



Le osservazioni del Coordinamento dal Basso al progetto di fattibilità tecnico-economica della Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese

Documento redatto dagli aderenti al comitato nel Dicembre 2019

Manca di uniformità, assenza di un progetto di gestione, assenza di una visione condivisa, esclusione delle connessioni con gli attrattori (persino quelli principali) e con i nodi del trasporto ferroviario nel tratto nord: il progetto di fattibilità tecnico-economica della Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese, proposto dalla Regione Puglia e approvato dalla Conferenza dei Servizi del settembre scorso, appare come una clamorosa occasione mancata.

Il progetto della prima ciclovía turistica nazionale del Mezzogiorno, di cui la Regione Puglia è capofila, tradisce l'assenza di una visione strategica e paga la scelta dello "spezzatino", con il tronco progettato da Acquedotto Pugliese SpA lungo il Canale Principale, la via verde già esistente e cuore dell'itinerario, che risulta davvero di basso profilo: si è agito come si trattasse di costruire una stradina come un'altra, ignorando la valenza storica dell'opera su cui insiste la ciclovía e le potenzialità della nuova infrastruttura quale volano per lo sviluppo delle aree interne della Regione che proprio sul rilancio di un modello di turismo sostenibile possono fondare le proprie speranze di riscatto. Un segnale ulteriore del disimpegno e della mancanza di volontà da parte dell'azienda idrica, che continua a non investire e a non credere nel progetto.

PROGETTO SPEZZATINO: Diversamente da quanto accaduto per le ciclovie nazionali VENTO e SOLE, che hanno ciascuna realizzato un unico progetto integrale di fattibilità tecnico-economica, per la Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese le Regioni hanno optato per uno spaccettamento in 4 distinti progetti gestiti da 4 diversi soggetti attuatori. Per il tratto campano, ad occuparsi in via diretta della progettazione è l'agenzia regionale ACAMIR. La Regione Basilicata ha affidato l'incarico alla Ediling di Castelnuovo Cilento (SA) per il progetto relativo al solo territorio di sua competenza mentre la Regione Puglia, partita in anticipo, ha diviso in due distinti tronchi il progetto: per quello salentino, da Monte Fellone (Martina Franca) a Santa Maria di Leuca, la stazione appaltante è l'agenzia regionale ASSET e il gruppo incaricato è guidato dalla società ENSER di Bologna; per il tronco nord invece, da Spinazzola a Locorotondo, il soggetto attuatore è Acquedotto Pugliese SpA che ha affidato l'incarico al gruppo con capofila MATE Engineering sempre di Bologna (la stessa che ha curato la progettazione della ciclovía VENTO).

