

Habitat e sviluppo, un modello



E' come se la duna e tutto il sistema costiero fosse finito sul lettino di medici che lo hanno studiato in ogni aspetto. Nell'ambito del forum su «Il sistema dunale: obblighi di tutela ed esigenze economiche» che si è svolto lo scorso 28 maggio presso la sala riunioni del Parco Nazionale del Circeo si è parlato di molti aspetti che attengono ai lavori di redazione del Piano del Parco. Sono state quindi presentate le prime analisi sullo stato del sistema dunale e individuati gli obiettivi di lavoro a media scadenza con la prospettiva di procedere in modo condiviso anche ad una nuova redazione del Piano di utilizzo degli arenili. Oltre al presidente del Parco del Circeo, Gaetano Benedetto che ha affrontato nella sua relazione il tema di «Un

nuovo P.U.A. quale strumento di sviluppo sostenibile», tre i relatori, tutti di notevole spessore. Il primo il professor Carlo Blasi del Dipartimento di Biologia Vegetale dell'Università «La Sapienza» di Roma che ha parlato degli aspetti naturalistici. Una dettagliata spiegazione sulla pianificazione della Rete Ecologica Territoriale, come strumento utile a garantire lo sviluppo sostenibile tramite conservazione e valorizzazione della diversità biologica a livello di specie, habitat e paesaggio. L'ecosistema dunale del Parco ha una estensione sul litorale di circa 23 chilometri. Una larghezza media della duna di 200 metri ed una altezza di circa 15. Tutto il sistema è stato studiato con raggi infrarossi che ha evidenziato i problemi della du-

na. Un habitat di grande interesse comunitario, composto di 25 zone. Gli aspetti relativi alla flora hanno interessato oltre 1200 piante spontanee e tra queste sono circa 60 le specie rare, di cui 17 presenti solamente nel Parco del Circeo.

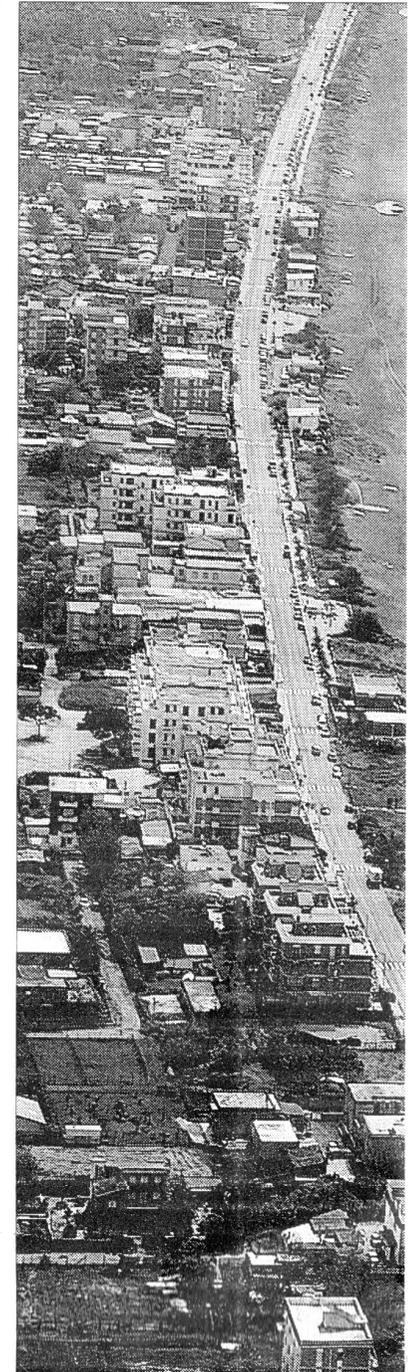
A seguire il dottor Nello Ialongo si è soffermato sulla parte geologica descrivendo la situazione di tutto il tratto che arriva fino a Rio Martino.

La terza ed ultima relazione ha affrontato un tema particolare.

L'architetto Vittorio Tomassetti ha parlato della «Mobilità e delle problematiche della fruizione».

Su questa tematica è stato presentato un prototipo di modello che potrebbe interessare tutto il territorio provinciale. Questo l'oggetto dell'intervista.

*L'ipotesi:
Come governare i flussi di traffico turistico che si scarica sul lungomare avendo obiettivi necessari all'habitat ma anche allo sviluppo economico*



Una rete tutta eco

Architetto Tomassetti, al Forum "Per un Piano trasparente2" organizzato il 28 maggio dall'Ente Parco del Circeo incentrato sul sistema della duna, in rappresentanza di Agenda 21 Locale, di cui è stato coordinatore del gruppo di lavoro, ha svolto una comunicazione sui problemi della mobilità avanzando una proposta di nuovo accesso alla costa per risolvere soprattutto i problemi di congestione del traffico nel periodo estivo. Ci può riassumere i caratteri della proposta?

