

POR-FESR 2014/2020
Programma AGENDA URBANA – Asse VI – Azione 6.3.1

Completamento/collegamento piste ciclabili urbane – Centro città
Tratto “via dell’Argine – via del Cassero”

I lotto funzionale (via dell’Argine – incrocio Lungonera Savoia – Turati - C.so del Popolo)

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

La rete ciclabile della città di Terni risulta, con l’esclusione di singole opere realizzate negli anni (tra le altre si ricorda il percorso ciclabile tra i quartiere di Cospea ed il centro cittadino), frammentata e non organica, frutto di interventi puntuali spesso parte integrante di opere pubbliche più articolate e complesse.

Le progettazioni e realizzazioni esclusivamente dedicate all’attuazione delle previsioni contenute nel generale progetto della rete ciclabile del Comune di Terni, approvato con i seguenti Atti: D.G.C. n. 638 del 21.12.2006 – D.C.C. n. 12 del 16.01.2007 - D.G.C. n. 55 del 13.02.2008, sono state, come detto, singoli e sporadici episodi, mentre, contestualmente alla realizzazione di nuove urbanizzazioni sia pubbliche che private, si è proceduto alla progettazione e realizzazione di altrettanti singoli tratti.

Con il Programma AGENDA URBANA si è presentata all’Amministrazione Comunale l’occasione per realizzare la “connessione” tra i singoli tratti di percorsi ciclabili esistenti, poco efficaci stante proprio la frammentazione con la quale sono stati realizzati, potendo così perseguire quella continuità ed organicità che solo un percorso ciclabile completo può soddisfare.

Una doverosa piccola riflessione è comunque d’obbligo. La frammentazione della rete ciclabile così come realizzata allo stato attuale, seppur con i suoi evidenti limiti, non deve necessariamente essere valutata come errore nella programmazione e realizzazione delle opere pubbliche da parte dell’Amministrazione Comunale, evidentemente costretta a fare di necessità virtù considerate le limitate risorse economiche destinate alla mobilità alternativa nel corso degli anni, deve invece essere rivalutata come una risorsa, un punto di partenza senza il quale, oggi, non sarebbe possibile pensare a quella ricucitura utile e necessaria per iniziare a completare e integrare la rete ciclabile generale. In conclusione: se negli anni non si fossero sfruttate le occasioni, anche minime, per la realizzazione di piccoli tratti limitatamente utili, oggi ci troveremmo ad affrontare impegni economici maggiori, probabilmente non finanziabili, per la realizzazione dell’intero tratto funzionale.

Nel caso specifico del percorso compreso tra via dell’Argine e via del Cassero, articolato lungo via Campofregoso, Lungonera Savoia e via Quattro Macine, si è deciso di realizzare la connessione tra percorsi esistenti e contestualmente servire poli di pubblico interesse, anche nella previsione di realizzare il tratto urbano del più articolato percorso intercomunale già previsto tra i Comuni di Terni e Narni e che collegherà, oltre ai due centri abitati, i principali siti naturalistici esistenti nei territori dei due comuni (Gole del Nera, fiume Nera nel tratto della pianura in località Maratta, Valnerina e Cascata delle Marmore).

Inoltre, l'intersezione con altri percorsi in fase di riqualificazione, vedi tra gli altri il percorso tra il centro città e l'ospedale (da via Brenta a via 8 marzo) ed il percorso tra il centro città e i siti sportivi principali (da Largo W. Frankl a viale dello Stadio), realizzerà l'interconnessione tra i cosiddetti percorsi anulari e radiali, dove i primi servono tra loro i quartieri della fascia intermedia a ridosso dell'area del centro storico, mentre i secondi collegano quest'ultima ai quartieri più esterni e periferici.

È chiaro e opportuno che la scelta dello sviluppo planimetrico dei percorsi ciclabili sia guidata da una logica essenzialmente legata alla competitività del mezzo a due ruote rispetto al veicolo privato, soprattutto in termini di tempo, ma anche nella possibilità di raggiungere, direttamente ed in un'unica tratta, più luoghi di pubblico interesse possibile, dove il "parcheggio" del mezzo, di fatto, è un problema inesistente.

