



R E G I O N E B A S I L I C A T A

DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE E MOBILITA'
UFFICIO TRASPORTI
P O T E N Z A



CICLOVIA DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE "TRATTO LUCANO"

DAL CONFINE CON LA REGIONE CAMPANIA (stazione ferroviaria di Rapone)

AL CONFINE CON LA REGIONE PUGLIA (Palazzo San Gervasio - Spinazzola)

Legge 27/12/2015, n. 208, art. 1, comma 640 - D.G.R. 851/2016

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

Codice Elaborato	Contenuto	
RE.01	ELABORATI DESCRITTIVI: Relazione illustrativa	
Scala	Revisione	Firma
	1	Ing. Dante LEONI - Ing. Sonia DE MARINO - Geol. Lucio GNAZZO

Progettazione

EDILING s.r.l.
— SOCIETÀ DI INGEGNERIA —

Ing. Dante LEONI
(direttore tecnico Ediling Srl)

Ing. Sonia DE MARINO

Geol. Lucio GNAZZO

Sommario

0	Premessa	3
0.1	Il quadro normativo di riferimento e la programmazione regionale	3
0.2	Lo studio di fattibilità del documento di indirizzo alla progettazione.....	3
0.3	Obiettivi e criteri generali di progettazione	4
1	Parte Prima	5
1.1	Il tema del progetto: la ciclovia e la sua relazione con l'Acquedotto Pugliese	5
1.2	Il tratto lucano della ciclovia: il territorio attraversato	5
1.3	Attrattività del territorio.....	5
1.3.1	Luoghi d'arte.....	5
1.3.2	Attrazioni naturali.....	6
1.3.3	Attrazioni paesaggistiche.....	6
1.3.4	Attrazioni storico culturali	6
1.3.5	I centri storici attraversati e/o lambiti dalla ciclovia	7
1.3.6	L'enogastronomia	16
1.3.7	I tratturi, i percorsi turistici, le ciclovie	16
1.4	La connessione con l'offerta turistica.....	17
2	Parte Seconda	23
2.1	Riferimenti normativi	23
2.2	Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione.....	24
2.3	Il quadro dei vincoli e gli enti da coinvolgere nell'iter autorizzativo.....	25
2.3.1	Vincoli di tutela ambientale e paesaggistica e di tutela storico culturale.....	25
2.3.2	Vincoli di natura idraulica e idrogeologica	25
2.3.3	Vincoli di natura urbanistica.....	25
2.4	Le ipotesi di tracciato della ciclovia	26
2.4.1	I tracciati dello studio di fattibilità del documento di indirizzo alla progettazione.....	26
2.4.2	Le alternative di tracciato analizzate.....	27
3	Parte Terza	34
3.1	Tracciato di progetto	34
3.2	La suddivisione in tronchi e in sottotratti.....	34
3.3	Analisi dello stato di fatto con descrizione degli interventi di progetto	34
3.4	TRONCO 1 – dalla stazione di RAPONE a BARILE.....	35
3.4.1	TRATTO 01 STAZIONE DI RAPONE – RUVO DEL MONTE	35
3.4.2	TRATTO 02 RUVO DEL MONTE - ATELLA	36
3.4.3	TRATTO 03 ATELLA - RIONERO IN VULTURE.....	37

3.4.4	Tratto 04 RIONERO IN VULTURE- BARILE	38
3.5	TRONCO 2 – da RIONERO IN VULTURE a PALAZZO SAN GERVASIO	39
3.5.1	TRATTO 01 RIONERO IN VULTURE - RIPACANDIDA - GINESTRA.....	39
3.5.2	TRATTO 02 GINESTRA – VENOSA.....	40
3.5.3	TRATTO 03 VENOSA – PALAZZO SAN GERVASIO	41
3.6	PERCORSI SECONDARI DI AVVICINAMENTO.....	42
3.6.1	TRONCO 1 - 02 RUVO DEL MONTE – ATELLA	42
3.6.2	TRONCO 2 - 03 VENOSA - PALAZZO SAN GERVASIO.....	43
4	Parte Quarta.....	44
4.1	Requisiti di Pianificazione – target soddisfatti e livelli di valutazione	44
4.2	Standard tecnici di progettazione – target soddisfatti e livelli di valutazione	44
5	Parte Quinta	46
5.1	Fattibilità urbanistica	46
5.2	Fattibilità ambientale	46
5.3	Aspetti idrogeologici ed idraulici	46
5.4	Aspetti geologici, geotecnici e sismici	46
5.5	Relazione sulle interferenze	46
5.6	Relazione sulla gestione delle materie	46
5.7	Disponibilità delle aree	47
5.8	Cronoprogramma delle fasi attuative	47
5.9	Indicazioni relative ad accessibilità, utilizzo e manutenzione delle opere.....	48
5.10	Prime indicazioni e prescrizioni per la stesura dei piani di sicurezza	48
6	Parte sesta.....	49
6.1	Stima sommaria delle opere.....	49
6.2	Suddivisione in Lotti Funzionali	49
6.3	Quadro economico dell’opera.....	50

0 Premessa

0.1 Il quadro normativo di riferimento e la programmazione regionale

Con la Legge di Stabilità 2016, legge 28.12.2015, n.208, all'articolo 1, comma 640, il legislatore nazionale ha stanziato risorse – relativamente agli anni 2016, 2017 e 2018 – per la realizzazione di interventi finalizzati allo sviluppo della mobilità ciclistica ed in particolare per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per alcuni percorsi, fra i quali la “ Ciclovìa dell'Acquedotto Pugliese” da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE), attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia.

Ai sensi del citato disposto normativo, la Giunta Regionale di Basilicata con Deliberazione n.251/2016 ha approvato lo schema di Protocollo d'Intesa da sottoscrivere fra il MIT, il MiBACT e le Regioni Puglia, Basilicata e Campania, per la realizzazione di detta Ciclovìa. In data 05 agosto 2016 è intervenuta la sottoscrizione dello stesso, repertoriato al n.16731 del 05/08/2016 con D.G.R. 16.10.2016 n.1236 e la Regione Basilicata è stata individuata quale Soggetto Attuatore e Beneficiario dei contributi stanziati dall'art.61, comma 640 della legge n.208/2015 per il tratto di Ciclovìa dell'Acquedotto Pugliese di propria competenza territoriale.

Ai sensi del citato disposto normativo in data 05 agosto 2016 è intervenuta la sottoscrizione di un Protocollo d'intesa fra il MIT, il MiBACT e le Regioni Puglia, Basilicata e Campania, per la realizzazione della Ciclovìa dell'Acquedotto Pugliese e con D.G.R. 26.10.2016, n. 1236, la Regione Basilicata è stata individuata quale Soggetto Attuatore e Beneficiario dei contributi stanziati dall'art. 61, comma 640 della legge n. 208/2015 per il tratto di Ciclovìa dell'Acquedotto Pugliese di propria competenza territoriale. Con la stessa deliberazione è stato inoltre approvato il quadro economico indicante la quantificazione delle risorse necessarie all'attuazione dell'intervento, comprensiva degli oneri necessari per la redazione del progetto di fattibilità e dei successivi livelli di progettazione ed è stato individuato l'Ufficio Trasporti della Regione quale struttura competente nell'attuazione dell'intervento.

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con Direttiva Prot. n. 133 del 11/04/2017, ha disposto le somme occorrenti per la redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica a favore delle varie regioni e con decreto direttoriale, Prot. n. 23 del 16 maggio 2017, sono state ripartite le risorse relative alla progettazione di fattibilità tecnico economica fra le Ciclovie di cui all'articolo 1, comma 640, della legge n. 208/2015.

Con D.G.R. n. 268 del 04/04/2019 la Giunta Regionale ha approvato il nuovo schema di Protocollo d'Intesa che la Regione Basilicata è tenuta a sottoscrivere con il MIT e le Regioni Puglia e Campania ai sensi del Decreto Interministeriale n. 517/2018.

Al fine di avviare le attività propedeutiche alla redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed economica per la realizzazione del tratto di Ciclovìa dell'Acquedotto Pugliese di competenza lucana, con Determinazione Dirigenziale n. 24A2.2018/D.00055 del 14/2/2018 è stato nominato e costituito un Gruppo di Lavoro Interdipartimentale composto da tecnici esperti in materia di mobilità ciclistica interni all'Amm.ne Regionale.

Contestualmente, pur nell'incertezza del mutevole quadro finanziario e regolatorio intervenuto, per quanto possibile, il Gruppo di Lavoro incaricato ha redatto il documento Ciclovìa dell'Acquedotto Pugliese Tracciato Lucano dalla stazione di Calitri al confine con la Regione Puglia - Documento di indirizzo alla progettazione, approvato con Determinazione Dirigenziale n. 24AD.2019/D.00198 del 12/4/2019 e propedeutico all'affidamento del servizio di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica da definirsi così come compiutamente è stato stabilito dalle ultime previsioni normative di cui al DM 517/2018 e relativo allegato schema tipo di Protocollo di Intesa.

0.2 Lo studio di fattibilità del documento di indirizzo alla progettazione

In ragione delle determinazioni che la Regione Basilicata ha assunto prima con Delibera di G.R. n. 851/2016 e poi con Delibera di G.R. n. 1236/2016, è stato redatto il Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP)

che fornisce i riferimenti per la predisposizione del presente *Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica* relativo al tronco della Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese in territorio lucano, dal confine con la Campania fino al confine con la Puglia per uno sviluppo di circa 90 km.

Il documento fornisce precisi indirizzi per lo sviluppo del progetto di fattibilità tecnica economica della ciclovía dell'Acquedotto Pugliese nel tratto lucano, ed in particolare prevede che l'itinerario deve prevedere l'interconnessione con gli altri itinerari cicloturistici e le altre reti di trasporto, in particolare ferroviarie, attraverso la realizzazione dei collegamenti ciclabili con le località limitrofe sedi di stazioni ferroviarie.

La Direttiva del MIT n. 133 del 11.04.2017, in particolare, al punto 3 "*Criteri per la proposizione dei progetti e degli interventi*" stabilisce che:

Sulla base del Progetto di fattibilità tecnica ed economica i soggetti capofila propongono uno o più interventi e progetti, per ciascuna ciclovía prioritaria, di lotti funzionali immediatamente percorribili o percorribili a seguito di interventi di "modesto importo economico", individuati sulla base dei criteri che, in via indicativa e non esaustiva, vengono di seguito riassunti:

a) rapporto costi-benefici, privilegiando maggiore lunghezza di itinerario ciclabile a minor costo chilometrico;

b) fruibilità, in termini di lotti funzionali già pedalabili in sicurezza o pedalabili a seguito di interventi sulle regole d'uso;

c) accessibilità e intermodalità con la rete stradale, il trasporto su gomma e il trasporto ferroviario;

d) percorribilità da parte di ciclisti inesperti, utenti disabili, utenti deboli e nuclei familiari.

In data 29 novembre 2018, inoltre, con D.l. n. 517, sono stati definiti nuovi criteri omogenei di individuazione e realizzazione dei progetti e degli interventi relativi al Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dovrà essere pertanto definito così come compiutamente stabilito dalle ultime previsioni normative e regolatorie e dal nuovo Protocollo di Intesa che le Regioni e il MIT andranno a sottoscrivere.

0.3 Obiettivi e criteri generali di progettazione

Il presente studio di fattibilità tecnico ed economica riguarda la realizzazione di un itinerario ciclabile lungo questo tracciato, un percorso integrato con l'ambiente circostante che ne valorizzi le qualità. La realizzazione dell'itinerario ciclabile rappresenta un'opportunità di valorizzazione ambientale, una forma di fruizione "culturalmente evoluta" del territorio e un'occasione per mettere in rete le emergenze ambientali e culturali assieme alle attività commerciali e ricettive presenti, contribuendo così alla crescita complessiva del territorio attraversato.

Il progetto persegue i seguenti obiettivi fondamentali:

1. Integrazione dell'infrastruttura nell'ambiente che attraversa;
2. Economicità: attivazione del maggior sviluppo chilometrico con impiego limitato di risorse finanziarie, in modo da sviluppare una rete ciclabile organica ed estesa e impiegare le risorse per la risoluzione di situazioni critiche (attraversamenti, messa in sicurezza, collegamenti, ...);
3. Scelte costruttive finalizzate alla massima fruizione ed accessibilità;
4. Sostenibilità in termini di durata, manutenibilità e ciclo di vita delle opere;
5. Semplicità costruttiva, qualità e riconoscibilità degli interventi;

Gli interventi sono caratterizzati da una bassa intensità, in modo da non sovraccaricare ulteriormente il palinsesto territoriale ma semplicemente attivare sinergie esistenti.

1 Parte Prima

1.1 Il tema del progetto: la ciclovia e la sua relazione con l'Acquedotto Pugliese

L'acquedotto pugliese è un capolavoro di ingegneria idraulica, la rete idrica ha una estensione di 22.500 chilometri attraversando la regione Basilicata. A cent'anni dalla sua realizzazione, esso è ancora una delle maggiori opere acquedottistiche del mondo, tanto da suggerire e raccomandare il suo inserimento nei beni da tutelare da parte dell'Unesco.

L'obiettivo della realizzazione dell'opera, avviata nel 1906, è stato quello di risolvere il millenario problema della penuria d'acqua nella regione Puglia, cambiandone il volto: l'impossibilità di estrarre facilmente acqua dal sottosuolo pugliese comportava la necessità, in molte località, di raccogliere l'acqua piovana nelle cisterne ed adoperarla anche per uso potabile. In questo modo, non potevano essere garantite la necessità sufficiente di acqua né la necessaria prevenzione da epidemie.

Il canale principale, linea guida di questo progetto, trasporta l'acqua delle sorgenti del Sele e di Cassano Irpino per circa 250 km fino a Villa Castelli in provincia di Brindisi, attraversando territori di particolare interesse ambientale e paesaggistico oltre che mete turistiche affermate. Sopra questo canale corre la pista di servizio dell'acquedotto la quale, pur intersecando diverse strade anche di traffico sostenuto, costituisce un percorso continuo ed omogeneo, facilmente adattabile all'uso della bicicletta.

Il percorso cicloturistico ipotizzato, parte dalle sorgenti dell'Acquedotto, nel Comune campano di Caposele (AV), fino a raggiungere la cascata monumentale di Santa Maria di Leuca (LE) che sfocia nel mare. Proprio la cascata monumentale, costruita nel 1939, fu pensata e realizzata per celebrare la conclusione delle opere. Difatti fu inaugurata poco prima dell'inizio della seconda guerra mondiale e per l'occasione fu portata da Roma la Colonna Romana Monolitica installata lungo la discesa a mare che affianca tuttora la cascata. Pertanto la Ciclovia attraverserà la Valle dell'Ofanto e la Alta Irpina in Campania, il Vulture in Basilicata e l'Alta Murgia, la Valle d'Itria e l'entroterra del Salento in Puglia.

1.2 Il tratto lucano della ciclovia: il territorio attraversato

Il percorso ciclabile dell'Acquedotto Pugliese attraversa un territorio prevalentemente montuoso e collinare, di particolare bellezza paesaggistica ed ambientale, che conserva la propria identità culturale ed il proprio sistema insediativo rurale. Dal comune di Rapone a Palazzo San Gervasio, si attraversano i comuni di Ruvo del Monte, San Fele, Atella, Rionero in Vulture, Barile, Ripacandida, Ginestra e Venosa, tutti ricchi di elementi di interesse storico-culturale, archeologico, architettonico, ambientale e paesaggistico.

1.3 Attrattività del territorio

Il percorso ciclabile vuole figurarsi come un tour culturale che, seguendo il percorso dell'Acquedotto Pugliese, attraversa borghi ricchi di storia e tradizioni. Sono stati individuati luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico culturali con accesso diretto odalla ciclovia e in una buffer zone di 2Km e 5Km in prossimità della stessa.

1.3.1 Luoghi d'arte

Per luoghi d'arte e cultura si intendono musei, monumenti, aree archeologiche, archivi, biblioteche inseriti negli elenchi ufficiali nazionali ed ai quali sono stati attribuiti marchi di tutela e/o qualità. Un esempio dei luoghi d'arte presenti nel territorio attraversato dalla ciclovia sono: il Castello e la torre Angioina a Ruvo del

Monte, il Museo Civico Archeologico di Ruvo del Monte; il Parco Paleolitico ad Atella, il Museo della Civiltà dell'Aglianico ed il Museo del brigantaggio a Rionero in Vulture; la Tomba del console Marcus a Venosa, la Fontana Aragonese a Venosa, l'Anfiteatro Romano di Venosa, Scavi Archeologici Notarchirico, le Catacombe ebraiche di Venosa, la Pinacoteca D'Errico a Palazzo San Gervasio.

1.3.2 Attrazioni naturali

Le attrazioni naturali sono aree di particolare bellezza naturale, inserite negli elenchi ufficiali delle aree protette dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio. Sono attrazioni naturali: il Bosco Bradano, il Bosco di Monte Sirico, il Bosco della Bufata, il Bosco Grande di Forenza, il Boschetto di San Domenico, il Monte Vulture,.

1.3.3 Attrazioni paesaggistiche

Per attrazioni paesaggistiche si intendono quei luoghi di particolare bellezza che caratterizzano il paesaggio. Si riportano, ad esempio: le Cascate di San Fele, la Riserva naturale regionale, il lago piccolo di Monticchio, i Laghi di Monticchio. Tra le attrazioni paesaggistiche architettoniche, invece, ritroviamo tutti i ponti canale e gli edifici dismessi dell'Acquedotto Pugliese.

1.3.4 Attrazioni storico culturali

Per attrazioni storico culturali si intendono tutti quei luoghi che rappresentano un'attrazione turistica per il luogo in cui si trovano, in particolare per il proprio valore culturale e per il proprio significato storico, ad esempio, Palazzo Giannattasio a Rionero in Vulture, Palazzo Fortunato e Biblioteca a Rionero in Vulture, il Castello ducale del Balzo a Venosa, la Domus Federiciana a Palazzo San Gervasio. Fanno parte delle attrazioni storico culturali anche i luoghi di culto quali: la Chiesa S. Marco Evangelista, la Chiesa S. Maria Delle Vittorie, la Chiesa Ss. Sacramento, Chiesa Ss. Annunziata, la Chiesa S. Maria Delle Grazie, la Chiesa S. Nicola Vescovo, il Santuario e Chiesa di San Donato, la Chiesa Santa Maria del Sepolcro, la Chiesa di San Giuseppe.

1.3.5 I centri storici attraversati e/o lambiti dalla ciclovìa

RAPONE

I territori di Rapone vedono la presenza dell'uomo sin dal periodo paleolitico. Sul suo nome diverse sono le leggende, la più famosa delle quali narra che il fondatore sarebbe stato "Rapo", un eroe etrusco la cui memoria è tramandata nel poema virgiliano dell'Eneide.

Rapone è uno splendido borgo adagiato sul colle che domina l'incantata valle di Vitalba, circondato da boschi e da terreni adatti per i pascoli.

L'attuale abitato trae le sue origini nel periodo dell'alto medioevo e, nei secoli, è appartenuto a vari signori che lo hanno tenuto in loro potere fino al termine dell'epoca feudale ad inizi del XIX secolo.

Il centro storico è ricco di palazzi gentilizi realizzati tra Seicento e Ottocento e i numerosi fregi e mascheroni a decoro anche delle case più modeste rendono particolarmente caratteristica la struttura architettonica dell'intero paese.



FIGURA 1. VEDUTA AEREA DEL BORGO DI RAPONE

RUVO DEL MONTE

L'antica città sannita di Ruvo sorge nell'area del Vulture Melfese, il suo toponimo è derivato dall'antica "Rufae" o "Rufrae" distrutta da Annibale dopo la battaglia di Canne nel 216 a.C. e citato in diverse fonti antiche. Da sempre il centro abitato è stato un crocevia tra l'interno della Basilicata e la Campania. A testimonianza del glorioso passato feudale domina ancora la torre angioina e i resti delle mura del castello che conserva ancora le originali merlature e che si presta ad un affascinante belvedere. Il paese fu profondamente provato dal disastroso terremoto del 23 Novembre 1980 che rase al suolo gran parte del patrimonio storico culturale del paese. Per il paesaggio che lo circonda, quello tipico e seducente del Vulture Melfese, circondato da boschi, sorgenti, torrenti e aree da pascolo, Ruvo del Monte può essere il luogo ideale per chi ama perdersi nel silenzio della natura.



FIGURA 2. VEDUTA AEREA DEL CENTRO DI RUVO DEL MONTE

ATELLA



Il centro abitato di Atella sorge su di un'altura che domina la valle di Vitala, nel cuore del Vulture Alto Bradano. Il paese è circondato da colline che disegnano un anfiteatro naturale tra castagneti, vigneti e uliveti. Condivide con il vicino comune di Rionero in Vulture due specchi d'acqua dal fascino inequivocabile che occupano il cratere del vulcano spento del Vulture: i laghi di Monticchio. Il nucleo abitativo di Atella deve la fondazione a Roberto D'Angiò tra il 1320 e il 1330 che dotò la città di una cinta muraria e un castello, cui si accedeva attraverso due porte, una delle quali, quella di S.Michele, è ancora visibile. Numerosi sismi nei secoli passati hanno rovinato gran parte del patrimonio urbano.

Immerso in uno scenario naturale dove le bellezze di un variopinto paesaggio emergono incontrastate, questo piccolo paese cela la memoria di un passato che affonda le sue radici in tempi antichissimi.

Nelle vicinanze del cimitero di Atella sono stati, infatti, rinvenuti dei reperti come frammenti di ossa lunghe e una lunga zanna, che testimoniano la presenza di insediamenti preistorici sul territorio.

Di grande interesse è ciò che è emerso dalla ricostruzione storica: si attesta che probabilmente 650-550.000 anni fa questo posto fu abitato da gruppi di homo erectus che cacciavano animali quali il bisonte, l'elefante e altri ancora con armi costruite in pietra.



FIGURA 3. PORTA SAN MICHELE AD ATELLA

RIONERO IN VULTURE

Posto ai piedi del monte Vulture, è circondato da un territorio ricco di bellezze naturali, tra cui spiccano i laghi di Monticchio. I due specchi d'acqua sorgono al posto del cratere del vulcano spento Vulture ed in essi si riflette l'abbazia benedettina di S. Michele. La storia di Rionero è segnata da interessanti rinvenimenti di tombe del IV sec. a.C. e l'antichità della sua storia è confermata dal rinvenimento di resti di un acquedotto di epoca romana. Dopo la caduta dell'impero romano, i Normanni vi si insediano e la zona di Monticchio diviene rifugio di monaci basiliani. Rionero si distingue come uno dei maggiori centri del brigantaggio postunitario in Basilicata ed inoltre ha dato i natali al famoso meridionalista Giustino Fortunato, che con una serie di interventi riuscì a far riemergere il paese dalle dure condizioni di vita.



FIGURA 4. VEDUTA DEI LAGHI DI MONTICCHIO

BARILE

L'insediamento di Barile è uno dei paesi di origine greco-albanese di cui da secoli si conservano tradizioni, culti religiosi e la lingua; è per sua natura quindi molto caratteristico. In questo borgo il rito greco permase fino al XVII secolo per quanto ancora oggi si conservino diversi culti di origine ortodossa e albanese.

Le tracce delle origini greco-albanesi sono ancora evidenti in alcune architetture del paese: archi e portali, strade lastricate in pietra, palazzi storici, architetture religiose e vicoli caratteristici. Barile è famosa per le cantine dello "Sheshë", un complesso collinare costituito da un insieme di grotte scavate nel tufo lavico.



FIGURA 5. CARATTERISTICHE SHESHË A BARILE

RIPACANDIDA

Probabilmente fondata intorno al VII secolo a.C. deve il suo nome alla "bianca rupe" su cui si erge il borgo. L'attuale borgo risale al tempo delle invasioni gotiche quando gli abitanti dalla valle si trasferirono sul colle bianco dove costruirono le proprie abitazioni. Successivamente il paese venne fortificato dai Longobardi con mura e torri. Il centro storico è ricco di testimonianze medioevali, edifici signorili, palazzi e decorazioni di epoca normanna circondato dal monte Vulture e dalla valle di Vitalba. Ripacandida è spesso definita la "piccola Assisi" per i pregevoli affreschi di scuola giottesca che decorano le pareti del santuario dedicato al patrono della città, San Donato vescovo. Nell'aprile del 1861, così come altri borghi del Vulture, si schiera con i briganti contro il nuovo stato unitario italiano. Un ricco patrimonio ambientale e naturale circondato da boschi, sorgenti, torrenti e aree da pascolo circondano l'area del Vulture.



