



Unione Europea  
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



# COMUNE DI CASAL VELINO

Piazza XXIII Luglio 6, 84040 - Casal Velino (SA)

Tel. 0974/908811 - protocollo@pec.comune.casalvelino.sa.it - www.comune.casalvelino.sa.it

## PROGRAMMA DI AZIONE E COESIONE COMPLEMENTARE AL PON "INFRASTRUTTURE E RETI" 2014 - 2020 Asse C - Accessibilità turistica

### ACCESSO AL CILENTO NORD



**PARKWAY ALENTO (2° stralcio) - 3° lotto**  
Interventi di tutela, valorizzazione e promozione  
della fruizione sostenibile del patrimonio naturale  
del SIC Alento (IT8050012) - Rete Natura 2000

Accordo Quadro del 30.07.2016 e s.m.i.

#### Livello di progettazione

Fattib. tecnico - economica

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

#### Cod. elaborato

**B4**

#### Scala

#### Data

Luglio 2020

#### Revisione

1  2  3  4  5  6

#### Titolo elaborato

**Parkway Alento - Progetto generale**  
Relazione illustrativa del progetto generale

#### TIPOLOGIA ELABORATO

Descrittivo

Grafico

Calcolo

Economico

Sicurezza

Disciplinare/Contrattuale

Altro

#### PROGETTISTA

Velia Ingegneria e Servizi Srl

**Ing. Gaetano Suppa**

Isritto all'Albo degli Ingegneri di Salerno n. 1854 dal 12.09.1983

#### R.U.P.

Comune di Casal Velino (SA)

**Arch. Angelo Gregorio**

Isritto all'Albo degli Architetti P.P.C. di Salerno n. 1718 dal 07.02.2001

Rif.to archivio digitale: N.39.2020/Ve.Ing.

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL PROGETTO GENERALE

### Indice

<b>Premessa – Finalità e obiettivi</b>	<b>2</b>
<b>Il contesto territoriale</b>	<b>4</b>
Inquadramento territoriale	4
Inquadramento socio - economico	5
Inquadramento istituzionale	5
Inquadramento programmatico - normativo	6
Inquadramento paesaggistico e ambientale	7
<b>Linee guida del Progetto</b>	<b>7</b>
Il fiume: da “confine” a occasione condivisa	7
La rete da “connettere”	7
Un approccio “multilivello”	8
Un modello di “Blue” economy su piccola scala da riproporre in contesti analoghi	9
<b>Descrizione del progetto</b>	<b>9</b>
Mobilità sostenibile	9
Sport e natura	12
Tempo libero	12
Scienza e natura	13
Ospitalità diffusa	14
Sostenibilità ambientale, tecnologica ed innovazione	15
Opere immateriali	17
<b>Una rete di “porte” e di “nodi”</b>	<b>18</b>
Le “porte” della Parkway	18
I nodi “secondari”	18
I “punti attrezzati”	18
La rete delle “porte” e dei “nodi”	20
<b>L’essenziale contributo dei Comuni al progetto</b>	<b>20</b>
<b>L’organizzazione per la gestione del Piano</b>	<b>22</b>
<b>Parkway Alento – Il 2° stralcio</b>	<b>22</b>
Sintesi degli interventi	23

### Premessa – Finalità e obiettivi

Il presente progetto riprende idee e suggestioni dei Piani dell'Ente Parco Nazionale del Cilento, della programmazione regionale e della gara internazionale bandita dal Consorzio di Bonifica Velia, e considera il fiume Alento - che fa parte della rete ecologica regionale, essendo interessato da una sequenza di aree naturali di pregio e di siti di interesse comunitario - un vettore che porta dalla fascia costiera all'area interna, nonché un asse portante che interessa l'intero bacino idrografico.

Il Fiume Alento ricade in un territorio “storico” di grande densità culturale. Basti considerare le eccellenze di Paestum e di Elea-Velia che costituiscono la punta emergente del riconoscimento complessivo dell'area cilentana come “paesaggio culturale”, incluso nel Patrimonio Mondiale dell'Umanità dall'UNESCO.

Riqualificare e valorizzare, pertanto, la Via d'Acqua dell'Alento, entro il processo di valorizzazione del territorio da tempo intrapreso dal Consorzio, è prioritario per qualificare, diversificare e sviluppare nel Cilento centrale l'offerta di servizi per un turismo sostenibile legato alle risorse ambientali e al tempo libero che consentirebbe di destagionalizzare e riequilibrare le presenze turistiche tra la zona interna e quella costiera e nel contempo di creare uno spazio fruibile per la cittadinanza locale.

Il progetto **Lung'Alento** nasce con l'obiettivo di riqualificare e valorizzare l'antico itinerario esistente in fregio al fiume, in terreno battuto. Per secoli gli abitanti del territorio hanno utilizzato questo percorso per raggiungere l'area interna o per scendere sulla costa.

Il progetto mira a realizzare una ciclovia attrezzata ed implementata, con servizi di accoglienza di tipo ecologico, ricreativo turistico, culturale e didattico. Un itinerario attrezzato che si sviluppa all'interno di un contesto naturalistico straordinario e nel pieno rispetto dell'ecosistema e dei suoi equilibri, dove sarà possibile svolgere molteplici attività: dagli sport acquatici (canoa, kayak, barca, pesca) al viaggio a piedi, in mountain bike, a cavallo o con l'asino, al vivere le esperienze di un parco avventura.

La Lung'Alento, sviluppandosi all'interno di aree naturali ed ambientali di pregio attrezzate a parco, rappresenta uno degli assi portanti del piano integrato territoriale Parkway Alento che mira a realizzare la prima “infrastruttura verde” della Campania. Una *infrastruttura verde* esige una forma di fruizione rispettosa del proprio carattere altamente sensibile, pena un degrado dell'infrastruttura stessa. Nel suo ambito, anche la mobilità deve assumere forme discrete e ambientalmente compatibili, in modo da permettere anche *percorrenze lente*, e disporre di punti di fruizione del paesaggio e di *nodi di interscambio* appositamente ubicati nei punti salienti in cui ci si può collegare in maniera informata e consapevole sia alla fitta rete di strade minori per la fruibilità turistica di centri storici interni, sia ai sentieri naturalistici dove le percorrenze avvengono senza veicoli a motore, ma a piedi, in bicicletta, a cavallo, con mezzi elettrici.

Insieme all'Oasi Alento, la Lung'Alento diventerà l'asse portante di un'*infrastruttura verde* del Bacino dell'Alento in grado di attrarre decine di migliaia di visitatori nel corso dell'intero arco dell'anno, smentendo l'idea che nel Mezzogiorno non sia possibile dare vita ad esperienze di turismo ecosostenibile di successo, capaci di valorizzare le risorse locali e di trasformarle in eccellenze imprenditoriali.

Dall'Oasi alla foce dell'Alento sarà realizzata una particolarissima rete di percorsi ciclabili e pedonali che di volta in volta entreranno in relazione con sentieri per il trekking, tratti transitabili a piedi e a cavallo e porzioni di territorio da fruire percorrendo tratti sull'acqua. Un'infrastruttura che non mancherà di convogliare verso l'area centrale del Cilento flussi di turismo naturalistico, ricreativo, ambientale, sportivo, in quanto soddisferà un target molto ampio di fruitori che va dalle famiglie desiderose di far vivere ai propri figli delle esperienze avventurose e pedagogiche di tipo naturalistico, alle persone colte amanti della scoperta della natura e dei luoghi, ai gruppi organizzati.

La Lung'Alento, insieme all'Oasi Alento, potrà essere il motore di uno sviluppo turistico sostenibile alternativo e, allo stesso tempo, integrativo rispetto a quello balneare oggi esistente sul territorio costiero solo durante parte dei mesi estivi. Andrà a fornire un'offerta sinora mancante capace di rendere visibili e visitabili risorse ambientali e paesaggistiche già oggi disponibili, ma rimaste misconosciute e per niente valorizzate perché scarsamente o per nulla fruibili.

La presente relazione illustra la proposta progettuale nel suo complesso, fornendo una valutazione in termini di fattibilità tecnica delle diverse misure, azioni ed interventi proposti, tenendo conto della loro compatibilità urbanistica, ambientale e paesaggistica.

L'innovativa concezione alla base del progetto e degli obiettivi da perseguire hanno richiesto il coinvolgimento di una squadra multidisciplinare di tecnici di alto profilo che ha condotto un'attenta e minuziosa analisi del territorio, capace di "raccontare" i luoghi, identificare le loro potenzialità e le numerosissime sfaccettature che li contraddistinguono e caratterizzano, e prevedere interventi "leggeri" e puntuali per consentirne un'adeguata valorizzazione e sostenibile fruizione.

L'attenzione e la cura rivolta ad ogni singolo particolare, nonché al progetto nella sua interezza, mirano ai molteplici obiettivi della conservazione, della riqualificazione, dello sviluppo sostenibile, della fruibilità e della risoluzione di problematiche sociali, economiche ed infrastrutturali storicamente presenti sul territorio.

A questo proposito, si segnala che uno dei principali risultati dell'attività di progettazione ha riguardato la definizione di un piano di riorganizzazione del sistema logistico territoriale che fa leva su un rafforzamento delle polarità funzionali che permettono l'interconnessione della Valle dell'Alento con l'esterno: le stazioni ferroviarie di Omignano, Vallo Scalo e Ascea, il porto di Marina di Casal Velino, la Superstrada Cilentana. Vallo Scalo, con la sua stazione ferroviaria, rappresenterà il principale accesso e nodo d'interscambio della valle. Parkway Alento è un progetto diffuso, orientato alla valorizzazione ed alla partecipazione attiva della popolazione e delle amministrazioni locali alla governance del territorio. Pertanto, ogni comune potrà legare proprie iniziative alla rete Parkway e beneficiare della struttura e dei collegamenti di sistema che si verranno con essa a creare. Ogni intervento dovrà essere finalizzato alla messa in rete del patrimonio culturale, paesaggistico e naturalistico del bacino, con l'intento di favorire una fruizione sostenibile.

## Il contesto territoriale

L'analisi di seguito riportata sintetizza lo status del territorio in termini di punti di forza e debolezza, ossia quei criteri su cui orientare le scelte progettuali e programmatiche in modo che queste possano innescare virtuosi meccanismi di valorizzazione delle risorse presenti.

L'elaborazione della progettualità qui descritta ha infatti tenuto conto di una moltitudine di aspetti e sfumature che caratterizzano l'area di progetto, ponendo un accento particolare sulle tematiche di seguito elencate:

- inquadramento territoriale;
- inquadramento socio – economico;
- inquadramento amministrativo - istituzionale;
- inquadramento programmatico - normativo;
- inquadramento paesaggistico e ambientale.

## Inquadramento territoriale

### Descrizione<sup>1</sup>

L'Alento è un fiume con un corso lungo 36 km, interamente compreso nel territorio regionale. Nasce a circa 894 m di quota dal Monte Le Corne, in località Gorga nel comune di Stio, all'interno del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano. Scorre in una valle ancora per gran parte incontaminata ricevendo il contributo di molti piccoli torrenti che ne incrementano progressivamente la portata. Nel territorio comunale di Prignano Cilento, è stata realizzata, a cavallo degli anni 1980 e 1990, la diga dell'Alento, che dà vita ad un lago artificiale di circa 150 ha di estensione, importante fonte di approvvigionamento idrico per il territorio. Poco prima di sfociare nel Tirreno, l'Alento scorre nei pressi delle rovine dell'antica città greca di Elea ricevendo da sinistra il fiume Palistro.

Il fiume ha regime torrentizio con piene impetuose in autunno e forti magre estive, tuttavia nella stagione secca la sua portata è perenne. Affluenti di rilievo sono: il Torrente Badolato, affluente di sinistra proveniente dal Monte Gelbison e il Torrente Fiumicello, proveniente dal Monte Stella affluente di destra, a Casal Velino in località Temponi.

