



Progetto PIC INTERREG III B ARCHIMED- progetto "CY.RO.N.MED"
Studio di fattibilità preliminare
REGIONE CAMPANIA



CICLOPISTA DEL SOLE Km. 308,900 - VIA DEI TRE MARI Km. 25,000
VIA DEI BORBONI Km. 245,820
VIA DEI PELLEGRINI Km. 222,000

REGIONE CAMPANIA

Presidenza Giunta Regionale
Settore Studi e Progetti UE

Assessorato all'Urbanistica
Settore Urbanistica

ISVE – Istituto di Studi per lo Sviluppo Economico

Mario Abbisogno Valentina Colace architetti associati – Antonella Martino architetto – Vincenzo Russo architetto

Indice

Introduzione pag. 4

**1. Ciclopista del Sole: percorso costiero foce del Garigliano – Sapri;
Via dei Tre Mari: Sapri – Lagonegro.**

Premessa pag. 6

T1 - Tracciato dalla foce del Fiume Garigliano al Lago Patria

T2 – Tracciato dal Lago Patria alla città di Napoli

T3 – Tracciato dalla città di Napoli alla città di Salerno

T4 - Tracciato dalla città di Salerno alla città di Sapri

T5 – Tracciato dalla città di Sapri alla città di Lagonegro

Tavola 1: Tracciato n° 1

Tavola 2: Tracciato n° 2 e Tracciato n° 3

Tavola 3: Tracciato n° 4 (a)

Tavola 4 : Tracciato n° 4 (b) e Tracciato n° 5

2. La Via dei Borboni.

Premessa pag. 24

T1 - Tracciato dalla città di Napoli alla città di Avellino

T2 - Tracciato dalla città di Avellino alla città di Salerno

T3 - Tracciato dalla città di Salerno alla città di Salvitelle

T4 - Tracciato dalla città di Avellino alla città di Conza della Campania

Tavola 1: Tracciato n° 1 e Tracciato n° 2

Tavola 2: Tracciato n° 3

Tavola 3 : Tracciato n° 4

REGIONE CAMPANIA

Presidenza Giunta Regionale
Settore Studi e Progetti UE

Assessorato all'Urbanistica
Settore Urbanistica

ISVE – Istituto di Studi per lo Sviluppo Economico

MARIO ABBISOGNO E VALENTINA COLACE architetti associati - Napoli
ANTONELLA MARTINO architetto – Cervinara AV
VINCENZO RUSSO architetto - Napoli

3. La Via dei Pellegrini.

Premessa

pag. 34

T1 - Tracciato dalla città di Mignano Montelungo alla città di Amorosi

T1bis – Mondragone – Capua - Amorosi

T2 – Tracciato dalla città di Amorosi alla città di Benevento

T3 - Tracciato dalla città di Benevento alla città di Savignano

Tavola 1: Tracciato n° 1

Tavola 2: Tracciato n° 1bis

Tavola 3: Tracciato n° 2

Tavola 4 : Tracciato n° 3

REGIONE CAMPANIA

*Presidenza Giunta Regionale
Settore Studi e Progetti UE*

*Assessorato all'Urbanistica
Settore Urbanistica*

ISVE – Istituto di Studi per lo Sviluppo Economico

MARIO ABBISOGNO E VALENTINA COLACE architetti associati - Napoli
ANTONELLA MARTINO architetto – Cervinara AV
VINCENZO RUSSO architetto - Napoli

Introduzione

Il progetto Cy.ro.n.med ha lo scopo di verificare la fattibilità degli itinerari ciclabili di lunga percorrenza definiti dalle proposte Bicalta ed Eurovelo.

In questo scenario il territorio della Campania rappresenta uno snodo strategico tra le direttrici appenniniche provenienti dal Nord Europa e le trasversali di connessione con la fascia Adriatica ed infatti l'area campana è interessata dai due percorsi internazionali della "Ciclopista del Sole" e della "Via dei Pellegrini" e dalle trasversali di connessione della "Via dei Borboni" e della "Via dei Tre Mari".

L'elaborazione progettuale relativa alla fattibilità di tali ipotesi ha seguito metodologie ed approcci specificamente legati alle particolarità dei diversi itinerari, comunque all'interno di un quadro territoriale di riferimento estremamente complesso, non solo per le particolarità orografiche e morfologiche del territorio, ma anche e soprattutto per le caratteristiche urbanistiche della Campania, Regione con la presenza di un'estesa e densa area metropolitana, contornata da una corona di centri di medie e piccole dimensioni, con vaste aree interne sottopopolate, con la presenza sia di luoghi spesso compromessi dallo sviluppo edilizio, sia di luoghi di eccezionale bellezza.

Una Regione in cui il disegno del territorio è fortemente segnato dall'armatura degli insediamenti e dalla rete infrastrutturale dei trasporti, in particolare quella della rete stradale storica e quella di recente realizzazione.

Le proposte elaborate sono quindi state sviluppate sulla base di questa griglia fisica di riferimento, con l'obiettivo di definire una rete continua di itinerari ciclabili, in grado di rispondere al meglio non solo alle richieste del progetto Cy.ro.n.med, ma anche alla volontà di attivare alla scala locale concrete scelte di mobilità sostenibile, nelle quali l'opzione della ciclabilità è un elemento centrale.

In tale ottica, quindi, le ipotesi progettuali individuano le grandi percorrenze e le connessioni interregionali, proponendo, nel contempo, la grande opportunità di poter utilizzare parte dei segmenti di questa rete, per rispondere in modo "innovativo" alla domanda di trasporto di un gran numero di cittadini campani.

I vari itinerari si caratterizzano anche per alcune specificità; difatti mentre la "Ciclopista del Sole" unisce tra loro, simbolicamente e virtualmente, luoghi della storia e del mito della Campania, toccando Napoli, Salerno e le principali località costiere, in un percorso influenzato dalla presenza del mare, la "Via dei Pellegrini" propone una Campania diversa, legata fortemente alle risorse naturalistiche delle aree interne, alla valorizzazione dei "segni" fluviali del territorio, alla riscoperta di antiche città come Capua e Benevento, al fascino di paesaggi insoliti e sconosciuti come quelli delle terre a confine con le Puglie, mentre la "Via dei Borboni" e la "Via dei Tre Mari" rappresentano l'occasione per comprendere le varie anime della Regione, passando dalla espansività delle città della costa, Salerno, all'intimità dei centri interni, come Avellino, sino a toccare luoghi di grande interesse paesaggistico del Cilento e dell'Irpinia.

Le proposte elaborate rispondono quindi positivamente alle richieste di effettiva fattibilità del "sogno" di realizzare una vasta rete ciclabile europea di Cy.ro.n.med, sulla base di molteplici sopralluoghi per selezionare le opzioni che rispondessero al meglio non solo alle esigenze di un'utenza ciclistica "professionista", ma con soluzioni che fossero in grado di garantire nel maggior modo possibile un'utenza "normale".

In tale ottica appare quindi necessario che al lavoro di identificazione delle migliori opzioni, facciano seguito specifiche azioni ed interventi in grado di concretizzare le scelte effettuate.

Perché ciò avvenga sono necessarie operazioni che investono aspetti di pianificazione, di programmazione economica e di reperimento risorse finanziarie, azioni coordinate possibilmente da un'unica cabina di regia.

In tale quadro le proposte elaborate possono assumere il ruolo di nucleo centrale, di nocciolo duro della rete ciclabile regionale, intorno al quale costruire le ulteriori ramificazioni e connessioni ciclabili con le aree non coperte dal presente studio.

In conclusione va inoltre evidenziato che la realizzazione degli itinerari proposti non passa esclusivamente attraverso interventi infrastrutturali specifici, ma anche, per buona parte e soprattutto per le aree urbane, con azioni a basso costo relative ad operazioni di "traffic calming" da inserire negli strumenti di pianificazione comunale (PUC) e/o di settore (Piani del traffico, Piani della sicurezza urbana, Piani della mobilità) o con semplici ordinanze sindacali relative all'istituzione di zone 30, aree ambientali, isole pedonali, percorsi protetti etc.

1. *Ciclopista del Sole: percorso costiero foce del Garigliano – Sapri; Via dei Tre Mari: Sapri – Lagonegro.*

Premessa

L'itinerario individuato nell'ambito dello studio di fattibilità preliminare della pista ciclabile a lunga percorrenza, che attraversa la Regione Campania lungo la fascia costiera, dalla foce del Garigliano a Sapri, denominata Ciclopista del Sole e da Sapri fino a Lagonegro, denominata Via dei Tre Mari, è un itinerario ciclabile turistico-culturale.

E' stato individuato collegando nell'area di studio i principali nodi delle vie più brevi, dirette e sicure, sulla base di riferimenti attrattivi di carattere naturale, storico, turistico, preferendo nel dettaglio i tratti immediatamente praticabili dai ciclisti e quelli di futura percorrenza legati alla realizzazione di infrastrutture ciclabili, compatibili con i piani di ciclabilità, con le infrastrutture esistenti e di progetto, con lo stato e la qualità della viabilità minore.

L'infrastruttura che ne risulta è un elemento di richiamo turistico ecocompatibile, che recupera modi semplici e non invasivi di costruire nel territorio elementi che nel tempo possono rappresentare un punto di forza di un processo di valorizzazione del territorio attraversato, poiché è in grado di esercitare una propria ed autonoma funzione di attrazione turistica e di promozione dello sviluppo di alcune aree.

L'itinerario, lungo complessivamente circa km 320,00 attraversa un'area prevalentemente di pregio culturale e ambientale, con notevoli preesistenze archeologiche e monumentali, tra queste, ad esempio: gli scavi di Pompei ed Ercolano; la città di Vietri sul Mare e tutto il territorio del Cilento, dal valore paesaggistico eccezionale; l'area del Vesuvio e dei Campi Flegrei dal valore naturalistico e scientifico straordinario.

Il percorso è prevalentemente ricavato su strade statali e regionali, per essere conforme alla necessità di attraversare la Regione con la pista ciclabile europea, *EuroVelo 7*, a lunga percorrenza, che predilige ovviamente le vie più brevi, tra i corridoi storici maggiormente preferiti dai cicloturisti. Le strade che più rispondono a queste necessità nella Regione Campania, sulla fascia costiera sono, tra le altre, la Strada Statale n° 7 quater Domitiana e la Strada Statale n° 18 Tirreno Inferiore, che permettono l'attraversamento delle città con continuità e si adeguano al territorio, ma che nel contempo, sono caratterizzate da un notevole traffico autoveicolare, a svantaggio della sicurezza.

