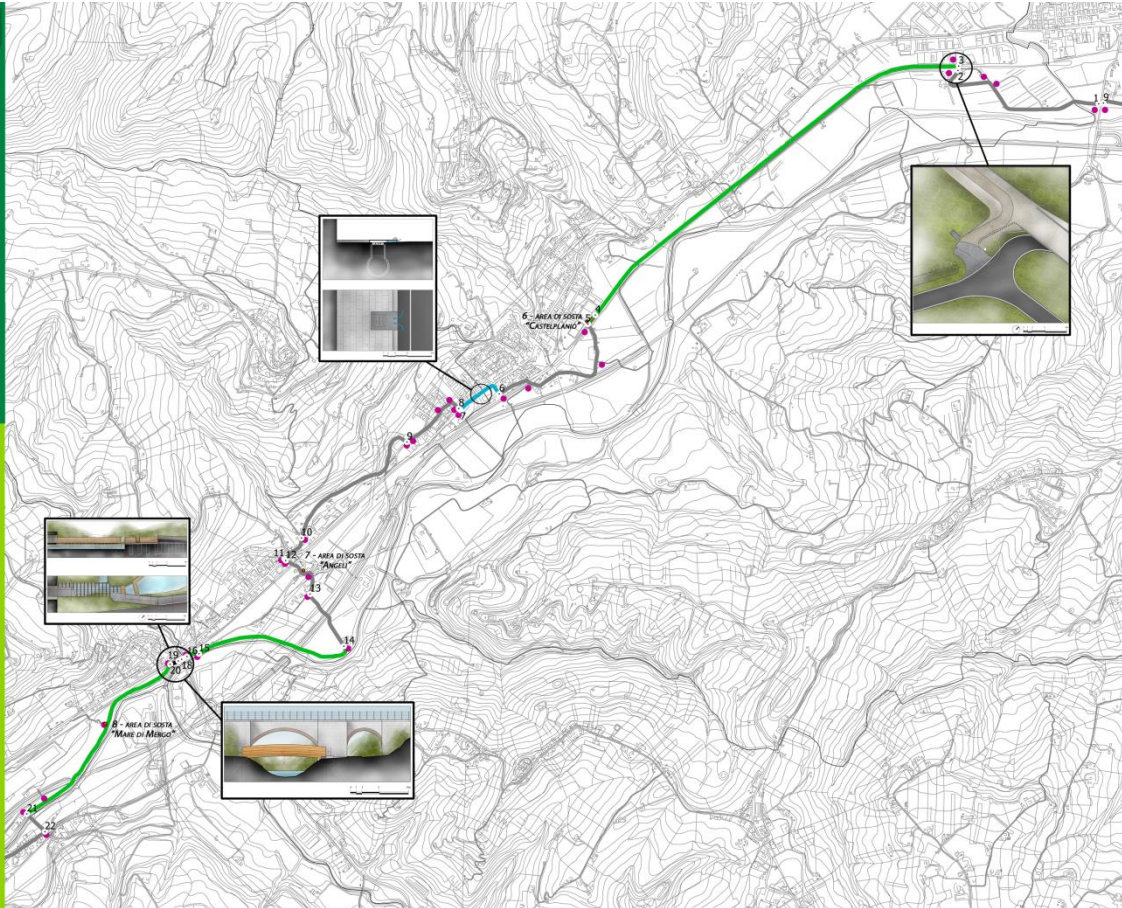


CICLOVIA DELL'ESINO

R.T.P. Sinescu
Arch. Carlo Brunelli - Arch. Marco Bruschi
Arch. Luca Guastoni - Geom. Mirko Belloni