Circa la metà (56%) del bacino idrografico è ricompreso nei limiti del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano. La restante parte ricade in area contigua. Ricadono nei limiti dell'area protetta l'alto corso del fiume Alento e la zona di foce, complessivamente 14 Km di corso d'acqua. L'intero decorso del fiume Alento e parte dei suoi affluenti principali (T. Palistro e Badolato) sono stati designati Sito di Importanza Comunitaria (SIC IT8050012 “Fiume Alento”).

### Valutazione

Le condizioni di isolamento territoriale e la non facile raggiungibilità delle aree interne hanno contenuto l'insediamento antropico consentendo una buona conservazione dell'ambiente. Per contro le medesime condizioni e la marginalità geografica del Cilento e, più in generale, del Sud Italia, fanno sì che la maggiore domanda turistica sia più facilmente veicolata altrove.

### Obiettivi

Valorizzare e promuovere le conseguenze positive dell'isolamento territoriale, con particolare riferimento alla qualità dell'ambiente e del paesaggio la cui tutela e conservazione dovranno rappresentare l'irrinunciabile obiettivo a breve, medio e lungo termine per qualsivoglia livello di progettazione e pianificazione locale e sovralocale.

<sup>1</sup> Dal Documento di Piano del PTR (Piano Territoriale Regionale), Regione Campania 2006 – Capitolo 3 “Acque superficiali”

## **Inquadramento socio - economico**

### Descrizione

Il transetto della media e bassa valle dell'Alento si caratterizza per un consistente sfruttamento delle disponibilità territoriali laddove l'antropizzazione unitamente alla presenza di nuclei di coltivazioni intensive dominano il paesaggio. Nel bacino del fiume Alento, peraltro, la densità di strade, la densità di abitanti, la frazione di territorio urbanizzato, mostrano valori superiori a quelli dei principali bacini inclusi nel PNCVD.

La densità umana nel bacino idrografico supera i 90 ab/Km<sup>2</sup>, rappresentando un valore ben più elevato rispetto agli altri principali bacini idrografici contermini (Lambro, Mingardo e Bussento).

Particolarmente evidente è inoltre la disomogeneità distributiva del carico insediativo; è infatti evidentemente in atto un fenomeno progressivo di redistribuzione della popolazione dagli insediamenti collinari storici dei versanti, verso la piana e le aree costiere nonché verso medio-piccoli centri di servizi urbani quali Vallo della Lucania, Agropoli e la conurbazione Castelnuovo Cilento/Ascea/Casal Velino.

Parimenti nell'area parco si evidenzia l'esistenza di aree economiche più omogenee in cui poter raggruppare i comuni cilentani (i versanti est del Monte Stella e rilievi dello spartiacque con il fiume Calore rappresentano porzioni di territorio a vocazione rurale caratterizzate da una scarsa differenziazione produttiva e da un elevato indice di invecchiamento della popolazione. Il comune di Vallo della Lucania e aree limitrofe rappresenta un polo urbano importante localmente per la concentrazione di servizi ed attività nel settore terziario. La fascia costiera è caratterizzata dal peso del settore turistico e dallo sviluppo edilizio ed attività correlate. Nella piana dell'Alento la produzione agricola, seppur non ancora diffusamente qualificata e organizzata, domina le attività produttive).

L'uso del suolo del bacino dell'Alento si caratterizza in effetti per un rilevante sfruttamento delle risorse del territorio, agente soprattutto nei tratti medio-bassi dell'asta principale, dove la presenza di coltivazioni intensive domina il paesaggio.

Accanto alla produzione agricola intensiva, il bacino si caratterizza tuttavia anche per la presenza di produzioni di qualità legate alle varietà locali (ad esempio fico bianco dottato del Cilento, i ceci di Cicerale, il fagiolo della regina di Gorga, vini doc ed oli dop).

### Valutazione

Le diseconomie delle attività agricole e di quelle silvo-pastorali, particolarmente collegate alla scarsa organizzazione e qualificazione, hanno comportato e continuano a comportare l'inesorabile spopolamento delle aree rurali e dei borghi collinari.

### Obiettivi

Tecnologia, organizzazione di filiera e qualificazione professionale dovranno consentire la valorizzazione qualitativa delle colture locali, tenendo conto dell'enorme potenzialità del brand “Dieta Mediterranea” e dell'esigenza di promuovere e tramandare cultura e qualità di quella vita contadina che ha fatto del Cilento uno luoghi più apprezzati nel mondo.

## **Inquadramento istituzionale**

### Descrizione

Dopo decenni di mancata convergenza programmatica il 30.07.2016 ben 23 Comuni della Valle dell'Alento, unitamente all'Ente Parco del Cilento, Vallo di Diano e Alburni, alle Comunità Montane Gelbison – Cervati e Alento – Monte Stella, al Consorzio di Bonifica “Velia” e alla Fondazione Alario per Elea – Velia hanno sottoscritto un Accordo Quadro per la definizione del primo Piano di Sviluppo Sostenibile del Bacini dell'Alento denominato, per l'appunto, “Parkway Alento”.

Un approccio finalmente “territoriale” alla gestione del territorio ha consentito di porre le basi per un programma che, se attuato, potrà finalmente liberare la valle dell'Alento



dall'atavica condizione di isolamento socio – culturale ed economico che lo contraddistingue da decenni. Trattasi per di più di un approccio allo sviluppo del tutto “sostenibile”, rispettoso del territorio e delle tradizioni ma al contempo capace di esaltarne qualità e potenzialità.

#### Obiettivi

I sottoscrittori dell'Accordo Quadro, provvedendo alla conversione dello stesso in Accordo di Programma, potrebbero accedere allo strumento di finanziamento dell'I.T.I. (Investimento Integrato Territoriale) che, per via del suo approccio intersettoriale, consentirebbe di integrare in un unico finanziamento risorse comunitarie e regionali consentendo una spesa pubblica effettivamente finalizzata al benessere e allo sviluppo territoriale integrato e sostenibile.

#### **Inquadramento programmatico - normativo**

##### Descrizione

Nell'impostazione dei principi direttori della proposta progettuale si è ritenuto fondamentale far riferimento alle direttive e ai programmi quadro emanati a livello comunitario e nazionale sui temi dello sviluppo sostenibile. In particolare si richiama la programmazione comunitaria 2014 - 2020 sui temi ambientali, quali la riduzione delle emissioni climalteranti, la gestione acque, l'applicazione delle fonti energetiche rinnovabili, la riduzione dei rifiuti, la programmazione dei trasporti in chiave di riduzione degli impatti ambientali, il turismo sostenibile, la ricerca scientifica applicata alla sostenibilità ambientale e alla tutela della natura e biodiversità, l'integrazione della tutela della natura e della biodiversità nella politica commerciale e di cooperazione allo sviluppo, la valutazione ambientale strategica, la cooperazione fra diversi territori e comunità, nonché non ultima ma forse prima per importanza, la Convenzione europea sul paesaggio, ove si riassumono molti dei criteri di sostenibilità basandoci sulla partecipazione.

Per quanto concerne gli strumenti normativi a scala locale e l'attuazione della normativa nazionale ed internazionale, è assolutamente necessario che il Piano di interventi debba orientarsi all'applicazione dei principi di sviluppo enunciati nel P.T.R. e nel P.T.C.P., in ossequio ai dettami del Piano del Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni nonché al Piano di Gestione della Rete Natura 2000. Nel merito della pianificazione a livello comunale il Consorzio di Bonifica “Velia” ha negli anni provveduto alla partecipazione delle fasi consultive durante la redazione dei P.U.C. richiedendo che detti strumenti tenessero in esplicita considerazione le intenzioni progettuali del Piano “Parkway Alento”. In ogni caso l'intero Piano andrà sottoposto all'approvazione dei Comuni sottoscrittori interessati innescando le necessarie azioni normative atte a garantire la compatibilità urbanistica e pianificatoria degli interventi previsti.

##### Obiettivi

Condividere con gli Enti sottoscrittori dell'Accordo Quadro un iter che consenta la piena compatibilità delle progettualità con le previsioni e gli obiettivi degli strumenti di governo del territorio e la pianificazione territoriale a breve, medio e lungo termine.

## Inquadramento paesaggistico e ambientale

### Descrizione

Il PTR (Piano Territoriale Regionale), Regione Campania 2006 – “Linee guida per il paesaggio” inserisce il territorio compreso in una fascia di 1.000 metri dalle sponde dell’Alento fra “i paesaggi di alto valore ambientale e culturale (elevato pregio paesaggistico)”.

Il gradiente lineare tra costa ed entroterra, ed in particolare tra foce, valli alluvionali terminali e valli interne, non è solo una grandezza fisica, riferita alle superfici in piano: esso è definito dalla velocità di trasformazione e dalla complessità delle variabili in gioco. Le aree vallive hanno infatti attirato, quasi inevitabilmente e con una velocità di trasformazione direttamente proporzionale alla distanza dalle aree costiere, attività antropiche conclusesi con insediamenti a forte presenza produttiva in genere e con un fitto intreccio di tracciati infrastrutturali a poca distanza dal fiume. L’immagine della “città diffusa”, che si sviluppa lungo le coste ed all’interno della piana alluvionale, propone una diversificazione tipologica tanto fisica quanto socio – insediativa. In assenza di coerenti strumenti pianificatori e di governo sostenibile del territorio su scala di bacino si rischia di cancellare il “segno” forte del fiume riducendolo a semplice infrastruttura per il drenaggio e il convogliamento delle acque superficiali a servizio delle aree trasformate dall’antropizzazione.

### Obiettivi

Il fiume, in quanto entità e segno fisico-territoriale storicamente riconosciuto, deve necessariamente rappresentare simbolo di sviluppo cui le società locali dovranno far riferimento. Di qui l’esigenza di programmare una pianificazione “dal basso”, mediata tra gli interessi locali e sovralocali. Il fiume dovrà dunque rappresentare paradigma di un futuro possibile; inteso come entità fisica ed ecologica sarà l’elemento centrale della valle la cui riconsiderazione passa attraverso una più attiva e consapevole percezione della profonda mutabilità del territorio e in particolare, per l’appunto, del paesaggio fluviale.

Il modello del “Parco fluviale” rappresenta dunque ipotesi di sviluppo e prospettiva riconoscibile e riconosciuta dalle comunità; queste avranno finalmente la possibilità di sviluppare autoprogettualità condivise da un sistema virtuoso “a rete” a scala di territorio.

## Linee guida del Progetto

### **Il fiume: da “confine” a occasione condivisa**

Come noto l’etimologia della parola “Cilento” (Cis – Alentum, “al di qua dell’Alento”) è strettamente correlata a quella del fiume “Alento”. Da sempre il fiume ha rappresentato per il territorio una netta linea di demarcazione e di confine.

Una più ampia visione territoriale può invece reinterpretare questo “segno” geografico portandolo al centro di una strategia di valorizzazione e sviluppo sostenibile. La sua morfologia rappresenta certamente un’inevitabile intersezione configurandosi come limite, confine, frontiera; ma è proprio l’enfaticizzazione del suo ruolo a poterlo riconfigurare come presupposto di progresso, elemento ordinatore riconoscibile lungo il quale individuare poli strategici ed opportunità, da rafforzare e mettere in rete a scala di bacini.

### **La rete da “connettere”**

In via complementare all’infrastruttura verde del fiume occorre inevitabilmente approcciare una proposta che tenga in considerazione tutte le potenzialità ambientali, paesaggistiche, storico-architettoniche ed etno-antropologiche di cui il bacino dispone.

