



Università degli Studi di Teramo  
FACOLTÀ DI MEDICINA VETERINARIA  
AGRARIA – SCIENZE POLITICHE



## Master GeSLoPAN

Master Universitario di primo livello in  
Gestione dello Sviluppo Locale nei Parchi e  
nelle Aree Naturali

L'Area Marina Protetta "Torre del Cerrano" quale nuova  
centralità del sistema di Reti e Nodi della Mobilità  
Sostenibile nella fascia medio adriatica.

Candidata

Arch. Simonetta Petracchia

Relatore

Dott. Fabio Vallarola

A.A. 2009/2010

## Indice

1. Istituzione delle Aree Marine Protette
  - 1.1. Riferimenti Normativi
  - 1.2. Istituzione dell'Area Marina Protetta "Torre del Cerrano".
  - 1.3. Obiettivi ed opportunità delle AMP.
2. Aree Protette costiere come Network per le attività di cooperazione internazionale in Adriatico. Il Network "AdriaPAN" e la "Carta di Cerrano".
3. Attività degli Istituti di Ricerca per lo sviluppo locale: Università di Roma ed Università di Teramo.
4. Sviluppo Sostenibile e Carta Europea per il Turismo Sostenibile.
5. Programmi e Progetti.
  - 5.1. La Rete Ciclabile Europea ed Italiana di Eurovelo e BicItalia: il "Corridoio Verde Adriatico".
  - 5.2. IPA Adriatico e BySEAcle.
  - 5.3. Forum CIVITAS.
  - 5.4. BiciEclettica.
  - 5.5. Proposta di Legge Regionale.
  - 5.6. Progetti di Intermodalità.
6. Mobilità Sostenibile nell'AMP "Torre del Cerrano".
  - 6.1. Caratteristiche dell'area di progetto.
  - 6.2. Descrizione del contesto ed "accesso sostenibile all'area".

## Appendice

- A1. Area Marina Protetta "Torre del Cerrano".
- A2. Segnaletica per itinerari ciclopedonali.
- A3. Progetto di Mobilità Sostenibile nell'Area Marina Protetta "Torre del Cerrano".

## Bibliografia

## 1. Istituzione delle Aree Marine Protette.

### 1.1 Riferimenti Normativi.

Il Protocollo di Ginevra sulle "Aree Specialmente Protette del Mediterraneo" del 1982, a cui l'Italia aderì, obbligava gli stati aderenti a costituire aree protette "per quanto possibile". Le finalità erano molto ampie si coniugavano obiettivi ecologici e scientifici a obiettivi di carattere culturale ed estetico con l'intenzione di creare una "rete" di aree protette coordinate e mutuamente assistite.

In Italia, l'esigenza di destinare dei tratti di mare e di costa a finalità di conservazione è stata normata per la prima volta con la L. 979/82 "Disposizioni per la difesa del mare"; art. 25, le Riserve Naturali marine sono identificate per "l'ambiente marino, dato dalle acque, dai fondali e dai tratti di costa prospicienti che presenta un rilevante interesse per le caratteristiche naturali, geomorfologiche, fisiche, biochimiche con particolare riguardo alla flora ed alla fauna marine e costiere e per l'importanza scientifica, ecologica, culturale educativa ed economica che rivestono".

Con tale dispositivo normativo il legislatore ha messo a fuoco l'interesse delle componenti naturali, ma anche riconosciuto l'importanza culturale, educativa ed economica delle aree da destinare a protezione, enfatizzando una visione integrata e multidisciplinare del territorio.

In Italia l'applicazione è stata deludente, pur avendo facoltà di istituire aree protette nuove, sono state notificate solo aree protette già esistenti.

La successiva Legge Quadro sulle Aree Protette, L. 394/91, all'art. 1 delinea le aree protette come "luoghi in cui perseguire la conservazione della natura ma anche in cui avviare forme di gestione che permettano l'integrazione tra uomo e ambiente naturale".

Questa visione appare coerente con la scelta terminologica di "area marina protetta" introdotta dall'art. 18 e che sostituisce la precedente definizione di "riserva marina"; infatti, il concetto di area protetta si presta meglio ad indicare aree di conservazione multi-obiettivo dove vietare forme

indiscriminate di utilizzo delle risorse naturali e nello stesso tempo realizzare modelli di sviluppo sostenibile.

La legge-quadro 394/91 sulle aree protette, con la quale l'Italia si è dotata di una legislazione efficace per la salvaguardia, la gestione e lo sviluppo delle aree naturali, aiuta il conseguimento di tale obiettivo, dato che imprime una svolta decisiva alla concezione stessa di parco naturale.

Da una concezione essenzialmente protezionistica delle bellezze naturali che privilegia prima di tutto il valore estetico - paesaggistico si passa ad una concezione ambientalista congiunta con quella economico-sociale.

Un più classico concetto di area marina protetta è contenuto nella Convenzione sulla Biodiversità del 2003 che la cita come "ogni area definita, interna o adiacente all'ambiente marino, assieme alle acque e flora e faune associate, e alle caratteristiche storiche e culturali, che sono state vincolate dalla legislazione o altri mezzi efficaci, inclusa la consuetudine, con l'effetto che la biodiversità marina e/o costiera possa godere di un più alto livello di protezione rispetto al suo territorio circostante".

La più recente definizione di area protetta, compresa quella marina, è stata rielaborata nel 2008 nell'ambito del Congresso Mondiale sulla conservazione e viene indicata come "uno spazio geografico chiaramente definito, riconosciuto, dedicato e gestito mediante sistemi legali o comunque efficaci, per raggiungere la conservazione sul lungo periodo della natura con gli associati servizi ecosistemici e valori culturali".

## 1.2 Istituzione dell'Area Marina Protetta "Torre del Cerrano".

Il 20 maggio 1997 è stata presentata una proposta di legge alla Camera dei Deputati che ha avviato una procedura di individuazione di un'area protetta nella fascia di mare antistante Torre Cerrano alla luce di una volontà, locale e non, di salvaguardare una delle più interessanti aree marine dell'Adriatico. L'approvazione da parte del parlamento è arrivata con l'art. 4 della legge n. 344/97, "Disposizioni per lo sviluppo e la qualificazione degli interventi e

dell'occupazione in campo ambientale" art. 4 "Interventi per la conservazione della natura"; all'art. 36, comma 1, della legge 394/91, dopo la lettera ee) è aggiunta la seguente ee-bis) Parco marino "Torre del Cerrano".

Il "Parco del Cerrano" fu così inserito nell'elenco, contenuto nella legge quadro sulle aree protette, delle "aree marine di reperimento" per l'attivazione di provvedimenti di protezione. Da allora il complesso procedimento istitutivo è andato avanti incontrando momenti favorevoli e momenti di difficoltà. Il processo però, che voleva per questo tratto di mare una tutela più attenta di quella ordinaria, non si è mai interrotto. Nel frattempo il dibattito politico, le ricerche scientifiche e, soprattutto, gli strumenti urbanistici che si sono venuti formando, hanno sempre tenuto conto del fatto che queste aree erano inserite tra quelle di reperimento per l'istituzione di un'area protetta.

La Provincia di Teramo ha così ipotizzato l'istituzione di un "Parco agricolo collinare nell'area Atri-Pineto", l'Istituto Zooprofilattico Sperimentale ha individuato lo specchio di mare antistante Torre Cerrano per progetti di ricerca sulla "Protezione delle Risorse Acquatiche" e il Comune di Pineto ha dato indirizzi di protezione ambientale forti, per l'area sud della costa comunale, in occasione dell'approvazione del "Piano Demaniale Comunale".

Da allora il procedimento istitutivo è andato avanti con specifici studi di fattibilità affidati alla Provincia di Teramo e alla Facoltà di Veterinaria della locale Università. Il dibattito locale si è confrontato più volte su questo tema, i timori maggiori erano principalmente legati ai vincoli che sarebbero stati imposti alla pesca ed alle attività balneari, una volta istituita l'Area Marina Protetta, e al dubbio sulle capacità degli Enti locali di riuscire a mantenere pienamente il controllo e l'amministrazione del proprio territorio.

E' stato approvato un primo Regolamento per il funzionamento dell'area marina protetta seguendo le indicazioni del Ministero dell'Ambiente che, con il decreto istitutivo, voleva pubblicare una normativa di salvaguardia immediatamente vigente che anche nella sua provvisorietà consentisse di

dare un giusto equilibrio tra le necessità di tutela e gli usi e le consuetudini fino ad allora vigenti. L'articolo 5, Attività non consentite, della bozza di decreto istitutivo riportava, infatti, i divieti generali imposti nell'area protetta in osservanza a quanto previsto nella normativa sovraordinata di fonte comunitaria e nazionale, per cui all'interno dell'Area Marina Protetta Torre Cerrano non sarebbe consentita "qualunque attività che possa costituire pericolo o turbamento delle specie vegetali ed animali, compresa la balneazione, le immersioni subacquee, la navigazione, l'ancoraggio, l'ormeggio, l'utilizzo di moto d'acqua". L'articolo 8, Regolamento, dello stesso decreto, specifica poi, che con apposito regolamento sono "disciplinate le attività consentite anche in deroga ai divieti espressi di cui al precedente articolo 5".

Il 24 gennaio del 2008 l'Area Marina Protetta Torre del Cerrano, ha concluso il suo percorso istitutivo con l'approvazione dello schema del decreto istitutivo dalla Conferenza Unificata Stato-Enti Locali. Al fine di una rapida promulgazione del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze è stato costituito il "Consorzio di Gestione" di cui fanno parte gli Enti Locali interessati. Dopo l'approvazione dello Statuto nei rispettivi Consigli di amministrazione e la costituzione del fondo patrimoniale, i rappresentanti dei comuni di Pineto e Silvi, della Provincia di Teramo e della Regione Abruzzo, hanno firmato l'8 febbraio 2008 l'atto costitutivo del Consorzio.

I Decreti pubblicati sono due. Il primo, istitutivo dell'area protetta, è il D.M. 21 ottobre 2009 che individua l'area, definisce i termini di conservazione, affida al Consorzio costituito da Comuni, Provincia e Regione, la gestione dell'AMP e stanZIA il primo budget di risorse economiche nazionali per il funzionamento. Il secondo decreto, è il D.M. n. 218 del 28 luglio 2009; è il Regolamento delle discipline consentite in termini di salvaguardia in attesa della definizione dei disciplinari più dettagliati da parte del Consorzio di Gestione dell'Area Marina Protetta "Torre del Cerrano".

Il 7 aprile 2010, è stato pubblicato il Decreto istitutivo dell'Area Marina Protetta "Torre del Cerrano", il quarto Parco nazionale abruzzese, unica Area Marina Protetta nel lato occidentale dell'Adriatico. Le altre AMP italiane in Adriatico si trovano ai due estremi, Miramare a Trieste e Torre Guaceto nel brindisino, e in alto mare le Isole Tremiti.

L'inaugurazione dell'Area Marina Protetta è avvenuta il 23 luglio 2010 presso la Torre di Cerrano, sede del Parco.

### 1.3 Obiettivi ed opportunità delle Aree Marine Protette.

La salvaguardia degli ambienti naturali costituisce un tassello basilare per la gestione della fascia costiera e deve essere perseguita in modo da favorire il miglioramento della qualità della vita delle popolazioni locali, stimolandone la crescita della coscienza ambientale. Le aree marine protette svolgono un ruolo strategico per la gestione della fascia costiera perché rispondono a tre necessità prioritarie per favorire lo sviluppo sostenibile delle aree costiere e marine:

- conservare la biodiversità marina;
- mantenere alta la produttività degli ecosistemi marini;
- contribuire al benessere economico e sociale delle comunità umane attraverso il turismo.

Già nel 1981 la IUCN, Unione Internazionale per la Conservazione della Natura, ha ufficialmente riconosciuto alle Aree Marine Protette la capacità di conseguire obiettivi ambientali e socio-economici. A livello mondiale si sente la necessità di creare una rete di AMP per conservare la biodiversità e ricostituire la produttività degli oceani come testimoniato dal ruolo riconosciuto alle AMP dai più importanti accordi internazionali. Le AMP sono strumenti essenziali di un programma di conservazione dell'ambiente marino in grado di consentire un uso ecologicamente sostenibile delle risorse. Queste motivazioni evidenziano chiaramente il ruolo che le AMP giocano in relazione alla presenza dell'uomo sul territorio, regolamentandone gli usi, consumativi e

non-consumativi, delle risorse ambientali. Infatti l'istituzione di un'AMP implica la valorizzazione delle emergenze naturali e paesaggistiche, e l'individuazione di nuove opportunità economiche, oltre che l'introduzione di vincoli o limitazioni nell'uso delle risorse ambientali. Per questi motivi, l'istituzione di un'AMP rappresenta un anello trainante del processo d'integrazione tra le esigenze di protezione delle risorse e quelle di sviluppo, assicurando un miglioramento nella qualità della vita delle popolazioni rivierasche e la presenza di strutture idonee a diffondere l'idea di una profonda conoscenza e di un maggior rispetto dei sistemi naturali. Tuttavia, affinché le AMP riescano a rispondere positivamente ai loro molteplici obiettivi devono essere adeguatamente progettate, a partire dalla loro zonazione e dalla appropriata quantificazione delle principali variabili ambientali ed antropiche presenti.

Le Aree Marine Protette hanno un'organizzazione spaziale basata sull'identificazione di zone che, in funzione della loro sensibilità ambientale e della loro valenza socio-economica, sono soggette a diversa vincolistica. Il processo che porta alla loro definizione, zonazione, costituisce il primo importante momento di sintesi delle analisi ambientali, socio-economiche ed urbanistiche proprie della fase preparatoria all'istituzione di una nuova AMP. La zonazione è il primo degli strumenti di gestione e deve favorire il conseguimento della conservazione ambientale mediante la regolamentazione delle attività umane ed evitando, per quanto possibile, i conflitti d'uso.

Le AMP sono pienamente in grado di rispondere alle due funzioni primarie per le quali sono istituite: conservare la biodiversità dell'ecosistema marino e promuovere l'uso del "bene natura", in modo coerente con la conservazione dell'ecosistema, permettendo la concretizzazione di esperienze di sviluppo sostenibile. A questo proposito la ricerca svolge il ruolo di elemento catalizzatore in grado di avviare un circuito positivo che, partendo da una gestione corretta dell'ambiente e delle attività eco-compatibili, consente una crescita del "valore " dell'area, sia ambientale sia turistico-culturale, in grado



di favorire il consolidarsi di un'economia florida, legata alla gestione "conservativa" delle risorse.



Fig. 1 Aree Marine Protette italiane

2. Aree Protette costiere come Network per le attività di cooperazione internazionale in Adriatico. Il Network “AdriaPAN” e la “Carta di Cerrano”.

Il Network delle Aree Protette costiere e marine del Mar Adriatico – AdriaPAN, è nato dalla spontanea organizzazione di operatori di aree protette ed istituti di ricerca che hanno condiviso un documento di indirizzi ed obiettivi denominato “Carta di Cerrano”.

Nella primavera del 2008 a Pineto durante i seminari dell’Associazione Italiana Direttori e funzionari di Aree Protette (AIDAP), è emersa la volontà tra i partecipanti di coordinarsi anche in seguito per aree territoriali. Da quel momento d’incontro, coloro che operano all’interno delle aree protette dell’area adriatica, marine e costiere, si sono attivati per costruire una rete di lavoro comune sotto il coordinamento dell’Area Marina Protetta di Miramare e del Consorzio di Gestione dell’Area Marina Protetta Torre del Cerrano.

L’8 luglio del 2008, si è tenuto un nuovo incontro a Pineto conclusosi con la stesura di un documento di impegni condivisi delle aree protette costiere e marine dell’Adriatico chiamato “Carta di Cerrano” in onore al luogo in cui è stato concepito. Necessità sentita fortemente da anni per poter partecipare in forma congiunta a ricerche, nazionali ed internazionali, e per lo scambio di utili informazioni sulle forme gestionali.

Il testo finale è stato ratificato nel settembre dello stesso anno nella sala conferenze del Giardino Botanico Litoraneo del Parco Regionale Veneto del Delta del Po. Esso rappresenta un insieme di valori da condividere, obiettivi da raggiungere e strategie da perseguire, in modo da attuare una collaborazione diretta tra tutte le aree protette marine e costiere del mare Adriatico.