LEGENDA

- Linea Manufatto
- Linea P1
- Linea P2
- Linea P3
- Linea P4
- Linea P5
- Linea P6
- Linea P7
- Linea P8
- Linea P9
- Linea P10
- Linea P11
- Linea P12
- Linea P13
- Linea P14
- Linea P15
- Linea P16
- Linea P17
- Linea P18
- Linea P19
- Linea P20
- Linea P21
- Linea P22
- Linea P23
- Linea P24
- Linea P25
- Linea P26
- Linea P27
- Linea P28
- Linea P29
- Linea P30
- Linea P31
- Linea P32
- Linea P33
- Linea P34
- Linea P35
- Linea P36
- Linea P37
- Linea P38
- Linea P39
- Linea P40
- Linea P41
- Linea P42
- Linea P43
- Linea P44
- Linea P45
- Linea P46
- Linea P47
- Linea P48
- Linea P49
- Linea P50
- Linea P51
- Linea P52
- Linea P53
- Linea P54
- Linea P55
- Linea P56
- Linea P57
- Linea P58
- Linea P59
- Linea P60
- Linea P61
- Linea P62
- Linea P63
- Linea P64
- Linea P65
- Linea P66
- Linea P67
- Linea P68
- Linea P69
- Linea P70
- Linea P71
- Linea P72
- Linea P73
- Linea P74
- Linea P75
- Linea P76
- Linea P77
- Linea P78
- Linea P79
- Linea P80
- Linea P81
- Linea P82
- Linea P83
- Linea P84
- Linea P85
- Linea P86
- Linea P87
- Linea P88
- Linea P89
- Linea P90
- Linea P91
- Linea P92
- Linea P93
- Linea P94
- Linea P95
- Linea P96
- Linea P97
- Linea P98
- Linea P99
- Linea P100



Settore 9



LINEE GUIDA PER LE CICLOVIE DELLE MARCHE
- LA SEGNALETICA UNIFORMATA -

CICLOVIE E PAESAGGIO - Supporti e moduli di comunicazione

Si sta definendo un sistema di segnaletica e comunicazione, rispetto al quale i colori del paesaggio diventano identificativi della ciclovia costiera e delle ciclovie interne



Ciclovie costiere

I colori delle Marche nelle ciclovie. Ai due colori primari (verde - blu) si associano per ciascun percorso un colore secondario che lo identifica, riprendendo le cromie tipiche del nostro territorio.



Ciclovie interne

I colori delle Marche nelle ciclovie. Ai due colori primari (verde - blu) si associano per ciascun percorso un colore secondario che lo identifica, riprendendo le cromie tipiche del nostro territorio.