Ne consegue la necessità, in alcuni segmenti dell'itinerario, di una intermodalità con il sistema dei trasporti urbani ed extraurbani su ferro (esistenti e di progetto) superando, specialmente negli ambiti urbani, il sistema stradale caratterizzato spesso da sezioni trasversali ridotte e da un notevole traffico automobilistico, ed evitando così anche aree dallo scarso valore naturalistico e storico.

Si auspicano, per ottenere una maggiore sicurezza all'attraversamento dell'infrastruttura, l'adozione di aree ambientali a limitato traffico veicolare nelle città, l'adeguamento delle piattaforme già esistenti all'uso promiscuo del traffico veicolare, pedonale e ciclabile, la realizzazione di una nuova segnaletica che tenga conto della presenza delle biciclette e, dove è possibile, una distinzione del manto di usura e del colore tra la corsia veicolare e la pista ciclabile, nonché la realizzazione di elementi di separazione per la protezione della pista ciclabile e l'illuminazione adeguata all'uso della bicicletta.

Il percorso ciclabile proposto è descritto secondo una percorrenza in direzione Nord-Sud. Sarà chiaramente necessaria la segnaletica sia verticale che orizzontale e l'uso del colore del manto dove sarà possibile, per indicare al ciclista il senso di percorrenza.

Per quanto riguarda l'uso come ciclovia di sedimi stradali atipici, argini di fiumi e canali, il sistema idrografico regionale, come per quasi tutte le Regioni peninsulari, ha orientamento dei bacini da Est a Ovest, ortogonale alla direttrice dei corridoi di percorrenza. Fa eccezione il sistema dei Regi Lagni che, con gli argini del Lago maggiore, è un sedime stradale atipico che congiunge la costa nel Comune di Castel Volturno sino alla Terra di Lavoro a Nord del Vesuvio, configurando un itinerario per il territorio di Avellino attraverso il territorio di Nola. L'utilizzo di questo sedime è però strettamente vincolato alla bonifica dei lagni, opera a cui si sta apprestando la Regione Campania, i cui risultati però non saranno ottenuti nel breve tempo, per il grave stato di degrado delle acque e degli argini, per effetto dell'abbandono dei rifiuti pericolosi e dello scolo dei reflui domestici ed industriali non trattati.

La realizzazione dell'infrastruttura sarà possibile solo:

- formando e informando i cittadini sui benefici di questo sistema di trasporto a "trazione naturale";
- inserendo il percorso nella programmazione turistica nazionale e internazionale;
- finanziando le opere con le leggi dello Stato alla luce delle direttive europee e delle iniziative che il Parlamento sta adottando in materia ciclabile;
- valutando la ricettività dei territori;
- privilegiando il collegamento con il mondo agricolo, enogastronomico e agriturismo.

La cartografia di supporto per la rappresentazione dei tracciati individuati, è una cartografia georeferenziata in scala 1:25.000, su base IGM, fornita dagli Uffici Tecnici della Regione Campania.

Il percorso proposto, verificato anche dai rappresentanti dell'Associazione Cicloverdi, si suddivide in cinque tracciati:

- T1** - Tracciato dalla foce del Fiume Garigliano al Lago Patria di km 43,700, suddiviso in nove segmenti.
- T2** - Tracciato dal Lago Patria alla città di Napoli di km 39,000, suddiviso in dodici segmenti.
- T3** - Tracciato dalla città di Napoli alla città di Salerno di km 70,200, suddiviso in sei segmenti.
- T4** - Tracciato dalla città di Salerno alla città di Sapri di km 156,600, suddiviso in sette segmenti.
- T5** - Tracciato dalla città di Sapri alla città di Lagonegro di km 25,000, coincidente con un segmento.
- T1** - Tracciato dalla foce del Garigliano al Lago Patria (suddiviso in 9 segmenti rilevati)

Inizio:	Ponte Borbonico sul Fiume Garigliano
Fine:	Lago Patria
Territorio provinciale:	Caserta, Napoli.
Comuni interessati:	Sessa Aurunca, Cellole, Mondragone, Castel Volturno, Giugliano.
Sviluppo:	Km. 43,700
Pendenze medie del percorso:	0%

Il tracciato T1 è un itinerario *operativo*, di km. 43,700, solo in parte naturalistico-ambientale, per la presenza di alcuni beni storico-artistici anche a carattere archeologico. E' il collegamento del tratto campano della Ciclopista del Sole con quello proveniente dalla Regione Lazio, utilizzando prevalentemente la S.S. 7 quater, via Domitiana, che in linea retta si

dirige verso Sud, in direzione di Mondragone, oggi strada ad alto traffico per tutto l'anno, unico corridoio di mobilità sulla fascia costiera, la cui origine risale all'anno 95 d.c.

Il percorso ha inizio dal Ponte Borbonico, nella piana del Fiume Garigliano, nel versante idrografico campano della riva sinistra. L'intero territorio del primo segmento è a carattere agricolo ed appartiene ai Comuni di Sessa Aurunca e Cellole. Sono presenti villaggi turistici lungo la costa, di cui il principale è Baia Domizia. Il paesaggio è caratterizzato dal Fiume Garigliano, confine Nord della Campania con il Lazio; dal mare ad Occidente, dal Massiccio del Massico a Sud.

(c.t. 416.3) Superato il settecentesco ponte Borbonico, si impegna S.P. 130 Punta Fiume e si costeggia la riva sinistra del fiume, nel territorio di Sessa Aurunca, interessata dalla costruzione di una pista ciclabile. Si percorre verso Sud, la S.P. 272 Garigliano-Monte Massico, **(c.t. 429.4)** per Km. 2,00. Alla foce, la strada si dirige parallela al mare in direzione Sud-Est, la carreggiata in si riduce sino a circa m. 4,00 e successivamente è interessata dalla costruzione una corsia ciclabile, parte in rilevato, con larghezza media di m. 2,20 (Comune di Cellole). Alla fine della strada pressoché rettilinea, il segmento volge in direzione Nord-Est-Est, verso l'interno, tra i campi coltivati, in linea retta giunge all'incrocio con la strada SS. 7 quater (Domitiana) dopo aver percorso Km 1,950, munita di pista ciclabile lungo la corsia Ovest **(c.t. 429.1)**.

Dal quadrivio di Cellole, protetto da attrezzatura semaforica, si procede in linea retta e in sede promiscua non senza rischi, verso la città di Cellole. La strada, a carreggiata stretta non maggiore di m. 6,00, è fortemente impegnata da flussi di traffico locale in direzione della Domiziana. In prossimità dell'abitato è munita di corsia ciclopedonale su marciapiede. Dopo Km 1,400, al primo incrocio a destra, si impegna la via Milano in direzione Sud-Est, e in percorso promiscuo, si supera l'abitato di Cellole e costeggiando il Rivo Auriva, si arriva alla Masseria Spiniccio.

Proseguendo lungo la suddetta strada del tipo senza traffico, asfaltata a carreggiata ristretta, dopo Km 2,00, si giunge all'incrocio con la strada che proviene dalla Stazione *FS* di Sessa Aurunca, della linea Napoli-Roma, tratta della Metropolitana Regionale, che dista Km. 2,500. Svoltando a sinistra e dopo Km. 0,300, impegnando a destra la strada asfaltata e del tipo senza traffico, dopo Km 1,700, si giunge alla S.P. 104 Appia-Domitiana, arteria pedemontana del Monte Massico. Volgendo all'incrocio a destra, e percorrendo la strada per Km 2,700, si ritorna sulla strada statale Domitiana, in località San Limato, dopo km. 16,250, al Km. 12,00 della S.S. dal ponte sul Garigliano.

Questo secondo segmento è caratterizzato dalla presenza del Massiccio del Massico, che divide la piana del fiume Garigliano da quella del fiume Volturno ed i relativi bacini idrografici. Le punte di maggior rilievo sono il Monte Massico (m. 812); più prossimo al mare, sul finire del massiccio, il Monte Crestegallo (m. 412); verso la costa, l'altura del Monte Pizzuto (m. 185) che conclude le ultime propaggini ad una distanza dal mare di m. 500. E' in questa stretta fascia di territorio, tra il massiccio ed il mare, che si può accedere da Nord lungo la fascia costiera alla città di Mondragone ed alla successiva Piana della Bonifica del Volturno.

Il terzo segmento, con la città di Mondragone, sotto il versante Sud del Massiccio del Massico, apre alla piana della Bonifica del Volturno ed all'interno alla grande pianura della Terra di Lavoro, che si estende fin sotto il Vesuvio. L'attraversamento si ipotizza lungo la costa in direzione Nord-Est, Sud-Ovest. Secondo la direttrice di sviluppo della città ed oltre, mentre nella direzione ortogonale, è possibile raggiungere la Stazione *FS* di Falciano-Mondragone, della linea Napoli-Roma, tratta della Metropolitana Regionale, che dista Km. 9,500 dal lungomare. Giunti a Mondragone l'itinerario prosegue sul lungomare. Nella zona l'uso della bicicletta è prassi corrente. Sul lungomare, una pista ciclabile di recente realizzazione procede lungo la litoranea. La pista di buona fattura, presenta alcuni brevi tratti interrotti per effetto di impedimenti fisici, ma questo non ne impedisce l'uso. Resta non attuato il secondo tratto verso Sud.

Il quarto segmento è caratterizzato dall'area Nord-Occidentale della Bonifica del Volturno. Non vi sono caratteri specifici emergenti, la piana di bonifica è oggi territorio agrario, i cui fondi sono solcati da una elevata quantità di canali di irrigazione delle acque del versante. Lasciata alle spalle la catena del Massico, la piana di Terra di lavoro si estende nell'entroterra verso la Provincia di Caserta. Sullo sfondo della piana si intravedono i limiti Orientali costituiti a Nord-Est dalla

catena dell'Appennino Sannita con l'antistante gruppo del Matese; seguono più a Sud le prime propaggini dell'Appennino Campano.

(c.t. 429.2). Nel tratto successivo il sistema di divisione dei fondi agricoli, che nella terra di lavoro ancora si riconosce nei limiti quinari della Centuriatio romana, nei territori della bonifica del Volturno continua ad essere ortogonale, mantenendo unità di misura derivate dall'antico sistema, subendo negli orientamenti delle leggere rotazioni, per adeguarsi al sistema idrografico fitto di canali di scolo che caratterizza i territori di Pineta Nuova posti ad Oriente della sede della S.S. 7 quater e di Pescopagano, tra la strada ed il mare. In tempi più recenti, a partire dagli anni '70, e di più dopo gli anni '80, il territorio di Pescopagano è stato interessato da un'intensa attività edificatoria, fatta di case per vacanze, nell'intento di trasformare i territori agricoli a vantaggio di un'attività turistica. Ma questo programma, esclusivamente di mano privata e senza alcuna concessione, ha dato risultati negativi.