Nella prima ratifica hanno sottoscritto la Carta di Cerrano almeno un’area protetta per ogni regione italiana che si affaccia sul Mare Adriatico (Fig. 2). Da quel momento la sottoscrizione è aperta a tutti gli organismi che abbiano

a che fare con la gestione di aree su cui esiste una forma di protezione rivolta alla conservazione della biodiversità.

Le aree protette costiere e marine che sottoscrivono la Carta di Cerrano si impegnano a partecipare effettivamente alla conservazione di ambienti marini e costieri dell'Adriatico, contribuendo alla salvaguardia di habitat ed ecosistemi in buono stato di salute, che preservino le caratteristiche del mare e delle coste, apportando un beneficio per le comunità costiere, come quelle che dipendono prevalentemente dalla pesca o dal turismo.

La "Carta di Cerrano" è un documento di base che bisogna adottare e sottoscrivere per entrare a far parte di AdriaPAN, Adriatic Protected Areas Network, una rete di aree protette costiere e marine del Mar Adriatico che è divenuta una piattaforma di condivisione e scambio di esperienze oltre che un sistema di coordinamento tra istituzioni aventi identici scopi istitutivi. Aderiscono volontariamente al Network i soggetti gestori delle aree protette marine e quelle costiere il cui perimetro è in parte a contatto con il mare, caratterizzate da problematiche comuni e condivise connesse con la tutela e la corretta fruizione delle peculiarità del mare e della costa adriatiche. Esse costituiscono i "nodi" del Network. L'Adriatico ha da sempre rappresentato un collegamento tra terre e culture diverse dove la linea di costa ha rappresentato l'identità e la ricerca di uno sviluppo transfrontaliero. Per un consolidamento della coesione socio-economica dell'ecoregione adriatica è indispensabile considerare il rispetto ambientale quale elemento strutturale nella preparazione e nell'adozione di piani e programmi, con particolare riguardo alle aree più sensibili e vulnerabili, quali sono quelle della fascia costiera, dove si concentrano attività economiche che causano una forte pressione sulle risorse ambientali.

Le aree protette che hanno sottoscritto la Carta di Cerrano sono 21 ed hanno aderito anche due organismi che rivestono il ruolo di supporto tecnico all'organizzazione: l'AIDAP-Associazione Italiana Direttori e funzionari Aree Protette e il WWF MedPO-Mediterranean Programme Office. E con il passare

del tempo ha iniziato a prendere corpo AdriaPAN che nasce come un'iniziativa dal basso creando quelle condizioni di collaborazione stabile tra operatori di aree protette in Paesi transfrontalieri che non è facile da ottenere attraverso gli ordinari canali diplomatici degli Stati interessati. AdriaPAN si muove sulla scia della positiva esperienza di MedPAN che tra il 2006 e il 2009 ha costituito il principale network di aree marine protette del Mediterraneo; coordinato dal Wwf France nell'ambito delle iniziative IUCN. Il successo riconosciuto al quel sistema di rete è legato proprio alla formula di base che coinvolge i singoli manager delle sole aree protette, riuscendo così a veicolare un reale interesse a lavorare insieme su obiettivi comuni e condivisi.

Il 6 ottobre 2008 a Barcellona, in Spagna, si è tenuta la Conferenza mondiale rivolta alla conservazione della natura organizzata dall'IUCN, IV World Conservation Conference-International Union for Conservation of Nature. In questo contesto, nell'ambito delle attività di MedPAN, c'è stata la presentazione sul panorama internazionale di AdriaPAN.

AdriaPAN da quel momento ha avviato ufficialmente le proprie attività nel contesto internazionale e sulla base del suo atto costitutivo, la Carta di Cerrano, attiva la predisposizione di progetti di comune interesse per tutte le aree protette costiere e marine del Mare Adriatico.

Altro punto di riferimento per l'attività di AdriaPAN sono i protocolli e gli strumenti messi a disposizione da istituzioni europee ed internazionali finalizzate alla efficienza gestionale degli enti gestori delle aree protette, nonché alla gestione integrata e sostenibile del territorio come la Carta Europea del Turismo Sostenibile, l'Ecolabel, l'EMAS.

Il progetto principale in cui tutte le aree protette facenti parte di AdriaPAN sono coinvolte, è il progetto "HEART of ADRIA", il cui acronimo HEART vuole stare ad indicare Heritage Environment Archaeology Respect and Tourism, e punta a sviluppare un coordinamento delle attività di ricerca e sviluppo tra le aree protette adriatiche appartenenti ad AdriaPAN e un altro gruppo di Istituti di Ricerca, prevalentemente Università, di tutti i paesi adriatici, in particolare

dell'area balcanica. L'idea è quella di collegare i parchi marini dell'Adriatico attraverso sistemi di mobilità sostenibile. Nel 2009 questa rete è stata interessata, attraverso il Consorzio di gestione dell'Area Marina Protetta Torre del Cerrano, dall'idea di creare un sistema di mobilità turistica a basso impatto che si avvalesse dell'uso della bicicletta.



Fig. 2 Chi ha sottoscritto la Carta di Cerrano.

### 3. Attività degli Istituti di Ricerca per lo sviluppo locale: Università di Roma ed Università di Teramo.

Nel maggio 2010 si è tenuta una Conferenza Internazionale presso il Museo di Storia Nazionale di Tirana e nel Parco Archeologico di Apollonia, in Albania, organizzata dall'Università Europea del Turismo, con il titolo: Turismo Sostenibile e sviluppo locale: risorse, strategie e politiche per l'Albania come una parte dell'Unione Europea. Il tema della Conferenza è stato la promozione di uno sviluppo sostenibile del turismo nell'area adriatica senza dover ridurre le presenze ma piuttosto rilanciando l'attrazione dell'area con nuove forme di turismo che potessero innescare processi di sviluppo locale sostenibile.

Due importanti contributi sono stati forniti dalle ricerche portate avanti dall'Università di Roma "Sapienza" e dall'Università di Teramo, in collaborazione con il Consorzio di gestione dell'Area Marina Protetta Torre del Cerrano, che evidenziano due importanti aspetti di sviluppo economico locale legati all'istituzione dell'area protetta.

Il primo, quello coordinato dall'Università di Roma, studia l'importanza dell'Area Marina Protetta per poter avviare nuove forme di turismo che vadano ad attirare quei settori legati alla Natura ed alla Cultura dei luoghi, solitamente non coincidenti, per tipologia di turista e per periodo di fruizione, al turismo balneare tradizionale. L'interesse verso questi aspetti è sempre crescente nella collettività e i settori del Turismo natura e del Turismo Culturale sono gli unici che non hanno risentito della crisi degli ultimi anni (dati Mercury ed Ecotur). L'opportunità creata dall'Area Marina Protetta di svolgere indisturbati attività di nuoto lungo, immersioni guidate, archeologia subacquea, seawatching e birdwatching, studio della vegetazione dunale, ed osservazione naturalistica, consente di aumentare i flussi turistici fuori dai mesi di massimo afflusso, luglio ed agosto, innescando processi di destagionalizzazione della domanda. Una corretta gestione dell'Area Marina Protetta attiva servizi che attirano il turismo scolastico e la convegnistica di

tipo scientifico-naturalistico favorendo un allungamento sostanziale del periodo di apertura e pieno funzionamento delle strutture ricettive e commerciali più legate al turismo. Se a tutto ciò si aggiunge il fatto che per ottenere questo si adottano sistemi più attenti alla conservazione delle risorse naturali e culturali, il miglioramento della qualità di vita che ne consegue può essere certamente valutato come un elemento importante per individuare in quella delle aree protette una delle strategie migliori per uno sviluppo locale di tipo sostenibile.

Il secondo lavoro, è stato coordinato dall'Università di Teramo, studia come l'istituzione dell'Area Marina Protetta abbia proiettato le comunità locali e i propri istituti di rappresentanza, i Comuni, la Provincia, gli organismi associativi e di ricerca locali, in un nuovo modo di intendere lo sviluppo locale che li accomuna con tutte le altre organizzazioni, governative e non, a livello nazionale ed internazionale, che hanno operato la medesima scelta dell'area protetta per salvaguardare e valorizzare il proprio territorio. L'innescarsi di processi di networking, di lavoro in rete, con le altre aree protette adriatiche è stato automatico. La ricerca esamina come proprio a Pineto è stata redatta la "Carta di Cerrano", documento di base che bisogna adottare e sottoscrivere per entrare a far parte di AdriaPAN, una rete di aree protette, e non solo, che è divenuta una piattaforma di condivisione e scambio di esperienze oltre che un sistema di coordinamento tra istituzioni aventi identici scopi istitutivi. Ma AdriaPAN si sta rivelando un importante strumento di sviluppo locale nel momento in cui raccoglie oltre 20 aree protette marine e costiere dell'Adriatico e ne costituisce un coordinamento anche in termini progettuali, cosa che, ultimamente, prende sempre maggiore importanza a livello di candidatura di progetti per finanziamenti europei o comunque di livello internazionale.

#### 4. Sviluppo Sostenibile e Carta Europea per il Turismo Sostenibile.

Il Rapporto Bruntland, Commissione Mondiale sull'Ambiente e sullo Sviluppo delle Nazioni Unite del 1987, definiva Sviluppo Sostenibile "lo sviluppo che risponde alle necessità del presente, senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare le proprie esigenze".

Le aree protette sembrano poter dimostrare di esser anche occasioni di crescita economica per le piccole comunità locali in un'ottica di sviluppo sostenibile, e ciò in piena aderenza alle finalità dichiarate dalla normativa vigente, che si propone di garantire e promuovere non solo la conservazione, ma anche la valorizzazione del patrimonio naturale, attraverso nuovi metodi di gestione che favoriscano un'integrazione fra uomo e ambiente naturale, salvaguardando le attività tradizionali, promuovendo le attività ricreative compatibili e la valorizzazione e la sperimentazione di attività produttive.

La visione più evoluta di "parco" coinvolge non soltanto la volontà di preservare l'integrità territoriale secondo un'ottica ecologista e naturalista, ma integra, quale elemento caratterizzante dell'ambiente, l'uomo; il concetto di tutela, dunque, è affiancato a quello di sviluppo economico e di valorizzazione di quelle attività che, nel rispetto dell'ambiente naturale, portino benessere economico e sociale nel territorio. La contrapposizione tra conservazione e sviluppo, cede il passo ad una concezione più articolata e complessa riassunta nel concetto di Sviluppo Sostenibile (Gambino 1997).

L'Area Marina Protetta assume un ruolo centrale per lo sviluppo del territorio non solo in relazione alla protezione dell'ambiente marino, degli ecosistemi e degli habitat maggiormente vulnerabili, ma anche perché favorisce la progettazione di iniziative in grado di sostenere lo sviluppo delle attività economiche locali, secondo stretti requisiti di sostenibilità ambientale. In particolare, la ricchezza e l'eterogeneità dei valori naturali e socio-culturali di un'Area Marina Protetta possono essere considerati come una risorsa integrata fortemente attrattiva per il settore turistico ed in grado di



rispondere positivamente ad una particolare tipologia di domanda turistica, sempre più sensibile e ricettiva alle tematiche dello sviluppo sostenibile ed orientata verso un'offerta turistica ambientale e culturale, oltre che balneare. Una forma di turismo che risponde a tali nuove esigenze è rappresentato dal turismo sostenibile. Il turismo sostenibile o eco-turismo è una peculiare forma di attività turistica che, applicando il concetto di sostenibilità all'attività economica turismo, ha l'obiettivo di rispettare e preservare nel lungo periodo le risorse naturali, culturali, artistiche e sociali, contribuendo in maniera positiva ed equa al miglioramento della qualità della vita ed allo sviluppo di altre attività sociali ed economiche dell'area.

Secondo l'Organizzazione Mondiale del Turismo " lo sviluppo del turismo sostenibile risponde ai bisogni dei turisti e delle regioni che li accolgono, tutelando e migliorando le opportunità per il futuro. Deve tradursi in una gestione integrata di tutte le risorse che permetta di soddisfare i bisogni economici, estetici e sociali, e contemporaneamente preservi l'integrità culturale, gli ecosistemi, la biodiversità e le condizioni di base per la vita".

La consapevolezza della necessità di dover affrontare i problemi legati all'equilibrio tra aspetti ambientali, sociali ed economici del turismo, si è tradotta in impegno concreto sia a livello nazionale e comunitario sia a livello internazionale. Tra i documenti principali c'è la Carta del Turismo Sostenibile, redatta in occasione della Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile di Lanzarote nel 1995, in cui vengono definiti principi per una pianificazione dell'offerta turistica che miri a salvaguardare risorse naturali e patrimonio per le generazioni future.

L'Unione Europea ha mostrato un forte interesse allo sviluppo del turismo sostenibile. Nel V° Programma politico e d'azione della Comunità europea a favore dell'ambiente vengono delineati i principi di una strategia di interazione tra turismo ed ambiente, tra cui: il controllo della pianificazione territoriale; una politica di stagionalizzazione dei flussi turistici; la gestione del traffico privato da e verso le zone turistiche; la diversificazione dell'offerta

turistica; l'attuazione e il controllo severo delle norme ambientali riguardanti il rumore, l'acqua potabile e le acque di balneazione, le acque reflue e le emissioni atmosferiche.

La Federazione EUROPARC, organizzazione pan-europea delle aree protette ha pubblicato la Carta Europea per il Turismo Sostenibile. Tale documento, rispecchiando le priorità mondiali ed europee espresse dalle raccomandazioni dell'Agenda 21, adottate durante il Summit della Terra a Rio nel 1992 e dal 6° programma comunitario di azioni per lo sviluppo sostenibile, rappresenta un importante riferimento della politica turistica delle aree protette dell'Unione Europea.

Il documento Agenda 21 pone l'accento su alcune tematiche legate al turismo, tra cui: gli impatti su ambiente e società, il contributo per parchi e aree protette, il sostegno alla crescita economica, la preservazione dell'identità locale, il coinvolgimento delle comunità locali, l'integrazione con gli altri settori economici. L'Agenda 21 propone per il turismo sostenibile alcune azioni rivolte ai governi, tra cui la gestione integrata delle aree costiere, l'applicazione del principio " chi inquina paga ", il divieto di attività turistica in aree ecologicamente o culturalmente sensibili, il trasferimento dei benefici alle comunità locali, il monitoraggio della performance di settore.

La Carta Europea definisce il turismo sostenibile nelle Aree Protette come "qualsiasi forma di sviluppo, pianificazione o attività turistica che rispetti e preservi nel lungo periodo le risorse naturali, culturali e sociali e contribuisca in modo equo e positivo allo sviluppo economico e alla piena realizzazione delle persone che vivono, lavorano o soggiornano nelle aree protette".

Inoltre, viene proposta l'attuazione di una strategia a livello locale tesa ad aumentare la conoscenza e il sostegno per le aree protette europee come parte fondamentale del patrimonio ambientale da preservare per la fruizione delle generazioni attuali e di quelle future. Tale strategia a favore del turismo sostenibile nelle Aree Marine Protette, rende indispensabile un rafforzamento di tutte le interazioni positive fra l'attività turistica e gli altri settori del

territorio. In questo contesto, l'area marina protetta, la cui funzione principale è la protezione ed il ripristino dei valori biologici, assume un ruolo centrale nell'incentivare l'uso sostenibile di tutte le risorse presenti sul territorio ed induce i portatori d'interesse territoriali a progettare e costruire strategie di sviluppo del settore turismo basate sulle risorse locali, autosostenibili nelle modalità di attuazione e che si avvalgono di relazioni globali .

Il turismo sostenibile, insomma, ha l'ambizione di rispondere alle aspettative delle nuove clientele europee, restituendo un senso al viaggio: quello di dedicare del tempo alla scoperta e all'incontro di altre persone, di altri luoghi, e di trarre ricchezza da questo contatto, in uno scambio reciproco.

La Carta riconosce che le autorità delle aree protette non debbono lavorare da soli nella gestione del turismo, è preferibile che tutti i soggetti interessati dal turismo nell'area e nelle vicinanze siano coinvolti nello sviluppo e nella gestione. I firmatari della Carta s'impegnano ad adoperare metodi basati sul partenariato che si concretizzerà in accordi precisi e cooperazione tra le autorità delle aree protette, le imprese turistiche e la popolazione locale. L'insediamento di attrezzature turistiche, l'organizzazione degli itinerari di scoperta del territorio, l'informazione dei visitatori contribuiranno alla canalizzazione del flusso turistico, per garantire la protezione dell'ambiente naturale, culturale e sociale e un'esperienza di qualità per i visitatori stessi. Queste misure consentiranno, allo stesso tempo, di accrescere l'impatto economico dell'attività turistica sul territorio, attenuando gli inconvenienti della "bassa" stagione.

