



LA CICLOVIA DEL VOMANO

Presentazione della proposta a cura
dell'arch. Raffaele Di Marcello
(Coordinamento Ciclabili Abruzzo Teramano)

Dicembre 2012

Prima di parlare del percorso ciclabile lungo il fiume Vomano può essere utile introdurre alcuni concetti relativi all'utilità, a fini turistici e per lo sviluppo della mobilità sostenibile, di un progetto quale quello di cui stiamo parlando.

L'Unione Europea, nel 1999, in una pubblicazione sull'uso della bicicletta, prevalentemente in ambito urbano, intitolata "Città in bicicletta. Pedalando verso l'avvenire" evidenziava come "il collegamento tra itinerari quotidiani e rete di itinerari durante il tempo libero può... avere ripercussioni economiche grazie al turismo", elencando una serie di esempi di Paesi europei che stavano operando in tal senso.

Da allora sono passati 13 anni e, in ambito europeo, troviamo paesi che, già da tempo, hanno puntato sul turismo in bicicletta per incrementare la propria offerta turistica. L'Austria, nel 2010, con il flusso turistico indotto dalla ciclovia del Danubio, ha fatturato € 71,8 milioni mentre in Germania le strutture ricettive dedicate ai ciclisti, denominate Bett und Bike, sono passate dalle 216 del 1995 alle oltre 5.000 del 2010 (fonte ADFC - German Cyclists' Federation). Sempre in Germania (fonte Rijkert Kettelhake - Ente Nazionale Germanico per il Turismo) nel 2009 sono stati registrati 22 milioni di pernottamenti relativi a turisti che, a vario titolo, hanno utilizzato la bicicletta, con un fatturato totale di € 1,421 miliardi (€ 3,869 miliardi se si includono anche le gite giornaliere).

In Italia tra gli esempi più rilevanti spicca il Trentino, dove nel 2009, nella ciclovia del Garda, le ricadute economiche dirette garantite dai soli *cicloturisti* sono state di circa € 1,7 milioni, mentre la presenza dei *turisti ciclisti* è stata pari a 106 mila unità, circa un quarto del totale degli arrivi registrati nell'ambito nel periodo oggetto di analisi, il tutto in grado di garantire una ricaduta economica diretta complessiva di circa € 75 milioni (fonte Osservatorio Provinciale Turismo Trento).

Il turismo in bicicletta, quindi, ha un valore economico di non secondaria importanza che ripaga il costo delle infrastrutture necessarie in breve periodo.

Anche nel nostro paese, sull'onda degli esempi del nord Europa, sono aumentati i chilometri di piste ciclabili realizzati dalle diverse amministrazioni locali, anche se manca un progetto condiviso, a scala territoriale vasta, che metta in rete i vari percorsi ciclabili, sia su piste dedicate che su strada.

A livello europeo è rilevante il progetto **EuroVelo**, della *European Cyclists' Federation* (ECF), ideato per sviluppare una rete di alta qualità di percorsi ciclabili che colleghino l'intero continente. I percorsi sono pensati per essere utilizzati, su lunga distanza, dai turisti in bicicletta, così come dalle popolazioni locali per gli spostamenti quotidiani. **EuroVelo** è attualmente composto da 14 itinerari e si prevede che la rete venga sostanzialmente completata entro il 2020.

In Italia, sulla base di **EuroVelo**, la *Federazione Italiana Amici della Bicicletta* (FIAB), ha ideato, a scopi principalmente turistici ma anche per la mobilità sostenibile urbana ed extraurbana, la rete **Bicitalia**, primo passo per la realizzazione della "rete nazionale di percorribilità ciclistica" già prevista dalla delibera CIPE n. 1, del 01 Febbraio 2001, relativa al "Piano Generale dei trasporti e della logistica" (dove si impegnava il Ministro dell'allora dicastero dei Trasporti e della Navigazione "a sviluppare e a sottoporre a questo Comitato un apposito studio sulla fattibilità di una rete di percorribilità ciclistica nazionale, finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di turismo sostenibile, con particolare riguardo alle zone ad elevata naturalità, definendone le relazioni con le altre reti e servizi di trasporto, le modalità di integrazione, i costi e le modalità di gestione"), rete poi ripresa dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio che ha ideato un apposito studio di

fattibilità (Gallimbeni e Pedroni, 2002).