FIGURA 6. L'ANTICO BORDO DI RIPACANDIDA

GINESTRA

Il borgo di Ginestra, fondato da esuli albanesi nel 1478 grazie alla concessione delle terre da parte degli aragonesi, sorge sulle rovine di una antica città lombarda distrutta all'epoca dai normanni. Dolcemente adagiata su un colle, le origini arbëreshë sono ancora vive nei suoi abitanti che tuttora parlano prevalentemente la lingua albanese. Il nome del borgo fa riferimento alla colorata pianta presente lungo i pendii di tutto il suo territorio. La doppia denominazione di vie e piazza in italiano e latino colpisce per la sua singolarità e conferma quanto siano radicate le origini albanesi del piccolo borgo. Il versante che conduce al monte Vulture è dominato da un paesaggio ricco di filari di viti e ulivi, dall'altro versante dominano immense distese di campi di grano. Il paesaggio è caratterizzato da tratturi, fontane e casolari diroccati che lo rendono tipicamente rurale.



FIGURA 7. IL BORGO DI GINESTRA

VENOSA

Le origini di Venosa si perdono nella notte dei tempi: infatti a pochi chilometri dal centro abitato è stato trovato il sito archeologico più antico della Basilicata con ritrovamenti legati all'omo herectus e numerosi strumenti litici. Venosa fu strappata ai Sanniti dai Romani nel 291 a.C. e da quel momento la storia del borgo è indissolutamente legata a Roma. Qui vi nacque il grande poeta latino Quinto Orazio Flacco e, a partire dal 70 d.C., una colonia ebraica vi si trasferì a testimonianza della convivenza tra etnie. Nell'alto medioevo arrivano a Venosa prima i Longobardi, poi i Saraceni ed infine i Bizantini. Si sviluppa sotto la presenza benedettina il complesso della Santissima Trinità con annessa chiesa dell'Incompiuta. Nel cuore del borgo antico si trova il castello di Pirro del Balzo che domina imponente il centro storico della città. Del castello si possono ammirare le quattro torri cilindriche che segnano gli angoli della pianta quadrangolare, un profondo fossato ed un ampio cortile circondato da un loggiato rinascimentale.



FIGURA 8. IL CASTELLO DI PIRRO DEL BALZO DALL'ALTO

Venosa risulta un punto irrinunciabile della ciclovia dell'Acquedotto Pugliese considerate le numerose attrazioni che offre, e tra esse:

- Abbazia della Trinità
- Anfiteatro
- Castello
- Cattedrale
- Incompiuta
- La Domus
- Le terme
- Museo Nazionale
- Parco Paleontologico di Notarchirico
- Quinto Orazio Flacco
- Scavi Archeologici di Venosa

PALAZZO SAN GERVASIO

Il borgo inizia a svilupparsi intorno al XI secolo d.C. quando venne fatto edificare il “Palatium Sancti Gervasii” dall’imperatore stupor mundi Federico II di Svevia che lo adibì a propria dimora di caccia e luogo per l’allevamento dei suoi cavalli. Dal centro abitato si gode di un’ampia panoramica sulla vicina Murgia pugliese.

A seguito delle varie dominazioni nei secoli, il castello ed il borgo passano in custodia a diverse famiglie. Il paese partecipò ai moti partenopei piantando l’albergo della libertà in piazza e pagandone le conseguenze con la morte di numerosi compatrioti e subendo saccheggi e incendi. Il borgo appartiene ad uno dei comuni della valle dell’alto Bradano ed è circondato da una rigogliosa vegetazione e numerose alture. La zona risulta essere ricca di acque e pascoli in netta contrapposizione con il vicino altopiano arido della Murgia pugliese. Incastonato in una conca naturale tra alberi secolari e una pineta, risulta essere molto suggestivo il lago Frontetusio.



FIGURA 9. VEDUTA AEREA DEL BORGO DI PALAZZO S.GERVASIO

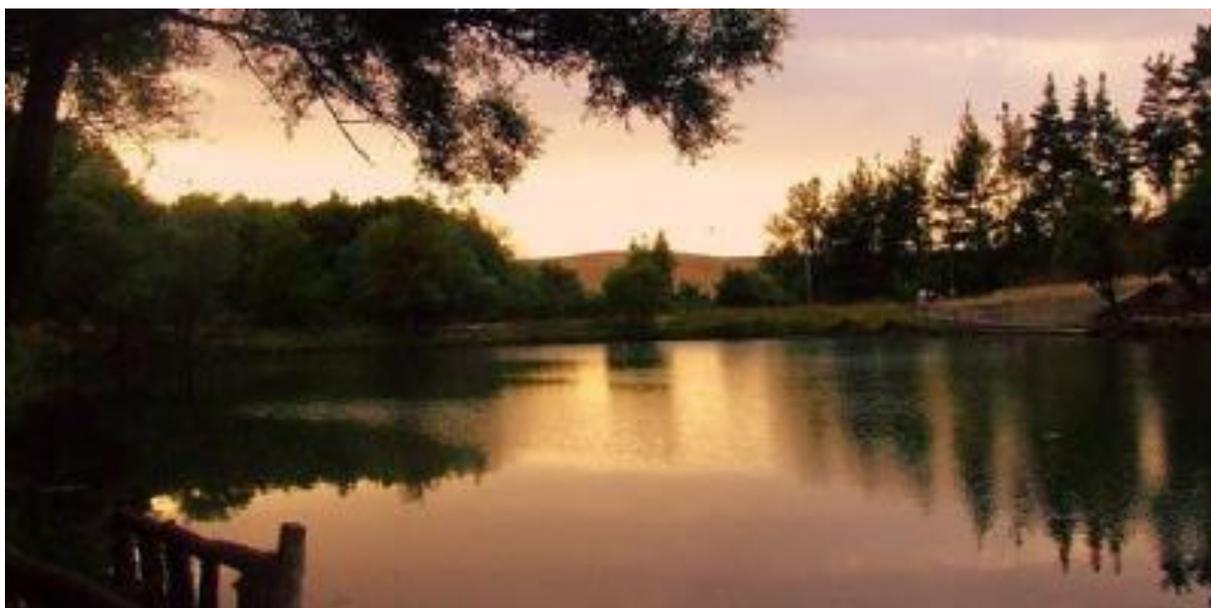


FIGURA 10. IL LAGO DI FRONTESUSIO

1.3.6 L'enogastronomia

La gastronomia è uno degli elementi caratterizzanti della cultura di un popolo. La Lucania, racconta attraverso il suo cibo l'identità di una terra che, al centro del Sud Italia, è stata luogo di passaggio di genti e di contaminazioni culturali che oggi hanno portato alle tradizioni della cucina. Per questo la forza del cibo lucano si fonda su una unicità anomala, fatta di sintesi di gusti, arricchiti dalle trasformazioni dei secoli, e di prodotti che passavano per questa terra e da questa terra venivano accolti e contaminati. I principali prodotti enogastronomici sono: Aglianico del Vulture (cantine di Barile, di Venosa, di Rionero in Vulture, Palazzo San Gervasio), formaggi di latte ovino (Ginestra, Atella, Barile, Ruvo del Monte), il miele di Ripacandida, olio Vulture (Atella).

1.3.7 I tratturi, i percorsi turistici, le ciclovie

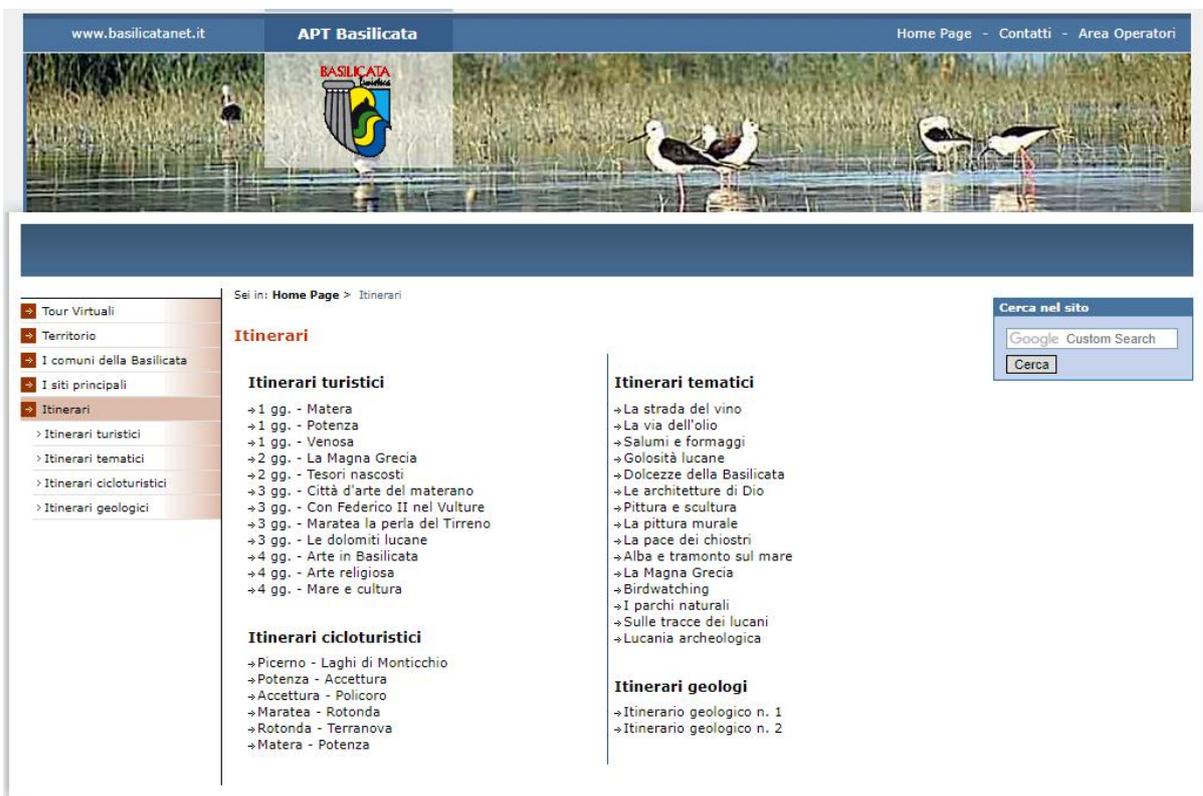
Nel territorio attraversato dal percorso ciclabile sono presenti percorsi turistici, tratturi e ciclovie. Tra i percorsi turistici, troviamo l'itinerario che da Rionero in Vulture giunge a Barile e prosegue in direzione Rapolla e Melfi; l'itinerario che da Ginestra, giunge a Ripacandida e Palazzo San Gervasio e l'itinerario che da Atella giunge a Filiano, Lagopesole e Acerenza.

Il tratturo è un largo sentiero erboso, pietroso o in terra battuta, sempre a fondo naturale, originatosi dal passaggio e dal calpestio degli armenti. Di norma la misura della larghezza della sede del tracciato viario è di 111 metri corrispondenti a sessanta passi napoletani. Il suo tragitto segna la direttrice principale del complesso sistema reticolare dei percorsi che si snodano e si diramano in sentieri minori costituiti dai tratturelli bretelle che univano tra loro i tratturi principali, dai bracci e dai riposi. Questi percorsi erano utilizzati dai pastori per compiere la transumanza ossia per trasferire con cadenza stagionale mandrie e greggi da un pascolo all'altro. Lungo il percorso ciclabile vi è l'interconnessione con i tratturi e sono riportati nelle tavole **TAV.P.01.1, TAV.P.01.2, TAV.P.01.3, TAV.P.01.4.**

Riguardo le ciclovie turistiche, nel territorio attraversato dal percorso ciclabile sono presenti percorsi cicloturistici Bicitalia. In particolare, la ciclovia Bicitalia 10- Ciclovia dei Bordone, attraversa i comuni di Ruvo del Monte, Barile e Venosa; la ciclovia Bicitalia 3 – Ciclovia Francigena attraversa i comuni di Venosa e Palazzo San Gervasio.

1.4 La connessione con l'offerta turistica

Dalla consultazione del sito della ATP della regione Basilicata <http://www.aptbasilicata.it/> (si veda la pagina della provincia di Potenza) è possibile verificare che sono già attive iniziative finalizzate a valorizzare il territorio con offerta di itinerari turistici, itinerari cicloturistici, itinerari tematici ed itinerari geologici.



The screenshot shows the website for APT Basilicata. The header includes the URL www.basilicatanet.it, the logo for APT Basilicata, and navigation links for Home Page, Contatti, and Area Operatori. Below the header is a banner image of birds in a wetland. The main content area is titled 'Itinerari' and is divided into four categories: Itinerari turistici, Itinerari cicloturistici, Itinerari tematici, and Itinerari geologi. A search bar is located in the top right corner.

Sei in: Home Page > Itinerari

Itinerari

Itinerari turistici

- 1 gg. - Matera
- 1 gg. - Potenza
- 1 gg. - Venosa
- 2 gg. - La Magna Grecia
- 2 gg. - Tesori nascosti
- 3 gg. - Città d'arte del materano
- 3 gg. - Con Federico II nel Vulture
- 3 gg. - Maratea la perla del Tirreno
- 3 gg. - Le dolomiti lucane
- 4 gg. - Arte in Basilicata
- 4 gg. - Arte religiosa
- 4 gg. - Mare e cultura

Itinerari cicloturistici

- Picerno - Laghi di Monticchio
- Potenza - Accettura
- Accettura - Policoro
- Maratea - Rotonda
- Rotonda - Terranova
- Matera - Potenza

Itinerari tematici

- La strada del vino
- La via dell'olio
- Salumi e formaggi
- Golosità lucane
- Dolcezza della Basilicata
- Le architetture di Dio
- Pittura e scultura
- La pittura murale
- La pace dei chiostrì
- Alba e tramonto sul mare
- La Magna Grecia
- Birdwatching
- I parchi naturali
- Sulle tracce dei lucani
- Lucania archeologica

Itinerari geologi

- Itinerario geologico n. 1
- Itinerario geologico n. 2

da <http://www.aptbasilicata.it/Itinerari.66.0.html>

La ciclovía della Acquedotto Pugliese nel tratto lucano potrà essere a buon diritto inserita in tale itinerari giacché essa tocca luoghi d'arte e della cultura di rilevanza eccezionale, attraversa paesaggi di notevolissima suggestione, offre la possibilità di arricchire l'offerta ricreativa con l'offerta enogastronomia locale.

Limitandosi alla mera consultazione del sito della ATP si trovano le offerte appresso elencate:

www.basilicatanet.it **APT Basilicata** Home Page - Contatti - Area Operatori

Sei in: Home Page > Itinerari > Itinerari turistici > 1 gg. - Venosa

1 gg. - Venosa

Durata dell'itinerario: 1 giorno

L'itinerario nella città di Orazio inizia con la visita al Parco Archeologico, all'Abbazia della Trinità e all'Incompiuta. Il centro storico conserva l'antico impianto stradale, lungo il quale si affacciano numerose fontane monumentali.

Nel centro storico troviamo il Castello Pirro del Balzo, che ospita il museo, e la Cattedrale.

Itinerari turistici

- 1 gg. - Matera
- 1 gg. - Potenza
- 1 gg. - Venosa
- 2 gg. - La Magna Grecia
- 2 gg. - Tesori nascosti
- 3 gg. - Città d'arte del materano
- 3 gg. - Con Federico II nel Vulture
- 3 gg. - Maratea la perla del Tirreno
- 3 gg. - Le dolomiti lucane
- 4 gg. - Arte in Basilicata
- 4 gg. - Arte religiosa
- 4 gg. - Mare e cultura

da <http://www.aptbasilicata.it/1-gg-Venosa.730.0.html>

www.basilicatanet.it **APT Basilicata** Home Page - Contatti - Area Operatori

Sei in: Home Page > Itinerari > Itinerari turistici > 3 gg. - Con Federico II nel Vulture

3 gg. - Con Federico II nel Vulture

Durata dell'itinerario: 3 giorni

Lagopesole ospita il monumentale Castello di Federico, recentemente restaurato.

Proseguendo sulla strada Potenza-Melfi arriviamo ai Laghi di Monticchio, località ideale per un pic-nic.

Non molto distante troviamo Melfi, sede di un bellissimo castello normanno, al cui interno è situato il museo archeologico. Il nostro itinerario si conclude a Lavello.

Itinerari turistici

- 1 gg. - Matera
- 1 gg. - Potenza
- 1 gg. - Venosa
- 2 gg. - La Magna Grecia
- 2 gg. - Tesori nascosti
- 3 gg. - Città d'arte del materano
- 3 gg. - Con Federico II nel Vulture
- 3 gg. - Maratea la perla del Tirreno
- 3 gg. - Le dolomiti lucane
- 4 gg. - Arte in Basilicata
- 4 gg. - Arte religiosa
- 4 gg. - Mare e cultura

da <http://www.aptbasilicata.it/3-gg-Con-Federico-II-nel-Vulture.726.0.html>

www.basilicata.net.it APT Basilicata Home Page - Contatti - Area Operatori

Sei in: Home Page > Itinerari > Itinerari turistici > 4 gg. - Arte in Basilicata

4 gg. - Arte in Basilicata

Durata dell'itinerario: 4 giorni

L'itinerario comincia da Potenza. Nel centro storico, lungo via Pretoria, è possibile ammirare la Cattedrale e le Chiese.

Interessante anche il Museo Provinciale. Sosta ad Acerenza, per ammirare la splendida Cattedrale dell'XI sec. d. C. A Venosa possiamo ammirare il Parco Archeologico, l'Abbazia della Trinità e l'Incompiuta.

Nel centro storico troviamo il Castello Pirro del Balzo, che ospita il museo, e la Cattedrale.

L'itinerario si conclude a Melfi, sede di un bellissimo castello normanno, al cui interno è situato il museo archeologico.

Cerca nel sito
Google Custom Search
Cerca

Itinerari turistici

- 1 gg. - Matera
- 1 gg. - Potenza
- 1 gg. - Venosa
- 2 gg. - La Magna Grecia
- 2 gg. - Tesori nascosti
- 3 gg. - Città d'arte del materano
- 3 gg. - Con Federico II nel Vulture
- 3 gg. - Maratea la perla del Tirreno
- 3 gg. - Le dolomiti lucane
- 4 gg. - Arte in Basilicata
- 4 gg. - Arte religiosa
- 4 gg. - Mare e cultura

da <http://www.aptbasilicata.it/4-gg-Arte-in-Basilicata.723.0.html>

www.basilicata.net.it APT Basilicata Home Page - Contatti - Area Operatori

Sei in: Home Page > Itinerari > Itinerari turistici > 4 gg. - Arte religiosa

4 gg. - Arte religiosa

Durata dell'itinerario: 4 giorni

A Matera possiamo ammirare la bellissima Cattedrale. Molto suggestivo da visitare è il Parco delle Chiese Rupestri, con le sue chiese affrescate scavate nella roccia.

Sosta ad Acerenza, per ammirare la splendida Cattedrale dell'XI sec. d. C. Concludiamo l'itinerario a Venosa, città di Orazio, dove visiteremo l'Abbazia della Trinità e l'Incompiuta.

Nel centro storico troviamo la Cattedrale. A Melfi troviamo la Cattedrale del XII sec. Molto bella la Cripta di Santa Margherita, restaurata da poco.

Cerca nel sito
Google Custom Search
Cerca

Itinerari turistici

- 1 gg. - Matera
- 1 gg. - Potenza
- 1 gg. - Venosa
- 2 gg. - La Magna Grecia
- 2 gg. - Tesori nascosti
- 3 gg. - Città d'arte del materano
- 3 gg. - Con Federico II nel Vulture
- 3 gg. - Maratea la perla del Tirreno
- 3 gg. - Le dolomiti lucane
- 4 gg. - Arte in Basilicata
- 4 gg. - Arte religiosa
- 4 gg. - Mare e cultura

da <http://www.aptbasilicata.it/4-gg-Arte-religiosa.722.0.html>

www.basilicatanet.it APT Basilicata Home Page - Contatti - Area Operatori



Sei in: [Home Page](#) > [Itinerari](#) > [Itinerari tematici](#) > [La strada del vino](#)

La strada del vino

Venosa: Aglianica

Aglianica è una manifestazione che si svolge nel periodo estivo nei paesi del Vulture. Spettacoli, seminari, degustazioni, laboratori del gusto, convegni ed esposizioni si susseguono per mostrare il meglio del vino aglianico (uno tra i più pregiati d'Italia), della gastronomia lucana e dei suoi sapori. Le aziende vinicole della zona mettono in mostra le proprie produzioni che, ogni anno, vengono vagliate ed analizzate da sommelier ed esperti del settore vinicolo. La manifestazione dedica ogni anno una sezione ai migliori vini d'Italia, che vengono presentati in appositi convegni. Alla manifestazione sono presenti anche numerosi ristoratori della regione, che presentano al pubblico i propri prodotti.



Barile

Il nome del paese deriva probabilmente da barrale o barrelium, dazi imposti anticamente sulle greggi. Barile potrebbe anche essere un riferimento allo stemma che raffigura un barile e un grappolo d'uva, a testimonianza della produzione del vino aglianico. Interessanti sono le cantine scavate nel tufo circa cinque secoli fa e che oggi sono utilizzate per l'invecchiamento del vino. Il patrimonio artistico del paese è costituito dalla Chiesa Madre della Madonna delle Grazie che conserva opere d'arte del XV sec., la chiesa di S. Nicola del 1780 e la Fontana dello Steccato del 1793 su cui figurano immagini aventi funzione di protezione dal malocchio. Nel periodo pasquale la sacra rappresentazione della Via Crucis, con le sue caratteristiche scene e i suoi costumi tipici, arricchisce il patrimonio culturale di Barile conferendogli una forte connotazione folcloristica.



Rionero in Vulture: Il vino

L'Aglianico del Vulture è senza dubbio tra i migliori vini prodotti in regione ed è anche l'unico a fregiarsi dal 1971 del marchio d.o.c. Viene prodotto nella zona del monte Vulture, antichissimo vulcano spento, che per l'origine dei suoi terreni conferisce al vino quelle caratteristiche di gusto così rare e tanto apprezzate. Annoverato tra i migliori vini d'Italia e d'Europa (ha infatti ricevuto molti riconoscimenti in campo internazionale) l'Aglianico del Vulture d.o.c. è prodotto da vitigni introdotti ai tempi della Magna Grecia. Ha colore rosso rubino o granato vivace e con l'invecchiamento presenta riflessi che tendono all'arancione. Ha un odore vinoso gradevole, sapore asciutto e armonioso, giustamente tannico che tende al vellutato con l'invecchiamento. La sua gradazione non è mai inferiore ai 12° e viene denominato vecchio con almeno tre anni di invecchiamento, riserva se ha almeno cinque anni di invecchiamento. E' un vino che bene si abbina ai piatti di carne, meglio se arrostiti o selvaggina.



Roccanova: Il Grottino

Ha colore rosso rubino o granato vivace e con l'invecchiamento presenta riflessi che tendono all'arancione. Ha un odore vinoso gradevole, sapore asciutto e armonioso, giustamente tannico che tende al vellutato con l'invecchiamento. La sua gradazione non è mai inferiore ai 12° e viene denominato vecchio con almeno tre anni di invecchiamento, riserva se ha almeno cinque anni di invecchiamento. E' un vino che bene si abbina ai piatti di carne, meglio se arrostiti o selvaggina. Oggi di queste cantine se ne contano circa 350 e la loro caratteristica principale è quella di mantenere costante nel tempo umidità e temperatura e quindi inalterate le caratteristiche del vino. Le grotte sono formate da numerosi cunicoli scavati nelle "tempe" arenarie sotto il centro abitato. I vini rossi della Basilicata, e tra questi il Grottino di Roccanova, acquistano un particolare valore per la ricchezza di sostanze antiossidanti, protettive dalle malattie cardiovascolari. Il Grottino si contraddistingue per il suo colore intenso, sapore possente e aroma pieno, che ne fanno uno dei vini più apprezzati nel meridione d'Italia.