Si realizzeranno attività di promozione per incoraggiare l'utilizzo di trasporti collettivi, sia per l'accesso all'area protetta, sia per gli spostamenti entro i suoi confini. Ridurre la circolazione di veicoli individuali costituirà una priorità, così come promuovere l'uso di biciclette e gli spostamenti a piedi.

Dal 2004, l'Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT), ha registrato per il turismo a contatto con la natura una crescita tre volte superiore a quella dell'intera industria turistica.

La stessa OMT ha dato la definizione di Turismo Natura "tutte le tipologie di turismo, basato sulla natura, nelle quali le motivazioni principali dei turisti sono l'osservazione e l'apprezzamento della natura e delle culture tradizionali".

Dalla fine degli anni '80 si è sempre più diffusa una forma di turismo alternativo, più responsabile, che presenta quattro caratteristiche fondamentali:

- minimo impatto ambientale;
- minimo impatto sulla cultura locale;
- massimo beneficio sull'economia locale;
- massima soddisfazione del turista.

Il turismo natura cerca il contatto con la natura il più possibile autentico e preferisce le aree protette al resto del territorio non "certificato". E' un turismo che non conosce crisi, nel 2008 si è registrata una crescita costante oltre il 20% al livello internazionale nonostante la crisi. I segmenti più rappresentativi del turismo natura sono le aree protette, infatti sommando terra e mare surclassano qualunque altra forma di turismo legato agli ambiti naturali.

Esiste una stagionalità delle presenze nei dati turistici nelle aree adriatiche, bisogna "smussare le punte che il turismo di massa crea in determinati periodi dell'anno equilibrando la richiesta con l'offerta in modo che possa riuscire agevolato non solo il turista..." (G. Carone "il turismo nell'economia" Giuffrè).

L'afflusso di turisti in alcuni determinati periodi dell'anno crea disfunzioni nell'organizzazione amministrativa e squilibri nell'assetto sociale che talvolta sfociano in difficoltà reali per i centri costieri. La stagionalità lungo la costa registra la saturazione dell'offerta in luglio ed agosto, il turismo natura può anticipare l'apertura della stagione unendosi al turismo scolastico. Un turista in aprile e novembre rappresenta per l'operatore turistico la differenza tra chiuso ed aperto, aspetto rilevante per l'economia complessiva della città.

## 5. Programmi e Progetti.

Una rete ciclabile interregionale –nazionale, transfrontaliera, transnazionale- ha diverse ragioni d'essere:

- **Trasportistica.** Una rete nazionale rappresenta l'aspetto più spettacolare e immaginifico 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 trasportistica come garanzia di approcci sostenibili al problema degli spostamenti.
- **Turistica.** Ma ha anche 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, il primo produttore di biciclette in Europa e tra i primi ad avere come risorsa il turismo, necessita la promozione del turismo in bici fortemente praticato da forestieri.
- **Conservazione del territorio.** E' un altro importante aspetto, perché lo sviluppo di una rete ciclabile (ciclopedonale) 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. Recupero di manufatti, sedimenti, stazioni di linee ferroviarie dismesse. Valorizzazione di strade vicinali e interpoderali vincolandole ad un uso dolce con specifici accordi con i frontisti.
- **Economie locali.** Sviluppo di economie su piccola scala nei territori attraversati dalle ciclovie. L'ospitalità, il ristoro, l'accompagnamento di gruppi, l'assistenza tecnica, un'editoria (mappe e guide) specializzata, traggono beneficio dallo sviluppo di una rete come BicItalia, come dimostra l'esperienza di quei paesi europei dotati di una Rete Ciclabile Nazionale.
- **Intermodalità.** La rete nazionale contribuirebbe alla valorizzazione della intermodalità di trasporto: su tutte la formula treno+ bici proposta dalla

FIAB e che la FIAB da anni cerca di implementare con le FS, soddisfacente a livello regionale e ancora inadeguato per le lunghe percorrenze e i collegamenti internazionali. Ma anche le formule bici+bus e bici+barca non sono da trascurare.

In questo contesto sono stati considerati i programmi e i progetti che investono la costa Medio-Adriatica ed in particolare tutti i progetti interessati a partire dall'AMP "Torre del Cerrano" e delle aree di gravitazione su tale sito. Deve essere: un itinerario che minimizzi i pericoli per i ciclisti, i pedoni e gli altri utenti e dia loro una sensazione di sicurezza; un itinerario continuo con un proprio e identificabile carattere nazionale, integrato con strade e percorsi ciclistici locali, coerenza; un itinerario che eviti inutili tortuosità, sebbene possa deviare per consentire la visita di paesaggi caratteristici o siti d'interesse, linearità; un itinerario che integri e arricchisca l'ambiente in cui è collocato in modo tale che sia attraente percorrerlo in bicicletta, attrattiva; un itinerario che permetta un flusso agevole di traffico ciclistico e che sia facilmente utilizzabile assicurando il comfort.

E' necessario individuare i corridoi più significativi:

- § collegare i luoghi più importanti per numero di abitanti e/o attrazione turistica;
- § utilizzare corridoi naturali ovvero risorse territoriali come fiumi o canali;
- § altri tipi di risorse lineari come ferrovie e strade dismesse, vie di transumanza;
- § tenere presenti riferimenti storici come vie romane o vie di pellegrinaggio.

La creazione di una vera rete ciclabile nazionale porterebbe benéfici risvolti turistici, ambientali, trasportistici e come si può constatare nell'esperienza dei paesi europei in cui il turismo ciclistico é più sviluppato, la pianificazione e l'implementazione di una rete nazionale supporta e dà vigore anche alle reti di rango inferiore e agli itinerari locali. Poiché la funzione della rete nazionale è molteplice i percorsi sono scelti secondo la migliore qualità escursionistica disponibile nel territorio rurale, fluviale o costiero, ma devono anche "bucare"

i centri storici per permettere al ciclista di arrivare in sicurezza davanti alle bellezze artistiche. Gli itinerari dovranno tuttavia tenere conto dei limiti territoriali orografici e far conto il più possibile su risorse disponibili come alzaie dei canali, argini dei fiumi, ferrovie dismesse, parchi per minimizzare costi economici e impatti ambientali. Per quanto possibile inoltre la rete collegherà anche il maggior numero di emergenze naturali ovvero di aree protette, per un'ideale connessione "verde".

I programmi e i progetti che seguono, avendo tutti un riferimento spaziale quanto meno interregionale, sono stati organizzati seguendo il criterio temporale. Quindi: la Rete Ciclabile Europea ed Italiana con il "Corridoio Verde Adriatico", il programma IPA Adriatico con il progetto BySEAcle, il forum CIVITAS, Il Bando MATTM con il progetto BiciEclettica.

#### 5.1. La Rete Ciclabile Europea ed Italiana di Eurovelo e Bici Italia: il "Corridoio Verde Adriatico".

EuroVelo è un progetto di rete ciclabile transnazionale che attraversa l'intero continente europeo e che si articola in 12 grandi itinerari per collegare Dublino a Mosca, Capo Nord a Malta, lo stretto di Gibilterra a Cipro. Il progetto di rete EuroVelo, che prevede uno sviluppo complessivo di 65.380 km, non mira a creare solo nuove ciclovie ma a individuare e mettere in rete, per quanto possibile, ciclovie esistenti o progettate a livello locale, regionale e nazionale. Lanciata nel 1995 dall'European Cyclists' Federation, EuroVelo può essere considerata una vera e propria Rete di trasporto transeuropea per la mobilità e il turismo sostenibile.

I corridoi di EuroVelo (Fig. 3) vengono normalmente individuati secondo un argomento o tematismo geografico o culturale: lungo un fiume o una linea costiera, una via di pellegrinaggio.

Ad integrazione di Eurovelo, Bici Italia (Fig. 4) è un progetto di rete ciclabile nazionale proposto dalla FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta).

BicItalia è una proposta culturale, un'ottima base di lavoro per la realizzazione della "rete nazionale di percorribilità ciclistica" prevista da delibera CIPE del 1° Febbraio 2001. I destinatari di questo progetto sono tutti gli enti e le istituzioni nazionali e locali con specifici compiti in materia - Ambiente, Turismo, Lavori Pubblici - ma anche le categorie produttive (ANCMA, Operatori del turismo, ...) possono raccogliere questa proposta per le evidenti ricadute dello sviluppo del turismo in bicicletta.

Anche in Italia si va diffondendo una domanda di turismo e tempo libero che privilegia la scoperta dei territori con mezzi ecologici ed è una domanda di origine nazionale ed estera infatti la bici è un mezzo di trasporto che consente spostamenti significativi e strumento di svago e attività fisica. La realizzazione di ciclovie di media e lunga percorrenza a fini prevalentemente ricreativi e turistici sta diventando un'esigenza sempre più sentita dalle amministrazioni a vari livelli, presso le quali va crescendo la consapevolezza della necessità di valorizzare i propri territori all'insegna della sostenibilità.

Vengono proposti standard e metodologie per realizzare sia le grandi reti nazionali ed europee, quanto singoli itinerari e reti di scala minore regionale, provinciale e locale che ambiscono comunque a qualificarsi a un rango elevato di attrattività cicloturistica.

Tra i diversi percorsi, il Corridoio Verde Adriatico, o Ciclovia Adriatica, è la pista ciclabile che costeggia la riviera adriatica. Questo percorso coincide con il ramo n. 6 della grande rete ciclabile nazionale proposta dalla FIAB e si integra con la più ampia rete ciclabile europea EuroVelo. Il percorso corre parallelamente alla Statale Adriatica, ha una lunghezza di 1000 km e collega Ravenna con Santa Maria di Leuca, costeggiando la riviera italiana più ricca di spiagge dedicate al turismo balneare ed attraversando 5 regioni: Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia.

Il Corridoio Verde Adriatico, in parte in fase di progetto e in parte già realizzato, è un tracciato che percorrerà tutta la costa abruzzese per una lunghezza di 130 Km, da Martinsicuro a S.Salvo. Le tre Province abruzzesi



che affacciano sulla costa hanno stipulato un accordo per un intervento progettuale e realizzativo coordinato, in collaborazione con i Comuni costieri. Saranno attraversati i fiumi in prossimità delle foci, sistemando e valorizzando nel contempo le aste fluviali nel loro tratto finale per realizzare oasi naturalistiche. Sono già stati costruiti i ponti in legno lamellare sul fiume Vibrata e sul torrente Salinello, permettendo la percorrenza ininterrotta dei lungomare dei Comuni di Martinsicuro, Alba Adriatica, Tortoreto e Giulianova. E' stato già progettato il ponte sul Tordino che collegherà il Comune di Roseto al tratto già realizzato, ed è del mese di giugno l'inaugurazione della pista ciclabile di Vasto Marina: l'opera è solo un primo passo di un progetto che prevede la realizzazione di una pista ciclopedonabile per un totale di 42 chilometri. Un progetto di via Verde della Costa Teatina che collega tutta la Provincia di Chieti, da Francavilla al Mare a San Salvo, con una pista ciclopedonabile ricavata sull'ex tracciato ferroviario, di cui Vasto possiede nel suo territorio circa 18 chilometri.

La Regione Abruzzo, su disposizione della legge nazionale L. 366/98, ha emanato la legge n. 72/99 sulla mobilità ciclistica. Gli obiettivi dichiarati erano il decongestionamento del traffico, la riduzione dell'inquinamento acustico e dell'aria, la salvaguardia del benessere fisico, la promozione della conoscenza e dello sviluppo delle zone turistiche. La Legge 366 del 1998, "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica", all'art. 8 prevedeva che le aree di sedime delle ferrovie dismesse dovessero essere utilizzate prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili, demandando alle Regioni il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili e di programmare la realizzazione degli itinerari ciclabili.

Una delle forme della dismissione che offre opportunità per la fattibilità tecnica della rete verde è quella che investe i corridoi ferroviari. La dismissione dei tracciati ferroviari è normalmente dovuta alla delocalizzazione delle stesse in aree più idonee alle mutate condizioni del trasporto ed offrono l'opportunità irrinunciabile di riutilizzare il sedime dei binari e le aree di costa

come corridoio verde costiero. La vecchia funzione dei tracciati ferroviari, collegare tra loro luoghi e attrezzature pubbliche, permette di offrire alternative competitive ed ecologiche all'automobile per tutti quegli spostamenti di breve e media distanza. I percorsi, da fruire a piedi, in bici o a cavallo possono essere alla scala urbana o territoriale, coprendo anche distanze sensibili. L'esempio della realizzazione a Pescara di una "strada parco" sul sedime dell'ex-tracciato ferroviario, con percorso preferenziale per bus ecologici e pista ciclabile, costituisce una possibile modalità, nonostante i limiti del progetto e dell'attuazione, di conversione di un percorso ferroviario dismesso in Corridoio Verde extraurbano. L'opportunità di trasformare una linea ferroviaria dismessa in un corridoio verde della rete è naturalmente ritenuta un'opportunità estremamente interessante, peraltro la suscettibilità di un corridoio ferroviario ad essere utilizzato come corridoio verde della rete è molto alta. Sia la pendenza, non superiore al 5%, che la sezione, pari in media a 3 metri, offrono condizioni favorevoli alla fattibilità tecnica. Inoltre le linee ferroviarie hanno dato un contributo positivo alla preservazione della naturalità di molte aree del paese. Alcune tratte ferroviarie della costa abruzzese, ad esempio quelle in corrispondenza dei centri urbani di Pineto, di Vasto e di San Vito Chietino, hanno contribuito a preservare l'ambiente, agendo come una diga eretta tra città e costa, impedendo in molti casi l'uso turistico più intensivo e dannoso per l'equilibrio naturale.

Il Piano Territoriale della Provincia di Teramo prevedeva per l'area costiera una "rete verde", che con uno specifico protocollo d'intesa, siglato nel 1998, è stato allargato alle tre province costiere abruzzesi, materializzandosi con il progetto denominato Corridoio Verde della Costa Adriatica. Tale protocollo aveva lo scopo di "organizzare in modo unitario interventi sul sistema ambientale costiero" attraverso una forma integrata di intervento volta alla valorizzazione dei beni naturali e storico artistici, collegati in rete sia virtualmente che fisicamente, attraverso piste ciclabili ed altri sistemi di comunicazione a basso impatto ambientale. Si ritiene questa, la forma

migliore di sviluppo per un'area già densamente popolata e con un carico turistico estivo già eccessivo per gli equilibri dell'ecosistema costiero. Gli intenti di quel protocollo si stanno lentamente concretizzando: la ciclabile che voleva unire luoghi verdi e centri storici lungo la costa si sta man mano materializzando come un tracciato ciclabile senza soluzione di continuità per l'intera costa teramana da Martinsicuro a Silvi. La Provincia ha realizzato, per quanto di propria competenza, i ponti pedonali e ciclabili, tutti in forma di strutture in legno lamellare, per scavalcare quasi tutti i corsi d'acqua principali, mentre i Comuni lavorando sui lungomari e sulle aree litoranee dei propri territori hanno predisposto le piste ciclabili. Attualmente, è collegata integralmente tutta la parte nord del territorio provinciale tra Martinsicuro e Cologna di Roseto degli Abruzzi. Sul territorio di Pineto la realizzazione del ponte sul Torrente Calvano ha consentito di creare il collegamento diretto della ciclabile proveniente da Scerne con la passeggiata ciclo-pedonale rettilinea e pavimentata con betonelle, che corre lungo la pineta a lato della massicciata ferroviaria fino ad arrivare all'altezza di Via Cellini da cui inizia l'area interessata recentemente da forme di tutela più attente.

