



Comune di Barletta

Medaglia d'oro al Valore Militare ed al Merito Civile

Settore Beni e Servizi Culturali

**PROPOSTA PER UN PROGETTO INTEGRATO INTEGRATO PER LA
VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO DELLA VALLE DEL BASSO
OFANTO PER LO SVILUPPO DEL TURISMO CULTURALE ED ECO –
COMPATIBILE.**

**Progetto Valorizzazione e promozione di itinerari caratteristici per usi
turistici dei fiumi Kalamas e Ofanto.**

Programma Interreg IIIA Italia-Grecia 2000-2006

Progettisti

arch. Francesca Emanuela Caputo

pian. Damiano Cascella

ELENCO ELABORATI DI PROGETTO

elaborato A – relazione tecnico illustrativa

elaborato B – calcolo sommario della spesa

elaborato C – tracciato di progetto – profilo altimetrico – particolari

elaborato D – documentazione fotografica

elaborato A – relazione tecnico illustrativa

RELAZIONE TECNICO – DESCRITTIVA

LO STUDIO TERRITORIALE

In relazione all'incarico del programma INTEREGG III A ITALIA-GRECIA, di esperto in valorizzazione promozione e sensibilizzazione del territorio (Canne – Ofanto), i sottoscritti architetti Damiano Cascella e Francesca Emanuela Caputo, a seguito della prima fase in cui hanno espletato attività inerenti alla ricognizione e integrazione di progetti che già interessano l'area di studio e dei piani e leggi che regolano l'uso del territorio e raccolta di informazioni e materiale cartografico relativi ai progetti in questione, hanno elaborato una serie di studi territoriali sul territorio comunale e in particolare sul fiume Ofanto, i quali sono serviti da base per la configurazione, di concerto con l'ufficio di riferimento, di una proposta di valorizzazione dell'asse fluviale nell'ottica dello sviluppo del turismo eco – compatibile.

Lo studio territoriale redatto è strutturato in tre fasi:

- 1. analisi delle risorse del territorio per individuare le criticità e le potenzialità;**
- 2. costruzione degli scenari prospettici attraverso la messa a sistema delle risorse e l'individuazione dei possibili canali di finanziamento per l'implementazione degli scenari;**
- 3. approfondimenti progettuali su porzioni di territorio “interessanti” per l'addensarsi di significati e potenzialità di progetto nelle stesse, che si prestano ad ipotizzare degli interventi “pilota”.**

L'attività di studio e redazione della proposta progettuale è stata inoltre improntata ad uno stretto riscontro con la programmazione dei finanziamenti della Regione Puglia (PO 2007 – 2013, Piano di Sviluppo Rurale), in modo da individuare interventi afferenti a linee di finanziamento concrete.

Lo studio illustrato di seguito è stato inoltre oggetto di una presentazione pubblica, mediante un Forum aperto alla cittadinanza, previa riduzione del lavoro in una presentazione.

Data la complessità dell'ipotesi proposta, i progettisti hanno ritenuto necessario il confronto con le realtà territoriali del bacino dell'Ofanto.

Sono stati quindi presi contatti e scambi di informazioni con i comuni di Canosa di Puglia, San Ferdinando, Trinitapoli e Margherita, al fine di proporre una serie di interventi coordinati in attesa di opportunità di collaborazione previste dal POR 2007 – 2013.

ANALISI TERRITORIALE

La forte vocazione della Puglia come attrattore turistico in grado di funzionare su “più livelli” (ambientale, balneare, culturale, enogastronomico) è ormai una realtà con cui un territorio come quello Ofantino deve necessariamente confrontarsi, nell’ottica di una conversione almeno parziale dell’economia di un territorio tradizionalmente legata alla produzione agricola e manifatturiera, entrambi interessati da una crisi importante dovuta alla scarsa competitività rispetto a mercati globali.

In quest’ottica, appare fondamentale incrementare il turismo che è già, in parte della regione, motore trainante dell’economia locale.

Un progetto di valorizzazione turistica del territorio della valle del basso Ofanto deve confrontarsi però con quelle che sono criticità e potenzialità specifiche dell’ambito territoriale rispetto al quadro regionale del turismo.

In particolare lo sviluppo del turismo dell’area in questione deve guardare al superamento di quelli che sono i limiti del turismo regionale, e cioè:

- turismo stagionale tradizionalmente legato alla costa
- turismo di massa localizzato nel Salento e sul Gargano.

A fronte di un quadro così configurato, l’Ofantino deve offrire una valida alternativa ad un turismo fortemente stagionalizzato, con un’offerta complessa ed articolata che renda possibile la fruizione del territorio, puntando sulla ricchezza del patrimonio culturale, ambientale ed enogastronomico e legandosi ad azioni di valorizzazione già presenti sul territorio o ad azioni delle amministrazioni che già perseguono la valorizzazione territoriale. Appare però chiaro che a fronte di una richiesta sempre più pressante di un turismo alternativo a quello di massa e balneare ben affermato in Italia, l’area di studio presenta delle carenze strutturali importanti quanto decisive per il mancato decollo del turismo di questo tipo; in particolare sono preoccupanti ed evidenti le carenze del territorio sul fronte dell’offerta turistica:

- offerta ricettiva inadeguata: a fronte di un incremento esponenziale del turismo legato al contatto con la natura, è allarmante l’assenza di una maglia di strutture ricettive alternative, quali agriturismi, ostelli e altre tipologie di strutture ricettive afferenti al cosiddetto albergo diffuso, che si integrino con il territorio e diano al possibilità di approfondirne la conoscenza;

- offerta turistica disarticolata: spesso il campanilismo che affligge questo territorio è un significativo ostacolo per la proposizione di itinerari turistici integrati;
- scarsa presenza sul mercato del turismo con pacchetti complessi che interessino l'intero territorio
- non adeguata pubblicità dell'offerta turistica.

Sul versante opposto, però, interessanti sono le potenzialità che il territorio presenta e che si prestano ad una valorizzazione a fini dello sviluppo turistico:

- Posizione baricentrica rispetto ai grandi attrattori del turismo regionale
- Presenza di risorse simboliche importanti (Castel del Monte...,...), nell'area di progetto
- Ricchezza di risorse naturali di interesse per il turismo legato al territorio, come le saline, il fiume Ofanto, la costa e i paesaggi collinari dell'entroterra;
- Ottima offerta di prodotti enogastronomici tipici di elevata qualità.

La fase di analisi del territorio si articola per ambiti tematici

- **infrastrutture,**
- **risorse ambientali,**
- **risorse culturali.**

in modo da evidenziare criticità e potenzialità per ciascun ambito.

1. LE INFRASTRUTTURE

L'area in esame ha evidentemente un'ottima dotazione di infrastrutture che è sicuramente un dato positivo, sia perché questo significa la possibilità di spostamenti veloci, sia per la presenza di accessi di interesse nazionale all'area. La stazione di Barletta che insiste sulla linea adriatica e l'accesso autostradale assicurano l'accessibilità a livello nazionale.

A livello locale è interessante notare come parallelamente al segno del fiume si sviluppa una rete di viabilità a "doppia velocità" di percorrenza: la statale 93 assicura infatti il collegamento veloce fra i centri urbani, mentre la strada provinciale "salinelle" e la linea ferroviaria Barletta – Spinazzola permettono una percorrenza lenta e di penetrazione rispetto alla conoscenza del territorio.

A fronte di un'ottimale dotazione infrastrutturale vanno evidenziate alcune criticità, in particolare legate alla percorrenza lenta, che presenta problemi legati allo stato manutentivo e di adeguamento della rete stradale (salinelle, sottopassi ferroviari,

carezza o cattivo stato dei collegamenti trasversali tra viabilità veloce e lenta) o al sottoutilizzo e progressivo abbandono della ferrovia interna, che presenta invece grandi potenzialità per il tempo libero, anche per i paesaggi interessanti che attraversa e per le fermate intermedie come quella di canne della Battaglia, a servizio di un'area archeologica.

Per quanto attiene alla mobilità veloce, è significativa, dal punto di vista dell'accoglienza turistica, la carenza di segnaletica atta ad indirizzare ed informare il turista, se non addirittura la totale carenza di segnaletica.

