

L'Aquila città ciclabile: le leggi ci sono, i soldi pure, manca la politica

11 Settembre 2026



di Marianna Gianforte

Non essere investiti in bicicletta percorrendo la viabilità che conduce alla frazione di Coppito, o sulla statale 17 nel tratto tra il centro commerciale dell'Aquilone e via Corrado IV, è una questione di destino. Idem per la statale 17 bis tra Paganica e Tempera, o sulla statale 17 nel rettilineo che da Bazzano porta a San Gregorio. E così per decine di strade che collegano il vasto territorio aquilano.

Una questione di destino che potrebbe essere superata investendo seriamente sulla mobilità sostenibile. Ma deve innanzitutto cambiare la mentalità nell'approccio alla gestione del territorio. In Italia fatica a emergere una vera coscienza di tutela nei confronti dei ciclisti e dei pedoni, che gli

utenti “forti” (gli automobilisti) considerano spesso degli intralci da eliminare. Invece, sono utenti della strada alla pari di chi guida un’automobile.

Purtroppo, però, per loro ci sono meno diritti e più ostacoli, considerando ad esempio le condizioni pessime in cui versano le strade, prive di corsie dedicate, sporche, piene di buche e invase da rovi che rendono necessario pedalare sempre di più in mezzo alla carreggiata. L’Aquila, città che dopo il terremoto di diciassette anni fa ha cercato di uscire dal confine provinciale nel quale era confinata, aprendo alle innovazioni, alla tecnologia, alla ricerca scientifica, al turismo e alla cultura, non è ancora riuscita a concretizzare pienamente il principio della vivibilità cittadina.

Secondo i dati ufficiali dell’Istat riportati nel Piano comunale della sicurezza stradale, nel territorio del Comune dell’Aquila gli incidenti stradali sono passati dai 171 del 2023 ai 206 del 2024, con 284 feriti, e le vittime sono salite da una nel 2023 a otto nel 2025, mentre sono state sette totali nel triennio 2021-23. Alla prova concreta della quotidianità, secondo i parametri dell’indagine del Sole24Ore sulla qualità della vita delle città italiane per il 2025, L’Aquila è piuttosto bassa nella classifica delle città con un alto valore della “vivibilità”.

Non serve un dossier per capirlo, lo si tocca con mano in tanti aspetti. Ne sottolineiamo alcuni: all’Aquila non è possibile che ciascun cittadino o cittadina riesca a raggiungere in venti minuti, a piedi o in bicicletta, scuole, luoghi culturali, negozi nel territorio; non c’è un’adeguata presenza di mezzi pubblici puntuali e radicati; la condivisione dei veicoli in bike sharing è impalpabile (c’è ma è inefficiente a villa Gioia, dove gli alloggiamenti sono sempre privi di biciclette, e non è prevista proprio in alcuni punti nevralgici della città, come all’ospedale, alla stazione e nei due nuovi parcheggi dell’ex caserma Rossi e di porta Leoni).

I marciapiedi, poi, da un lato all’altro dell’Aquila, non sono assolutamente fruibili per le persone disabili, gli anziani, i genitori con i bambini in carrozzina; gli spazi di aggregazione sono rari (per quanto riguarda l’indice ‘qualità della vita dei giovani’ nel 2025 L’Aquila è all’81esimo posto, degli anziani al 70esimo). Non c’è dialogo istituzioni-cittadini sulle scelte più sentite. E la mobilità dolce (cioè piste ciclabili sicure, zone riservate ai pedoni in centro e ztl), fulcro della nostra piccola indagine, è a livelli bassissimi. A tal proposito tutto ciò che oggi si conta, nella “ex capitale dello sport 2022”, è uno spezzatino di ciclabili coriandolo sparse nel territorio comunale, senza la previsione di un progetto di rete ciclabile.

Eppure, il piano che prevedeva 80-90 chilometri di ciclovia Capitignano-Molina Aterno è chiuso nei cassetti tra la Regione Abruzzo e il Comune dell’Aquila da ormai quasi un decennio. E il vero scandalo è che il progetto è già finanziato.

