

VIA VERDE COSTA DEI TRABOCCHI, FIAB: “SUBITO LA TERZA CORSIA”

29 Agosto 2022



SAN VITO CHIETINO – “Abbiamo avuto modo di intercettare continue lamentele e imprecazioni di ciclisti nei confronti di altri ciclisti (ma anche di pedoni per via della inevitabile promiscuità!) che, procedendo affiancati, invadevano la corsia opposta. Tradotto: all’aumentare del traffico ciclistico le due ruote devono stare in fila indiana e quindi procedere in ‘solitudine’ nel godimento del paesaggio. Cosa molto triste e difficile da fare, perché cicliste e ciclisti amano andare in coppia e commentare il loro andare/pedalare”; “Tutto ciò ci porta a fare una immediata proposta, visto lo spazio a disposizione (non siamo in un contesto urbano): come per le autostrade, ma in maniera di gran lunga meno costosa e molto più sostenibile, mettere subito mano alla progettazione della terza corsia, che si aggiungerebbe a quelle esistenti per portare la pista a 4 m di larghezza”.

Sono solo alcuni dei passaggi contenuti nella lettera aperta firmata da Giancarlo Odoardi, coordinatore FIAB Abruzzo Molise, che chiede quindi una terza corsia sulla ciclopeditonale “Via Verde” lungo la Costa dei Trabocchi.

Di seguito la nota integrale.

“Ennesima ricognizione/gita sulla Via Verde della Costa dei Trabocchi, per accompagnare visitatori (in questo caso della Calabria) venuti a godere di un gioiello territoriale la cui fama precede ormai da diversi anni l’opera stessa, ancora incompiuta.

Anche questa volta abbiamo avuto la conferma, ormai consolidata, della felice intuizione di una ciclabile lungo la costa teatina (sull’ex tracciato ferroviario), tra l’altro inserita nel progetto regionale “Bike to Coast” incluso a sua volta nella tratta nazionale della Ciclovia Adriatica, di cui al Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche già citato nella L. 2/2018 e ripreso dal recente Piano Generale della Mobilità Ciclistica – PGMC (come mega segmento cicloviano del progetto Bicitalia di FIAB). Paradossalmente, i 40 km della via verde, ormai massicciamente frequentata da pedoni e ciclisti, sono ancora da collaudare da parte della Provincia di Chieti, che si accinge a farlo a breve; ma nonostante questo il percorso è stato messo a disposizione delle due ruote man mano che i singoli tratti venivano portati a compimento: difficile transennare 40 km di pista!

A coloro a cui sfuggissero le dimensioni dell'opera, vale la pena ricordare che oltre alla già richiamata lunghezza, il tracciato è complessivamente largo 4 m, di cui 2,5 ciclabili bidirezionali e 1,5 pedonale. Una progettazione nata vecchia e non rivolta a futuro, che già all'epoca FIAB segnalava come insufficiente per ospitare il traffico che si sarebbe sviluppato (e che infatti oggi sta crescendo a dismisura, saturando lo spazio a disposizione).

Rimane un mistero il fatto che progettisti e amministratori siano vincolati ancora oggi ad una bizzarra interpretazione della norma che regola la materia (557/99): questa impone come "limiti minimi" quelli richiamati mentre, in sede di realizzazione, questi vengono poi ritenuti dai primi come "massimi" e tali applicati.

Agli stessi sfugge anche una evidentemente sconosciuta direttiva del luglio 2018 del Ministero dei Trasporti (oggi MIMS) che per le ciclovie turistiche individua le dimensioni segnalate come "base" rispetto a tre livelli di sviluppo, su cui già quest'anno, ad opera ancora incompiuta, la stessa si trova indietro.

Perché diciamo tutto questo? Perché solo nella giornata di sabato abbiamo avuto modo di intercettare continue lamentele e imprecazioni di ciclisti nei confronti di altri ciclisti (ma anche di pedoni per via della inevitabile promiscuità!) che, procedendo affiancati, invadevano la corsia opposta. Tradotto: all'aumentare del traffico ciclistico le due ruote devono stare in fila indiana e quindi procedere in "solitudine" nel godimento del paesaggio. Cosa molto triste e difficile da fare, perché cicliste e ciclisti amano andare in coppia e commentare il loro andare/pedalare: è nell'anima dell'uso della bicicletta, dovunque, ma evidentemente detta consapevolezza non appartiene a chi progetta le opere. Eppure le norme ci sono (dal 2018) e sono chiare.