Tra Vasto e San Salvo si sta realizzando la pista ciclabile che collegherà le due città all'interno del progetto più ampio, del Corridoio Verde Adriatico per la "mobilità ecologica" lungo la costa abruzzese, che comprende anche il Comune di Francavilla al Mare secondo l'accordo di programma sottoscritto dai tre Comuni costieri con la Provincia di Chieti. Una pista ciclopedonabile ricavata dall'ex tracciato ferroviario che sarà realizzata secondo criteri e con materiali che ne consentiranno un armonioso collocamento nell'ambiente circostante, in parte resina, in parte legno e in parte con materiale ecologico. La pista attraverserà tutta la pineta, con una larghezza di 2,50 metri, doppio senso di marcia, illuminazione notturna ed elementi di arredo urbano quali ciclo parcheggi, panchine e cestini nelle "isole di sosta" che permetteranno di usufruire al meglio delle aree verdi durante le passeggiate ciclistiche. L'intervento consentirà un miglioramento della qualità ambientale e

paesaggistica e più in generale della qualità della vita e rappresenterà un'alternativa alla mobilità tradizionale sia in termini di snellimento del traffico che in termini di fruibilità turistica della costa.



Fig. 3 Eurovelo.



Fig. 4 Bictalia.

## 5.2. IPA Adriatico e BySEAcle.

Il progetto AdriaPAN è pensato sin dalle sue origini per poter partecipare al programma europeo denominato IPA Adriatico, nella sua parte destinata ai finanziamenti strategici, che interessa prevalentemente tutte le regioni costiere dei vari paesi bagnati dal Mare Adriatico. Vi si lavora dal 2008 ed ha visto ad oggi svilupparsi molti incontri, workshop e conferenze volte a concordare le forme di attuazione dell'iniziativa comune.

Il programma di cooperazione transfrontaliera IPA Adriatico ha come obiettivo principale di mettere in rete soggetti diversi delle regioni che si affacciano sul Mar Adriatico per condividere politiche, strategie e metodi, facilitando i Paesi

in pre-adesione all'Unione Europea ad adottare quadri normativi ormai diffusi all'interno degli Stati Membri (Fig. 5).

Un valore comune a tutte le regioni che si affacciano sull'Adriatico è una importante rete di aree protette e ad alto valore ambientale, soggette a differenti gradi di tutela, che rappresentano delle "isole" che sfuggono all'intensa pressione dell'urbanizzazione, soprattutto costiera, e che potrebbero trarre molti vantaggi dal mettersi in rete per adottare politiche comuni e migliorare sia l'efficacia della tutela e della conservazione della biodiversità adriatica, sia per proporsi come volano di cambiamento e di un nuovo uso del territorio economicamente e ambientalmente sostenibile.

Il programma IPA Adriatico rappresenta una opportunità per creare una strategia condivisa e avviare iniziative comuni tra aree protette che si affacciano sull'Adriatico e, quindi, tra aree marine protette e parchi/riserve terrestri che si affacciano sul mare.

L'obiettivo globale del programma di rafforzare le capacità dello sviluppo sostenibile della Regione Adriatica attraverso una strategia concordata tra i partner dei territori eleggibili viene perseguito attraverso quattro priorità di intervento a cui si affiancano le linee di finanziamento.

L'obiettivo specifico della misura "risorse naturali, culturali e prevenzione dei rischi" riguarda la promozione, il miglioramento e la tutela del patrimonio naturale e culturale, questa misura intende proporre strategie di promozione e conservazione, nell'area adriatica, delle risorse naturali e culturali presenti, considerate di importanza strategica e di grande rilevanza per incrementare il turismo sostenibile. L'analisi delle criticità dei territori in questione ha messo in evidenza che, nonostante la sua importanza, tale patrimonio ambientale e culturale non è abbastanza valorizzato e conosciuto ed è soggetto ad una serie di minacce che, se non rapidamente risolte, possono comportare conseguenze negative sullo sviluppo futuro del territorio. Tali risorse, invece, rappresentano una fantastica opportunità di sviluppo, non solo in termini di turismo, purchè gestite correttamente. Questa analisi si rispecchia totalmente

nelle problematiche delle aree protette, che contengono sia beni naturali, sia beni storici, archeologici e tradizionali di elevatissimo valore.

Anche la misura "turismo sostenibile" è di particolare interesse per le aree protette che si affacciano sull'Adriatico ove il turismo, soprattutto estivo, rappresenta sia una grave minaccia sia una ottima opportunità per le popolazioni locali, purchè sia attuato secondo i principi della sostenibilità. L'obiettivo specifico di questa misura è quello di aumentare la competitività delle destinazioni turistiche adriatiche puntando al miglioramento della qualità e alla creazione di un'offerta centrata sul corretto utilizzo delle risorse naturali e culturali. La misura vorrebbe proporre il bacino adriatico come meta turistica nella sua unitarietà.

E' evidente come la creazione di una rete tra soggetti responsabili della gestione di aree protette per scambiare esperienze, condividere strategie ed approcci alla tutela e alla gestione, con particolare riguardo al turismo sostenibile, anche con il coinvolgimento degli altri soggetti pubblici e dei privati, rientri perfettamente tra gli obiettivi del programma, obiettivi che coincidono con quelli della Carta Europea per il Turismo Sostenibile.

Per le aree protette, quindi, si aprono varie strade e opportunità progettuali che permettono di fare affidamento su strumenti volontari per la sostenibilità per valorizzare la rete delle aree protette circum-adriatiche attraverso la definizione di strategie condivise e la creazione di strumenti di cooperazione e marketing che coinvolgano attorno ad obiettivi comuni soggetti pubblici e privati.

Da questo progetto centrale che raggruppa tutti gli interessi e argomenti che sono maggiormente a cuore agli organismi di gestione delle aree protette costiere e marine dell'Adriatico, si sono sviluppati una serie di sottoprogetti che sono candidati alla prima scadenza dei Bandi Standard del Programma Adriatic IPA CBC 2007-2013 (Cooperazione Transfrontaliera), tra cui il progetto "BySEAcle", Bicycle Intermobility System Ensuring Adriatic Coast's Leisure and Environment, che punta a promuovere sistemi di trasporto



integrati ed intermodali per una fruizione sostenibile dell'area centrale dell'Adriatico.

Il progetto tende a creare le condizioni, nell'area adriatica, per una facilitazione delle forme di trasporto e comunicazione di tipo sostenibile e compatibile con l'ambiente. Basandosi sull'uso della bicicletta, in particolare per l'uso turistico, si cerca di creare una rete di informazioni sufficientemente divulgate attraverso mezzi ufficiali, tale che i turisti singoli e i tour operator, possano basare le loro scelte nelle più varie soluzioni di trasporto sostenibile per il cicloturismo tra un'area protetta ed un'altra. Appoggiandosi alle infrastrutture esistenti, ferrovie, traghetti o mezzi di trasporto alternativi e dedicati, battelli, barche a vela, minibus, si può riuscire a mettere in collegamento le reti ciclabili già esistenti all'interno delle tante aree protette centro-adriatiche, consentendo lo sviluppo di pacchetti integrati di offerta per il cicloturismo, in forte crescita in tutto il mondo e operato in periodi prevalentemente di bassa stagione per le località che hanno già una forte componente di turismo estivo montano e balneare.

Leader del progetto è la Riserva Naturale Regionale della Sentina che si trova nel Comune di San Benedetto del Tronto ed interessa anche l'Abruzzo con le proprie aree comunitarie sulla foce del Tronto e si è fatta promotrice dell'idea costruendo una partnership che comprende aree protette abruzzesi, marchigiane, croate ed albanesi (Fig. 6).

L'idea è quella di collegare i parchi marini dell'Adriatico attraverso sistemi di mobilità sostenibile. Esiste una rete di lavoro tra le Aree Protette marine e costiere dell'Adriatico, nel 2009 questa rete è stata interessata, attraverso il Consorzio di gestione dell'Area Marina Protetta Torre del Cerrano, dall'idea di creare un sistema di mobilità turistica a basso impatto che si avvallesse dell'uso della bicicletta e se il progetto otterà il finanziamento dell'Unione Europea si potrà creare un sistema di servizi turistici per il ciclo-turismo.

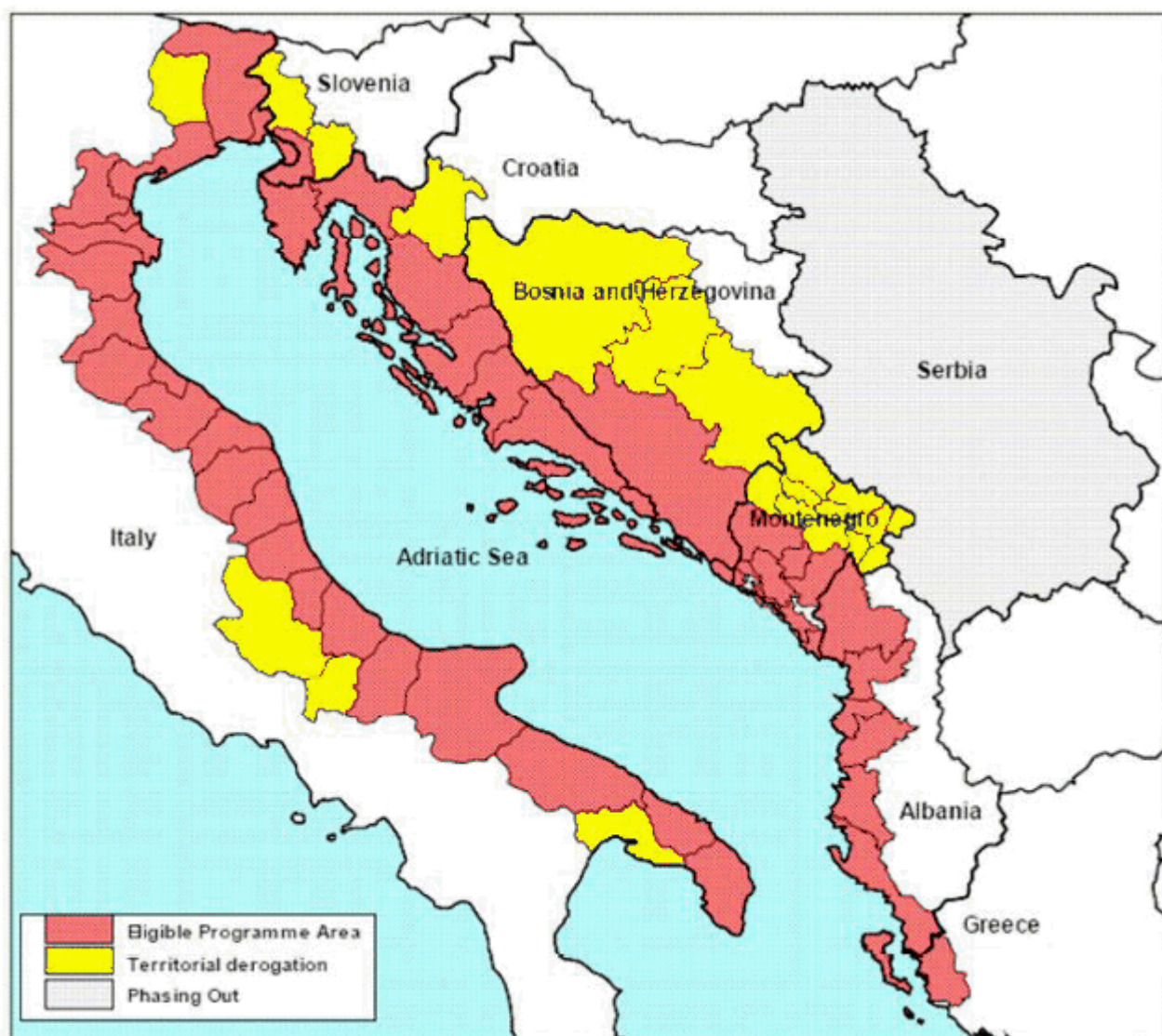


Fig. 5 IPA Adriatico





Fig. 6 Progetto BySEAcle

PARTENARIATO Progetto BySEAcle

Regione	Partner	Associated Partner
Italia Marche	-Comune di San Benedetto del Toronto (AP) <b>LEAD APPLICANT</b>	-Riserva Naturale Regionale della Sentina
Italia Marche	-Ente Parco Regionale Conero – Ancona	
Italia Marche	-Ente Parco Nazionale Monti Sibillini – Visso (Mc)	
Italia Abruzzo	-Comune di Roseto degli Abruzzi (Te) -Comune di Giulianova (Te)	Riserva Naturale Regionale del Borsacchio
Italia Abruzzo	-Consorzio Ges. Area Marina Protetta Torre del Cerrano cioè Comuni Pineto e Silvi, Prov. Teramo, Reg. Abruzzo.	
Italia Abruzzo	-Ente Parco Nazionale Gran Sasso e Monti della Laga – Assergi (Aq)	
Croazia	Kornati National Park – Murter Vrana Lake Park Prirode – Sibenik Paklenica Park Prirode - Zadar	Zadar Local Development Agencies Sibenik Local Development Agencies
Albania	Narta Lagoon Park - Vlora	Auleda - Local Development Agency

### 5.3 Forum CIVITAS.

Il 27 febbraio 2010, tre amministrazioni della costa adriatica, San Benedetto del Tronto, Giulianova e Pineto, hanno aderito al Forum CIVITAS (Fig. 7) sottoscrivendo l'apposita dichiarazione di intenti dopo aver approvato nelle rispettive Giunte comunali il testo di riferimento, uniti in una iniziativa europea con l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile basata sull'uso della bicicletta. Il dialogo tra le amministrazioni è stato promosso dal Coordinamento Ciclabili Abruzzo Teramano (CCicIAT) che ha fornito, nel contempo, anche il supporto tecnico per la prima progettazione congiunta che è stata ultimata e presentata sul programma di finanziamento fondi Europei CIVITAS denominato CATALIST, oggi finanziato.

CATALIST è un progetto di valorizzazione finanziato dalla Commissione Europea per il periodo 2007-2011 al fine di: attuare la strategia di valorizzazione e diffusione dei risultati ottenuti e in divenire dell'iniziativa CIVITAS; attivare la più ampia sensibilizzazione dei responsabili delle amministrazioni locali nei confronti di quelle politiche e tecnologie rivolte allo sviluppo della mobilità urbana sostenibile.

CIVITAS, sta per Città – VITALità - Sostenibilità, aiuta le città a realizzare Sistemi di Trasporto Urbano più efficienti in termini di energia, pulizia e sostenibilità. Con l'iniziativa CIVITAS, la Commissione Europea intende effettuare un passo avanti decisivo sostenendo e valutando l'implementazione di strategie ambiziose di trasporto urbano sostenibile integrato, determinanti per il benessere dei cittadini europei.

Elementi chiave di CIVITAS sono, l'iniziativa coordinata dalle città; un programma "di città per le città"; le città sono al centro delle partnership locali tra pubblico e privato; l'impegno politico è un requisito di base; le città sono "laboratori" viventi per l'apprendimento e la valutazione.

Il Forum CIVITAS fornisce una piattaforma per lo scambio di idee e di esperienze tra tutti i partecipanti e di altre città che si impegnano a introdurre strategie ambiziose di trasporto urbano pulito.

Le città che partecipano al Forum CIVITAS potranno beneficiare del know-how condiviso delle città più avanzate d'Europa nel campo della pulizia e trasporto urbano sostenibile.

Ogni città europea, firmando la Dichiarazione del Forum CIVITAS, può diventare membro.

Il Forum CIVITAS è una comunità attiva che attualmente contiene oltre 60 città. Attraverso seminari e corsi di formazione, le città hanno la possibilità di aiutare attivamente lo scambio di know-how, di idee ed esperienze per facilitare il cambiamento nel settore dei trasporti.

È stata questa l'occasione per mettere a punto un modello di progettazione partecipata tra amministrazioni pubbliche e associazioni, un esempio replicabile anche da parte degli altri comuni della costa adriatica e dell'entroterra.

La mobilità sostenibile lungo la costa adriatica ha un unico, significativo denominatore: la Ciclabile Adriatica, il ramo n. 6 della rete nazionale BicItalia. Per concretizzare la necessaria continuità di questo percorso lungo oltre 1000 km, dall'Emilia Romagna alla Puglia, nel nostro territorio devono ancora essere realizzati alcuni interventi per il superamento dei fiumi Tronto e Vomano, della Riserva Naturale del Borsacchio, dell'area di Torre Cerrano, e della zona Piomba Saline.

Il progetto presentato nel programma CATALIST si focalizza sulla promozione della mobilità sostenibile per mezzo di incontri tematici (workshop), della stampa (cartacea e siti web), di attività con le scuole. Altro filone è quello della progettazione condivisa con cittadini, commercianti, imprenditori turistici, amministratori.