[Torna Sopra](#)

Itinerari tematici

- La strada del vino
- La via dell'olio
- Salumi e formaggi
- Golosità lucane
- Dolcezze della Basilicata
- Le architetture di Dio
- Pittura e scultura
- La pittura murale
- La pace dei chiostri
- Alba e tramonto sul mare
- La Magna Grecia
- Birdwatching
- I parchi naturali
- Sulle tracce dei lucani
- Lucania archeologica

Cerca nel sito

Google Custom Search

Cerca

da <http://www.aptbasilicata.it/La-strada-del-vino.740.0.html>

www.basilicatanel.it APT Basilicata Home Page - Contatti - Area Operatori



Sei in: Home Page > Itinerari > Itinerari tematici > Le architetture di Dio

Le architetture di Dio

Maratea

Maratea è l'unico sbocco della Basilicata sul Mar Tirreno. Le sue origini risalgono all'età del Bronzo. Il paese è situato alle pendici del Monte San Biagio, dominante il golfo di Policastro, dove si affacciano bellissime spiagge. Il versante sulla costa è occupato da un Belvedere con la Statua del Redentore, opera dello scultore Bruno Innocenti. All'interno del paese si possono visitare le famose 44 chiese. Lungo la costa si possono ammirare numerose torri di avvistamento realizzate nel XVI sec. In località Marina è possibile visitare le suggestive grotte di Maratea. Da vedere il borgo antico, in posizione più elevata, e la piazzetta. Maratea ha un'economia concentrata quasi tutta sul turismo estivo. Le bellissime strutture ricettive accolgono ogni anno non solo turisti Italiani ma anche stranieri. Molti sono gli eventi estivi, come Marajazz, Marateatro, Maratea Musica Festival e da non perdere il "Premio Caseus".



Matera e la collina materana: I calanchi

I "calanchi" caratterizzano l'aspro paesaggio della Lucania sud-orientale, compreso fra le valli del Sauro, l'Agri ed il Basento. In questi punti del territorio è possibile notare dei solchi disposti in maniera parallela o a ventaglio, creatisi per effetto dell'erosione delle acque superficiali sui pendii argillosi, chiamati appunto Calanchi e descritti perfettamente nell'opera di Carlo Levi, "Cristo si è fermato ad Eboli". Il territorio in questa zona risulta quindi brullo e ricco di argilla bianca, scosceso e caratterizzato da precipizi e valli scavate dall'erosione delle acque. Per tutelare e conservare le caratteristiche naturali e paesaggistiche della zona, è in via di istituzione un parco regionale la cui estensione comprenderà i comuni di Aliano, Stigliano e Gorgoglione nella provincia di Matera, e dei comuni di Armento, Corleto Perticara, Gallicchio, Guardia Perticara, Missanello e S. Martino d'Agri, nella provincia di Potenza.



Parchi e aree protette: Le dolomiti lucane

Le bellissime Dolomiti Lucane sono caratterizzate da alte guglie le cui forme hanno suggerito nomi fantasiosi, quali l'aquila reale, l'incudine, la grande madre, la civetta. Fanno parte di un complesso montuoso risalente a 15 milioni di anni fa. Il gruppo montuoso più alto è quello della Costa di S. Martino, chiamato Piccole Dolomiti, in quanto riproduce l'asprezza e le caratteristiche delle famose Pule Trentine. Molto belli anche i picchi delle Murge di Castelmezzano e le guglie di Monte Carozze. Suggestivo il torrente Rio di Capperino, che ha scavato una profonda gola che divide le Murge di Castelmezzano dalla Costa di S. Martino. Negli anfratti più inaccessibili delle dolomiti lucane nidificano diverse specie di uccelli, tra cui ricordiamo il nibbio reale, il gheppio ed il falco pellegrino. Nonostante l'apparenza spoglia, le guglie offrono una flora interessante che comprende la valeriana rossa, la lunaria annua, l'onosma lucana. A ridosso delle Dolomiti Lucane sorgono i suggestivi paesi di Castelmezzano e Pietrapertosa.



Potenza e Vulture Melfese: Monte Vulture Grotticelle

Il monte Vulture, 1326 m, è di origine vulcanica e cominciò a formarsi 800.000 anni fa quando ci furono le prime esplosioni. La lava che fuoriusciva dalle diverse bocche si depositò sulle sponde conformandosi via via con le caratteristiche morfologiche del terreno. Oggi ormai spento, il Vulture presenta la tipica forma di cono tronco ed è ricoperto da una ricca vegetazione che cresce rigogliosa grazie alla fertilità del suolo. Le peculiarità di questa zona che oltre alla grande bellezza paesaggistica ospita la Brahmia, farfalla notturna in via di estinzione individuata sin dal 1961, ne hanno fatto un'area protetta. Dal 1971, infatti, a salvaguardia del patrimonio ambientale e faunistico è stata istituita la riserva naturale orientata Grotticelle, area di grande interesse anche per le sue formazioni forestali caratterizzate dalla presenza di specie dell'Europa Sud-Orientale.



[Torna Sopra](#)

Cerca nel sito

Google Custom Search

Cerca

Itinerari tematici

- La strada del vino
- La via dell'olio
- Salumi e formaggi
- Dolci della Basilicata
- Dolci della Basilicata
- Le architetture di Dio
- Pittura e scultura
- La pittura murale
- La pace dei chiostrini
- Alba e tramonto sul mare
- La Magna Grecia
- Birdwatching
- I parchi naturali
- Sulle tracce dei lucani
- Lucania archeologica

<http://www.aptbasilicata.it/Le-architetture-di-Dio.747+M5aaaaaa4b81.0.html>

The screenshot shows the website www.basilicatane.it with the APT Basilicata logo and navigation links. The main content area features a map of the Basilicata region with a highlighted cycling route. The route is titled 'Picerno - Laghi di Monticchio' and has a total distance of 77.3 Km. The text describes the route starting from Picerno, passing through Baragiano scalo and Bella Muro scalo, reaching the bridge of Giacoia, and then heading to Muro Lucano. It details the terrain, including a climb to Castelgrande and a descent towards Pescopagano. The route ends at the station of Melfi, where it connects to the state railway line towards Aquilonia and Monticchio Bagni. A sidebar on the left contains a menu with categories like 'Tour Virtuali', 'Territorio', 'I comuni della Basilicata', 'I siti principali', 'Itinerari', 'Itinerari turistici', 'Itinerari tematici', 'Itinerari cicloturistici', and 'Itinerari geologici'. A search bar is located in the top right corner, and a list of other cycling itineraries is provided on the right side of the page.

da <http://www.aptbasilicata.it/Picerno-Laghi-di-Monticchio.734.0.html>

Per maggiori approfondimenti si invita alla consultazione del sito <http://www.aptbasilicata.it/>

2 Parte Seconda

2.1 Riferimenti normativi

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici ed i contenuti progettuali esso fa riferimento alla normativa vigente, in particolare:

Normativa nazionale

- D.Lgs 30.04.1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada", e successive modifiche e integrazioni
- D.P.R. 19.12.1992 n. 495 Regolamento di esecuzione e di attuazione del "Nuovo Codice della Strada"
- D.M. n. 6792 del 05.11.2001 Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade
- D.M. n. 67/S del 22.04.2004 Modifica del decreto 5 novembre 2001 n. 6792 recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade"
- D.M. 19.04.2006 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali
- D.M. 17.01.2018 Aggiornamento delle "Norme tecniche per le costruzioni"
- Circolare 21 gennaio 2019 n. 7 C.S.LL.PP. Istruzioni per l'applicazione dell'Aggiornamento delle "Norme tecniche per le costruzioni" di cui al D.M. 17 gennaio 2018
- R.D. 25.07.1904 n. 523 Testo unico sulle opere idrauliche
- R.T 24.07.2018 n. 41 Disposizioni in materia di rischio di alluvioni e di tutela dei corsi d'acqua in attuazione del decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49 (Attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni). Modifiche alla l.r. 80/2015 e alla l.r. 65/2014 .
- D.M. 18.02.1992 Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza
- D.M. 21 giugno 2004 Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale
- D.M. 28 giugno 2011 Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale
- La Legge 19 ottobre 1998, n. 366 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" finalizzata allo sviluppo della mobilità ciclistica.
- D.M. 30/11/1999 n. 557 recante norme tecniche per la progettazione delle piste ciclabili.
- Legge 11 gennaio 2018, n. 2, recante: "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" che prevede all'art. 3 l'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica, che costituisce parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica e che è adottato in coerenza con il sistema nazionale delle ciclovie turistiche di cui all'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.
- Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 375 del 20-07-2017 contenente i "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT)".

2.2 Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione

Il D.I n. 517 del 29 novembre 2018, nell' allegato 4 "requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema Nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT)", definisce i requisiti che devono essere posseduti dalle ciclovie appartenenti al SNCT, suddividendoli in requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione, a loro volta suddivisi in ulteriori sotto- requisiti per ognuno dei quali è stato definito un livello "minimo", "buono" ed "ottimo", tale da consentire una ripartizione in tre livelli delle ciclovie appartenenti al SNCT. I requisiti di pianificazione sono suddivisi in:

- A.1) Attrattività** (luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico- culturali);
- A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità** (diretta in bicicletta, parcheggi, da altre infrastrutture, interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture della mobilità dolce);
- A.3) Servizi opzionali** (struttura ricettiva attrezzata, servizio bagagli, colonnine SOS, connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone, parco giochi per bambini).

In fase di progetto del tracciato cicloturistico, si è tenuto conto di tutti i requisiti di pianificazione al fine di ottenere la massima rispondenza a quanto previsto da D.I 517/2018. Questi sono individuati e rappresentati nelle tavole **TAV.INQ.03.1** , **TAV.INQ.03.2**, **TAV.INQ.03.3**, **TAV.INQ.03.4**.

Oltre agli elaborati citati, si rimanda agli elaborati specifici allegati alla presente relazione: **Allegato A. Requisiti di pianificazione – Tronco 1** e **Allegato A. Requisiti di pianificazione – Tronco 2**.

Gli standard tecnici di progettazione, rappresentati nelle tavole **TAV.P.01.1**, **TAV.P.01.2**, **TAV.P.01.3**, **TAV.P.01.4**, sono suddivisi in:

- B.1) Attrattività** (qualità architettonica e paesaggistica);
- B.2) Sicurezza** (protezione dal traffico motorizzato, protezione da altri rischi, caratteristiche geometriche, accessibilità dei mezzi di soccorso);
- B.3) Percorribilità** (pendenza longitudinale, fondo viabile, linearità, visibilità, copertura telefonica);
- B.4) Segnaletica e riconoscibilità** (conformità segnaletica, identità visiva);
- B.5) Servizi** (area di sosta biciclette, noleggio e assistenza bici, tecnologia smart, servizi igienici, punti di approvvigionamento di acqua potabile).

Oltre agli elaborati citati, si rimanda agli elaborati specifici allegati alla presente relazione: **Allegato B. Standard tecnici di progettazione – Tronco 1** e **Allegato B. Standard tecnici di progettazione – Tronco 2**.

2.3 Il quadro dei vincoli e gli enti da coinvolgere nell'iter autorizzativo

L'alta valenza naturalistica del territorio attraversato e la contiguità a fasce fluviali tutelate è di sicuro un valore aggiunto della ciclovia, ed impone di adottare scelte progettuali e soluzioni tecniche compatibili con il quadro dei vincoli ambientali e a paesaggistici che insiste su tali tipologie di aree.

Va precisato che quasi tutto il tracciato ricade in aree sottoposte a vincolo ambientale e paesaggistico (area tutelate per legge da parte del Dlgs 42/2006); una piccola parte di esse è sottoposta alla tutela del R.D. 30 dicembre 1923, n. 3267 - istituzione del vincolo idrogeologico (vincolo idrogeologico); sono presenti altresì aree sottoposte alla tutela del R.D. 25.07.1904 n. 523 - Testo unico sulle opere idrauliche (aree demanio idrico), ed infine aree ricadenti in ambito pericolosità frana del PAI della ex AdB Puglia.

Per il dettaglio dei singoli vincoli si rinvia alla consultazione dei seguenti elaborati del progetto di fattibilità tecnica:

- RE.04 – Studio di Prefattibilità Ambientale
- TAV.INQ.02 – Sistema di Vincoli ambientali e paesaggistici

Segue elenco degli attori istituzionali da coinvolgere per il prosieguo delle attività amministrative finalizzate all'acquisizione di pareri, nulla osta e autorizzazioni varie.

VINCOLI E INTERFERENZE	ENTE RESPONSABILE
AREA COMUNALE	Rapone
	Ruvo del Monte
	San Fele
	Atella
	Rionero in Vulture
	Barile
	Ripacandida
	Ginestra
	Venosa
PAESAGGISTICO E IDROGEOLOGICO	Palazzo San Gervasio
PAESAGGISTICO E IDROGEOLOGICO	Soprintendenza archeologica e ambientale della Basilicata
PAI - RISCHIO FRANE	Dipartimento Agricoltura e Sviluppo Rurale - Ufficio e Tutela del Territorio
GENIO CIVILE	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale
STRADA PROVINCIALE	Ufficio Difesa Del Suolo (Potenza)
DEMANIO STRADALE	Settore viabilità provinciale
DEMANIO IDRICO	Dipartimento Infrastrutture e mobilità - Ufficio trasporti
ANAS	Dipartimento Ambiente, Territorio e Politiche della Sostenibilità - Ufficio ciclo dell'acqua
RFI	Struttura territoriale Basilicata
	Linea Gioia del Colle - Rocchetta S. A.
	Linea Foggia-Potenza
DIFESA DEL SUOLO	Linea Avellino - Lioni - Rocchetta Sant'Antonio Lacedonia
	Dipartimento Ambiente, Territorio e Politiche della Sostenibilità - Ufficio urbanistica e pianificazione territoriale
	Comunità Montana Alto Basento
	Comunità Montana Vulture

2.3.1 Vincoli di tutela ambientale e paesaggistica e di tutela storico culturale

Si rimanda agli elaborati specifici: TAV.INQ.02.

2.3.2 Vincoli di natura idraulica e idrogeologica

Si rimanda agli elaborati specifici: TAV.INQ.02.

2.3.3 Vincoli di natura urbanistica

Si rimanda agli elaborati specifici: TAV.INQ.02.

2.4 Le ipotesi di tracciato della ciclovia

Tenuto conto di quanto disposto dal documento disciplinare, dal D.I. n.517 del 29 novembre 2018 allegato 4 "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema Nazionale delle ciclovie turistiche (SNC)" e dal documento di indirizzo alla progettazione, al fine di soddisfare tutti i requisiti richiesti, si è ritenuto opportuno analizzare tutti i possibili percorsi di viabilità cicloturistica per poi giungere ad una formulazione finale del tracciato di progetto rispondente in modo ottimale a tutti i requisiti di pianificazione e agli standard tecnici di progettazione.

Ulteriore elemento rilevante per la scelta del tracciato, è quello di percorrere, dove possibile, la pista di servizio dell'acquedotto oppure, in alternativa, strade esistenti in prossimità della pista.

2.4.1 I tracciati dello studio di fattibilità del documento di indirizzo alla progettazione

Con il documento di indirizzo alla progettazione, è stato proposto un tracciato lungo circa 90 km, che, partendo dalla stazione ferroviaria di Calitri, attraversa i comuni di Rapone, Ruvo del Monte, San Fele, Atella, Rionero in Vulture, Barile, Ripacandida, Ginestra, Venosa e Palazzo San Gervasio (Fig.1). Questo percorso, può essere suddiviso in tre principali categorie tipologiche, alle quali corrispondono tre tipologie di intervento e di costo:

- Circa 70 km di ciclovia su strade comunali e provinciali a basso volume di traffico motorizzato;
- circa 10 km di ciclovia su pista a servizio dell'Acquedotto Pugliese e su strade comunali interpoderali o di collegamento a fondi e aziende agricole;
- circa 10 km di ciclovia da realizzare ex-novo per piccoli tratti di collegamento.

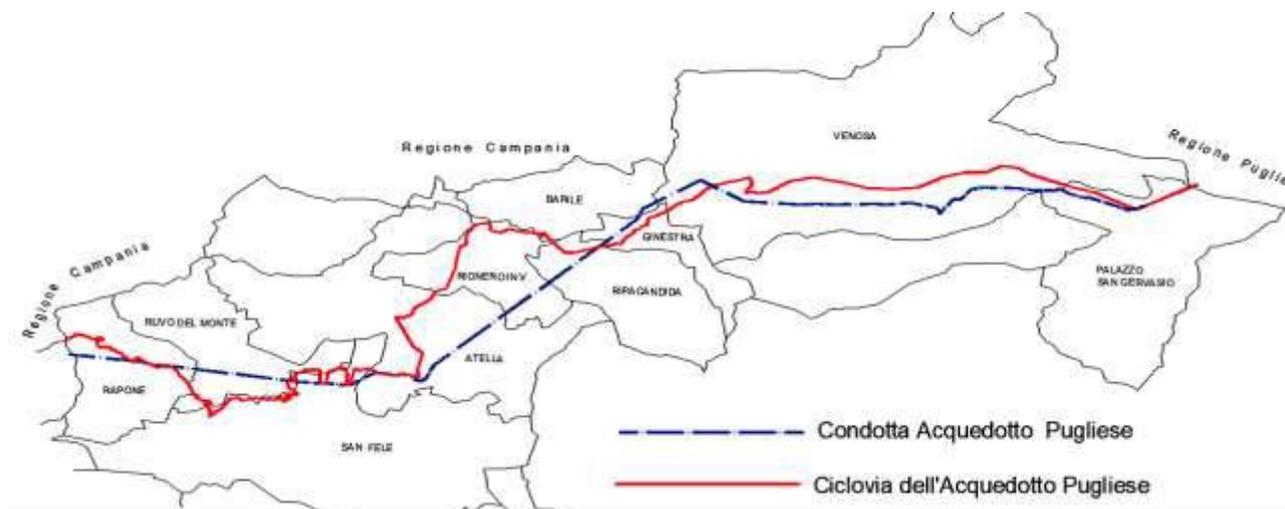


Fig. 10 - PROPOSTA ITINERARIO CICLOTURISTICO DDP

Nel dettaglio, sono stati individuati sette tratti e tre soluzioni progettuali (Fig.2):

- percorso principale;
- percorsi alternativi;
- percorso secondario di avvicinamento.



FIG. 11- IPOTESI TRACCIATO

2.4.2 Le alternative di tracciato analizzate

Dall'analisi dei percorsi proposti, è stato osservato che:

- il tratto iniziale (stazione di Rapone- Ruvo del Monte), non è rispondente ad alcuni requisiti essenziali previsti dall'allegato 4 del D.I. 517/2018 (descritti nel paragrafo 2.1). Inoltre, il percorso risulta essere molto lontano dalla pista di servizio dell'acquedotto. (Fig.3)

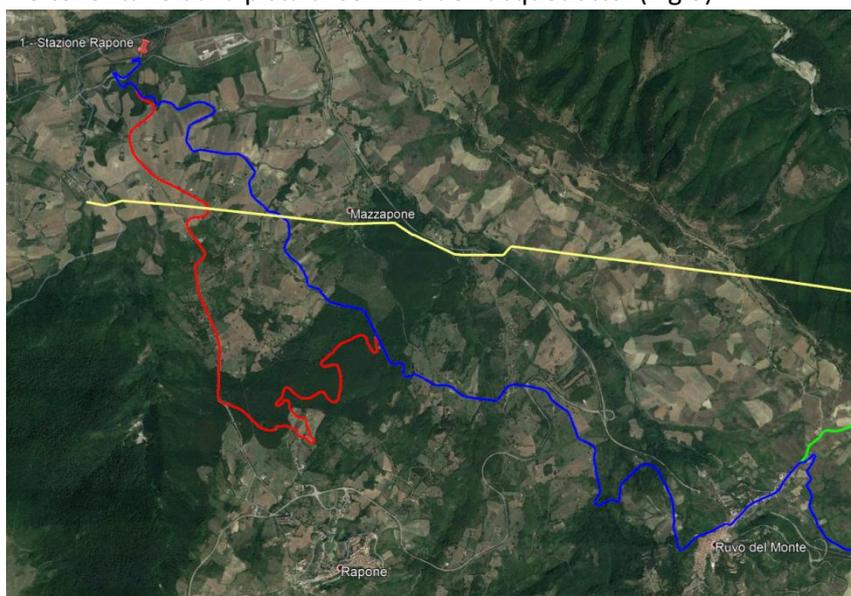


FIG. 3- TRATTO STAZIONE DI RAPONE- RUVO DEL MONTE

Di seguito (Fig.3.1) si riporta uno stralcio della TAV.INQ.01 in cui è evidenziato, con una sovrapposizione dei percorsi, in nero il percorso iniziale proposto con il documento di indirizzo alla

progettazione, in rosso la nostra soluzione progettuale principale ed in verde la nostra soluzione alternativa. Si può osservare che, è stato scelto un percorso che, seppur distante dalla soluzione proprosta nel DDP, si avvicina alla pista di servizio dell'Acquedotto Pugliese, consente una migliore rispondenza ai requisiti previsti dal previsti dall'allegato 4 del D.I. 517/2018 (descritti nel paragrafo 2.1), nel nodo E2 interseca la soluzione A del DDP e prosegue sul percorso iniziale. La nostra soluzione alternativa (evidenziata in verde) è stata scartata in un secondo momento in quanto si è preferito il percorso con maggiore valenza paesaggistica, minor pendenza media longitudinale ed in cui si riesce a soddisfare il maggior numero di requisiti previsti dall'allegato 4 del D.I. 517/2018 citato.



FIG. 3.1- TRATTO STAZIONE DI RAPONE- RUVO DEL MONTE

- Nel tratto Ruvo del Monte – Atella, il percorso principale (evidenziato in blu) ed il percorso secondario di avvicinamento (evidenziato in verde) risultano rispondenti ai requisiti previsti dall'allegato 4 del D.I. 517/2018 (descritti nel paragrafo 2.1). Pertanto, a meno del tratto che va dal punto 2 al punto 3 (Fig.4), i percorsi di progetto seguono i percorsi del DDP. Il percorso che va dal punto 2 al punto 3, prevede l'attraversamento di due ponti dell'Acquedotto ma, in seguito al parere negativo da parte del gestore, il tracciato deve interrompersi nei punti indicati.

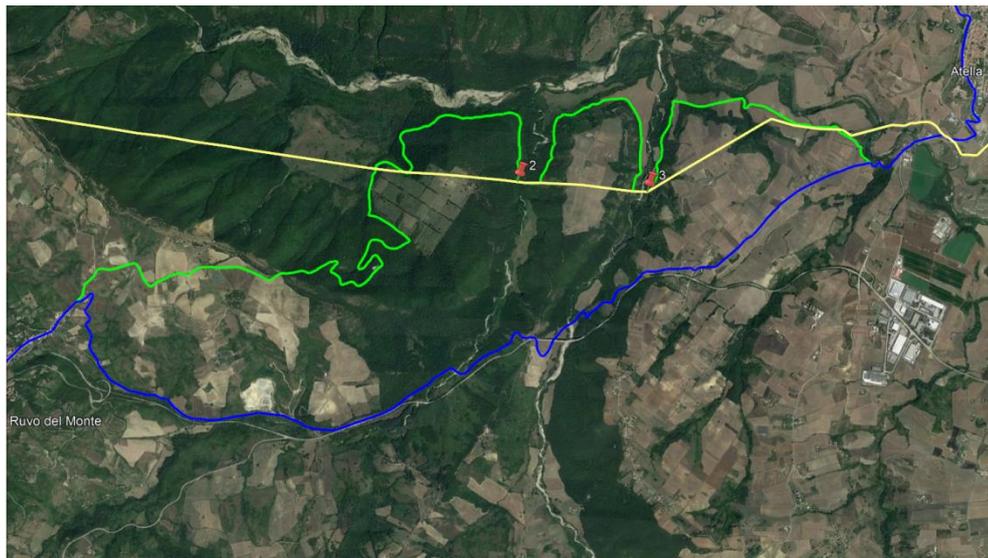


FIG.4- TRATTO RUVO DEL MONTE – ATELLA

Di seguito (Fig.4.1) si riporta uno stralcio della TAV.INQ.01 in cui è evidenziato, con una sovrapposizione dei percorsi, in nero il percorso iniziale proposto con il documento di indirizzo alla progettazione, in rosso la nostra soluzione progettuale principale ed in giallo la nostra soluzione secondaria. Si può osservare che, a meno del tratto centrale, è stato conservato il percorso proposto nel DDP fino al nodo F2.