«La proposta, già delineata all'interno della Relazione sullo Stato dell'Ambiente (RSA) realizzata nell'ambito del progetto "SabaudiaAgenda21", sintetizza aggiornandole e riorganizzandole le numerose proposte formulate nel corso degli anni per tentare di dare una risposta ai fenomeni ormai critici che si determinano nel periodo estivo sulla intera fascia costiera nei periodi di alta stagione estiva, fenomeni sia di carattere ambientale, di sicurezza e di offerta turistica (nella scorsa stagione è stata attivata addirittura la protezione civile). In estrema sintesi, la filosofia della proposta è quella di governare e condizionare i flussi di traffico e di turisti che spesso si avventano sulle dune travolgendo tutto, avendo come obiettivi prioritari quelli di salvaguardare l'equilibrio morfologico e vegetazionale dell'ecosistema e, allo stesso tempo garantire un ordinato e corretto accesso alla spiaggia

Un prototipo per la mobilità, utile all'intera area provinciale

anche nella prospettiva di consolidare ed aumentare l'occupazione legata alla balneazione.

Sono stati individuati una serie di strumenti che, organizzati in un sistema relativamente semplice, sono in grado di intercettare il flusso veicolare turistico all'altezza della SP Litoranea, impedendo l'ulteriore ingresso nella fascia "critica" una volta che la disponibilità degli spazi di sosta sulla strada lungomare siano esauriti o non disponibili. Anzitutto è necessaria la realizzazione di parcheggi di scambio posti sulle strade di penetrazione che conducono al lungomare tali da accogliere un numero programmato di veicoli. I parcheggi dovranno essere realizzati in aderenza ai nuclei edilizi esistenti così da non prevedere nuova accessibilità, nuovi collegamenti alle reti, e ulteriore frammentazione del territorio agricolo; inoltre dovranno avere dimensioni contenute ed essere realizzati avendo presente il loro migliore inserimento ambientale e paesaggistico. Attraverso un sistema di monitoraggio costituito da telecamere disposte sui principali tracciati di ingresso al territorio (SS 148, Sp Litoranea), una centrale operativa

può indirizzare i turisti, attraverso comunicazioni su tabelioni a scrittura variabile disposti sulle strade, ai diversi parcheggi (sono previste sette aree di sosta di cui due a ridosso del centro urbano di Sabaudia). Dai parcheggi di scambio è previsto un sistema di trasporto a navetta che conduce i turisti al mare; sono previste anche altre forme di

mobilità alternativa attraverso piste ciclabili, con servizi di bike sharing, e percorsi pedonali attrezzati (la distanza media dai parcheggi alla costa è di 2,5 km). Potranno essere utilizzate forme di prenotazione elettronica anche attraverso sms. Inoltre sono previsti punti informazione (Infopoint) stagionali o permanenti per i turisti nelle aree di sosta o nei centri, comunque disposti prima dell'ingresso nella fascia critica. Preciso che, in ordine ai contorni di fattibilità di questi interventi, proprio sulla base di queste indicazioni il Comune di Sa-

baudia ha ottenuto dalla Società regionale Litorale Spa un finanziamento per realizzare il primo Infopoint all'ingresso di Sabaudia su Via Carlo Alberto. Questa organizzazione è indispensabile per affrontare il problema della mobilità turistica, indipendentemente dalla strategia più generale che si vorrà mettere in campo, ovvero se si