Le tre località gemellate sotto CIVITAS godono di una peculiarità: sono porte di ingresso verso un esteso territorio retrostante al quale collegarsi tramite una serie di percorsi ciclopedonali da svilupparsi lungo le comode valli fluviali. San Benedetto del Tronto è la porta verso la valle del Tronto lungo la quale si sta realizzando la ciclabile per Ascoli, Roma e il Tirreno, il ramo n. 9 della

rete nazionale Bicitalia, costeggiando l'antica Via Salaria. Fino ad Ascoli è affiancata anche dalla ferrovia, che consente l'intermodalità bici+treno.

Giulianova è la porta di accesso verso le retrostanti valli del Salinello e del Tordino che uniscono la costa adriatica con il Parco Nazionale Gran Sasso-Monti della Laga, lungo percorsi in via di realizzazione che ricalcano itinerari storici come ad esempio la Teramo-mare ciclabile che è stata recentemente finanziata con i fondi FAS e si svilupperà lungo l'antica strada romana chiamata Via Cecilia. Il tratto Giulianova-Teramo è anche affiancato dalla ferrovia, consentendo l'intermodalità bici+treno.

Pineto, tramite la frazione di Scerne, è la porta d'ingresso alla retrostante valle del Vomano che è collegabile a Roma, passando per la piana dell'Aquila, seguendo fino a Montorio una diramazione dell'antica Via Cecilia. Lungo il Vomano e l'affluente Mavone, sono presenti numerose e pregevoli abbazie.



Fig. 7 Forum CIVITAS

#### 5.4 BiciEclettica.

Tre Comuni della costa, San Benedetto del Tronto, Giulianova e Pineto, hanno espresso la volontà di rispondere congiuntamente al bando "Bike sharing e Fonti Rinnovabili" lanciato dal Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), denominando il progetto BiciEclettica.

Nel giugno del 2010, Provincia e rappresentanti dei sette Comuni della costa teramana, sembrava avessero trovato un accordo sulle modalità di presentazione di progetti di "bike sharing" per accedere ai finanziamenti messi a disposizione dal MATTM. Tutti e sette i Comuni hanno la Bandiera blu e, dall'idea di realizzare una pista ciclabile che avrebbe collegato gli stessi comuni per tutti i 45 chilometri di costa tra Martinsicuro e Silvi. Su iniziativa della Provincia, l'intera fascia costiera si è riunita sotto un unico marchio denominato "Costa Blu". I progetti sarebbero stati sette, ma il modello sarebbe stato lo stesso per ogni Comune. Dalla cooperazione ne sarebbe derivato un valore aggiunto: quello di aver fatto sistema su un'azione innovativa che oltre che promuovere la mobilità sostenibile incrocia il favore del turista.

Il progetto non è andato in porto e quindi attualmente i Comuni stanno lavorando autonomamente per rispondere al Bando entro il 16 ottobre 2010. L'obiettivo è di dar vita ad un sistema doppiamente vincente in ambito della riduzione delle emissioni climalteranti e della produzione energetica. Ad essere sostenuti saranno, nel dettaglio "progetti di bike sharing associati a sistemi di alimentazione mediante energie rinnovabili ed in particolare pensiline fotovoltaiche" presentati da Comuni, Enti gestori dei parchi nazionali e regionali che potranno avanzare le istanze anche in forma associata o consortile.

I fondi stanziati, 14.000.000,00 di euro, cofinanzieranno gli investimenti mediante i contributi in conto capitale in una misura massima dell'80% dell'intero costo finanziabile, ossia la somma delle spese ammissibili previste

dal bando, per un costo complessivo compreso tra i 50.000,00 euro e i 500.000,00 euro a progetto.

Nell'ambito degli interventi oggetto del bando, sono ammissibili le seguenti tipologie di intervento:

- realizzazione di piste ciclabili dotate di almeno un punto di controllo via webcam;
- costruzione di parcheggi attrezzati riservati alle biciclette, presso strutture e/o spazi pubblici;
- fornitura di biciclette elettriche a pedalata assistita;
- installazione delle colonnine elettroniche per la ricarica delle biciclette elettriche;
- impianti ad energia rinnovabile a supporto del servizio di bike sharing (alimentazione colonnine elettroniche, segnaletica stradale, opere accessorie, illuminazione delle postazioni);
- sistemi informatici, hardware e software, e di rete per il monitoraggio e la gestione in remoto delle bici, anche se integrati in progetti di car sharing;
- iniziative di comunicazione, formazione e informazione inerenti alle fonti rinnovabili e alla mobilità sostenibile, in particolare alla diffusione della cultura della bicicletta.

Sono ammissibili le spese relative a:

- spese tecniche, tra cui progettazione, direzione lavori e collaudo;
- fornitura e installazione dei beni, dei materiali e dei componenti necessari alla realizzazione dell'intervento;
- sistemi informatici, hardware e software, e di rete per il monitoraggio e la gestione in remoto delle bici;
- spese per iniziative inerenti alla attività di comunicazione, formazione e informazione, in particolare alla diffusione della cultura della bicicletta non superiori al 10 % del costo ammissibile complessivo al netto d'IVA del progetto presentato e comunque non superiori a € 25.000,00.



## 5.5 Proposta di Legge Regionale

Nell'aprile di quest'anno è stata fatta la Proposta di Legge Regionale: "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica". Tale progetto di legge ha lo scopo di promuovere la ciclopeditività in tutti i suoi aspetti, come elemento della mobilità sostenibile urbana ed extra-urbana nella Regione Abruzzo. L'obiettivo è duplice: da un lato consentire attraverso percorsi sicuri e protetti un reale utilizzo della ciclabilità come alternativa soprattutto al mezzo privato su gomma, dall'altro lato sviluppare in modo compiuto una politica turistica e ambientale fondata sull'uso delle due ruote e sulla riscoperta dei valori del nostro paesaggio.

Forte è il bisogno di prevedere una serie di "Obiettivi strategici" come la creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopeditivi. Una rete di itinerari attraverso luoghi di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico anche con la creazione di una rete di punti di ristoro.

Spetterà ai piani provinciali l'individuazione della rete ciclabile e ciclopeditiva quale elemento integrante della rete di mobilità di livello regionale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico - quali centri scolastici, centri commerciali, distretti e zone industriali - ed il sistema della mobilità pubblica.

Invece i comuni, potranno redigere piani strategici per la mobilità ciclistica, tenuto conto del piano regionale e del piano provinciale della mobilità ciclistica.

Tra gli interventi possibili per favorire la mobilità ciclistica potranno essere compresi: la costruzione e la dotazione di parcheggi attrezzati, liberi o custoditi; centri di noleggio riservati alle biciclette, prioritariamente in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico e presso strutture pubbliche; la messa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico, nonché di segnaletica integrativa dedicata agli itinerari ciclabili, ARPA & Bici e Treno & Bici.

Circa il tema della segnaletica stradale specialistica per percorsi ciclabili, si rimanda all'appendice.

## 5.6 Progetti di Intermodalità.

Il Coordinamento Ciclabili Abruzzo Teramano, libero raggruppamento di 52 associazioni avente l'obiettivo di incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile, propone il progetto ARPA & Bici come mezzo per la diffusione dell'uso delle bici sul territorio regionale. Il raggruppamento è convinto che l'offerta agli utenti del servizio di trasporto pubblico e la possibilità di poter trasportare le biciclette sugli autobus delle linee regionali, magari senza costi aggiuntivi, come accade per i normali bagagli, sarebbe un forte incentivo all'uso dei mezzi pubblici e, allo stesso tempo, anche delle due ruote. Il progetto ARPA & Bici, attivabile inizialmente in via sperimentale su alcune linee, potrebbe diventare il modello di riferimento per l'intero Abruzzo e per il Centro Italia. In Italia, il servizio è già in uso in alcune località del nord, Dolomiti e Lago di Garda, mentre all'estero è più diffuso. I costi preventivati sono minimi, ma notevoli i vantaggi, sia per l'Azienda di trasporto sia per l'economia regionale; infatti, l'ARPA incrementerebbe il gradimento da parte dell'utenza, mentre i paesi dell'entroterra entrerebbero nel circuito del cicloturismo, oltre che diventare luoghi più favorevoli all'uso quotidiano della bici come mezzo non inquinante, salutare ed economico.

Attualmente il territorio regionale è servito da un sistema di piste ciclabili parallelo al mare adriatico, con qualche percorso verso l'interno. L'intermodalità bici+bus, unitamente alla già collaudata formula bici+treno, sopperirebbe all'attuale carenza di piste ciclabili favorendo il collegamento mare-monti su due ruote. Si potrebbero installare portabici posteriori (Figg. 8/9) e/o anteriori; trasportare le bici all'interno dell'autobus, anche prevedendo un apposito spazio senza i sedili; trasportarle nel bagagliaio con l'apposita sacca per linee lunghe o con apposito rimorchio per trasporto biciclette (Fig. 10).



Trenitalia credendo nello sviluppo del servizio Treno & Bici e avvalendosi della collaborazione della Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB), ha elaborato una sorta di manuale di istruzione per facilitare l'utilizzo del servizio per chi vuole viaggiare in treno senza rinunciare a portare con sé la propria bici, con diverse soluzioni di trasporto in base al tipo di treno (Figg. 11/12). Treno e bici si integrano perfettamente fra loro, creando un modo di trasporto a dimensione umana, che consente di coniugare la praticità del mezzo a pedali con le possibilità di spostamento offerte dal sistema ferroviario. Arrivando con la propria bici in stazione e portandola con sé sul treno fino alla stazione di arrivo, si riesce ad unire la velocità e la sicurezza della ferrovia con l'elevata capacità di penetrazione nel territorio garantita dalla bicicletta.



Figg. 8/9 Portabici posteriore con bici orizzontale e verticale



Fig. 10 Bus con rimorchio per trasporto biciclette



Fig. 11 Trasporto della bici in treno.



Fig. 12 Biglietto

## 6. Mobilità Sostenibile nell'AMP "Torre del Cerrano" .

La promozione della mobilità sostenibile basata sull'uso della bicicletta è da qualche anno uno degli obiettivi perseguiti dal Comune di Pineto.

La creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata di piste ciclabili riguarda tutti i Comuni sensibili al tema ed in primo luogo le aree protette.

A partire da questa sensibilità, i sette Comuni della costa teramana sono impegnati nella partecipazione al Bando del MATTM avendo per oggetto il "bike sharing e fonti rinnovabili".

Al riguardo, il Comune di Pineto si sta occupando del tratto di percorso lungo costa che va dal confine nord del centro abitato fino alla direttrice di Via B. Cellini dove termina la "passeggiata" ciclo-pedonale parallela alla linea ferroviaria nella "Pineta Storica"; il Comune di Silvi sta lavorando sul tratto che si estende dal Torrente Cerrano fino al confine sud del proprio territorio; l'Ente Gestore dell'AMP Torre del Cerrano si occuperà del territorio compreso tra la direttrice di Via B. Cellini fino al Torrente Cerrano.

Oggetto del presente lavoro è il progetto del percorso ciclabile con l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili nel tratto di competenza dell'AMP.

Sono previste 2 stazioni pubbliche di bike sharing per ogni Comune e 2 per l'Area Marina Protetta; ogni stazione disporrà di 7 bici normali e 3 elettriche alimentate con l'energia prodotta da pensiline fotovoltaiche.

Basterà munirsi dell'apposita tessera magnetica per poter accedere alla bici elettrica e alla fine della corsa la si potrà ricollocare al di sotto della pensilina fotovoltaica di uno qualsiasi dei sette Comuni aderenti all'iniziativa. Si tratta di biciclette a pedalata assistita, cioè dotate di un motore elettrico nel mozzo della ruota anteriore che aiuta il ciclista nei tratti più faticosi, ad esempio nei tratti con salite più ripide, giungendo ad alleviare almeno due terzi dello sforzo necessario per gli spostamenti. Il motore elettrico è in grado di ricaricarsi parzialmente mentre la bicicletta è in funzione, nei tratti meno impegnativi, grazie al normale movimento dei pedali e la batteria è in grado di ricaricarsi anche quando si procede in discesa.



Nel tratto tra Via B. Cellini ed il Torrente Cerrano, per la continuità della pista ciclabile, resta irrisolto l'attraversamento dell'area della Torre di Cerrano.

Il passaggio ai piedi della Torre consentirebbe di dare continuità al Corridoio Verde Adriatico, un percorso ciclabile ormai quasi completo lungo la costa tra le Marche e l'Abruzzo.

Per sensibilizzare l'opinione pubblica rispetto alla soluzione di questo tema, nell'ottobre del 2009 il Coordinamento Ciclabili Abruzzo Teramano è riuscito ad organizzare un momento unico per il collegamento ciclabile tra Pineto e Silvi, attraversando l'area della Torre di Cerrano in bici aprendo i cancelli della recinzione che delimita l'area di pertinenza di Torre Cerrano e transitando ai piedi dell'imponente fortificazione.

#### 6.1. Caratteristiche dell'area di progetto.

La zona in argomento, relativa al tratto tra la direttrice di Via B. Cellini ed il Torrente Cerrano, è caratterizzato dalle seguenti specificità:

- § il primo tratto, da Via B. Cellini al giardino della Torre di Cerrano, della lunghezza di circa ml. 1.900, è completamente interessato dalla pineta (di secondo impianto): qui il percorso coincide nel terreno battuto e tracciato naturalmente dall'alta frequenza ciclo-pedonale; i fossi per lo scolo delle acque meteoriche sono attraversati da ponticelli realizzati dal Comune di Pineto con materiali lignei;
- § il secondo tratto interessa il giardino della Torre di Cerrano per una lunghezza di circa ml. 260; la Torre e la relativa area di pertinenza si trovano su di un piccolo promontorio alto circa 15 mt. s.l.m. disposto su ampi gradoni distante circa ml. 60 dalla battigia;
- § il terzo tratto, della lunghezza di circa ml. 770, è costituito dalla strada di accesso alla Torre fino al sottopasso ferroviario all'altezza dell'ingresso del Camping International e da qui, su strada asfaltata costeggiante la linea ferroviaria, fino al confine sud con il Comune di Silvi;

§ L'ultimo tratto inizia sul territorio comunale di Silvi, si sviluppa all'interno della pineta ed attraversa il Torrente Cerrano su di un ponte in legno.

## 6.2. Descrizione del contesto ed "accesso sostenibile all'area".

Dal punto di vista della pianificazione urbanistica, la fascia di costa che si estende dalla zona sud del quartiere Corfù, in corrispondenza della direttrice di Via B. Cellini, fino al confine con Silvi è regolamentata dall'art. 18 del Piano Demaniale Comunale, "Zona di protezione Naturalistica", che individua al comma 2 una "Zona di Rispetto per il tratto che si estende dalla località Foggetta fino alla Torre di Cerrano" (vedi immagini in fondo al paragrafo).

Il Piano Demaniale Comunale è uno strumento che risponde ad un preciso dettato del Piano del Demanio Marittimo. Il Piano s'inserisce bene nel tessuto ambientale e naturalistico del territorio e tiene conto di una prospettiva di sviluppo sostenibile e dell'esigenza di dare servizi qualificati al turismo.

L'intera Zona di Protezione Naturalistica, secondo quanto espresso dall'art. 18, "è riservata alla conservazione dell'habitat originario residuo, o in corso di ripristino, della spiaggia, con finalità di osservazione scientifica e didattica e di diversificazione dell'attuale paesaggio costiero". Sulla base di questa considerazione è "vietata ogni modificazione dei suoli", ed è previsto che "in considerazione del delicatissimo equilibrio dell'ecosistema duna deve essere bandito il passaggio ed il calpestio indiscriminato".

Nella Zona di Rispetto contenuta all'interno della Zona di Protezione Naturalistica, viene indicato che "per quanto riguarda la pressione antropica, specialmente nel periodo estivo, è fondamentale la protezione delle dune".

In questi pochi passaggi del Piano Demaniale Comunale sono contenuti tutti gli elementi ed i necessari limiti normativi sulla base dei quali si può costruire una proposta di applicazione nel dettaglio di quelle stesse norme che consentirebbero all'amministrazione comunale di Pineto, così come al soggetto gestore dell'AMP, di controllare la fruizione della fascia dunale di

Cerrano ai fini della conservazione del patrimonio naturalistico che essa rappresenta.

E' questa l'area soggetta a più stretta tutela, proprio per le sue peculiarità, per cui è fondamentale la corretta gestione degli ingressi all'area.