1. LE RISORSE AMBIENTALI

La caratterizzazione prevalentemente agricola della zona e l'incremento e diffusione di colture quali vigneti e uliveti soprattutto alla fine degli anni novanta, in coincidenza con la totale mancanza di controlli sul territorio da parte degli enti preposti (a volte mai attivati: autorità di bacino per il fiume Ofanto, L. 183/95), hanno portato ad una forte antropizzazione del paesaggio, con il conseguente sconvolgimento dell'ecosistema fluviale. Il progressivo estendersi dei vigneti a tendone ha infatti "travolto" e letteralmente invaso gli argini del fiume che è stato progressivamente modificato anche nel suo andamento a causa della cementificazione degli argini, necessaria per creare terrazzamenti coltivabili a ridosso dell'alveo fluviale. Attualmente il paesaggio della valle è quasi totalmente composto dalle coltivazioni estensive che hanno sostituito la vegetazione fluviale, ormai presente solo in una fascia ridottissima ai margini dei corsi del fiume. La mancanza di uno spazio per l'esondazione del fiume nei periodi di piena e la ridotta capacità autopurificatrice dello stesso, a causa della scarsa vegetazione ripariale che non permette un adeguato smaltimento di nitrati e fosfati causa problemi di inquinamento ed eutrofizzazione delle acque. L'uso di prodotti chimici per l'agricoltura, un'attività tanto illegale quanto diffusa di captazione delle acque a scopo irriguo e gli impianti di depurazione spesso non a norma incidono ulteriormente.

Anche la vegetazione spontanea è limitata ad episodi sporadici.

La grave compromissione dell'ambiente fluviale non è stato un danno solo dal punto di vista ecologico, ma ha avuto ripercussioni anche sul rapporto fra il fiume e l'intero territorio, con una grossa perdita dal punto di vista sociale e culturale per tutto l'ambito della valle che fino alla metà del secolo scorso si era fortemente identificata con il fiume. Il fiume ha infatti rappresentato solo il confine fra i diversi comuni, che non hanno saputo cogliere le potenzialità di sviluppo del territorio che una corretta gestione

della risorsa avrebbe consentito. Solo di recente si stanno attivando pratiche di recupero dell'ambito fluviale e di riconnessione dello stesso con le risorse storiche del territorio che spesso sono strettamente legate al fiume (ponte romano sull'ofanto, Canne della Battaglia).

2. RISORSE CULTURALI

La ricchezza di questo territorio in quanto a risorse culturali è tanto evidente quanto probabilmente poco nota e pubblicizzata non solo in ambiti extraregionali o nazionali, ma addirittura fra comuni contermini.

Abbiamo preferito costruire un quadro per immagini, per Barletta, Canne e Canosa, che non raccoglie tutte le risorse del territorio, ma è forse più comunicativo delle suggestioni e potenzialità del territorio che non un elenco scritto.

E non solo una raccolta di quelle che sono le risorse fisiche, ma anche quelle che sono le risorse virtuali che sono legate a questi luoghi e ad avvenimenti storico – mitici che vi hanno avuto luogo.

Pensiamo alla Battaglia di Canne, o alla Disfida di Barletta, avvenimenti la cui portata mediatica è una occasione da valorizzare nell'ottica del marketing territoriale dell'area. Importantissimo è anche il tessuto delle masserie, legate alla tradizione produttiva agricola dell'area che formano un tessuto interessante per potenziare la ricettività dell'area. Le criticità più evidenti legate alle risorse culturali sono sicuramente la scarsa integrazione fra le risorse non solo di comuni diversi, per cui è abbastanza strano che ad un turista non si proponga un pacchetto integrato su più comuni, ma addirittura manca la messa a sistema di risorse afferenti ad ambiti diversi nella stessa area.

Per cui la visita ad un sito archeologico o storico non si allarga a comprendere una visita sul fiume o alle masserie storiche.

Serve probabilmente una diversa concezione del turismo, che non deve più essere solo la visita di mezza giornata al centro storico, ma un'offerta complessa che garantisca una permanenza del turista almeno un paio di giorni, accompagnata da una comunicazione adeguata sul mercato del turismo regionale prima e nazionale poi.

IL PROGETTO DI VALORIZZAZIONE: LA PROPOSTA

È evidente la necessità di legare un qualsiasi percorso turistico ai centri storici per garantire una offerta turistica complessa a forte concentrazione ed integrazione di risorse, in grado di attrarre una parte del flusso turistico regionale che è tradizionalmente legato alla costa, ma che ha anche suggestioni importanti legate a risorse fortemente simboliche, quali ad esempio Castel del Monte.

Improvvisandoci “tour operator istituzionali” possiamo immaginare e proporre almeno un paio di itinerari nel territorio di studio che possono coinvolgere il turista “di passaggio” e creare le condizioni affinché si fermi almeno un paio di giorni, in modo da generare un indotto economico legato al turismo.

Necessariamente un pacchetto turistico appetibile deve legarsi ai centri urbani, che nel caso specifico di Barletta e Canosa, offrono risorse fra le più significative della zona, se non dell'intera regione.

A partire dalla visita strutturata ai centri storici (beni culturali, ristorazione, tempo libero, pernottamento), l'offerta turistica deve integrarsi con le molteplici e diverse risorse che il territorio offre e quindi la possibilità di fruire dell'intero territorio con approcci diversi a seconda dell'interesse del fruitore.

Ecco quindi la necessità di includere in questo tour Canne della Battaglia, ma anche percorsi naturalistici che interessino sia la risorsa fiume che il territorio agrario e sicuramente percorsi enogastronomici che coinvolgano le aziende produttrici e i ristoratori locali.

Questa ipotesi di valorizzazione turistica deve trovare sostegno e supporto in una analisi critica del territorio che permetta di delineare un quadro conoscitivo delle risorse presenti sullo stesso, da cui possano emergere scenari di sviluppo turistico.

A fronte, quindi, dell'analisi territoriale sopra presentata, si è redatta una proposta progettuale per la valorizzazione turistica dei territori della valle dell'Ofanto, in particolare per il territorio comunale di Barletta.

LE AZIONI PROPOSTE

LE INFRASTRUTTURE

A fronte del quadro presentato , le azioni che si propongono mirano ad un rafforzamento del fascio infrastrutturale parallelo al fiume, in particolare si guarda alla percorrenza lenta e a collegamenti trasversali tra questa e quella veloce. In particolare la proposta progettuale si basa sul potenziamento di alcune direttrici di traffico parallele al fiume al momento sottoutilizzate, ma con grandi potenzialità per il tempo libero e la fruizione del territorio, come la ferrovia interna, con la possibilità di un “attraversamento lento “ del territorio. L’idea è quella di una “spina dorsale” comune composta dall’infrastruttura verde, da quella ferroviaria e da quelle stradali, a cui si “aggrappano” delle direttrici di penetrazione con diverse occasioni di progetto.

In particolare:

1_ sp salinelle

- miglioramento delle condizioni di sicurezza
- adeguamento sottopasso canne
- interventi sulla segnaletica: creazione di una segnaletica mirata ai siti culturali e ad “informare” e “indirizzare” il turista
- ideazione di una segnaletica innovativa e caratterizzante il percorso turistico fra le polarità interessate dal progetto in modo da renderlo riconoscibile anche ad un occhio distratto (uso di vegetazione, segnaletica sull’asfalto, utilizzo dei nodi infrastrutturali come sedi da allestire con totem informativi)
- ideazione di un logo riconoscibile per il percorso turistico integrato Barletta - Canne, ma che possa estendersi anche agli altri centri interessati dal progetto;

2_ ferrovia Barletta - Spinazzola

- stipula di convenzioni con le Ferrovie dello Stato per un utilizzo della linea ferroviaria più mirata alla fruizione del territorio e dei siti archeologici
- utilizzo del logo del progetto sui treni della linea
- riutilizzo delle stazioni dismesse come “sbarco” dei turisti e porte di accesso per il turismo sostenibile, alternative all’arrivo con l’automobile, o come possibilità di penetrazione alternativa del territorio.

- inserimento ambientale dell'infrastruttura ferroviaria con l'uso di vegetazione a cespuglio che ne amortizzi l'impatto acustico e visivo, rendendo allo stesso riconoscibile la traccia della ferrovia come parte del sistema trasversale del fascio infrastrutturale parallelo al fiume;

3_sistema delle passeggiate ecologiche

- integrazione dei percorsi ciclabili previsti a livello urbano con un sistema di percorsi che seguano il percorso del fiume, con collegamenti trasversali che permettano di raggiungere l'Ofanto in luoghi interessanti (argini rialzati, bird watching) o per raggiungere i siti archeologici
- riuso degli argini in terra battuta come passeggiata ecologica sopraelevata (accordo con la Regione - vedi accordo con l'Acquedotto Pugliese)
- "sfilacciamento" del percorso longitudinale della passeggiata ecologica con aree di sosta a differente caratterizzazione a seconda della posizione.
- uso di segnaletica apposita

LE RISORSE CULTURALI

Si riportano di seguito una serie di interventi, molti dei quali già oggetto di proposte dell'amministrazione o delle associazioni di cittadini, altre che rispondono ad esigenze e stimoli recenti, ma che comunque necessitano di una messa a sistema perché il territorio sia realmente fruibile per un eventuale sviluppo del turismo culturale, che deve interessare non solo le emergenze artistiche presenti sul territorio, ma deve considerare l'intero territorio come detentore dei valori di un luogo.