Ma perché è necessario creare una rete di percorsi ciclabili?

- **Una rete nazionale rappresenta l'aspetto più importante per la diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto pulito e sostenibile.** Una serie di corridoi liberi dal traffico, una rete di mobilità lenta, deve avere piena dignità nella pianificazione dei trasporti e delle città come garanzia di approcci umani al problema degli spostamenti.

- **Una rete ciclabile ha un valore d'uso rilevante per il turismo** che sempre più deve considerare approcci sostenibili per evitare che il turista distrugga con le proprie mani ciò che lo muove. Dal punto di vista del turismo l'Italia, primo produttore di biciclette in Europa e tra i primi ad avere come risorsa il turismo, necessita di maggiore promozione del turismo in bici che è fortemente praticato dagli stranieri, (soprattutto nord Europa ma anche nord America) che cercano itinerari ciclabili comodi, segnalati e con servizi. **La presenza di percorsi ciclabili permette anche la “destagionalizzazione” del periodo turistico.**

- **La conservazione del territorio** è un altro importante aspetto, legato anche al turismo, perché lo sviluppo di una rete ciclabile (utilizzabile anche per altre tipologie di spostamenti “lenti”) poggia prevalentemente sul recupero di viabilità minore esistente o potenziale. Ecco che allora la manutenzione idraulica di argini di fiumi e canali realizza, con poca spesa, una ciclovia, così come recuperi di manufatti, sedimenti, stazioni di linee ferroviarie dismesse, o la valorizzazione di strade vicinali e interpoderali vincolandole ad un uso dolce con specifici accordi con i frontisti.

- **Lo sviluppo di economie su piccola scala** nei territori attraversati dalle ciclovie. L'ospitalità, il ristoro, l'accompagnamento di gruppi, l'assistenza tecnica, editoria (mappe e guide) specializzata, traggono beneficio dallo sviluppo (davvero sostenibile!!!) di una rete, nazionale e locale, ciclabile, come dimostra l'esperienza di quei paesi europei dotati di una Rete Ciclabile Nazionale.

In Abruzzo esistono diversi percorsi, ciclabili e non, che possono contribuire a creare una rete.

Citiamo, ad esempio:

il “Corridoio verde adriatico”, percorso ciclabile che corre lungo la costa Adriatica, in parte realizzato nel teramano (tra Martinsicuro e Giulianova, con tratti a Roseto e Pineto) e in via di completamento grazie ai fondi FAS

(http://www.abruzzoinbici.it/corridoioverdeadriatico/mappa_abruzzo.htm)

in parte progettato nel tratto chietino, denominato la “via verde della costa teatina”

(<http://www.provincia.chieti.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/914>);

il progetto della pista ciclabile Teramo-Giulianova, all'interno del Piano d'Area della Media e Bassa Val Tordino, predisposto dalla Provincia di Teramo

(<http://www.provincia.teramo.it/b13-urbanistica-edilizia-scolastica-demaniale/pianificazione-territoriale/piano-darea-della-media-e-bassa-valle-del-fiume-tordino-1>);

il “Cammino dell'Apostolo Tommaso”, itinerario religioso che interessa tutta la regione, percorribile a piedi o in bicicletta, che ripercorre antichi cammini di pellegrinaggio

(<http://www.camminoditomaso.it>);

la “Via delle Pinciare” del Comune di Sant'Omero, percorso su strade poderali che collega aree agricole, zone abitate e luoghi di interesse storico

(http://www.abruzzoinbici.it/val_vibrata/foto_via_delle_pinciare.htm);

la “Pista ciclabile dell'altipiano delle Rocche”, percorso ciclabile che unisce i comuni montani di Ovindoli, Rovere, Rocca di Mezzo, Rocca di Cambio, Terranera e Fonteavignone

(<http://www.piste-ciclabili.com/itinerari/3801-altipiano-delle-rocche-ciclabile>).