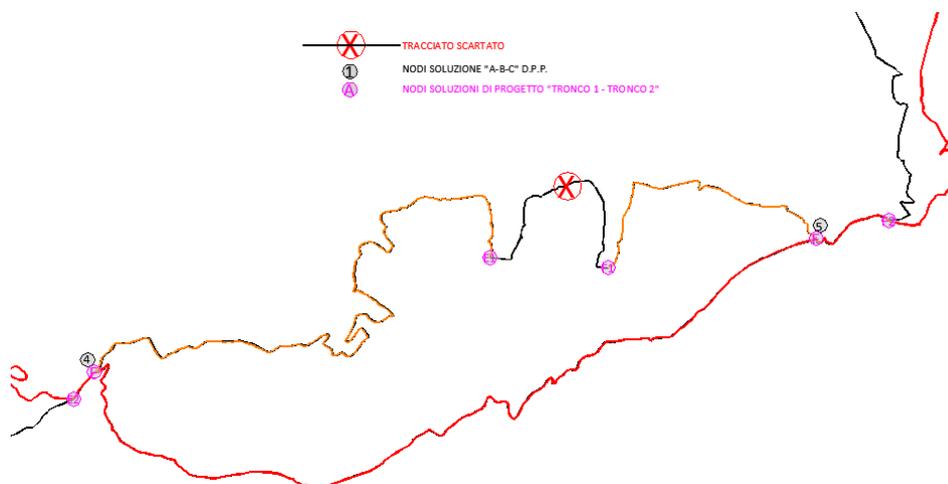


FIG.4.1- TRATTO RUVO DEL MONTE – ATELLA

- Il tratto Atella – Rionero in Vulture non è rispondente ad alcuni requisiti essenziali previsti dall'allegato 4 del D.I. 517/2018 (descritti nel paragrafo 2.1). (Fig.5)

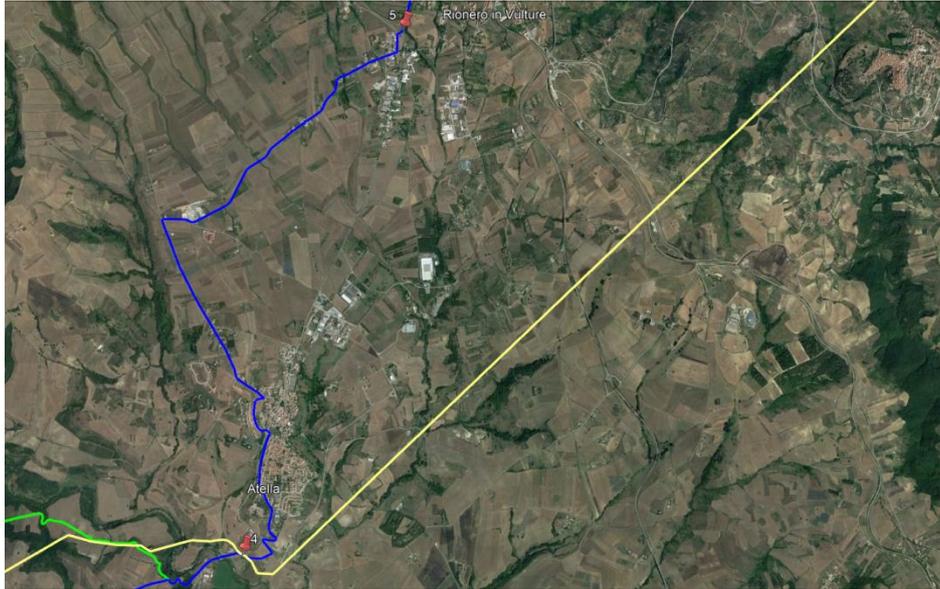


FIG.5- TRATTO ATELLA – RIONERO IN VULTURE

Di seguito (Fig.5.1) si riporta uno stralcio della TAV.INQ.01 in cui è evidenziato, con una sovrapposizione dei percorsi, in nero il percorso iniziale proposto con il documento di indirizzo alla progettazione, in rosso la nostra soluzione progettuale principale ed in giallo la nostra soluzione secondaria. Si può osservare che il nostro percorso interseca quello proposto dal DDP nei nodi F2 e F3 (rispettivamente nodo iniziale e finale del percorso evidenziato in nero). Dal nodo F3 si prosegue sul percorso proposto nel DDP.

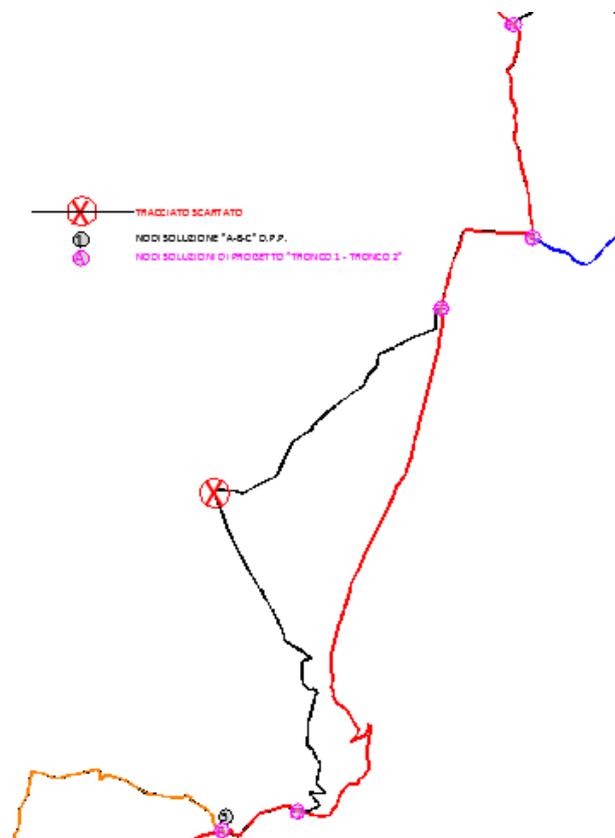


FIG.5.1- TRATTO ATELLA – RIONERO IN VULTURE

- Il Tratto Barile – Ginestra, dal punto 6 al punto 7, non è rispondente ad alcuni requisiti essenziali previsti dall'allegato 4 del D.l. 517/2018 (descritti nel paragrafo 2.1). In particolare, l'elemento

determinante che ha portato alla scelta di un nuovo tracciato è la presenza congiunta di forti pendenze longitudinali e frane. (Fig.6)

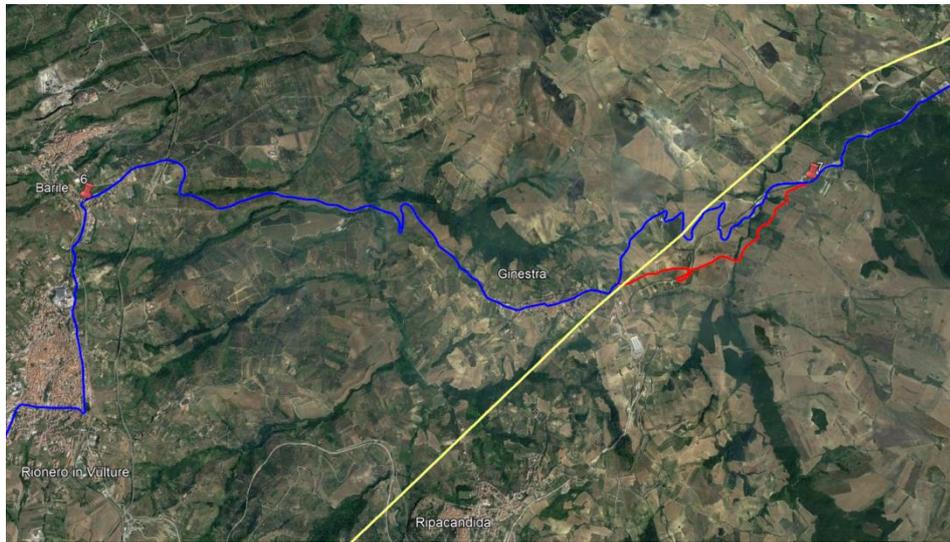


FIG.6- TRATTO BARILE – GINESTRA

Di seguito (Fig.6.1) si riporta uno stralcio della TAV.INQ.01 in cui è evidenziato, con una sovrapposizione dei percorsi, in nero il percorso iniziale proposto con il documento di indirizzo alla progettazione, in rosso ed in blu la nostra soluzione progettuale principale ed in magenta la nostra soluzione alternativa. Si può osservare che, dal nodo G (Rionero) al nodo G2 (Barile), il nostro percorso segue quello proposto dal DDP. Dal nodo G in direzione Ginestra (sud- est) si prosegue lungo il percorso principale evidenziato in blu. Questo percorso, sebbene presenti maggiore estensione, risulta essere di particolare valenza paesaggistica, consente di soddisfare la maggior parte dei requisiti previsti dall'allegato 4 del D.I. 517/2018 (descritti nel paragrafo 2.1) e consente di collegare con la ciclovia turistica anche il comune di Ripacandida, migliorando l'interconnessione con Rionero in Vulture, Barile e Ginestra.



FIG.6.1- TRATTO BARILE – GINESTRA

- Il tratto Ginestra – Venosa, dal punto 8 è stato modificato rispetto al tracciato finale di progetto, con la finalità di renderlo maggiormente rispondente ai requisiti essenziali previsti dall'allegato 4 del D.I. 517/2018 (descritti nel paragrafo 2.1). (Fig 7)

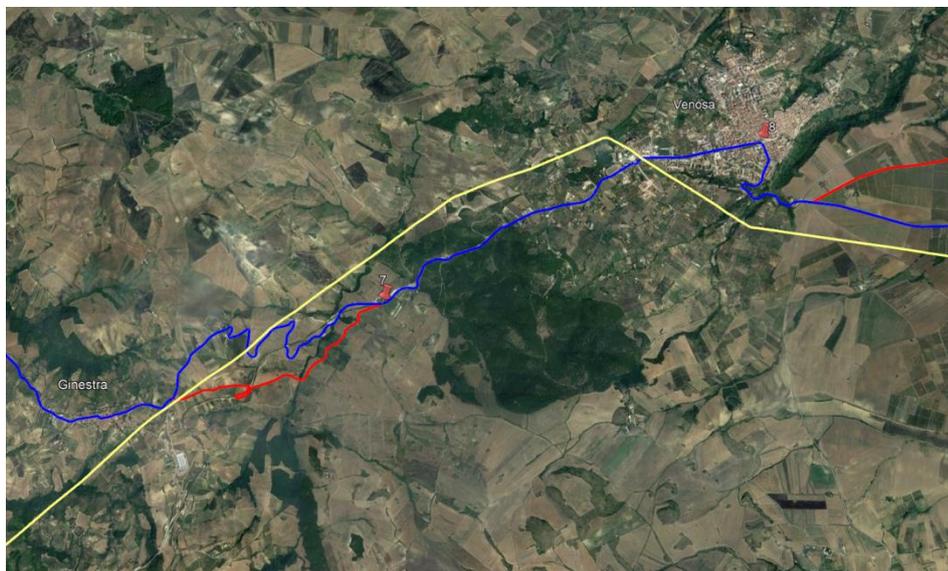


FIG.7- TRATTO GINESTRA – VENOSA

Di seguito (Fig.7.1) si riporta uno stralcio della TAV.INQ.02 in cui è evidenziato, con una sovrapposizione dei percorsi, in nero il percorso iniziale proposto con il documento di indirizzo alla progettazione, in blu la nostra soluzione progettuale principale ed in magenta e ciano la nostra soluzione alternativa. Si può osservare che, dal nodo K7 al nodo k8, il nostro percorso segue quello proposto dal DDP, a meno di un sottotratto centrale. Dal nodo k8 si prosegue in direzione Venosa (nord- est) lungo il nostro percorso principale evidenziato in blu. Questo percorso, consente di soddisfare la maggior parte dei requisiti previsti dall'allegato 4 del D.I. 517/2018 (descritti nel paragrafo 2.1).

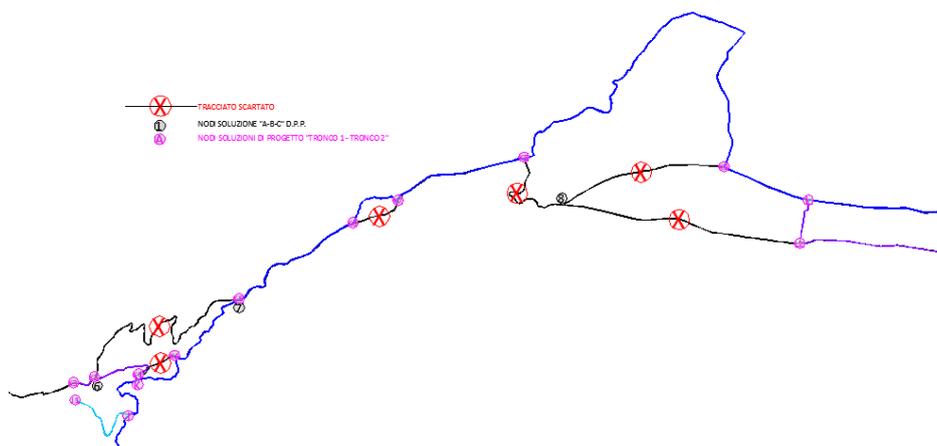


FIG.7.1- TRATTO GINESTRA – VENOSA

- Il tratto Venosa – Palazzo S. Gervasio, dal punto 8 al punto 9, è stato modificato per renderlo maggiormente rispondente ai requisiti essenziali previsti dall'allegato 4 del D.I. 517/2018 (descritti nel paragrafo 2.1). (Fig 8)

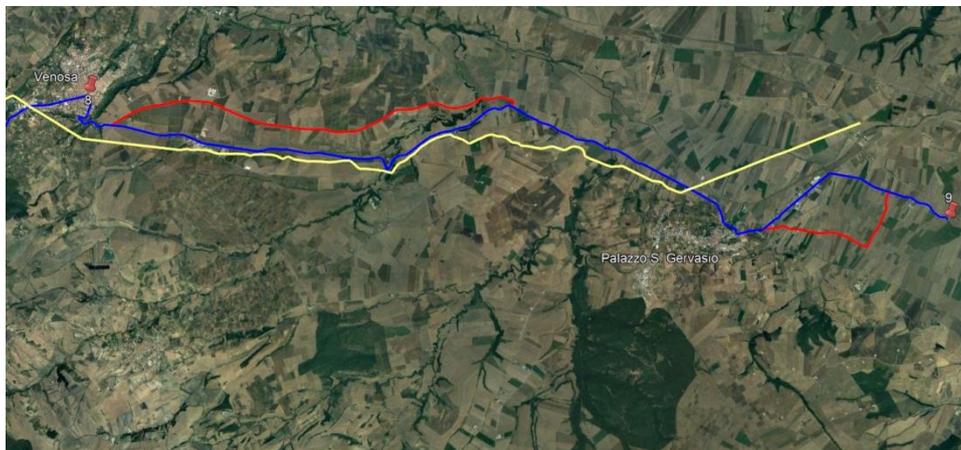


FIG.8- TRATTO VENOSA – PALAZZO S. GERVASIO

Di seguito (Fig.8.1) si riporta uno stralcio della TAV.INQ.02 in cui è evidenziato, con una sovrapposizione dei percorsi, in nero il percorso iniziale proposto con il documento di indirizzo alla progettazione, in blu la nostra soluzione progettuale principale ed in ciano la nostra soluzione secondaria di avvicinamento. Si può osservare che, dal nodo M al nodo N1, il nostro percorso si allontana da quello proposto dal DDP, consente di soddisfare la maggior parte dei requisiti previsti dall'allegato 4 del D.I. 517/2018 (descritti nel paragrafo 2.1).

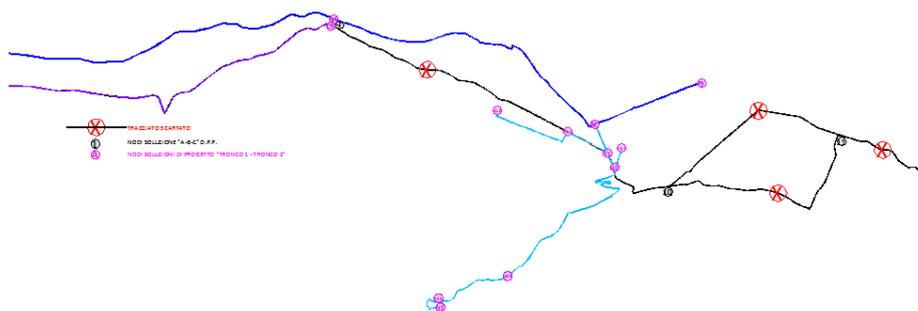


FIG.8.1- TRATTO VENOSA – PALAZZO S. GERVASIO

Per una migliore consultazione si rimanda alla tavola di Inquadramento territoriale con indicazione delle soluzioni progettuali analizzate (allegata alla relazione TAV.INQ.01.1).

3 Parte Terza

3.1 Tracciato di progetto

Il tracciato di progetto è il risultato di una combinazione di scelte volte a centrare quanto previsto da D.I. 517/2018 . In particolare, per ogni tratto, è stata centrata la puntuale rispondenza ai requisiti di pianificazione e agli standard tecnici di progettazione. Per una migliore comprensione di quanto descritto in seguito, si rimanda alle le tavole TAV.INQ.03.1 – TAV.INQ.03.2 – TAV.INQ.03.3 - TAV.INQ.03.4.

3.2 La suddivisione in tronchi e in sottotratti

Il tracciato di progetto, di lunghezza complessiva di 111.24 km, è suddiviso in due tronchi principali a loro volta suddivisi in tratti e sottotratti. I tratti ,individuati tra due centri urbani, in fase di progetto presentano le caratteristiche descritte nel paragrafo 2.1. I sottotratti sono segmenti omogenei di un tratto, individuati in seguito ad una analisi dello stato di fatto, della pendenza longitudinale e della tipologia di fondo stradale esistente. Per ciascun sottotratto, è stata individuata una tipologia di intervento. Il tronco 1, di lunghezza 45.24 km, è suddiviso in quattro tratti che sono :

- Tratto 01 Stazione di Rapone - Ruvo del Monte;
- Tratto 02 Ruvo del Monte – Atella;
- Tratto 03 Atella – Stazione di Rionero in Vulture;
- Tratto 04 Stazione di Rionero in Vulture – Barile.

Il tronco 2, di lunghezza 66.00 km, è suddiviso in tre tratti che sono:

- Tratto 01 Stazione di Rionero in Vulture – Ripacandida – Ginestra;
- Tratto 02 Ginestra – Venosa;
- Tratto 03 – Venosa – Palazzo S.Gervasio.

3.3 Analisi dello stato di fatto con descrizione degli interventi di progetto

Lo stato attuale dei luoghi viene descritto in seguito, facendo riferimento ai tronchi ed ai sottotratti omogenei di ciascun tronco. Per ogni sottotratto, si descrive la tipologia di strada percorsa, tipologia di intervento e la pendenza media longitudinale ponderata. Al termine della descrizione dei sottotratti, si illustra la tabella sintetica descrittiva delle caratteristiche di progetto. La pendenza longitudinale ponderata presente nella tabella sintetica è riferita all'intero tratto.

Le tipologie di intervento, schematizzate in Sezioni sono:

- sezione a: realizzazione di una sede propria avente larghezza finita di 3m, manto di finitura in conglomerato bituminoso. Costeggia strade esistenti o di nuova progettazione.
- sezione b: realizzata su strade esistenti in disuso, comunali o vicinali, prevede il rifacimento del manto di finitura in conglomerato bituminoso. L'accesso è consentito solo ai proprietari/residenti dei terreni confinanti e autorizzati.
- sezione c: individuata su strade esistenti, che non necessitano interventi di ripristino dello stato di fatto, caratterizzate da una viabilità a basso o bassissimo volume di traffico, prevedono il rifacimento della segnaletica orizzontale.
- sezione d: realizzazione di una banchina della larghezza di 1m, accanto a strade esistenti comunali o vicinali, a bassissimo volume di traffico. Pensata per consentire la percorrenza prioritaria ciclistica ma, in caso di promiscuità con residenti e/o autorizzati, consente il proseguimento in sicurezza dal parte del ciclista garantendo lo spazio necessario per far accostare i mezzi motorizzati.
- sezione e: realizzata su strade per lo più vicinali, con fondo sterrato, prevede la realizzazione ex-novo del pacchetto stradale caratterizzato da una finitura in misto granulare stabilizzato.

- sezione f: realizzata su strade per lo più vicinali, con fondo sterrato, prevede la realizzazione ex-novo del pacchetto stradale caratterizzato da una finitura in conglomerato bituminoso.
- sezione g: realizzata su strade per lo più vicinali, con fondo sterrato, caratterizzate da un piano di posa solido, consiste nella realizzazione della manto di copertura in misto granulare stabilizzato.
- opere puntuali: interventi di ripristino puntuale superficiale del manto di finitura in conglomerato bituminoso, individuati su strade esistenti che presentano lievi o parziali disconnessioni.

Nei sottotratti in fondo sterrato, caratterizzati da una pendenza longitudinale maggiore o uguale del 10%, è stato previsto un intervento in misto granulare cementato.

Per una migliore comprensione delle sezioni, si consiglia la consultazione della TAV.P.05 Sezioni Tipologiche di Progetto.

3.4 TRONCO 1 – dalla stazione di RAPONE a BARILE

3.4.1 TRATTO 01 STAZIONE DI RAPONE – RUVO DEL MONTE

Sottotratto 1-1.3 : Si parte dal confine con la regione Campania, lungo un percorso con fondo sterrato che costeggia la linea ferroviaria, per giungere alla stazione di Rapone -Ruvo del Monte. In fase in progetto, si è individuato come intervento la sezione a. Il volume di traffico motorizzato è nullo. Vi è una pendenza media longitudinale del 0.12%.

Sottotratto 1.3 -2: si prosegue su strada vicinale con fondo sterrato lungo un percorso immerso nella natura, con volume di traffico nullo. In fase in progetto, si è individuato come intervento la sezione a. Vi è una pendenza media longitudinale del 1.54%.

Sottotratto 2-2.2: dal punto 2, si giunge nella zona PIP Ofanto, si prosegue su strada esistente con fondo asfaltato. È prevista una viabilità promiscua, con rallentamenti della velocità. Nel punto 2.2 è presente un incrocio pericoloso per la sicurezza dei ciclisti. In fase di progetto è stata prevista la semaforizzazione dell'incrocio con l'installazione di 4 semafori a chiamata, oltre ad installazione di apposita segnaletica verticale. Vi è una pendenza media longitudinale del 1.54%.

Sottotratto 2.2-3-3.1: dal punto 2.2 si procede su una strada comunale con fondo asfaltato totalmente disconnesso, che costeggia campi agricoli, a bassissimo volume di traffico. In fase di progetto, sono stati individuati come interventi la sezione f ed opere puntuali. È prevista la viabilità promiscua esclusivamente Vi è una pendenza media longitudinale del 1.88%.

Sottotratto 3.1-4: dal punto 3.1 si procede su una strada comunale con fondo asfalto in parte disconnesso, che costeggia campi agricoli, a bassissimo volume di traffico. In fase di progetto, sono stati individuati come interventi la sezione d ed opere puntuali. È prevista la viabilità promiscua esclusivamente con autorizzati. Vi è una pendenza media longitudinale del 5.22%.

Sottotratto 4-4.2a-4.2b: dal punto 4 si giunge in località Mazzapone e si percorre la strada a servizio dell'Acquedotto Pugliese, a bassissimo volume di traffico, caratterizzata da un fondo asfaltato parzialmente disconnesso, immersa nella natura. In fase di progetto, sono stati individuati come interventi la sezione b dal punto 4.2a-4.2b, la sezione d lungo l'intero sottotratto ed opere puntuali. Vi è una pendenza media longitudinale del 3.40%.

Sottotratto 4.2b-5: il tracciato prosegue sulla strada a servizio dell'Acquedotto Pugliese in località Pagliarone, che ,dal punto 4.2b, è caratterizzato da un fondo sterrato. In fase di progetto è stato individuato come intervento la sezione e. Inoltre, prima di giungere al punto 5, è stato previsto l'attraversamento dell'alveo fluviale tramite l'installazione di un ponte in legno lamellare. Vi è una pendenza media longitudinale del 3.40%.

Sottotratto 5-5.1: dal punto 5 si prosegue su una strada vicinale con fondo sterrato, a bassissimo volume di traffico. In fase di progetto è stato individuato come intervento la sezione e. Vi è una pendenza media longitudinale del 5.67%.