Parkway Alento non è altro che la reinterpretazione in chiave sovralocale di tutte le unicità territoriali da valorizzare, ponendo in particolare rilievo gli elementi di seguito elencati:



- il bacino fluviale dell'Alento, inteso come sistema ambientale “complesso” ed asse ecologico (SIC IT 8050012) e socio – insediativo di penetrazione dalla costa verso le aree interne;
- il paesaggio rurale del Parco Nazionale e delle sue aree contigue;
- la produzione e la vocazione agricola di qualità del territorio;
- gli elementi di valore storico-architettonico della valle, tra cui l'area archeologica di Elea-Velia e i centri storici dell'interno;
- le polarità funzionali che permettono l'interconnessione della Valle dell'Alento con l'esterno (stazioni ferroviarie di Omignano, Vallo Scalo e Ascea, porto di Marina di Casal Velino, Superstrada Cilentana);
- le progettualità dei singoli comuni compatibili e complementari col programma della Parkway Alento;
- le emergenze culturali e tradizionali che caratterizzano la valle e la storia delle sue popolazioni.

### **Un approccio “multilivello”**

Parkway Alento è un progetto di sistema che da un lato favorirà la fruibilità turistica lenta per osservatori attenti al paesaggio ed alle molteplici bellezze che il territorio propone, dall'altro garantirà rapidi spostamenti tra l'interno del Cilento e le principali infrastrutture di collegamento; in ogni caso sarà motore e catalizzatore di sviluppo endogeno.

Una “Parkway” non è, quindi, soltanto una strada: è un insieme funzionale e strutturale di attività giornaliere o stagionali che possono interessare tutti i frequentatori di età ed interessi diversi. La sua utilità sociale, economica ed ambientale avrà pertanto concreti riflessi sull'intero territorio, dai comuni montani a quelli di valle, finalmente uniti dall'unico comune denominatore della città diffusa sostenibile.

Parkway Alento è pertanto l'opportunità di mettere a sistema le eccellenze della pianificazione ai suoi vari livelli per rispondere agli obiettivi di conservazione della biodiversità e sviluppo sostenibile dei territori secondo le linee d'azione di seguito elencate:

- mobilità, con particolare riferimento a quella sostenibile;
- sport e natura;
- tempo libero;
- scienza e natura;
- ospitalità diffusa;
- sostenibilità ambientale;
- sostenibilità tecnologica ed innovazione;
- azioni immateriali.

Promozione, conservazione e sviluppo sostenibile del territorio rappresentano dunque la chiave di volta per far sì che il territorio cilentano, così ricco di paesaggi, natura e tradizioni, possa finalmente cominciare a guardare con concreta speranza al proprio futuro. Il progetto dovrà sapientemente guidare questa crescita.

L'analisi del territorio e delle sue portanti peculiarità dovrà suggerire, volta per volta e caso per caso, modalità e tempi d'intervento.

La maggiore antropizzazione della media e bassa valle e la presenza di luoghi già paesaggisticamente ed urbanisticamente definiti consiglieranno, in queste aree, l'insediamento di nuove attrattive sportive più consapevoli delle potenzialità e della qualità naturale circostante; le aree più a monte invece, finora incondizionate dalla presenza dell'uomo, andranno sicuramente conservate e fruite in maniera più lenta e particolarmente attenta e ulteriormente rispettosa.

I requisiti di progetto mirano in ogni caso alla tutela dei luoghi, anche a mezzo di tecniche di ingegneria naturalistica ed interventi ecocompatibili. Particolare attenzione è posta

anche agli aspetti tecnologici, del risparmio energetico e della predilezione dell'energia prodotta da fonti rinnovabili.

L'attenzione e la cura rivolta ad ogni singolo particolare, nonché al progetto nella sua interezza, mirano ai molteplici obiettivi della conservazione, della riqualificazione, dello sviluppo sostenibile, della fruibilità e della risoluzione di problematiche sociali, economiche ed infrastrutturali storicamente presenti sul territorio.

Benessere sociale ed economico diffuso, tutela della natura e del paesaggio, valorizzazione e promozione di risorse locali e tradizioni rappresentano guida ed obiettivo portante del progetto in tutte le sue fasi di definizione.

Obiettivo della Parkway Alento è dunque quello di mettere in relazione molteplici interessi e peculiarità del territorio in un collegamento di intense attività culturali legate alla storia, alla cultura delle popolazioni autoctone ed a ulteriori proposte di interesse regionale, nazionale e internazionale. E ancora, rilancio e sostegno della caratteristica ospitalità cilentana in termini di ospitalità diffusa, offerta enogastronomica dei prodotti autoctoni di eccellenza, luogo in cui convergono tradizione culinaria, folklore, musica, artigianato, osservazione dell'ambiente, tutti temi centrali per godere della naturalità e degli splendidi paesaggi che il territorio sa offrire.

Il fine ultimo del progetto è dunque la creazione di un luogo in cui conservazione, sviluppo, ricerca e valorizzazione del territorio si fondano per consegnare crescita, speranza e futuro alle popolazioni del Cilento che, dal canto loro, saranno ben felici di conservare secolari tradizioni e stili di vita in armonia con la natura.

### **Un modello di “Blue” economy su piccola scala da riproporre in contesti analoghi**

Principio fondante del progetto, è quella di creare un modello di sviluppo sostenibile in chiave “blue” che, proteggendo e valorizzando le risorse naturali e ambientali preservandole per le generazioni future, sia catalizzatore di ricchezza economica e sociale. Altrettanto importante è al “riproducibilità” del modello in contesti analogamente caratterizzati, da mettere a loro volta in rete tra loro in un ampio schema di sviluppo realmente sostenibile a medio e lungo termine.

### **Descrizione del macroprogetto**

Come accennato nei precedenti paragrafi, “Parkway Alento” è un progetto di ampio respiro per l'intero territorio del bacino dell'Alento. Esso propone diverse metodologie d'intervento, ognuna strettamente correlata all'ambito naturalistico, paesaggistico ed etnico-antropologico di appartenenza.

Va tuttavia precisato che la suddivisione in distinti stralci di progettualità degli studi preliminari è legata alla peculiarità delle macroree tematiche che, a differenza dei semplici limiti amministrativi, descrivono con maggior completezza e coerenza il territorio. Ad ogni macroarea corrisponderà pertanto un diverso “modus operandi”, a sua volta caratterizzato da un'attenta analisi dei luoghi e delle intrinseche potenzialità del territorio.

### **Mobilità sostenibile**

Il tema della mobilità sostenibile assume primaria importanza nello sviluppo del progetto. In prima istanza si ipotizza la realizzazione dei circa 2,7 Km. di strada necessari al collegamento dell'Oasi Alento con l'abitato di Gorga nel comune di Stio (di recente finanziato dalla Regione Campania con D.D. n. 143 del 09.04.2019 per ben 16.886.000 Euro).

Trattasi di un essenziale completamento che avrà il compito di mettere in relazione queste due importanti *Porte del Parco*. Stio, in questo caso, è il varco di accesso al Cilento più interno e caratteristico; da qui è facilmente possibile raggiungere gli abitati di storici

Campora, Laurino, Piaggine, e Magliano nonché gli splendidi santuari naturalistici del monte Cervati, del complesso Vesole – Chianiello e delle Gole del Calore. L'Oasi Alento e l'invaso di Piano della Rocca rappresentano invece la Porta della media e bassa valle, quella caratterizzata dal maggior grado di antropizzazione ma anche dalle superiori potenzialità di insediamento delle attività turistico – ricettive del progetto.

La suddetta strada di collegamento è progettata secondo ben precisi criteri di ingegneria naturalistica e di studio del paesaggio. Sono definiti materiali e tecnologie compatibili col contesto ambientale di riferimento e predisposti accorgimenti funzionali alla conservazione della biodiversità tra cui, a titolo d'esempio, la realizzazione di corridoi ecologici di collegamento tra le due sponde della valle attraversata dalla Parkway. Al tracciato principale sarà affiancato l'adeguamento del sistema di riammagliamenti con la viabilità esistente, utile a mettere a sistema anche i borghi di Monteforte Cilento, Cicerale, Prignano Cilento, Ostigliano e Rutino. In questo caso il progetto prevede esclusivamente l'ottimizzazione e la messa in sicurezza di percorsi stradali ad oggi esistenti.

La Parkway, in particolare nel tratto di monte, è pensata per una percorribilità lenta (*slow*) e sarà dotata di tutta una serie di strutture di supporto alla valorizzazione e fruizione del paesaggio e del territorio (fasce di pertinenza, riqualificazione dei margini, parcheggi, punti di osservazione, punti in informazione, punti di ristoro, stazioni di partenza per escursioni e visite naturalistiche e scientifiche...). Particolare impegno è profuso nello studio della grafica e del design ambientale della cartellonistica esplicativa che, a partire dall'attento studio del territorio e delle sue molteplici risorse, garantirà una semplice ma quanto mai intrigante percorrenza da parte dei suoi utenti.

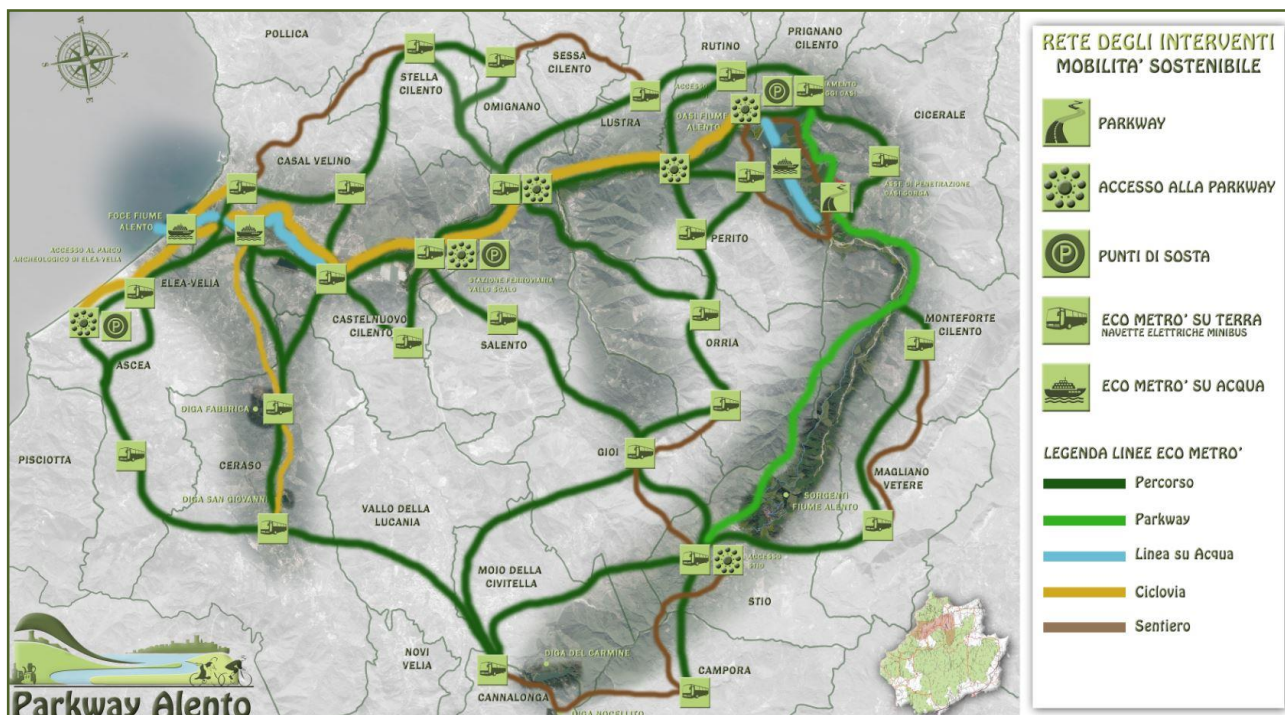
Se il tratto di monte della Parkway sarà costituito da un'infrastruttura di carattere “viario”, lo stesso non potrà dirsi dei suoi ambiti di media e bassa valle. Dall'Oasi alla foce dell'Alento sarà realizzata una particolarissima rete di percorsi ciclabili e pedonali che di volta in volta entreranno in relazione con sentieri per il trekking, tratti transitabili a cavallo e porzioni di territorio da fruire percorrendo tratti sull'acqua.