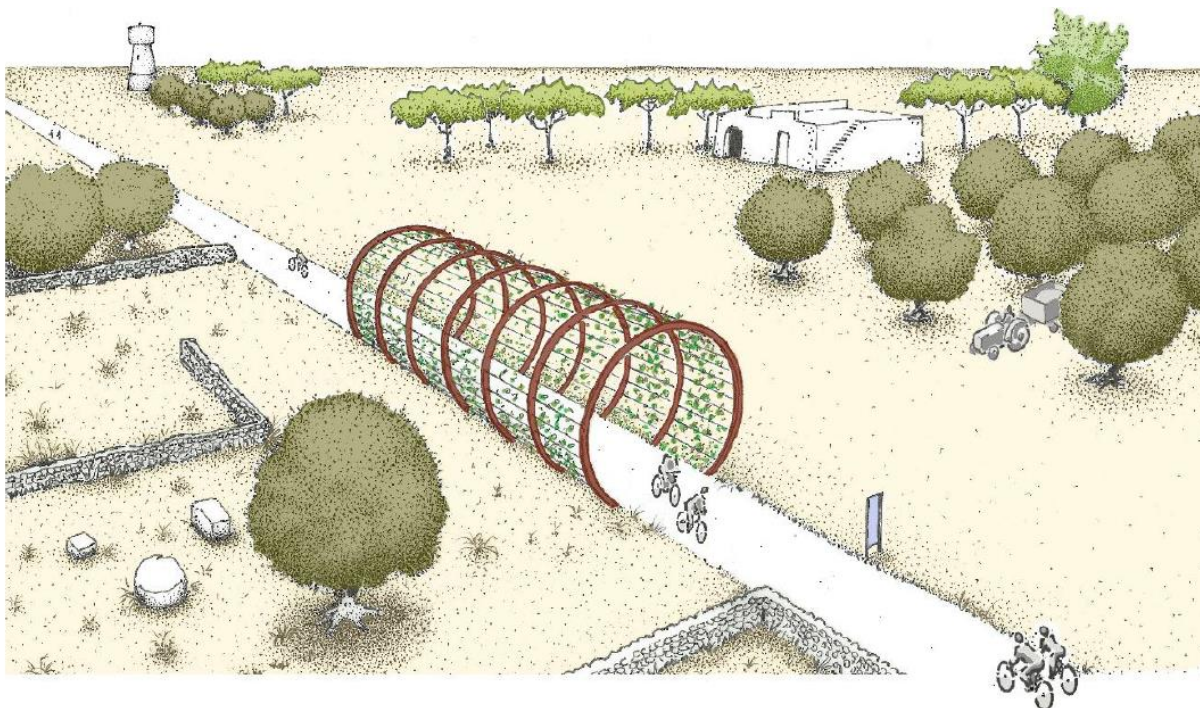
I 4 progetti seguono quindi iter procedurali diversi con tempi di esecuzione degli incarichi che non si incrociano quasi mai. L'irritualità della scelta dello spaccettamento finisce per condizionare fortemente il rispetto delle scadenze (Basilicata e Campania ritardano di parecchi mesi l'avvio dei progetti) facendo svanire del tutto l'opportunità di affrontare in maniera complessiva e integrata questa importante fase di progettazione di un'opera che, va ricordato, non disponeva di studi antecedenti ad eccezione del tratto

individuato lungo il Canale Principale da Venosa (PZ) a Villa Castelli (BR) di cui sono stati realizzati, a distanza di oltre 11 anni dai primi atti ufficiali, solo 15 km di percorso cicloturistico in Valle d'Itria.

A tutt'oggi non si conoscono le scelte e le valutazioni, inclusa l'individuazione del tracciato ufficiale, inerenti i progetti lungo i tratti campano e lucano. Nessuna forma di condivisione, informazione e partecipazione è stata avviata dalle due Regioni. In Puglia, i lavori per il completamento del progetto pilota avviato ormai nel lontano 2008 procedono a rilento, con il tratto mancante da Pineta Ulmo (Ceglie Messapica) a Grottaglie che sconta modalità realizzative e standard progettuali ancora diversi.

LA POSITIVA ESPERIENZA DEL TRONCO SUD: Rispetto al lungo tronco pugliese, la Regione ha dapprima richiesto al Coordinamento dal Basso supporto tecnico per l'individuazione del tracciato salentino da Villa Castelli a Leuca – da questo poi finalizzato e reso sostanzialmente coincidente con il documento preliminare alla progettazione – e, a dicembre 2018, organizzato un incontro pubblico a Nardò (LE) per presentare e discutere il progetto di fattibilità con i vari portatori di interesse. Il gruppo di lavoro incaricato aveva inoltre effettuato nei mesi antecedenti diversi incontri preliminari con le amministrazioni locali e con lo stesso Coordinamento dal Basso.

Il risultato di questo sfortunatamente isolato processo di progettazione partecipata è stato molto positivo. Il progetto presenta un notevole livello di approfondimento delle diverse tematiche legate alla realizzazione dell'opera, inclusa ad esempio la valorizzazione dei tanti siti di interesse culturale e naturalistico presenti lungo il percorso prevedendo alcune brevi diramazioni. Il tratto meridionale da Monte Fellone a Santa Maria di Leuca comprende 157 km di tracciato principale e 32,2 km di diramazioni per un totale di circa 190 km. Il gruppo guidato da ENSER ha inoltre reso disponibili le foto dei sopralluoghi sul sito www.mapillary.com, effettuato un confronto tra diverse alternative di tracciato e sviluppato elementi architettonici caratterizzanti quali ad esempio l'idea del "ciclodotto" per la creazione di zone d'ombra.