Sottotratto 5.1-5.2: dal punto 5.1 si percorre la strada comunale Macchia- la Corte- Liento- Cupone, fino ad arrivare in via S.Anna a Ruvo del Monte. La sede stradale è caratterizzata da un fondo asfaltato leggermente disconnesso e da un bassissimo volume di traffico. In fase di progetto, sono stati individuati come interventi la sezione d ed opere puntuali. Vi è una pendenza media longitudinale del 5.67%.

Sottotratto 5.2-6: dal punto 5.2 si prosegue su strada comunale a medio volume di traffico, in direzione nord- est. La sede stradale è caratterizzata da fondo asfaltato in buono stato. In fase di progetto si prevede l'installazione della sola segnaletica verticale. Vi è una pendenza media longitudinale del 3.58%.

Di seguito si riporta una sintesi descrittiva delle caratteristiche di progetto del tratto 01 stazione di Rapone –Ruvo del Monte:

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE- TRATTO 01 STAZIONE DI RAPONE – RUVO DEL MONTE									
LUNGH. TOT (Km)	P. % ≤ 5% (KM)		5% ≤ P. % ≤ 6% (KM)		6% ≤ P. % ≤ 10% (KM)		P. % ≥ 10% (KM)		% P pond. Sottotratto
10,83	7,37	68%	1,02	9%	1,73	16%	0,72	7%	3,83%

TIPOLOGIA SEZIONE - VOLUME DI TRAFFICO										
SEZIONE	VOLUME DI TRAFFICO	AMBITO		SVILUPPO TOTALE (km)	FINITURA SUPERFICIALE (km - % su totale)					
		urbano	extraurbano		asfalto	%	stabilizzato	%	misto cementato	%
PROPRIA	NULLO		X	3,01	1,12	37%	0,85	0,28	1,04	34%
PROMISCUA	BASSISSIMO		X	7,82	7,82	100%				
PROMISCUA	BASSO									
PROMISCUA	MEDIO									
PROMISCUA	ELEVATO									

3.4.2 TRATTO 02 RUVO DEL MONTE - ATELLA

Sottotratto 6-6.1a-6.2a-7: dal punto 6 si intraprende la strada comunale costa dell'ulivo caratterizzata da un fondo asfaltato parzialmente disconnesso fino al punto 6.2a da cui si prosegue sulla strada provinciale n.98 Atella-Monteserico con fondo asfaltato parzialmente disconnesso, arrivando fino al punto 7. Il sottotratto presenta una viabilità a bassissimo volume di traffico. In fase di progetto si prevede di intervenire con opere puntuali. Vi è una pendenza media longitudinale del 4.73%.

Sottotratto 7-8: dal punto 7 la viabilità continua sulla strada provinciale n.98 Atella-Monteserico con fondo asfaltato parzialmente disconnesso, a basso volume di traffico. In fase di progetto si prevede di intervenire con opere puntuali. Vi è una pendenza media longitudinale del 3.96%.

Sottotratto 8-8.a-8.1-9: dal punto 8 si intraprende una strada vicinale, sterrata che termina nel punto 8.1. si prevede, in fase di progetto, di realizzare una sezione f. Dal punto 8.1 al punto 9, si prosegue su strada comunale, con fondo asfaltato leggermente disconnesso e a bassissimo volume di traffico, fino a giungere all'incrocio con Viale A.Moro. In fase di progetto si prevede di realizzare una sezione d. Vi è una pendenza media longitudinale del 4.55%.

Sottotratto 9-9.1-10-10.0-10.1a-10.2a: si prosegue, dal punto 9 al punto 9.1, su Viale A.Moro. In fase di progetto si prevede di realizzare una sezione a. Dal punto 9.1 al punto 10.0, si attraversa il centro urbano del comune di Atella proseguendo su piste esistenti. Il fondo stradale si presenta in buono stato di conservazione. È prevista l'installazione di apposita segnaletica verticale. Dal punto 10.0 al punto 10.2a,

invece, si prosegue sulla strada provinciale ex SS 93 caratterizzata da basso volume di traffico. In fase di progetto si prevede la realizzazione di una sezione a. Il sottotratto presenta una pendenza media longitudinale del 2.00%. Di seguito si riporta una sintesi descrittiva delle caratteristiche di progetto del tratto 02 Ruvo del Monte - Atella:

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE - TRATTO 02 RUVO DEL MONTE - ATELLA									
LUNGH. TOT (Km)	% ≤ 5% (KM)		5 ≤ % ≤ 6% (KM)		6 ≤ % ≤ 10% (KM)		% ≥ 10% (KM)		% P pond. Sottotratto
15,15	11,24	74%	1,10	7%	0,93	6%	1,88	12%	4,21%

TIPOLOGIA SEZIONE - VOLUME DI TRAFFICO										
SEZIONE	VOLUME DI TRAFFICO	AMBITO		SVILUPPO TOTALE (km)	FINITURA SUPERFICIALE (km - % su totale)					
		urbano	extraurbano		asfalto	%	stabilizzato	%	misto cementato	%
PROPRIA	NULLO		X	3,37	3,37	100%				
PROMISCUA	BASSISSIMO		X	10,23	10,23	100%				
PROMISCUA	BASSO	X		1,56	1,56	100%				
PROMISCUA	MEDIO									
PROMISCUA	ELEVATO									

3.4.3 TRATTO 03 ATELLA - RIONERO IN VULTURE

Sottotratto 10.2a-10.3a : dal punto 10.2a si prosegue su Strada Provinciale ex SS 93, caratterizzata da fondo asfaltato in buono stato di conservazione. Poiché la strada è ad alto volume di traffico, in fase di progetto si prevede di realizzare una sezione a. Il sottotratto presenta una pendenza media longitudinale del 2.68%.

Sottotratto 10.3a-11-11.1-11.2-12: dal punto 10.2a si prosegue sulla sede viabile esistente, in promiscuità con il traffico urbano. È prevista, in fase di progetto di realizzare una sezione c con l'installazione di apposita segnaletica al fine di garantire la sicurezza dei ciclisti. Inoltre, dal punto 11.2-12, sono presenti leggere sconessioni del fondo stradale, sulle quali si interviene con opere puntuali. Il sottotratto presenta una pendenza media longitudinale del 3.41%. Di seguito si riporta una sintesi descrittiva delle caratteristiche di progetto del tratto 03 Atella – Rionero in Vulture:

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE - TRATTO 03 ATELLA – RIONERO IN VULTURE									
LUNGH. TOT (Km)	% ≤ 5% (KM)		5 ≤ % ≤ 6% (KM)		6 ≤ % ≤ 10% (KM)		% ≥ 10% (KM)		% P pond. Sottotratto
5,23	4,29	82%	0,94	18%	0,00	0%	0,00	0%	3,06%

TIPOLOGIA SEZIONE - VOLUME DI TRAFFICO										
SEZIONE	VOLUME DI TRAFFICO	AMBITO		SVILUPPO TOTALE (km)	FINITURA SUPERFICIALE (km - % su totale)					
		urbano	extraurbano		asfalto	%	stabilizzato	%	misto cementato	%
PROPRIA	NULLO		X	2,48	2,48	100%				
PROMISCUA	BASSISSIMO									
PROMISCUA	BASSO									
PROMISCUA	MEDIO	X		2,75	2,75	100%				
PROMISCUA	ELEVATO									

3.4.4 Tratto 04 RIONERO IN VULTURE- BARILE

Sottotratto 12-12.1-12.2: dal punto 12, si prosegue in direzione Barile, il quale, nel DDP, era stato inserito nel tronco 02. Nella nostra soluzione progettuale, per una migliore suddivisione dei tronchi, Barile è stato accorpato nel tronco 1. Si prosegue su strada provinciale ex SS 93 con fondo asfaltato in buono stato, fino al 12.1 attraverso la realizzazione di una sezione a. Dal punto 12.1 al punto 12.2 si prosegue su viabilità esistente a basso volume di traffico. Il sottotratto presenta una pendenza media longitudinale del 2.32%. Di seguito si riporta una sintesi descrittiva delle caratteristiche di progetto del tratto 04 Rionero- Barile:

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE - TRATTO 04 RIONERO IN VULTURE- BARILE									
LUNGH. TOT (Km)	% ≤ 5% (KM)		5 ≤ % ≤ 6% (KM)		6 ≤ % ≤ 10% (KM)		% ≥ 10% (KM)		% P pond. Sottotratto
1,36	1,26	93%	0,10	7%	0,00	0%	0,00	0%	2,32%

TIPOLOGIA SEZIONE - VOLUME DI TRAFFICO										
SEZIONE	VOLUME DI TRAFFICO	AMBITO		SVILUPPO TOTALE (km)	FINITURA SUPERFICIALE (km - % su totale)					
		urban o	extraurban o		asfalto	%	stabilizzato	%	misto cementato	%
PROPRIA	NULLO		X	0,64	0,64	100%				
PROMISCUA	BASSISSIMO									
PROMISCUA	BASSO	X		0,72	0,72	100%				
PROMISCUA	MEDIO									
PROMISCUA	ELEVATO									

Si riporta di seguito una sintesi descrittiva delle caratteristiche di progetto del Tronco 1:

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE TRONCO 1									
LUNGH. TOT (Km)	% ≤ 5% (KM)		5 ≤ % ≤ 6% (KM)		6 ≤ % ≤ 10% (KM)		% ≥ 10% (KM)		% P pond. TRONCO 1
32,57	24,15	74%	3,17	10%	2,66	8%	2,59	8%	3,82%

TIPOLOGIA SEZIONE - VOLUME DI TRAFFICO										
SEZIONE	VOLUME DI TRAFFICO	AMBITO		SVILUPPO TOTALE (km)	FINITURA SUPERFICIALE (km - % su totale)					
		urban o	extraurban o		asfalto	%	stabilizzato	%	misto cementato	%
PROPRIA	NULLO		X	9,50	7,61	80%	0,85	9%	1,04	11%
PROMISCUA	BASSISSIMO		X	18,05	18,05	100%				
PROMISCUA	BASSO	X		2,28	2,28	100%				
PROMISCUA	MEDIO	X		2,75	2,75	100%				
PROMISCUA	ELEVATO									

3.5 TRONCO 2 – da RIONERO IN VULTURE a PALAZZO SAN GERVASIO

3.5.1 TRATTO 01 RIONERO IN VULTURE - RIPACANDIDA - GINESTRA

Sottotratto 11.1-11.3-11.4-11.5-11.6-11.7-11.8-11.9-11.10-11.11: Il punto 11.1 posizionato a Rionero in Vulture rappresenta il punto di snodo tra il tronco 1 ed il tronco 2. Da qui, si procede in direzione Ripacandida, fino al punto 11.7 su strada provinciale n.8 con fondo asfaltato leggermente sconnesso. Dal punto 11.7-11.8 si percorre la strada vicinale con fondo sterrato, dal punto 11.8 al punto 11.9 si prosegue su strada comunale con fondo asfaltato leggermente sconnesso, dal punto 11.9 al punto 11.10 la strada comunale percorsa si presenta con un fondo asfaltato in pessimo stato, dal punto 11.10 al punto 11.11 la strada comunale si presenta con fondo asfaltato leggermente sconnesso. In fase di progetto si prevede di realizzare il ripristino dei punti leggermente o parzialmente sconnessi attraverso opere puntuali, la sezione f in presenza del fondo sterrato e la sezione b per ripristinare il fondo asfaltato ammalorato. Il sottotratto è caratterizzato da un bassissimo volume di traffico ed una pendenza media longitudinale del 4.74%.

Sottotratto 11.11-11.14 : dal punto 11.11, situato in nei pressi del Vallone Calcinara, si prosegue su strada comunale con fondo asfaltato in pessimo stato di conservazione. In fase di progetto si è individuata come tipologia di intervento la sezione b. Il sottotratto è caratterizzato da un bassissimo volume di traffico e da una pendenza media longitudinale del 6.25%, in conformità a quanto previsto dall'allegato 4 del già citato D.I 517/2018.

Sottotratto 11.14-11.16: dal punto 11.14 si prosegue sulla strada provinciale n.8 del Vulture, caratterizzata da fondo asfaltato leggermente sconnesso, giungendo nel punto 11.16 in località Serra la Macchia. In fase di progetto si prevede di realizzare interventi di opere puntuali per il ripristino del manto stradale. La viabilità a bassissimo volume di traffico ed il sottotratto presenta una pendenza media longitudinale del 2.72%.

Sottotratto 11.16-11.17-11.18: dal punto 11.16 si prosegue in direzione Ripacandida, su strada comunale con fondo asfaltato in buono stato fino al punto 11.17 con una sede propria (tipologia di intervento sezione a). dal punto 11.17 al punto 11.18 si prosegue su viabilità esistente caratterizzata da fondo asfaltato in buono stato di conservazione, con basso volume di traffico. Il sottotratto presenta una pendenza media longitudinale del 6.37%.

Sottotratto 11.16-11.19-11.20-11.21-11.24-14: dal punto 11.16 al punto 11.19, imboccando la strada provinciale n.10 4°tronco, si prosegue in direzione Barile. Il fondo stradale si presenta in buono stato di conservazione, a bassissimo volume di traffico nel quale, in fase di progetto, si è previsto come intervento la sezione d. Dal punto 11.19 al punto 11.20 si prosegue su strada vicinale con fondo sterrato, l'intervento individuato in fase di progetto è la sezione f. Dal punto 11.20 al punto 14, si continua a percorrere la strada comunale, con fondo asfaltato che presenta lievi sconnessioni risolte, in fase di progetto, interventi di opere puntuali. Il sottotratto presenta una pendenza media longitudinale del 5.66%.

Sottotratto 11.21-11.22-11.23: dal punto 11.21 si prosegue in direzione Ginestra, su strada comunale fino al punto 11.22 e successivamente su strada provinciale n.10 fino al punto 11.23, con sede propria. La tipologia di intervento individuata, in fase di progetto, è la sezione a. Il sottotratto presenta una pendenza media longitudinale del 5.18%.

Di seguito si riporta una sintesi descrittiva delle caratteristiche di progetto del tratto 01 Rionero in Vulture-Ripacandida- Ginestra:

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE- TRATTO 01 RIONERO IN VULTURE- RIPACANDIDA- GINESTRA									
LUNGH. TOT (Km)	% ≤ 5% (KM)		5 ≤ % ≤ 6% (KM)		6 ≤ % ≤ 10% (KM)		% ≥ 10% (KM)		% P pond. Sottotratto
19,57	9,51	49%	2,93	15%	6,35	32%	0,77	4%	5,14%

TIPOLOGIA SEZIONE - VOLUME DI TRAFFICO										
SEZIONE	VOLUME DI TRAFFICO	AMBITO		SVILUPPO TOTALE (km)	FINITURA SUPERFICIALE (km - % su totale)					
		urbano	extraurbano		asfalto	%	stabilizzato	%	misto cementato	%
PROPRIA	NULLO	X	X	1,46	1,46	100%				
PROMISCUA	BASSISSIMO		X	17,02	17,02	100%				
PROMISCUA	BASSO	X		0,94	0,94	100%				
PROMISCUA	MEDIO									
PROMISCUA	ELEVATO									

3.5.2 TRATTO 02 GINESTRA – VENOSA

Sottotratto 14-15-16-17-18-19-20: la viabilità prosegue su strada comunale e su strada provinciale, con fondo asfaltato in buono stato di conservazione e con basso e bassissimo volume di traffico, in cui si prevede l'installazione di apposita segnaletica per garantire la sicurezza dei ciclisti. Nei punti 15-16-17 è prevista, in fase di progetto, la realizzazione di una sede propria realizzando una tipologia di intervento del tipo sezione a. Il sottotratto presenta una pendenza media longitudinale del 3.00%.

Di seguito si riporta una sintesi descrittiva delle caratteristiche di progetto del tratto 02 Ginestra - Venosa:

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE - TRATTO 02 GINESTRA - VENOSA									
LUNGH. TOT (Km)	% ≤ 5% (KM)		5 ≤ % ≤ 6% (KM)		6 ≤ % ≤ 10% (KM)		% ≥ 10% (KM)		% P pond. Sottotratto
10,10	7,39	73%	2,28	23%	0,43	4%	0,00	0%	3,00%

TIPOLOGIA SEZIONE - VOLUME DI TRAFFICO										
SEZIONE	VOLUME DI TRAFFICO	AMBITO		SVILUPPO TOTALE (km)	FINITURA SUPERFICIALE (km - % su totale)					
		urbano	extraurbano		asfalto	%	stabilizzato	%	misto cementato	%
PROPRIA	NULLO		X	0,49	0,49	100%				
PROMISCUA	BASSISSIMO		X	5,59	5,59	100%				
PROMISCUA	BASSO	X		4,02	4,02	100%				
PROMISCUA	MEDIO									
PROMISCUA	ELEVATO									

3.5.3 TRATTO 03 VENOSA – PALAZZO SAN GERVASIO

Sottotratto 20-21-21.1b-22: da Venosa, al punto 20, si prosegue in direzione Palazzo S. Gervasio su strada provinciale fino al punto 21, con fondo in asfalto in buono stato di conservazione. Successivamente si prosegue percorrendo la strada comunale che presenta il fondo in asfalto con leggere disconnessioni. In fase di progetto si prevede la realizzazione della sezione d ed il ripristino delle sconessioni con interventi di opere puntuali. Il volume di traffico individuato risulta essere bassissimo e la pendenza media longitudinale è del 3.01%.

Sottotratto 22-22.1: dal punto 22 si prosegue su strada comunale con fondo sterrato, a bassissimo volume di traffico. La tipologia di intervento individuata, in fase di progetto, è la sezione f. Il sottotratto presenta una pendenza media longitudinale del 1.99%.

Sottotratto 22.1-23-26: dal punto 22.1 al punto 23 la viabilità percorre la strada comunale con fondo asfaltato leggermente sconnesso, in cui è previsto, in fase di progetto, il ripristino del manto stradale con opere puntuali. Dal punto 23 al punto 26 si percorre la strada di servizio dell'Acquedotto Pugliese ed è previsto, in fase di progetto, la sezione f. Il sottotratto presenta una pendenza media longitudinale del 0.99%.

Sottotratto 23-23.a-24-25: dal punto 23 si percorre la strada provinciale caratterizzata da fondo asfaltato in buono stato di conservazione, a basso volume di traffico e con pendenza media longitudinale del 3.92%, fino ad arrivare, nel punto 24, a Palazzo S. Gervasio. Al fine di garantire la sicurezza dei ciclisti, è prevista l'installazione di apposita segnaletica.

Di seguito si riporta una sintesi descrittiva delle caratteristiche di progetto del tratto 03 Venosa – Palazzo S. Gervasio:

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE - TRATTO 03 VENOSA – PALAZZO S.GERVASIO									
LUNGH. TOT (Km)	% ≤ 5% (KM)		5 ≤ % ≤ 6% (KM)		6 ≤ % ≤ 10% (KM)		% ≥ 10% (KM)		% P pond. Sottotratto
18,77	15,76	84%	1,13	6%	1,30	7%	0,58	3%	2,40%

TIPOLOGIA SEZIONE - VOLUME DI TRAFFICO										
SEZIONE	VOLUME DI TRAFFICO	AMBITO		SVILUPPO TOTALE (km)	FINITURA SUPERFICIALE (km - % su totale)					
		urbano	extraurbano		asfalto	%	stabilizzato	%	misto cementato	%
PROPRIA	NULLO		X	1,48	1,48	100%				
PROMISCUA	BASSISSIMO		X	14,81	14,81	100%				
PROMISCUA	BASSO									
PROMISCUA	MEDIO	X		2,48	2,48	100%				
PROMISCUA	ELEVATO									

Si riporta di seguito una sintesi descrittiva delle caratteristiche di progetto del Tronco 2:

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE TRONCO 2									
LUNGH. TOT (Km)	% ≤ 5% (KM)		5 ≤ % ≤ 6% (KM)		6 ≤ % ≤ 10% (KM)		% ≥ 10% (KM)		% P pond. TRONCO 2
48,44	32,66	67%	6,33	13%	8,09	17%	1,36	3%	3,63%

TIPOLOGIA SEZIONE - VOLUME DI TRAFFICO										
SEZIONE	VOLUME DI TRAFFICO	AMBITO		SVILUPPO TOTALE (km)	FINITURA SUPERFICIALE (km - % su totale)					
		urbano	extraurbano		asfalto	%	stabilizzato	%	misto cementato	%
PROPRIA	NULLO		X	3,44	1,46	43%			0,00	0%
PROMISCUA	BASSISSIMO		X	37,42	20,40	55%				
PROMISCUA	BASSO	X		4,95	4,95	100%				
PROMISCUA	MEDIO	X		2,48	2,48	100%				
PROMISCUA	ELEVATO									

3.6 PERCORSI SECONDARI DI AVVICINAMENTO

Sono stati individuati per il tronco 1 ed il tronco 2, percorsi secondari di avvicinamento che sono:

3.6.1 TRONCO 1 - 02 RUVO DEL MONTE – ATELLA

Sottotratto 6-6.1-6.2: percorso su viabilità esistente a bassissimo volume di traffico che, da Ruvo del Monte consente di raggiungere Casone Bucito e di proseguire verso il ponte canale di attraversamento dell'Acquedotto Pugliese situato nel punto 6.2. È caratterizzato da una pendenza media longitudinale di 6.78%.

Sottotratto 6.3-6.4-7: percorso su viabilità esistente a bassissimo volume di traffico che, da Contrada Spineta consente di raggiungere il ponte canale di attraversamento dell'Acquedotto Pugliese situato nel punto 6.2. Dal punto 7 al punto 6.4 vi è pendenza media longitudinale di 4.70%; dal punto 6.4 al punto 6.3 vi è una pendenza media longitudinale di 2.01%. Di seguito si riporta una sintesi descrittiva delle caratteristiche di progetto del sottotratto secondario di avvicinamento del tronco 1- 02 Ruvo del Monte-Atella:

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE CARATTERISTICHE GEOMETRICHE - PERCORSO DI AVVICINAMENTO- 02 RUVO DEL MONTE - ATELLA									
LUNGH. TOT (Km)	% ≤ 5% (KM)		5 ≤ % ≤ 6% (KM)		6 ≤ % ≤ 10% (KM)		% ≥ 10% (KM)		% P pond. Sottotratto
12,67	7,85	62%	0,38	3%	1,19	9%	0,19	1%	4,27%

TIPOLOGIA SEZIONE - VOLUME DI TRAFFICO										
SEZIONE	VOLUME DI TRAFFICO	AMBITO		SVILUPPO TOTALE (km)	FINITURA SUPERFICIALE (km - % su totale)					
		urbano	extraurbano		asfalto	%	stabilizzato	%	misto cementato	%
PROPRIA	NULLO									
PROMISCUA	BASSISSIMO		X	12,67	12,67	100%				
PROMISCUA	BASSO									
PROMISCUA	MEDIO									
PROMISCUA	ELEVATO									

3.6.2 TRONCO 2 - 03 VENOSA - PALAZZO SAN GERVASIO

Sottotratto 21-21.1-21.2-22: percorso secondario di avvicinamento su strada provinciale ex S.S. n.168 di Venosa, di particolare bellezza paesaggistica, costeggia l'Acquedotto Pugliese e consente di ammirare i ponti dello stesso.

Sottotratto 23.b-23.a: percorso secondario di avvicinamento che costeggia la strada provinciale n.150 Mulini- Matinelle e l'Acquedotto Pugliese. Consente, nel punto 23.b di ammirare il ponte dello stesso. Presenta una pendenza media longitudinale del 1.39%.

Sottotratto 24-24.a-24.b-24.c: percorso secondario di avvicinamento su viabilità esistente, attraversa il borgo storico di Palazzo S. Gervasio e giunge fino al lago di Frontetusio. Presenta una pendenza media longitudinale del 4.14%.