Raggiunto il Canale Agnena, bisognerà immettersi sul lungocanale, strada provinciale in località Torre di Pescopagano. Quasi in prossimità della foce è in corso la realizzazione di una pista ciclopedonale che raggiunge la località Bagnara in sede propria lungo la corsia Sud, parallela alla S. S. Domitiana a cui si congiunge in prossimità dell'argine maestro del Fiume Volturno a Nord della città, che si dovrà costeggiare in direzione monte sino alla S.S. Lo sviluppo dell'intera pista ciclopedonale è di Km. 4,125.

L'itinerario continua lungo la foce del Fiume Volturno, tra l'argine Maestro a Nord ed il Fosso Boccone a Sud, collettore emissario del Canale di scarico Occidentale, tutte opere idrauliche conseguenti alla Bonifica del Volturno. Durante il percorso, il superamento del ponte sul fiume, si accompagna con il fronte sul lungo fiume della città di Castel Volturno, anche se questa città non ha un carattere mercantile e fluviale.

Successivamente si attraversa un'ampia fascia urbanizzata da residenze per vacanze, la cui strada principale è una sicura alternativa alla Strada Statale. Questa urbanizzazione, in stretto legame con la città di Castel Volturno, con cui ha confini prossimi a Nord, è stata realizzata su parte dell'ampia zona umida mediterranea ubicata tra la Domitiana ed il mare, sottraendola all'originaria situazione, che altrove è divenuta area protetta e riserva naturale. La costa bassa e sabbiosa, come in tutto il litorale Domitio, dista dall'asse stradale in costante variazione da Km. 1,00 a Km. 0,600, è facilmente raggiungibile attraverso le numerose traverse di adduzione.

Si supera sulla S.S. il ponte sul Regio Lagno, il principale canale dell'imponente sistema di bonifica settecentesca, che dalle falde del Vesuvio, attraversando la Terra di Lavoro, giunge al mare raccogliendo ed integrando il sistema più recente della Bonifica del Basso Volturno. Alla metà di questo segmento si costeggia il Villaggio Coppola, un complesso di residenze ed attrezzature turistico alberghiere, dalla travagliata vicenda.

(c.t. 446.1) Immediatamente dopo si può impegnare una pista ciclopedonale disposta sul lato della corsia Sud, che si affianca alla Riserva Naturale Foce Volturno e Costa di Licola. Questa pista, indicata con cartello stradale al suo inizio e segnaletica orizzontale, realizzata in occasione dei lavori di messa in sicurezza della Domitiana, non è a norma, ma fornisce una infrastruttura protetta all'itinerario che si propone. Essa è assimilabile ad una corsia ciclabile protetta dalla corsia stradale con un cordolo. La larghezza non è sempre costante e regolamentare ed ha una misura media di m. 2,80 con riduzioni di sezione fino alla misura di m. 1,90. Il maggiore limite attuale è dato dall'ingombro sulla sede: dei pali dell'illuminazione stradale, sia vecchia che nuova e della cartellonistica stradale, compresa quella a portale. L'avvicinamento alla città di Napoli da Nord si mostra con un inaspettato ambiente naturalistico, i Campi Flegrei, un'area ricca di testimonianze ambientali, storico-artistiche e culturali. Il Lago Patria è uno di questi ambienti che preannunziano, con le proprie ricchezze di flora e fauna i luoghi. L'osservazione potrà essere indirizzata sia al Lago, sia alla Pineta Grande, che si estende tra il Lago ed il mare e che può essere attraversata sino a raggiungere la costa.

(c.t. 47.4) Superato il Villaggio Coppola e abbandonata la pista ciclabile l'itinerario proposto continua sulla via Domitiana; dopo m. 500 la vecchia sede stradale continua diritta, mentre il

traffico veicolare devia sulla variante alla SS. N. 7 Quater. Impegnando la vecchia sede si potrà proseguire lungo la strada a doppia corsia di ampia piattaforma sino al ponte sul Lago Patria. In alternativa si potrà percorrere il lungo lago.

T2 - Tracciato dal Lago Patria alla città di Napoli (suddiviso in 12 segmenti rilevati).

Inizio:	Lago Patria.
Fine:	città di Napoli; Ponte dei Francesi, Stazione Centrale
Territorio provinciale:	Napoli
Comuni interessati:	Giugliano, Pozzuoli, Bacoli, Baia, Napoli
Sviluppo:	Km. 39,000
Pendenze del percorso:	0%, 3%, 10% per Km. 0,500

Il tracciato T2 è un itinerario *cicloturistico* di km. 39,000.

Attraversa una delle aree italiane più affascinanti, ricca di bellezze naturali, con singolari fenomeni vulcanici e grandiose rovine antiche, nelle quali sono compresenti riferimenti alla poesia, alla storia e ai ricordi mitici cantati da Omero e Virgilio. La città di Baia, per esempio, fu la più lussuosa stazione termale dell'antichità.

(c.t. 447.4 - 447.3) L'itinerario ha inizio nella Provincia di Napoli, nel Comune di Giugliano. Giunti all'incrocio tra la S.S. N. 7 Quater Domitiana e la Circumvallazione Esterna, via del Lago Patria, si dovrà impegnare in direzione del mare, la via Foce Vecchia. Per raggiungere la strada litoranea, la traversa alla S.S. ha una leggera livelletta non superiore al 3%, costeggiando l'emissario del Lago Patria che sfocia a mare; superato un piccolo ponte e dopo aver percorso m. 770, la strada è parallela alla costa e fiancheggia verso l'interno la 'Riserva naturale foce Volturno e costa di Licola'. Questa strada è usata prevalentemente durante la stagione balneare (luglio-agosto), negli altri periodi dell'anno è del tipo a basso traffico e nel periodo invernale anche senza traffico.

L'itinerario ciclabile segue parallelo al mare e dopo aver superato un abitato, arriverà al ponte sul Canale di Quarto (confine tra il Comune di Giugliano e del Comune di Pozzuoli). Dall'itinerario si può raggiungere la sede della ferrovia Circumflegrea, la cui stazione di Licola Borgo dista m. 800. Questa linea ferroviaria ha la stazione terminale sulla costa in località Torregaveta e in senso inverso nella città di Napoli, con la centralissima Stazione di Montesanto, dove è possibile l'interscambio con la linea Metropolitana Regionale Formia-Salerno. Alla fine del lungo tratto rettilineo siamo di fronte all'Acropoli di Cuma con il parco archeologico, che si supererà volgendo a sinistra e immettendosi sulla più trafficata strada Cuma-Licola. Procedendo si incrocia sulla destra la strada di adduzione all'Acropoli ed in linea retta si impegnerà una livelletta con pendenza inferiore al 3% e si giungerà al trivio di Cuma, punto più alto di questo segmento. Si intercetta la via Arcofelice Vecchia che discende dal primo baluardo dei Monti dei Campi Flegrei, il Monte Grillo (m. 109 s.l.m.), con il monumentale Arco Felice, realizzato per il passaggio della via Domitiana in direzione di Pozzuoli.

L'itinerario continua per un breve tratto promiscuo di Km. 1,00, sulla via Cuma, lungo la livelletta che discende verso la piana del Fusaro ed il mare, strada del tipo ad alto traffico che dovrà essere percorsa con molta prudenza. L'itinerario seguirà non sempre coincidendo con l'antica strada romana che conduceva ai porti di Baia e Pozzuoli. Al primo incrocio si svolta a destra, per impegnare la strada che conduce al Lago Fusaro con l'adiacente 'zona umida Parco zooprofilattico'. Un'alternativa è l'attraversamento di un 'percorso natura' sotto l'Acropoli di Cuma e la zona umida del Fusaro, evitando il segmento promiscuo sulla via Cuma, che non garantisce alcuna sicurezza e che difficilmente potrà essere reso sicuro.

Dall'incrocio con la via Cuma, la strada del Gavitello volge in direzione Ovest verso il mare, per poi costeggiare la linea ferroviaria della Circumflegrea. Procedendo si attraverserà un piccolo ponte sulla Foce Vecchia del Fusaro, tagliata dai romani nel banco tufaceo della collina di Torregaveta.

Nell'abitato di Torregaveta (Comune di Bacoli) si costeggia la linea ferroviaria della Circumflegrea che in questa località ha la sua stazione terminale; anche in questo caso si potrà raggiungere la città di Napoli con la suddetta linea ferroviaria. Un'alternativa sarà il progetto della pista ciclabile "bretella di collegamento tra i Laghi Fusaro e Miseno" che permetterà di poter superare il promontorio di Torregaveta.

Da Torregaveta, impegnata una breve livelletta, si giunge al bivio con la via Cappella, e poi al bivio via Cappella/Mercato di Sabato-via Giulio Cesare. Per raggiungere la città di Napoli, per effetto del sistema collinare dei luoghi, si deve arrivare a Pozzuoli attraverso la via Giulio Cesare e la Sella di Baia, che supera ad una quota di m. 52,00 s.l.m. le maggiori pendenze dei luoghi, in prossimità del sito archeologico "Scavi di Baia". La maggiore pendenza non supera il 10%, con uno strappo per entrambi i sensi di marcia, di circa Km. 0,500. La via Giulio Cesare è una strada del tipo ad alto traffico, munita di marciapiedi discontinui per effetto degli accessi alle residenze e ai servizi su entrambi i sensi di marcia. La strada sarà percorsa per m. 870 in ambiente urbano.

Successivamente il paesaggio si trasforma e la strada prosegue tra il Lago Fusaro, la linea ferroviaria a Nord e un complesso industriale a Sud. Giunti alla Stazione della Cumana del Lago Fusaro, si potrà disporre del sistema intermodale di trasferimento, sino alla Stazione di Montesanto a Napoli. Dopo Km. 1,560, entrati nell'abitato della località Fusaro, in prossimità della medesima Stazione della Cumana, si usufruirà del sottopasso ferroviario per proseguire sulla via Fusaro antistante la "Casina Vanvitelliana". In questo breve tratto la strada è del tipo senza traffico, poiché non ha sbocco veicolare. Raggiunto il trivio antistante il parco della Casina Vanvitelliana si impegnerà il viale C. Vanvitelli, che risale verso la Sella di Baia. Raggiunta questa si scenderà sul versante opposto lungo la strada decisamente insicura, da percorrere con molta attenzione sino al trivio sulla strada litoranea via Montegrillo, che congiunge le località di Baia e Lucrino, dopo Km. 2,970.