**Le prospettive
disponibili**

**Gli aspetti
più
interessanti**

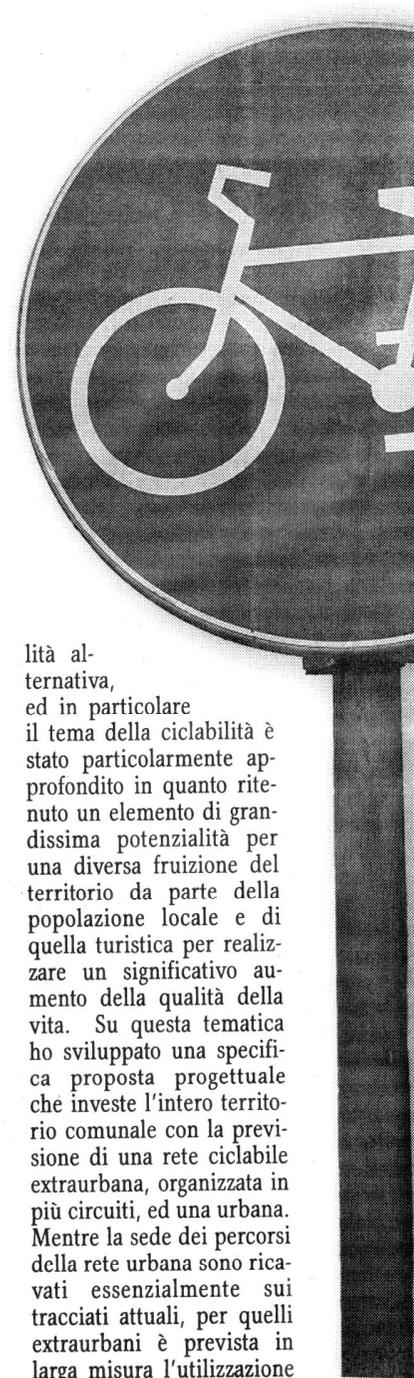
opererà per una semplice riduzione della sosta sulla strada lungomare (oggi sono circa 3000 i posti macchina) e al parallelo trasferimento di quote nei parcheggi interni, o di fare scelte più radicali come l'eliminazione della sosta privata garantendo solo la fermata con la salita e discesa, o addirittura la chiusura al traffico privato. E' da sottolineare, inoltre che l'attuazione di questo piano costituisce ovviamente un processo che dovrà crescere nel tempo, dovrà essere verificato sulla base sperimentale della efficacia dei provvedimenti; essenziale è che vi sia una visione

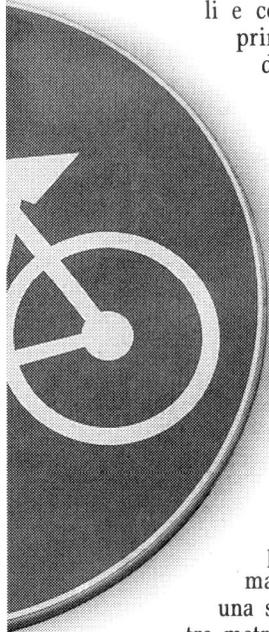
chiara ed unitaria delle iniziative. Comunque il tema della mobilità nel suo complesso, non solo quello relativo alla costa, costituirà sicuramente un tema rilevante nella definizione del Piano di assetto del Parco».

Ciclabilità, pedonalità, mobilità sostenibile, sono termini che ricorrono ormai molto spesso ma i risultati appaiono ancora molto al di sotto di quello che sarebbe lecito aspettarsi.

«Effettivamente è difficile superare le logiche e le abitudini legate all'uso indiscriminato del mezzo a motore e recuperare la cultura dello spostamento con mezzi alternativi per i percorsi di breve-medio raggio, ma un forte limite allo sviluppo della ciclabilità è costituito dalla assenza di piste ciclabili in grado di garantire sicurezza agli utenti e la loro organizzazione in una "rete", requisito essenziale per avere possibilità di reale successo. A Sabaudia, ad esempio, oltre ai percorsi interni alla foresta del Parco nazionale sono presenti alcuni percorsi che sono però quasi inutilizzati proprio perchè, non riescono a definire un sistema, una rete. Sempre nell'ambito di SabaudiaAgenda 21 il tema della mobi-

lità alternativa, ed in particolare il tema della ciclabilità è stato particolarmente approfondito in quanto ritenuto un elemento di grandissima potenzialità per una diversa fruizione del territorio da parte della popolazione locale e di quella turistica per realizzare un significativo aumento della qualità della vita. Su questa tematica ho sviluppato una specifica proposta progettuale che investe l'intero territorio comunale con la previsione di una rete ciclabile extraurbana, organizzata in più circuiti, ed una urbana. Mentre la sede dei percorsi della rete urbana sono ricavati essenzialmente sui tracciati attuali, per quelli extraurbani è prevista in larga misura l'utilizzazione





delle fasce di rispetto delle strade provinciali e comunali e dei principali canali della bonifica.

Questa scelta consente di avere, in gran parte del territorio, i varchi necessari per realizzare le piste in sede propria (una pista a doppio senso di marcia prevede una sezione tipo di tre metri) proprio lun-

go i tracciati sui quali sono presenti gli insediamenti sparsi nell'area agricola e a ridosso dei quali sono presenti i nuclei residenziali e turistici; inoltre nuovi percorsi lungo gli argini dei canali e lungo le barriere frangivento aprono nuove ed affascinanti percorrenze in grado di offrire visioni e percezioni inedite del territorio. I percorsi sono rivolti non solo alla popolazione residente ma anche a quella turistica in quanto vengono raggiunti tutti i luoghi di grande qualità turistica, monumentale archeologica ed ambientale presenti nel territorio e vengono garantite le connessioni con i circuiti esistenti all'interno della foresta demaniale del Parco. L'aspetto più interessante di questa impostazione è che le aree interessate dai tracciati delle piste sono in larga misura di

proprietà di soggetti pubblici: Comune, Provincia (Consorzio di Bonifica), Parco Nazionale, e quindi sarebbe possibile utilizzare, attraverso intese tra gli enti, questi spazi senza dovere ricorrere a costose e complicate procedure di esproprio. Ma associata alla rete ciclabile può realizzar-

gliare e dei canali di bonifica coprono l'intero territorio fra Cisterna e Terracina».

