

Regione Sicilia - Assessorato Regionale per l'ambiente
 PSR SICILIA 2014 / 2020 - MISURA 6 – OPERAZIONE 6.6.1
 Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale di rilevanza strategica (aree protette in ambito terrestre e marino, paesaggi tutelati) tali da consolidare e promuovere processi di sviluppo
 Provincia di Ragusa
 COMUNE DI VITTORIA

Progetto di fattibilità tecnica ed economica

LE ANTICHE VIE DEL PINO D’ALEPPO
 Recupero e valorizzazione dei percorsi storici in zona
 ZCS - R.N.O. Pino d’Aleppo

 <p>COMUNE DI VITTORIA Direzione C.U.C. Centrale Unica di Committenza - Sezione Vittoria</p>
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA
<p>Approvazione n° 06 del 11.10.2017</p> <p>Visto il verbale di Validazione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica in pari data, si approva in linea tecnica ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 della L.R. n. 12/2011.</p> <p>Vittoria, li 11.10.2017.</p> <p style="text-align: right;">  Arch. Salvatore Sallemi </p>


A

Contenuto	Tavola n. / File n.
Relazione sulla fruibilità	3.3

Elaborato	Nr. Progetto	Data	Scala	Indice	Modifica
GP AM	2017- 01	05.10.2017		-	-

Committente

Comune di Vittoria



Firma

Tecnico

<p>Dr. Arch. Fausta Occhipinti</p> <p>97019 Vittoria (RG) Via dei Mille 51 m. 3395990842 fausta.occhipinti@gmail.com</p> <p style="text-align: right;">Firma</p>	<p>Team di progetto</p> <p>Dr. Arch. Fausta Occhipinti Dr. Arch. Gianluca Parciannello Dr. Arch. Andrea Maugeri Dr. Arch. Tiziana Cataldo</p>
--	--

Questo elaborato è di proprietà dei tecnici Dr. Arch. Fausta Occhipinti. Qualsiasi riproduzione e/o divulgazione anche parziale deve essere espressamente autorizzata.

OGGETTO: PSR SICILIA 2014 / 2020 - MISURA 6 – OPERAZIONE 6.6.1
Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale di rilevanza strategica (aree protette in ambito terrestre e marino, paesaggi tutelati) tali da consolidare e promuovere processi di sviluppo

PROPONENTE: **Comune di Vittoria (RG)**

SOGGETTI: Comuni di Vittoria

PROGETTO: Recupero e valorizzazione dei percorsi storici in zona ZCS- R.N.O. Pino d'Aleppo

TITOLO PROGETTO: **LE ANTICHE VIE DEL PINO D'ALEPPO**
Recupero e valorizzazione dei percorsi storici in zona ZCS- R.N.O. Pino d'Aleppo

RELAZIONE SULLA FRUIBILITA' DELL'OPERA

Indice

1.	Premessa.....	pag.	2
2.	Caratteristiche tecniche	pag.	2
3.	Dotazione di servizi.....	pag.	3
4.	Sinergia con altri tracciati escursionistici.....	pag.	3
5.	Utenza dell'itinerario ciclabile.....	pag.	4
6.	Conclusioni.....	pag.	4

1. Premessa

La presente relazione accompagna il progetto preliminare per il Recupero e valorizzazione dei percorsi storici in zona ZCS- R.N.O. Pino d'Aleppo in Comune di Vittoria (RG), con l'obiettivo di evidenziare gli aspetti del percorso in progetto che lo rendono **altamente fruibile**. La notevole fruibilità dell'intervento è determinata dal suo elevato grado di attrattività turistica e dalla sua possibilità di essere utilizzato tutto l'anno in estrema sicurezza, specialmente visto che è per la maggior parte in sede propria, esclusiva e protetta.

Gli aspetti che determinano tale fortunata condizione di fruibilità sono i seguenti:

- Caratteristiche tecniche tali da garantire sicurezza e fluidità della guida;
- Dotazione di servizi e punti di interesse culturale;
- Sinergia con una fitta rete di tracciati escursionistici di rilevanza turistica.

Essi sono sviluppati nel dettaglio nei paragrafi seguenti.

2. Caratteristiche tecniche tali da garantire sicurezza e fluidità della guida

I percorsi sono progettati in modo da coniugare criteri di sostenibilità ambientale ed economica con obiettivi di estrema funzionalità, in modo da presentarsi come un percorso adatto sia ai ciclisti più esperti che a quelli più incerti.