Un'alternativa è l'uso della tratta dismessa della linea Cumana, che passa sotto la Sella di Baia e che ritorna a cielo aperto nella ex Stazione di Baia, oggi convertita per attività espositive temporanee. Dalla Stazione, una seconda galleria raggiunge il litorale della località Lucrino e subito dopo l'abitato di Baia si riconnette alla nuova infrastruttura ferroviaria. Attualmente per raggiungere il Lago Lucrino si percorre la via Montegrillo impegnando la livelletta che ha culmine in prossimità del promontorio di punta Epitaffio. Sul versante opposto, la via Stufe di Nerone, ci riporta in piano e si prosegue lungo la via Miliscola, che si sviluppa nella strettissima fascia di terra tra il Lago Fusaro e il mare, sino all'abitato di Arco Felice e fino alla piazza A. Moro.

Superata la Stazione della Cumana di Arco Felice, si prosegue in direzione di Pozzuoli, sino a raggiungere il porto, innanzi al Tempio di Serapide. Nel pieno centro storico di Pozzuoli, è in vigore una zona a traffico limitata. Dal porto per la via Cesare Battisti si discende sul Lungomare S. Pertini, arricchito di spazi attrezzati e percorsi ciclopedonali. In alternativa si potrebbe impegnare la galleria che valica il rione Terra. In località Gerolomini, la strada si restringe a corsia unica per entrambi i sensi di marcia, con carreggiata media di m. 6,00, ma un marciapiede sufficientemente ampio e non molto utilizzato da pedoni, si affianca al mare; è possibile percorrere la linea di costa per Km. 4,00 che da Pozzuoli arriva a Napoli sino alla piazza Bagnoli, dopo aver raggiunto il Dazio che segna la porta nel territorio comunale di Napoli. La strada antistante il Dazio e fino a piazza Nuova Bagnoli è larga m. 6,00, oggetto di un ampliamento a mare.

Dalla piazza, la strada storica in pianura di accesso a Napoli lungo i terreni agricoli di Bagnoli e Fuorigrotta, è un lungo rettilineo che dalla suddetta piazza supera in galleria la collina di Posillipo (via Puteolana), alternativa alla primitiva strada passante per Coroglio e Posillipo (Grotta di Seiano) o interna per Agnano (via Antiniana). Impegnando il primo tratto di via N. Bagnoli, si costeggia l'area dismessa dell'impianto industriale dell'Italsider, interessata dal progetto di riqualificazione urbana. Attualmente la strada ha un'ampia carreggiata a doppio senso di marcia di m. 10,50 che, nel passato consentiva il sedime della sede tranviaria a doppio binario oltre due marciapiedi minimi di larghezza variabile non inferiori a m. 1,00.

Raggiunto il viadotto della linea Metropolitana Regionale Formia-Salerno, la strada, via Diocleziano, mostra il tratto più ostico, in cui si fronteggiano gli edifici, con piattaforma media di m. 19,00 e carreggiata di m. 12,50. Successivamente la carreggiata rimane costante, ma aumenta la distanza fra i fronti degli edifici. Dopo l'incrocio con la via Cavalleggeri d'Aosta è presente un marciapiede sulla corsia Sud, a confine con le aree di proprietà delle FS, per lungo tratto maggiore di m. 5,50.

Al Km. 28,100, si raggiunge piazzale V. Tecchio, nodo di interscambio della Metropolitana Regionale Formia-Salerno, della linea Cumana per il centro storico di Napoli con la Stazione di Montesanto, della linea tranviaria rapida che giunge a Mergellina. Oltre il piazzale, una ampia arteria a senso unico, la via Giulio Cesare, con piattaforma di m. 25,00 e carreggiata di m. 16,00 conduce alla Galleria Laziale, che sottopassa la collina di Posillipo, sotto la località Villanova e assorbe tutto il traffico urbano che dai quartieri Occidentali di Bagnoli e Fuorigrotta è diretto al centro della città, attraverso Mergellina. La galleria risulta essere pericolosa nonché fortemente inquinata dai gas di scarico, in alternativa è consigliabile servirsi dei mezzi pubblici disponibili. Chi vuole proseguire in bicicletta potrà impegnare la Galleria Laziale caratterizzata da una livelletta con pendenza inferiore al 3% (Fuorigrotta m. 33,700 s.l.m.; Mergellina m. 1,90 s.l.m.; Δ m. 31,800; l. m. 0,930, pendenza 29,24%), che sarà percorsa per circa Km. 0,930, sui marciapiedi laterali con estrema cautela, raggiungendo la piazza J. Sannazzaro. Il passo in galleria della collina di Villanova fu già opera romana dell'età Augustea, quando per necessità militari si diede adeguata sistemazione alla comunicazione tra Napoli e Pozzuoli. Più volte, anche nel recente passato si è prefigurata la possibilità di riaprire la antica e suggestiva Crypta che da Fuorigrotta conduce a Piedigrotta, dove è la Tomba di Virgilio.

(c.t. 447.2) Il percorso continua sulla linea di costa della città, usufruendo dei marciapiedi del lungomare e dell'area portuale, oggi aperta alla città. Dalla piazza J. Sannazzaro, in percorso promiscuo, si raggiungerà il viale A. Gramsci, una strada con piattaforma stradale di m. 34,00, tra edifici di inizio novecento, munita di due controstrade di larghezza media di m. 4,30, utilizzate per la sosta delle auto e l'adduzione alle case. Si percorrerà la controstrada della corsia Sud per poi immettersi sul Lungomare F. Caracciolo, sino al marciapiede antistante il mare. L'attraversamento della sede stradale del lungomare dovrà essere messo in sicurezza con l'ausilio degli impianti semaforici.

Lungo la costa si proseguirà verso Est superando la Villa Comunale, il Castel dell'Ovo, i giardini antistanti il Palazzo reale, la via Ammiraglio F. Acton, e la piazza del Plebiscito. Il segmento continua all'interno dell'area portuale superando il Molo Pisacane e il Molo del Carmine. Si uscirà poi sulla viabilità ordinaria e si impegnerà la via della Marinella, ampia strada che passa antistante il mercato ittico, e poi via Ponte della Maddalena.

Chi volesse proseguire per Pompei sul trasporto pubblico ferroviario della Metropolitana regionale o della Ferrovia Circumvesuviana dovrà, sul corso G. Garibaldi, raggiungere la Stazione capolinea della Circumvesuviana e dopo m. 650 la Stazione di Napoli Centrale nella piazza Garibaldi. In questa sono disponibili i treni per Salerno ed i treni della Metropolitana nella sottostante stazione di piazza Garibaldi. Coloro che proseguiranno in bicicletta dovranno proseguire lungo la via A. Vespucci, ampia strada a doppia carreggiata, in linea retta sino al Ponte dei Granili, che si supererà dopo Km. 8,360, per ritornare in piano dopo Km. 8,500, dopo il Ponte dei Francesi, dove il tracciato risulta di Km. 39,000.

T3 - Tracciato dalla città di Napoli alla città di Salerno (suddiviso in 6 segmenti rilevati).

Inizio:	Napoli, Ponte dei Francesi - Stazione Centrale
Fine:	Salerno, località Mercatello.
Territorio Provinciale:	Napoli, Salerno

Comuni interessati:	Napoli, S. Giorgio a Cremano, Portici, Ercolano, Torre del Greco, Torre Annunziata, Pompei, Angri, Scafati, Pagani, Nocera Inferiore, Cava dei Tirreni, Vietri sul Mare, Salerno.
Sviluppo:	Km. 70,200
Pendenze del percorso:	0%, 3%, 10%.

Il tracciato T3 di km. 70,200 è un itinerario *cicloturistico*.

La Statale N. 18, Tirrena Inferiore, attraversa città di origini greco-romane e medioevali, con una notevole presenza di beni storico-artistici e archeologici; città come Vietri sul Mare dal valore naturalistico-ambientale eccezionale e città come Torre del Greco da cui è possibile accedere all'Osservatorio Vesuviano e alla Seggiovia del Vesuvio. E' un tratto però, da percorrere con prudenza, perché caratterizzato da un intenso traffico, poiché si snoda tra continui abitati.

Il tracciato attraversa la popolatissima fascia costiera vesuviana, dove spiccano alcune ville patrizie fra parchi, fino a Torre Annunziata, poi attraversa in rettilineo l'ampia piana del Sarno, a intense colture, oltrepassa Nocera, penetra nella fresca valle di Cava de' Tirreni per affacciarsi a Vietri sul Mare, sul golfo di Salerno, che poi costeggia. Nonostante il succedersi di alcuni grossi abitati che potrebbero essere superati con l'uso della linea delle Ferrovie dello Stato, il percorso si presenta con notevole interesse anche panoramico, offrendo belle viste in più punti: dopo Torre del Greco sul Vesuvio e i Monti Lattari, dopo Pompei sui Monti Piacentini e i Monti di Sarno, nella conca di Cava sui monti che fanno corona alla cittadina, infine dopo Vietri su un tratto della costiera amalfitana e Salerno.

Il tracciato ha inizio (**c.t. 448,3**) dopo il Ponte dei Francesi, lungo il Corso San Giovanni a Teduccio, strada di accesso alla città di Napoli da Sud, e traversa urbana della S.S. N. 18 Tirreno Inferiore, percorsa da intenso traffico. Sul finire del Corso, nel Comune di San Giorgio a Cremano, si anticipano le tracce di quell'ambiente urbano di evidente splendore delle Ville Vesuviane, che sarà proprio del Miglio d'Oro, attraversato successivamente.

Lungo il percorso sino alla Piazza San Ciro in Portici si mostrano verso il mare, gli accessi di palazzi e ville minori, con ampi giardini che prospettano verso il mare. Dalla piazza si proseguirà lungo la lieve salita di via Università sino al Palazzo Reale di Portici, oggi sede della Facoltà di Agraria, attraversandone il cortile interno.

Si percorrerà la S.S. N. 18, l'unica ad attraversare le città che si susseguono senza continuità, verso Sud. A monte l'arteria di collegamento è l'Autostrada Napoli-Salerno; a valle lungo la costa, si alternano tratti isolati di litoranea, afferenti i singoli comuni, i quali per la loro posizione, non ne consentono la percorrenza sulla fascia costiera. La presenza degli innumerevoli beni storico-artistici presenti lungo la Statale offre ai cicloturisti un percorso di pregio culturale, per le preesistenze archeologiche e monumentali.

Si prosegue, dal Palazzo Reale di Portici, in itinerario promiscuo, lungo la strada statale nel Comune di Ercolano, dove si presenta l'ingresso agli scavi archeologici, accompagnati da numerose strutture ricettive. Si continuerà in linea retta lungo il corso Resina, proseguendo così sul denominato 'Miglio d'Oro', un tempo fiancheggiato da splendide ville patrizie del XVIII secolo, oggi in parte ancora presenti.