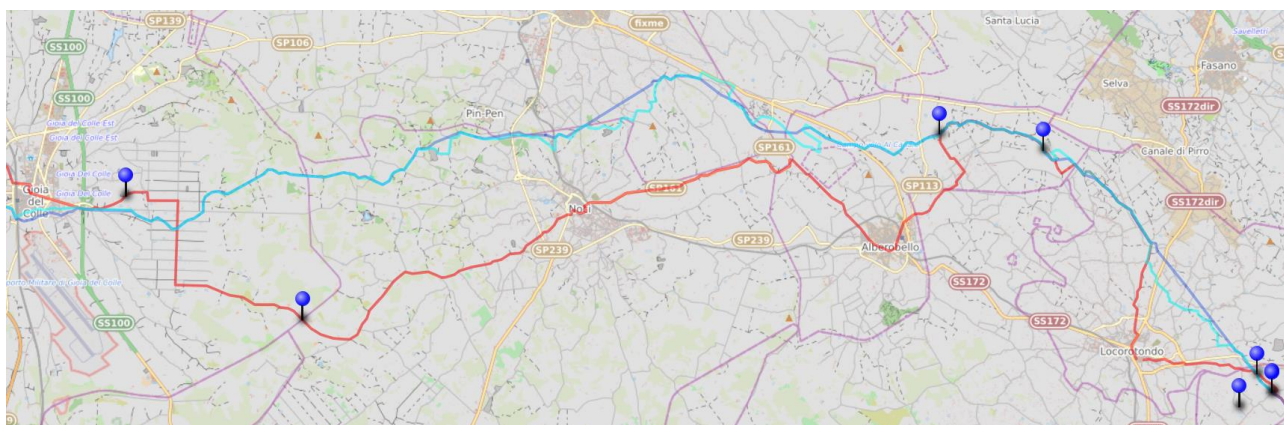


Solo ad agosto 2019, in occasione della convocazione della Conferenza dei Servizi, si è invece avuto modo di conoscere i dettagli del progetto sviluppato da MATE su incarico di Acquedotto Pugliese SpA giacché nessun contatto preliminare e nessuna attività di informazione e partecipazione è mai stata intrapresa, nonostante fosse stata formalmente richiesta dal Coordinamento dal Basso.

Il progetto del tronco nord, pur essendo stato redatto successivamente, si presenta infatti notevolmente difforme tanto nell'approccio quanto nei contenuti rispetto a quello del tratto ionico-salentino. Va ricordato che mentre nell'ultimo caso si è reso necessario individuare e valutare il tracciato, nel caso del tronco settentrionale questo era già sostanzialmente prestabilito e segnato dall'andamento della pista di servizio del Canale Principale.

Il tracciato comprende 167,2 km di itinerario ciclabile da Spinazzola al nodo idraulico di Figazzano a Locorotondo (punto di innesto con il tratto di ciclovìa già realizzato), oltre ad un tronco di 37,6 km da Gioia del Colle a Bari.

CONNESSIONI ASSENTI A NORD: Dall'analisi delle tavole progettuali emerge la totale assenza di connessioni con alcuni fondamentali attrattori: sorprendentemente non è stata prevista una breve diramazione per connettere il sito UNESCO di Castel del Monte e, in Valle d'Itria, il tracciato segue pedissequamente l'andamento della condotta per riconnettere alcuni brevi tratti di pista di servizio – necessitando quindi di interventi di esproprio e costruzione ex-novo - ma saltando completamente il passaggio dai centri urbani di Noci, Alberobello - altro sito UNESCO - e Locorotondo. Inoltre viene del tutto ignorata l'intermodalità omettendo i collegamenti con le stazioni ferroviarie di Ruvo di Puglia, Gioia del Colle e con le tre importanti località già citate. Un approccio diametralmente opposto a quello del tronco sud che invece sfrutta molte strade a basso traffico già esistenti.