Azioni proposte:

- Miglioramento della cartellonistica in autostrada, sull'uscita "Canne" della S.s. 16 bis, sulla s.s. 93;
- Maggiore integrazione del sito di Canne con tutta l'area archeologica circostante attraverso la cura dei percorsi pedonali e ciclabili esistenti o da realizzare (collina di Canne, area dei sepolcreti, fontanella di san Ruggero e l'area dei nuovi scavi a ridosso della stazione di Canne) nell'ottica della implementazione del Parco Archeologico di Canne della Battaglia
- Incentivi al recupero e rifunionalizzaione delle masserie presenti nell'area (masseria Canne, Antenisi, Casalunga)

- adesione delle masserie interessate al recupero e rifunionalizzazione al circuito delle masserie didattiche previste dalla Legge regionale 26 febbraio 2008 n.2 "Riconoscimento delle masserie didattiche", con cui la Regione istituisce un circuito di fruizione per le aziende agroalimentari e agrituristiche pugliesi che svolgono attività produttiva tradizionale e, inoltre, si impegnano in iniziative di divulgazione didattico - formative.
- istituzione di corsi di formazione rivolti ai giovani sulle tematiche dello sviluppo sostenibile e del turismo eco - compatibile, con il patrocinio dell'amministrazione e della associazioni culturali locali e nazionali, che ottengano il riconoscimento della Regione.

LE RISORSE AMBIENTALI

Il territorio di Barletta è oramai proiettato sul recupero del rapporto con le infrastrutture ambientali che interessano il territorio, prima fra tutte il fiume Ofanto.

La recente istituzione del Parco Regionale del Fiume Ofanto è un'importante incentivo ad operare nella direzione della tutela e della valorizzazione della risorsa ad opera delle amministrazioni il cui territorio è percorso dal fiume.

Inoltre Barletta ha la necessità di valorizzare ampi tratti di litoranea e di spiaggia che sono una potenzialità notevole nell'ottica di uno sviluppo del turismo.

Si riportano di seguito una serie di interventi, molti dei quali già oggetto di proposte dell'amministrazione o delle associazioni di cittadini, che necessitano di una messa a sistema perché il territorio sia realmente fruibile per quanto attiene le risorse ambientali.

Azioni proposte:

- Rimboschimento delle aree golenali
- Rinaturalizzazione dei tratti più compromessi degli argini del fiume (fasce tampone boscate, rimozione dei vigneti e delle piantumazioni arboree e ortofrutticole in alveo...)
- Ripristino della continuità degli argini attraverso la chiusura degli accessi abusivi al fiume
- integrazione degli interventi previsti con il progetto "le porte dell'Ofanto" (agenzia Ambiente)
- Riqualficazione di zone dimesse, conseguita mediante il recupero e restauro della Torre d'Ofanto e dell'ampia zona umida ubicata all'estremità NW, che una volta restaurate consentirebbero la valorizzazione di manufatti di pregio

da utilizzare come ambienti espositivi, postazioni di monitoraggio ambientale dell'area, punti di osservazione per il bird - watching e punti di sosta.

- Rimozione dei piloni in c.a. della dismessa teleferica delle saline
- Realizzare infrastrutture per agevolare la fruizione dell'area, per la creazione di percorsi di visita e bird - watching attrezzati, che si integrano con gli interventi di recupero di strutture esistenti e dell'area umida del canale "il collettore"; sperimentando inoltre nuove tecniche di ingegneria naturalistica (percorsi golenali, boschivi, punti di osservazione) con tecniche a basso impatto (strade sterrate, passerelle in materiali naturali, punti di sosta mimetizzati,..)
- -azioni di pubblicità delle azioni in atto sul sistema ambientale da parte dell'amministrazione comunale, sia fisicamente lungo i percorsi naturalistici (cartellonistica), sia con la pubblicazione di opuscoli divulgativi da distribuire negli "info point".

Nel sistema di azioni volte alla valorizzazione del sistema ambientale vanno ricomprese anche una serie di azioni volte al recupero del valore del paesaggio agrario come parte integrante del sistema ambientale e culturale dell'area.

L'approvazione del Piano di Sviluppo Rurale della Regione Puglia, esprime proprio questa esigenza, di controllare e regolamentare le trasformazioni del paesaggio agrario, al fine di evitare la perdita di tratti ed elementi caratteristici dei sistemi produttivi dell'area in nome di trasformazioni repentine dovute ad esigenze di captare finanziamenti vari.

In un area come la valle dell'Ofanto, a forte vocazione agricola, è lo stesso paesaggio agrario ad essere un forte segno distintivo e caratterizzante che va valorizzato come risorsa per il turismo sostenibile.

In accordo con gli obiettivi indicati dal Piano di Sviluppo Rurale, si indicano di seguito alcuni **interventi di manutenzione e conservazione del paesaggio agrario:**

- di manutenzione e ripristino degli elementi del paesaggio agrario tradizionale;
- Incentivi all'agricoltura biologica;
- Incentivi ai giovani agricoltori;
- Interventi che favoriscano l'avvicendamento generazionale.

LE SEZIONI TRASVERSALI

La proposta progettuale illustrata configura evidentemente un territorio, che è quello fluviale, innervato da un fascio di infrastrutture ambientali e stradali che costruiscono la spina dorsale, l'elemento portante dello sviluppo turistico dell'area.

Si configura infatti nelle intenzioni progettuali un sistema composto da una dorsale che permette di usufruire del territorio e delle risorse già attivate (antiquarium Canne della Battaglia), ma che soprattutto è condizione indispensabile per l'attivazione sul territorio di altre occasioni di animazione territoriale che vadano ad arricchire il quadro dell'offerta turistica e che si "attaccano" alla rete di infrastrutture.

In questo senso abbiamo voluto presentare tre approfondimenti progettuali, che vogliono soprattutto rendere l'idea delle potenzialità che un sistema complesso come quello proposto attiva sul territorio e che al tempo stesso si configurano come "progetti – tipo".

Si riporta di seguito una sintesi delle schede progettuali approntate per ogni approfondimento:

IL PARCO ARCHEOLOGICO DI CANNE DELLA BATTAGLIA

- Promozione di un concorso di idee per la realizzazione di una installazione artistica permanente che recuperi la "dimensione fisica" dello schieramento;
- Promozione di un concorso di idee per la realizzazione di un logo e del "percorso grafico" dell'itinerario turistico da utilizzare per la cartellonistica;
- Realizzazione di punti ristoro diffusi e di punti informativi in grado di "smistare" ed orientare il turista;
- Recupero di manufatti rurali (Masseria Canne) come unità per l'accoglienza turistica (albergo diffuso, informazioni, accoglienza, ecc..) con il coinvolgimento dei proprietari privati;
- Realizzazione di un'area di sosta per camper;
- Realizzazione di piattaforme di interscambio modale: parcheggio e noleggio biciclette nei pressi della Stazione di Canne della Battaglia e di Masseria Canne;
- Rilancio prioritario del vettore ferroviario (linea Barletta Spinazzola) mediante concentrazione con la Ferrovie dello stato per il riuso delle stazioni dismesse o sottoutilizzate;

- Utilizzo del logo dell'itinerario turistico sui vagoni della linea Barletta – Spinazzola;
- Realizzazione di attraversamenti ciclabili che permettano l'attraversamento trasversale del territorio dal fiume alla statale;
- Interventi di miglioramento della rete stradale di connessione dei poli attrattivi previsti dal progetto;
- Interventi sulla dotazione di parcheggi delle aree coinvolte: ampliamento e sistemazione delle aree a parcheggio esistenti e previsioni di nuovi spazi attrezzati dove necessario;
- Acquisto di spazi pubblicitari su quotidiani ed emittenti locali e sovra locali;
- Partecipazione ad eventi fieristici del settore del turismo culturale (“borsa del turismo archeologico del mediterraneo- Paestum”);
- Realizzazione e diffusione di audiovisivi e applicativi multimediali dedicati alla risorsa storica e all'evento memoria ad esso connesso.