Dopo Km. 6,800, si arriva alla città di Torre del Greco, da cui si accede al Parco Nazionale del Vesuvio e all'Osservatorio. Percorrendo la S.S. si supera anche il centro di Torre Annunziata sino alla città di Pompei, innanzi agli scavi, in una zona ricca di attività ricettive.

(c.t. 466.1) Proseguendo lungo la S.S. n°18 si raggiunge la città di Scafati, sul corso Nazionale. Percorrendo in linea retta, la Strada Nazionale, larga circa m. 12,00, si giunge nel territorio di Angri, dove la strada è munita di ampi marciapiedi. Lungo la strada vi sono le indicazioni per raggiungere la Costiera Amalfitana. Si arriva poi a Pagani, dove abbiamo le deviazioni per il Monte Faito ed il Santuario della Madonna del Carmine.

(c.t. 467.4) Procedendo lungo la via A de Gasperi in Pagani, si raggiunge Nocera Inferiore. Siamo in Provincia di Salerno. Si proseguirà lungo la via Atzori in direzione Est, nel tratto che congiunge

Nocera Inferiore con Nocera Superiore, fiancheggiando il Torrente Cavaiola e attraversando l'area industriale di Nocera Superiore. La quota media di accesso in Nocera Inferiore è di m. 30,00 s.l.m., a Nocera Superiore, nel mezzo dell'area industriale si raggiunge la quota di m. 100,00 s.l.m.. La strada, sempre con leggera livelletta, si orienta in direzione Sud-Est e con lungo rettilineo ed ampiezza non minore di m. 8,00, raggiunge la zona industriale della città di Cava dé Tirreni. Giunti in località il Pozzo, al km. 52,000, si svolta a destra per immettersi nel centro della città dove la strada, via XXV Luglio, ha una forte livelletta pari al 7%. Si percorre la via G. Mazzini, corso principale, a carattere residenziale, di larghezza pari a m. 6,00, con marciapiedi su ambo i lati. Alla fine della via, ha inizio il corso Umberto I, strada porticata tipica della città, a carattere commerciale, a traffico limitato ai veicoli a motore, che può essere percorsa in piena sicurezza, sino alla piazza Nicotera.

Le pendenze medie di questo segmento, nel tratto Nocera Inferiore - Cava dei Tirreni sono pari al 7%, con punte massime del 10%. **(c.t. 467.3)** Dall'ampia piazza, proseguendo in linea retta, si impegnerà la S.S. N. 18 Tirrena Inferiore che discende lungo il versante Sud dei Monti Lattari, attraversando l'abitato di Molina, e lungo il vallone del Torrente Bonea, sovrastato dal Monte San Liberatore, sino a raggiungere la città di Vietri sul Mare, all'inizio della Costiera Amalfitana. Converrà lasciare la S.S. ed entrare nell'abitato di Vietri, in piazza Matteotti, punto da cui ha inizio sulla destra la 'Costiera Amalfitana'. Il nostro itinerario volge a sinistra lungo il corso Umberto I, strada principale del centro di Vietri, chiusa al traffico veicolare.

Successivamente il segmento ritorna sulla via Nazionale, via B. Croce, per discendere verso la città di Salerno. Al Km. 63,00, si incrocia un viadotto di connessione dell'Autostrada alla zona portuale. La vecchia sede stradale prosegue in linea retta. E' una strada a senso unico in direzione di Vietri, per cui quelli che provengono in senso opposto devono impegnare il viadotto, per poi trovarsi nella zona portuale che sarà attraversata per raggiungere il centro di Salerno. Sarebbe opportuno ricavare una corsia preferenziale lungo la vecchia strada per m. 600, o sul marciapiede lato mare o nella corsia di sosta adiacente lo stesso marciapiede, per poter raggiungere la via A. Sabatini, strada a senso unico che discende in piano fino al Teatro Comunale, all'inizio del Lungomare Trieste.

Dal Teatro Comunale si raggiunge la Villa Comunale che si presenta in linea retta. Si attraverserà l'area di accesso al parcheggio pubblico per immettersi lungo il viale principale della Villa, facendo attenzione ai binari del tronco ferroviario di collegamento tra la stazione ferroviaria ed il porto, tronco ormai in disuso, i cui binari sono ancora in sede. Da questo punto si percorrerà l'intera Villa Comunale attrezzata con aiuole, percorsi pedonali e ciclabili però privi di segnaletica. Il percorso ciclabile può proseguire lungo il marciapiede lato mare dove già è presente una corsia ciclabile. Questa si estende ancora verso Sud, nello sviluppo del Lungomare C. Tafuri, superando le attrezzature turistiche e balneari della città, con corsia ciclabile sul marciapiede, provvista di segnaletica orizzontale. Si proseguirà con la stessa infrastruttura sul Lungomare G. Marconi. Successivamente, il marciapiede perde continuità per effetto di alcuni servizi tra cui un distributore di benzina, per circa m. 140, che dovranno essere percorsi con prudenza, per poi riprendere sul Lungomare C. Colombo.

Il tracciato termina in località Mercatello, dove i caratteri urbani si diradano, sino alla fine del Lungomare C. Colombo, al Km. 70,200, che si raggiungerà con sufficiente sicurezza anche tra le discontinuità che il fondo stradale presenta.

T4 - Tracciato dalla città di Salerno alla città di Sapri (suddiviso in 6 segmenti rilevati).

Inizio: città di Salerno
Fine: città di Sapri
Territorio Provinciale: Salerno

Comuni interessati: Salerno, Pontecagnano, Battipaglia, Eboli, Capaccio, Agropoli, Laurana, Castellabate, Perdifumo, Agnone, S. Mauro Cilento, Pollica, Casal Velino, Ascea, Pisciotta, Palinuro, Celle di Bulgheria, S. Giovanni a Piro, S. Marina, Ispani, Vibonati, Sapri.

Sviluppo: Km. 156,600

Pendenze del percorso: 0%, 3%, 10%

Il tracciato T4 è un itinerario *cicloturistico* di km. 156,600, caratterizzato prevalentemente dal Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano con il susseguirsi di splendide cittadine balneari. Di notevole interesse sono le escursioni a Punta Licosa e Punta degli Infreschi. Inoltre, lungo il percorso, è possibile visitare l'area archeologica di Paestum e gli scavi di Velia.

L'itinerario ha inizio (**c.t. 467.3**) in via Leucosia, ultimo tratto del Lungomare di Salerno, dove la strada si presenta a doppia carreggiata con marciapiedi laterali ed ampio spartitraffico pedonale al centro. Il marciapiede antistante le attrezzature balneari, ha sezione variabile, con larghezza non superiore a m. 1,20. Siamo in estrema periferia, area libera da edifici residenziali, qui la strada ritorna a doppia corsia su unica carreggiata di larghezza pari a m. 12,00, con marciapiede della corsia Sud di m. 3,00. In questo tratto la strada, via Generale S. Allende, confina con la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria. Sul fianco del marciapiede prospiciente, sono presenti gli stalli di sosta per gli autoveicoli, che se eliminati e spostati in parcheggi da realizzare nelle aree dismesse presenti nei dintorni, consentirebbero il percorso ciclopedonale. Al Km. 1,000, superato la sede della Camera di Commercio, l'ampio marciapiede della corsia Sud, il cui fondo è realizzato con mattonelle di cemento in più punti distaccate e poco praticato dai pedoni, permetterebbe il passaggio di un percorso ciclopedonale. Al Km. 1,800 si registra la variazione della piattaforma stradale, a doppia carreggiata a due corsie per senso di marcia, con stretto spartitraffico centrale che alloggia la pubblica illuminazione e la barriera di verde antiabbagliante. Procedendo lungo la strada si supera lo Stadio di calcio Arechi. Il riordino della fascia di terreno compresa tra la strada ed il mare, consentirebbe un percorso ciclabile sulla corsia Sud. Al Km. 2,900 l'area di parcheggio di un'attrezzatura balneare, sottoposta al piano stradale limita gli allineamenti di qualsivoglia ordine della strada; così come il marciapiede esistente si restringe alla larghezza prossima a m. 1,00. Superato questo ostacolo, il riordino del litorale e della fascia adiacente la strada ne permetterebbe l'uso ciclopedonale come si registra al Km. 3,300, nei pressi del Centro polisportivo. Al Km. 3,900 la litoranea incrocia la via R. Wenner, strada di collegamento con la bretella stradale veloce interna al sistema viabile di Salerno. (**c.t. 467.2**) Sul finire di questo tratto, la strada extraurbana devia verso l'interno, priva di marciapiede, per superare il ponte sul Fiume Picentino, alla sua foce, per poi ritornare parallelo ed in prossimità della costa dopo circa km. 1,000.

Superato il fiume si è nel territorio del Comune di Pontecagnano. Al Km. 5,200 in adiacenza della corsia Sud è presente una pista ciclabile che unisce i territori della fascia costiera dei Comuni di Pontecagnano, Battipaglia ed Eboli, sino al Fiume Sele, alle porte di Paestum; essa ha larghezza media di m. 2,50 e in questo tratto prospetta la spiaggia libera, verso cui si aprono le discese. Proseguendo lungo la strada, si susseguono all'interno terreni incolti e parcheggi, e da parte opposta gli stabilimenti balneari che riducono in punti singolari la larghezza della pista. Al Km. 6,600 si giunge alla località Magazzeno, dove la pista ciclabile in sede propria e a doppia corsia è provvista di segnaletica. La pista supera il Torrente Asa, con un ponte in legno lamellare; poi si allontana dalla spiaggia e tra questa ed il mare si presentano gli edifici balneari e la pista si riduce in larghezza. Bisogna procedere con prudenza poiché lo stato generale di pulizia del manto è insufficiente per effetto della sabbia che si deposita.

Al Km. 10,700 la pista si interrompe, la strada volge verso l'interno per l'attraversamento del ponte sul Fiume Tusciano (**c.t. 486.1**). Dopo Km. 1,00, la strada ritorna parallela al mare e riprende la sede della pista ciclabile. Da questo punto si presenta con fondo in macadam e spartitraffico in pali di legno.

Al Km. 15,500, si supera il bivio della S.S. N. 18 per Battipaglia ed Eboli. Si presenta, l'ampia fascia della pineta tra la strada ed il mare, spesso interrotta dalle strutture ricettive dei camping. La pista prosegue lungo la costa ed in prossimità dell'incrocio della strada litoranea con la S.P. 175A, ed oltre sino al Km. 23,600 dove la pista ciclabile termina, in prossimità della foce del Fiume Sele, prossima al Santuario di Hera Argiva che dista Km. 2,000 (c.t. 486.2).

