

TeMA  
03.10

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 3 - No 3 - settembre 2010 - pagg. 125-128

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

# Pratiche urbanistiche

## La mobilità turistica: progetti ed esperienze

Tourism Mobility: Projects and Experiments

a cura di Fiorella de Ciutiis

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: fioredec@libero.it

### In questo numero

Nell'ambito delle politiche di sviluppo turistico l'accessibilità e la mobilità assumono rilevanza sempre crescente. L'efficienza e l'efficacia del sistema dei trasporti (su strada, su ferro, ciclopedonale, etc), infatti, contribuiscono a qualificare l'offerta, orientando e indirizzando i flussi turistici. Per questo motivo, numerosi sono gli interventi sul sistema della mobilità all'interno delle politiche e delle azioni orientate al rilancio e alla valorizzazione in chiave turistica di un'area. In questo quadro si inseriscono i progetti e gli studi di seguito presentati. Il progetto "Vie d'acqua del nord Italia", promosso dal GAL Venezia Orientale nell'ambito del progetto

comunitario Leader+, punta alla valorizzazione delle risorse turistiche, culturali e ambientali lungo la grande asta fluviale del Po e i canali navigabili della pianura tra Milano, Venezia e Trieste, attraverso l'interconnessione tra le vie navigabili (fiumi, canali, laghi, lagune, idrovie e navigli).

Lo studio di fattibilità "Sinus Laos - Riquilificazione dell'ambito del golfo di Policastro", invece, parte del progetto integrato "Portualità turistica" contenuto nella programmazione del

Por Campania, approfondisce le finalità generali del progetto adeguandole ai caratteri specifici dei luoghi e propone un sistema di interventi volti al miglioramento e alla connessione tra il sistema viario, quello della mobilità leggera e la rete della portualità e dei collegamenti via mare.

Infine, lo studio "Le vie verdi del Sele-Calore", porposto da Fiab Puglia, è volta alla tutela e alla valorizzazione di una rete viaria secondaria che costeggia il canale principale dell'acquedotto Pugliese, attraverso un territorio di grande valore naturalistico, ma attualmente fuori dagli itinerari turistici.

Per l'importanza che ha assunto l'accessibilità nelle politiche di sviluppo dell'attività turistica, numerosi sono gli interventi sul sistema della mobilità volti a contribuire a qualificare l'offerta, orientando e indirizzando i flussi turistici.



**Progetto “Vie d’acqua del Nord Italia”**

Nato dalla cooperazione territoriale tra sei Gruppi di Azione Locale (GAL) di Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna, all’interno dell’iniziativa comunitaria Leader + (programma europeo per lo sviluppo delle aree rurali), il progetto è finalizzato alla valorizzazione delle vie d’acqua lungo la grande asta fluviale del Po e i canali navigabili della pianura padano-veneta, un corridoio fluviale che partendo dalla Svizzera raggiunge Milano, Venezia e Trieste.

Tale finalità si traduce, nello specifico, nella valorizzazione delle risorse turistiche, culturali e ambientali attraverso l’interconnessione tra le vie navigabili (fiumi, canali, laghi, lagune, idrovie e navigli) e le vie di comunicazione terrestri a mobilità dolce da sviluppare in corrispondenza dei corsi d’acqua, così da garantire l’accessibilità alle risorse ambientali, culturali e turistiche del territorio, comprese zone Sic (Siti di interesse comunitario), Zps (Zone di protezione speciale) e aree a parco, attualmente spesso preclusa, a causa di sbarramenti, privatizzazioni e vegetazione arbustiva infestante.

Il progetto è nato nel 2003 dall’esigenza, da parte del gruppo di azione locale Venezia Orientale, di trovare partner che operassero in contesti geografici e ambientali simili, con il comune obiettivo della valorizzazione dei corsi d’acqua, per rendere accessibili e fruibili le aste fluviali della pianura padano-veneta e creare un sistema di navigazione e di percorribilità terrestre. Nel 2004 il progetto è stato approvato dalle Regioni Veneto, Emilia-Romagna e Lombardia, con una previsione totale di spesa di circa 1.300.858 euro e con un contributo europeo nell’ambito del progetto Leader + di circa 857.300 euro.