Dovendo inserire la nuova opera in spazi già urbanizzati e "spazialmente finiti", obbliga i progettisti a scelte, relativamente alle priorità da assegnare alle diverse componenti della mobilità urbana, necessariamente definite e decise, scelte che, oltretutto, derivano essenzialmente dalle finalità legate alla cosiddetta "mobilità sostenibile", una mobilità alternativa dove i ciclisti, i pedoni ed il trasporto pubblico devono trovare assoluta priorità rispetto al veicolo privato a motore.

Le diverse tipologie di intervento previste lungo il tratto in questione, sono state pensate, oltreché in funzione dello stato dei luoghi, anche in relazione alle previsioni a medio termine relative ad altre opere pubbliche comunque previste lungo o a latere del percorso ciclabile medesimo.

Sommatoria descrizione delle tipologie di intervento

In via Campofregoso, più precisamente a latere degli omonimi giardini, stante la previsione di riqualificazione degli stessi, l'intervento previsto è minimale e circoscritto alla posa in opera di segnaletica stradale, verticale e orizzontale, lungo il marciapiede esistente, oltre ad una manutenzione del patrimonio arboreo presente lungo il marciapiede stesso ed eventualmente la riqualificazione del piano di calpestio. La regolamentazione della circolazione prevista dalla segnaletica sarà del tipo promiscuo, pedoni e ciclisti, in tutto il tratto che va da via dell'Argine all'attraversamento di Ponte Carrara.

Medesima previsione progettuale riguarderà il tratto, attualmente pedonale, dell'area cosiddetta "ex Haway", mentre, in corrispondenza della fermata del trasporto pubblico presso l'area verde in via Campofregoso tra ponte Carrara e ponte Garibaldi, è previsto l'ampliamento e la regolamentazione come percorso ciclabile, dell'attuale marciapiede posto alle spalle della suddetta fermata del trasporto pubblico.

Dopo l'attraversamento di ponte Garibaldi è prevista la trasformazione in percorso ciclabile dell'attuale marciapiede tra il ponte ed il sito dell'edicola di Lungonera Savoia e la contestuale realizzazione di un nuovo marciapiede a lato dell'attuale. In corrispondenza delle aree a latere del manufatto dell'edicola, il nuovo percorso ciclabile sarà delimitato e protetto mediante la posa in opera di cordoli in gomma sui lati prospicienti il parcheggio esistente lato fiume Nera. Successivamente è previsto l'ampliamento del tratto di marciapiede tra l'edicola ed l'ingresso al suddetto parcheggio, tale da permettere la realizzazione di due percorsi distinti, ma contigui, uno pedonale ed uno ciclabile.

In corrispondenza dell'accesso al parcheggio a raso di Lungonera Savoia, i due percorsi contigui individuati sul marciapiede appositamente ampliato, si articoleranno in due sedi proprie, i pedoni sul

marciapiede così come esistente ed il percorso ciclabile in una corsia riservata e protetta all'interno della carreggiata di Lungonera Savoia.

La suddetta geometria si articolerà fino al termine del marciapiede esistente e sarà puntualmente interrotta in due specifici punti: il primo in corrispondenza della fermata del trasporto pubblico posta a circa 200 mt. dall'ingresso/uscita del parcheggio di ponte Garibaldi, il secondo in corrispondenza del complesso di rampe di accesso alla passerella ciclo pedonale di Largo W. Frankl posta di fronte a via Brenta. Nel primo caso la soluzione tecnica prevede l'ampliamento della sede del marciapiede sul fronte della fermata del trasporto pubblico e la contestuale interruzione del percorso ciclabile con conseguente regolamentazione della precedenza a favore dei pedoni rispetto ai ciclisti. Nel secondo caso è previsto il collegamento del percorso ciclabile di Lungonera Savoia con la rampa di accesso alla passerella ciclo pedonale di Largo W. Frankl e l'organizzazione dell'attraversamento pedonale di Lungonera Savoia finalizzato al collegamento con il percorso ciclabile di via Brenta – via 8 Marzo.

Presso l'attuale area in cui l'asse stradale di Lungonera Savoia si divide in due diversi tronchi, uno principale in direzione dell'incrocio con Corso del Popolo e via F. Turati, l'altro secondario in direzione dell'ambito residenziale a lato del fiume Nera, è stato necessario prevedere la canalizzazione dei flussi veicolari diretti e provenienti da questo ultimo tronco e la contestuale protezione della corsia riservata al percorso ciclabile su entrambi i lati.