LA FOCE

- Realizzazione di percorsi ciclabili a monte del costone;
- Realizzazione di attraversamenti del condotto fluviale su ponti di materiale ecocompatibile ;
- Rimboschimento delle aree golenali al fine di ripristinare l'habitat fluviale e salvaguardare la foce dall'erosione;
- Ripristino ambientale di tratti di costa con la eliminazione dei resti della strada litoranea erosa dal mare;
- Recupero del sistema delle acque superficiali, con la rinaturalizzazione dei canali e il ripristino del sistema delle canalizzazioni;
- Recupero a scopi turistici della ex sottostazione della teleferica;
- Realizzazione di percorsi pedonali nelle aree umide o da rinaturalizzare per l'osservazione dell'avifauna;
- Realizzazione di un sistema di vegetazione che mitighi l'impatto visivo del villaggio “La Fiumara”;
- Rifunzionalizzazione di Torre Ofanto ;
- Eliminazione delle recinzioni precarie dei campi per ripristinare il sistema dei “campi aperti”;
- Consolidamento del costone per favorire un corridoio ecologico;

- Valorizzazione del Regio Tratturo al fine di integrarlo con la rete delle piste ciclabili extraurbana;

CASALONGA E LAGO DI SAN MERCURIO

- Rinaturalizzazione di ambiti di interesse naturalistico (lago artificiale san mercurio, cava di calcare, eventuali aree demaniali presenti nell'area);
- Recupero funzionale della stazione Casalonga nel fine settimana, parcheggio e noleggio bici, area di sosta custodita per auto, sede di strutture quali laboratori per l'acquisizione di competenze sulle produzioni agricole e i processi di valorizzazione e tutela del paesaggio agrario;
- Realizzazione di passeggiate ecologiche di differente difficoltà;
- Interventi di miglioramento della rete stradale interpodereale con interventi di messa in sicurezza per i pedoni;
- Uso della segnaletica con il logo del percorso turistico;
- Recupero funzionale dell'edilizia rurale Masseria Casalonga si presta ad un riutilizzo come struttura ricettiva completata dall'offerta di servizi per il turismo eco - compatibile (noleggio cavalli);
- Incentivi alla formazione e funzionamento di cooperative locali che gestiscano i servizi necessari alla fruizione e conoscenza del patrimonio storico e l'organizzazione di eventi ad esso connessi;
- imboschimento di terreni coltivati e improduttivi;
- Difesa del paesaggio rurale attraverso il ripristino o la conservazione degli elementi della tradizione e l'incremento di elementi del paesaggio agrario (muretti a secco...);
- Azioni di sensibilizzazione volte ad accrescere l'interesse e la partecipazione della comunità locale verso il patrimonio storico e ambientale anche attraverso mirati programmi didattici nelle scuole.

IL SISTEMA DI FRUIZIONE DELL'AREA DI CASALONGA

Il progetto preliminare presentato lavora sull'area che va dalla masseria Casalunga fino al fiume e che coinvolge elementi quali la ferrovia e la Stazione dismessa di Casalunga e che si snoda attraverso un territorio molto bello dal punto di vista paesaggistico.



IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Il progetto si inserisce in un quadro di azioni di respiro nazionale e regionale che concentra attenzione ed eventuali risorse finanziarie su una serie di interventi organici per lo sviluppo della mobilità sostenibile, ed in particolare la mobilità ciclabile. Interventi che acquisiscono importanza, se attuati a livello urbano, per l'effetto di mitigazione dell'inquinamento atmosferico e quindi per la salute dei cittadini, mentre rivestono grande importanza per l'economia turistica nel momento in cui queste reti investono un ambito territoriale ampio (provinciale, regionale o nazionale).

Il settore del ciclo – turismo ricopre, in particolare nell'Europa centro - settentrionale, ma di recente anche in Italia, una parte importante del fatturato del settore turismo.

Il problema è la carenza di una rete infrastrutturale adeguata, sia come infrastrutture per la mobilità e intermodalità, che per l'assistenza e l'accoglienza dei ciclo – turisti in strutture adeguate alle esigenze dell'utenza.

La Puglia è già presente da una decina d'anni nel catalogo dei tour operator stranieri e italiani specializzati in viaggi in bicicletta, mentre la provincia di Bari propone “dodici itinerari cicloturistici”¹.

La Regione ha individuato inoltre cinque itinerari ciclabili di lunga percorrenza nel progetto di cooperazione transnazionale CYRONMED, finanziato con i fondi Interreg IIIB Archimed².

A livello nazionale, la FIAB federazione italiana amici della bicicletta) ha proposto l'idea di una rete ciclabile nazionale, Bicitalia, che prevede piste ciclabili per complessivi 15.000 chilometri, di cui oggi realizzati per un 10%.

Fra quelle proposte, interessa la nostra regione il progetto “Ciclopista del Sole” che si propone di attraversare l'Italia da Nord a Sud.

A livello europeo esiste il progetto Eurovelo proposto nel 1998 dall'ECF (European Cyclist Federation), che punta a sviluppare una rete di 12 itinerari ciclabili di lunga percorrenza attraverso tutto il continente per oltre 60.000 chilometri, di cui 20.000 già realizzati.

Anche da un punto di vista istituzionale la Regione Puglia si sta muovendo per migliorare la fruizione del territorio e recuperare risorse per il ciclo – turismo e il turismo sostenibile; in

¹ Cfr. pubblicazione APT di Bari, versione italiana e tedesca.

² Il progetto CYRONMED (Rete Ciclabile del Mediterraneo) coinvolge le Regioni Puglia, Campania, Calabria e Basilicata, le Municipalità greche di Atene e Karditsa, l'Ente del Turismo di Cipro e il Ministero dello Sviluppo Urbano. I cinque itinerari sono: Via dei Pellegrini, Via Adriatica, Via dei Borboni, Alta via dell'Italia Centrale, Via dei Tre Mari.

questo ambito rientra il protocollo d'intesa firmato con le Ferrovie Regionali³ finalizzato a facilitare e incentivare l'intermodalità bici – treno e l'accordo con l'Acquedotto Pugliese⁴ per il recupero delle strutture dell'acquedotto stesso per realizzare una rete di vie verdi.

La regione Puglia ha inoltre emanato le linee guida per l'attuazione della legge⁵ che disciplina l'attività escursionistica in regione, intesa come mezzo per la “fruizione lenta” e la conoscenza del territorio e conservazione del patrimonio ambientale.

Lo sviluppo di reti di mobilità lenta come quella ciclabile e quella escursionistica, offrono una grande occasione per lo sviluppo del turismo sostenibile nella Regione e quindi della destagionalizzazione dei flussi turistici che tradizionalmente interessano la nostra regione soprattutto nella stagione estiva.

Dal punto di vista normativo, le principali fonti di riferimento sono:

- legge n. 366/98, che affida a Comuni e Province il compito di predisporre piani e progetti per la realizzazione di percorsi ciclabili;
- D.M. n. 557/1999 – Regolamento tecnico di attuazione della legge n. 366/98, che introduce il “piano della rete degli itinerari ciclabili” come parte integrante del PUT e detta norme per la realizzazione delle stesse;
- D.Lgs. n. 285/1992;
- D.M. del 27 marzo 1998 su “Mobilità sostenibile nelle aree urbane”;
- Legge n.340/2000, che all'art. 22 disciplina i Piani Urbani della Mobilità;
- Direttiva europea 1999/30/CE che impone i valori limite di qualità dell'aria.⁶

³ Su proposta dell'Assessorato Regionale ai Trasporti, il 16 luglio 2007 le Ferrovie regionali hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per lo sviluppo dell'intermodalità e per eliminare gli ostacoli infrastrutturali, organizzativi e tariffari. Tra i primi effetti prodotti, l'abolizione del biglietto “supplemento bici”, che permette il trasporto gratis della bici.

⁴ L'intesa raggiunta a Marzo 2008 fra l'Assessore ai Trasporti della Regione Puglia, Mario Loizzo e l'Amministratore Unico dell'AQP, Ivo Monteforte, è volta al recupero delle vie di servizio dell'acquedotto che potranno diventare le prime “vie verdi” del centro – sud Italia.

⁵ L.R. n. 21/2003: “Disciplina delle attività escursionistiche e reti escursionistiche della Puglia”

⁶ I sindaci sono tenuti ad adottare misure adeguate per ridurre le emissioni da traffico veicolare e a promuovere sistemi di mobilità alternativa e sostenibile.

A seguito dell'indagine ricognitiva delle attività⁷ tese allo sviluppo della rete ciclabile si è potuto ricostruire un quadro complessivo di interventi nell'ambito d'interesse.

