



PROGETTO PRELIMINARE
Realizzazione di rete sentieristica
PSR 2007/2013 misura 313 azione 3

Relazione Descrittiva

R.T.P rr.architetti&co.

capogruppo Arch Michele Roberto Lapenna

Arch. Rosita Vinella

Ing. Antonello Lattarulo

Dott. Agr. Roberto Greco



Relazione Descrittiva

Premesse

La presente relazione descrive la serie di interventi da realizzarsi in corrispondenza della rete di itinerari ciclo-naturalistici individuati nel territorio del GAL SEB, dallo studio di fattibilità NATURAL-METE, elaborato nell'ambito dell'azione 1 - Creazione di Itinerari ciclo-naturalistici Misura 313 - Incentivazione di Attività Turistiche.

L'obiettivo prioritario dell'intervento è connesso alla realizzazione di un sistema di mobilità cicloturistica e pedonale a servizio dei turisti e dei cittadini che vivono e frequentano i territori interessati dall'itinerario.

Le azioni proposte sono finalizzate al raggiungimento di molteplici obiettivi, riconducibili alle finalità di promozione e sviluppo del territorio. Nello specifico l'intervento si pone il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- tutelare, qualificare e promuovere i territori attraversati dall'itinerario;
- coniugare tutela e valorizzazione delle risorse naturali con la promozione dell'attrattività dell'ambiente e dei luoghi;
- rendere accessibili e fruibili tratti di territorio ed in particolare le lame, attualmente degradati e preservarli per il futuro delle nostre generazioni;
- diffondere la conoscenza della specificità dei territori ricadenti nell'area e delle comunità, delle tradizioni storiche e del patrimonio artistico;
- contribuire allo sviluppo sostenibile del territorio valorizzando le dimensioni ambientali, sociali ed economiche delle attività;
- contribuire al miglioramento della qualità dei servizi ricettivi e turistici;
- sostenere le azioni ed il protagonismo dell'associazionismo locale in campo ambientale;
- promuovere e sostenere le produzioni locali (artigianato, agroalimentare, ecc.)

I risultati attesi

- aumento del numero di visitatori dell'area attraverso la realizzazione di un'infrastruttura dedicata all'escursionismo ed al cicloturismo;
- intercettare ed accrescere il flusso dei cicloturisti con provenienza regionale ed extraregionale;
- accrescimento della sensibilità dei cittadini alle tematiche ambientali;
- maggior grado di conoscenza delle peculiarità naturalistiche, storiche ed artistiche del territorio;
- positive ricadute sul piano della conoscenza e commercializzazione dei prodotti tipici;
- stimolo alla realizzazione e valorizzazione di strutture di ospitalità: B&B, aziende agrituristiche, ecc.

Coerenza del progetto rispetto ai criteri regionali

Il progetto scaturisce da una serie di rilievi, indagini ed analisi del territorio e della mobilità di scala locale e regionale. Sono state elaborate soluzioni progettuali che hanno verificato le relazioni di questa infrastruttura con il sistema della mobilità privata, pubblica, e con il sistema ricettivo locale.

Sono stati analizzati gli scenari relativi al bacino di utenza e le tipologie dei potenziali fruitori (stanziali, turisti, popolazione residente nel comprensorio di area vasta).

I tracciati scelti e le modalità di intervento sono stati selezionati in base al grado di accessibilità, allo stato delle proprietà ed alla verifica della congruità tra l'importo destinato alla realizzazione dell'intervento ed i previsti costi, in modo da rendere agevolmente cantierabile il progetto.

Il tracciato si sviluppa quasi esclusivamente su strade pubbliche di tipo comunale e interpodereale e su suoli di proprietà pubblica e, così come confermato dall'ente committente, si sono raggiunti accordi di comodato d'uso relativi ai tracciati di connessione che si localizzano su proprietà private.

L'intervento proposto, interpreta le necessità espresse dalle politiche regionali relative alla mobilità sostenibile e affronta il tema delle reti cicloturistiche e della loro integrazione modale con le altre reti trasportistiche, coerentemente con la programmazione e la pianificazione regionale.

