

VIA VERDE COSTA TRABOCCHI: FIAB, “AI CICLISTI NON SERVONO CHIOSCHI E RISTORI OGNI 400 METRI”

22 Maggio 2025



VASTO – “In base alle direttive ministeriali ottenere un livello ‘ottimo’ di una pista ciclabile è necessaria la presenza di punti di approvvigionamento ogni 10 chilometri. I ciclisti percorrono distanze significative e a una certa velocità, necessitano sì di punti di servizio strategicamente posizionati a intervalli regolari, non certo di strutture commerciali ogni poche centinaia di metri, impattanti paesaggisticamente”.

Lo fa notare il Coordinamento Fiab Abruzzo Molise, che ha aderito al sit-in a difesa della Costa Teatina e contro la svendita del territorio di sabato 24 maggio alle ore 10:00 in Piazza Fiume a Vasto. Per contrastare la proposta di modifica legislativa, arrivata con un emendamento di Nicola Campitelli di Fdi, che consentirebbe lungo la ciclovía della Costa dei trabocchi l’installazione di strutture ricettive, potenzialmente una ogni 400 metri, per un totale di circa 6.000 mq di superfici commerciali.

LA NOTA

Vogliamo condividere una riflessione sulla valorizzazione della Via Verde della Costa dei Trabocchi, alla luce del recente incontro svoltosi presso la Provincia di Chieti che ha coinvolto comuni interessati e stakeholder.

Sottoponiamo queste considerazioni ai Comuni della Via Verde, alla Provincia e alla Regione, soprattutto alla luce delle Direttive Ministeriali in materia di Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche (SNCT).

È fondamentale partire dalla natura specifica degli utenti che frequentano la Via Verde. Parliamo in larga parte di cicliste e ciclisti, ma anche di pedoni, che scelgono questo percorso per il suo paesaggio incontaminato e il contatto con la natura e il mare.

La Direttiva Ministeriale sul SNCT (DM protocollo 375 del 20/07/2017) e, in particolare, l’Allegato A, definiscono i requisiti di pianificazione e standard tecnici per le ciclovie turistiche. L’Allegato A stabilisce diversi livelli di qualità per i servizi (“minimo”, “buono”, “ottimo”).

Per quanto riguarda i servizi, tra i requisiti rientrano i punti di approvvigionamento idrico potabile e i punti di ristoro.

L'Allegato A indica che per ottenere un livello "ottimo" per i servizi B.5 (che includono l'acqua potabile) è necessaria la presenza di punti di approvvigionamento ogni 10 km. I "punti di ristoro" sono elencati tra i "Servizi opzionali" (A.3) che contribuiscono alla qualità complessiva, e la loro presenza è considerata un servizio.

È corretto affermare che la dotazione di questi servizi concorre a definire un livello di qualità superiore, fino all'"ottimo".

Proprio perché i ciclisti percorrono distanze significative e a una certa velocità, necessitano di punti di servizio strategicamente posizionati a intervalli regolari per rifornimenti e brevi soste, non di strutture commerciali ogni poche centinaia di metri (un ciclista copre 400 metri con poche pedalate).

A fronte di ciò, non è del tutto chiara a quale domanda e a quale utenza reale intenda rispondere la Regione con la proposta di modifica legislativa (emendamento n. 11 alla Legge Regionale 5/2007) che consentirebbe l'installazione di strutture ricettive a non meno di 400 metri e quindi potenzialmente una ogni 400 metri, per un totale di circa 6.000 mq di superfici commerciali.

Questa densità appare eccessiva rispetto alle reali esigenze del cicloturismo e sembra piuttosto orientata a favorire una domanda di natura più commerciale e ristorativa, decisamente a scapito del godimento del paesaggio.

Bene l'iniziativa della Provincia di Chieti di convocazione di un tavolo di confronto, riconoscendo la necessità di un metodo di lavoro basato sulla condivisione e sulla pianificazione territoriale "dal basso". Altrettanto fondamentale e condivisa è la netta posizione espressa dalla Soprintendenza, che ha posto l'accento sulla priorità assoluta di salvaguardare, valorizzare e conservare l'integrità dei valori naturalistici e paesaggistici del tracciato cicloviario.

La Soprintendenza evidenzia giustamente il rischio di standardizzazione urbanistica e l'impatto inaccettabile che strutture troppo numerose o di grandi dimensioni avrebbero su un territorio fragile e unico.

L'idea di strutture di "ristorazione" (ben diverse dai piccoli "chioschi" di 30 mq) ogni 400 metri non è compatibile con l'approccio di preservazione suggerito dalla Soprintendenza, simile a quello adottato nei parchi naturali montani per i servizi agli escursionisti.

Non va dimenticato che la Via Verde della Costa dei Trabocchi fa parte del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT), che eroga fondi per i propri tracciati di riferimento, e che è un tratto della Ciclovia Adriatica. In quanto parte di questo sistema nazionale, la Via Verde dovrebbe rispettare gli standard e i requisiti di pianificazione stabiliti a livello ministeriale.

In questo quadro, FIAB, attore riconosciuto che collabora alla promozione del cicloturismo, sta lavorando per l'inserimento di questo tracciato nel circuito europeo di ciclovie turistiche EuroVelo.

Sarebbe quindi opportuno utilizzare parametri nazionali ed europei per caratterizzare i tracciati ciclabili e i servizi lungo di essi, piuttosto che una logica dettata dalla domanda commerciale di ristorazione ad ogni pedalata, che non corrisponde alle reali esigenze del cicloturista e rischia di agevolare il fenomeno dell'over tourism e quindi del turismo di massa.

Secondo l'Allegato A richiamato, l'obiettivo dovrebbe essere garantire i servizi necessari (come acqua potabile ogni 10 km per l'"ottimo") e integrare punti di ristoro dove opportuno, nel rispetto del paesaggio.

L'approccio non dovrebbe essere quello di saturare il percorso con strutture, ma di offrire servizi di qualità e ben integrati a intervalli adeguati alla percorrenza ciclistica.

La proposta di un nucleo permanente ridotto con possibilità di ampliamento temporaneo per l'alta stagione, emersa durante l'incontro promosso dalla Provincia, sembra un punto di partenza più sensato e in linea con la destagionalizzazione senza impatti eccessivi.

Preme in ultimo ricordare che, a proposito della mobilità ciclistica regionale, la Regione non ha ancora redatto il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, atto normativo previsto dalla propria LR n. 8 del 25/3/2013 (Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica), che ai sensi della stessa sarebbe stato necessario aggiornare ogni tre anni, ad oggi ben 4 volte, nonché L n. 2 dell'11/1/2018 (Disposizioni sviluppo mobilità in bicicletta e realizzazione rete nazionale di percorribilità ciclistica) e dal successivo Piano Generale Mobilità Ciclistica del mese di ottobre del 2022.

In conclusione, il Coordinamento FIAB Abruzzo e Molise auspica che il lavoro congiunto avviato, basato sull'identificazione di aree idonee secondo criteri oggettivi e condivisi (evitando zone a rischio, privilegiando aree pubbliche, ridimensionando le

metrature) e tenendo conto delle strutture esistenti (come le ex-stazioni ferroviarie), porti a una soluzione normativa che rispetti la vocazione primaria della Via Verde: un'infrastruttura per la mobilità "attiva" e il turismo lento, in grado di attrarre per la sua bellezza paesaggistica e naturalistica, offrendo al contempo i servizi essenziali in modo sostenibile e integrato, in linea con gli standard nazionali ed europei.