LA CICLOVIA CAPITIGNANO-MOLINA: IL VALZER DELLE CIFRE NELL’INDIFFERENZA DELLA POLITICA

Tutto inizia con il “*Masterplan Abruzzo – Patto per lo sviluppo della Regione Abruzzo*” sottoscritto il 17 maggio 2016 tra la presidenza del Consiglio dei ministri e la Giunta regionale guidata da Luciano

D'Alfonso. Con l'intervento strategico *"Completamento bike to coast and inside (Costa , Collina, entroterra Aterno)"*, viene stabilito di collegare con una rete di piste ciclabili l'entroterra alla costa abruzzese, dove è già una realtà da anni - pur tra diverse criticità - la "Pista verde dei trabocchi".

Tramite la delibera Cipe 26/2016 il Governo stanZIA 60,7 milioni di euro, dei quali 10 milioni per il primo lotto della ciclabile dell'Aterno, il tratto Fossa-Molina, come riportato anche nel piano urbano della mobilità sostenibile del Comune dell'Aquila. Poi arriva l'emergenza Covid19 e la Giunta regionale guidata da Marco Marsilio, con delibera 416/2020, in forza del decreto Crescita, stabilisce di definanziare gli interventi che manifestano **ritardi attuativi e un basso livello di progettazione**, tali da non garantire le scadenze definite dal legislatore: tra questi anche la ciclovia Fossa-Molina.

Tuttavia la Giunta regionale, con delibera 535/2020, approva successivamente un accordo con la presidenza del Consiglio dei ministri per la riprogrammazione dei progetti operativi già previsti nella delibera GdR 416/202 (FSE 2014-20), con lo scopo di recuperare gli interventi definanziati in precedenza e "ripesca" la pista polifunzionale Fossa-Molina Aterno, per un importo che scende, però, a 9,3 milioni di euro.

Tramite una nuova delibera Cipe (la 15/2024), il Governo dà, poi, attuazione all'accordo, assegnando alla Regione Abruzzo le risorse a valere dell'Fsc 21/27. In seguito a questo passaggio la Giunta rifinanzia l'opera (delibera 447/2024); ma per strada si perdono ulteriori 300mila euro e il nuovo importo si aggira attualmente intorno ai 9 milioni, con l'inizio lavori indicato al primo semestre 2024.

Da allora sono passati due anni, undici dalla progettazione dell'ateneo dell'Aquila, dieci dal masterplan, si è perso un milione dei fondi iniziali stabiliti e dell'avvio dei lavori non c'è ancora traccia.

A completezza della ricostruzione del valzer dei fondi per realizzare la ciclovia dell'Aterno, è da ricordare che l'altro lotto riguarda la tratta L'Aquila-Capitignano ed è invece finanziato tramite la Cipe 7 agosto 2017 (fondi Restart - sisma 2009) per 11,6 milioni di euro, suddivisi in tranche annuali nell'arco temporale 2017-2020. In sostanza, per l'intera ciclovia ci sarebbero disponibili in totale **20,6 milioni di euro**: non sono bruscolini, sono soldi veri e sono tanti, e poggiano su un solido progetto lasciato dall'amministrazione D'Alfonso. Si sottolinea che soggetto attuatore della ciclovia Capitignano-Molina Aterno è il Comune dell'Aquila, individuato come ente capofila di tutti i Comuni interessati, sin dal 2015.

Sarebbe bello che i decisori politici spiegassero con trasparenza agli elettori e alle elettrici oggi cosa si stia aspettando per portare a termine l'infrastruttura che attraversa valli e paesaggi e tocca i borghi dell'entroterra appenninico su cui si spendono tante lacrime coccodrillesche di disperazione e tante parole per invocare "un bisogno del rilancio turistico ed economico contro lo spopolamento" come fosse il fato a doverlo farlo, lasciando lettere morte i protocolli d'intesa, i convegni, le proposte di legge piovuti a bizzeffe in dieci anni. Altre emergenze potrebbero spingere i governi regionale o

centrale a cambiare di nuovo le carte in tavola per destinare le risorse per la ciclovia ad altri interventi urgenti, dato che viviamo un periodo tremendo tra guerre e rincari che minano la serenità delle famiglie.

E allora che cosa si aspetta a mettere mano a un'opera che eleverebbe l'offerta microturistica e anche la qualità della vita del territorio aquilano, così immerso nel verde, racchiuso tra due parchi nazionali e uno regionale, e che bilancerebbe l'esistenza di una ricca rete di ciclabili sulla costa, compresa la via 'Verde dei trabocchi', in una visione d'insieme che fa del *"Completamento bike to coast and inside (Costa, Collina, entroterra Aterno)"* davvero un intervento strategico?