Il progetto è realizzato attraverso dei moduli messi in atto da ciascun gruppo locale partner. I “moduli comuni” mirano a promuovere le attività di studio e di comunicazione per coinvolgere gli attori locali; i “moduli pilota” invece riguardano interventi da mettere in campo in ciascuna delle aree coinvolte e relativi alla realizzazione di infrastrutture leggere, come il collegamento tra le vie navigabili e le piste ciclopedonali, di pontili, di parcheggi e di aree verdi, si aree di scambio barca-bici-autotreno, di aree di sosta e di belvedere, etc.

Fino ad oggi sono stati realizzati complessivamente 34 interventi pilota. Tra questi ci sono due progetti che hanno interessato il territorio veneto: la realizzazione della “zona di accesso a Caorle” e l’“area verde per la litoranea veneta”. Il primo intervento ha avuto l’obiettivo

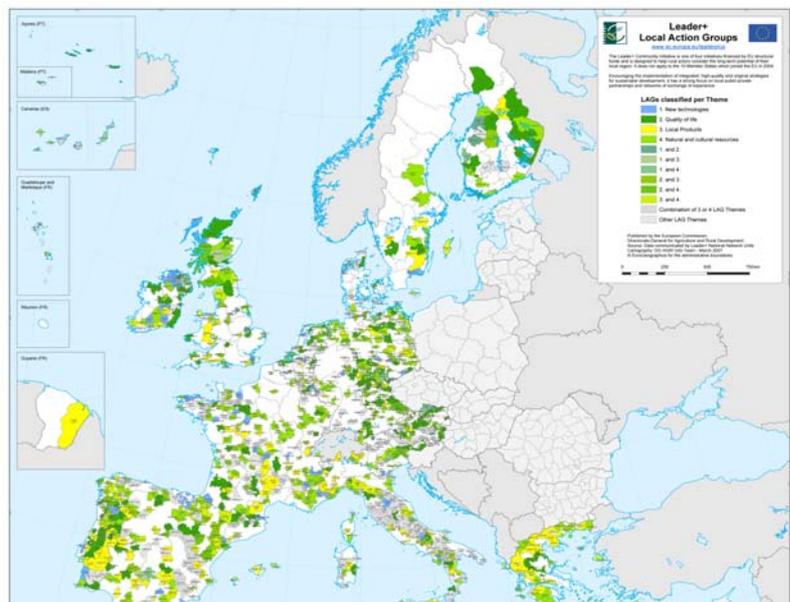
**Tra gli interventi attuati fino ad oggi:**

- la realizzazione di una pista ciclopedonale di collegamento tra l’itinerario “Palangon-Falconera” (sulla Litoranea Veneta) e il centro storico di Caorle, che arriva fino ad un approdo sulla litoranea da cui partono i natanti turistici;
- il recupero di un’area di grande valore naturalistico a San Michele al Tagliamento, in prossimità della Litoranea Veneta, con la creazione di aree di sosta con belvedere e l’interconnessione con le numerose piste ciclabili che sorgono lungo l’argine del Tagliamento, da Bibione fino all’entroterra.

di migliorare la mobilità intermodale collegando viabilità nautica, stradale e ciclopedonale. Nello specifico è stata realizzata una pista ciclopedonale di collegamento tra l’itinerario “Palangon-Falconera” (sulla Litoranea Veneta) e il centro storico di Caorle, l’autostazione e un parcheggio scambiatore. Il percorso, inoltre, giunge fino ad un approdo sulla litoranea, punto da cui partono i natanti turistici che organizzano escursioni nelle lagune di Caorle e Bibione.

Nel secondo intervento, invece, l’obiettivo è stato il recupero di un’area di grande valore naturalistico sita nel comune di San Michele al Tagliamento, in prossimità della Litoranea Veneta. In questa zona sono state realizzate alcune aree di sosta con belvedere e ed è stata creata l’interconnessione, attraverso alcune infrastrutture leggere, con le numerose piste ciclabili che sorgono lungo l’argine del Tagliamento, da Bibione fino all’entroterra.

Il progetto “Vie d’acqua del Nord Italia” è nato all’interno dell’iniziativa comunitaria Leader+, programma europeo per lo sviluppo delle aree rurali finanziato con fondi strutturali dell’UE.