Per superare il fiume la strada litoranea si dirige verso l'interno, per poi ritornare in parallelo alla costa, nel territorio di Capaccio, sino a Paestum, costeggiando la Riserva Naturale Foce del Sele Tanagro. In quest'ultimo tratto la piattaforma stradale a corsia unica per ogni senso di marcia, mantiene costante la larghezza media pari a m. 7,00 con banchine non transitabili su entrambi i lati. La banchina prospiciente la corsia Sud, sarebbe sufficiente per dare continuità alla pista ciclabile interrotta nel territorio di Eboli.

Al Km. 26,800, alla fine del rettilineo che costeggia la riserva, la strada si inoltra verso l'interno. E' opportuno proseguire in linea retta, lungo la riserva sino ad entrare nell'abitato di Laura, munito di dispositivo di "area 30". Sul finire del lungo itinerario che costeggia la pineta della riserva, andrà fatta molta attenzione per lo stato del manto stradale in asfalto che risulta per ampi tratti deformato dalla spinta delle radici dei pini.

Al Km. 32,600 si svolgerà a sinistra per via Nettuno in sede promiscua, costeggiando le mura dell'area archeologica (c.t. 487.3).(c.t. 486.2) Si svolgerà a destra per la S.P. 279, in direzione dell'abitato di Licinella. La strada è munita di un unico marciapiede adiacente alla corsia Sud, antistante le residenze di un'area a bassa densità edilizia, che potrebbe essere utilizzato per la formazione di una corsia ciclopedonale. Bisogna tener conto che dopo gli scavi di Paestum, superata la città di Agropoli e per tutto l'itinerario sino a Sapri, le strade che si percorrono, oggi appartenenti all'amministrazione provinciale di Salerno, sono a basso traffico, con carreggiata senza marciapiede di larghezza media compresa tra m. 6,50- 7,00, che non permettono di accogliere facilmente una infrastruttura ciclabile, né vi sono percorsi alternativi da potere utilizzare ai fini cicloturistici, per condizioni climatiche, di lunghezza e sicurezza intrinseca. L'uso promiscuo delle strade, come oggi già accade, deve essere fatto con prudenza, così come si deve aumentare il livello di sicurezza intrinseca, con provvedimenti puntuali a partire dalla segnaletica stradale dedicata anche alle biciclette.

Al Km. 35,000 si giunge all'abitato di Licinella, che si lascerà percorrendo la S.P. 278 (c.t. 487-3, 502-1) (c.t. 503.4). La strada è munita di marciapiede protetto, sul margine destro (corsia Sud), sufficiente al transito ciclopedonale, con fondo in clinker. Al margine della corsia Nord è presente una pista ciclabile il cui fondo è in asfalto, con segnaletica a partire dal Km. 37,200. Superato il ponte sul Fiume Solofrone, che fissa il confine tra il Comune di Capaccio e quello di Agropoli, termina in prossimità della città di Agropoli al Km. 39,400. L'ingresso alla città è in percorso promiscuo. Si giunge sul lungomare (c. t. 502.1), dove l'infrastruttura può essere ricavata sul marciapiede parallelo al mare, considerando che nel periodo estivo di massimo affollamento è limitato il traffico veicolare sul lungomare.

Superata la città, l'itinerario prosegue lungo la S.R. 267 in costante salita, oltre (c.t. 503.4), la contrada Marrota al Km. 44,600 e la contrada Palombe. Al Km. 45,100 si giunge nel territorio di Laurana Cilento. Lungo la S.P. si incontrano numerosi agriturismi. Al Km. 49,800 nel punto di maggiore altitudine a m. 120 s.l.m. vi è il bivio per San Pietro e Perdifumo (c. t. 502-1, 502-2, 502-1); poi il bivio per Castellabate al Km. 50,200.

Al Km. 51,100, la SP continua con pari caratteristiche geometriche e dimensionali, in un area ambientale di notevole pregio, come tutto il Cilento. Si raggiunge la città di S.M. di Castellabate e dopo Km. 2,100 si potrà discendere nel centro. Superato il bivio per San Marco la strada torna in piano con un rettilineo, alla cui fine si incontra il bivio per Punta Licosa al Km. 60,100. Proseguendo lungo la strada siamo all'inizio del territorio di S. Mauro Cilento e quindi Acciaroli al Km. 69,600 (c.t. 503.3 – 519.4).

Si continua lungo la S.S. 267, che costeggia il mare, con variazioni altimetriche con picchi di altitudine sino a circa m. 70,00 s.l.m., per poi ridiscendere verso la costa; quindi Pioppi al Km.

72,900. Siamo in prossimità degli scavi di Velia. Al Km. 82,200, si impegnerà la SR 447 (**c.t. 519.1**) per Ascea capoluogo, m. 235 s.l.m. Da Ascea (m. 235 s.l.m.), la SR 447 seguendo l'orografia dei luoghi lungo i pendii acclivi giunge a Pisciotta (m. 170 s.l.m.) al Km. 95,700. La strada ha continue variazioni altimetriche con tre livellette. Quella che precede Pisciotta presenta un tratto di circa Km. 0,500 con pendenza che supera il 10%.

In alternativa si consiglia di utilizzare il treno da Marina di Ascea sino a Marina di Pisciotta, tratta di una fermata della linea Salerno-Reggio Calabria, percorsa da numerosi "treni cadenzati" regionali ed interregionali, in cui le Ferrovie dello Stato offrono il servizio di trasporto biciclette. Dopo il borgo la strada, piega in direzione della costa ed al Km. 97,000 si dirama, un braccio che scende verso Marina di Pisciotta e l'altro che risale la costa in direzione di Palinuro, con alterne variazioni altimetriche, sul raccordo della SS. 447, che costeggia il mare (**c.t. 519.2**) sino alla località più importante per dimensione e attrezzature turistiche del Cilento al Km. 104,000 con percorso prevalentemente pianeggiante.

Per raggiungere Scario, si può utilizzare il percorso costiero a mezzacosta molto impegnativo e trafficato, con due gallerie al disotto del Monte Sant'Antonio, con un picco di m. 510 s.l.m. a metà strada tra Lentiscosa e San Giovanni a Piro si consiglia di aggirare il gruppo montuoso del Monte Bulgheria m. (1225 s.l.m.), che cade a picco sul mare dalla parte di Sud, cosicché tutta la costa, da Marina di Camerota a Scario, può essere goduta esclusivamente dal mare. Notevole interesse desta la località di Punta degli Infreschi.

Si consiglia l'itinerario interno, che si presenta con due varianti. La prima si ha al Km. 106,800 del nostro tracciato, dove si impegnerà la S.R. 447 sino a Centola (m. 336 s.l.m.) al Km. 112,400. e poi si giunge a Foria di Centola e alla località di San Severino al Km.120,200.

(c.t. 520.3) In alternativa superato il centro abitato di Palinuro ed il promontorio della Molpa, si giunge sul fiume Mingardo. Al trivio, a Km. 3,000 da Palinuro, si lascia la strada costiera e si devia a sinistra impegnando la S.S. 562 dir., detta Mingardina. La strada che si percorre in direzione di Celle di Bulgheria è interna. Essa costeggia il fiume, e superato il bivio a destra per Licusati - Camerota, e, più avanti quello a sinistra per Foria - Centola dopo Km. 9,000 dal precedente trivio sino a San Severino. Da San Severino si prosegue per Poderie e Celle di Bulgheria. La strada si presenta con variazioni clivometriche che non superano il 3 - 4%, ed è alberata. A poche centinaia di metri da Celle di Bulgheria c'è una grossa fontana con lavatoio di acqua sorgiva.

Al trivio per Roccagloriosa a sinistra e Acquavena - Bosco - Scario a destra, a quota 300.00 s.l.m., svoltando a destra in direzione Acquavena al Km. 134,300, si scende lungo il crinale sino al trivio per Scario al Km. 143,1600, sino al mare, con una pendenza del 5%.

Da Scario graziosa cittadina balneare con attrezzature turistico-alberghiere, si prosegue verso Policastro Bussentino (**c.t. 520.2**), si incrocia la S.S. 18 al Km. 146,700, in direzione di Sapri con percorso anch'esso pianeggiante, a traffico medio-alto, costeggiando il mare e superando le cittadine balneari di Policastro, sino a Capitello e Villamare, per raggiungere Sapri al Km. 156,600. Il tratto di strada che attraversa la cittadina di Villamare può essere fatto in deviazione sul lungomare, dove è possibile fare il bagno sulla spiaggia adiacente e trovare esercizi di ricezione turistico-alberghiera.

A Sapri, il maggiore centro del Golfo di Policastro, è possibile trovare servizi ed attrezzature turistico-alberghiere, e riparatori di biciclette. Da Sapri, infine, spingendosi sulla S.S. 18, per Km. 5,00 si arriva al confine con la Regione Basilicata.

T5 - Tracciato dalla città di Sapri a Lagonegro (1segmento rilevato).

Inizio: città di Sapri
Fine: città di Lagonegro
Territorio Provinciale: Salerno, Potenza

Comuni interessati: Sapri, Maratea, Lagonegro
Sviluppo: Km. 25,000
Pendenze del percorso: 3%, 10%

Il tracciato T5 è un itinerario a carattere *naturalistico* di km. 156,600, tranquillo, ma impegnativo per i dislivelli da superare. E' prevalentemente un percorso promiscuo, da percorrere con prudenza. Si sviluppa lungo due strade, la ex S.S. n° 104 e la S.S. n° 585.

Lasciata a Sud la città di Sapri (**c.t. 520.2**), dopo aver percorso la via Italia, si risale lungo la S.S. n° 104 tra il Monte Olivella a Nord (1026 s.l.m.) ed il Monte Spina a Sud (733 s.l.m.). Al Km. 9,000 si è al confine di Regione e si entra nel territorio della Basilicata e successivamente verso la località Monte Rotondo al Km. 10,000, sino al bivio per San Costatino al Km. 15,100 (**c.t. 521.3**) e dopo il bivio per Rotale, dove la strada discende.