Primo ingresso. L'arenile in corrispondenza di Via B. Cellini, è raggiungibile attraverso un sottopasso pedonale, carrabile solo nei casi di servizi eccezionali ed emergenza. Questa zona di Pineto oggi si presenta quasi totalmente edificata con tipologie a scopo turistico-ricettivo di carattere privato e dove è localizzato un ampio parcheggio. Questo accesso all'arenile presenta nei periodi estivi un afflusso di persone che in questi ultimi anni è andato sempre più crescendo per la presenza di un gran numero di bagnanti provenienti dalle recenti edificazioni, dalla consapevolezza da parte dei bagnanti occasionali di poter trovare un'ampia spiaggia libera da concessioni balneari e dalla disponibilità di un gran numero di parcheggi gratuiti a ridosso dell'ingresso pedonale. Da qui, verso sud, inizia l'area di arenile destinato dal Piano Demaniale Comunale a Zona di Protezione Naturalistica: questo è il punto dove finisce la Pineta Storica, ed inizia la Pineta Foggetta, rimboscimento più giovane del precedente e con alberature più fitte e basse che quasi non consentono la visibilità verso l'alto. Da qui si interrompe la pavimentazione del percorso pedonale pubblico e la fascia di terreni tra pineta e rilevato ferroviario spesso sono di proprietà privata.

Il Marco's beach è l'ultimo degli stabilimenti balneari realizzati in stretta successione e, da questo punto in poi, si aprono ampie fasce di arenile completamente libere; sono proprio queste le condizioni che hanno consentito la conservazione della duna. Presumibilmente, da questo punto in poi l'intera fascia del Demanio Marittimo comprendente arenile e pineta saranno ricompresi all'interno della perimetrazione dell'Area Marina Protetta "Torre Cerrano".

Questo primo accesso all'area, dotato di un comodo sottopasso pedonale e di un ampio parcheggio, è l'area più idonea all'installazione di una delle due

stazioni con pensiline fotovoltaiche che serviranno l'area oggetto di studio. Qui sarà possibile arrivare sia con mezzo pubblico, sia lasciando il proprio mezzo su gomma e si potrà proseguire verso sud nel cuore dell'Area Marina Protetta con la bici seguendo la specifica segnaletica ciclabile (Figg. 13/14/15/16). La segnaletica ciclabile, che indicherà il Ramo 6 di BicItalia il "Corridoio Verde Adriatico", verrà posta anche sulla Strada Statale Adriatica. Infatti, soprattutto nei periodi di bassa stagione, non è raro vedere cicloturisti europei avventurarsi pericolosamente su tale strada perché non opportunamente indirizzati verso percorsi sicuri e protetti.



Fig. 13 Primo accesso all'area, Via B. Cellini



Fig. 14 Sottopasso ferroviario



Fig. 15/16 Inizio percorso ciclabile in pineta di secondo impianto

Il fondo di terreno al di sotto della pineta è ben compatto e drenante per cui sarebbe inutile e del tutto dannoso intervenire con una qualunque pavimentazione. Il percorso ciclabile correrà su sede propria su piano di



campagna naturale e verrà segnato a terra, intaccando il meno possibile la naturalità dei luoghi, con chiodi di legno posti alla distanza di circa cinque metri l'uno dall'altro. Il percorso ciclabile attraverserà i fossi sui ponti in legno già presenti e realizzati dall'amministrazione comunale mentre per gli attraversamenti su fondo sabbioso la pista ciclabile correrà su camminamenti in legno (vedi Figg.17/18).

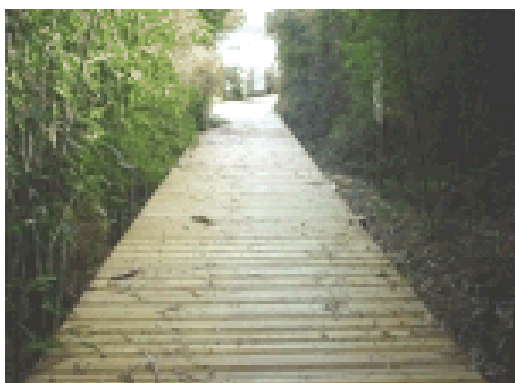


Fig. 17/18 Camminamento in legno sulla sabbia

Il secondo ingresso è il più centrale sia rispetto all'AMP sia rispetto alla fascia dunale; l'accesso avviene attraverso un nodo sulla Strada Statale Adriatica dove insistono un'area di rifornimento carburante, alcune strutture di servizio ed alcune strutture ricettive. Da qui, attraverso un sottopasso della Strada Statale Adriatica ed uno del rilevato ferroviario esclusivamente pedonali, si giunge alla pineta litoranea ed all'arenile in coincidenza dello stabilimento balneare Nelide (Figg. 19/20). Dal punto di vista della presenza antropica c'è da segnalare la presenza di proprietà private collocate tra il rilevato ferroviario e la parte retrostante della pineta che da qualche anno svolgono attività di piccola ricettività e ristorazione e che attraggono durante l'estate sempre più bagnanti. In estate la presenza giornaliera di bagnanti va ben oltre i limiti di carico dell'area sia in termini di capacità di assorbimento da parte degli elementi naturali sia da parte dei servizi che si possono offrire ai visitatori: questo è uno dei punti di maggiore crisi dell'ecosistema naturale della duna di Cerrano.



Fig. 19 Sottopasso alla Statale Adriatica 16



Fig. 20 Pineta litoranea

Nell'area a ridosso della Statale non esistono parcheggi e linee di trasporto pubblico adeguati alle attuali necessità del turista nel periodo estivo. Lungo la Strada Statale verrà indicata la presenza della pista ciclabile al di là del rilevato ferroviario e sarà opportuno dotare l'area di parcheggi e prevedere le fermate del mezzo pubblico, in tal modo nel periodo di bassa stagione il cicloturista potrà raggiungere l'area con il proprio autoveicolo o con l'autobus portando con sé la bici e potrà raggiungere la pista ciclabile in sicurezza.



Fig. 21 Terzo ingresso



Fig. 22 Sottopasso ferroviario

Il terzo ingresso si colloca a ridosso della Strada Statale Adriatica (Fig. 21) in corrispondenza del punto di rettilineo extraurbano tra l'abitato di Pineto e Torre Cerrano, caratterizzato dalla velocità sostenuta degli autoveicoli. Fino a

qualche tempo fa l'area era totalmente disabitata, non c'erano parcheggi e non esisteva alcuno stabilimento balneare. Oggi, con il completamento dell'edificazione del quartiere retrostante, con l'insediamento di una struttura turistico-ricettiva, il potenziamento dell'agricamping ma, soprattutto, con la creazione di strade di servizio dove si può trovare parcheggio e con la presenza del nuovo stabilimento balneare, l'afflusso di persone durante l'estate è cresciuto notevolmente, anche considerando che l'ingresso è centrale rispetto ad un'area di duna in ottimo stato di conservazione, forse l'unica con qualità naturalistiche di pregio tra il Conero ed il Sangro.

Il sottopasso ferroviario è di dimensioni tali da consentire il transito veicolare (Fig. 22) a cui corrisponde una conseguente azione sull'arenile estremamente dannosa per la naturalità dei luoghi; da ciò si rende assolutamente necessaria la proposta della chiusura definitiva ai veicoli del sottopasso, riservando il transito esclusivamente ai pedoni. In questo caso non s'intende incentivare l'afflusso di turisti e, dato il carico antropico già importante, verrà solo indicata la presenza della pista ciclabile al di là del tracciato ferroviario.

Il percorso ciclabile attraverserà tutta la pineta giungendo fino al promontorio di Cerrano che, in qualità di giardino della Torre, di proprietà della Provincia, risulta essere interamente recintato e dotato di un cancello per ciascuna estremità. Si prevede l'apertura dei due cancelli dalla mattina all'imbrunire per consentire l'attraversamento, essendo improponibile l'ipotesi di far transitare il percorso ciclabile all'esterno del giardino, su quel lembo di duna che tanto faticosamente ancora resiste ai piedi della Torre.

Tale semplice soluzione risolverebbe la questione dell'attraversamento ciclabile dell'area del promontorio della Torre, ai fini della continuità del percorso ciclabile che, oltre questo punto costeggerà, lato mare, la stradina che dal sottopasso ferroviario conduce alla Torre (Figg. 23/24/25/26).



Fig. 23 Stradina che dal sottopasso ferroviario conduce alla Torre



Fig. 24 Percorso all'interno del recinto



Fig. 25 Percorso all'interno del recinto



Fig. 26 Cannello nord recinto

Il quarto ingresso all'area si trova proprio a sud di Torre Cerrano: per la visibilità dalla Strada Statale Adriatica, per le dimensioni carrabili del sottopasso ferroviario, per la presenza di parcheggi a ridosso del sottopasso, è di gran lunga il più frequentato nel periodo estivo. In realtà, in corrispondenza del sottopassaggio (Fig. 27), le chiare segnalazioni di divieto di accesso e di parcheggio vengono puntualmente disattese generando un insostenibile carico per la preservazione dell'ecosistema. Infatti, il suolo oltre il sottopasso che dal rilevato ferroviario si sviluppa verso la spiaggia, compresa la strada, è un'area demaniale il cui accesso sarebbe riservato esclusivamente ai clienti del campeggio International. Fino a qualche tempo fa il tutto era aggravato dal fatto che in corrispondenza dell'accesso alla



spiaggia mancasse uno sbarramento, oggi presente, che impedisse l'ingresso sull'arenile dei mezzi motorizzati. Quest'area non presenta la fascia di pineta tra la duna e la linea ferroviaria e l'intero tratto è interessato dalla presenza della strada di accesso alla Torre parte della quale ospiterà il percorso ciclabile in oggetto; a ridosso di tale strada si può osservare una fascia di vegetazione retrodunale molto interessante che si è conservata tra la sovracitata strada e la duna sabbiosa.

Dopo la Torre spostandosi verso sud la macchia mediterranea e le specie erbacee dell'area retrodunale si trovano in buono stato di conservazione: qui, in primavera, nidifica il fratino, un uccello migratorio che dal lontano Senegal raggiunge le coste adriatiche dove trova l'habitat adatto per potersi riprodurre.



Fig. 27 Quarto accesso all'area



Fig. 28 Percorso tra rilevato e campeggio

Sulla Strada Statale, all'altezza del sottopasso ferroviario, verrà posta la segnaletica ciclistica che indicherà la presenza del percorso ciclabile e la possibilità di trovare un ampio parcheggio poco più a sud nei pressi del centro commerciale Universo. Senza escludere la possibilità di sistemare a parcheggio anche le aree tra la Strada Statale 16 e il rilevato ferroviario in prossimità del sovracitato sottopasso e prevedere la fermata dell'autobus.

Il percorso ciclabile proseguirà verso sud tra il rilevato ferroviario e il campeggio International (Fig. 28), il percorso sarà bidirezionale della

larghezza di 2.5 m su sede propria su tracciato asfaltato esistente per cui basterà tracciare le due linee gialle di 0.12 cm e porre gli "occhi di gatto" (Fig. 29). Il percorso ciclabile proseguirà fino al confine amministrativo del Comune di Pineto; in tale punto, in prossimità del campeggio Europe Garden il percorso devia verso mare (Fig. 30) su di una stradina battuta perpendicolare alla ferrovia, raggiungendo la pineta in territorio del Comune di Silvi.



Fig. 29 Percorso tra rilevato e campeggio



Fig. 30 Il percorso devia verso mare



Fig. 31 Strada battuta perpendicolare



Fig. 32 Percorso in pineta, Silvi

L'accesso a tale deviazione è oggi sbarrato (Fig. 31), quindi occorrerà rimuovere tale ostacolo; la pineta di Silvi ha caratteristiche simili a quella di secondo impianto che si trova a Pineto. Il percorso in pineta (Fig. 32) costeggerà il più possibile il lato adiacente il campeggio Europe Garden, il fondo di terreno al di sotto della pineta è ben compatto e drenante per cui il

percorso ciclabile correrà su sede propria su piano di campagna naturale e verrà segnato a terra con i chiodi di legno.

Il quinto ingresso all'area si trova sul territorio comunale di Silvi, in corrispondenza di un sottopasso poco distante dal Centro Commerciale "Universo". Rispetto al territorio comunale di Pineto, al di là della ferrovia troviamo un insediamento abitato e poi la pineta che in luglio ed agosto viene presa d'assalto dai bagnanti occasionali (Figg. 33/34).



Figg. 33/34 Quinto ingresso all'area

Data la scarsità di parcheggi, soprattutto nel periodo estivo, molti parcheggiano persino lungo la Strada Statale Adriatica 16 creando situazioni di pericolo. Quest'area è sottoposta a notevole carico antropico per cui verrà posta una segnaletica ciclistica lungo la Strada Statale che indicherà la presenza del percorso ciclabile e la possibilità di trovare un ampio parcheggio poco più a sud nei pressi del centro commerciale Universo e la presenza di un bike sharing.

La pineta termina in corrispondenza della foce del Torrente Cerrano il cui attraversamento è consentito da un ponte ciclo-pedonale, realizzato dalla provincia, che si congiunge ad un percorso in betonelle adiacente il tratto di lungomare che costeggia l'arenile (Fig. 35).





Fig. 35 Ponte sul Torrente Cerrano



Fig. 36 Percorso trasversale



Fig. 37 Sottopasso ponte ferroviario e stradale



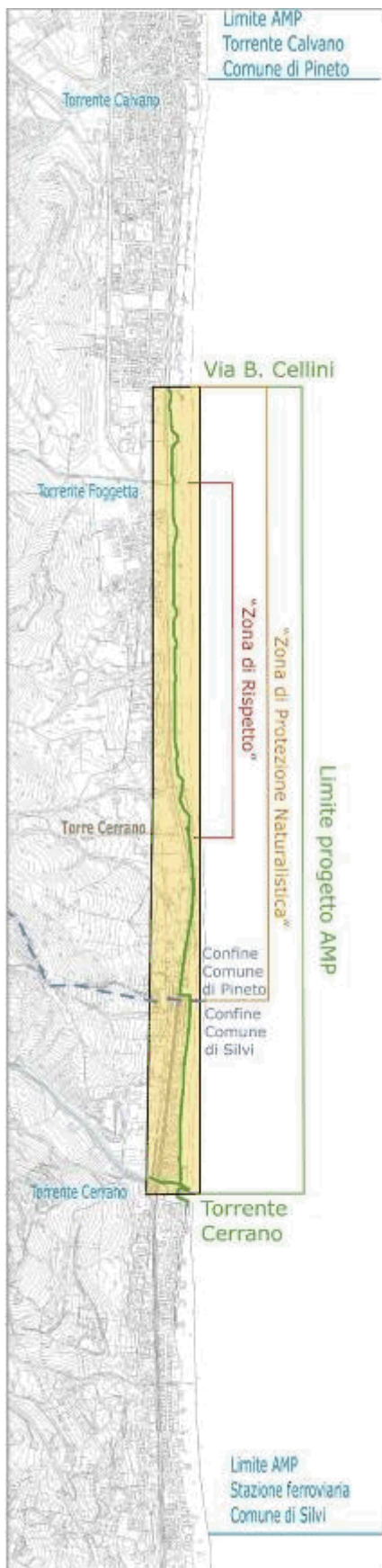
Fig. 38 Area antistante parcheggio

Qui termina il tratto di competenza dell'A.M.P. e questo terminale parziale è collegato con la stazione di bike-sharing posta in prossimità del centro commerciale "Universo". Il torrente Cerrano viene attraversato da quattro ponti che, nell'ordine dal mare alla collina sono: un ponte ciclo-pedonale in legno, un ponte carrabile di servizio al quartiere, un ponte ferroviario, un ponte della Strada Statale Adriatica. Per raggiungere la stazione di bike-sharing, dal percorso ciclabile, è possibile riqualificare un percorso trasversale ai ponti (Fig. 36), al bordo del torrente Cerrano che, sottopassando il ponte ferroviario e quello Stradale della Statale Adriatica (Fig. 37), giunge all'area antistante il parcheggio del centro commerciale (Fig. 38).