Ciò è possibile prediligendo le seguenti scelte tecniche e progettuali:

- allontanare il più possibile il tracciato ciclabile dalle strade carrabili, prediligendo piste in sede propria esclusiva, distanti dalla strada carrabile e da essa adeguatamente separati. La maggior parte del percorso in progetto si trova in questa condizione, costituendo un'infrastruttura "protetta" ad uso del ciclista.
- Allontanare il più possibile il tracciato ciclabile dalle strade carrabili ad alta intensità di traffico veicolare, riutilizzando, laddove utile, strade comunali, vicinali o tratturi, accomunati da una bassissima intensità di traffico. Queste strade di campagna sono molto suggestive e consentono di condurre i ciclisti e cicloturisti in zone di particolare pregio culturale e paesaggistico, segnate dalla presenza di importanti emergenze architettoniche, borghi rurali e aree a forte valenza naturalistica.
- Prevedere un tracciato per quanto possibile continuo, ossia privo di attraversamenti o punti in cui il ciclista perde la precedenza, in modo da garantire condizioni di sicurezza e una elevata fluidità di guida.
- Mantenere dimensioni di larghezza della pista congrue con la fruizione da parte di ciclisti e velocipedi. Ciò significa che la larghezza della pista ciclabile sarà di m 1,50 per ogni senso di marcia, riducibile a m 1,25 nel caso di due corsie contigue, ulteriormente riducibile a m 1,00 nella ristrutturazione di strade urbane e in casi eccezionali e per limitate lunghezze longitudinali.
- Prevedere una superficie dei sedimi del fondo delle piste regolare, drenata e tale da garantire sicurezza di moto e di frenata.
- Curare al massimo la regolarità delle superfici, per garantire condizioni di agevole transito ai ciclisti. Ad esempio si eviterà l'installazione di manufatti (pozzetti, griglie ecc.) che determinano difficoltà di transito o situazioni di pericolo.
- Prevedere pendenze longitudinali di norma non superiori al 2%, con un massimo del 10% per tratti limitati ed in corrispondenza di sovrappassi e sottopassi.

- Inserire i nuovi tracciati in aree già antropizzate, seguendo infrastrutture esistenti, in modo da trarre vantaggio dalle pendenze longitudinali minime della strada.
- Prevedere pendenza trasversale del 2% circa, per garantire un corretto drenaggio delle acque ed un adeguato coefficiente di aderenza.
- Dimensionare adeguatamente la lunghezza della visuale libera in corrispondenza di curve ed ostacoli, al fine di garantire spazi di arresto in sicurezza.
- Dimensionare i raggi di curvatura orizzontale rispetto alla velocità massima di progetto prevista e consentita e in generale mantenerli > m 5,00.
- Gli attraversamenti delle carreggiate stradali saranno realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto degli analoghi comportamenti delle due utenze.
- Munire l'opera della segnaletica stradale verticale ed orizzontale e della tabellazione e segnaletica direzionale dell'itinerario come da normativa della Regione per i percorsi della Rete Escursionistica. La segnaletica dovrà risultare chiara e facilmente comprensibile da parte di ogni tipo di utenza. Sarà ripetuta all'inizio ed alla fine del percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione, in modo da evidenziarne l'uso specialistico, l'esistenza di ostacoli e particolarità, l'eventuale promiscuità con altre tipologie di utenti, nonché la prossimità dei cambi di direzione e degli incroci.
- Studiare la dotazione del sistema di illuminazione in corrispondenza di tutti i punti in cui essa è per legge obbligatoria per la visione notturna, ossia presso gli attraversamenti a raso e le connessioni con gli altri sistemi di viabilità.

Tali caratteristiche rendono l'itinerario percorribile tutto l'anno.

3. Dotazione di servizi e punti di interesse culturale

L'itinerario è progettato in modo da promuovere il territorio in tutte le sue componenti. Esso connette il maggior numero di siti di interesse culturale, storico, artistico, ambientale e valorizza il maggior numero di attività economiche locali, aziende agricole ed agriturismi. La messa in rete di peculiarità paesaggistiche, culturali ed economiche rende il percorso appetibile per i ciclisti e i cicloturisti, i pedoni ed escursionisti, aumentando così il potenziale di fruibilità dell'itinerario.

Il cicloturista e/o escursionista e il gitante giornaliero apprezzeranno le infrastrutture semplici ed accoglienti e potranno godere di un territorio autentico, nelle sue diverse forme. Il residente che utilizza il percorso per spostamenti urbani o interurbani apprezzerà la fluidità di guida e la vicinanza con il paesaggio naturale.