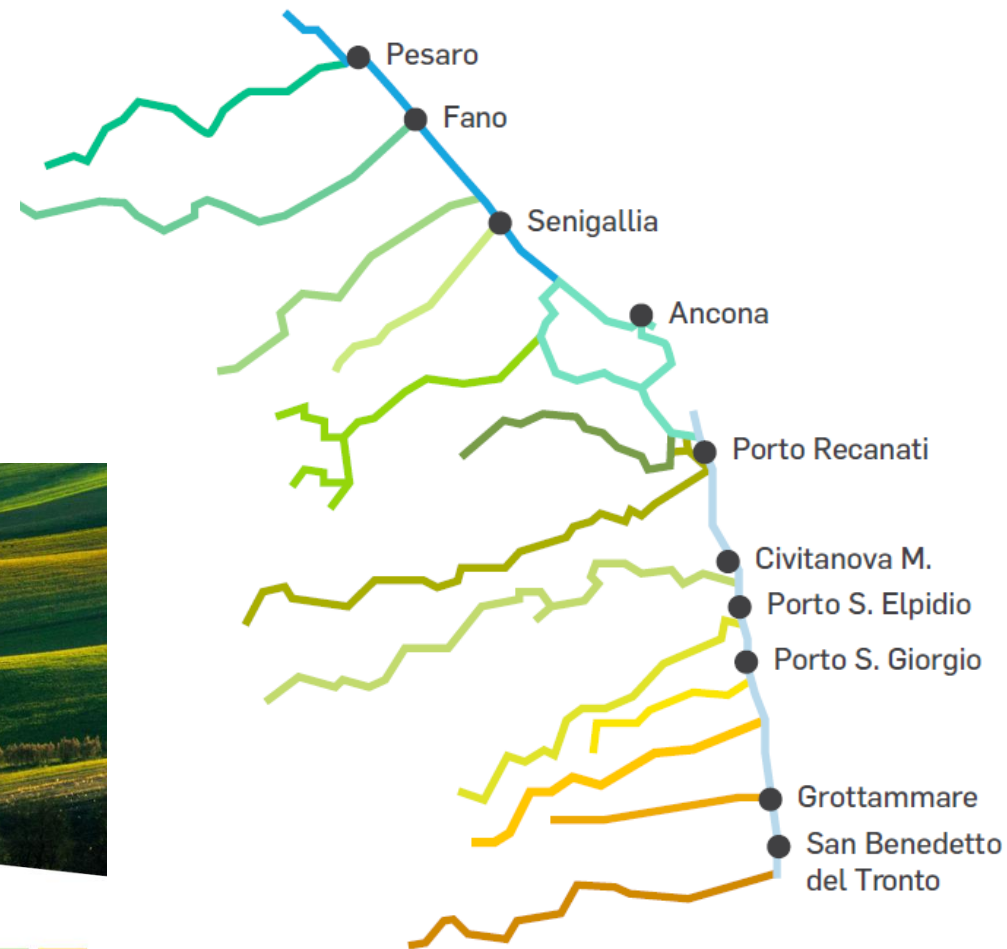


Ciclovie Adriatica

- 6 ciclovia dei Senoni
- 6 biciclovie del Conero
- 6 ciclovia dei Piceni

Ciclovie vallive

- 11 ciclovia del Foglia
- 2 ciclovia del Metauro
- 3 ciclovia del Cesano
- 4 ciclovia del Misa
- 5 ciclovia dell'Esino
- 6 ciclovia del Musone
- 7 ciclovia del Potenza
- 8 ciclovia del Chienti
- 9 ciclovia del Tenna
- 10 ciclovia dell'Ete vivo
- 11 ciclovia dell'Aso
- 12 ciclovia del Tesino
- 13 ciclovia del Tronto



FONTE: “Linee Guida per le Ciclovie delle Marche”

LINEE GUIDA PER LE CICLOVIE DELLE MARCHE - LA SEGNALETICA UNIFORMATA -

Segnaletica PRIMO LIVELLO

Segnali di indicazione da collocare su itinerari ciclopedonali (extraurbani ed urbani) a viabilità ordinaria (colore marrone - art 78 del DPR 495/92)



A



A

Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (tabella II 14a DPR 495/92)



B

Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti urbani (tabella II 13a DPR 495/92)



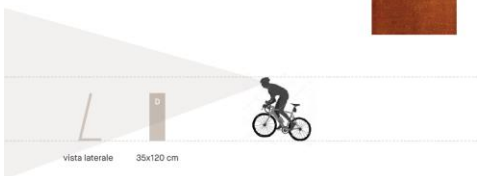
B

Segnaletica TERZO LIVELLO

TOTEM D - OPZIONALE

Segnalazione di attività sul percorso. Questo tipo di segnaletica si rivela utile per segnalare lungo il percorso le attività che rientrano all'interno di percorsi tematici descritti nei totem C.

Per esempio possono essere segnalati i monumenti ed i siti di interesse oppure le strutture ricettive e di ristorazione.



Segnaletica ORIZZONTALE

Per il corretto uso della segnaletica orizzontale si rimanda al Nuovo codice della strada ed relativo regolamento attuativo. La prassi ha sviluppato una notevole varietà di soluzioni atte ad evidenziare la presenza della superficie ciclabile rispetto agli spazi dedicati alle auto od ai pedoni. Questa proliferazione di colorazioni e materiali di finitura superficiale ha finito per comportare un effetto di ridondanza che non aiuta, anzi spesso rende meno agevole, la percorrenza. Inoltre la colorazione della pavimentazione stradale, se fatta con materiali scadenti, è esposta all'usura ed alle intemperie che ne corrompono rapidamente l'integrità generando effetti anche esteticamente poco gradevoli. Si sconsiglia quindi l'uso di colorazioni sugli asfalti o le normali pavimentazioni urbane a meno che le stesse non svolgano funzione di finitura e protezione della pavimentazione, come le malte sintetiche antiscrucciolo tipo Froorgum Paint o simili.

Nel caso in cui si intenda applicare un protettivo per la pavimentazione e si vultu che il colore possa contribuire alla sicurezza ed alla visibilità della ciclovia dovrà essere usato il colore blu per la ciclovia adriatica e il colore verde per le ciclovie regionali, nelle tonalità identificative appostamente definite.