Rilevante importanza assumeranno anche le altre Porte del Parco. Quella di Vallo Scalo con la sua stazione ferroviaria e d'interscambio rappresenterà l'accesso principale alla valle; l'intervento ricompreso nello stralcio progettuale di seguito descritto prevede altresì la riconfigurazione viaria dello svincolo della Superstrada “Cilentana” nonché l'attraversamento in sottopasso della rete ferroviaria, coordinandosi organicamente con il progetto del Comune di Casal Velino di ridisegno e rifunzionalizzazione di quest'importantissimo polo multifunzionale.

L'area della foce rappresenta invece la Porta sud del Parco, quella dell'accesso da mare. Il collegamento di tutti questi punti focali, secondo i nuovi metodi sopra esposti, rappresenta quindi a pieno titolo una priorità in tutto il discorso progettuale.

Al disegno prettamente “strutturale” della Parkway, che cambia forma e modalità di espressione a seconda del tratto che attraversa, si accompagnerà necessariamente un sistema di mobilità sostenibile. E' prevista infatti la realizzazione di un circuito per navette ad alimentazione elettrica, con fermate da ubicare nei punti salienti della Parkway (centri urbani, Oasi Alento, Foce e punti di osservazione paesaggistico-naturalistica) alla quale si accompagneranno, come detto, tratti percorribili a piedi, in bicicletta, a cavallo o, talvolta, su imbarcazioni alimentate anch'esse da fonti rinnovabili (invaso di Piano della Rocca e tratto compreso tra la foce e la confluenza Alento-Palistro, quest'ultimo da sistemare idraulicamente e da adibire alla percorribilità leggera su acqua). Del progetto di mobilità faranno necessariamente parte tutte le aree di sosta funzionali alla fruibilità della Parkway, con particolare riferimento a quelle prossime all'Oasi Alento; per quest'ultima è altresì previsto un chiaro e più funzionale riassetto della viabilità in accesso. Resta inteso che ogni

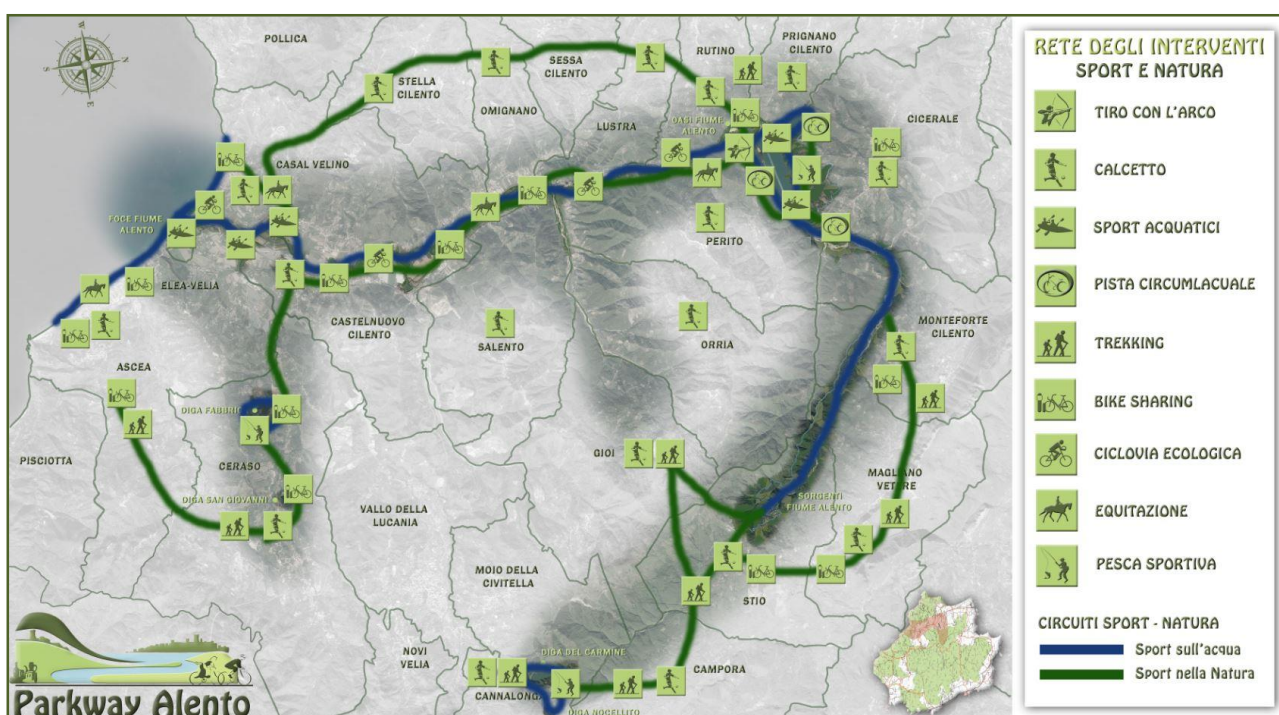
singolo elemento caratterizzante la Parkway, strutturale e non, dovrà assumere un chiaro carattere di riconoscibilità nel progetto d'insieme.





### Sport e natura

Il connubio tra sport e fruibilità della natura è un altro degli aspetti che il progetto intende perseguire con chiarezza. Si prevede di completare e mettere a sistema i circuiti di trekking e ciclabili esistenti lungo il corso dell'Aliento ed i paesi convergenti nel suo bacino. Sarà pertanto possibile percorrere la media e bassa valle, dall'Oasi alla Foce, noleggiando una bici in uno dei tanti punti attrezzati per il bike sharing, a cavallo per lunghi tratti, con visite guidate a piedi e lungo i percorsi attrezzati per il trekking o semplicemente camminando nel pieno della natura ripariale. L'Oasi Aliento, ormai estesa fino a valle, sarà altresì attrezzata per la pratica di altri sport all'aperto come la pesca sportiva, la canoa, il minigolf ed il tiro con l'arco. Insomma, una rete coordinata di percorsi e manifestazioni a tema.



### Tempo libero

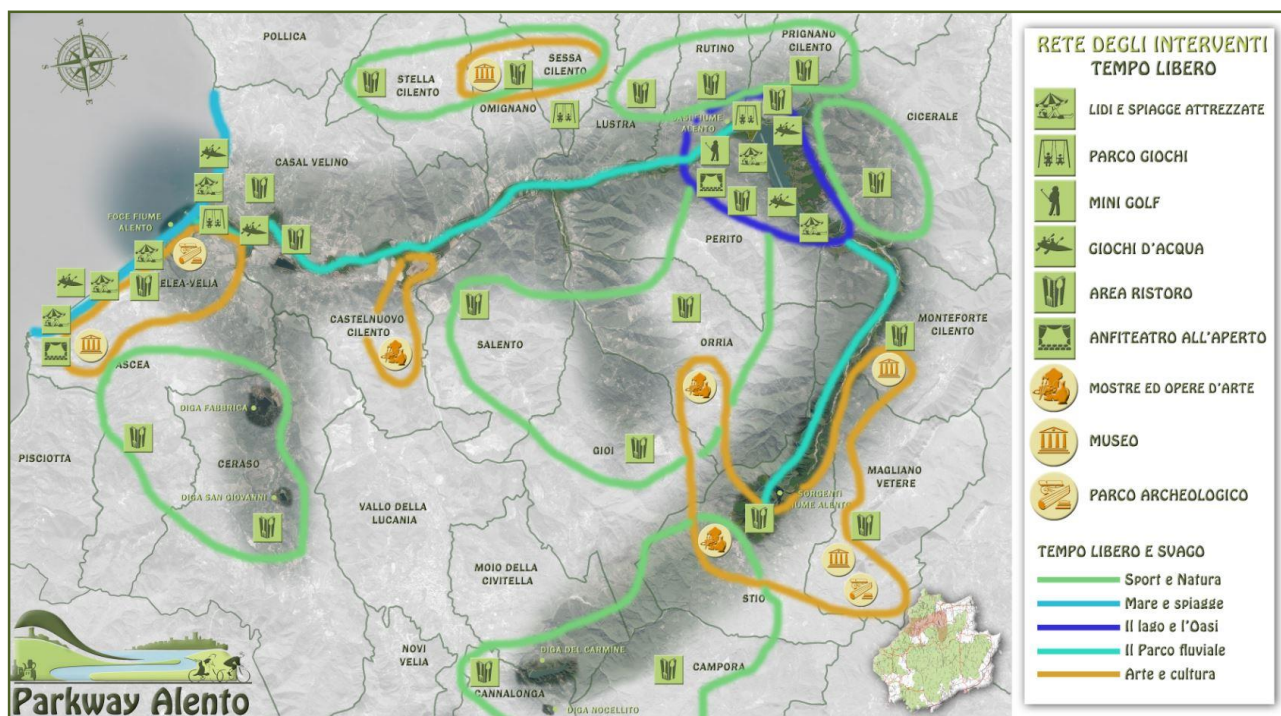
Il progetto della Parkway disegna chiare proposte per trascorrere il tempo libero ed i momenti di sosta in modo divertente e creativo. Si prevede infatti di realizzare un lido con spiaggia attrezzata e piscina balneabile (presumibilmente ubicabile sulla sinistra idrografica dell'invaso di Piano della Rocca), visite guidate su battello elettrico o, semplicemente, noleggiando un pedalò; verrà un'area attrezzata per rispondere alle esigenze degli utenti e fruitori dell'Oasi. Queste ultime installazioni saranno predisposte anche lungo altri punti di sosta della Parkway, nelle zone salienti del suo percorso.

Anche in questo caso, per garantire la piena fruibilità dei luoghi di Progetto, le manifestazioni tematiche (culturali, musicali, folkloristiche, enogastronomiche) concorreranno alla formazione di una serie di "pacchetti" di offerta, ognuno dedicato alla specifica nicchia di fruitori.