E' caratterizzata da un traffico veicolare contenuto, si inerpica, attraversando un'ampia macchia mediterranea, con un andamento sinuoso montano. Al Km. 23,000, si impegna la S.S. n. 585, che raggiunge la città di Lagonegro, dopo Km. 27,300 impegnando il raccordo alla S.S. Quest'ultima è del tipo ad alto traffico con la presenza di mezzi commerciali che ne rendono pericoloso il percorso. In alternativa si può utilizzare da Sapri (**c.t. 520.2**) la strada per Torraca (**c.t. 520.1**) (m. 425 s.l.m.) al Km. 10,700 e Casaletto Spartano (m. 400 s.l.m.) al Km. 24,500, per poi impegnare una strada bianca sino a Fortino (**c.t. 521.4**) dove si ritornerà sulla viabilità ordinaria prima sulla S.S. N° 19 (Lagonagro-Buonabitacolo) e poi sulla S.S. N° 585. Anche in questo caso il tratto è ad alto rischio.

Progetto "CY.RO.N.MED" studio di fattibilità preliminare
 CICLOPISTA DEL SOLE: percorso costiero dalla foce del Garigliano a Sapiri
 VIA DEI TRE MARI: da Sapiri a Lagonegro

Tracciato T1 dalla foce del fiume Garigliano al lago Patria



Inizio del tracciato: foce del fiume Garigliano
 Fine del tracciato : Lago Patria
 Territorio provinciale: Caserta e Napoli
 Comuni interessati: Sessa Aurunca
 Mondragone
 Castelvolturno
 Giugliano
 Sviluppo: Km. 52,00
 Pendenze: 0%
 Tipologia dell'infrastruttura: mista, in percentuali da definire

Il tracciato è suddiviso in dieci segmenti:

- T1/S1 ponte Borbonico sul Garigliano – località Limato
- T1/S2 località Limato – località Levagnole
- T1/S3 località Levagnole – sito archeologico di Sinuessa
- T1/S4 sito archeologico di Sinuessa–città di Mondragone
- T1/S5 città di Mondragone – bonifica del Volturno
- T1/S6 bonifica del Volturno – località pescopagano
- T1/S7 località Pescopagano – bivio variante SS. 7 quater
- T1/S8 bivio variante SS. 7 quater – località Scatozza
- T1/S9 località Scatozza – villaggio Coppola
- T1/S10 villaggio Coppola – lago Patria



Progetto "CY.RO.N.MED" studio di fattibilità preliminare
 CICLOPISTA DEL SOLE: percorso costiero dalla foce del Garigliano a Sapri
 VIA DEI TRE MARI: da Sapri a Lagonegro

Tracciato T2 dal lago Patria alla città di Napoli



Inizio del tracciato: Lago Patria
 Fine del tracciato : Napoli, Stazione Centrale
 Territorio provinciale: Napoli
 Comuni interessati: Giugliano, Pozzuoli, Bacoli, Baia, Napoli
 Sviluppo: Km. 48,00
 Pendenze: 0%, 3%, 10% per Km 0,5
 Tipologia dell'infrastruttura: mista

Il tracciato è suddiviso in tredici segmenti:
 T2/S1 via Foce Vecchia al lago Patria – Licola Borgo
 T2/S2 Licola Borgo – Trivio di Cuma
 T2/S3 Trivio di Cuma – via Cuma, via Gavitello al Fusaro
 T2/S4 via Cuma, via Gavitello–stazione Cumana di Torregaveta
 T2/S5 stazione Cumana di Torregaveta – Mercato di Sabato
 T2/S6 Mercato di Sabato – stazione Cumana del Fusaro
 T2/S7 stazione Cumana del Fusaro – sella di Baia
 T2/S8 sella di Baia – Arco Felice piazza A. Moro
 T2/S9 piazza A. Moro – porto di Pozzuoli
 T2/S10 porto di Pozzuoli – lungomare S. Pertini
 T2/S11 lungomare S. Pertini – Napoli, Piazza Bagnoli
 T2/S12 Piazza Bagnoli – piazza Sannazzaro
 T2/S13 piazza Sannazzaro – Granili, Stazione Centrale



Progetto "CY.RO.N.MED" studio di fattibilità preliminare
 CICLOPISTA DEL SOLE: percorso costiero dalla foce del Garigliano a Sapri
 VIA DEI TRE MARI: da Sapri a Lagonegro

Tracciato T3 dalla città di Napoli alla città di Salerno



Inizio del tracciato:
 Fine del tracciato :
 Territorio provinciale:
 Comuni interessati:

Napoli, Stazione Centrale
 Salerno, località Mercatello
 Napoli e Salerno
 Napoli, S. G. a Cremano,
 Portici, Ercolano, Torre del
 Greco, Torre Annunziata
 Pompei, Scafati, Pagani,
 Nocera Inferiore, Nocera
 Superiore, Cava dei Tirreni,
 Vietri sul Mare, Salerno.

Sviluppo:
 Pendenze:
 Tipologia dell'infrastruttura:

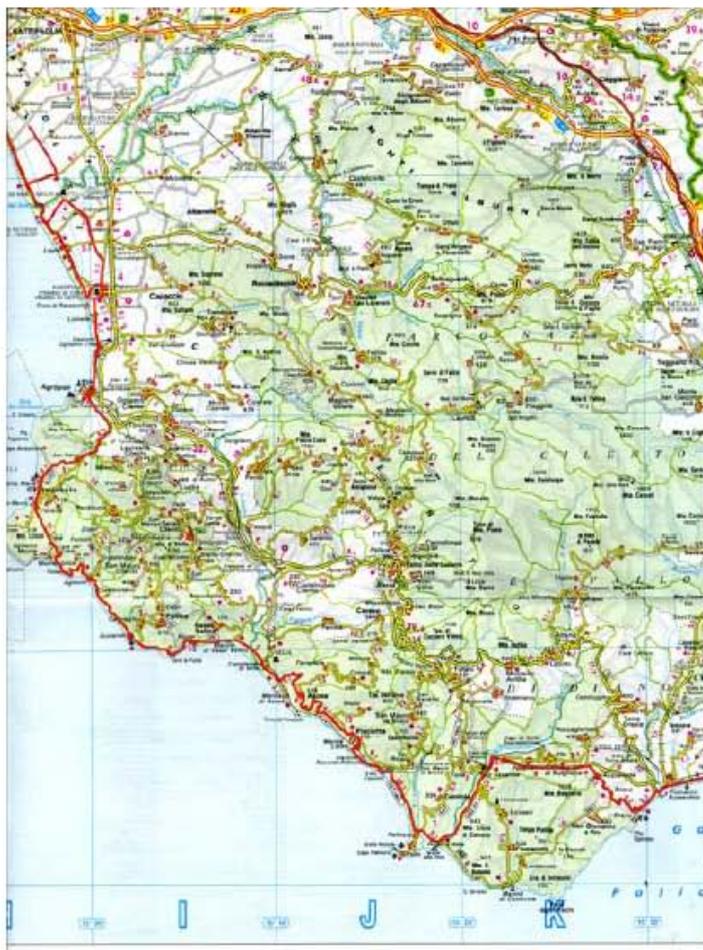
Km. 65,00
 0%, 3%
 mista, in percentuali da
 definire

Il tracciato è suddiviso in sei segmenti:
 T3/S1 Napoli, Granili – Portici Palazzo Reale
 T3/S2 Portici Palazzo Reale – Pompei, stazione FS
 T3/S3 Pompei FS – Pagani, via Filettine
 T3/S4 Pagani, via Filettine – stazione FS Cava dei Tirreni
 T3/S5 Cava dei Tirreni FS – Salerno Teatro Comunale
 T3/S6 Salerno Teatro Comunale – località Mercatello



Progetto "CY.RO.N.MED" studio di fattibilità preliminare
 CICLOPISTA DEL SOLE: percorso costiero dalla foce del Garigliano a Sapri
 VIA DEI TRE MARI: da Sapri a Lagonegro

Tracciato T4 dalla città di Salerno alla città di Sapri



Inizio del tracciato: Salerno, località Mercatello
 Fine del tracciato : Sapri
 Territorio provinciale: Salerno
 Comuni interessati: Salerno, Pontecagnano, Battipaglia, Eboli, Capaccio, Agropoli, Castellabata, Pollica, Casal Velino, Ascea, Pisciotta, Palinuro, Scario, Policastro, Villamare, Sapri.
 Sviluppo: Km. 138,00
 Pendenze: 0%, 3%, 10%
 Tipologia dell'infrastruttura: mista, in percentuali da definire

Il tracciato è suddiviso in sette segmenti:
 T4/S1 Salerno, località Mercatello – via R . Wenner
 T4/S2 via R . Wenner – scavi archeologici di Paestum
 T4/S3 scavi archeologici di Paestum – Marina di Ascea
 T4/S4 Marina di Ascea – Pisciotta
 T4/S5 Pisciotta – fiume Mingardo
 T4/S6 fiume Mingardo – Scario
 T4/S7 Scario – Sapri.



Progetto "CY.RO.N.MED" studio di fattibilità preliminare
 CICLOPISTA DEL SOLE: percorso costiero dalla foce del Garigliano a Sapri
 VIA DEI TRE MARI: da Sapri a Lagonegro

Tracciato T5 dalla città di Sapri alla città di Lagonegro



Inizio del tracciato: Sapri
 Fine del tracciato : Lagonegro
 Territorio provinciale: Salerno, Potenza
 Comuni interessati: Sapri, Maratea, Lagonegro
 Sviluppo: Km. 25,00
 Pendenze: 3%, 10%
 Tipologia dell'infrastruttura: mista, in percentuali da definire

Il tracciato coincide con un segmento:
 T5/S1 Sapri – Lagonegro.



2. La Via dei Borboni

Premessa

La via dei Borboni, così come individuata dalla Fiab all'interno della rete ciclabile nazionale, si connota come una delle strade interne di collegamento tra il Mar Tirreno e il Mar Adriatico attraversando le regioni Campania, Basilicata e Puglia con partenza dalla città di Napoli e termine nella città di Bari.

Il corridoio ha anche una funzione di collegamento con le autostrade ciclabili nazionali: la ciclopista del Sole che attraversa l'intero territorio nazionale compreso nella ciclopista europea Eurovelo7 e la via dei Pellegrini che segue il tracciato della ciclopista EuroVelo5 da Como passando per Milano, Siena, Roma fino a giungere a Brindisi e proseguire verso Gerusalemme. Inoltre, in corrispondenza della città di Bari, si connette con la ciclopista denominata via Adriatica che percorre l'Italia lungo la costa Adriatica da Ravenna a Santa Maria di Leuca (Lecce).

Il corridoio ciclabile, dunque, parte da un'area costiera e pianeggiante in corrispondenza con la città di Napoli per poi addentrarsi attraverso il territorio irpino sugli appennini meridionali e raggiungere l'aria costiera adriatica in corrispondenza con la città di Bari.