Di seguito si riporta una sintesi descrittiva delle caratteristiche di progetto del sottotratto secondario di avvicinamento del tronco 2- 03 Venosa- Palazzo San Gervasio:

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE - PERCORSO DI AVVICINAMENTO- 03 VENOSA - PALAZZO SAN GERVASIO									
LUNGH. TOT (Km)	% ≤ 5% (KM)		5 ≤ % ≤ 6% (KM)		6 ≤ % ≤ 10% (KM)		% ≥ 10% (KM)		% P pond. Sottotratto
17,56	16,98	97%	0,30	2%	0,29	2%	0,00	0%	2,64%

TIPOLOGIA SEZIONE - VOLUME DI TRAFFICO										
SEZIONE	VOLUME DI TRAFFICO	AMBITO		SVILUPPO TOTALE (km)	FINITURA SUPERFICIALE (km - % su totale)					
		urbano	extraurbano		asfalto	%	stabilizzato	%	misto cementato	%
PROPRIA	NULLO									
PROMISCUA	BASSISSIMO	X	X	17,56	17,56	100%				
PROMISCUA	BASSO									
PROMISCUA	MEDIO									
PROMISCUA	ELEVATO									

4 Parte Quarta

L'intera progettazione è stata orientata al fine di conseguire il massimo livello di valutazione dei requisiti e sotto requisiti delle ciclovie inserite nel SNCT di cui al D.I. n. 517 del 29/11/2017. Di seguito è riportata una sintesi in tabella sinottica dei target raggiunti.

Per la valutazione del singolo sotto criterio sono disponibili specifiche tavole grafiche e tabelle riepilogative (si vedano successivi paragrafi).

4.1 Requisiti di Pianificazione – target soddisfatti e livelli di valutazione

I requisiti di Pianificazione sono stati individuati nelle tavole grafiche **TAV.INQ.03.1- TAV.INQ.03.2- TAV.INQ.03.3- TAV.INQ.03.4** e sono riportati negli elaborati descrittivi allegati alla presente relazione **Allegato A. Requisiti di pianificazione – Tronco 1** e **Allegato A. Requisiti di pianificazione – Tronco 2**.

Requisiti di Pianificazione-TRONCO 1	MINIMO	BUONO	OTTIMO
A.1) ATTRATTIVITÀ			
A.2) FRUIBILITÀ, INTERCONNESSIONE E INTERMODALITÀ			
A.3) SERVIZI OPZIONALI			

Requisiti di Pianificazione-TRONCO 2	MINIMO	BUONO	OTTIMO
A.1) ATTRATTIVITÀ			
A.2) FRUIBILITÀ, INTERCONNESSIONE E INTERMODALITÀ			
A.3) SERVIZI OPZIONALI			

4.2 Standard tecnici di progettazione – target soddisfatti e livelli di valutazione

Gli Standard tecnici di progettazione sono stati individuati nelle tavole grafiche **TAV.P.01.1- TAV.P.01.2- TAV.P.01.3- TAV.P.01.4** e sono riportati negli elaborati descrittivi allegati alla presente relazione **Allegato B. Standard tecnici di progettazione – Tronco 1** e **Allegato B. Standard tecnici di progettazione – Tronco 2**.

Si riporta di seguito una tabella sinottica sintetica rappresentativa degli obiettivi raggiunti per il tronco 1 ed il tronco 2:

<i>Standard tecnici di progettazione- Tronco 1</i>	<i>MINIMO</i>	<i>BUONO</i>	<i>OTTIMO</i>
B.1) ATTRATTIVITÀ			
B.2) SICUREZZA			
B.3) PERCORRIBILITÀ			
B.4) SEGNALETICA E RICONOSCIBILITÀ			
B.5) SERVIZI			

<i>Standard tecnici di progettazione- Tronco 2</i>	<i>MINIMO</i>	<i>BUONO</i>	<i>OTTIMO</i>
B.1) ATTRATTIVITÀ			
B.2) SICUREZZA			
B.3) PERCORRIBILITÀ			
B.4) SEGNALETICA E RICONOSCIBILITÀ			
B.5) SERVIZI			

5 Parte Quinta

5.1 Fattibilità urbanistica

La massima parte del tracciato ricade su viabilità esistente per la quale non è prevista alcuna trasformazione urbanistica. Fanno eccezione i tratti in sede propria di nuova realizzazione che ricadono o su viabilità di progetto o in aree extra urbane adiacenti alla viabilità esistente e pertanto soggiacciono in massima parte alla disciplina delle fasce di rispetto stradali ove non diversamente normate.

In fase di progettazione definitiva è auspicabile verificare l'esistenza di eventuali piani di mobilità urbana; allo stato del presente livello di progettazione non è riuscito a reperire alcuna utile informazione al riguardo dai siti istituzionali dei comuni interessati dalla iniziativa. Per specifici approfondimenti si rinvia alla consultazione della **RE.07**.

5.2 Fattibilità ambientale

Il tracciato di progetto segue principalmente i percorsi viari esistenti a meno dei tratti realizzati in sede propria. Questi, sono progettati in modo da causare il minor impatto ambientale, da non stravolgere lo scenario paesaggistico in cui saranno realizzati, risultando perfettamente integrati con l'ambiente circostante secondo quanto previsto dal Codice dei Beni culturali e del Paesaggio Dlgs 42/2004. Si rimanda agli elaborati specifici: **RE.04**.

5.3 Aspetti idrogeologici ed idraulici

Si rimanda agli elaborati specifici: **RE.05**.

5.4 Aspetti geologici, geotecnici e sismici

Per gli aspetti geologici, geotecnici e sismici si rimanda agli elaborati specifici: **RE.03**.

5.5 Relazione sulle interferenze

Le principali interferenze, individuate nei punti di promiscuità pericolosa con la viabilità stradale e/o con attraversamenti ferroviari, sono rappresentate nelle tavole TAV.P.01.1-TAV.P.01.2-TAV.P.01.3-TAV.P.01.4 con il simbolo del semaforo rosso. Per la loro descrizione, si rimanda agli elaborati specifici: **RE.06**.

5.6 Relazione sulla gestione delle materie

La presente relazione ha per oggetto la gestione dei rifiuti speciali prodotti dalle attività di costruzione, demolizione e scavi nell'ambito dei lavori in oggetto.

Bilancio di produzione di materiale da scavo e/o di rifiuti

Le disposizioni sono riferite alla gestione dei rifiuti speciali prodotti dalle attività di costruzione, demolizione e scavi. Non rientrano nella definizione di rifiuto le terre e rocce da scavo destinate ad effettivo riutilizzo diretto che pertanto sono escluse dall'applicazione di tale normativa e dell'intera disciplina sui rifiuti, a condizione però che non provengano da siti inquinati e da bonifiche, come nel caso in oggetto, ed abbiano comunque limiti di accettabilità inferiori a quelli stabiliti dalle norme vigenti, nonché il materiale venga avviato a reimpiego senza trasformazioni preliminari e secondo le modalità previste dalle autorità amministrative rimodellazioni e i rilevati nell'ambito del cantiere.

Nel presente progetto, per le terre e rocce da scavo, sono state adottate tutte le misure volte a favorirne in via prioritaria il reimpiego diretto, mentre il materiale da scavo non utilizzato direttamente in situ, dovrà essere avviato, secondo le modalità autorizzative già richiamate, ad altre attività di valorizzazione e/o a discarica. I materiali non pericolosi derivanti dalle operazioni di demolizione della viabilità attualmente esistente, effettivamente avviati al riutilizzo diretto all'interno dello stesso cantiere, previa selezione, vagliatura e riduzione volumetrica, non rientrano nella classificazione di rifiuti.

Nelle fasi realizzative dovranno essere adottate tutte le misure atte a favorire la riduzione di rifiuti da smaltire in discarica, attraverso operazioni di reimpiego, previa verifica della compatibilità tecnica al riutilizzo in relazione alla tipologia dei lavori previsti.

Al fine di limitare la produzione dei rifiuti inerti si dovrà:

- favorire in ogni caso, ove possibile, lo stoccaggio selettivo dei residui e la conseguente suddivisione dei rifiuti in categorie merceologiche omogenee;
- favorire, direttamente nel luogo di produzione, una prima cernita dei materiali residui in gruppi di materiali omogenei puliti;
- prevedere, ove possibile, precise modalità di riutilizzo in cantiere dei materiali residui, per il loro reimpiego nelle attività di costruzione;
- conferire i rifiuti inerti presso i diversi impianti di gestione presenti sul territorio comunale e/o provinciale e regolarmente autorizzati ai sensi della vigente normativa.

Il conferimento in discarica dovrà avvenire con le modalità previste dalla normativa vigente esclusivamente nei casi in cui non risulti possibile riutilizzare e/o recuperare i materiali da scavo e demolizione.

Dall'attività di scavo saranno prodotti dei materiali riutilizzati come rinterro e/o risagomatura dell'attuale piano di campagna o che saranno conferiti in discarica, la cui quantità effettiva ed individuazione sarà valutata nel corso delle fasi progettuali successive ed esecuzione dei lavori in cui sarà avviato conferimento presso autorizzato impianto per il recupero di rifiuti non pericolosi.

Al termine dei lavori dovranno essere comunicate agli enti competenti le effettive produzioni di rifiuti e la loro destinazione (riutilizzo, recupero, smaltimento, trasporto).

Criteri per la localizzazione e gestione delle aree di cantiere da adibire a deposito temporaneo

La superficie dedicata al deposito temporaneo deve, in via preferenziale, essere individuata in un'area di impianto già adibita a piazzale allo scopo di evitare l'eventuale contaminazione dei suoli. Le aree di deposito sono poste planimetricamente in zone tali da minimizzare i percorsi dei mezzi interni al cantiere e dei mezzi trasportatori a destino finale per le operazioni di carico, in modo da evitare interferenze con le attività di cantiere. L'area di deposito dovrà essere provvista di opportuni sistemi di isolamento delle aree esterne, quali cordoli di contenimento, e pendenze del fondo appropriato, volte al contenimento di eventuali acque di percolazione. Le acque di percolazione eventualmente prodotte dovranno essere inviate alla rete di drenaggio delle acque meteoriche dilavanti prevista nel progetto. Ove si preveda lo stoccaggio del materiale direttamente sul piano di appoggio dell'area di deposito, senza l'utilizzo di contenitori, si dovrà provvedere alla separazione del materiale dal fondo con opportuno materiale impermeabilizzante selezionato in funzione della tipologia di materiale stoccato e del grado di contaminazione dello stesso.

5.7 Disponibilità delle aree

Il tracciato di progetto, segue in gran parte strade esistenti provinciali, comunali e vicinali a meno dei tratti in cui si prevede la realizzazione della sede propria. Nel tronco 1, di lunghezza pari a 45.24 km, si prevede la realizzazione di 7.61km di sede propria; nel tronco 2, di lunghezza pari a 66 km, si realizzeranno 1.46km in sede propria. Si redige il Piano Particellare preliminare per l'esproprio delle aree interessate dalla realizzazione della sede propria, distinto per Tronchi, e composto da un elaborato grafico su base catastale e dall'elenco particellare con l'individuazione delle aree da assoggettare ad esproprio, l'indicazione della ditta risultante agli atti catastali e superficie interessata dall'intervento. Si rimanda all'elaborato specifico **PPE.01**.

5.8 Cronoprogramma delle fasi attuative

Il progetto di fattibilità tecnico economica è corredato dal seguente cronoprogramma dei tempi e delle scadenze, realizzato con un Diagramma di GANTT. Il programma è suddiviso in mesi e le fasi temporali sono distinte nelle seguenti macroattività:

1. Approvazione progetto di fattibilità tecnico economica, ottenimento autorizzazioni e n.o. preliminare;
2. Progettazione definitiva (redazione e approvazione);

3. progettazione esecutiva (redazione e approvazione);
4. procedure di affidamento lavori;
5. esecuzione lavori;
6. collaudo - rendicontazione.

L'inizio delle attività si stabilisce convenzionalmente con l'avvenuta consegna del progetto di fattibilità tecnico economica.

Attività	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Approvazione PFTE																												
Progettazione definitiva																												
Progettazione esecutiva																												
Affidamento lavori																												
Esecuzione lavori																												
Collaudo - Rendicontazione																												

TABELLA 02 - CRONOPROGRAMMA

5.9 Indicazioni relative ad accessibilità, utilizzo e manutenzione delle opere

Le opere sono state progettate con particolare riguardo all'accessibilità, al loro utilizzo ed alla manutenzione.

Accessibilità Gli interventi sono stati progettati con espresso riferimento alla loro accessibilità, in relazione ovviamente al tipo di utenza prevista.

Utilizzo delle opere Le destinazioni d'uso delle opere rispondono ai criteri richiesti.

Manutenzione Compatibilmente con il livello di approfondimento progettuale è possibile assicurare che tutte

le opere (soluzioni funzionali, tipologie costruttive, materiali utilizzati) sono state progettate con particolare attenzione alla loro durabilità, alla facilità di manutenzione ed al contenimento dei costi di manutenzione.

Gli aspetti operativi relativi alla gestione e manutenzione saranno comunque oggetto di approfondimento tecnico nelle fasi successive del progetto.

5.10 Prime indicazioni e prescrizioni per la stesura dei piani di sicurezza

Le opere non presentano particolari problematiche in merito agli aspetti legati alla sicurezza.

Le lavorazioni ove prestare maggiori cautele sono quelle relative al montaggio della passerella ciclabile, ai movimenti terra, alla lavorazione della pista ciclabile lungo le strade più trafficate. Già l'attuale progettazione

tiene conto di soluzioni realizzative tali da ridurre i rischi per i lavoratori. Laddove è prevista l'esecuzione di opere che richiedono particolari cautele od approntamenti questi saranno affrontati nelle successive fasi progettuali, in particolare nella fase di progettazione esecutiva, con la redazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento e del Fascicolo dell'Opera.

Per ogni approfondimento si rimanda allo specifico elaborato: **SIC.01 Prime indicazioni e prescrizioni per la redazione del PSC.**

6 Parte sesta

6.1 Stima sommaria delle opere

Il calcolo sommario della spesa, come dettato **Regolamento di Attuazione del Codice dei contratti pubblici**, per quanto concerne le opere o i lavori è effettuato mediante l'applicazione del procedimento sintetico-comparativo, adottando parametri di misura idonei all'intervento previsto, applicando alle quantità caratteristiche delle opere i costi medi di costruzione (i c.d. "costi standardizzati") determinati dall'Osservatorio sui Costi delle OO.PP. (Tariffario Regione Basilicata ed. 2018).

Per la stima sommaria delle opere si rimanda agli elaborati specifici **EEC.01 ed EEC.02**.

6.2 Suddivisione in Lotti Funzionali

Come previsto dal DDP, gli interventi sono suddivisi in tre lotti funzionali.

Il primo lotto, di lunghezza pari a 63,31 km, comprende gli interventi dei seguenti tratti:

TRONCO 1 (collegamento Campania) DA RAPONE A RUVO DEL MONTE e DA RUVO DEL MONTE A RIONERO

- TRATTO 01 PRINCIPALE STAZIONE RAPONE - RUVO DEL MONTE, sottotratti 1-1.3 ALT-2-2.2-3-3.1-4-4.2a-4.2b-5-5.1-5.2-6
- TRATTO 03 ATELLA - RIONERO IN VULTURE, sottotratti 10.2a-10.3a-11-11.1
- TRATTO 04 RIONERO IN VULTURE- BARILE sottotratti 11.1-11.2-12-12.1-12.2

TRONCO 2 DA RIONERO IN VULTURE A PALAZZO SAN GERVASIO (collegamento Puglia)

- TRATTO 01 RIONERO IN VULTURE - RIPACANDIDA – GINESTRA: sottotratti 11.1-11.3-11.4-11.5-11.7-11.8-11.9-11.10-11.11-11.11-11.12-11.14-11.15-11.16-11.19-11.20-11.21
- TRATTO 02 GINESTRA – VENOSA sottotratti 14-15-16-17-18-19-20
- TRATTO 03 VENOSA – PALAZZO SAN GERVASIO sottotratti 20-21-21.1b-22-22.1-23-26-23.a-24-25

Il secondo lotto, di lunghezza pari a 17,70 km, comprende gli interventi dei seguenti tratti:

- TRONCO 1 DA RUVO DEL MONTE A RIONERO, TRATTO 02 RUVO DEL MONTE – ATELLA sottotratti: 6-6.1a-6.2a-7-8-8.a-8.1-9-9.1-10-10.0-10.1a-10.2a
- COLLEGAM.GINESTRA sottotratti: 11.21-11.22-11.23
- COLLEGAM. RIPACANDIDA sottotratti: 11.16-11.17-11.18

Sono rimandati ad altra progettazione, i seguenti tratti per una lunghezza pari a 30,23 km:

- TRONCO 1 – TRATTO 02 RUVO DEL MONTE – ATELLA sottotratti: 6-6.1-6.2-6.3-6.4-7
- TRONCO 2 – TRATTO 03 VENOSA - PALAZZO SAN GERVASIO sottotratti: 21-21.1-21.2-23.a-23.b-24-24.a-24.b-24.c

6.3 Quadro economico dell'opera

QUADRO ECONOMICO RIEPILOGATIVO						
LAVORI						
A	a.1	Lavori a misura	4.345.920,32 €	2.252.651,39 €	6.598.571,71 €	
	a.2	Oneri della sicurezza	67.431,89 €	31.291,58 €	98.723,47 €	
	Importo Complessivo Appalto - TOTALE A		4.413.352,21 €	2.283.942,97 €	6.697.295,18 €	
SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE						
B	b.1	Lavori in economia previsti in progetto ed esclusi dall'appalto	- €	- €	- €	
	b.2	Rilievi, accertamenti e indagini	13.201,61 €	12.307,64 €	- €	
	b.4	Imprevisti	- €	- €	- €	
	b.5	Acquisizione di aree o immobili e pertinenti indennizzi + spese	14.249,43 €	67.280,16 €	81.529,59 €	
	TOTALE B		27.451,04 €	79.587,80 €	107.038,84 €	
C	Spese Tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, nonché al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, all'accertamento della regolare esecuzione:					
	c.1	a)	Progettazione di fattibilità tecnica ed economica	- €	- €	- €
		b)	Progettazione definitiva	68.496,94 €	40.339,89 €	108.836,83 €
		c)	Progettazione esecutiva	25.369,24 €	14.962,92 €	40.332,16 €
		d)	Coordinatore della sicurezza in fase di progettazione	12.684,62 €	7.481,46 €	20.166,08 €
		e)	Direzione lavori, misura e contabilità	90.682,34 €	53.129,59 €	143.811,93 €
		f)	Coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione	31.711,54 €	18.703,65 €	50.415,19 €
		g)	Relazione geologica	9.008,06 €	7.182,20 €	16.190,26 €
	c.2	Attività di supporto tecnico-amministrativo al R.U.P.	- €	- €	- €	
	c.3	Fondo per la progettazione e l'innovazione art. 113 del D. Lgs. 50/2016 (1.0% di A)	44.133,52 €	22.839,43 €	66.972,95 €	
	c.4	Eventuali spese per commissioni giudicatrici, S.U.A.P. ed A.N.A.C. (0.5 % di A)	22.066,76 €	11.419,71 €	33.486,48 €	
	c.5	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal Capitolato Speciale				
		a)	Collaudo tecnico-amministrativo e collaudo impianti	12.177,23 €	7.105,43 €	19.282,66 €
	c.6	Spese per pubblicità bandi di gara dei servizi e dei lavori (anticipa l'ente ma rimborsati dall'aggiudicatario)				
b)		Collaudo statico in corso d'opera	- €	- €	- €	
c.7	Spese sui compensi professionali (10% di c.1 e c.5)		- €	- €	- €	
TOTALE C			316.330,25 €	183.164,28 €	499.494,54 €	
D	I.V.A. ed eventuali altre imposte:				- €	
	d.1	I.V.A. sui lavori (A+b.1+b.4)	10%	441.335,22 €	228.394,30 €	669.729,52 €
	d.2	I.V.A. su oneri allacciamenti, indennità esproprio, spese pubblicità (b.2+b.5+c.7)	22%	3.134,87 €	14.801,64 €	17.936,51 €
	d.3	Cassa di Previdenza su b.2+c.1, c.2 e c.6	4%	10.533,26 €	6.448,51 €	16.981,77 €
	d.4	I.V.A. sulle competenze tecniche (b.2, c.1, c.2, c.6) e su Cassa di Previdenza (d.3)	22%	57.345,91 €	34.177,80 €	91.523,71 €
TOTALE D			512.349,27 €	283.822,25 €	796.171,52 €	
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE (B+C+D):			856.130,56 €	546.574,33 €	1.402.704,89 €	
IMPORTO COMPLESSIVO DELL'INTERVENTO (A+B+C+D):			5.269.482,77 €	2.830.517,30 €	8.100.000,07 €	

A.REQUISITI DI PIANIFICAZIONE		Localizzazione su TAV.INQ.03.1		
A.1)Attrattività				
a) luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico - culturali	✓	Sono stati individuati i seguenti luoghi d'arte: Castello e torre Angioina, Museo Civico Archeologico di Ruvo del Monte. Le attrazioni naturali, paesaggistiche e storico- culturali individuate sono: le Cascate di San Fele, Bosco Bradano. Luoghi di culto: Chiesa Sant'Anna, Parrocchia Santa Maria Assunta		Dal punto 5.2 si arriva nel comune di Ruvo del Monte dove è possibile visitare i luoghi d'arte ed i luoghi di culto indicati. Sempre dal comune di Ruvo del Monte è possibile raggiungere le Cascate di San Fele ed il Bosco Bradano.
A.2) Fruibilità, interconnessione, intermodalità				
a) diretta in bicicletta	✓	Il tracciato è interconnesso con strade comunali a basso e bassissimo volume di traffico.		Dal punto 4 al punto 5.2.
b) parcheggi	✓	aree di parcheggio per autovetture ed autocaravan	 	Parcheggio autovetture nel punto 1.3. Nel punto 2 vi è la possibilità di parcheggiare autovetture ed autocaravan.
c) da altre infrastrutture	✓	Collegamento con stazione di Rapone- Ruvo del Monte. Sono presenti collegamenti diretti con fermate bus ad inizio e fine tratto.	 	Punto 1.3 collegamento diretto con Stazione di Ruvo del Monte; Punto 2.2 collegamento diretto con fermata bus.
d) interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture mobilità dolce	✓	Collegamento con SNCT		Collegamento con SNCT Campania al punto 1.
A.3) Servizi opzionali				
a) struttura ricettiva attrezzata	✓	Saranno realizzate tre aree attrezzate di progetto, due di testa ed una intermedia che è inserita in un contesto ad elevata valenza paesaggistica, lungo un percorso con bassa pendenza longitudinale. In aggiunta, le strutture ricettive esistenti che hanno dato la loro disponibilità sono: Agriturismo Valle Ofanto, Locanda al Giglio D'oro. I punti di ristoro individuati sono: Stazione di servizio -Snack Bar/Paninoteca, Locanda al Giglio D'oro Tutte le aree attrezzate saranno fornite di: totem informativo, punti di ristoro, colonnine sos, connessione wi-fi, punti di ricarica smartphone, parco giochi bambini, servizio di sosta e custodia biciclette. il servizio bagagli è individuato presso l'agriturismo Valle Ofanto.	  	Punti 2, 4.2b e 5.2.
b) servizio bagagli	✓			Servizio bagagli al punto 5.2.
c) colonnine sos	✓			Punti 2, 4.2b e 5.2.
d) connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone	✓			Punti 2, 4.2b e 5.2.
e) parco giochi per bambini	✓			Punti 2, 4.2b e 5.2.

A.REQUISITI DI PIANIFICAZIONE		Localizzazione su TAV.INQ.03.1 e TAV.INQ.03.2		
A.1) Attrattività				
a) luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico - culturali	✓	Sono stati individuati i seguenti luoghi d'arte: Parco Paleolitico, Castello - Porta di San Michele. Le attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali individuate sono: Bosco di Monte Sirico, Bosco della Bufata. Luoghi di culto: Chiesa Santa Maria ad Nives, area di culto abbandonata.		Nel centro storico di Atella è possibile visitare i luoghi d'arte e le chiese di culto indicati. Il Bosco del monte Sirico è raggiungibile dal sottotratto 6.1a-6.2a. Il Bosco della Bufata è raggiungibile dal comune di Atella.
A.2) Fruibilità, interconnessione, intermodalità				
a) diretta in bicicletta	✓	Il tracciato è interconnesso con strade comunali a basso e bassissimo volume di traffico.		Viabilità a basso traffico al punto 6 al punto 10.2a. Interconnessione con pista ciclabile esistente dal punto 10.
b) parcheggi	✓	aree di parcheggio per autovetture ed autocaravan		Parcheggio autovetture nei punti 6.1 e 7. Nel punto 10.0 vi è la possibilità di parcheggiare autovetture ed autocaravan.
c) da altre infrastrutture	✓	Sono presenti collegamenti diretti con fermate bus ad inizio e fine tratto.		Punto 10.0 collegamento diretto con fermata bus.
d) interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture mobilità dolce	✓	Collegamento con tratturi		Punto 10.2a
A.3) Servizi opzionali				
a) struttura ricettiva attrezzata	✓	Saranno realizzate tre aree attrezzate di progetto, una inserita in un contesto di elevata valenza paesaggistica. In aggiunta, le strutture ricettive esistenti che hanno dato la loro disponibilità sono: Azienda Agrituristiche Rupe delle Sorbe, RoMa B&B Atella, La valle dei cavalli. I punti di ristoro individuati sono: Azienda Agrituristiche Rupe delle Sorbe, Pizzeria antica abbazia, Nini-Quando i Lievitati Diventano Poesia. Tutte le aree attrezzate saranno fornite di: totem informativo, colonnine sos, connessione wi-fi, punti di ricarica smartphone, parco giochi bambini, servizio di sosta e custodia biciclette. il servizio bagagli è individuato presso le strutture ricettive esistenti		Punti 6.1, 7 e 9.1.
b) servizio bagagli	✓			Servizio bagagli presso le strutture ricettive citate
c) colonnine sos	✓			Punti 6.1, 7 e 9.1.
d) connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone	✓			Punti 6.1, 7 e 9.1.
e) parco giochi per bambini	✓			Punti 6.1, 7 e 9.1.