Quest'area è interessata da un progetto che riguarda la realizzazione di una stazione ferroviaria di fronte al Centro Commerciale che consentirebbe il superamento in sicurezza della Strada Statale Adriatica, la sistemazione di ampi spazi destinati a parcheggio in cui una parte di essi sarà destinata al ricovero di biciclette ed è previsto un terminal bus, così da garantire l'intermodalità treno+bici ed autobus+bici. Considerato che l'intervento prevede la realizzazione di una stazione ferroviaria ubicata a 500 m dalla Torre di Cerrano diventerebbe la stazione del Parco con tutti i benefici riflessi sull'immagine, sul turismo e sulla fruibilità dell'Area Marina Protetta "Torre del Cerrano".

La parte più a sud del suddetto parcheggio coincide con l'arrivo della bretella di collegamento col percorso ciclabile sopra descritto ed è la più idonea ad ospitare la seconda stazione con pensilina fotovoltaica per il bike sharing. Sarà possibile lasciare il proprio autoveicolo nell'ampio parcheggio e prendere una bici a noleggio e si potrà raggiungere comodamente la pista ciclabile evitando i pericoli della Strada Statale Adriatica 16.

In conclusione, tenendo presente che l'introduzione di ogni infrastruttura a ridosso dell'Area Marina Protetta è capace di generare un importante volume di pressione antropica sull'ambiente naturale da conservare; che la realizzazione di parcheggi o di infrastrutture per il turismo non mirati alla fruizione sostenibile di un'Area Protetta creano spesso l'aumento della presenza di un turismo incontrollato e disordinato in periodi in cui è già raggiunta la soglia di carico antropico dell'Area protetta; uno degli obiettivi fondativi della proposizione del presente progetto è quello di essere da stimolo all'aumento della quota di "turismo-natura" soprattutto a margine del picco di presenze turistiche del periodo estivo. L'obiettivo dichiarato è, quindi, quello di sensibilizzare il turista ad un uso consapevole ed intelligente delle Aree Protette, mettendolo in condizione di poter raggiungere in modo sostenibile l'eccellenza di questi luoghi.





## APPENDICE

### A1. Area Marina Protetta "Torre del Cerrano".

L'Area Marina Protetta si estende fino a 3 miglia nautiche dalla costa e si sviluppa per 7 chilometri di duna sabbiosa lungo la riva in cui sono state rilevate formazioni geologiche, presenze naturalistiche e testimonianze storico-archeologiche di estremo interesse. Esattamente dalla foce del torrente Calvano, che attraversa l'abitato di Pineto, fino al centro di Silvi, alla corrispondenza a mare della stazione ferroviaria.

La superficie dell'Area Protetta è di circa 37 chilometri quadrati e ricomprende una ristretta zona B, un quadrato di circa un chilometro di lato di fronte a Torre Cerrano, una zona C di 14 chilometri quadrati, che si sviluppa per l'intera estensione del fronte mare fino a circa 2 chilometri dalla costa e un'ampia zona D, di forma trapezoidale, di circa 22 chilometri quadrati che si estende fino al limite delle tre miglia; dove esiste il riferimento fisico a 17 metri di profondità costituito dalle barriere sommerse dell'oasi di ripopolamento ittico.

Ad ogni zona corrisponde un differente grado di tutela e, di conseguenza, un diverso regolamento di salvaguardia che è più rigido e stringente per la zona B e sempre più proteso ad un utilizzo maggiore verso la zona C ed oltre fino alla zona D; dove si possono riscontrare gran parte delle norme già vigenti nei codici e nella normativa ordinaria per la pesca e la navigazione (Fig. 39).

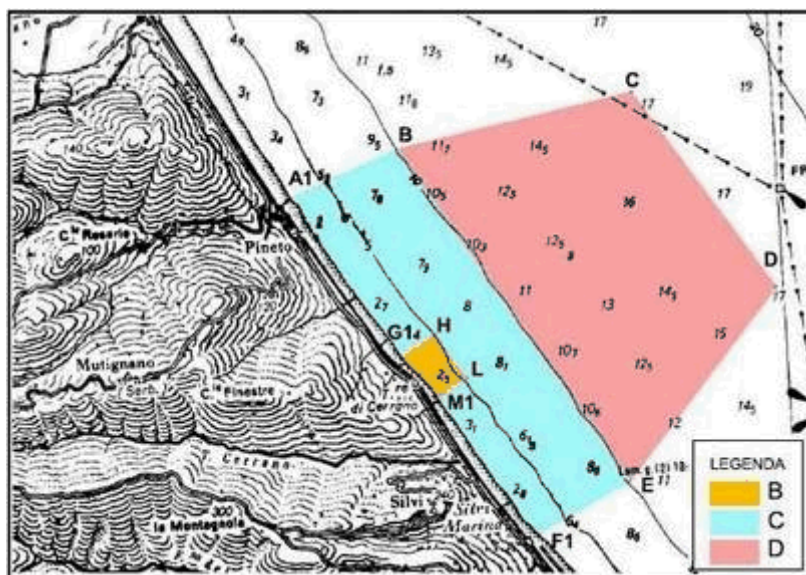


Fig. 39 Zonazione Area Marina Protetta Torre del Cerrano. Delimitata a nord dal Torrente Calvano e a sud dalla stazione ferroviaria di Silvi.

## A2. Segnaletica per itinerari ciclopedonali.

La segnaletica rappresenta un elemento fondamentale per l'identità e la percezione del percorso ciclabile, sia per fare in modo che lo stesso sia visibile sul territorio, sia per svolgere la sua specifica funzione come previsto dal Codice della Strada dato che la bicicletta è un veicolo e per questo il ciclista è integralmente soggetto al Codice della Strada. Non esistono attualmente definizioni, nel CdS, di strade per ciclisti diverse dalla pista ciclabile o dalla corsia ciclabile: le uniche strutture che si possono dire protette. Non esiste segnaletica specifica per il ciclista, sia di indicazione, sia soprattutto segnali che prevedano forme di tutela per lo stesso e gli altri utenti deboli, nelle strade a traffico promiscuo.

Nel Codice della Strada la segnaletica per itinerari ciclabili e/o ciclopedonali non è ancora definita in modo soddisfacente, tuttavia poiché il numero dei percorsi ciclabili urbani ed extraurbani è in lenta, ma costante, crescita la FIAB ha ritenuto comunque, in attesa di autorevoli interventi normativi, di affrontare il problema giungendo ad elaborare uno schema di segnali il più possibile compatibili con l'attuale Codice della Strada e pertanto utilizzabile già oggi dalle amministrazioni titolari degli itinerari ciclabili (Fig. 40).

- **Funzione.** I segnali seguenti hanno la funzione principale di indirizzare il ciclista e pertanto le informazioni privilegiate sono la direzione con bivi e svolte, le località da raggiungere e la distanza in km, sia per il ciclista che già si trova sull'itinerario, sia per chi deve raggiungere lo stesso da viabilità normale. In molte segnaletiche già installate tuttavia, anche a somiglianza della segnaletica delle strade dei vini e sapori, si ritrovano altre informazioni che possono essere ad esempio il nome dell'itinerario con i loghi delle amministrazioni che lo hanno promosso. Esempi di questo tipo sono i segnali sul Po di Piacenza (Fig. 41), Parma, Mantova, Ferrara. Oppure altri segnali a Cremona, Reggio Emilia, Modena. Questi segnali "battezzano" l'itinerario ma molto spesso non danno ulteriori informazioni riguardanti distanze e mete. La funzione di segnalare l'itinerario ciclistico, che peraltro non è prevista dal CdS in questi casi, in genere, prevale su quella di indicazione, sicuramente a causa della ovvietà della direzione su una unica ciclovia lineare.

In presenza di varianti o di reti ciclabili vere e proprie evidentemente questo segnale non è sufficiente.

- **Colori.** Si è rispettato quanto previsto dal CdS, o più precisamente dal regolamento di attuazione DPR495/92. Pertanto per gli ambiti urbani, centri abitati, e per destinazioni al loro interno si è usato il fondo bianco, mentre per gli itinerari extraurbani anche quando i segnali vengono collocati in ambito urbano - si è privilegiata la lettura degli itinerari come elemento turistico e pertanto la scelta è caduta sul colore marrone. Questa scelta rappresenta una piccola forzatura poiché nel CdS l'uso del marrone è riferito alla meta turistica indicata dal

cartello e non al veicolo. Per questo motivo in tutti i segnali è riportato il logo della bicicletta come elemento caratterizzante e unificante il veicolo cui sono destinati.

- Forma. Il Codice della Strada prevede per i segnali di direzione due forme geometriche:
  1. rettangolare per collocazioni in ambito urbano;
  2. sagomata con profilo della freccia per l'ambito extraurbano.

Nella seguente proposta sono prospettate entrambe queste soluzioni per i rispettivi ambiti; tuttavia, tenendo conto delle segnaletiche fino ad oggi utilizzate dalle Amministrazioni, la forma rettangolare è preferita.

- Dimensioni. Il CdS prevede di norma dimensioni dei segnali adeguate alla necessità di percezione e lettura dell'automobilista. Per l'utenza ciclistica e su viabilità riservata, ove il traffico motorizzato si presume interdetto o comunque moderato, si propone di adottare dimensioni molto ridotte. Ciò sia per economia di produzione, sia soprattutto per un miglior inserimento ambientale, considerato che le ciclovie protette si trovano spesso in luoghi di pregio paesaggistico e naturale.

- Simboli e Caratteri. Si sono rispettati simboli e caratteri previsti dal CdS, o meglio dal Regolamento di attuazione DPR 495/92, con però l'aggiunta di sigle alfa numeriche riferentesi all'itinerario, come sigle di province e regioni, nonché i numeri che si riferiscono a itinerari locali (comunali, provinciali, regionali) e nazionali (BicItalia) o europei (Eurovelo). E' previsto come rafforzativo l'utilizzo del logo della ciclovia quando disponibile.



Fig. 40 Segnaletica proposta dalla FIAB. Ramo 6 di BicItalia che corrisponde al ramo 1 della Rete Provinciale, "Corridoio Verde Adriatico".



Fig. 41 I segnali sul Po di Piacenza .

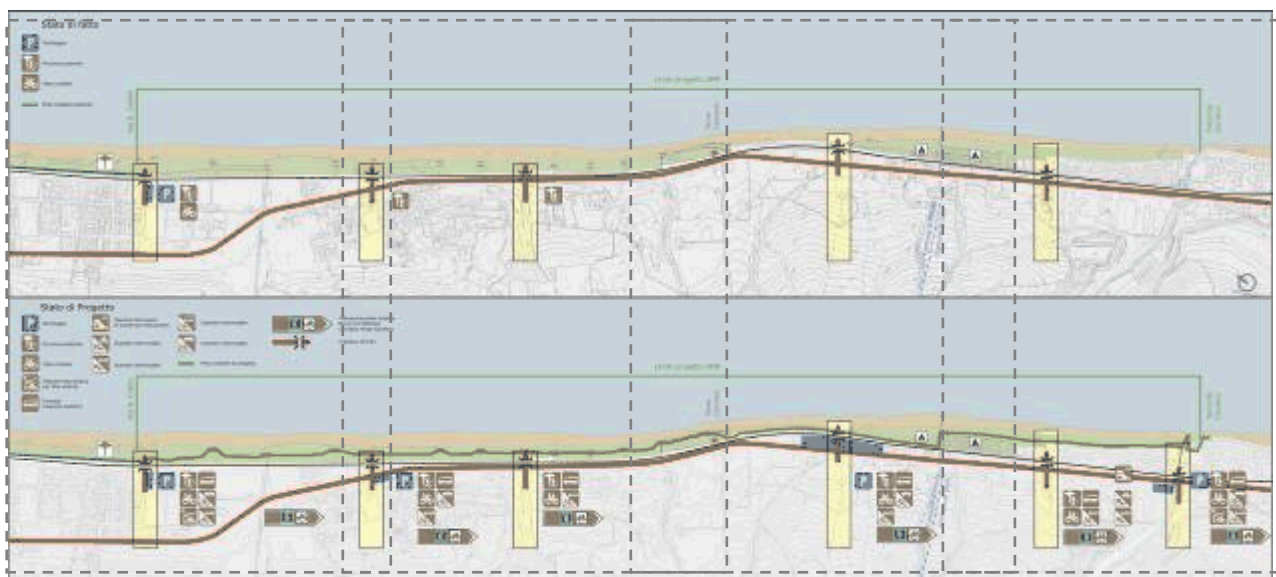


### A3. Progetto di Mobilità Sostenibile nell'Area Marina Protetta "Torre del Cerrano".

Il progetto riguarda la realizzazione di un percorso ciclabile con l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili. Sono previste 2 stazioni di bike sharing per ogni Comune e 2 per l'Area Marina Protetta; ogni stazione disporrà di 7 bici normali e 3 elettriche alimentate con l'energia prodotta da pensiline fotovoltaiche.

La zona è relativa al tratto di tra la direttrice di Via B. Cellini ed il Torrente Cerrano, è caratterizzato dalle seguenti specificità:

- § il primo tratto, da Via B. Cellini al giardino della Torre di Cerrano, della lunghezza di circa ml. 1.900, è completamente interessato dalla pineta (di secondo impianto): qui il percorso coincide nel terreno battuto e tracciato naturalmente dall'alta frequenza ciclo-pedonale; i fossi per lo scolo delle acque meteoriche sono attraversati da ponticelli realizzati dal Comune di Pineto con materiali lignei;
- § il secondo tratto interessa il giardino della Torre di Cerrano per una lunghezza di circa ml. 260; la Torre e la relativa area di pertinenza si trovano su di un piccolo promontorio alto circa 15 mt. s.l.m. disposto su ampi gradoni distante circa ml. 60 dalla battigia;
- § il terzo tratto, della lunghezza di circa ml. 770, è costituito dalla strada di accesso alla Torre fino al sottopasso ferroviario all'altezza dell'ingresso del Camping International e da qui, su strada asfaltata costeggiante la linea ferroviaria, fino al confine sud con il Comune di Silvi;
- § l'ultimo tratto inizia sul territorio comunale di Silvi, si sviluppa all'interno della pineta ed attraversa il Torrente Cerrano su di un ponte in legno.