Come sintetizzato nella suddetta mappa, quindi, ogni utente della Parkway potrà scegliere se dedicare il proprio tempo libero al mare e alle spiagge, allo sport e alla natura, al relax sul lago e lungo il fiume, ai percorsi didattici e scientifici, all'arte e alla cultura, alla gastronomia d'eccellenza, alle manifestazioni folkloristiche tradizionali... tutto possibile in

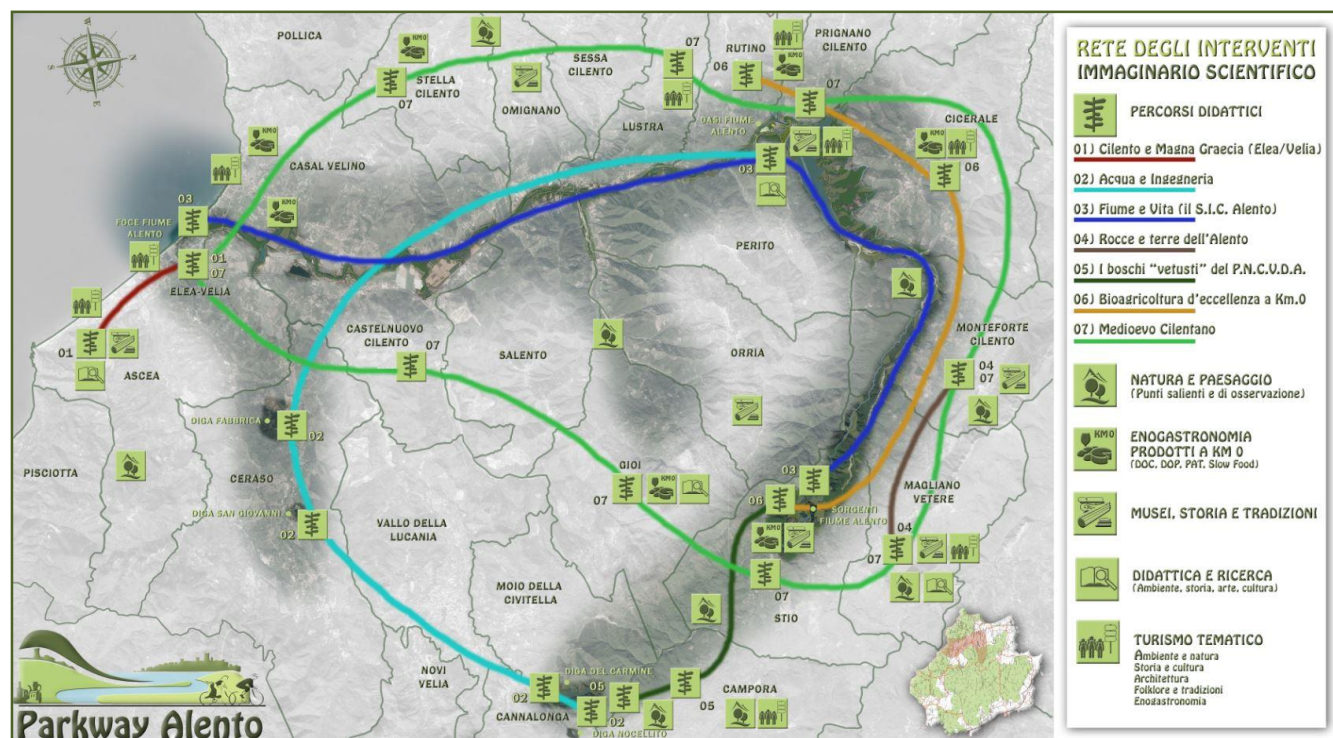


una manciata di chilometri.



### Scienza e natura

Scienza, studio ed osservazione della natura permeeranno l'intero percorso della Parkway. Oltre alla cartellonistica esplicativa su temi scientifici, da predisporre opportunamente lungo i percorsi del museo didattico lineare diffuso, il progetto prevede la realizzazione di nuovi laboratori didattico – scientifici per gli studenti e di un moderno ed attrezzato centro per conferenze tematiche, un museo dell'acqua, punti di osservazione della natura e del





paesaggio con audioguida, digitalizzazione dei percorsi con tracciabilità satellitare, un sistema di monitoraggio ambientale e meteorologico.

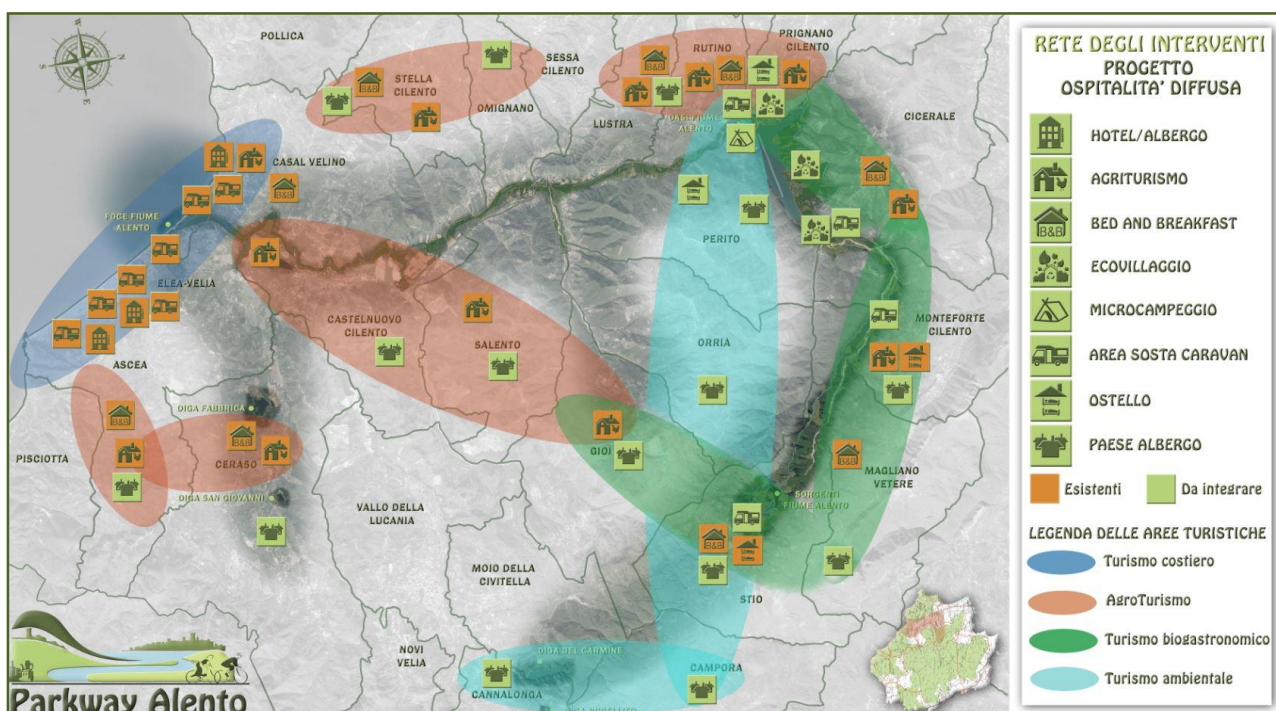
Una tale ricchezza di spunti tematici già presenti sul territorio non può che sfociare nell'ideazione di percorsi didattici che possano mettere in rete tutte le specificità correlabili con tematiche comuni; di qui la possibilità di percorrere tratti della Parkway in maniera "slow" e in piena sintonia con quanto di meglio il territorio possa offrire. Sarà quindi possibile coordinare e promuovere, tra gli altri, itinerari come:

- "Cilento e Magna Graecia" (Elea/Velia - Fondazione Alario);
- "Acqua e Ingegneria", dedicato agli invasi del Bacino dell'Alento (Piano della Rocca, Fabbriga, San Giovanni, Carmine e Nocellito);
- "Fiume e Vita" (il S.I.C. dell'Alento);
- "Rocce e Terre dell'Alento" (percorsi e sentieri delle Dee di Roccia lungo complesso del Vesole - Chianello);
- "I boschi vetusti" (del Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni);
- "Bioagricoltura del Cilento a Km. 0" (dai ceci di Cicerale al vino DOC di Rutino);
- "Medioevo cilentano" (percorso nei centri storici del Cilento interno e costiero)

### Ospitalità diffusa

Il tema della ricettività diffusa accompagnerà in maniera determinante tutti i successivi stralci progettuali. Si realizzerà un ostello della gioventù nell'ex edificio scolastico del comune di Perito, si restaureranno gli antichi casali della tradizione rurale facendo così nascere un nuovo modello di ricettività di alta qualità, basata sui principi basilari dell'ecovillaggio (recupero di volumi esistenti, utilizzo di materiali ecocompatibili, gestione di orti biologici e sinergici in autocoltura, sistema di viabilità interna sostenibile che esclude l'utilizzo dell'automobile...).

Lungo l'intero percorso della Parkway verranno poi installati servizi per la gestione di un sistema di percorribilità leggera da affiancare a quello "pubblico" di spostamento; si prevede di realizzare piccole ma servite aree di sosta per caravan, con punti di ristoro dislocati nei pressi delle Porte del Parco. Tra le azioni immateriali da affiancare al progetto



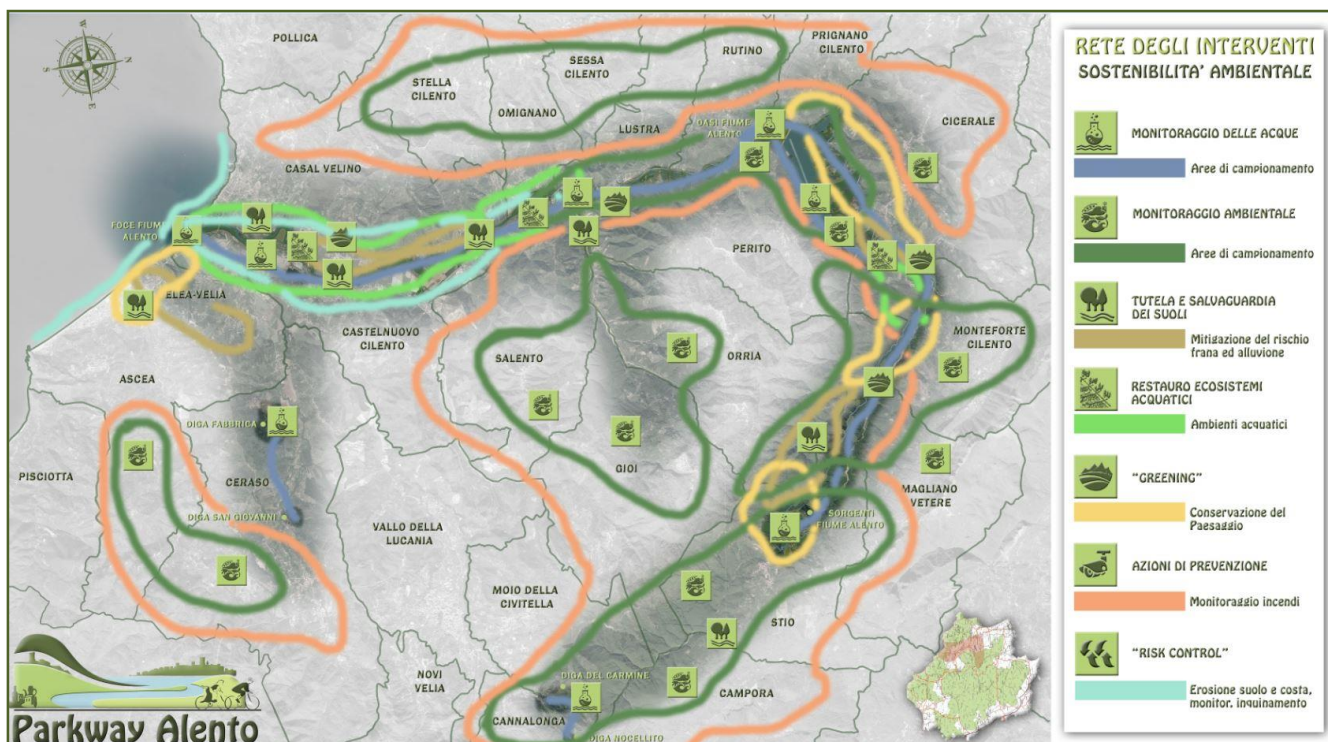
si segnala anche la necessità di creare una sorta di marchio riconoscibile di qualità da applicare alle molteplici attività ricettive già presenti sul territorio che, a sua volta, potrà instaurare rapporti di biunivoco beneficio con questo nuovo modello di gestione.

In termini più generali appare prevedibile nonché auspicabile uno sviluppo sostenibile della ricettività potenziale anche nei territori interni, oggi caratterizzati da una scarsa e poco distribuita possibilità di "ricevere" turisti e fruitori della Parkway. Gli abitanti della media ed alta valle potrebbero quindi puntare forte su operazioni di recupero e restauro su scala urbana dei centri storici, garantendo e consentendo la formazione di "Paesi Albergo", tipologia ricettiva consona al Progetto.