TRONCO 1- TRATTO 02 RUVO DEL MONTE - ATELLA

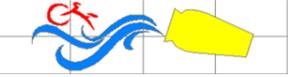
A.REQUISITI DI PIANIFICAZIONE		Localizzazione su TAV.INQ.03.2		
A.1)Attrattività				
a) luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico - culturali	✓	Sono stati individuati i seguenti luoghi d'arte: Palazzo Giannattasio, Palazzo Fortunato, Museo della Civiltà dell'Aglianico, Museo del brigantaggio, Castello - Porta di San Michele. Le attrazioni naturali, paesaggistiche e storico- culturali individuate sono: Laghi di Monticchio, Riserva naturale regionale, lago piccolo di Monticchio, Boschetto maruccio. Luoghi di culto: Chiesa S. Marco Evangelista, Chiesa S. Maria Delle Vittorie, Chiesa Ss. Sacramento, Chiesa Ss. Annunziata.		Nel centro storico di Rionero in Vulture è possibile visitare i luoghi d'arte e le chiese di culto indicati ed è possibile raggiungere le attrazioni naturali individuate.
A.2) Fruibilità, interconnessione, intermodalità				
a) diretta in bicicletta	✓	Il tracciato è interconnesso con strade comunali a basso e bassissimo volume di traffico.		Viabilità a basso traffico dal punto 10.2a.
b) parcheggi	✓	aree di parcheggio per autovetture ed autocaravan	 	Parcheggio per autovetture ed autocaravan in prossimità del punto 11.1 e nel punto 11.2. Parcheggio per autovetture nel punto 10.3a
c) da altre infrastrutture	✓	Sono presenti collegamenti diretti con stazione ferroviaria e fermate bus.	 	Collegamento diretto con la stazione ferroviaria di Rionero in Vulture e con la fermata bus nel punto 11.2.
d) interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture mobilità dolce	✓	Collegamento con tratturi		Punto 12
A.3) Servizi opzionali				
a) struttura ricettiva attrezzata	✓	Sono presenti due aree attrezzate: una di progetto ad inizio tratto, ed una in corrispondenza della stazione ferroviaria di Rionero in Vulture. In aggiunta, le strutture ricettive esistenti che hanno dato la loro disponibilità sono: Hotel La Pergola, Hotel San Marco. I punti di ristoro individuati sono: Ristorante I Gemelli, Ristorante arte chef, Il Cantinone, ristorante Osteria Vecchio Cortile, Pizzeria Il Ristoro del Vulture, Ok Pizza, Glamour The Fashion Pizza, Pizzeria La Macina. Tutte le aree attrezzate saranno fornite di: totem informativo, colonnine sos, connessione wi-fi, punti di ricarica smartphone, parco giochi bambini, servizio di sosta e custodia biciclette. il servizio bagagli è individuato presso le strutture ricettive esistenti	  	Punti 10.3a, 11, 11.1, 11.2.
b) servizio bagagli	✓			Servizio bagagli presso le strutture ricettive citate.
c) colonnine sos	✓			Punti 10.3a, 11, 11.1, 11.2.
d) connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone	✓			Punti 10.3a, 11, 11.1, 11.2.
e) parco giochi per bambini	✓			Punti 10.3a, 11, 11.1, 11.2.

A.REQUISITI DI PIANIFICAZIONE			Localizzazione su TAV.INQ.03.2	
A.1)Attrattività				
a) luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico - culturali	✓	Le attrazioni naturali, paesaggistiche e storico- culturali individuate sono: Laghi di Monticchio, Riserva naturale regionale lago piccolo di Monticchio, Boschetto maruccio. I luoghi di culto sono: Chiesa S. Maria Delle Grazie, Chiesa S. Nicola Vescovo.		Dal comune di Barile è possibile raggiungere le attrazioni elencate ed i luoghi di culto
A.2) Fruibilità, interconnessione, intermodalità				
a) diretta in bicicletta				
b) parcheggi	✓	aree di parcheggio per autovetture ed autocaravan		Parcheggio autovetture nel punto 12.1. Nel punto 12.2 vi è la possibilità di parcheggiare autovetture ed autocaravan.
c) da altre infrastrutture	✓	Sono presenti collegamenti diretti con stazione ferroviaria e fermate bus.		Punto 12.2 collegamento diretto con stazione ferroviaria di Barile e fermata bus.
d) interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture mobilità dolce	✓	Collegamento con tratturi		Punto 12.1
A.3) Servizi opzionali				
a) struttura ricettiva attrezzata	✓	Sono presenti due aree attrezzate: una di progetto ad inizio tratto, ed una esistente in corrispondenza della stazione ferroviaria di Barile. In aggiunta, ha dato la sua disponibilità la struttura ricettiva Grand Hotel Garden. I punti di ristoro individuati sono: Ristorante Al Boschetto, Braceria Morelli, Convento wine space il tempio del gusto, Cantine di Barile, Old Stories Pub Birreria Pizzeria. Tutte le aree attrezzate saranno fornite di: totem informativo, colonnine sos, connessione wi-fi, punti di ricarica smartphone, parco giochi bambini, servizio di sosta e custodia biciclette. Il servizio bagagli è individuato presso le strutture ricettive esistenti.		Punti 12.1 e 12.2
b) servizio bagagli	✓			Servizio bagagli presso le strutture ricettive citate
c) colonnine sos	✓			Punti 12.1 e 12.2
d) connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone	✓			Punti 12.1 e 12.2
e)parco giochi per bambini	✓			Punti 12.1 e 12.2

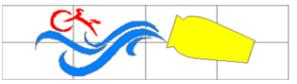
A.REQUISITI DI PIANIFICAZIONE		Localizzazione su TAV.INQ.03.3		
A.1) Attrattività				
a) luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico - culturali	✓	Attrazione naturali e paesaggistiche: Bosco Grande di Forenza. I luoghi di culto sono: Santuario e Chiesa di San Donato, Chiesa Santa Maria del Sepolcro, Chiesa di San Giuseppe		Dal comune di Ripacandida è possibile raggiungere le attrazioni elencate ed i luoghi di culto
A.2) Fruibilità, interconnessione, intermodalità				
a) diretta in bicicletta	✓	Il tracciato è interconnesso con strade comunali a basso e bassissimo volume di traffico.		Viabilità a basso traffico lungo tutto il tratto
b) parcheggi	✓	aree di parcheggio per autovetture e/o autocaravan	 	Parcheggio autovetture nei punti 11.17 e 11.23 .
c) da altre infrastrutture	✓	Sono presenti collegamenti diretti con fermate bus.		Nei punti 11.17 e 11.23 collegamento diretto con fermata bus.
d) interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture mobilità dolce	✓	Collegamento con tratturi		Punti 11.4, 11.9, 11.19, 11.21
A.3) Servizi opzionali				
a) struttura ricettiva attrezzata	✓	Sono presenti due aree attrezzate di progetto, una nel comune di Ripacandida ed una nel comune di Ginestra. In aggiunta, hanno dato la loro disponibilità le strutture ricettive: Grand Hotel Garden, B&B Honey S.p.a. Il punto di ristoro individuato è il Ristorante Pizzeria 4 Stagioni. Tutte le aree attrezzate saranno fornite di: totem informativo, colonnine sos, connessione wi-fi, punti di ricarica smartphone, parco giochi bambini, servizio di sosta e custodia biciclette. Il servizio bagagli è individuato presso le strutture ricettive esistenti.		Punti 11.17 e 11.23
b) servizio bagagli	✓			Servizio bagagli presso le strutture ricettive citate
c) colonnine sos	✓			Punti 11.17 e 11.23
d) connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone	✓			Punti 11.17 e 11.23
e) parco giochi per bambini	✓			Punti 11.17 e 11.23

A.REQUISITI DI PIANIFICAZIONE			Localizzazione su TAV.INQ.03.3	
A.1)Attrattività				
a) luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico - culturali	✓	Sono stati individuati i seguenti luoghi d'arte:Tomba del console Marcus, Porta Coeli, Arco Gotico, Casa di Orazio,Fontana di San Marco, Fontana Aragonese, Anfiteatro Romano, Scavi Archeologici Notarchirico, Catacombe ebraiche di Venosa, Museo Archeologico, Castello ducale del Balzo. L'attrazione naturale e paesaggistica individuata è il Boschetto di San Domenico. Luoghi di culto: Chiesa Madonna delle Grazie, Chiesa di San Michele Arcangelo, Cattedrale di Sant'Andrea, Abbazia della Trinità.		Dal comune di Venosa è possibile raggiungere le attrazioni elencate ed i luoghi di culto
A.2) Fruibilità, interconnessione, intermodalità				
a) diretta in bicicletta	✓	Il tracciato è interconnesso con strade comunali a basso e bassissimo volume di traffico.		Viabilità a basso traffico lungo tutto il tratto
b) parcheggi	✓	aree di parcheggio per autovetture e autocaravan		Parcheggio autovetture ed autocaravan nel sottotratto 19-20, parcheggio per autovetture antistante la stazione ferroviaria nel punto 20.
c) da altre infrastrutture	✓	Sono presenti collegamenti diretti con la stazione ferroviaria e le fermate le bus.		Collegamento diretto con la stazione ferroviaria di Venosa e con la fermate bus nei punti 19 e 20.
d) interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture mobilità dolce				
A.3) Servizi opzionali				
a) struttura ricettiva attrezzata	✓	Sono presenti due aree attrezzate: una in prossimità del centro storico di Venosa ed una in corrispondenza della stazione ferroviaria di Venosa. In aggiunta, hanno dato la loro disponibilità le strutture ricettive: Agriturismo Tenuta La Gala, Hotel Orazio, Hotel Villa del Sorriso. I punti di ristoro individuati sono: Agriturismo Tenuta La Gala, Ristorante S. Maria della Scala, Ristorante L'Incanto Accademia dei Piac, Ristorante L'incanto, Ristorante Pizzeria Fantasy, Hotel Villa del Sorriso. Tutte le aree attrezzate saranno fornite di: totem informativo, colonnine sos, connessione wi-fi, punti di ricarica smartphone, parco giochi bambini, servizio di sosta e custodia biciclette. Il servizio bagagli è individuato presso le strutture ricettive esistenti.		Sottotratto 19-20 e punto 20.
b) servizio bagagli	✓			Servizio bagagli presso le strutture ricettive citate
c) colonnine sos	✓			Sottotratto 19-20 e punto 20.
d) connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone	✓			Sottotratto 19-20 e punto 20.
e)parco giochi per bambini	✓			Sottotratto 19-20 e punto 20.

A.REQUISITI DI PIANIFICAZIONE			Localizzazione su TAV.INQ.03.4	
A.1) Attrattività				
a) luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico - culturali	✓	Sono stati individuati i seguenti luoghi d'arte: Domus Federiciana, Pinacoteca D'Errico. L'attrazione naturale e paesaggistica individuata è il Lago Frontetusio. Luoghi di culto: Chiesa di San Nicola, Chiesa San Sebastiano, Parrocchia SS.Crocifisso		Dal comune di Ripacandida è possibile raggiungere le attrazioni elencate ed i luoghi di culto
A.2) Fruibilità, interconnessione, intermodalità				
a) diretta in bicicletta	✓	Il tracciato è interconnesso con strade comunali a basso e bassissimo volume di traffico.		Viabilità a basso traffico lungo tutto il tratto
b) parcheggi	✓	aree di parcheggio per autovetture e autocaravan	 	Parcheggio per autovetture ed autocaravan nel punto 24.b, parcheggio per autovetture antistante la stazione ferroviaria nel punto 25.
c) da altre infrastrutture	✓	Sono presenti collegamenti diretti con la stazione ferroviaria e le fermate le bus.	 	Collegamento diretto con la stazione ferroviaria di Palazzo San Gervasio nel punto 25 e con le fermate bus nei punti 24 e 25.
d) interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture mobilità dolce	✓	Collegamento con tratturi, Collegamento con SNCT	 	Collegamenti con tratturi al punto 21 in direzione Venosa , nei sottotratto 21-21.b, dal punto 22.1, dal punto 23.a. Collegamenti con SNCT Puglia dal punto 26.
A.3) Servizi opzionali				
a) struttura ricettiva attrezzata	✓	Sono presenti due aree attrezzate: una in prossimità del centro storico di Venosa ed una in corrispondenza della stazione ferroviaria di Venosa. In aggiunta, hanno dato la loro disponibilità le strutture ricettive: B&B Palatium S.G, B&B Latorraca, B&B Dinamic. I punti di ristoro individuati sono: Ristorante Prelibatezze Del Palato, B&B Latorraca. Tutte le aree attrezzate saranno fornite di: totem informativo, colonnine sos, connessione wi-fi, punti di ricarica smartphone, parco giochi bambini, servizio di sosta e custodia biciclette. Il servizio bagagli è individuato presso le strutture ricettive esistenti.	  	Punti 24.c e 25.
b) servizio bagagli	✓			Servizio bagagli presso le strutture ricettive citate
c) colonnine sos	✓			Punti 24.c e 25.
d) connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone	✓			Punti 24.c e 25.
e) parco giochi per bambini	✓			Punti 24.c e 25.

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE			Localizzazione su TAV.INQ.03.1 e TAV.P.01.1			
B.1) Attrattività						
a) Qualità architettonica e paesaggistica	✓	Lungo il percorso sono presenti le seguenti attrazioni di particolare pregio architettonico e paesaggistico: ponti canale dell'Acquedotto Pugliese, fornace dell'Acquedotto Pugliese, cascate di San Fele, Bosco Bradano. A questi si aggiungono i luoghi d'arte e di culto citati nel punto A.1.		Dal sottotratto 4.2a-4.2b-5, si accede ai ponti canale ACQP ed alla fornace AQP. Dal comune di Ruvo del Monte è possibile raggiungere le Cascate di San Fele ed il Bosco Bradano.		
B.2) Sicurezza						
a) protezione dal traffico motorizzato	✓	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di sicurezza sul tracciato di progetto, si indica, tramite un semaforo, il livello raggiunto. Il tratto è caratterizzato da un livello di sicurezza alto (semaforo verde) fatta eccezione per i tratti di limitata estensione in cui è presente una promiscuità con il traffico del centro urbano (semaforo giallo). Sono stati individuati punti pericolosi in corrispondenza degli attraversamenti che possono compromettere la sicurezza (semaforo rosso); è prevista l'installazione di semafori a chiamata e rallentamenti della velocità. Tutto il tratto è accessibile ai mezzi di soccorso.		Livello di sicurezza alto	sottotratto 1-2.2. dal punto 3.1 al punto 5.2	
b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc)	✓			Livello di sicurezza intermedio	dal punto 5.2 al 6	
c) caratteristiche geometriche	✓			Livello di sicurezza basso	incrocio pericoloso nel punto 2.2	
d) accessibilità mezzi di soccorso	✓					
B.3) Percorribilità						
a) pendenza longitudinale	✓	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di percorribilità sul tratto, è stata ideata una rappresentazione intuitiva che ne esplica le caratteristiche. I percorsi sono suddivisi in cinque categorie, in base alla pendenza longitudinale del sottotratto: percorso semplice in sede propria (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso semplice in sede promiscua (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso con difficoltà media- bassa (pendenza longitudinale compresa tra il 5% ed il 6%); percorso con difficoltà intermedia (pendenza longitudinale compresa tra il 6% ed il 10%); percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike (pendenza longitudinale maggiore del 10%). In tutto il percorso il fondo viabile è caratterizzato da manto di finitura in asfalto, misto cementato o misto stabilizzato, con curvatura a schiena d'asino che consente il deflusso delle acque meteoriche. In tutto il tratto è soddisfatto il requisito di linearità e visibilità in quanto sono assenti curvature pericolose. In tutto il tratto è presente la copertura telefonica.		Percorso semplice in sede propria		Percorso semplice in sede promiscua
b) fondo viabile	✓			Percorso con difficoltà media - bassa		Percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike
c) linearità, visibilità	✓			Percorso con difficoltà intermedia		
d) copertura telefonica	✓					
N.B. per l'individuazione dei tratti si rimanda alla tavola TAV.P.01.1						
B.4) Segnaletica e riconoscibilità						
a) conformità segnaletica	✓	La segnaletica installata è conforme a quanto previsto dal Codice della Strada. Inoltre, al fine di consentire una immediata identificazione della ciclovia, verrà realizzato un pittogramma con il logo AQP su tutte le superfici verticali esistenti disponibili. Sulla segnaletica verticale, invece, verrà inserito un adesivo di identificazione della ciclovia con QR-Code.		presente nel il tratto 01 del tronco 1		
b) identità visiva	✓			presente nel il tratto 01 del tronco 1		

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE		Localizzazione su TAV.INQ.03.1 e TAV.P.01.1			
B.5) Servizi					
TRONCO 1- TRATTO 01 STAZIONE RAPONE - RUVO DEL MONTE	a) area di sosta biciclette	✓	Le aree attrezzate sono munite di portabiciclette per consentirne la sosta.		Punti 2, 4.2b e 5.2.
	b) noleggio e assistenza bici	✓	Vi è la possibilità di usufruire del servizio di bike sharing all'inizio del tratto. È inoltre previsto un servizio a chiamata che fornisce supporto, assistenza e trasporto bici su pick up e che, all'occorrenza, può effettuare anche il trasporto bagagli. Il servizio ha sede nel comune di Rionero in Vulture e serve tutto il tronco 1.	 	Bike sharing nei punti 2.2 e 5.2
	c) tecnologia smart	✓	In tutto il tratto vi è la copertura telefonica. Vi è, inoltre, la possibilità di ottenere informazioni puntuali ed aggiornate riguardo la ciclovia percorsa ed il SNC, utilizzando il QR-code e/o Hi-code visual del SNCT elaborato dal MIT e dal MiBACT.		Punti 2, 4.2b e 5.2.
	d) punti igienici	✓	Possibilità di usufruire dei punti igienici presenti nei luoghi di ristoro, nelle stazioni di servizio /snack bar e nel centro urbano di Ruvo del Monte		punto 2.2 e nelle strutture ricettive individuate di cui sopra.
	e) punti di approvvigionamento di acqua potabile	✓	Presenza di punti di approvvigionamento di acqua potabile in tutte le aree di sosta attrezzate.		Punti 2, 4.2b e 5.2.

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE		Localizzazione su TAV.INQ.03.1, TAV.INQ.03.2, TAV.P.01.1 e TAV.P.01.2		
		B.1) Attrattività		
a) Qualità architettonica e paesaggistica	<input checked="" type="checkbox"/>	Lungo il percorso sono presenti le seguenti attrazioni di particolare pregio architettonico e paesaggistico: ponte canale ed edifici AQP, Riserva naturale regionale lago piccolo di Monticchio, Bosco Monte Sirico, Bosco della Bufata. A questi si aggiungono i luoghi d'arte e di culto citati nel punto A.1.		sottotratto 6.1-6.2, punti 6.2, 6.3, 4. Edifici AQP nel sottotratto 7-8. dai punti 6.2 e 6.3 Bosco Monte Sirico, Bosco della Bufata
B.2) Sicurezza				
a) protezione dal traffico motorizzato	<input checked="" type="checkbox"/>	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di sicurezza sul tracciato di progetto, si indica, tramite un semaforo, il livello raggiunto. Il tratto è caratterizzato da un livello di sicurezza alto (semaforo verde) fatta eccezione per i tratti di limitata estensione in cui è presente una promiscuità con il traffico del centro urbano (semaforo giallo). Sono stati individuati punti pericolosi in corrispondenza degli attraversamenti che possono compromettere la sicurezza (semaforo rosso); è prevista l'installazione di semafori a chiamata e rallentamenti della velocità. Tutto il tratto è accessibile ai mezzi di soccorso.	 Livello di sicurezza alto	sottotratto 6-6.2, sottotratto 6.3-7, sottotratto 6-6.2a-7, sottotratto 10.0-10.2a.
b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc)	<input checked="" type="checkbox"/>		 Livello di sicurezza intermedio	punto 6.2a, sottotratto 7-8, sottotratto 9.1-10.0
c) caratteristiche geometriche	<input checked="" type="checkbox"/>		 Livello di sicurezza basso	incrocio pericoloso nei punti 2.2, 8.a
d) accessibilità mezzi di soccorso	<input checked="" type="checkbox"/>			
B.3) Percorribilità				
a) pendenza longitudinale	<input checked="" type="checkbox"/>	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di percorribilità sul tratto, è stata ideata una rappresentazione intuitiva che ne esplica le caratteristiche. I percorsi sono suddivisi in cinque categorie, in base alla pendenza longitudinale del sottotratto: percorso semplice in sede propria (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso semplice in sede promiscua (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso con difficoltà media- bassa (pendenza longitudinale compresa tra il 5% ed il 6%); percorso con difficoltà intermedia (pendenza longitudinale compresa tra il 6% ed il 10%); percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike (pendenza longitudinale maggiore del 10%). In tutto il percorso il fondo viabile è caratterizzato da manto di finitura in asfalto, misto cementato o misto stabilizzato, con curvatura a schiena d'asino che consente il deflusso delle acque meteoriche. In tutto il tratto è soddisfatto il requisito di linearità e visibilità in quanto sono assenti curvature pericolose. In tutto il tratto è presente la copertura telefonica.	 Percorso semplice in sede propria	 Percorso semplice in sede promiscua
b) fondo viabile	<input checked="" type="checkbox"/>		 Percorso con difficoltà media - bassa	 Percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike
c) linearità, visibilità	<input checked="" type="checkbox"/>		 Percorso con difficoltà intermedia	
d) copertura telefonica	<input checked="" type="checkbox"/>			
B.4) Segnaletica e riconoscibilità				
a) conformità segnaletica	<input checked="" type="checkbox"/>		presente nel il tratto 02 del tronco 1	
b) identità visiva	<input checked="" type="checkbox"/>		presente nel il tratto 02 del tronco 1	

TRONCO 1- TRATTO 02 RUVO DEL MONTE - ATELLA

TRONCO 1- TRATTO 02 RUVO DEL MONTE - ATELLA	B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE		Localizzazione su TAV.INQ.03.1, TAV.INQ.03.2, TAV.P.01.1 e TAV.P.01.2		
	B.5)Servizi				
	a)area di sosta biciclette	✓	Le aree attrezzate sono munite di portabiciclette per consentirne la sosta.		Punti 6.1, 7 e 9.1.
	b)noleggino e assistenza bici	✓	È previsto un servizio a chiamata che fornisce supporto, assistenza e trasporto bici su pick up e che, all'occorrenza, può effettuare anche il trasporto bagagli. Il servizio ha sede nel comune di Rionero in Vulture e serve tutto il tronco 1. Possibilità di usufruire del servizio di bike sharing.	 	Bike sharing nel punto 9.1
	c)tecnologia smart	✓	In tutto il tratto vi è la copertura telefonica. Vi è, inoltre, la possibilità di ottenere informazioni puntuali ed aggiornate riguardo la ciclovía percorsa ed il SNC, utilizzando il QR-code e/o Hi-code visual del SNCT elaborato dal MIT e dal MiBACT.		Punti 6.1, 7 e 9.1.
	d)punti igienici	✓	Possibilità di usufruire dei punti igienici presenti nei luoghi di ristoro e nei bar presenti nel centro urbano di Atella.		Punti 6.1, 7 e 9.1.
e)punti di approvvigionamento di acqua potabile	✓	Presenza di punti di approvvigionamento di acqua potabile in tutte le aree di sosta attrezzate.		Punti 6.1, 7 e 9.1.	