Segnaletica SECONDO LIVELLO

TOTEM A - DIREZIONALE

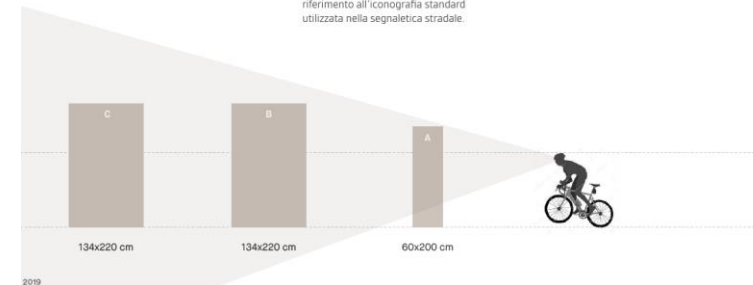
Contiene informazioni specifiche su un tratto di percorso. Accanto alla pista ciclabile sono indicati i punti di incontro con mezzi pubblici, fermate degli autobus, parcheggi, ferrovia e servizi principali.

TOTEM B - INTERA CICLOVIA

Contiene la mappa dell'intera ciclovia, segnalando la viabilità, le riserve naturali, le aree dei vigni autoctoni, borghi e rocche medievali. I segnali di direzione B possono riportare anche un q-code che rimanda a contenuti informativi sulla meta indicata qualora questa rivesta interesse culturale o funzionale. La simbologia da usare per l'identificazione delle mete fanno riferimento all'iconografia standard utilizzata nella segnaletica stradale.

TOTEM C - FOCUS AREA

In questo chiosco viene messo in evidenza un singolo tratto della ciclovia in cui si evidenziano i punti di interesse, i punti funzionali e di snodo, i parchi pubblici, cantine ed aziende agricole. Sono indicati gli itinerari tematici dei versanti e ne vengono descritte le caratteristiche altimetriche.



Colori identificativi

Colori identificativi delle Marche e Guide ottiche

Le ciclovie delle Marche sono definite dalla congiunzione e completamento di tratti di ciclovia esistenti che presentano una grande varietà di situazioni e di soluzioni tecniche, attraversando zone urbane storiche e periferiche, aree artigianali, aree agricole e naturalistiche. Al fine di favorire la riconoscibilità del percorso si propone un particolare uso del colore da utilizzare per evidenziare visivamente l'andamento del percorso nelle situazioni più complesse all'interno dello spazio urbano, o per confortare il fruitore, nei tratti più isolati dello spazio extraurbano, sul fatto di percorrere effettivamente la ciclovia adriatica. Per ciascuna ciclovia si userà primariamente il colore di base (blu per la ciclovia adriatica e verde per le ciclovie regionali) eventualmente associato al colore identificativo della singola ciclovia. Ad esempio, per la ciclovia adriatica l'azzurro più scuro rappresenta il colore di base della ciclovia adriatica mentre il turchese identifica in modo specifico solo la Biciclovvia del Conero.



Il colore di base potrà essere utilizzato dalle Amministrazioni locali per realizzare le "guide ottiche", attraverso l'apposizione del colore di base - eventualmente associato al colore di supporto - su manufatti esistenti (pali di lampore o segnali, cordoli, muri, delineatori stradali, etc...) o nuovi elementi da disporre lungo il percorso (delineatori in gomma, strisce colorate, pannelli a margine strada, ...).

Es. Biciclovvia del Conero



Esempio di uso di delimitatori di colore azzurro per confortare il ciclista nel dubbio di percorrere effettivamente la ciclovia adriatica



Esempio di uso di segnale colorato (Biciclovvia del Conero), del tipo di quelli usati nei sentieri escursionistici, da riportare sui tronchi di alberi, pali della luce, muretto e manufatti ai margini del percorso ciclabile.

FONTE: “Linee Guida per le Ciclovie delle Marche”

...ultime considerazioni sulla ... **CICLABILITA' NELLA REGIONE MARCHE**

L'idea di realizzare una rete di ciclovie regionali nelle Marche per affermare l'idea di una mobilità sostenibile ad uso dei residenti, dei pendolari e dei turisti si è maturata anche grazie alla spinta dei territori dove si sono realizzate esperienze spesso di avanguardia e dove soprattutto è cresciuto negli ultimi anni l'uso della bici come attività motoria salutare e piacevole, che consente una **riscoperta della bellezza del nostro paesaggio e delle tradizioni locali**

L'evoluzione tecnica, dalle mountain bike alle bici a pedalata assistita fino all'alimentazione elettrica consente oggi di guardare alla bici come ad un mezzo per la maggioranza, in grado di farci raggiungere quei luoghi che fino a ieri sembravano preclusi ai più e riservati solo a chi praticava ciclismo su strada.