**Sostenibilità ambientale, tecnologica ed innovazione**

Il progetto di una Parkway sottende chiari obiettivi di sostenibilità ambientale, tecnologica e di innovazione. In quest'ottica andrà effettuato un ancor più preciso censimento di tutte le criticità ambientali e paesaggistiche cui andrà attribuita una classificazione per priorità d'intervento. In linea generale si ritiene necessario intervenire prioritariamente con opere di rinaturalizzazione delle aree in testa invaso, quelle di foce e di alcuni tratti intermedi lungo il corso del fiume. A questa tipologia di opere andrà associata la risoluzione delle principali criticità riscontrate, sia in termini di dissesto idrogeologico, sia in termini di controllo e monitoraggio. Le nuove opere e quelle già realizzate risponderanno necessariamente a criteri di ingegneria naturalistica e di mitigazione dell'impatto ambientale e paesaggistico. Come detto, è prevista la realizzazione di corridoi naturalistici per la continuità ecologica delle varie porzioni del territorio nonché, dove necessario, la ripiantumazione, la tutela e la gestione di essenze autoctone.

Dal punto di vista della sostenibilità tecnologica e dell'innovazione andrà progettato un sistema naturale di depurazione delle acque reflue a mezzo fitodepurazione delle strutture dell'Oasi Alento; a valle dell'impianto sarà realizzato un sistema sperimentale di prelievo e monitoraggio delle acque. Lo stesso dicasi per le aree di sosta da predisporre lungo il percorso della Parkway, da caratterizzare con sistemi di toilette a secco o, comunque, con elementi basati su principi di eco compatibilità.





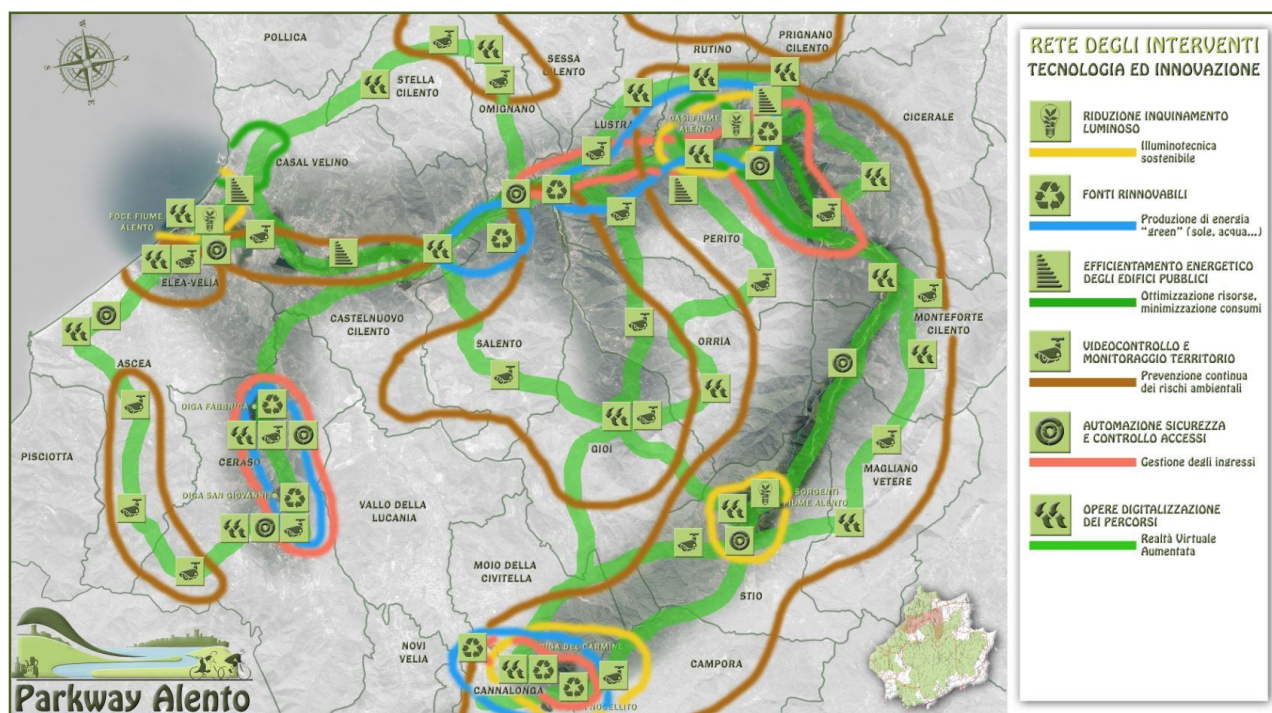
La gestione dell'illuminotecnica lungo l'infrastruttura andrà altresì gestita con impianti a risparmio energetico e sistemi selettivi regolati in base all'utenza e alle esigenze ambientali. Si prevede inoltre di realizzare un innovativo sistema di videocontrollo ed allarme delle aree selettivamente chiuse al pubblico nonché degli spazi ad alta valenza naturalistica e potenzialmente più vulnerabili a qualsivoglia tipologia di rischio indotto dall'esterno.

In termini generali il progetto mirerà al conseguimento dei seguenti macro- obiettivi:

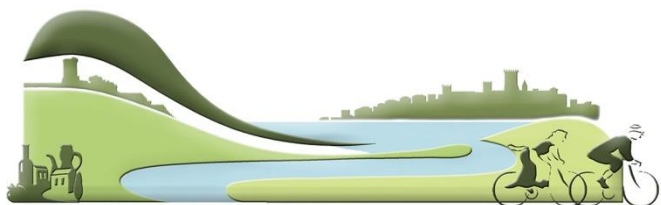
- azione continua ed efficiente di *monitoraggio della salute e dell'integrità delle acque di superficie e delle falde acquifere*, al fine di scorgere tempestivamente eventuali problematiche e scongiurare azioni e pericolo d'inquinamento;
- *monitoraggio ambientale dei suoli e dell'aria*, da perseguire coi medesimi obiettivi di cui all'azione precedente;
- azioni di *tutela e salvaguardia dei suoli* mediante opere di mitigazione del rischio frana e da alluvione ed opere di formazione attiva della Cittadinanza residente nei territori a rischio;
- *restauro degli ecosistemi acquatici* mediante interventi puntuali (rimozione di detrattori ambientali) e diffusi di tutela della qualità degli habitat e dell'ambiente abiotico
- operazioni di "Greening" e di conservazione attiva del Paesaggio;
- azioni di *Prevenzione e Monitoraggio diffuso* mediante diverse tipologie di sorveglianza (dal rischio incendi, inquinamento, bracconaggio...);
- programmi attivi e passivi di "Risk Control", ossia monitoraggio e prevenzione dai rischi di calamità o problematiche naturali quali, ad esempio, l'erosione costiera e dei suoli, piani coordinati con la Protezione Civile ecc...

Al Progetto di Sostenibilità Ambientale è fortemente correlato quello della **Sostenibilità Tecnologica e dell'Innovazione**. In particolare si prevedono:

- opere di riduzione, mitigazione e contenimento dell'inquinamento luminoso;
- produzione di energia da fonti rinnovabili (acqua, sole ...);



- opere di Efficientamento Energetico degli edifici pubblici mediante l'ottimizzazione e la minimizzazione delle risorse e dei consumi e ricorso all'utilizzo di fonti rinnovabili per la produzione di energia;
- videocontrollo e monitoraggio continuo del territorio mediante tecnologie GPS e wireless, finalizzato alla riduzione dei rischi ambientali;
- automazione, selezione e controllo degli accessi nelle aree protette;
- opere di digitalizzazione dei percorsi al fine di consentire agli utenti la fruizione della Parkway combinando ambiente e tecnologia (tipo Realtà Virtuale Aumentata)



## Parkway Alento

### **Opere immateriali**

La gestione dell'immagine e delle opere immateriali assume primaria importanza in ogni fase del progetto. Ad un attento ed incisivo studio del logo o del marchio, del design e di ogni altro aspetto legato alla riconoscibilità del progetto, esteso anche al merchandising, alla cartellonistica ed al materiale divulgativo, andrà

assolutamente accompagnata un'ampia opera di pubblicizzazione anche a mezzo di partecipazione a fiere, congressi e convegni di carattere nazionale ed internazionale, pubblicazioni specifiche ed articoli su riviste di settore, partecipazioni mediatiche televisive, in radio e con priorità assoluta in rete. Verrà a tal fine realizzato un sito internet a carattere innovativo, interattivo ed omnicomprensivo con particolare riferimento all'e-commerce ed attenzione, soprattutto, alla selettività dei sistemi di recensione.

In ultimo andrà sostenuta la necessaria condivisione del progetto con amministratori, attori ed utenti locali, che affiancheranno l'intero processo accompagnandolo sin dai suoi esordi fino al completamento ed al momento della gestione.

## Una rete di “porte” e di “nodi”

Qualsiasi piano di sviluppo territoriale, e pertanto anche "Parkway Alento", non può che muovere dall'analisi multilivello del territorio che intende governare. Dalle risultanze di quest'analisi è emersa l'esigenza di “leggere” il territorio come una rete fatta di “porte” e “nodi” d'interesse. Nodi e porte rappresentano il punto d'incontro tra due o più interessi tematici; è il punto di svolta che rendere fruibile la Parkway secondo i propri interessi e le proprie inclinazioni. Progettare la Parkway è quindi anche progettare i “nodi” ma, soprattutto, capirne la corretta ubicazione e delinearne le più utili strategie di valorizzazione.

### Le “porte” della Parkway

Le “porte” rappresentano “nodi principali” della Parkway, ossia sono quelli tipologicamente, logisticamente e funzionalmente più rilevanti. Nell'ambito del Progetto “Parkway” ne sono individuati 5 (cinque): il Parco Archeologico di Elea/Velia, il porto di Marina di Casal Velino, il nodo intermodale della stazione ferroviaria di Vallo Scalo, l'Oasi Alento e le sorgenti dell'Alento nel comune di Stio. Ognuno di questi nodi, a caro carattere infrastrutturale, sarà in prospettiva dotato di:

- fermata della navetta ecologica (MetrOasi);
- area di sosta per le automobili;
- piccola sosta attrezzata per camper e caravan;
- area attrezzata per picnic;
- servizi igienici ecologici (tipo toilette “a secco”);
- colonnina per la ricarica dei mezzi elettrici;
- punto di bike sharing;
- cartellonistica con indicazioni viarie, informazioni sulle “reti”, contatti e specifiche per il pernottamento e l'ospitalità, l'enogastronomia, le altre attività ricettive.

### I nodi “secondari”

I “nodi secondari” della Parkway hanno anch'essi una funzione di primaria importanza, rappresentando essi il collegamento tra due assi o punti strategici. Questi nodi saranno in prospettiva attrezzati con fermata della navetta ecologica (MetrOasi), area sosta per automobili, camper e piccoli caravan, servizi igienici ecologici (tipo toilette “a secco”), area attrezzata per picnic, cartellonistica con indicazioni viarie, informazioni sulle “reti”, contatti e specifiche per il pernottamento e l'ospitalità, l'enogastronomia, le altre attività ricettive.