L'idea di una rete ciclabile estesa all'intero Agro pontino quali costi comporterebbe e quali risvolti economici potrebbe innescare?

«A mio avviso le potenzialità di un sistema non solo cicla-

corsi e circuiti tematici singoli episodi e servizi (emergenze storiche, monumentali, naturalistiche, ristoranti, locande, agriturismi, ecc.) che singolarmente non riescono ad assumere rilievo nel panorama locale, significa creare una offerta nuova, diversa, più ricca e qualificata rivolta ad una ti-

cuiti ciclabili sicuri in sede propria in grado di arrivare fino alla costa (circa 15 km in linea d'aria), e una organizzazione di bike sharing distribuita sul territorio, penso che il successo sarebbe inevitabile. Basti pensare al successo crescente degli agriturismi in tutto il centro Italia, soprattutto quando offrono la possibilità di esplorare e fruire li-



si, in parallelo o in sovrapposizione, anche la "rete ecologica" elemento fondamentale per il recupero di maggiori livelli di biodiversità nelle aree agricole e per connettere habitat oggi separati o frammentati. Se questo modello si rivelasse efficace potrebbe costituire il prototipo per l'intera area dell'Agro pontino che possiede le stesse caratteristiche morfologiche e in quanto il sistema delle Mi-

bile ma anche pedonale e fluviale, associato alla rete ecologica, esteso all'intera pianura pontina sono clamorose! Sia sotto il profilo della riqualificazione del territorio, della ricomposizione della sua dimensione unitaria oggi in larga misura perduta anche dai suoi abitanti, sia sotto il profilo della spinta economica verso un modello turistico oggi inesistente nell'area. Riconnettere in rete attraverso per-

pologia di utenza molto definita che potrebbe garantire una presenza costante per grande parte dell'anno. Forse non è noto che da anni esiste un servizio di trasporto ferroviario di biciclette su treni ordinari della tratta Roma-Napoli, ebbene ci sono ben 5 stazioni, da Cisterna a Terracina, che possono trasferire in circa un'ora direttamente i cittadini romani nella pianura pontina; se esistessero dei cir-

Associata alle piste ciclabili anche una rete ecologica estesa su tutta l'area dell'Agro Pontino

beramente del territorio circostante. Si potrebbe realizzare "dal basso" quel collegamento fra l'area interna pedecollinare e l'area costiera da sempre auspicato e mai realizzato compiutamente. I costi, con le modalità di acquisizione delle sedi delle piste descritte in precedenza, sarebbero limitati alla semplice realizzazione delle piste, che possono essere anche sterrate, e non costano e non devono costare come autostrade».

A fronte di proposte di affascinanti, di ampio respiro, non crede che il quadro complessivo non sia confortante, che manchi una visione complessiva dove a prevalere sono i localismi o gli interessi di categoria. Secondo lei, se c'è, quale potrebbe essere la giusta ricetta?

«Questo purtroppo è in larga misura vero, credo però che di fronte a proposte che spingono per far crescere complessivamente il sistema, che individuano con chiarezza gli obiettivi da perseguire e le motivazioni, le categorie produttive non siano miopi e siano in grado di individuare le proprie convenienze; il problema principale mi pare sia quello culturale, cioè la difficoltà a intraprendere nuove strade, a sperimentare, a fare scommesse nuove, ambiziose. Ma è soprattutto la collettività nel suo complesso che deve riguadagnarsi un progetto complessivo, condiviso e partecipato, all'interno del quale, poi, ogni componente deve trovare coerentemente spazi e ruoli adeguati.

Ad esempio per Sabaudia l'attività dell'Ente Parco finalmente nel pieno delle sue funzioni, pure tra le mille polemiche di questi mesi e nelle difficoltà di una situazione pregressa complessa, sta producendo un salto di qualità nel confronto sia nel metodo che nel merito. La speranza è che tutta la comunità locale comprenda l'enorme ricchezza che costituisce il Parco del Circeo e l'insieme del territorio e la necessità della loro salvaguardia e valorizzazione e partecipi attivamente alla discussione del Piano».

Licia Pastore