L'Aquila non può accontentarsi di una minipista ciclopedonale di 4,5 chilometri, così come verrà realizzata in base al progetto comunale "Bici in comune" (<https://abruzzosera.it/inchieste/laquila-citta-ciclabile-nella-nostra-inchiesta-il-confronto-con-altre-rea-ita-italiane/>) che dal parcheggio della scuola della guardia di finanza arriverà alla statale 80 tornando indietro in un percorso ad anello, non può accettare i disegni dei tracciati che non colgono la realtà ma sono una farsa carnevalesca.

Come mai per disegnare questa infrastruttura non è stato preso in considerazione il sedime della vecchia ferrovia L'Aquila-Capitignano, che sarebbe stato agganciabile esattamente dallo sbocco della mini-ciclopedonale, sulla statale 80, di fronte al teatro romano, invece di farla semplicemente tornare indietro?

Perché non si è voluto togliere davvero dal pericolo i ciclisti e i pedoni che rischiano la vita ogni volta che percorrono il tratto dalla rotatoria di San Vittorino fino a quella del Cermone (tra l'altro reso ancor più pericoloso dal guardrail montato alcuni anni fa dall'Anas, che non lascia margini di sicurezza né ai ciclisti né ai pedoni)?

E aggiungiamo: in occasione della progettazione della minipista sarebbe stata una buona prassi aprire un confronto partecipativo con le associazioni sportive ciclistiche aquilane, con la Fiab L'Aquila, con i progettisti della ciclovia Capitignano-Molina Aterno, con le organizzazioni del territorio, con i cittadini, dai quali sarebbero senz'altro venute proposte e migliorie interessanti. Invece, ribadiamo, alla scadenza del mandato amministrativo viene consegnato alla comunità il classico biscottino che non rende merito alla capacità tecnica dell'Aquila e del suo territorio di accogliere un vero, serio e turisticamente attrattivo obiettivo di mobilità sostenibile.

In tal senso la pista ciclabile dell'Aterno avrebbe potuto essere una vera rivoluzione per il cicloturismo, considerato che avrebbe coinvolto tutto il territorio aquilano, andando tra l'altro a rispettare il precetto della legge 366 del 1998, *"Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica"*, che all'articolo 8 dispone che *"l'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso è utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili. Alle Regioni è demandato il compito d'individuare i tracciati ferroviari utilizzabili [...] ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi"*, e anche che *"gli argini dei fiumi e dei torrenti possono essere utilizzati [...] per la realizzazione di piste ciclabili"*. Una legge che ha segnato il passo dello sviluppo della mobilità ciclistica in Italia.

LA LEGGE 366 DICE: STRADE NUOVE CON CORSIE CICLABILI. MA GLI ENTI NON PROGRAMMANO

La legge 366 prevede, tra le varie cose, la *“realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali, [...] predisposizione di infrastrutture atte a realizzare l’intermodalità tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico, e ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico”* (articoli 1 e 6). E affida alle Regioni il compito di redigere *“piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati”*.

Tuttavia le buone intenzioni della norma s’infrangono contro il muro dell’immobilismo degli enti locali, Province e Comuni ed enti proprietari, che avrebbero il compito di presentare i relativi progetti alle Regioni *“nel quadro di programmi pluriennali”*, sia per quanto riguarda le strade di nuova costruzione, sia per quanto concerne la manutenzione straordinaria delle strade esistenti. In poche parole, se gli amministratori politici di un territorio non programmano interventi di mobilità ciclistica, la legge resta inattuata.

Un vicolo cieco in cui s’infrange la norma e dietro cui gli amministratori locali si nascondono nell’inattività. Come accade spesso in Italia, una legge che affida alla volontà degli enti locali l’effettiva programmabilità degli interventi per una mobilità alla portata di tutti, che dà poco rilievo alla sicurezza dei ciclisti e apre ancor di più il varco all’interpretazione strumentale della legge, inasprendo il dibattito sul tema *“ciclismo sì, ciclismo no”*, senza riflettere sulle centinaia di vittime che ogni anno ci consegna col suo carico di dolore.