L'itinerario in progetto è interamente inserito, a Partire da Vittoria fino a Scoglitti, per circa 19km, nella Riserva Orientata del Pino da Leppo, riconosciuta come sito SIC e ZPS ITA080003 "Vallata del fiume Ippari, Pineta di Vittoria", e conducendo il fruitore in un'area naturale di particolare pregio ambientale.

Oltre ai punti di interesse culturale e naturale, l'itinerario vanta una serie di servizi all'utenza, che aumentano ulteriormente l'attrattività del percorso per i fruitori, i quali apprezzano il fatto di poter contare su servizi e accortezze tecniche che rendono il percorso facilmente fruibile.

Si riporta di seguito la dotazione di servizi del percorso:

- Aree di scambio intermodale auto-bici
- Aree di sosta
- Area attrezzate per pic nic e sosta auto e camper.

4. Sinergia con altri tracciati escursionistici

La realizzazione del progetto risulta strategico per connettere e valorizzare gli itinerari escursionistici presenti nella Vallata del Fiume Ippari.

In aggiunta, il nuovo tracciato consente di raggiungere i punti di partenza di alcuni sentieri escursionistici, mettendo a sistema due forme di fruizione slow del territorio. In particolare, la rete sentieristica presente, è ancora poco potenziata, mancando l'infrastruttura con i servizi dedicate a tale attività. Il progetto muove verso quest'ottica di potenziamento infrastrutturale, con l'obiettivo di accrescere la fruizione escursionistica e turistica.

La possibilità di attivare sinergie su scala regionale, con altri percorsi ciclabili e pedonali e con altre attività sportive all'aria aperta, amplifica l'utilità del nuovo tracciato.

5. Utenza dell'itinerario ciclabile

Le caratteristiche dell'itinerario, precedentemente evidenziate in termini di sinergia con una fitta rete di percorsi, sicurezza e fluidità della guida, dotazione di servizi e rete di punti di interesse culturale e naturalistico, rendono il tracciato appetibile per ciclisti con diverso interesse e grado di esperienza. Lo sviluppo planimetrico del tracciato (integrato e con priorità sulla carrabilità) e il tipo di fondo garantiscono la percorribilità in presenza di diverse condizioni atmosferiche e con diversi tipi di bicicletta, dalle bici tradizionali, a quelle da corsa, alle city bike con copertoni di media sezione.

I cicloturisti, singoli o in gruppo, gli escursionisti e gli appassionati di natura, potranno godere dell'autenticità del paesaggio naturale e della varietà di emergenze culturali e antropiche che solo un percorso di questo tipo riesce a mettere in rete. Hanno necessità di poter contare su infrastrutture semplici e accoglienti, a contatto con la natura. Pertanto saranno felici di incontrare lungo il percorso aree di sosta e attività economiche locali, diventando pertanto una componente importante per l'economia locale. Le aree di sosta poste all'ingresso dell'area SIC costituiranno un punto di riferimento fondamentale per l'accessibilità all'area.

Analoghe considerazioni possono essere fatte per i giganti, che potranno dedicare del tempo a percorrere la fitta rete di percorsi locali nel territorio. Anche per loro la messa in rete di punti di interesse culturale, naturale e gastronomico costituisce un importante elemento di attrattiva del percorso. Le famiglie con bambini apprezzeranno il grado di protezione dell'itinerario, che ricordiamo si sviluppa in area protetta e regolamentata, come pure la possibilità di poter contare sui parcheggi scambiatori e di aree di sosta attrezzate.

Oltre ad incentivare la fruizione turistica dei territori attraversati, il tracciato in progetto porta benefici anche nell'ambito degli spostamenti interurbani e urbani, costituendo stimolo concreto per un auspicato incremento della mobilità ciclistica e per un ritorno alla "cultura" della bicicletta quale mezzo di trasporto alternativo ai mezzi motorizzati privati, favorendo il decongestionamento del traffico e la riqualificazione degli spazi urbani. Le dimensioni e le caratteristiche tecniche dell'itinerario, descritte nel paragrafo 2, si prestano ad essere utilizzate sia dall'utente abituale, che ha una certa abilità nell'uso della bicicletta e apprezza tracciati continui in cui poter muoversi rapidamente e con fluidità, come pure dall'utente più incerto e dalle utenze più deboli (come bambini e anziani).

6. Conclusioni

Alla luce delle ragioni precedentemente spiegate, si ritiene senza difficoltà che l'itinerario oggetto di intervento presenti tutte le caratteristiche per costituire una attrattiva potente e realmente efficace per il territorio della Valle del Ippari e delle zone limitrofe.

Pertanto si può concludere che il grado di fruibilità del percorso ciclabile è alto.

Vittoria - RG, ottobre 2017

I progettisti

Arch. Fausta Occhipinti