### Studio di fattibilità "Sinus Laos-Riqualficazione dell'ambito del golfo di Policastro

Nell'ambito del progetto integrato "Portualità turistica" contenuto nella programmazione del Por Campania, nel 2004 la Regione Campania ha messo a disposizione per la riqualificazione e lo sviluppo degli approdi campani circa 74 miliardi di euro (21,7 di risorse Por, 7 stanziati dai Comuni interessati e 45,7 dai privati), accogliendo contestualmente nel piano dei trasporti regionale due studi di fattibilità, relativi alla riqualificazione dell'ambito del golfo di Policastro e dell'ambito vesuviano.

Il progetto integrato "Portualità turistica" si pone tre obiettivi principali:

- adeguare e sviluppare la portualità turistica campana sia sotto il profilo infrastrutturale che gestionale, potenziando l'integrazione tra porti, costa e territorio;
- ottimizzare l'accessibilità portuale sia attraverso il trasporto collettivo (collegamenti marittimi e metrò del mare) sia attraverso il trasporto individuale (diporto nautico), decongestionando i flussi di mobilità automobilistica lungo la fascia costiera;
- contribuire alla riqualificazione della fascia costiera attraverso la definizione di soluzioni progettuali sostenibili e la compatibilità ambientale degli interventi.

In particolare, lo studio di fattibilità dell'ambito del golfo di Policastro è stato promosso dall'Associazione dei comuni del golfo di Policastro e dalla Comunità montana del Bussento (che coinvolge in forma associata i Comuni di Sapri, San Giovanni a Piro, Santa Marina, Ispani, Vibonati), con l'intento di approfondire le finalità generali del progetto integrato e di analizzarne le proposte in relazione ai caratteri specifici del territorio e agli indirizzi di sviluppo socio-economico e culturale adottati dalle comunità locali.

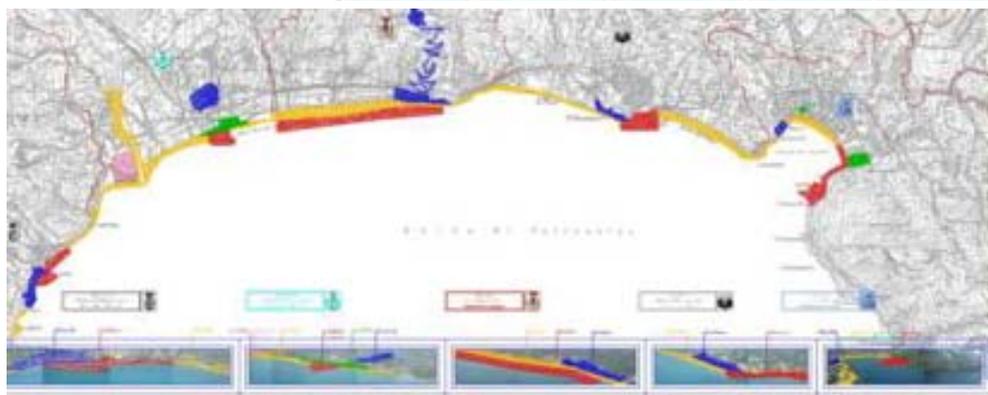
Tra gli obiettivi primari vi è la realizzazione di un sistema turistico integrato attraverso interventi qualificanti l'offerta turistica e sostenendo l'innovazione tecnologica delle strutture ed la riqualificazione delle imprese turistiche.

In particolare, rispetto al sistema della mobilità, il sistema degli interventi proposto si articola in tre principali ambiti:

- per la rete viaria, è proposto il potenziamento delle connessioni all'interno del sistema territoriale locale e, nello specifico, della forma a pettine delle vie interne di accesso al sistema collinare, con la realizzazione di aree di parcheggio opportunamente inseriti nel contesto urbano ed ambientale;

- per la rete dei percorsi di mobilità leggera, lo studio propone la realizzazione di una rete ciclabile e pedonale di connessione tra le stazioni costiere e tra queste e i centri urbani dei comuni del Golfo di Policastro, da integrarsi anche con il progetto di pista ciclabile provinciale. Inoltre, lo studio promuove la realizzazione di impianti alternativi come le ovoidie, per potenziare il collegamento mare-collina a Ispani, Vibonati, e Sapri;
- per la rete della portualità e dei collegamenti via mare, infine, lo studio approfondisce il progetto integrato per il sistema portuale a livello strutturale, definendo i ruoli ed i servizi connessi. In tal senso è previsto il potenziamento dei porti turistici di Scario, di Santa Marina e di Sapri; la stazione del metrò del mare al porto di Sapri e la creazione di nuovi approdi a Vibonati e a Ispani; la realizzazione del polo cantieristico vicino all'area Pip tra Santa Marina e Vibonati; banchine dedicate al servizio di taxi del mare, con collegamenti via mare tra i porti e gli approdi della costa e tra questi e i servizi ferroviari e marini (Metrò del mare, stazioni di Sapri, Vibonati e Policastro).