Ne sono preliminarmente individuati 9 (nove):

- stazione ferroviaria di Ascea;
- punto d'interscambio tra la ciclovia Marina di Casal Velino - Velia e quella lungo il fiume Alento;
- punto di confluenza tra i fiumi Alento e Palistro;
- lago Fabbrica (Ceraso);
- stazione ferroviaria di Omignano;
- svincolo di Perito sulla “Superstrada Cilentana”;
- Riammagliamento Asse Parkway - Cicerale;
- Riammagliamento Asse Parkway - Monteforte Cilento;
- Diga del Carmine (Cannalonga)

### I “punti attrezzati”

I “punti attrezzati”, più numerosi, rappresentano le altre tipologie di nodi e spesso coincidono con i centri abitati. In questa fase ne sono individuati 47 (quarantasette):

- Ascea capoluogo
- Terradura (Ascea)
- Catona (Ascea)
- Mandia (Ascea)
- Foce dell'Alento (Ascea - Casal Velino)
- Casal Velino Capoluogo
- Acquavella (Casal Velino)
- Ceraso
- S. Barbara (Ceraso)
- Massascusa (Ceraso)
- S. Biase (Ceraso)
- Diga S. Giovanni (Ceraso)
- Castelnuovo Cilento
- Pantana (Castelnuovo Cilento)
- Velina (Castelnuovo Cilento)
- Salento
- Area boscata alla confluenza della Fiumara della Selva de' Santi (Salento, Orria, Gioi)
- Stella Cilento
- S. Giovanni (Stella Cilento)
- Amalafede (Stella Cilento)
- Omignano capoluogo
- Lustra
- Rocca Cilento e Convento di S. Francesco (Lustra)
- Rutino
- Orria
- Piano Vetrale (Orria)
- Perito
- Ostigliano (Perito)
- Gioi
- Cardile (Gioi)
- Prignano Cilento
- Ponte sull'Alento (Prignano Cilento - Cicerale)
- Cicerale
- Monte Cicerale
- Riammagliamento alternativo Asse Parkway - Cicerale
- Vallone Corbella (Cicerale - Monteforte Cilento)
- Monteforte Cilento
- Punto di osservazione naturalistica (Monteforte Cilento)
- Punto di osservazione naturalistica (Monteforte Cilento - Stio)
- Stio
- Gorga (Stio)
- Punto di osservazione naturalistica (Stio)
- Magliano Vetere
- Magliano Nuovo (Magliano Vetere)
- Capizzo (Magliano Vetere)
- Campora
- Cannalonga
- Diga Nocellito (Cannalonga)

Dal punto di vista logistico e funzionale i "punti attrezzati" saranno in prospettiva dotati di:

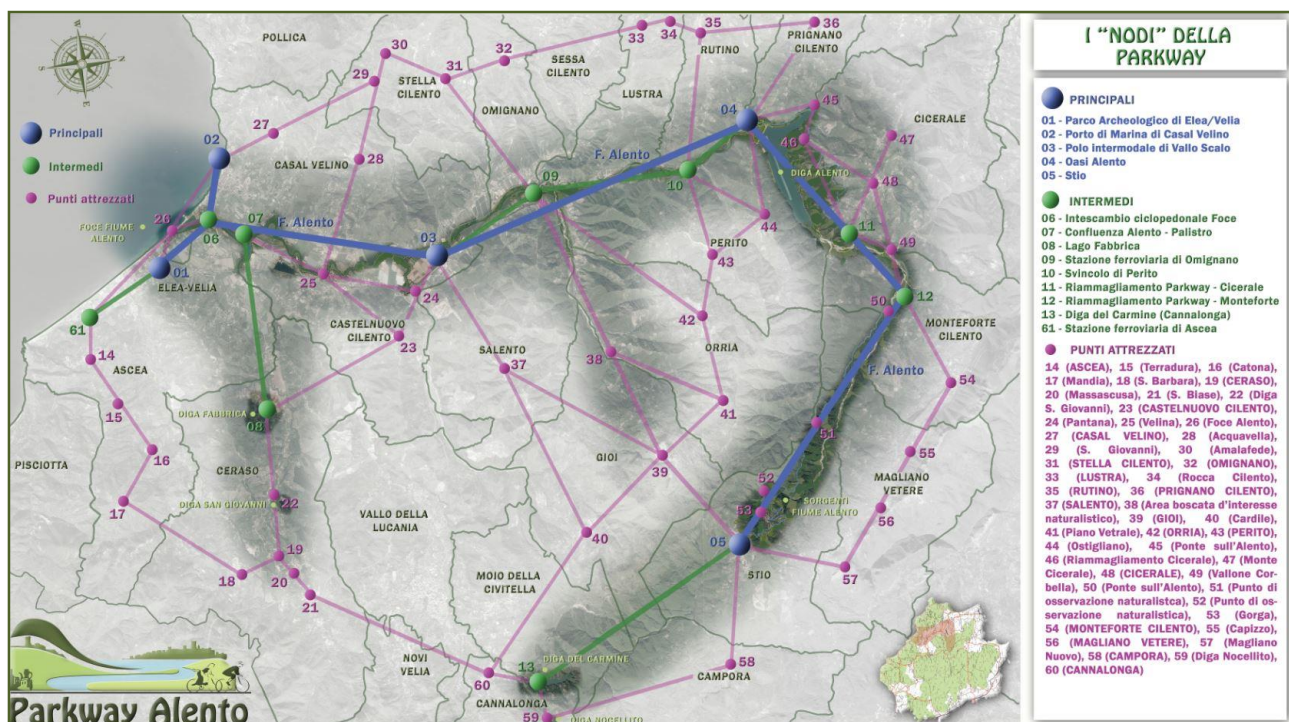
- fermata della navetta ecologica (MetrOasi);



- area sosta per automobili;
- cartellonistica con indicazioni viarie, informazioni sulle "reti", contatti e specifiche per il pernottamento e l'ospitalità, l'enogastronomia, le altre attività ricettive

### La rete delle “porte” e dei “nodi”

Il collegamento strategico dei nodi e la viabilità d'interconnessione rappresentano, a tutti gli effetti, la rete della Parkway. Questa si pone l'obiettivo di ricucire tutti i nodi del territorio in un sistema efficiente di collegamento materiale ed immateriale, per l'appunto la Parkway.



### L'essenziale contributo dei Comuni al progetto

Come già ampiamente descritto "Parkway Alento" è un progetto diffuso, orientato alla valorizzazione ed alla partecipazione attiva della popolazione e delle Amministrazioni locali alla governance del territorio. Ogni comune potrà quindi legare proprie iniziative alla rete "Parkway" e beneficiare della struttura e dei collegamenti di sistema che si verranno con essa a creare. Il successivo elenco raccoglie idee-progetto complementari che, per via delle loro peculiarità, incrementerebbero ed arricchirebbero ulteriormente il progetto territoriale. Tale lista è chiaramente non esaustiva ma integrabile e personalizzabile dalle singole amministrazioni comunali.

N°	Comune	Idea - Progetto
01	Ascea	Realizzazione museo archeologico, così come tratto dal Concorso Internazionale di Progettazione già espletato
		Realizzazione nuovo accesso all'area archeologica di Elea - Velia
		Realizzazione del nuovo approdo, già finanziato, presso Castellammare di Velia

02	Campora	Progettualità - da definire - inerente la salvaguardia delle aree boschive esistenti nel territorio comunale (boschi vetusti)
03	Cannalonga	Riqualificazione a fini turistico - ricettivi del complesso delle dighe Carmine e Nocellito
04	Casal Velino	<b>Realizzazione del nodo intermodale in corrispondenza della stazione ferroviaria di Vallo della Lucania – Castelnuovo, da considerarsi a tutti gli effetti come “Accesso al Cilento Nord”</b>
		Realizzazione del Progetto “Waterfront” tratto dal Concorso di Progettazione già espletato
		Realizzazione collegamento piste ciclabili esistenti con la ciclovia dell’Alento
05	Castelnuovo Cilento	Potenziamento e qualificazione del Centro Servizi per l’Agricoltura, di riferimento per l’intero territorio
		Riqualificazione a fini turistico - ricettivi del lago artificiale “Cava” in località Coppola
		Restauro della vecchia Fornace di argilla
		Recupero delle architetture – sculture di Guerino Galzerano (esempio di brut art nel Cilento)
06	Ceraso	Riqualificazione a fini turistico - ricettivi del complesso della diga Fabbrica
		Collegamento delle piste ciclabili lungo il torrente Palistro con la ciclovia dell’Alento
07	Cicerale	Restauro antico palazzo nel centro storico
08	Gioi	Progetto di recupero ambientale delle aree boscate nei pressi della biforcazione della Fiumara della Selva de’ Santi affluente del f. Alento a confine con il Comune di Orria
09	Lustra	Restauro e riqualificazione a fini turistico ricettivi del complesso di Rocca Cilento
10	Magliano Vetere	Realizzazione della viabilità di collegamento diretto con l’asse della Parkway nel tratto Diga Alento – Stio e con la Strada Provinciale del Parco
11	Monteforte Cilento	Progetto di recupero del Centro Storico
12	Omignano	Restauro dell’ex ponte della ferrovia ad Omignano Scalo Collegamento della Stazione Ferroviaria con la ciclovia dell’Alento
13	Orria	Progetto di recupero ambientale delle aree boscate nei pressi della biforcazione della Fiumara della Selva de’ Santi affluente del f. Alento a confine con il Comune di Gioi (id 08) Altri interventi da definire
14	Perito	Collegamento alla Parkway della frazione Ostigliano Recupero a fini ricettivi dell’ex edificio scolastico
15	Rutino	Collegamento alla Parkway – Oasi Alento
16	Prignano Cilento	Realizzazione della viabilità di collegamento diretto con l’asse della Parkway

<b>17</b>	<b>Salento</b>	Completamento della Strada degli Agriturismi Restauro del Palazzo Bammacaro
<b>18</b>	<b>Stella Cilento</b>	Realizzazione progetto “Strada della Musica” Miglioramento dei collegamenti con la Parkway
<b>19</b>	<b>Stio</b>	Progetto di recupero del Centro Storico Progetto di valorizzazione delle Sorgenti dell'Alento

### **Parkway Alento – Il 2° stralcio**

Come già precisato, per via della sua complessità e per la vastità delle tematiche trattate, il progetto Parkway Alento dovrà inevitabilmente essere attuato per “stralci”.

Orbene, se il 1° stralcio progettuale è per forza di cose costituito dall'essenziale completamento dell'asse stradale di penetrazione tra la Diga Alento e Stio, il 2° stralcio non può che rappresentare il completamento di questa infrastruttura verde fino al mare. Si tratta dunque di creare e rendere riconoscibile “l'ossatura” principale del progetto alla quale le altre iniziative potranno proficuamente correlarsi.

Lo stralcio progettuale riguarda dunque la realizzazione di un asse ippociclopedonale inteso come strumento per connettere aree naturali e mantenere gli ecosistemi in buono stato di conservazione mediante azioni di sviluppo sostenibile, così come auspicato dalla Strategia europea per la biodiversità 2020 - obiettivo 2. Per la Comunità Europea le infrastrutture verdi sono una rete di aree naturali e seminaturali capaci di promuovere con la loro intrinseca multifunzionalità la resilienza degli ecosistemi, la valorizzazione delle economie locali, lo sviluppo sostenibile, la salute e il benessere umano. Investire sulle infrastrutture verdi è tra le priorità dell'Ue che spinge verso una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva (CE, 2010).

In quest'ottica è inteso il 2° stralcio del progetto Parkway Alento, essendo esso interamente incentrato sugli obiettivi di tutela, valorizzazione e fruizione sostenibile del patrimonio naturale del SIC Alento - IT 8050012 (Rete Natura 2000).

Ogni intervento è pertanto finalizzato alla messa in rete del patrimonio culturale, paesaggistico e naturalistico del bacino, con l'intento di favorire una fruizione sostenibile in linea con quanto auspicato dal vigente Piano di Gestione della Rete Natura 2000 del Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni, Ente gestore del Sito.

L'intervento intende potenziare, completare e mettere a sistema la rete escursionistica già esistente lungo il medio e basso corso del fiume Alento individuando, ove possibile, i necessari collegamenti su terra e acqua per mettere l'intera rete “a sistema” e tenendo sempre in prioritaria considerazione le effettive esigenze di tutela dei siti.

E' altresì prevista la realizzazione di piccole aree di sosta attrezzate per l'osservazione della natura, ubicate in corrispondenza dei punti salienti (“porte” e “nodi” della Parkway).