Dalla ricostruzione grafica dei progetti e percorsi per la mobilità lenta in fase di realizzazione o allo stato di progetto si possono trarre alcune considerazioni utili ai fini del progetto. Intanto è interessante notare come il territorio della valle sia interessato da progetti sia nel senso parallelo alla costa, che in senso trasversale a questo.

I progetti realizzati a livello urbano affrontano invece problematiche differenti: il progetto in fase di completamento nel comune di Trinitapoli è molto interessante per le problematiche che affronta e risolve in merito al rapporto con l'area protetta della saline, mentre il progetto di piste ciclabili urbane realizzate nell'ambito del progetto "Barletta Salus", affrontano il problema del miglioramento delle condizioni di vita della popolazione urbana con interventi di miglioramento del traffico e quindi della qualità dell'aria. Mentre l'intervento realizzato nel comune di Canosa di Puglia è un intervento di recupero di un bene culturale quale il tratto di Tratturo Regio che parte dal ponte Romano sul fiume Ofanto.

Interventi quindi molto diversi e che focalizzano problematiche e bisogni diversi.

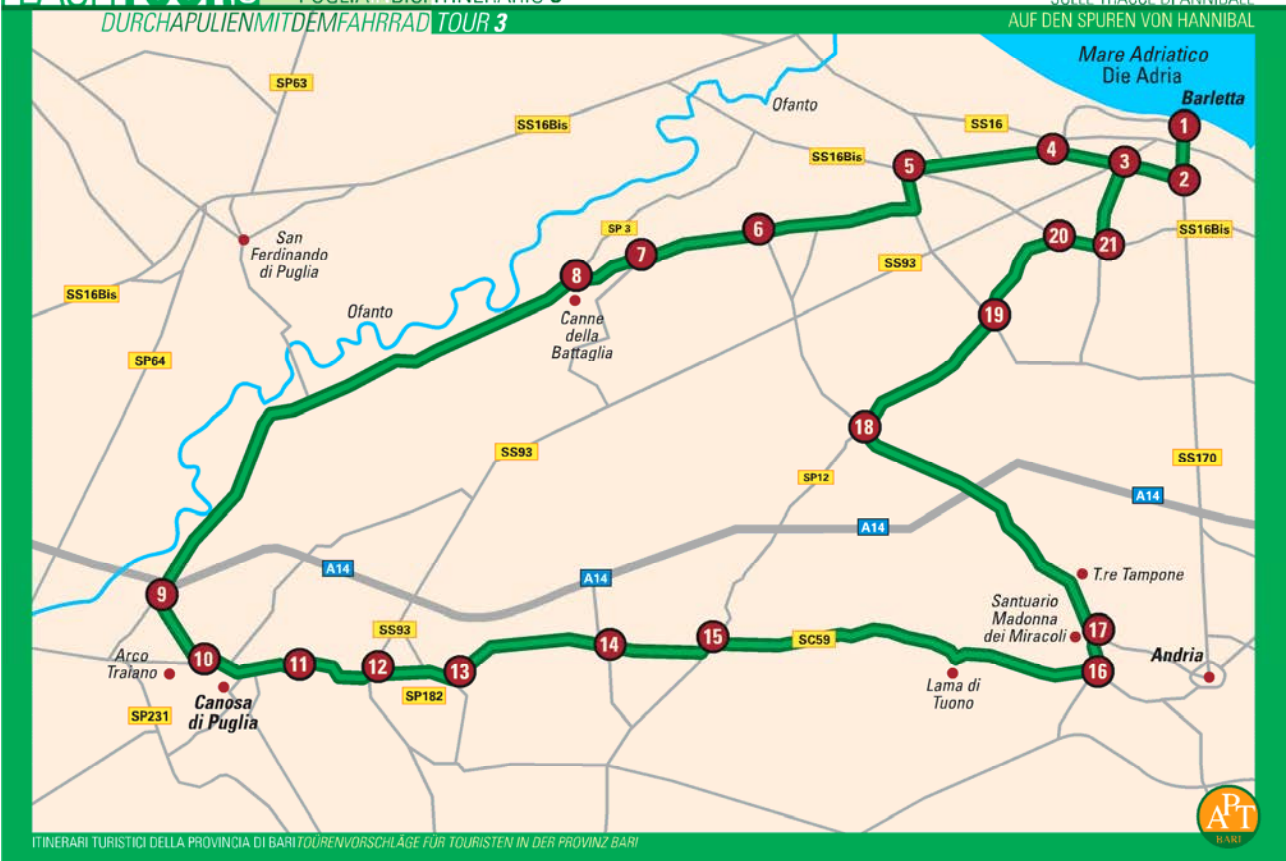
Le proposte e i progetti di livello sovra locale (CYRONMED, itinerario provinciale), invece, affrontano più che altro l'aspetto della promozione del territorio mediante il coinvolgimento delle risorse culturali e socio – economiche del territorio, proponendo percorsi integrati fra cultura ed eno – gastronomia.

È evidente che gli itinerari proposti vanno implementati sul territorio con una serie di interventi atti a realizzare una rete di infrastrutture per la mobilità lenta, quali la realizzazione di piste ciclabili, ove possibile, o di manutenzione e adeguamento di quei percorsi che possono rientrare nel progetto di rete escursionistica.

Importante appare l'integrazione con le risorse culturali e storiche, ma soprattutto ci sembra che per un reale sviluppo del territorio nell'ottica del turismo sostenibile, il fiume vada coinvolto e interessato da una parte rilevante di questa sentieristica, soprattutto all'indomani dell'istituzione del parco Regionale del Fiume Ofanto.

⁷ A livello sovra comunale, abbiamo citato gli itinerari provinciali e il progetto CYRONMED. A livello comunale, sono presenti interventi già in parte attuati, di rilevante interesse naturalistico, come le piste ciclabili realizzate dal Comune di Trinitapoli nell'area umida delle Saline.

Nel Comune di Canosa di Puglia si è realizzato il recupero del tratturo regio, nel tratto prossimo al ponte sull'ofanto, con la realizzazione di una pista ciclabile e di un sentiero per i pedoni.



Itinerario turistico della Provincia di Bari "Sulle tracce di Annibale"



Progetto CY.RO.N.MED (Cycle Route Network of the Mediterranean) Interreg III B 2000-2006 ArchiMed - Rete Ciclabile del Mediterraneo - Itinerari pugliesi. Studio di fattibilità Sintesi.



Progetto CY.RO.N.MED (Cycle Route Network of the Mediterranean) Interreg III B 2000-2006 ArchiMed - Rete Ciclabile del Mediterraneo - Itinerari pugliesi. Studio di fattibilità Sintesi. ITINERARIO 6

Un'idea della Federazione Italiana Amici della Bicicletta



Bicitalia è un progetto di rete ciclabile nazionale proposto dalla FIAB onlus (Federazione Italiana Amici della Bicicletta, nel 2000, ad integrazione di Eurovelo. Un network di grande respiro con 14 grandi itinerari che attraversano tutta l'Italia da nord a sud e da est ad ovest, per oltre 15.000 km di strade per le bici.

TIPOLOGIA DI INTERVENTO		COSTO UNITARIO			
		Ambito urbano		Ambito extraurbano	
1	Striscia di delimitazione corsia stradale	2,00	€/m	1,00	€/m
2	Segnaletica verticale	6,60	€/m	1,32	€/m
3	Zona 30	26,80	€/m	n.p.	€/m
4	Eliminazione parcheggi	0,80	€/m	n.p.	€/m
5	Segnaletica luminosa	3,75	€/m	0,75	€/m
6	Delimitazione corsia ciclabile su strada esistente	150,00	€/m	220,00	€/m
7	Adeguamento marciapiede esistente	75,00	€/m	75,00	€/m
8	Rifacimento pavimentazione in asfalto	45,00	€/m	39,00	€/m
9	Rifacimento pavimentazione in altro materiale	80,00	€/m	70,00	€/m
10	Adeguamento banchina senza esproprio	0,00	€/m	135,00	€/m
11	Adeguamento banchina con esproprio	0,00	€/m	200,00	€/m
12	Adeguamento incrocio	1.020,00	€/cad	1.020,00	€/cad
		85,00	€/m	120,00	€/m
13	Realizzazione sovrappasso	0,00	€/cad	100.000,00	€/cad
14	Installazione guard rail omologato rivestito in legno	0,00	€/m	200,00	€/m
15	Conversione di tracciati ferroviari dismessi	0,00	€/m	220,00	€/m