Lo studio di fattibilità Sinus Laos, approvato nel 2004, propone un sistema integrato di interventi sulla rete viaria, sulla mobilità leggera e sulla rete dei collegamenti marini.



### Studio "Le vie verdi del Sele-Calore"

Nell'alta Murgia e nella Murgia sud orientale si snoda un lungo tratto del Canale principale dell'acquedotto Pugliese che interessa anche i territori di Basilicata e Campania, attraverso un percorso naturalistico che è fuori dalle guide turistiche e dai siti d'interesse natura 2000. La proposta della Federazione italiana amici della bicicletta (Fiab), sezione Puglia, messa a punto nel 2005, è volta alla tutela e alla valorizzazione di una rete viaria secondaria che costeggia l'acquedotto e che possa consentire la fruibilità turistica di un percorso fatto di luoghi di grande interesse naturalistico, archeologico, storico e enogastronomico. Secondo una definizione mutuata dalla letteratura di settore, soprattutto anglosassone, le vie verdi sono definite come "un sistema di territori lineari, tra loro connessi, che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ecologico, ricreativo e storico-culturale".

In tal senso, nel territorio in questione possono contribuire alla creazione delle vie verdi la rete delle strade secondarie, dei tratturi, di parchi e riserve, le strade sterrate di campagna, le strade di manutenzione di canali e acquedotti, zone pedonali e strade comunali che caratterizzano il territorio attraversato dal canale principale dell'acquedotto.

Proprio lungo il percorso dell'acquedotto, infatti, è presente una strada su fondo sterrato, utilizzata per la manutenzione dell'infrastruttura e per accedere a punti di attingimento, pozzetti di visita, punti di discesa, case cantoniere. Tuttavia, questo percorso non è continuo ed

### Referenze immagini

L'immagine a pag. 125 è tratta dal sito <http://www.flickr.com>. L'immagine di pag. 126 è tratta dal sito [http://ec.europa.eu/agriculture/rur/leaderplus/publications/index\\_it.htm](http://ec.europa.eu/agriculture/rur/leaderplus/publications/index_it.htm). L'immagine a pag. 127 è tratta dal sito web <http://www.archiportale.it>. L'immagine in questa pagina è tratta dal sito web [http://www.cicloamici.it/proposta\\_FIAB\\_APQ.pdf](http://www.cicloamici.it/proposta_FIAB_APQ.pdf).

è frequentemente incrociato da strade provinciali a intenso traffico veicolare, quindi gli interventi necessari per la realizzazione di un percorso naturalistico ciclo-pedonale sicuro per gli escursionisti dovranno essere di diverso tipo. Tra questi:

- l'inserimento di un'apposita segnaletica sulle strade che attraversano il percorso (segnali di attenzione e di limitazione della velocità in accordo con le amministrazioni provinciali e comunali e di segnalazione dei punti di imbocco; segnali di indicazione e descrizione dei percorsi e dei siti di interesse, in accordo con gli standard europei);
- la realizzare di ponti dedicati all'attraversamento delle strade con mezzi leggeri, per esempio attraverso l'uso di elementi strutturali già disponibili sul mercato in adatti a costruire strutture e ponti per ciclisti e pedoni;
- l'interconnessione del percorso ciclopedonale con le linee ferroviarie Fs e delle Ferrovie Sud Est, individuando le stazioni più adatte a condurre i turisti direttamente nei punti di ingresso del percorso e quelle stazioni secondarie (soprattutto delle Ferrovie Sud Est) in declino per il calo di utilizzo causato dall'incremento del trasporto su strada;
- infine, la valorizzazione e il potenziamento delle strutture ricettive situate lungo il percorso dell'acquedotto, orientate alla fornitura di servizi per il cicloturismo.

Lo studio proposto da Fiab Puglia è volto alla tutela e alla valorizzazione in chiave turistica di un lungo percorso di grande valore naturalistico che costeggia il canale principale dell'acquedotto e che attualmente versa in stato di abbandono.