Tracciato ufficiale di progetto – Tracciato Cicloesplorazione 2016 – Tracciato condotta

NESSUNA VALORIZZAZIONE DEGLI EDIFICI DI ACQUEDOTTO: Il progetto effettua un mero rilievo puntuale della presenza di “manufatti” definiti genericamente ponti canale, edifici AQP o centrale/serbatoio AQP, senza quindi alcun toponimo identificativo e senza valutare valenza architettonica e utilità funzionale per la ciclovìa di tali elementi fortemente caratterizzanti l'intero itinerario, che fonda la sua forza proprio nella narrazione di una delle pagine più epiche della storia di Puglia e del Mezzogiorno, la costruzione dell'Acquedotto Pugliese che affrancò dalla siccità l'intera popolazione di Puglia. Nessuna ipotesi di recupero e riutilizzo di case cantoniere e impianti di sollevamento in disuso è stata presa in considerazione.

In generale, il progetto del tronco nord non approfondisce il contesto paesaggistico e storico-culturale che fa da contorno all'opera e non la inserisce nell'ambito di un più generale intervento di valorizzazione del patrimonio di archeologia industriale e di fruizione cicloturistica dell'itinerario dell'Acquedotto Pugliese. Non è dunque il progetto di una ciclovìa turistica nazionale ma il mero progetto di una stradina qualsiasi.

SMANTELLAMENTO INTEGRALE DELLE STRADE STORICHE: L'analisi dello stato di fatto conferma e certifica invece quanto più volte rimarcato dal Coordinamento dal Basso: tutti i ponti canale risultano in “*ottimo stato di sicurezza e manutenzione*” e la pavimentazione della pista di servizio risulta per la gran parte in “*mediocri*” o “*buone condizioni*”. Nonostante ciò, il progetto prevede la totale ripavimentazione della pista

mediante “fondazione stradale di spessore pari a 20cm, posa stabilizzato misto cava di 5 cm che funge anche da finitura del manto stradale” senza considerare l’opzione di non intervento o intervento solo parziale per una immediata e più opportuna conservazione dell’esistente. Dei tratti in misto cementato sono previsti invece in caso di pendenze importanti, un chiaro ma insufficiente tentativo di evitare il ripetersi dei dissesti avvenuti in Valle d’Itria sul tratto già realizzato a seguito di fenomeni pluviali che hanno eroso il fondo provocando profondi e pericolosi solchi in molti tratti: stante infatti l’assenza di leganti chimici per la realizzazione del fondo stradale, sistematicamente su tutto il tratto realizzato nel 2014 la pioggia ha rimosso dallo strato superficiale la frazione granulometrica fine dello stabilizzato. Rimane pertanto uno strato di breccia superficiale a grana grossa slegato e sdruciolevole che sta provocando numerosi incidenti anche gravi.



SOLUZIONI INFRASTRUTTURALI E SCELTE DEI MATERIALI ANCORA NON DEFINITE: C’è bisogno di adottare una adeguata progettazione con criteri ingegneristici del fondo stradale riflettendo sui fenomeni di dilavamento, dissesto ed errato ripristino lungo il tratto di 15 Km già realizzato in Valle d’Itria ed avvalendosi nella progettazione successiva delle competenze universitarie del Politecnico di Bari e del Dipartimento di Ingegneria dell’Università del Salento per individuare le soluzioni infrastrutturali e le scelte dei materiali più idonei. Tra i criteri ingegneristici di progettazione indichiamo i seguenti:

- Laddove il fondo stradale originale risulta integro ben conservato e in sicurezza per i criteri delle percorribilità ciclo pedonale, questo deve essere lasciato tale e quale o mantenuto con interventi di minimo impatto e minimo costo. Ricordiamo che l’attuale fondo stradale rappresenta un patrimonio naturalistico e di archeologia industriale. L’ottimo stato di conservazione mediamente rilevato attesta che i criteri ingegneristici di progettazione e realizzazione del fondo stradale sono stati molto accurati ed efficaci.