Provincia	ITINERARIO: 3		ITINERARIO: 6		ITINERARIO: 10		ITINERARIO: 11		ITINERARIO: 14	
	Comuni	Costo	Comuni	Costo	Comuni	Costo	Comuni	Costo	Comuni	Costo
	n.	€	n.	€	n.	€	n.	€	n.	€
Foggia	5	1.724.897,61	23	85.220.606,87	0	0,00	13	46.108.934,23	0	0,00
Bari	3	12.592.980,57	9	26.927.625,35	18	28.441.811,50	0	0,00	0	0,00
Brindisi	5	4.629.659,89	6	10.763.976,56	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Lecce	0	0,00	15	9.955.566,77	0	0,00	0	0,00	26	18.859.067,50
Taranto	10	25.094.968,73	0	0,00	1	32.403,55	0	0,00	11	20.621.977,63
Regione Puglia	23	44.042.506,80	53	132.867.775,55	19	28.474.215,05	13	46.108.934,23	37	39.481.045,14

Nella definizione dei costi unitari si è tenuto conto di quanto previsto dalla normativa vigente in materia di tipologie di infrastrutture ciclabili (cfr. art. 6 comma 2 del DM 30 novembre 1999) partendo dall'assunto che, di norma, salvo casi particolari legati a particolari condizioni locali, si privilegia la realizzazione di n. 2 corsie ciclabili, una per senso di marcia, sulla sede stradale interessata dall'intervento (cfr. art. 4 comma 6 e art. 6 commi 3 e 4 del DM 30 novembre 1999).

LA PROPOSTA PROGETTUALE – GLI INTERVENTI

Il progetto propone un percorso naturalistico che si diparte dal percorso principale che collega Barletta, Canne della Battaglia e Canosa⁸.

Il percorso trasversale proposto collega la viabilità interna secondaria, su cui si prevede lo sviluppo di una percorrenza lenta (ciclo – pedonale), con gli adeguamenti necessari, con la viabilità a percorrenza veloce (SS. 93). Il percorso si svolge su una strada interpoderale sterrata e con fondo molto discontinuo, che richiede quindi lavori di sistemazione del fondo carrabile e di manutenzione per adeguarla alle esigenze del progetto.

La proposta mira alla realizzazione di una “passeggiata ecologica”, un percorso che possa essere fruito in varie modalità (pedoni, ciclo – moto turisti, a cavallo).

Elementi cardinali di questa proposta sono:

- la stazione di Casalunga: la stazione dismessa si offre al recupero, da parte di privati o del proponente pubblico, nell’ottica del recupero e della valorizzazione delle linee ferroviarie sottoutilizzate. Si propone di riattivare la fermata di Casalunga, almeno nel fine settimana, per garantire l’intermodalità treno – bici al fine di incentivare il ciclo – turismo. L’edificio della Stazione si presta ad essere recuperato per varie funzioni, in particolare si ritengono opportune funzioni ricettive e di accoglienza mirate al particolare tipo di turismo che si pensa fruirà del percorso, quindi punto di ristoro e di assistenza tecnica per i ciclisti o motociclisti, più punto informazioni sulle risorse del territorio;
- il lago artificiale di San Mercurio: il lago artificiale di proprietà della cartiera si caratterizza come potenziale isola naturalistica in un territorio quasi totalmente coltivato. Si propone di recuperarlo e di attrezzarlo con strutture informative su avifauna e flora e di effettuare una manutenzione e messa a norma dell’argine che è percorribile e quindi offre la possibilità di integrarlo nel percorso;

⁸ Si considera come percorso longitudinale al fiume quello indicato nello schema degli itinerari provinciali, e che segue la strada Salinelle da Canosa a Canne e percorsi interni nel territorio di Barletta.

- la Masseria Casalonga: di proprietà privata, la masseria si colloca in una posizione invidiabile, come testa di ponte dell'intero sistema che affaccia direttamente sulla statale. Si ritiene utile per la valorizzazione turistica del percorso che la struttura sia recuperata come struttura ricettiva (agriturismo, bed&breakfast), mentre se la masseria fosse acquisita dall'ente pubblico, sarebbe una sede adeguata per il Laboratorio di Educazione Ambientale.

Proprio nell'ottica di soddisfare diverse esigenze si propongono attività e percorrenze differenti:

- difficoltà bassa: dalla stazione dismessa di Casalonga si può scegliere se continuare verso il fiume, nelle vicinanze del quale si potrebbe localizzare un'area di sosta attrezzata, con strutture per il pranzo all'aperto e per il tempo libero (percorso benessere); oppure si può scegliere di percorrere l'intero percorso fino alla statale n.93 e fermarsi nelle strutture della Masseria Canne;
- difficoltà media: dal sottopasso ferroviario si imbecca un sentiero che porta al lago artificiale, sul quale si può realizzare un percorso per ciclo e moto cross.

INDICAZIONI TECNICHE

CRITERI PROGETTUALI

- salvaguardare la funzionalità di sponde, argini e muri di sponda;
- salvaguardare, particolarmente in fase di esecuzione dei lavori, il complesso del sistema naturalistico caratteristico dei corsi d'acqua;
- le piste dovranno essere progettate a livello del piano di campagna; eventuali tratti in rilevato e/o interni all'alveo fluviale, dovranno prevedere dispositivi idonei a garantire la sicurezza idraulica;
- le piste dovranno essere idonee a sopportare il transito delle macchine operatrici adibite alla manutenzione idraulica;
- dovranno essere previste adeguate vie di fuga, preferibilmente ogni 500 metri;
- dovranno essere evitate impermeabilizzazioni di terreno; nel caso di fondi bituminosi è quindi preferibile l'utilizzo di asfalti drenanti;
- la segnaletica dovrà essere normalizzata alle indicazioni del codice della strada; sarà anche opportuno che essa indichi luoghi di interesse storico, ambientale, artistico, ricreativo, facilmente raggiungibili dai ciclisti;
- gli elementi definibili quali "accessori di complemento" (panchine, cestini, segnaletica, elementi sportivi/ludici) dovranno essere adeguatamente ancorati al terreno ma, qualora ne ricorra l'esigenza, asportabili per le manutenzioni idrauliche;
- le strutture di servizio (gazebo, tettoie, bar etc.) dovranno essere poste in sicurezza idraulica, saldamente ancorate al terreno ma, qualora ne ricorra l'esigenza, asportabili per le manutenzioni idrauliche;
- gli accessi/vie di fuga dovranno essere opportunamente segnalati ed eventualmente illuminati;
- la progettazione dovrà privilegiare scelte orientate verso la facilità di manutenzione dopo l'ultimazione dei lavori;
- i progetti dovranno prevedere, se possibile, la realizzazione di oasi florofaunistiche a scopo didattico e di miglioramento ambientale.

Dimensionamento e distanze di sicurezza

La larghezza standard di una corsia ciclabile è di 1,50 m. per unico senso di marcia, per tenere conto degli ingombri di ciclista e bicicletta, dello spazio per l'equilibrio e di un accettabile margine libero, (figura 6); larghezza riducibile a 1,25 m. nel caso di due corsie contigue (figura 7).

Eccezionalmente e per tratti molto limitati la larghezza può essere ridotta a 1,00 m. per esigenze tecniche dovute a passaggi in ambiti particolarmente difficoltosi.