Il progetto, nella sua definizione ha sviluppato soluzioni conformi alle indicazioni riportate nel "Vademecum della ciclabilità", manuale di buone pratiche di mobilità ciclistica, elaborato all'interno del progetto CYRON-MED, ed è conforme agli obiettivi ed indicazioni della Legge Regionale 1/2013 *"Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"*

Gli interventi relativi alla segnaletica ed alla comunicazione visiva inoltre sono stati progettati conformemente alle indicazioni del REGOLAMENTO REGIONALE 17 settembre 2007, n. 23 Regolamento per l'attuazione della Rete Escursionistica Pugliese.

Le interferenze del progetto con gli ambiti di tutela urbanistica e paesaggistica e con le emergenze di tipo idrogeologico ed ambientale sono individuate nelle tavole di progetto allegate.

La logica di progetto e la definizione dei tracciati ha individuato soluzioni che permettono di realizzare una rete di percorsi con la riduzione dei punti di intersezione modale. In questo modo si è individuata la rete stradale di interesse provinciale e Statale.

Il tracciato, attraverso la realizzazione della connessione con la rete dei percorsi cicloturistici esistenti, collega la zona costiera adriatica con l'entroterra murgiano partendo dalla quota del mare sino a raggiungere i 420 m.s.l.m. intersecando una serie di punti nodali del sistema storico culturale locale, fra questi:

- Centri storici di Mola di Bari, Conversano, Noicattaro, Rutigliano, Casamassima ed Acquaviva delle Fonti;
- il territorio tutelato delle lame a sud-est di Bari: le lame Giotta e San Giorgio,
- la Gravina Monsignore, il bosco Marcedd;
- il sistema dei laghi di Conversano;
- le aree SIC del Bosco di Mesola e il bosco di Castiglione;
- le aree archeologiche di Azetium, Castiglione, Annunziata, Salentino, Curtomartino ed Agnano.
- L'Ecomuseo del Poggio delle Antiche Ville contrade rurali "Brenca" e "S. Materno" Mola di Bari

Oltre a queste emergenze il percorso connette direttamente una serie di alberghi, masserie, agriturismi e B&B, concretizzando una forte sinergia con il sistema turistico ricettivo locale attraverso un servizio di mobilità lenta dedicato.

La rete di itinerari rurali in progetto comprende i territori di Noicattaro, Mola di Bari, Rutigliano, Conversano, Casamassima ed Acquaviva delle Fonti.

Oltre a connettersi ai vari centri urbani del territorio GAL SEB, gli itinerari invitano a riscoprire tramite una “mobilità dolce” e lungo antiche vie di comunicazione, le zone di pregio del territorio.

La rete di itinerari si sviluppa principalmente su strade extraurbane comunali a basso tenore di traffico.

I conflitti stradali individuati e che vanno regimentati e mitigati sono puntuali e corrispondono ad intersezioni dei percorsi con la rete stradale di livello Statale e Provinciale.

Lo studio di fattibilità individua la dimensione economica dell'intervento che è stata quantificata in 326.446 €. Le attività di progettazione finalizzate alla realizzazione degli interventi in argomento saranno correlate a questa disponibilità finanziaria.

Tutti gli interventi saranno realizzati in modo da ridurre al minimo gli impatti sull'ambiente sia in fase esecutiva che di fruizione dell'opera.

Criteri di progettazione

La progettazione dell'itinerario per la **mobilità lenta** si è basata sulle seguenti linee guida:

- **intermodalità** - l'individuazione di aree di parcheggio e punti di accesso al percorso con mezzi pubblici (autobus e treno)
- **segnaletica** codificata con immagine grafica coordinata;
- **intervento pilota** - modalità d'uso facilmente replicabili anche al di fuori del contesto territoriale individuato.
- **Sostenibilità ambientale** - i materiali utilizzati nelle opere di manutenzione del fondo stradale delle strade sterrate e dei sentieri naturalistici saranno drenanti, naturali e di provenienza locale. Gli interventi di manutenzione della vegetazione saranno di tipo selettivo e strettamente necessari a consentire il passaggio agevole e a limitare il rischio di incendi.

Il progetto, come previsto dall'Art 4 comma 6 del DECRETO MINISTERIALE 30 novembre 1999, n. 557 - Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (G.U. n. 225, 26 settembre 2000, Serie Generale), prevede la realizzazione di un itinerario ciclabile o ciclovia ad uso prevalentemente turistico su sede stradale ad uso promiscuo con i veicoli a motore e su sede propria.