La Regione Abruzzo, settore turismo, ha anche predisposto una serie di itinerari ciclistici su strada, reperibili sul sito www.abruzzoturismo.it, dedicati ai turisti in bicicletta e ai cicloamatori.

Da quanto sopra si comprende l'importanza di collegare in rete, il più possibile, i percorsi esistenti e di realizzarne di nuovi collegati ai grandi assi di collegamento.

E' il caso della ciclovia del Vomano, che si collegherebbe con la ciclovia adriatica e, con diverse diramazioni, con percorsi collinari che potrebbero toccare le città storiche situate sui crinali (Montepagano, Morro d'Oro, Atri, Notaresco, Castellalto, Canzano, Cellino, Cermignano, ecc.) le aree protette dei Calanchi di Atri, di Fiume Fiumetto e del Vomano stesso, e altri luoghi di interesse.

Il percorso, già usufruibile in gran parte, attraversa luoghi di grande bellezza, incrociando numerosi agriturismi, aziende agricole e vitivinicole, chiese medioevali, centri abitati, costituendo, una volta tabellato e sistemato, un collegamento mare-monti utilissimo per lo sviluppo delle aree interne.

La descrizione del percorso si può trovare sul sito <http://www.abruzzoinbici.it/vomano/index.htm> mentre un percorso analogo, sulla sponda nord del Vomano, è quello denominato "La via dei Cavalieri" (http://www.abruzzoinbici.it/vomano_sponda_nord/index.htm) che potrebbe costituire un anello ciclabile di sicuro richiamo turistico e sportivo.

Ma cosa occorrerebbe per creare un vero percorso ciclabile?

Prima di tutto occorre definire con i vari Enti le convenzioni per l'utilizzo delle aree. Trattandosi di aree demaniali, spesso in ambito fluviale, bisogna attuare apposite convenzioni con la Regione Abruzzo, tramite il Genio Civile Regionale, per evitare il pagamento dei canoni demaniali trattandosi di opere di interesse pubblico.

Tecnicamente, in prossimità dei corsi d'acqua, dovranno essere sempre rispettate le distanze minime prescritte dal R.D. 523/1904 "Testo Unico delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche" nel quale, all'art. 96, si stabilisce che "sono lavori ed atti vietati in modo assoluto... le piantagioni di alberi e siepi, le fabbriche, gli scavi e lo smovimento del terreno a distanza dal piede degli argini e loro accessori come sopra (...) a distanza minore di metri quattro per le piantagioni e smovimento del terreno e di metri dieci per le fabbriche e per gli scavi".

La tipologia d'intervento per la realizzazione di una pista ciclabile non si configura né come scavo, né come corpo di fabbrica, per cui la fascia di rispetto da mantenere, sia dal ciglio di sponda che dal rilevato arginale, è di 4 metri

Risulta comunque evidente che quando si va ad operare in fregio ai corsi d'acqua occorre adottare le dovute precauzioni ed i necessari accorgimenti al fine di garantire sempre l'inalterabilità dell'alveo del fiume e l'accesso per la sua manutenzione. Nel caso si voglia realizzare una pista ciclabile sulla sommità arginale, così come previsto dalla L. 366/98, la normativa di riferimento è sempre il regio decreto di cui sopra che, all'art. 59, così recita: "trattandosi di argini pubblici, i quali possono rendersi praticabili per istrade pubbliche e private..., potrà loro concedersene l'uso sotto le condizioni che per la perfetta conservazione di essi argini saranno prescritte dal prefetto" (oggi competenza regionale); da tutto ciò si evince quindi che non ci sono preclusioni a realizzare piste ciclabili sulle sommità arginali essendo da sempre previsto che essi possano essere utilizzati come viabilità pubblica. A questo però si deve aggiungere che "qualunque opera o fatto che possa alterare lo stato, la forma, le dimensioni, la resistenza e la convenienza all'uso, a cui sono destinati gli argini..." è vietato "in modo assoluto" come stabilito dall'art. 96 comma g) del regio decreto. Alla luce di quanto enunciato si può concludere dicendo che le piste ciclabili in sommità arginale sono realizzabili a patto che non si alteri in alcun modo il corpo arginale.