Superata la suddetta area, parte integrante dell'asse di Lungonera Savoia, il percorso ciclabile sarà di nuovo realizzato su sede propria protetta entro la carreggiata del medesimo asse, fino alla corsia di svolta a destra dell'incrocio semaforizzato tra Corso del Popolo, via F. Turati e Lungonera Savoia.

L'attuale incrocio semaforizzato verrà parzialmente riqualificato e integrato relativamente alle infrastrutture stradali, mentre verrà completamente rinnovato per quanto riguarda la parte tecnologica con esclusione della centralina di regolamentazione.

Il primo lotto funzionale termina in corrispondenza del suddetto incrocio, mentre il progetto, nel suo complesso, prevede anche la modifica della parte finale del marciapiede esistente sul lato destro di ponte Romano in direzione di Lungonera Savoia, dove è prevista la realizzazione del percorso ciclabile protetto in sede propria.

Proseguendo poi sempre su Lungonera Savoia, transitando sul fronte dell'impianto distributore di carburanti, superato l'incrocio con via Quattro Macine e arrivando fino all'edicola posta di fronte all'incrocio con via Mentana, il progetto prevede il rifacimento ed il prolungamento del marciapiede esistente e la realizzazione del percorso ciclabile protetto su sede propria. Tra l'incrocio con via Quattro Macine e l'edicola, sarà riqualificata l'esistente fermata del trasporto pubblico, seguendo le linee progettuali già menzionate per la precedente fermata di Lungonera Savoia.

L'ampia area posta a lato di Lungonera Savoia e l'inizio di via XX Settembre, alle spalle dell'edicola, verrà riqualificata mediante la riorganizzazione delle aree di sosta, la realizzazione in sede protetta su sede propria del percorso ciclabile ed un ampio spazio pedonale dove potrebbero trovare collocazione strutture a servizio dei ciclisti.

Infine il tratto di via Quattro Macine che dalla precedente area si sviluppa verso la passerella ciclopedonale di via del Cassero, sarà oggetto di declassificazione relativamente alla regolamentazione ai sensi del Codice della Strada. Verrà infatti interdetto, mediante apposita Ordinanza Sindacale, il

transito a tutti i veicoli a motore, mentre le infrastrutture da realizzarsi proteggeranno il transito dei ciclisti e dei pedoni dal contiguo transito di veicoli nella restante parte di via Quattro Macine.

Tutta l'opera sarà regolamentata da apposita e regolare segnaletica stradale, verticale e orizzontale.

Costi

Il costo totale del I lotto funzionale ammonta ad € 186.692,67, come da quadro tecnico economico parte integrante del progetto approvato, come di seguito riportato:

QUADRO TECNICO ECONOMICO I lotto funzionale

LAVORI

A) IMPORTO LAVORI	€ 121.941,40
<i>Di cui per oneri sicurezza non soggetti a ribasso d'asta</i>	€ 3.948,30
<i>Di cui per costi della manodopera non soggetti a ribasso</i>	€ 18.675,01
<i>Di cui per lavori soggetti a ribasso d'asta</i>	€ 99.318,09
B) COSTI SICUREZZA non soggetti a ribasso	€ 4.267,95
IMPORTO COMPLESSIVO	€ 126.209,35
SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE	
IVA 22%	€ 27.766,06
ANAC	€ 30,00
INCENTIVO PROGETTAZIONE 2%	€ 2.524,19
IMPIANTO SEMAFORICO incrocio Via Turati IVA 22% compresa	€ 20.129,48
IMPREVISTI	€ 10.033,60
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	€ <u>60.483,32</u>
TOTALE GENERALE	€ 186.692,67

QUADRO TECNICO ECONOMICO II lotto funzionale

QUADRO TECNICO ECONOMICO

LAVORI

A) IMPORTO LAVORI	€ 33.846,28
B) COSTI SICUREZZA non soggetti a ribasso	€ 1.184,62
IMPORTO COMPLESSIVO	€ 35.030,90
SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE	
IVA 22%	€ 7.706,80
INCENTIVO PROGETTAZIONE 2%	€ 700,62
IMPREVISTI	€ 3.000,00
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	€ <u>11.407,42</u>
TOTALE GENERALE	€ 46.438,32

Il finanziamento dell'opera è previsto al cap. 2065 cc. 770 bil. 2018 riaccertato al 2019, accertato al n. 11990450 al cap. 2075 bil. 2018 riaccertato 2019.

IL RUP

Dott. Federico Nannurelli