Pensare alla Rete delle Ciclovie delle Marche significa al contempo delineare un modo “marchigiano” di intendere l'uso della bici e l'infrastruttura ciclistica, **aderente alla forma del territorio**, alla distribuzione dei centri abitati e dei luoghi di interesse, ma anche integrato armonicamente nel paesaggio e nella cultura delle Marche.

La prevalenza collinare e montana del territorio delle Marche ci porta a pensare ad altre regioni come luoghi tradizionalmente vissuti in bicicletta, come la pianura padana o le grandi vallate alpine. Eppure l'uso della bicicletta nelle Marche è qualcosa di coeso allo sviluppo della sua dimensione industriale a partire dai primi decenni del novecento.

Soltanto con l'avvento dell'auto utilitaria le biciclette hanno dovuto cedere la strada ai mezzi a motore, finendo per essere abbandonate non tanto per la minore velocità quanto per motivi di sicurezza.

Laddove si è voluto ricercare **un modello evoluto di trasporto pubblico, la bicicletta infatti si è subito riaffermata tra la popolazione locale, a partire dalle città pianeggianti che hanno formato biciplan e “bicipolitane”. Non si tratta quindi, per le Marche, di affrontare qualcosa di “nuovo”, ma riprendere il filo mai interrotto dell'uso della bici, recuperando e ricucendo i percorsi realizzati in modo diffuso nei territori vallivi e costieri, sviluppando adeguatamente le potenzialità tecniche che il mezzo su due ruote ha oggi raggiunto e che possono trovare nella particolare densità della distribuzione dei centri abitati e dei luoghi di interesse nel territorio delle Marche un ambiente ideale per riaffermarsi.**

LA CICLOVIA COME ELEMENTO DEL PAESAGGIO

Le Marche si identificano nella bellezza del paesaggio. Un paesaggio umanizzato, fatto di segni e significati che permettono di leggere la storia di chi ha abitato queste terre nel tempo. La ciclovie deve essere pensata come parte integrante di questa opera d'arte, recuperando per quanto possibile i tracciati esistenti e mutandone le forme se diviene necessario aprire nuovi tracciati, associando al percorso filari alberati che offrono il piacere dell'ombra. I materiali devono essere quelli utilizzati da sempre nella costruzione dei percorsi rurali: materiali locali, naturali, facilmente reperibili.

LA CICLOVIA COME INFRASTRUTTURA ECOLOGICA

Le ciclovie delle Marche sono parte del sistema della mobilità ma sono al contempo parte del sistema della rete ecologica. Il loro tracciato percorre i corridoi ecologici fluviali, diviene occasione di nuove connessioni verdi o di recupero di aree dismesse e degradate. Dobbiamo riconoscere nella realizzazione di una ciclovie un'occasione di miglioramento delle condizioni naturali del territorio, di incremento della biodiversità. Le ciclovie sono delle vie di conoscenza del nostro ambiente naturale, portatrici di una nuova e più forte legame tra le comunità locali e la loro Terra.

LA CICLOVIA COME INFRASTRUTTURA ACCESSIBILE, SICURA, INTERMODALE

Le ciclovie delle Marche sono per tutti, per chi fa lunghi tragitti e per chi si sposta da casa per andare al lavoro o a scuola, per i giovani ma anche per gli anziani e i bambini. Le ciclovie delle Marche non sono fatte per correre, ma per andare in bici, godendo della bellezza del paesaggio, senza fretta ma in sicurezza. Ogni situazione di potenziale pericolo va evitata o adeguatamente affrontata e risolta. Le ciclovie delle Marche sono un sistema di trasporto delle persone che si integra con il treno e il bus nell'idea che anche senza l'aiuto possa arrivare in ogni luogo della regione.

FONTE: “Linee Guida per le Ciclovie delle Marche”

Regione Marche
SERVIZIO TUTELA, GESTIONE E ASSETTO DEL TERRITORIO
P.F. Trasporto pubblico locale, Logistica e Viabilità

ciclovie.programmazione@regione.marche.it