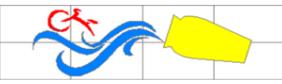
B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE		Localizzazione su TAV.INQ.03.2 e TAV.P.01.2	
B.1) Attrattività			
a) Qualità architettonica e paesaggistica	✓	Lungo il percorso sono presenti le seguenti attrazioni di particolare pregio architettonico e paesaggistico: Laghi di Monticchio, Riserva naturale regionale lago piccolo di Monticchio. A questi si aggiungono i luoghi d'arte e di culto citati nel punto A.1.	 Raggiungibili da Atella e Rionero in Vulture
B.2) Sicurezza			
a) protezione dal traffico motorizzato	✓	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di sicurezza sul tracciato di progetto, si indica, tramite un semaforo, il livello raggiunto. Il tratto è caratterizzato da un livello di sicurezza alto (semaforo verde) fatta eccezione per i tratti di limitata estensione in cui è presente una promiscuità con il traffico del centro urbano (semaforo giallo). Sono stati individuati punti pericolosi in corrispondenza degli attraversamenti che possono compromettere la sicurezza (semaforo rosso); è prevista l'installazione di semafori a chiamata e rallentamenti della velocità. Tutto il tratto è accessibile ai mezzi di soccorso.	 Livello di sicurezza alto sottotratto 10.2a-11.1
b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc)	✓		 Livello di sicurezza intermedio sottotratto 11.1-12
c) caratteristiche geometriche	✓		 Livello di sicurezza basso
d) accessibilità mezzi di soccorso	✓		
B.3) Percorribilità			
a) pendenza longitudinale	✓	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di percorribilità sul tratto, è stata ideata una rappresentazione intuitiva che ne esplica le caratteristiche. I percorsi sono suddivisi in cinque categorie, in base alla pendenza longitudinale del sottotratto: percorso semplice in sede propria (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso semplice in sede promiscua (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso con difficoltà media- bassa (pendenza longitudinale compresa tra il 5% ed il 6%); percorso con difficoltà intermedia (pendenza longitudinale compresa tra il 6% ed il 10%); percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike (pendenza longitudinale maggiore del 10%). In tutto il percorso il fondo viabile è caratterizzato da manto di finitura in asfalto, misto cementato o misto stabilizzato, con curvatura a schiena d'asino che consente il deflusso delle acque meteoriche. In tutto il tratto è soddisfatto il requisito di linearità e visibilità in quanto sono assenti curvature pericolose. In tutto il tratto è presente la copertura telefonica.	 Percorso semplice in sede propria  Percorso semplice in sede promiscua
b) fondo viabile	✓		 Percorso con difficoltà media - bassa  Percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike
c) linearità, visibilità	✓		 Percorso con difficoltà intermedia
d) copertura telefonica	✓		N.B. per l'individuazione dei tratti si rimanda alla tavola TAV.P.01.2
B.4) Segnaletica e riconoscibilità			
a) conformità segnaletica	✓		presente nel il tratto 03 del tronco 1
b) identità visiva	✓		presente nel il tratto 03 del tronco 1

TRONCO 1- TRATTO 03 ATELLA - STAZIONE DI RIONERO IN VULTURE

TRONCO 1- TRATTO 03 ATELLA - STAZIONE DI RIONERO IN VULTURE		B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE		Localizzazione su TAV.INQ.03.2 e TAV.P.01.2	
		B.5) Servizi			
a) area di sosta biciclette	✓	Le aree attrezzate sono munite di portabiciclette per consentirne la sosta.		Punti 10.3a, 11, 11.1, 11.2.	
b) noleggio e assistenza bici	✓	È previsto un servizio a chiamata che fornisce supporto, assistenza e trasporto bici su pick up e che, all'occorrenza, può effettuare anche il trasporto bagagli. Il servizio ha sede nel comune di Rionero in Vulture e serve tutto il tronco 1. Possibilità di usufruire del servizio di bike sharing.		Bike sharing nel punto 10.3a	
c) tecnologia smart	✓	In tutto il tratto vi è la copertura telefonica. Vi è, inoltre, la possibilità di ottenere informazioni puntuali ed aggiornate riguardo la ciclovía percorsa ed il SNC, utilizzando il QR-code e/o Hi-code visual del SNCT elaborato dal MIT e dal MiBACT.		Punti 10.3a, 11, 11.1, 11.2.	
d) punti igienici	✓	Possibilità di usufruire dei punti igienici presenti nei luoghi di ristoro e nei bar presenti nel centro urbano di Atella.		Punti 10.3a, 11, 11.1, 11.2.	
e) punti di approvvigionamento di acqua potabile	✓	Presenza di punti di approvvigionamento di acqua potabile in tutte le aree di sosta attrezzate.		Punti 10.3a, 11, 11.1, 11.2.	

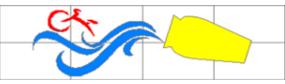
B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE			Localizzazione su TAV.INQ.03.2 e TAV.P.01.2	
B.1) Attrattività				
a) Qualità architettonica e paesaggistica	✓	Laghi di Monticchio, Riserva naturale regionale lago piccolo di Monticchio, Boschetto di Maruccio. A questi si aggiungono i luoghi d'arte e di culto citati nel punto A.1.		Raggiungibili da Rionero in Vulture
B.2) Sicurezza				
a) protezione dal traffico motorizzato	✓	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di sicurezza sul tracciato di progetto, si indica, tramite un semaforo, il livello raggiunto. Il tratto è caratterizzato da un livello di sicurezza alto (semaforo verde) fatta eccezione per i tratti di limitata estensione in cui è presente una promiscuità con il traffico del centro urbano (semaforo giallo). Sono stati individuati punti pericolosi in corrispondenza degli attraversamenti che possono compromettere la sicurezza (semaforo rosso); è prevista l'installazione di semafori a chiamata e rallentamenti della velocità. Tutto il tratto è accessibile ai mezzi di soccorso.	 Livello di sicurezza alto	sottotratto 12-12.1
b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc)	✓		 Livello di sicurezza intermedio	sottotratto 12.1-12.2
c) caratteristiche geometriche	✓		 Livello di sicurezza basso	
d) accessibilità mezzi di soccorso	✓			
B.3) Percorribilità				
a) pendenza longitudinale	✓	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di percorribilità sul tratto, è stata ideata una rappresentazione intuitiva che ne esplica le caratteristiche. I percorsi sono suddivisi in cinque categorie, in base alla pendenza longitudinale del sottotratto: percorso semplice in sede propria (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso semplice in sede promiscua (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso con difficoltà media- bassa (pendenza longitudinale compresa tra il 5% ed il 6%); percorso con difficoltà intermedia (pendenza longitudinale compresa tra il 6% ed il 10%); percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike (pendenza longitudinale maggiore del 10%). In tutto il percorso il fondo viabile è caratterizzato da manto di finitura in asfalto, misto cementato o misto stabilizzato, con curvatura a schiena d'asino che consente il deflusso delle acque meteoriche. In tutto il tratto è soddisfatto il requisito di linearità e visibilità in quanto sono assenti curvature pericolose. In tutto il tratto è presente la copertura telefonica.	 Percorso semplice in sede propria	 Percorso semplice in sede promiscua
b) fondo viabile	✓		 Percorso con difficoltà media - bassa	
c) linearità, visibilità	✓			 Percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike
d) copertura telefonica	✓		 Percorso con difficoltà intermedia	
N.B. per l'individuazione dei tratti si rimanda alla tavola TAV.P.01.2				
B.4) Segnaletica e riconoscibilità				
a) conformità segnaletica	✓	La segnaletica installata è conforme a quanto previsto dal Codice della Strada. Inoltre, al fine di consentire una immediata identificazione della ciclovia, verrà realizzato un pittogramma con il logo AQP su tutte le superfici verticali esistenti disponibili. Sulla segnaletica verticale, invece, verrà inserito un adesivo di identificazione della ciclovia con QR-Code.		presente nel il tratto 04 del tronco 1
b) identità visiva	✓			presente nel il tratto 04 del tronco 1

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE		Localizzazione su TAV.INQ.03.2 e TAV.P.01.2			
B.5)Servizi					
TRONCO 1- TRATTO 04 RIONERO IN VULTURE- BARILE	a)area di sosta biciclette	✓	Le aree attrezzate sono munite di portabiciclette per consentirne la sosta.		Punti 12.1 e 12.2
	b)noleggjo e assistenza bici	✓	È previsto un servizio a chiamata che fornisce supporto, assistenza e trasporto bici su pick up e che, all'occorrenza, può effettuare anche il trasporto bagagli. Il servizio ha sede nel comune di Rionero in Vulture e serve tutto il tronco 1. Possibilità di usufruire dei servizio di bike sharing		Bike sharing nel punto 12.1
	c)tecnologia smart	✓	In tutto il tratto vi è la copertura telefonica. Vi è, inoltre, la possibilità di ottenere informazioni puntuali ed aggiornate riguardo la ciclovía percorsa ed il SNC, utilizzando il QR-code e/o Hi-code visual del SNCT elaborato dal MIT e dal MiBACT.		Punti 12.1 e 12.2
	d)punti igienici	✓	Possibilità di usufruire dei punti igienici presenti nei luoghi di ristoro, nella stazione ferroviaria di Barile, nei bar presenti nel centro urbano di Barile.		Punti 12.1 e 12.2
	e)punti di approvvigionamento di acqua potabile	✓	Presenza di punti di approvvigionamento di acqua potabile in tutte le aree di sosta attrezzate.		Punti 12.1 e 12.2

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE			Localizzazione su TAV.INQ.03.3 e TAV.P.01.3	
B.1) Attrattività				
a) Qualità architettonica e paesaggistica	✓	Bosco grande di Forenza. Per i luoghi di culto si rimanda al punto A.1.		dal punto 11.13
B.2) Sicurezza				
a) protezione dal traffico motorizzato	✓	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di sicurezza sul tracciato di progetto, si indica, tramite un semaforo, il livello raggiunto. Il tratto è caratterizzato da un livello di sicurezza alto (semaforo verde) fatta eccezione per i tratti di limitata estensione in cui è presente una promiscuità con il traffico del centro urbano (semaforo giallo). Sono stati individuati punti pericolosi in corrispondenza degli attraversamenti che possono compromettere la sicurezza (semaforo rosso); è prevista l'installazione di semafori a chiamata e rallentamenti della velocità. Tutto il tratto è accessibile ai mezzi di soccorso.	 Livello di sicurezza alto	sottotratti 11.1-11.15, 11.15-11.16, 11.16-11.18, 11.16-11.23
b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc)	✓		 Livello di sicurezza intermedio	punti 11.18, 11.23
c) caratteristiche geometriche	✓		 Livello di sicurezza basso	
d) accessibilità mezzi di soccorso	✓			
B.3) Percorribilità				
a) pendenza longitudinale	✓	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di percorribilità sul tratto, è stata ideata una rappresentazione intuitiva che ne esplica le caratteristiche. I percorsi sono suddivisi in cinque categorie, in base alla pendenza longitudinale del sottotratto: percorso semplice in sede propria (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso semplice in sede promiscua (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso con difficoltà media- bassa (pendenza longitudinale compresa tra il 5% ed il 6%); percorso con difficoltà intermedia (pendenza longitudinale compresa tra il 6% ed il 10%); percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike (pendenza longitudinale maggiore del 10%). In tutto il percorso il fondo viabile è caratterizzato da manto di finitura in asfalto, misto cementato o misto stabilizzato, con curvatura a schiena d'asino che consente il deflusso delle acque meteoriche. In tutto il tratto è soddisfatto il requisito di linearità e visibilità in quanto sono assenti curvature pericolose. In tutto il tratto è presente la copertura telefonica.	 Percorso semplice in sede propria	 Percorso semplice in sede promiscua
b) fondo viabile	✓		 Percorso con difficoltà media - bassa	
c) linearità, visibilità	✓		 Percorso con difficoltà intermedia	 Percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike
d) copertura telefonica	✓		N.B. per l'individuazione dei tratti si rimanda alla tavola TAV.P.01.3	
B.4) Segnaletica e riconoscibilità				
a) conformità segnaletica	✓	La segnaletica installata è conforme a quanto previsto dal Codice della Strada. Inoltre, al fine di consentire una immediata identificazione della ciclovia, verrà realizzato un pittogramma con il logo AQP su tutte le superfici verticali esistenti disponibili. Sulla segnaletica verticale, invece, verrà inserito un adesivo di identificazione della ciclovia con QR-Code.		presente nel il tratto 01 del tronco 2
b) identità visiva	✓			presente nel il tratto 01 del tronco 2

TRONCO 2- TRATTI 01 STAZIONE RIONERO - RIPACANDIDA - GINISTRA

TRONCO 2- TRATTI 01 STAZIONE RIONERO - RIPACANDIDA - GINESTRA		B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE		Localizzazione su TAV.INQ.03.3 e TAV.P.01.3	
		B.5) Servizi			
a) area di sosta biciclette	✓	Le aree attrezzate sono munite di portabiciclette per consentirne la sosta.		Punti 11.17 e 11.23	
b) noleggio e assistenza bici	✓	È previsto un servizio a chiamata che fornisce supporto, assistenza e trasporto bici su pick up e che, all'occorrenza, può effettuare anche il trasporto bagagli. Ha sede nel comune di Venosa e serve tutto il tronco 2. Possibilità di usufruire del servizio di bike sharing	 	Bike sharing nei punti 11.17 e 11.23	
c) tecnologia smart	✓	In tutto il tratto vi è la copertura telefonica. Vi è, inoltre, la possibilità di ottenere informazioni puntuali ed aggiornate riguardo la ciclovía percorsa ed il SNC, utilizzando il QR-code e/o Hi-code visual del SNCT elaborato dal MIT e dal MiBACT.		Punti 11.17 e 11.23	
d) punti igienici	✓	Possibilità di usufruire dei punti igienici presenti nei luoghi di ristoro, nella stazione ferroviaria di Barile, nei bar presenti nel centro urbano di Barile.		Punti 11.17 e 11.23	
e) punti di approvvigionamento di acqua potabile	✓	Presenza di punti di approvvigionamento di acqua potabile in tutte le aree di sosta attrezzate.		Punti 11.17 e 11.23	

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE			Localizzazione su TAV.INQ.03.3 e TAV.P.01.3	
B.1) Attrattività				
a) Qualità architettonica e paesaggistica	✓	Boschetto di San Domenico. Si aggiungono i luoghi d'arte e di culto citati nel punto A.1.	 	dal punto 15 Boschetto di San Domenico. Edifici AQP dai punti 15 e 18
B.2) Sicurezza				
a) protezione dal traffico motorizzato	✓	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di sicurezza sul tracciato di progetto, si indica, tramite un semaforo, il livello raggiunto. Il tratto è caratterizzato da un livello di sicurezza alto (semaforo verde) fatta eccezione per i tratti di limitata estensione in cui è presente una promiscuità con il traffico del centro urbano (semaforo giallo). Sono stati individuati punti pericolosi in corrispondenza degli attraversamenti che possono compromettere la sicurezza (semaforo rosso); è prevista l'installazione di semafori a chiamata e rallentamenti della velocità. Tutto il tratto è accessibile ai mezzi di soccorso.	 Livello di sicurezza alto	sottotratto 14-19
b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc)	✓		 Livello di sicurezza intermedio	sottotratto 19-20
c) caratteristiche geometriche	✓		 Livello di sicurezza basso	punto 19 attraversamento ferroviario con passaggio a livello
d) accessibilità mezzi di soccorso	✓			
B.3) Percorribilità				
a) pendenza longitudinale	✓	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di percorribilità sul tratto, è stata ideata una rappresentazione intuitiva che ne esplica le caratteristiche. I percorsi sono suddivisi in cinque categorie, in base alla pendenza longitudinale del sottotratto: percorso semplice in sede propria (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso semplice in sede promiscua (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso con difficoltà media- bassa (pendenza longitudinale compresa tra il 5% ed il 6%); percorso con difficoltà intermedia (pendenza longitudinale compresa tra il 6% ed il 10%); percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike (pendenza longitudinale maggiore del 10%). In tutto il percorso il fondo viabile è caratterizzato da manto di finitura in asfalto, misto cementato o misto stabilizzato, con curvatura a schiena d'asino che consente il deflusso delle acque meteoriche. In tutto il tratto è soddisfatto il requisito di linearità e visibilità in quanto sono assenti curvature pericolose. In tutto il tratto è presente la copertura telefonica.	 Percorso semplice in sede propria	 Percorso semplice in sede promiscua
b) fondo viabile	✓		 Percorso con difficoltà media - bassa	
c) linearità, visibilità	✓			 Percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike
d) copertura telefonica	✓		 Percorso con difficoltà intermedia	
N.B. per l'individuazione dei tratti si rimanda alla tavola TAV.P.01.3				
B.4) Segnaletica e riconoscibilità				
a) conformità segnaletica	✓	La segnaletica installata è conforme a quanto previsto dal Codice della Strada. Inoltre, al fine di consentire una immediata identificazione della ciclovía, verrà realizzato un pittogramma con il logo AQP su tutte le superfici verticali esistenti disponibili. Sulla segnaletica verticale, invece, verrà inserito un adesivo di identificazione della ciclovía con QR-Code.		presente nel il tratto 02 del tronco 2
b) identità visiva	✓			presente nel il tratto 02 del tronco 2

TRONCO 2- TRATTO 02 GINESTRA - VENOSA

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE		Localizzazione su TAV.INQ.03.3 e TAV.P.01.3			
B.5)Servizi					
TRONCO 2- TRATTO 02 GINESTRA - VENOSA	a)area di sosta biciclette	✓	Le aree attrezzate sono munite di portabiciclette per consentirne la sosta.		Sottotratto 19-20 e punto 20.
	b)noleggio e assistenza bici	✓	È previsto un servizio a chiamata che fornisce supporto, assistenza e trasporto bici su pick up e che, all'occorrenza, può effettuare anche il trasporto bagagli. Ha sede nel comune di Venosa e serve tutto il tronco 2. Possibilità di usufruire dei servizio di bike sharing		Bike sharing presente nell'area attrezzata del sottotratto 19-20
	c)tecnologia smart	✓	In tutto il tratto vi è la copertura telefonica. Vi è , inoltre,la possibilità di ottenere informazioni puntuali ed aggiornate riguardo la ciclovía percorsa ed il SNC, utilizzando il QR-code e/o Hi-code visual del SNCT elaborato dal MIT e dal MiBACT.		Sottotratto 19-20 e punto 20.
	d)punti igienici	✓	Possibilità di usufruire dei punti igienici presenti nei luoghi di ristoro, nella stazione ferroviaria di Barile, nei bar presenti nel centro urbano di Barile.		Sottotratto 19-20 e punto 20.
	e)punti di approvvigionamento di acqua potabile	✓	Presenza di punti di approvvigionamento di acqua potabile in tutte le aree di sosta attrezzate.		Sottotratto 19-20 e punto 20.

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE			Localizzazione su TAV.INQ.03.4 e TAV.P.01.4	
B.1) Attrattività				
a) Qualità architettonica e paesaggistica	✓	Ponti canale ed edifici AQP , lago di Frontetusio, Bosco di Palazzo San Gervasio. A questi si aggiungono i luoghi d'arte e di culto citati nel punto A.1.	  	Ponti canale ed edifici AQP dai punti 21.1, 21.2, 23.b, 23, Bosco di Palazzo San Gervasio dal punto 24.a, Lago di Frontetusio dal punto 24.b.
B.2) Sicurezza				
a) protezione dal traffico motorizzato	✓	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di sicurezza sul tracciato di progetto, si indica, tramite un semaforo, il livello raggiunto. Il tratto è caratterizzato da un livello di sicurezza alto (semaforo verde) fatta eccezione per i tratti di limitata estensione in cui è presente una promiscuità con il traffico del centro urbano (semaforo giallo). Sono stati individuati punti pericolosi in corrispondenza degli attraversamenti che possono compromettere la sicurezza (semaforo rosso); è prevista l'installazione di semafori a chiamata e rallentamenti della velocità. Tutto il tratto è accessibile ai mezzi di soccorso.	 Livello di sicurezza alto	sottotratti 20-21-22, 21-21.1-21.2-22, 22-22.1, 22.1-23, 23-26, 23.a-23.b, 24.a-24.b-24.c
b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc)	✓		 Livello di sicurezza intermedio	punto 22.1 sovrappasso ferroviario; sottotratti 23-23.a-24-25, 24-24.a; punto 24.b
c) caratteristiche geometriche	✓		 Livello di sicurezza basso	punto 19 attraversamento ferroviario con passaggio a livello, in prossimità del punto 23.a,
d) accessibilità mezzi di soccorso	✓			
B.3) Percorribilità				
a) pendenza longitudinale	✓	Al fine di ottenere una semplice ed immediata comprensione del livello di percorribilità sul tratto, è stata ideata una rappresentazione intuitiva che ne esplica le caratteristiche. I percorsi sono suddivisi in cinque categorie, in base alla pendenza longitudinale del sottotratto: percorso semplice in sede propria (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso semplice in sede promiscua (pendenza longitudinale inferiore al 5%); percorso con difficoltà media- bassa (pendenza longitudinale compresa tra il 5% ed il 6%); percorso con difficoltà intermedia (pendenza longitudinale compresa tra il 6% ed il 10%); percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike (pendenza longitudinale maggiore del 10%). In tutto il percorso il fondo viabile è caratterizzato da manto di finitura in asfalto, misto cementato o misto stabilizzato, con curvatura a schiena d'asino che consente il deflusso delle acque meteoriche. In tutto il tratto è soddisfatto il requisito di linearità e visibilità in quanto sono assenti curvature pericolose. In tutto il tratto è presente la copertura telefonica.	 Percorso semplice in sede propria	 Percorso semplice in sede promiscua
b) fondo viabile	✓		 Percorso con difficoltà media - bassa	
c) linearità, visibilità	✓			 Percorso adatto ad esperti o assistito con e-bike
d) copertura telefonica	✓		 Percorso con difficoltà intermedia	
N.B. per l'individuazione dei tratti si rimanda alla tavola TAV.P.01.4				
B.4) Segnaletica e riconoscibilità				
a) conformità segnaletica	✓	La segnaletica installata è conforme a quanto previsto dal Codice della Strada. Inoltre, al fine di consentire una immediata identificazione della ciclovia, verrà realizzato un pittogramma con il logo AQP su tutte le superfici verticali esistenti disponibili. Sulla segnaletica verticale, invece, verrà inserito un adesivo di identificazione della ciclovia con QR-Code.		presente nel il tratto 03 del tronco 2
b) identità visiva	✓			presente nel il tratto 03 del tronco 2

TRONCO 2 - TRATTO 03 VENOSA - PALAZZO SAN GERVASIO

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE		Localizzazione su TAV.INQ.03.4 e TAV.P.01.4			
B.5)Servizi					
TRONCO 2 - TRATTO 03 VENOSA - PALAZZO SAN GERVASIO	a)area di sosta biciclette	✓	Le aree attrezzate sono munite di portabiciclette per consentirne la sosta.		Punti 24.c e 25.
	b)noleggio e assistenza bici	✓	È previsto un servizio a chiamata che fornisce supporto, assistenza e trasporto bici su pick up e che, all'occorrenza, può effettuare anche il trasporto bagagli. Ha sede nel comune di Venosa e serve tutto il tronco 2. Possibilità di usufruire dei servizio di bike sharing		Bike sharing nel punto 25
	c)tecnologia smart	✓	In tutto il tratto vi è la copertura telefonica. Vi è , inoltre,la possibilità di ottenere informazioni puntuali ed aggiornate riguardo la ciclovía percorsa ed il SNC, utilizzando il QR-code e/o Hi-code visual del SNCT elaborato dal MIT e dal MiBACT.		Punti 24.c e 25.
	d)punti igienici	✓	Possibilità di usufruire dei punti igienici presenti nei luoghi di ristoro, nella stazione ferroviaria di Barile, nei bar presenti nel centro urbano di Barile.		Punti 24.c e 25.
	e)punti di approvvigionamento di acqua potabile	✓	Presenza di punti di approvvigionamento di acqua potabile in tutte le aree di sosta attrezzate.		Punti 24.c e 25.