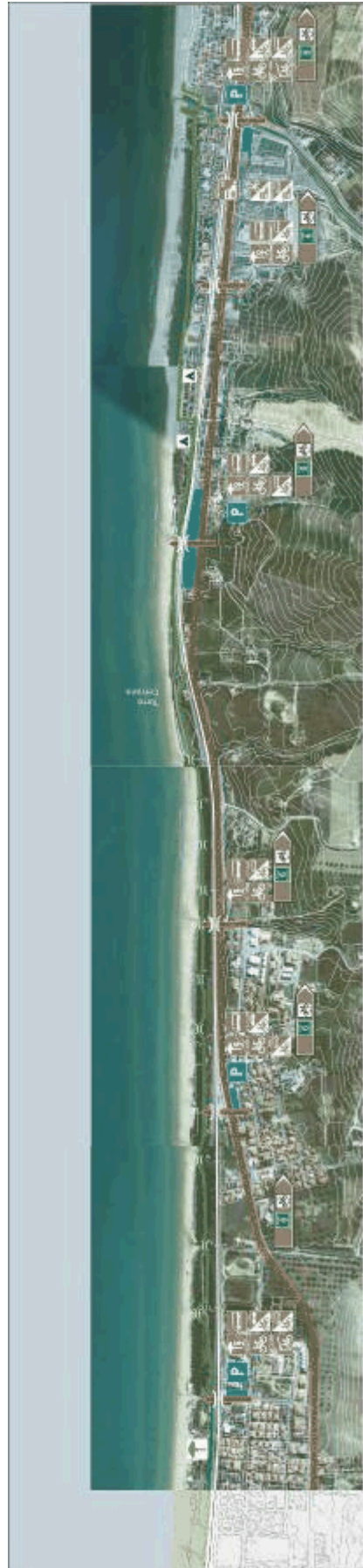


Stralcio 1

Stralcio 2

Stralcio 3

Stralcio 4

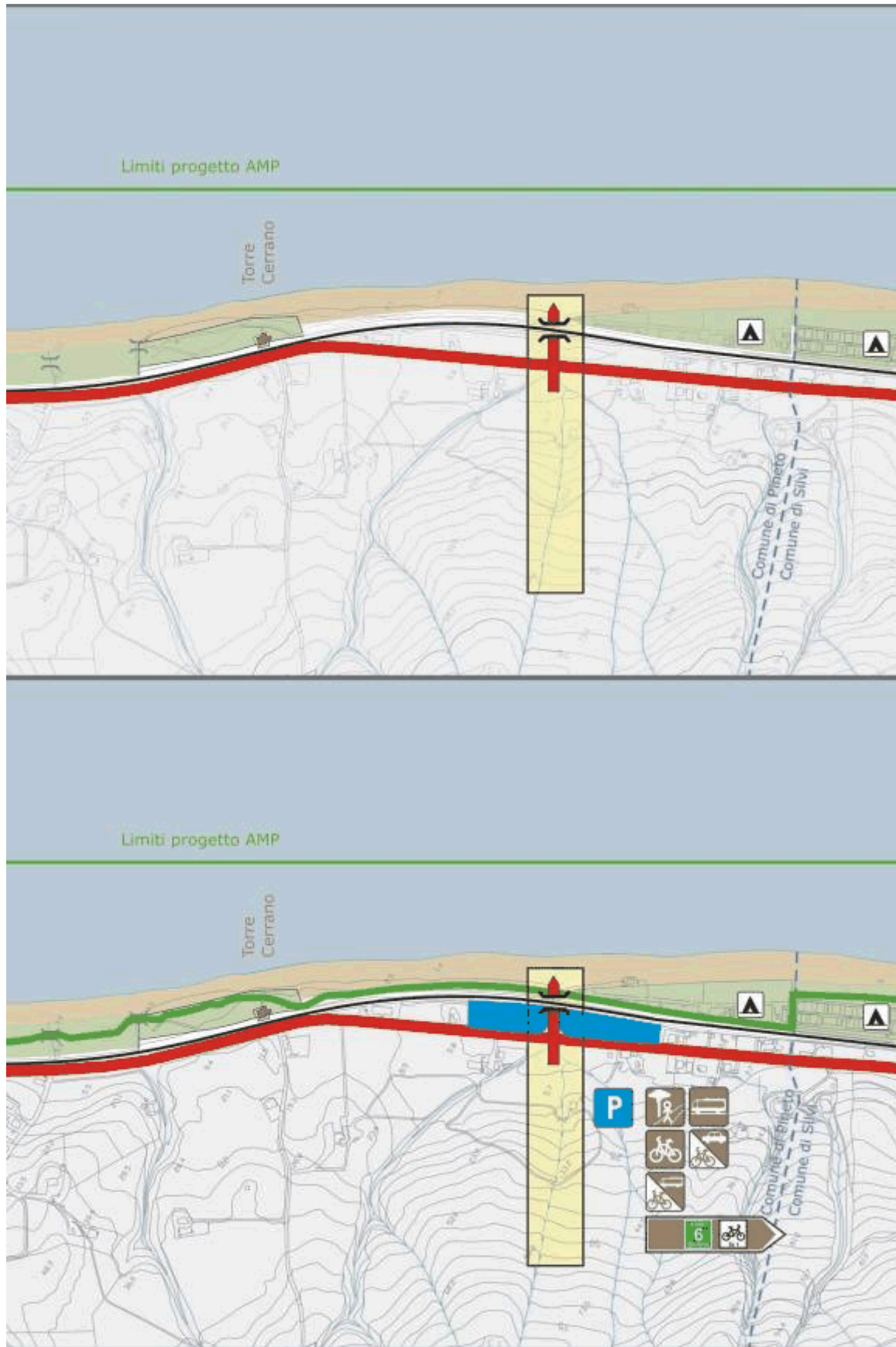




Stralcio 1





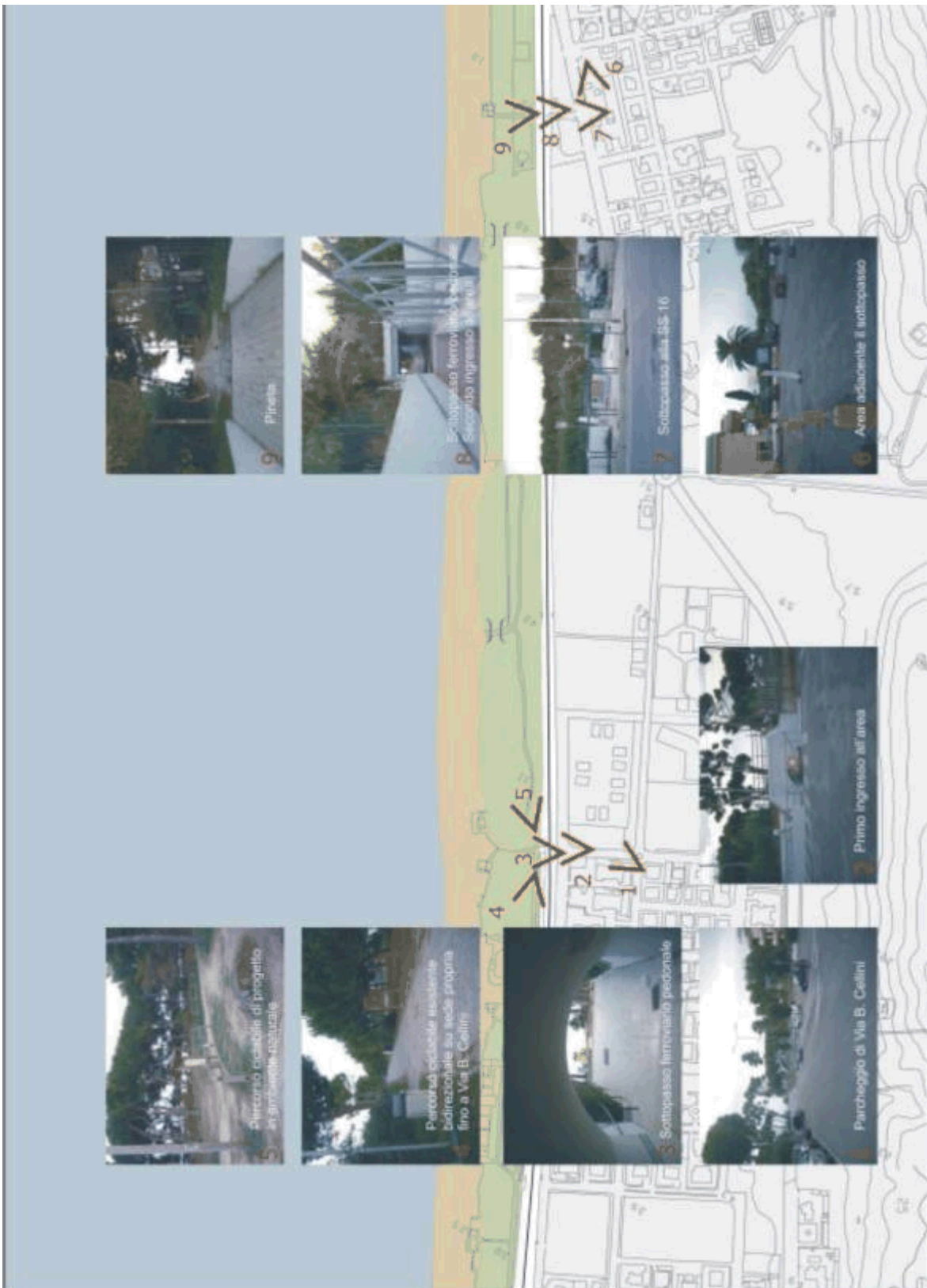


Stralcio 3

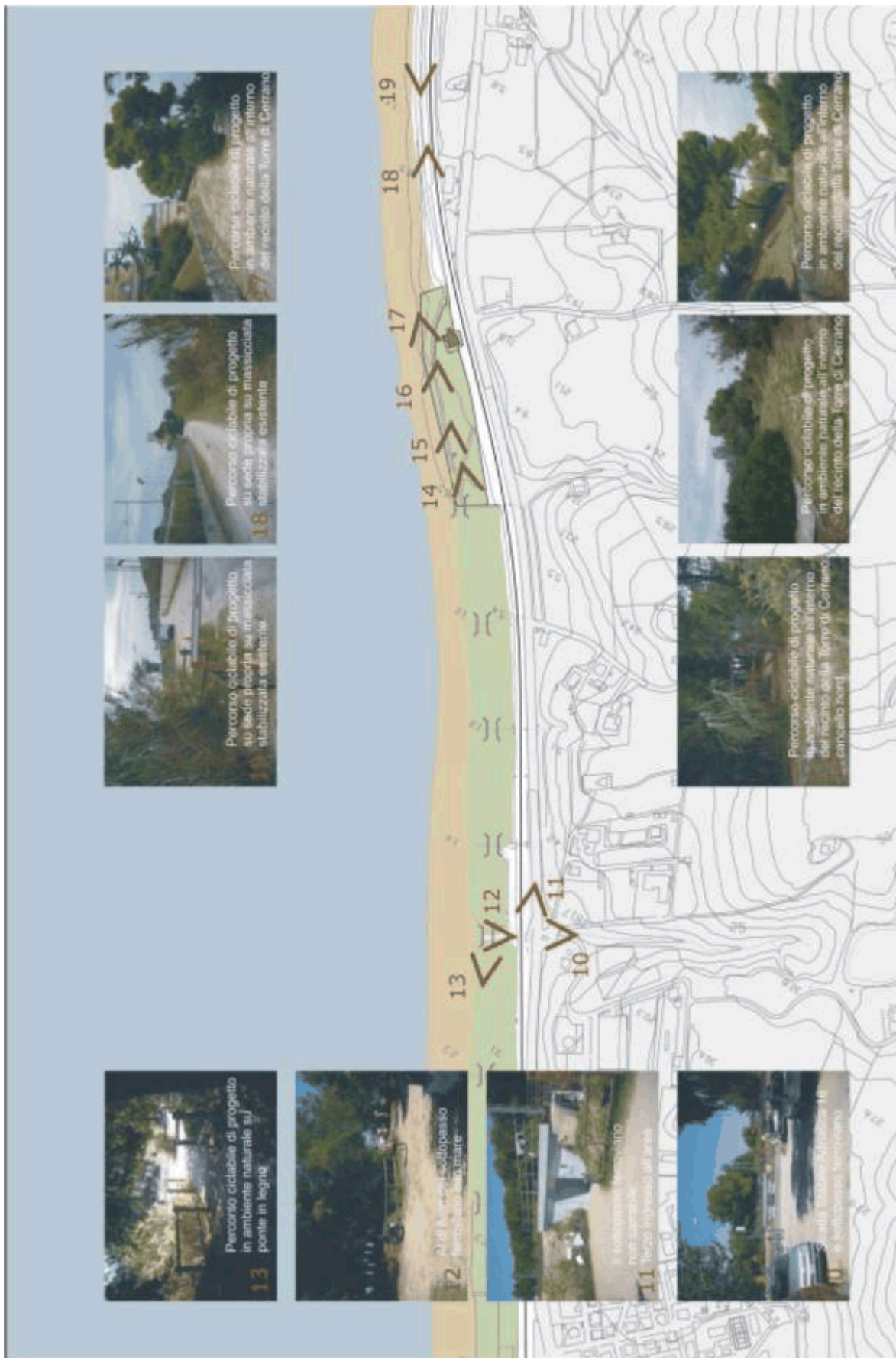


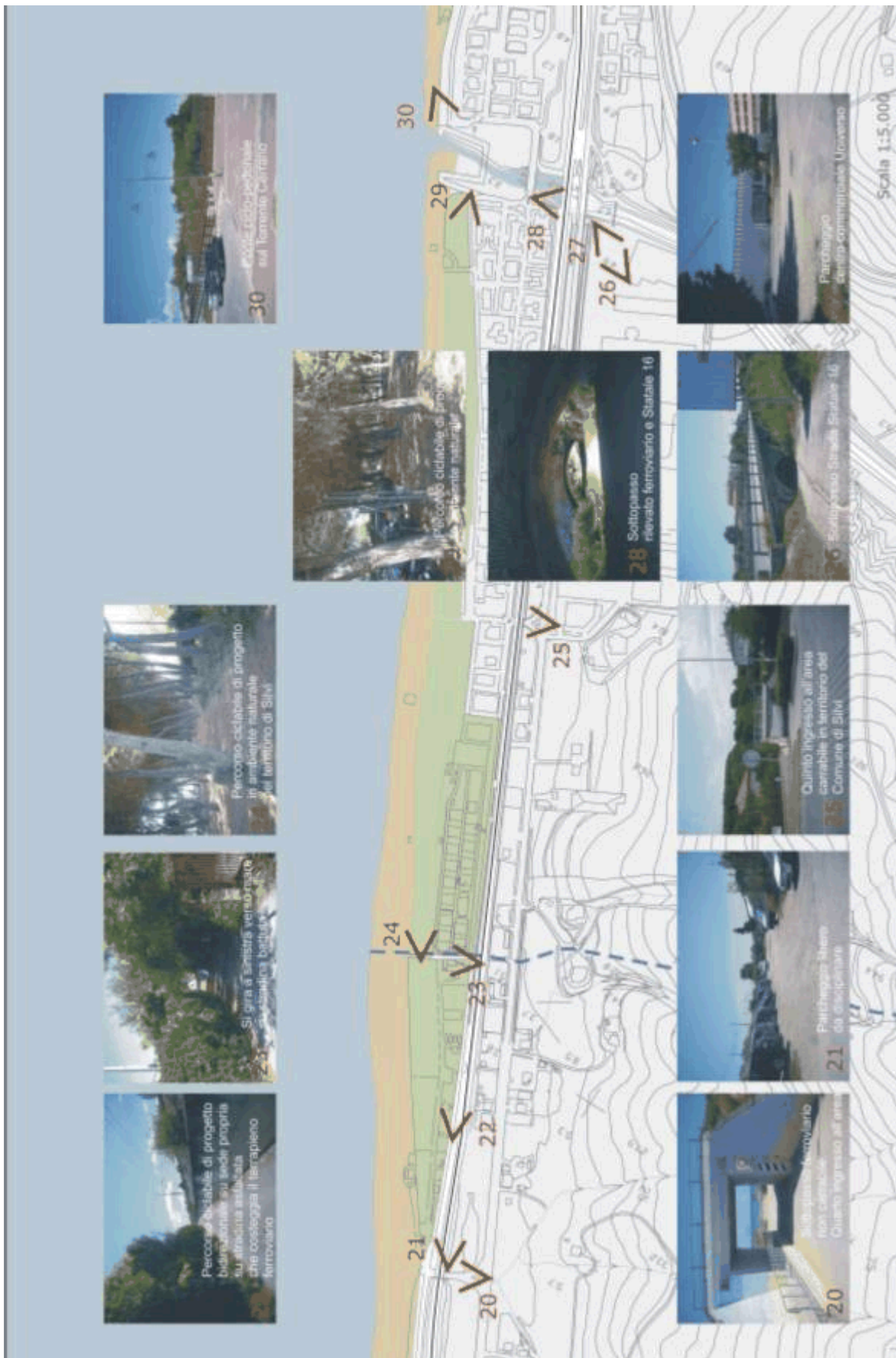
Stralcio 4





























#### Bibliografia:

- Angrilli M. , Reti verdi urbane. Collana del Dipartimento Ambiente Reti Territorio della Facoltà di Architettura Di Pescara, 2002.
- Galante G., Diritto delle aree naturali protette.
- Giacomini V., Romani V., Uomini e parchi. La straordinaria attualità di un libro che ha aperto una nuova stagione nella cultura delle aree protette e nella politica del territorio, Ed. aggiornata a cura di GIULIANO W., Milano, Angeli, 2002.
- Protocollo d'Intesa Comune di Pineto–WWF Italia. Piano di gestione e fruizione della fascia dunale nella zona di torre Cerrano.
- Vallarola F. (a cura di), Aree Protette costiere e marine. Pianificazione e forme di finanziamento. Castellalto, EditPress Edizioni, 2009.

#### Sitografia:

- <http://www.abruzzoinbici.it/>
- [http://www.coordinamento\\_ciclabili/](http://www.coordinamento_ciclabili/)
- [http://www.fiab.info/quaderni/01\\_PEDRONI.pdf](http://www.fiab.info/quaderni/01_PEDRONI.pdf)
- <http://www.minambiente.it/>
- <http://www.ontit.it/ont/>
- <http://www.parks.it/>
- <http://www.scribd.com/doc/19962291/Fabio-Vallarola-La-rete-AdriaPan>
- <http://www.torredelcerrano.it/>
- <http://triviadicerrano.blogspot.com/>
- <http://www.vallarola.blogspot.com/>
- <http://www.vastosansalvo.it/>