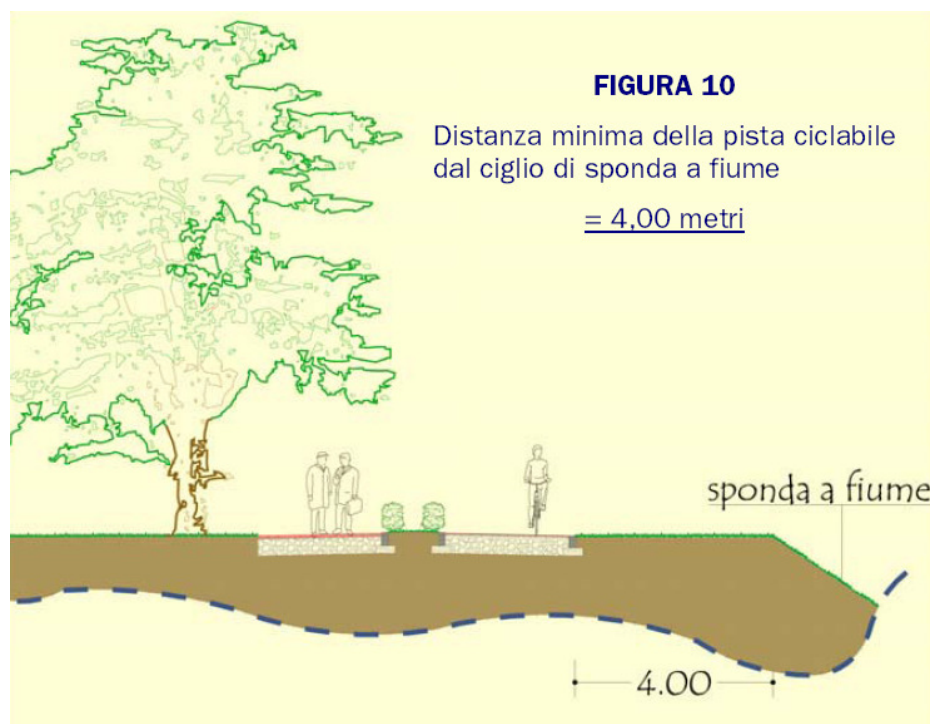
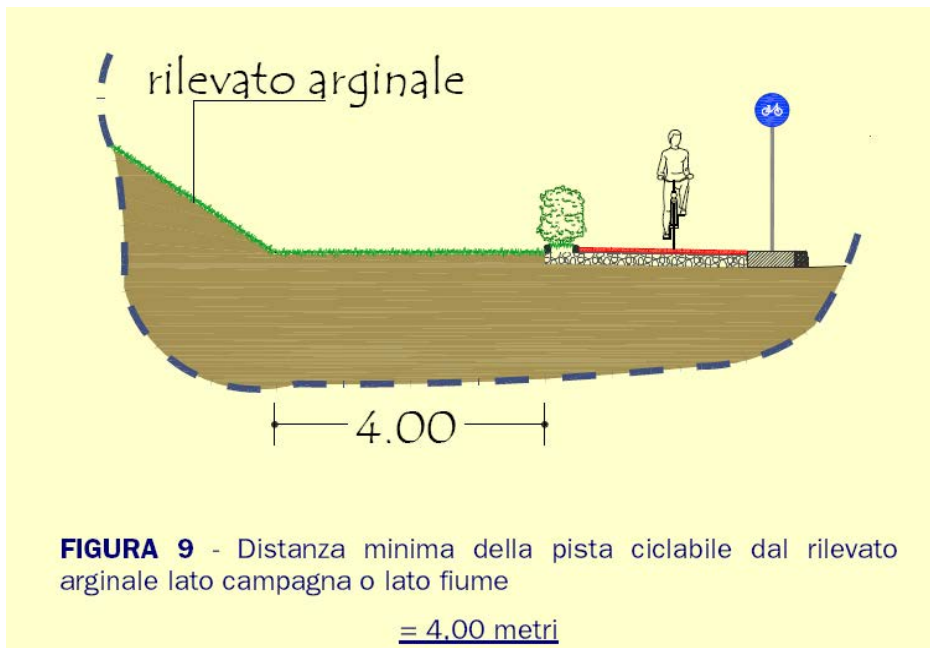
La larghezza dello spartitraffico invalicabile tra una pista in sede propria ed una strada a scorrimento non deve essere inferiore a 70 cm. (figura 8) per consentire l'apposizione della segnaletica stradale verticale e dei lampioni per l'illuminazione. Per le piste su corsia riservata la segnaletica orizzontale di margine assume il significato di spartitraffico invalicabile.

La velocità di progetto, a cui correlare in particolare le distanze di arresto e quindi le lunghezze libere di visuale, va definita tronco per tronco tenendo conto che i ciclisti in pianura marciano ad una velocità media di 20-25 km/h e che in discesa con pendenza del 5% possono raggiungere i 40 km/h.

La pendenza longitudinale va uniformata a quella della strada contigua. Nel caso di piste con percorsi indipendenti, tale pendenza non deve superare il 5% (ad eccezione delle rampe per gli attraversamenti ciclabili che possono raggiungere il 10%) con una pendenza media consigliabile per l'intera pista pari al 2%. Tali indicazioni servono anche a verificare la fattibilità di piste adiacenti alla viabilità ordinaria.

La pendenza trasversale deve permettere un adeguato scorrimento delle acque piovane, evitando compluvi che possano formare ristagni d'acqua. La pista andrà inclinata verso le caditoie stradali in caso di pista contigua alla viabilità; in caso di pista lungo i corsi d'acqua la pendenza dovrà essere verso il fiume; per le piste in sommità arginale potrà anche essere formato un displuvio a far scivolare l'acqua da entrambi i lati.

In prossimità dei corsi d'acqua, dovranno essere sempre rispettate le distanze minime prescritte dal R.D. 523/1904 mantenendo una fascia libera di rispetto dalle opere idrauliche e dal ciglio di sponda di almeno 4 metri per le piste ciclabili e di almeno 10 metri per le opere accessorie e strutture di servizio.



Nel caso si decida di installare corpi illuminanti in elevazione, saranno da preferire lampioni a pannelli solari (foto 8) in modo da evitare sia ulteriori consumi di energia che la posa di condotti con scavo lungo l'argine/sponda.

La segnaletica

Fondamentale risulta l'apposizione della segnaletica sia orizzontale sia verticale prevista dal vigente Codice della Strada, installata in posizioni di buona visibilità senza che essa costituisca pericolo per gli utenti.

Ad ogni inizio e fine del percorso ciclabile e ad ogni incrocio con altre strade si devono installare i segnali verticali di identificazione della pista, così come deve esserci, se la pavimentazione lo consente, la segnaletica orizzontale costituita da linee di demarcazione e simboli.

Attualmente non esiste una vera e propria segnaletica obbligatoria da apporre sui percorsi ciclabili che ne indichi le destinazioni e le distanze così come una segnaletica che aiuti a localizzare gli itinerari ciclabili presenti sul territorio. Pertanto, nella progettazione, si deve fare riferimento per dimensioni e colori, al Codice della Strada ed al regolamento di attuazione (D.P.R. 495/92).



Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani



Itinerario provinciale (es. tratto barese della Ciclovía dei Borboni)



Itinerario regionale (es. itinerario 1 della Puglia)



Itinerario nazionale (es. BICITALIA)



Itinerario europeo (es. EuroVelo 5)



Signalini di conferma composti per viabilità riservata



Cartello di preavviso con itinerari ricavato da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92

Proposta di segnaletica compatibile con il codice della strada per gli itinerari ciclabili nazionali CY.R.ON.MED

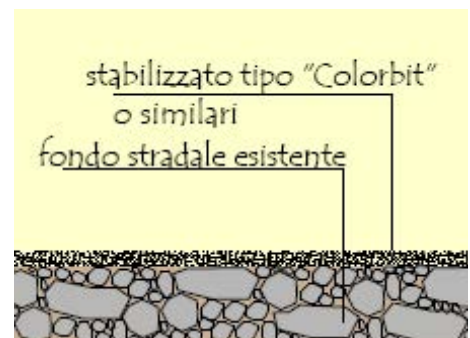
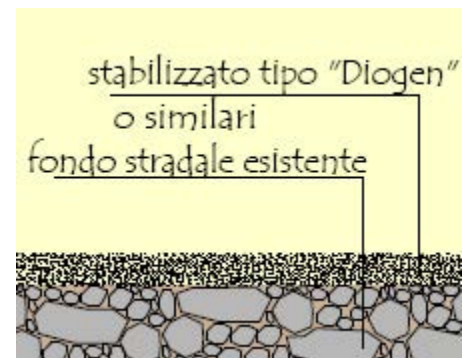
CARATTERISTICHE TECNICHE DEI FONDI

Si possono genericamente distinguere le piste ciclabili e i percorsi di fruizione turistica del territorio a seconda che siano realizzati su terreno vegetale o su strade vicinali o poderali esistenti.

Nel caso in esame si tratta di viabilità del secondo tipo.

TIPOLOGIE CONSIGLIATE

- Realizzazione di una pista ciclabile con pavimentazione naturale ecologica in misto di cava eseguita direttamente sul sottofondo esistente di strade vicinali o poderali
- Realizzazione di una pista ciclabile in misto stabilizzato con trattamento ecologico ad impregnazione.