- Laddove esistono già sentieri, itinerari cicloturistici, piste ciclopedonali o possono essere agevolmente realizzati in maniera più efficace ed economica della ripavimentazione della strada di servizio prediligere i primi tipi di interventi. La strada di servizio potrà essere in questo modo destinata alla percorribilità pedonale mentre i cicloturisti potranno percorrere strade più idonee e sicure.
- Redazione di perizia idrogeologica volta a identificare le caratteristiche critiche ovvero i rischi di erosione e dilavamento pluviale del fondo stradale, i rischi di frana e smottamento.
- Individuazione delle differenti soluzioni più idonee sulla base della perizia idrogeologica. In particolare ricorrere alla realizzazione di opportuni strati di pavimentazione con granulare misto e drenante e strato di usura consolidato mediante uso di leganti.
- In merito alla realizzazione dello strato di usura si ravvede la necessità di ricorrere (specie nei tratti ad alta pendenza) a strati di usura opportunamente legati. Accanto alle tradizionali soluzioni in conglomerato cementizio e conglomerato bituminoso si evidenziano ulteriori possibilità che sono i conglomerati a base di calce idraulica e i conglomerati geopolimerici. Queste ultime soluzioni sono studiate e sviluppate presso i dipartimenti di ingegneria dell'Università del Salento e del Politecnico di Bari.

Segnaliamo in particolare le competenze del Politecnico di Bari in materia di infrastrutture di mobilità (prof. Nicola Berloco, Prof. Vittorio Ranieri, Prof. Paolo Intini) e quelle del Dipartimento di Ingegneria dell'Università del Salento in materiali e infrastrutture (prof. Antonio Licciulli, Prof. Antonietta Aiello). I docenti citati e molti altri sarebbero ben contenti di mettersi al servizio e individuare le migliori soluzioni progettuali.

ASSENZA DI UN PROGETTO DI GESTIONE E RISCHIO CONVERSIONE DELLA PISTA DI SERVIZIO: L'analisi di questi due progetti dimostra inoltre come sia ancora del tutto assente una visione d'insieme dell'intervento, inclusa una valutazione di partenza circa i costi e i benefici attesi che, come è facile immaginare, non può prescindere dal tema irrisolto della gestione della ciclovia, sia dal punto di vista infrastrutturale che di promozione turistica e di offerta di servizi annessi. Un tema rispetto al quale sono state disattese le tante aspettative delle comunità e delle imprese locali, che avevano fortemente caratterizzato la fase iniziale favorendo l'inserimento della ciclovia nel Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche. Manca dunque del tutto un progetto di gestione e la definizione di regole d'uso dell'infrastruttura.

In modo particolare, il progetto elude i nodi già clamorosamente venuti al pettine nel tratto della Valle d'Itria dove significativamente, accanto alla segnaletica del percorso cicloturistico, campeggiano i cartelli "Proprietà privata" e "Divieto di accesso" senza chiarire chi sia l'ente gestore e quali le modalità di fruizione escursionistica del sito. Si tratta di un problema che ha fatto emergere in più occasioni l'ostracismo e l'indisponibilità di Acquedotto Pugliese SpA a farsi carico di questo ruolo. Il progetto di fattibilità tecnico-economica non chiarisce inoltre come verrà classificata la nuova ciclovia, considerando che il lungo tratto che attraversa il Canale Principale insiste su una pista di servizio demaniale, concessa all'azienda idrica, che tale dovrebbe restare e non trasformata in pista ciclabile a norma del Codice della Strada, impegnando proprio l'ente gestore, Acquedotto Pugliese SpA, a garantire tanto la cura della condotta che il controllo e la manutenzione della ciclovia. Risultano ingenti le economie legate a questo aspetto giacché vigilanza e manutenzione vengono già oggi effettuate a fronte della gestione del servizio idrico. Il sospetto è che AQP voglia disfarsi di questi costi e responsabilità non avendo, a tutt'oggi, investito nemmeno un centesimo del proprio bilancio nel progetto della ciclovia.