Una condizione necessaria quindi è che la sommità sia larga abbastanza da lasciare un margine da ambo i lati; posto che la larghezza standard della pista è di 2,50 metri, si può ipotizzare che sia possibile quando la larghezza in testa d'argine sia almeno di 3,00 metri.

Ovviamente sarà possibile realizzare esclusivamente la massiciata, delimitata da un cordonato in cls, e lo strato di finitura, da scegliere tra varie possibilità, senza escludere anche soluzioni di asfalto drenante; la sommità arginale potrà essere rivestita con uno strato di materiale geotessile che permette il mantenimento della forma senza fenomeni di dilavamento.

La pista dovrà avere pendenza trasversale verso l'esterno per evitare la formazione di pozze d'acqua sulla sommità arginale. Sono da escludere l'alloggiamento di polifore per illuminazione e di qualsiasi altro accessorio (panchine, cartelli stradali, ecc.) a meno che gli spazi siano tanto grandi da poterne permettere l'installazione. Per i raccordi con le piste in sommità arginale, il R.D. 523/1904 prevede, all'art. 97, che "la formazione di rilevati di salita o discesa dal corpo degli argini"

sono “opere che si possono eseguire con speciale permesso del prefetto” (oggi competenza Regionale).

Va segnalato che il Piano Stralcio Difesa Alluvioni (PSDA) della Regione Abruzzo prevede, all'art. 19 della normativa di attuazione, che **nelle aree di pericolosità idraulica molto elevata** sia ammessa la realizzazione di attrezzature per il tempo libero, per la fruizione pubblica, occasionale e temporanea dell'ambiente e per le attività sportive **ivi compreso i percorsi ciclabili e pedonali**, previa installazione di sistemi di preallarme e compatibilmente con i piani di protezione civile.

Chiarita la fattibilità dell'intervento è necessario rendere fruibili i percorsi sistemando il fondo delle strade esistenti, eventualmente dividendo il traffico ciclistico da quello veicolare con appositi accorgimenti (steccati, cordoli, ecc.), ed apponendo apposita segnaletica (per la segnaletica può farsi riferimento allo standard FIAB reperibile su http://www.fiab-onlus.it/down2/segnali_05.pdf).

Andranno poi realizzati i tratti mancanti, utilizzando, dove possibile, gli argini, o creando nuovi percorsi. Dove è impossibile realizzare percorsi esclusivi per i ciclisti si possono utilizzare anche strade carrabili con l'accortezza di posizionare segnali di attenzione per la presenza di ciclisti (vedi segnaletica FIAB).

Gli attraversamenti fluviali possono essere realizzati ex novo, con ponti ciclopedonali, o utilizzando attraversamenti esistenti (acquedotti, gasdotti, strade carrabili) dove possibile, magari creando strutture a sbalzo sui ponti esistenti.

Ovviamente il percorso ciclopedonale, utilizzabile non solo dai ciclisti ma anche dai podisti, dai semplici camminatori, dagli amanti del nordic walking, ecc., potrà essere arricchito da aree sosta, zone di osservazione dell'avifauna, percorsi sportivi, ecc., avendo l'accortezza di coinvolgere anche le numerose strutture private presenti nelle vicinanze del percorso che potrebbero avere interesse ad implementare e sviluppare lo stesso per valorizzare le proprie attività (ristorazione, alloggio, aziende agricole e vinicole, ecc.).

I numerosi luoghi storici e artistici, che fanno denominare il percorso “Via delle Abbazie” completeranno l'offerta turistica di un itinerario che, con poca spesa, riuscirebbe, da subito, a portare turisti dalle aree costiere a quelle interne e viceversa.