CRITERI PROGETTUALI⁹ PER LA REALIZZAZIONE DI SENTIERI PER LA PERCORRENZA MISTA

La progettazione di una rete per la mobilità lenta e di ogni singolo percorso deve tenere conto:

- della necessità di allontanare i visitatori dalle aree più vulnerabili (aree di riproduzione, stazioni di piante rare, aree a rischio di depredazione di fossili o reperti);
- della necessità di "mettere in mostra" le qualità di un territorio, offrendo varietà di ambienti e di paesaggi attraversati;
- della opportunità di ridurre l'impatto ambientale del traffico motorizzato prestando una particolare attenzione all'intermodalità (accesso ai sentieri con mezzi pubblici, presenza di aree di parcheggio, limitazioni di accesso ai mezzi motorizzati su alcune strade);
- della necessità di offrire sempre un'adeguata accessibilità dei percorsi e un sufficiente spazio per la sosta dei veicoli;
- della necessità di creare una rete di servizi di alloggio e ristorazione lungo le principali direttrici della mobilità non motorizzata, a partire da quelle strutture già presenti ma attualmente sotto utilizzate;
- della necessità di realizzare una segnaletica unitaria utilizzando codici comprensibili dai fruitori provenienti da ogni luogo;
- della necessità di valorizzare il ricco patrimonio di percorsi storici (antichi tracciati di vie sacre, vie romane, vie di transumanza) capace di consentire la visita ai segni dell'uomo, nelle opere e nei paesaggi, evitando al tempo stesso l'apertura di nuove piste;
- della esigenza di realizzare interventi discreti inseriti armoniosamente nei paesaggi grazie all'uso di materiali costruttivi naturali e consoni alla tradizione dei luoghi;
- della esigenza di tutelare il visitatore inibendo o controllando il traffico motorizzato;
- della necessità di vincolare le opere e la destinazione dei tracciati per un sufficiente periodo di tempo all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica e paesaggistica;
- della necessità di individuare adeguate forme di gestione e manutenzione dei percorsi, in concorso tra diversi enti pubblici e privati.

⁹ La legge regionale n. 21/2003: "Disciplina delle attività escursionistiche e reti escursionistiche della Puglia"

INDICAZIONI TECNICHE

I percorsi per la mobilità lenta possono presentare differenti tipi di fondo. Il fondo dei percorsi deve garantire un inserimento discreto nel contesto ambientale, privilegiando forme che impermeabilizzano il meno possibile il suolo.

Per indicazioni tecniche sui materiali e le tecnologie e sulla segnaletica si rimanda alle “Linee guida per la realizzazione dei sentieri della rete escursionistica della regione puglia – materiali tecnici per l’attuazione della L.R. n. 21/2003”.

elaborato B – calcolo sommario della spesa

- **Edificio ex stazione di Casalonga**

L'edificio della Stazione si presta ad essere recuperato per varie funzioni, in particolare si ritengono opportune funzioni ricettive e di accoglienza mirate al particolare tipo di turismo che si pensa fruirà del percorso, quindi punto di ristoro e di assistenza tecnica per i ciclisti o motociclisti, più punto informazioni sulle risorse del territorio;

- Ristrutturazione dell'edificio della stazione e dell'edificio vicino e adeguamento delle strutture alle funzioni individuate – 700.000 euro;
- Fornitura di attrezzature – 300.000 euro;
- Fornitura e piantumazione di essenze arboree – 30.000 euro;

TOTALE

1.030.000 euro

- **Area pertinenziale dell'ex stazione di Casalonga**

- Realizzazione punto di sosta e parcheggio bici – fornitura e posa in opera di capanno di legno, rastrelliere e quanto altro necessario – 20.000 euro a corpo
- rimozione di eventuali rifiuti – 3.000 euro a corpo
- fornitura e messa a dimora di essenze arbustive tipiche – 15.000 euro
- realizzazione pannello informativo in legno e alluminio – fornitura e posa in opera di n 2 pannelli – 150,00/a corpo
- fornitura e posa in opera di n. 10 corpi illuminanti in elevazione, del tipo lampioni a pannelli solari – 2.500 euro cadauno
- realizzazione area parcheggio auto (si stima un'area di 300mq)
 - Preparazione del fondo – 50,00 euro /mq
 - finitura in asfalto ecologico – 80,00 euro/mq

TOTALE

102.300 euro

Masseria Casalonga:

di proprietà privata, la masseria si colloca in una posizione invidiabile, come testa di ponte dell'intero sistema che affaccia direttamente sulla statale. Si ritiene utile per la valorizzazione turistica del percorso che la struttura sia recuperata come struttura ricettiva (agriturismo, bed&breakfast), mentre se la masseria fosse acquisita dall'ente pubblico, sarebbe una sede adeguata per il Laboratorio di Educazione Ambientale.

- Ristrutturazione dell'edificio e adeguamento delle strutture alle funzioni individuate – 700.000 euro;
- Fornitura di attrezzature – 300.000 euro;
- Adeguamento dell'area pertinenziale:
 - Realizzazione parcheggio (si stima 100 mq) con le modalità indicate – 130 euro /mq ;
 - Illuminazione con n. 10 pali fotovoltaici – 2.500 euro a corpo;
 - Fornitura e piantumazione di essenze arboree – 30.000 euro;
 - realizzazione pannello informativo in legno e alluminio – fornitura e posa in opera di n 1 pannelli – 150,00/a corpo

TOTALE

1.056.450 euro

- Percorso mountain bike

1. tratto dalla ferrovia al lago San Mercurio – 600 ml

- rimozione di eventuali rifiuti – 5.000 euro a corpo
- manutenzione del percorso nel tratto che passa sotto l'impalcato ferroviario per evitare ristagnare dell'acqua piovana – 10.000 euro a corpo;
- fornitura e posa in opera di segnaletica verticale – 1,50 euro/ml;
- realizzazione di percorso ciclabile su strade poderali esistenti:
 - Preparazione del fondo – 30,00 euro /ml;
 - pavimentazione naturale ecologica in misto di cava eseguita direttamente sul sottofondo – 70,00 euro-ml;

TOTALE

75.900 euro

2. percorso sull'argine – lago artificiale di San Mercurio – 600 ml

- rimozione della vegetazione ripariale dell'argine che ne impedisce la fruizione – 5.000 euro a corpo;
- realizzazione steccato di protezione in legno – fornitura e posa in opera – 25,00/ml;

- realizzazione pannello informativo in legno e alluminio – fornitura e posa in opera – 150,00/a corpo;
- rimozione di eventuali rifiuti – 5.000 euro a corpo;
- messa in sicurezza delle sponde ove necessario con interventi di ingegneria naturalistica – palificata di sostegno o simili – 30,00 euro/ml ;
- lavori di regolarizzazione del sottofondo vegetale – 30,00 euro/ml;

TOTALE

61.300 euro

- **Percorso dalla stazione Casalunga alla Masseria Casalunga e altri percorsi di collegamento – 5,2 km**

- rimozione di eventuali rifiuti – 5.000 euro a corpo;
- fornitura e posa in opera di segnaletica verticale – 1,50 euro/ml;
- realizzazione di percorso ciclabile su strade poderali esistenti:
 - preparazione del fondo – 30,00 euro /ml
 - pavimentazione naturale ecologica in misto di cava eseguita direttamente sul sottofondo – 70,00 euro-ml;
- realizzazione pannello informativo in legno e alluminio – fornitura e posa in opera – 75,00/a corpo;

TOTALE

102.300 euro

- **Percorso di collegamento con il sito di Canne della Battaglia – delimitazione corsia ciclabile su strada esistente – 3 km**

- fornitura e posa in opera di segnaletica verticale – 1,50 euro/ml;
- realizzazione pannello informativo in legno e alluminio – fornitura e posa in opera – 150,00/a corpo;
- delimitazione pista ciclabile – 220 euro/ml;

TOTALE

664.800 euro

elaborato D – documentazione fotografica



Edificio di pertinenza della Stazione



Edificio ex -Stazione Casalunga



Strada Salinelle in corrispondenza della Stazione Casalunga



Strada Salinelle in corrispondenza della Stazione Casalunga



Strada dalla Salinelle al lago San mercurio



Strada dalla Salinelle al lago San mercurio – il sottopasso ferroviario



Strada dalla Salinelle al lago San mercurio – il sottopasso ferroviario



Strada dalla Salinelle al lago San mercurio



Strada dalla Salinelle al lago San mercurio



Vista dell'argine del Lago artificiale di San Mercurio



Vista dell'argine del Lago artificiale di San Mercurio



La salita all'argine del Lago artificiale di San Mercurio



La salita all'argine del Lago artificiale di San Mercurio



Vista dell'invaso del Lago artificiale di San Mercurio



Vista dell'invaso del Lago artificiale di San Mercurio



Strada da Stazione Casalonga a Masseria Casalonga



Strada da Stazione Casalunga a Masseria Casalunga



Masseria Casalunga