Il rischio è inoltre che la modalità dello spezzatino possa essere riproposta anche per la gestione, senza un coordinamento unico ed una gestione integrata che possa consentire alla ciclovia di produrre ricadute positive sull'economia dei territori.

CONCLUSIONI: Considerando le risorse pubbliche complessivamente investite dallo Stato per il progetto di fattibilità tecnico-economica, pari a oltre € 810.000, può senz'altro concludersi che, oltre a non essere ancora stata portata a termine, questa prima importante fase sia stata una grande occasione mancata, con l'incognita rappresentata dai progetti in corso in Campania e Basilicata, di cui nulla è dato sapere. Per quanto riguarda la Puglia, la Regione ha dimostrato di poter fare bene sul tratto sud e non si comprende come mai abbia prestato una così scarsa attenzione al progetto del tronco nord a cura di Acquedotto Pugliese SpA. A mancare dunque è una visione chiara del progetto e la piena consapevolezza delle potenzialità dell'opera.

La Ciclovia e ViaVerde dell'Acquedotto Pugliese è una straordinaria opportunità di valorizzazione e fruizione turistica integrata del patrimonio storico, paesaggistico ed enogastronomico del Sud Italia ed è importante che questa occasione non vada sprecata.

A questo punto l'unica via d'uscita per tentare di cambiare rotta appare l'assunzione da parte dei Ministeri competenti, MIT e MIBACT, di un ruolo di coordinamento e supervisione più incisivo al fine di assicurare uniformità al progetto e il rispetto del Protocollo d'Intesa siglato nel luglio 2016.

In sintesi, il Coordinamento dal Basso per la Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese, chiede ufficialmente alle autorità competenti, inclusi i soggetti invitati alla Conferenza dei Servizi, che vengano garantiti al progetto i seguenti obiettivi:

1. **Ricostruire una visione condivisa** del progetto che assicuri, dal punto di vista tecnico, soluzioni progettuali comuni lungo tutto l'itinerario e, dal punto di vista sostanziale, un progetto chiaro e condiviso sotto il profilo della gestione e dell'utilità per i territori.
2. **Valorizzare le testimonianze di archeologia industriale** presenti lungo il percorso per riaffermare il valore narrativo dell'itinerario e la peculiarità della prima ciclovia del Mezzogiorno.
3. **Ridisegnare le necessarie connessioni** con i principali attrattori e con i nodi di interscambio della rete dei trasporti (stazioni e fermate del trasporto pubblico e dei servizi a lunga percorrenza).
4. **Ritessere i fili della progettazione partecipata** che ha mosso l'iniziativa fin dal primo momento per intraprendere un percorso di coinvolgimento delle comunità locali, prime protagoniste di un progetto possibile di cambiamento.
5. **Mantenere la destinazione di pista di servizio demaniale lungo tutto il Canale Principale** subordinando il passaggio escursionistico al rispetto di un Regolamento d'uso e fruizione dell'itinerario e vincolando la gestione dello stesso al servizio idrico integrato e alla responsabilità dell'ente concessionario dello stesso.
6. **Adottare una adeguata progettazione con criteri ingegneristici del fondo stradale** per evitare i fenomeni di dilavamento, dissesto ed errato ripristino lungo il tratto di 15 Km già realizzato in Valle d'Itria, includendo l'opzione di non intervento o intervento solo parziale per una immediata e più opportuna conservazione dell'esistente.
7. **Realizzare una segnaletica con indicazione "Ciclo pedonale" sulla strada di servizio:** i tratti di strada di servizio che sono divenuti di fatto o di diritto itinerari escursionistici sono fruiti indistintamente da ciclisti e pedoni. In molti tratti il numero dei pedoni eccede di gran lunga quello dei ciclisti. Risulta pertanto essenziale per motivi di sicurezza e per dare pari dignità agli utenti a piedi che i tratti di itinerario su sede propria abbiano una segnaletica che indichi la natura promiscua della strada.
8. **Assicurare il rispetto dei tempi** per impegnare le risorse disponibili per la realizzazione del progetto.