Tale scelta progettuale è motivata per dare continuità alla rete di itinerari prevista in un contesto in cui non è possibile, per insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili su sede propria. Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - ecc.) che comunque pun-

tino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

E' stata individuata la possibilità di attrezzare il percorso, con un sistema di segnaletica veicolare verticale ed orizzontale, conforme al Codice della Strada, atto a garantire una maggiore sicurezza all'uso della bicicletta. Il progetto prevede:

- l'installazione di segnaletica stradale dedicata e la realizzazione di segnaletica di avvertenza del traffico ciclistico perimetrale all'intera area interessata dal tracciato del percorso;
- opere di manutenzione straordinaria per sistemazione fondo stradale;
- opere di manutenzione lungo le banchine;
- recupero del fondo stradale nei tratti in cui questo risulta completamente distrutto.

Dimensione del progetto:

L'intera rete degli itinerari ha una dimensione di scala sovracomunale molto estesa con uno sviluppo complessivo di circa 227 km, così come riportato nella seguente tabella:

Nome	Tipo	lung	
Percorso natura Bosco la Vecchiara	Percorso Natura	1.144	m
Percorso natura Castiglione	Percorso Natura	2.153	m
Percorso natura Annunziata	Percorso Natura	3.082	m
Percorso natura Lama Giotta	Percorso Natura	498	m
Percorso natura Cipolluzzi	Percorso Natura	601	m
Percorso natura Lama Giotta Mosca	Percorso Natura	448	m
Percorso natura Lama San Giorgio	Percorso Natura	2.528	m
Percorso natura Marcedd	Percorso Natura	3.810	m
Percorso Natura Gravina di Monsignore	Percorso Natura	1.865	m
Percorso Natura Parco Noicattaro	Percorso Natura	960	m
		totale	17.090 m
STRADE ASFALTATE		totale	189.983 m
STRADE STERRATE		totale	20.079 m
		TOTALE	227.152 m

Tipologie degli interventi:

la realizzazione del progetto si attua attraverso 3 differenti tipologie di intervento relative alla classificazione dei tracciati individuati suddivisi nel seguente modo:

- **strade comunali;**
- **strade interpoderali sterrate;**
- **sentieri in aree a valenza naturalistica.**

Questa differenziazione individua le modalità di fruizione da parte degli utenti:

Le strade comunali

I tracciati individuano la rete portante del progetto che si sviluppa, nella quasi totalità dei tracciati, su viabilità extraurbana classificata tipo STRADA EXTRAURBANA LOCALE - tipo F: *Strade con funzione di accesso per flussi di traffico locale con itinerari di breve percorrenza destinate alla viabilità ordinaria di accesso a alle abitazioni rurali e ad attività agricole.*

Strade extraurbane con traffico medio < 500 veicoli giorno 50 veicoli/h. I conflitti stradali che vanno regimentati e mitigati sono numerosi.

In particolare sono da prendere nella dovuta considerazione gli incroci con le provinciali e soprattutto con la SS 172 (dei Trulli) o le tangenziali urbane ad alto scorrimento che necessitano di opportuna segnalazione. Va altresì assicurata la percorribilità in sicurezza delle strade con la sistemazione del fondo di alcuni tratti asfaltati.

I punti di intersezione individuati sono i seguenti:

- innesto ex SS16 viale Unità d'Italia - Mola di Bari/tratto via Coppe di Bari e Schiamante-Noicàttaro
- SP 111/SP 66
- SP101/SP102/SP65/SP122/SP240 via Tommaso Fiore-Conversano
- S P 65, Stradone lato est stazione F S E Noicàttaro,
- transito obbligato in percorso natura Lama San Giorgio
- SP 125
- SP 139, SP 82, SP 20, SP 206

Un miglioramento nella fruizione degli itinerari potrebbe essere garantito dalla realizzazione di rallentatori per le auto e dalla presenza di elementi di riduzione della velocità vel. max 50 km/h s

Questa rete di percorsi avrà la funzione di garantire l'accessibilità ai nodi fondamentali del progetto costituiti dai beni ambientali, paesaggistici e culturali presenti nell'area del GAL Sud Est Barese e di connettere a questo sistema le attività ricettive e produttive locali.