Per funzionare davvero, la norma dovrebbe essere aggiornata e presumibilmente diventare più impositiva per gli amministratori, inserendovi la previsione di risorse sicure e certe a cui attingere per realizzare reti di piste ciclabili e ciclopedonali, magari adiacenti alle nuove strade: allora sì che si vedrebbe trasformare il volto delle città italiane – L’Aquila compresa – in luoghi vivibili, sostenibili e a portata delle persone (e non esclusivamente delle automobili). Tuttavia, i limiti della 366 non devono diventare un alibi per chi amministra.

Di nuovo una domanda: per quale motivo dalla sua entrata in vigore, nel 1998, in Abruzzo gli amministratori locali, salvo alcune eccezioni, non si sono mai preoccupati di inserire in programmi pluriennali piste ciclabili o ciclopedonali, come previsto dalla legge?

LA GROVIERA DI VIA DELLE FIAMME GIALLE

Se c’è una strada a Ovest della città che potremmo definire *“degli sportivi aquilani”*, è via delle Fiamme gialle. Una strada frequentatissima dai runner, dai camminatori e dai ciclisti di tutte le età, che la percorrono per raggiungere in bici l’alta valle dell’Aterno. La strada è nata negli anni Ottanta per fornire un accesso alla scuola per ispettori della guardia di finanza di Coppito, all’epoca in costruzione. Venne realizzata esattamente sul tracciato della vecchia ferrovia L’Aquila-Capitignano e si fermava, rispetto a oggi, all’altezza dell’attuale parcheggio della finanza, per poi diventare una stradina sterrata che si interrompeva all’incrocio con la statale 80, all’altezza del teatro romano di

Amiternum.

In realtà il prosieguo della vecchia ferrovia è oggi ancora visibile tra la vegetazione, in direzione della rotatoria tra il Cermone e la provinciale che porta a Preturo. Con il terremoto del 2009, e precisamente in occasione del G8 del 2009 ospitato nella caserma della guardia di finanza, è stato realizzato un ulteriore pezzo di viabilità, che in parte ha ricalcato il tracciato della vecchia ferrovia, in parte invece è stato direzionato verso l'aeroporto di Preturo.

Gli sportivi che attraversano la strada devono fare lo slalom tra buche, avvallamenti, brecciolino, caditoie, tombini a bordo strada e lavori di ripristino del fondo stradale eseguiti in malo modo: tutte irregolarità che interferiscono non poco anche sul traffico automobilistico e che sono un pericolo aggiunto per i ciclisti. È sotto gli occhi di tutti che la strada abbia bisogno d'interventi urgenti di riqualificazione e riasfaltatura e con l'occasione potrebbe essere rinominata, almeno in un breve tratto iniziale, "via delle Fiamme Gialle - strada dello Sport" anche in ossequio ai tanti atleti delle fiamme gialle che hanno onorato i colori nazionale come, ad esempio, **Giammarco Tamberi, Sofia Goggia, Antonella Palmisano** e altri ancora.

In via delle Fiamme gialle non bisogna fare particolari sforzi perché c'è lo spazio necessario - come in tante altre vie intorno alla città e a ridosso degli ingressi a Est e a Ovest - per realizzare uno spazio ciclopeditonale che metterebbe al sicuro tutti gli innumerevoli utenti deboli della strada. Non servirebbe neppure una vista da aquila per capire come l'innesto con via Borsellino oggi è pericolosissimo per automobilisti e ciclisti, per l'alta densità di traffico che vi si concentra per effetto della viabilità automobilistica ordinaria, a cui si aggiunge quella proveniente dalla scuola di finanza.

Nonostante gli sforzi dei finanzieri per regolamentare il traffico, nelle ore di uscita e di entrata degli allievi alla scuola tra via Borsellino e via delle Fiamme Gialle si crea un vero e proprio ingorgo con file chilometriche, spesso tamponamenti, che poi si trasferisce anche all'interno della viabilità locale della frazione di Coppito e verso Pettino.

Una situazione che attenta la sicurezza dell'intera zona, che ben poteva essere risolta destinandovi i fondi del Pnrr, se anche qui ci fosse stata la visione d'insieme che è mancata e manca, ma di questo ne parleremo nella prossima puntata.

(2 - continua)