Il progetto prevede inoltre la promozione di un sistema di viabilità elettrica sostenibile, complementare alla rete escursionistica ma funzionale alla sua migliore fruizione nonché all'attività di controllo e riduzione del traffico motorizzato. Così come configurato l'intervento rappresenta altresì un implicito miglioramento delle condizioni di sorvegliabilità del Sito e, conseguentemente, delle sue condizioni di sicurezza e tutela.

Il progetto è dunque orientato alla sensibilizzazione riguardo alle valenze naturalistiche del sito, alla sua fruizione sostenibile, alla necessità di preservare il patrimonio naturalistico enfatizzandone la sua funzione ricreativa. L'intervento servirà quindi ad orientare e monitorare i flussi turistici verso le zone caratterizzate da una minore vulnerabilità e sensibilità, evitando al visitatore di disturbare, anche con buone intenzioni, ecosistemi particolarmente fragili.

## Sintesi degli interventi

Come prima descritto, le opere progettuali ricomprese nel 2° stralcio funzionale della Parkway Alento dovranno costituire il completamento dell'“ossatura” dell'infrastruttura verde lungo il transetto della media e bassa valle dell'Alento. La realizzazione dell'opera, in via complementare all'ultimazione dell'asse di penetrazione viario dalla diga Alento a Stio, costituirà la rete principale nonché un primo forte attrattore turistico cui le altre iniziative dei comuni nell'ambito del disegno complessivo della Parkway potranno utilmente correlarsi. Lo stralcio funzionale di che trattasi si compone di due distinte tipologie di interventi, rispettivamente di carattere “lineare” e “puntuale”.

Le “opere lineari” saranno così articolate:

- completamento e manutenzione straordinaria della sentieristica circumlacuale, per complessivi **11,5 Km** ca., da realizzarsi nei territori dei comuni di Prignano Cilento, Cicerale e Perito;
- realizzazione della ciclovia dell'Alento in fregio al fiume lungo il tratto ricompreso tra l'omonima Oasi e la foce, attraverso i territori di Prignano Cilento, Perito, Rutino, Lustra, Omignano, Castelnuovo Cilento, Casal Velino e Ascea, per complessivi **63,5 Km** ca.
- l'idrovia dell'Alento con l'implementazione delle attività sul lago di Piano della Rocca e la realizzazione di un tratto attrezzato per il percorso in canoa e kayak dalla località Granatelle di Casal Velino alla foce dell'Alento per quasi **4 Km**
- opere di connessione stradale per l'accesso alla Parkway, con particolare riferimento all'ottimizzazione dello svincolo della SP dell'Oasi Alento e all'opera di riconfigurazione complessiva della circolazione in prossimità della stazione ferroviaria di Vallo Scalo nel Comune di Casal Velino.

Di fondamentale importanza la realizzazione di un sistema di attraversamenti fluviali dell'asta dell'Alento tesi a rendere il “segno” fluviale finalmente un punto di forza permeabile e facilmente attraversabile dalla popolazione. Sono all'uopo previsti:

- recupero dell'ex – ponte ferroviario di Omignano Scalo;
- realizzazione di n. 2 passerelle ciclopedonali a Velina e in località Foce;
- un sistema di attraversamento stagionale del fiume su “zattera”.

Gli “interventi puntuali”, utili al completamento e alla funzionalità complessiva del progetto territoriale, prevedono invece la realizzazione di:

- una spiaggia lacustre attrezzata con relativi servizi per gli utenti;
- un'area di sosta ecologica per camperisti;
- potenziamento delle aree pic-nic e zone per il barbecue controllato;
- spazi attrezzati per il relax all'aperto;
- 2 campi bocce;
- aree attrezzate per lo sport outdoor;
- baby playground;
- uno skill park per l'allenamento in mountain bike;
- un'arena verde per gli spettacoli all'aperto
- una dog's area dedicata;
- 2 parchi avventura (nell'alta e media valle dell'Alento);
- una voliera per la cura e la protezione di specie autoctone;
- la riqualificazione dell'imbarcadero e delle aree per banqueting all'Oasi Alento;
- un centro velico attrezzato;
- il restauro a fini ricettivi di due antichi casali della tradizione rurale;
- la rifunzionalizzazione del ristorante “Sosta Mediterranea”;
- la riqualificazione della “Green house”;
- la realizzazione di un sistema di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica.



A quanto sopra sarà associato un sistema di postazioni per il bike sharing e la ricarica di veicoli elettrici, un'adeguata attrezzatura per lo sport diffuso e la segnaletica didattica e ambientale, punti attrezzati lungo il fiume Alento per lo sport in canoa e kayak. E ancora un parco di auto e pullmini elettrici utili a percorrere l'intero asse ciclopedonale.

In definitiva, un approccio “multitema” per la definizione di un modello di sviluppo effettivamente sostenibile e duraturo dell'intera Valle dell'Alento.

Per ulteriori specifiche di dettaglio si rimanda agli elaborati grafici e descrittivi allegati.

Resta intesa che l'articolazione dell'intervento ne consentirà l'attuazione per stralci funzionali a seconda delle possibilità di finanziamento di volta in volta manifestatesi e ferma restando l'unitarietà del quadro programmatico e pianificatorio che lo contraddistingue.

### **Il 3° lotto d'intervento**

Come prima descritto, le opere progettuali ricomprese nel 2° stralcio funzionale della Parkway Alento, con specifico riferimento al 3° lotto progettuale dell'accesso al Cilento Nord, dovranno costituire la naturale riconnessione tra la stazione ferroviaria e l'asse ciclopedonale lungo il fiume Alento. E' prevista la realizzazione di un sottopasso viario del tracciato ferroviario da realizzarsi mediante la costruzione di uno scatolare in calcestruzzo armato con fondazioni, pareti e cielo ipotizzato nello spessore di 1,10 m, dell'altezza interna netta pari a 5,60 m, della luce di 12,70 m e della lunghezza complessiva di ca. 51,40 m. L'intervento verrà realizzato per quota parte utilizzando la tecnica dello “spingitubo”, per la restante parte a mezzo di scavo temporaneo a cielo aperto nel rilevato ferroviario. Il sostegno dei binari sarà assicurato da coppie in parallelo di micropali della lunghezza di 7,50 m, apposizione trave trasversale di manovra HEB 400 con sovrapposta trave ortogonale di vincolo HEB1000 della lunghezza di 25,00 m. La sede stradale si comporrà di una corsia per ciascun senso di marcia della larghezza media 3,50 m con affiancamento di una banchina per ciascun margine della larghezza di 1,25 m ca. Il deflusso naturale delle acque meteoriche sarà garantito dalla realizzazione di una pendenza trasversale del 2,50% e dal successivo allontanamento delle stesse a mezzo di tubazioni in PVC Ø 200. La tenuta idraulica laterale dello scatolare sarà invece assicurata dall'affiancamento di materassini drenanti lungo la superficie esterna. Lungo il lato sud – est della sezione stradale sarà realizzata una banchina dedicata al passaggio della pista ciclopedonale della larghezza lorda di ca 3,20 m; questa sarà posizionata in posizione rialzata rispetto all'asse viario e sarà separata dalla strada attraverso una balaustra metallica. V'è da dire che le quote rilevate in loco unitamente all'altezza del rilevato ferroviario consentiranno un sostanziale contenimento delle opere di scavo per il raggiungimento del livello stradale ricercato. Il resto dell'asse stradale realizzato presenterà, lungo l'asse trasversale, le medesime dimensioni rispetto a quelle descritte per il sottopasso. Il tratto di opera si svilupperà ortogonalmente all'asse ferroviario per ricollegare la realizzanda area P.I.P. del Comune di Casal Velino con la viabilità principale esistente dall'altro lato della ferrovia e con la stazione ferroviaria di Vallo della Lucania – Castelnuovo. Il tratto di ciclovia da realizzare collegherà invece l'analogo asse, dorsale della “Parkway Alento”, in fregio all'omonimo fiume con il succitato scalo ferroviario di accesso all'area.

Il progetto persegue inoltre l'intenzione di realizzazione un anello stradale che possa raccordare in un unico sistema di circolazione l'asse stradale della SS18, lo svincolo di Vallo Scalo della Superstrada “Cilentana”, l'accesso allo scalo ferroviario di Vallo della Lucania – Castelnuovo e le diramazioni minori per Salento e per le aree rurali e di accesso alle attività artigianali limitrofe. Dal punto di vista dell'andamento planoaltimetrico l'opera non presenta considerevoli scostamenti rispetto all'attuale piano di campagna. Anche in questo caso si provvederà alla realizzazione di una sede stradale della larghezza trasversale di ca. 9,50 m (3,50 m per le corsie e 1,25 m per le banchine), di un sistema di pubblica

illuminazione con sorgenti a led nonché di un sistema di captazione ed allontanamento delle acque meteoriche composto da zanelle e tubazioni drenanti. Motivo di particolare interesse per lo sviluppo del progetto è l'ottimizzazione delle modalità di circolazione locale; tutti i flussi veicolari saranno infatti organizzati secondo un senso unico di marcia a carattere rotatorio che consentirà, finalmente, la razionalizzazione della circolazione e delle modalità di accesso sull'area oltretutto alla contestuale e conseguente implementazione delle condizioni di sicurezza per gli utenti.

Nella predetta ottica di ottimizzazione e rifunzionalizzazione della circolazione stradale si prevedono anche l'adeguamento, la semplificazione e la messa in sicurezza degli accessi e dei raccordi. Si prevede in particolare l'eliminazione di due delle rampe di uscita dallo svincolo della superstrada dalla quale si potrà accedere al nuovo anello di smistamento a senso unico di circolazione in maniera più agevole e sicura. Lo stesso dicasi per il collegamento con la stazione ferroviaria per il quale è prevista l'eliminazione della rampa di accesso con provenienza da Omignano, non a norma rispetto agli standard attuali. Alla stazione si potrà dunque accedere dal nuovo anello viario mentre sarà ancora possibile uscire dalla stazione, a senso unico di marcia, attraverso l'attuale asse di immissione con la SS18 in direzione Vallo Scalo.

Ulteriore obiettivo del progetto è il miglioramento funzionale del piazzale antistante lo scalo ferroviario per una sua strutturazione a “porta” di accesso alla Parkway Alento. Oltre a una ridefinizione degli spazi di sosta si provvederà all'attivazione di un servizio di bike sharing che consentirà l'accesso ai turisti giunti in treno direttamente all'asse ciclopedonale lungo il fiume Alento e, conseguentemente, ai siti culturali e naturalistici di interesse territoriale.

Si ricorda comunque che l'articolazione dell'intervento di cui il presente lotto costituisce stralcio esecutivo è parte di un quadro programmatico e pianificatorio coordinato.

### **L'organizzazione per la gestione del Piano**

Ad oggi la governance della “Parkway Alento” è così organizzata:

- una cabina di Regia, con funzione di promozione e valutazione delle iniziative, costituita dai Sindaci, dal Presidente dell'Ente Parco e dai presidenti del Consorzio di Bonifica “Velia” e della Fondazione Alario per Elea – Velia;
- una segreteria tecnica, incaricata di coordinare l'attuazione del programma e di verificare la coerenza degli interventi previsti con gli obiettivi generali prefissati, composta da un rappresentante dell'Ente Parco e da due tecnici rappresentanti dei Comuni.

Resta inteso che gli interventi proposti dai singoli Comuni, di cui gli stessi saranno soggetti attuatori, saranno ammissibili solo se orientati alla valorizzazione turistica, ambientale e agricola del territorio in ossequio ai principi fondatori dell'iniziativa Parkway Alento.

Il presente stralcio progettuale è dunque redatto in ossequio al citato Accordo Quadro.