Viste le caratteristiche dimensionali e tipologiche della rete stradale individuata, è possibile classificare questi tracciati come **percorsi ciclabili ad uso promiscuo**, sebbene sono necessarie urgenti opere di manutenzione del fondo stradale.

Si propone di attrezzare le sedi stradali esistenti con interventi di segnaletica verticale ed orizzontale dedicata e attraverso la manutenzione del fondo stradale mediante , nonché di realizzare punti di sosta attrezzati e di scambio modale, funzionali all'uso collettivo e diffuso di questa infrastruttura.

Sebbene in alcuni tratti è necessario ricorrere ad efficaci soluzioni di traffico promiscuo auto-bicicletta-pedone, l'intervento si propone di intervenire contestualmente sul traffico veicolare attraverso soluzioni integrative (rialzi e restringimenti localizzati della carreggiata, realizzazione di zone 30 in corrispondenza delle zone residenziali, ecc..). Questa scelta progettuale è complementare a soluzioni di gestione del traffico veicolare da attuare nel periodo estivo, finalizzate alla riduzione del numero delle auto circolanti ed ad un contestuale incremento delle zone pedonali in ambito urbano.

Sono necessarie quindi anche in ambito urbano forme di intervento urbanistico per la moderazione del traffico con:

- Istituzione “zona 30” al fine favorire la mobilità dei pedoni e ciclisti con la contestuale riduzione dello spazio per la circolazione delle auto a favore di quello riservato all'uso promiscuo ciclo- pedonale, e la creazione di aree adibite a scopi sociali.
- Permettere, in alcuni tratti individuati in ambito urbano, la circolazione delle biciclette in senso opposto a quello di marcia, nel rispetto delle norme dettate dagli articoli 143 e 145 del Codice della Strada, relative, rispettivamente alla posizione dei veicoli sulla strada ed alla precedenza.

Le strade interpoderali sterrate

Strade con sezione molto ridotta (media 250 cm) che costituiscono la **viabilità secondaria** ed hanno una prevalente funzione di accesso alle abitazioni rurali e ad attività agricole. Questi percorsi permettono di dare continuità alla rete in modo da rendere possibile l'accesso alle aree naturalistiche e di realizzare, in alcuni tratti, delle connessioni dirette tra le strade del livello precedente in modo da ridurre i punti di intersezione con le strade Provinciali e Statali.

Lo stato del fondo stradale è mediamente pessimo con presenza di numerose buche che aumentano di dimensione e numero in occasione delle stagioni piovose e a causa della mancanza di banchine di delimitazione.

Sentieri in aree a valenza naturalistica

Si tratta di percorsi sterrati o in terra battuta di sezione ridotta ed in alcuni casi difficilmente fruibili per via della crescita della vegetazione spontanea.

Le operazioni previste per rendere praticabili i percorsi ad un uso escursionistico sono prevalentemente di tipo manutentivo con la bonifica dei bordi di vari tratti degli itinerari e la realizzazione di piccoli tratti di battuto per consentirne la percorribilità almeno pedonale.

Sono previsti i seguenti interventi complementari per migliorare la fruibilità dei percorsi:

- realizzazione di piccole aree di parcheggio auto in corrispondenza degli accessi ai tracciati naturalistici attraverso la bonifica delle zone abusivamente utilizzate come discariche.
- installazione di dissuasori all'accesso delle auto in corrispondenza degli ingressi dei sentieri con elevata valenza paesaggistica ed ambientale.

modalità d'intervento:

Lungo i tratti di percorso sterrati saranno ripristinati (o realizzati *ex novo*) alcuni tratti mediante fornitura e cilindratura di pietrisco; in ogni modo saranno preservate le 'strade bianche'. Allo scopo di garantire una maggiore stabilità del manto stradale, l'intervento manutentivo nelle strade bianche notevolmente dissestate consisterà nella preparazione della sottofondazione stradale mediante scarifica del terreno presente, realizzazione di uno strato di *tout venant* di circa 10/15 cm, livellazione, compattazione e successiva ricarica, con misto granulometrico stabilizzato di pezzatura idonea e decrescente. Tale stabilizzato potrà derivare dalla frantumazione di detriti rocciosi del luogo con eventuale aggiunta di pietrisco. La fase di posa e distribuzione dello stabilizzato sarà effettuata con cilindratura a rullo a spessori regolari ed alternati con un corretto innaffiamento. In ogni modo, la suddetta operazione di manutenzione delle strade bianche sarà effettuata per brevi tratti del percorso. Non saranno realizzate nuove strade, né saranno impermeabilizzate quelle esistenti. Da non trascurare la possibilità di adeguamenti strutturali/infrastrutturali per la creazione di almeno un tratto accessibile e fruibile da persone con disabilità (percorsi per disabili motori, percorsi tattili ed olfattivi).

Per il ripristino dei muri a secco sarà utilizzato pietrame del luogo, proveniente, a seconda delle disponibilità dalla zona circostante o, in casi estremi da cava a meno di 15 km di distanza dai luoghi di intervento. In ogni modo saranno tenuti in debita considerazione le linee guida impartite dall'Allegato VIII "L'architettura rurale nel Parco Nazionale dell'Alta Murgia: tipologie e linee guida per il recupero e il riuso del Piano e Regolamento del Parco Nazionale dell'Alta Murgia", nonché la Deliberazione di Giunta Regionale 5 luglio 2010 n. 1554, Allegato A. Il ripristino di muri interesserà solamente la tipologia di "pareti comuni", ad un filare di coperte aggettanti, di altezza non superiore a 1,50 m i quali costituiscono le tipiche delimitazioni di confine tra gli appezzamenti e la viabilità. Sarà evitato che i ripristini siano difformi, in termini tipologici, al modello preesistente. La corretta esecuzione escluderà l'uso di tecniche invasive consistenti nella iniezione di miscele aggreganti a base di cementi. Inoltre, le operazioni di ripristino saranno condotte senza l'ausilio di mezzi meccanici per l'abbattimento e per l'eventuale recupero dell'esistente diroccato saranno usati esclusivamente strumenti manuali; la vegetazione ormai consolidata sulla traiettoria del muro o di fianco ad esso non sarà eliminata. Ogni trenta metri dovranno essere realizzati cunicoli a livello del terreno per permettere il passaggio dei piccoli animali; tali cunicoli saranno utili anche nelle zone dove l'intensità del ruscellamento delle acque meteoriche può assumere notevole intensità, soprattutto a causa dell'orografia accidentata del terreno. Tali passaggi, dovranno avere larghezza compresa tra 10 e 20 cm. Il materiale di base per il ripristino dei muri a secco non dovrà provenire dalle antiche specchie o dai cumuli sui quali si è affermata vegetazione spontanea o si sono instaurati habitat di specie. Sarà esclusivamente utilizzato il materiale proveniente dai crolli o presente in modo spaiato in luoghi limitrofi al sito d'intervento.

Il ripristino di muri a secco causerà un limitato impatto nel raggio di 2 m dalla linea di realizzazione del muro stesso, ma in ogni modo, intervenendo senza mezzi meccanici, l'impatto sarà limitato al materiale che poggerà sul suolo e al calpestio dei mastri paretari. Il muro a secco, nel giro di pochi anni, garantirà ulteriore rifugio a flora e fauna interstiziale.

Sarà effettuata la decespugliatura meccanica al fine di limitare l'invasione della vegetazione lungo il percorso. Tale intervento sarà effettuato soltanto ove strettamente necessario per rendere transitabili i percorsi e limitare i rischi di incendio, evitando la immotivata riduzione di vegetazione spontanea. La pulizia dei bordi delle strade interpoderali deve avvenire mediante taglio raso della vegetazione erbacea con mezzi manuali (decespugliatori) in tarda primavera e, comunque, prima dell'inizio del periodo di rischio di incendi boschivi. Seguirà la ripulitura e l'asportazione del materiale tagliato, al fine di eliminare masse di materiale potenzialmente combustibile. Per le piante sarmentose sarà effettuato il taglio raso su tutta la banchina. Sarà vietato l'uso di diserbanti chimici. Il taglio di contenimento delle piante arbustive e arboree poste a ridosso della rete viaria sarà selettivo e interesserà solo gli esemplari che,