Tutto ciò ci porta a fare una immediata proposta, visto lo spazio a disposizione (non siamo in un contesto urbano): come per le autostrade, ma in maniera di gran lunga meno costosa e molto più sostenibile, mettere subito mano alla progettazione della terza corsia, che si aggiungerebbe a quelle esistenti per portare la pista a 4 m di larghezza e rientrare con la classifica almeno di "buono" nella direttiva ministeriale richiamata (oltre c'è "ottimo").

Per rimanere ai regolamenti, ci lascia interdetti il limite riportato nella segnaletica ripetuta lungo l'intero tracciato che impone di non superare la velocità di 10 km/h. Si tratta di un valore al di sotto del quale un ciclista rischia di rimanere fermo, visto che alla stessa velocità si muove un podista che fa un banale allenamento e chi cammina ad andatura sostenuta raggiunge i 7 km/h. Tra l'altro le bici non hanno tachimetri in dotazione: quindi, come rilevare la velocità?

Allo stesso modo abbiamo trovato veramente curiosa la dotazione di stalli diffusamente distribuiti lungo il tracciato, non tanto per il numero, di cui non abbiamo contezza, ma per la tipologia, modello "scolapiatti", assolutamente dannosi per le bici (tra l'altro non adatte per le diffusissime "fat bike" da spiaggia), rischiando di rovinare i raggi, e non garantendo alcuna sicurezza contro eventuali furti non potendo legare il telaio. Prodotto economico la cui scelta andrebbe assolutamente rivista e aggiornata.

Cambiamo argomento con una notazione relativa alla formula di trasporto "treno + bici". Nella giornata della trasferta abbiamo volutamente scelto il treno con la carrozza dedicata al trasporto gratuito delle bici di Trenitalia denominata "Bike Area". Nell'apprezzare la rilevante novità (64 posti lo sono), non possiamo che segnalare ancora due criticità: in primo luogo, l'altezza della salita/discesa, ovvero l'assenza del pianale ribassato (tre gradini da superare per quasi un metro di dislivello), cosa che costituisce un grande ostacolo, soprattutto per gli utenti con bici a pedalata assistita (da 25 kg), e in secondo luogo, lo stallo a "gancio", di uso per niente agevole, oltre che per il peso anche per una certa "inarrivabilità" per utenti meno alti o fisicamente meno robusti. Per il resto abbiamo contato oltre 20 bici trasportate all'andata e quasi 40 al ritorno: inimmaginabile pensare una condizione del genere con l'offerta dello scorso anno oppure con quella disponibile oggi su tutti gli altri convogli. Quindi: molto bene!

In conclusione, non possiamo non fare riferimento alla mancanza di dotazioni infrastrutturali che abbiamo rilevato in alcune stazioni, tra cui Ortona, Fossacesia, Vasto - San Salvo.

Arrivare con le bici all'altezza della banchina di transito del treno comporta doverle trasportare a mano lungo ripide e pericolose scalinate, in discesa e in salita, che per certe e-bike si traduce nella presenza di due persone. Non esistono ascensori, per la cui realizzazione sappiamo essere necessari grandi investimenti, ma neanche banali scivoli laterali ai gradini, di cui RFI insieme alla Regione Abruzzo potrebbero/dovrebbero invece farsi carico con sollecitudine, coprendo una lacuna che ad oggi sminuisce il prezioso lavoro, ancorché ancora da implementare, che si sta facendo sui convogli.

Le nostre sollecitazioni al riguardo sono numerose e saranno ancora tali nel futuro; ma ora sappiamo di poter contare su una rinnovata disponibilità dei vari interlocutori, che non possiamo che apprezzare, che sarà comunque sempre oggetto delle nostre attenzioni e valutazioni".

Direttore responsabile Berardo Santilli