crescendo a ridosso dei muri a secco, invadono con i rami e/o con i polloni le sedi stradali. Per queste piante sarà effettuata l'eliminazione dei polloni con diametri inferiori a 5 cm (misurato a 1,30 m da terra), con preservazione della pianta madre, impostando il portamento ad alto fusto. Le stesse piante saranno sottoposte a spalcatura dei rami più bassi al fine di evitare che eventuali incendi possano propagarsi alla chioma. Saranno eliminate, per preservare la pubblica incolumità, soltanto le piante presenti sulla banchina in prossimità della sede stradale e cresciute a causa della mancata manutenzione periodica.

In prossimità dei cartelli stradali e degli svincoli saranno potati i rami sporgenti, al fine di ripristinare la visibilità degli stessi. Tutte le operazioni di taglio saranno seguite dalla ripulitura della banchina dalle ramaglie e dall'asportazione del materiale tagliato. In nessun modo sarà recato danno alle piante arboree-arbustive che non interferiscono con la sicurezza stradale o con il rischio incendi. I residui di lavorazione saranno cippati *in loco* e sparsi al suolo, al fine di aumentarne il contenuto in sostanza organica. Qualora la cippatura non fosse realizzabile a causa dell'acclività dei suoli ovvero per le asperità del terreno e per le difficoltà di raggiungimento da parte di una macchina cippatrice, i residui di lavorazione saranno riuniti in fascine ed accatastati in luoghi ombreggiati ed umidi, idonei a non generare rischio di incendio, oppure saranno allontanati dall'area boschiva. Tutte le operazioni di taglio saranno effettuate tra il 1 ottobre e il 15 marzo.

Ove possibile sarà effettuata la piantumazione di ecotipi locali per creare zone d'ombra che possano favorire l'accessibilità a famiglie, specialmente durante i mesi estivi. Inoltre, saranno messe a dimora delle piante di macchia mediterranea in alcune chiarie lungo il sentiero, a corredo delle aree attrezzate; queste piante garantiranno una continuità ecologica al territorio, permettendo luoghi di rifugio-ristoro anche alla fauna selvatica. Le essenze utilizzate saranno: Fragno, Melograno, Giuggiolo, Cotogno, Gelso, Azzeruolo, Corbezzolo, Carrubo, Sorbo, Noce. Per le operazioni di messa a dimora e di utilizzo di materiale vivaistico saranno rispettati i seguenti dettami normativi: Deliberazione di Giunta Regionale 16 dicembre 2008 n. 2461; Determinazione Dirigente Settore Foreste 7 luglio 2006, n. 889; D. Lgs. 10 novembre 2003, n. 386.

Modalità di realizzazione della cartellonistica tematica e di segnalazione:

Nello specifico, si dettagliano le modalità di elaborazione dei pannelli/cartelli da realizzarsi:

- I *pannelli di insieme* conterranno indicazioni riguardanti gli itinerari esistenti, numeri utili, loghi e patrocinii;
- il *Decalogo dell'escursionista* conterrà regole di comportamento, divieti, inquadramento territoriale, informazioni turistiche sui Comuni e sui luoghi rilevanti attraversati dagli itinerari;
- la *Tabella d'inizio sentiero*. Riporterà i dati sintetici del percorso (codice, località di partenza e arrivo, relativa, altitudine, misura della distanza in tempo e/o lunghezza), l'eventuale grado di difficoltà (T - turistico, E - escursionistico, EE - escursionistico esperto), le tipologie di percorrenza consentite;
- la *Tabella direzionale* conterrà indicazioni sulla direzione da seguire, sulla località successiva e sulla misura della distanza (tempo e/o lunghezza);
- la *Tabella di località* riporterà il nome della località ed eventualmente brevi dati su di essa (altitudine, distanza da altri luoghi, appellativi);
- la *Tabella interpretativa* illustrerà con disegni e testi le caratteristiche e le peculiarità;
- la *Tabella didattica* descriverà emergenze architettoniche e naturalistiche, manufatti e località;

Per i pannelli sarà prevista la stampa su DIBOND® da 3mm, in esacromia ad alta definizione con tecnologia UV per esterno; inoltre sarà prevista la traduzione in lingua inglese.