Il percorso affronta le difficoltà peculiari delle strade ciclabili di attraversamento longitudinale della penisola come ne sono state proposte altre (la via Salaria, la via dei Tratturi, il Cornero Argentario): cioè, la necessità di affrontare pendenze e salti di quota significativi per superare la barriera della catena montuosa appenninica che, per una ciclopista che si propone ad una utenza non specificamente sportiva, pone qualche problematica in più.

Il territorio attraversato offre una varietà di tipologie con caratteristiche, opportunità e criticità diverse. Particolarmente trafficato e caratterizzato da un certo degrado generale il percorso in prossimità della città di Napoli e in parte della provincia stessa, anche se, pressoché privo di pendenze, dotato in parte di una infrastruttura ciclabile già in via di realizzazione su di un tratto di ferrovia dismessa e ricco di interessanti presenze storico – artistiche.

Meglio preservato, caratterizzato da una maggiore presenza di verde e da tratti naturalisticamente interessanti e senza traffico, il territorio irpino anche se faticoso per le pendenze e comunque trafficato in prossimità della città di Avellino ed Atripalda.

In linea di principio si è preferito considerare, come sede della ciclopista, il percorso di infrastrutture viarie anche di una certa importanza quali statali e provinciali quasi sempre di attraversamento dei centri abitati, eventualmente da mettere in sicurezza. Tale scelta è stata motivata da una serie di considerazioni:

- la necessità di realizzare percorsi adatti alla mobilità lenta sia per incrementare una forma di turismo sostenibile che per migliorare la qualità della vita dei cittadini stessi che, in gran parte, sono privati non solo di una infrastruttura ciclabile di attraversamento e collegamento dei comuni ma anche di comodi percorsi pedonali;
- il rilevamento del miglior percorso, ovvero, la considerazione che le strade principali seguono orograficamente le traiettorie più comode sia come chilometraggio che per le pendenze;
- la considerazione che un corridoio ciclabile a lunga percorrenza debba offrire in più punti, possibilmente non particolarmente distanti tra loro, servizi quali: bar, caffè, ristoranti, servizi igienici, fontane, meccanici per biciclette; tutti servizi maggiormente presenti nei centri abitati;

- la considerazione che alcuni comuni fossero attrattivi turisticamente di per se e potessero offrire direttamente lungo il percorso ciclabile di attraversamento alcune ricchezze di interesse storico architettonico;

Le indicazioni fornite dalla Fiab davano luogo ad una doppia interpretazione dell'attraversamento appenninico per raggiungere la costiera adriatica: se per il primo tratto del corridoio, il collegamento da Napoli ad Avellino, l'identificazione del percorso era già predefinita dal tracciato di via Nazionale delle Puglie; da Avellino verso Potenza in direzione Bari la direttrice da identificare non era univoca. Si sono venuti ad individuare due percorsi di collegamento delle città di Avellino e Potenza.

Un primo percorso è stato individuato attraversando la città di Salerno e la piana del Sele per raggiungere Romagnano scalo (Sa) e collegarsi con il percorso lucano così come indicato dalla Fiab. Un secondo percorso attraversa l'irpinia alle falde dei Monti Picentini e raggiunge il comune di Sant'Andrea di Conza al confine con la Basilicata.

Tali valutazioni si sono trovate a coincidere con quelle elaborate dai tecnici progettisti incaricati per l'individuazione dei percorsi lucani ed in seguito a consultazioni si è deciso di presentare entrambi i percorsi alternativi.

Nello studio delle ipotesi per una prima delimitazione del corridoio ciclabile si sono tenuti in considerazione principalmente tre fattori:

- l'esistenza sul territorio di azioni, già in essere o in progetto, riguardanti la realizzazione di piste ciclabili e/o di tratti ferroviari dismessi da poter proporre come tali;
- l'entità dei flussi di traffico delle strade esaminate e il contesto ambientale generale;
- l'orografia del territorio, ovvero la percentuale di pendenza dei percorsi.

L'area di studio è stata suddivisa in quattro tracciati, a loro volta suddivisi in segmenti, così come indicato dagli allegati fascicoli dell'infrastruttura ciclabile. L'individuazione dei tracciati e i loro rispettivi punti di origine e termine, ossia i nodi di tracciato, sono stati fatti corrispondere con le città campane attraversate dal corridoio ciclabile. I segmenti sono stati individuati sulla base di rilevabili caratteristiche di omogeneità dell'infrastruttura viaria.

Come già precedentemente accennato si sono in definitiva individuati due percorsi alternativi per la via dei Borboni per il tratto da Avellino a Potenza :

- a. Avellino – Sant'Andrea di Conza (AV) – Potenza
- b. Avellino – Salerno – Salvitelle (SA) - Potenza

I tracciati di studio sono stati in definitiva così suddivisi:

- > Tracciato 1 : Napoli – Avellino (51,6 Km)
- > Tracciato 2 : Avellino – Salerno (45,9 Km)
- > Tracciato 3 : Salerno – Salvitelle SA (81,9 Km)
- > Tracciato 4 : Avellino – Sant'Andrea di Conza AV (66,4 Km)

In linea di massima l'intero corridoio individuato si sviluppa su infrastrutture viarie già esistenti di tipo "promiscuo" ; un tratto di 13 Km, nella provincia di Napoli, verrà realizzato su sede propria sfruttando una parte di circumvesuviana dismessa.

T1 - Tracciato da Napoli ad Avellino (suddiviso in quattro segmenti rilevati)

Origine: via comunale Tavernola, Napoli.
 Fine: viale Italia, Avellino
 Lunghezza: 51,6 km

Comuni attraversati: Napoli, Casoria, Casalnuovo, Pomigliano d'Arco, Castello di Cisterna, Brusciano, Mariglianella, Marigliano, San Vitaliano, Scisciano, Saviano, Nola, Casamarciano, Tufino, Sperone, Baiano, Mugnano del Cardinale, Monteforte Irpino, Mercogliano, Avellino

Il primo tracciato che collega la città di Napoli con la città di Avellino ricalca in gran parte l'itinerario della storica "Regia Via delle Puglie" l'antica via di collegamento fra Napoli e la Puglia, che ancora oggi attraversa l'Irpinia.

La strada consentiva l'approvvigionamento cerealicolo di Napoli che, dal XVI secolo, in seguito anche ad un potenziamento della strada stessa, venne a basarsi sul grano pugliese. Interessante segnalare che Carlo III fece costruire nel Settecento una serie di monumentali fontane con lo scopo di abbellire la strada e rendere più comodo il viaggio a quanti la percorrevano. Tra le fontane borboniche più caratteristiche del percorso della Via delle Puglie possiamo citare, a titolo esemplificativo, la *Fontana di Monteforte* (visibile anche dall'autostrada in direzione Napoli) e la *Fontana dei tre Cannoli* ad Avellino.

Il primo tratto del corridoio ciclabile, in uscita dalla città di Napoli, dall'aeroporto fino a Casalnuovo, ricalca il percorso già individuato dall'ufficio Sit della provincia di Napoli in sede di elaborazione della rete ciclabile provinciale per il Ptcp. Il percorso si estende lungo un'area laterale dell'aeroporto per poi dirigersi verso la campagna circostante sfruttando tracciati già esistenti; tale scelta permette di evitare zone particolarmente urbanizzate e trafficate e risulta particolarmente strategica come punto di interscambio nodale con l'aeroporto.

Il percorso prosegue per circa 13 km lungo la tratta della ex-circumvesuviana dimessa dove sono previsti i lavori per la realizzazione di una pista ciclabile da Casalnuovo a Scisciano su sede propria. Il progetto è elaborato dalla provincia di Napoli - Città Metropolitana - Area Viabilità e Lavori Pubblici e sono già stati realizzati i tratti del Comune di Pomigliano (Km 1,3 circa) e dal Comune di Brusciano (Km 0,700 circa)

Il Tracciato Napoli-Avellino prosegue lungo le campagne del Nolano su percorsi anche qui in parte già individuati in sede di Ptcp e si innesta poi su via Nazionale delle Puglie introducendosi nella provincia di Avellino e proseguire fino a quest'ultima.

La maggior criticità del percorso è costituita da un aumento progressivo della pendenza avvicinandosi al comune di Monteforte Irpino per poi ridiscendere verso Avellino. Si passa da quota 277 mt slm di Mugnano del Cardinale a una quota di 635 mt slm con una pendenza media del 4% per poi raggiungere quota 370 mt. slm per la città di Avellino. Altro fattore critico è costituito per l'intera area provinciale di Napoli da un alto flusso veicolare e da un certo degrado del territorio; anche da Monteforte Irpino alla città di Avellino si è registrato un traffico elevato essendo la zona molto sviluppata commercialmente.

Il territorio attraversato dal primo tracciato offre una molteplicità di attrattori di tipo culturale, storico e artistico lungo tutto il tracciato e di bellezze naturalistiche in corrispondenza dei comuni appartenenti alla Comunità Montana del Vallo Lauro Baianese e al Parco Regionale del Partenio.

Tra le attrattive di maggior interesse si segnalano: le basiliche paleocristiane di Cimitile, anche se il comune non è direttamente attraversato dal percorso; il Duomo, i musei e i reperti archeologici di Nola; l'anfiteatro romano e le grotte di Avella; i percorsi naturalistici del Parco del Partenio.

Il percorso non è servito da una linea ferroviaria diretta ma solo da autolinee.

Il tracciato 1 è stato suddiviso in 4 segmenti.

- Segmento 1 – via comunale Tavernola Napoli – via Nazionale delle Puglie, Casalnuovo Na
Lunghezza: 5 km – Pendenza media 0%
- Segmento 2 – via Nazionale delle Puglie, Casalnuovo Na – Scisciano (NA)
Lunghezza: 13 km – Pendenza media 0%
- Segmento 3 – Scisciano(Na) – Mugnano del Cardinale (AV)
Lunghezza: 17,7 km – Pendenza media 3%

- Segmento 4 Mugnano del Cardinale (AV) – viale Italia, Avellino
Lunghezza: 15,7 km Pendenza media 4%, max 7%

T2 -Tracciato Avellino – Salerno (suddiviso in cinque segmenti rilevati)

Inizio: viale Italia Avellino
Fine: lungomare Trieste Salerno
Lunghezza: 45,9 km
Comuni attraversati: Avellino, Atripalda, Santo Stefano del Sole, S. Lucia di Serino, Cesinali, Serino, Solfora, Montoro Superiore, Montoro Inferiore, Mercato S. Severino, Fisciano, Baronissi, Pellezzano, Salerno.

Il tracciato parte dalla città di Avellino in viale Italia, il corso principale della città, attualmente oggetto di lavori di risistemazione e che probabilmente resterà chiuso al traffico veicolare, per proseguire verso Atripalda e di qui immettersi nella piana serinese solcata dal fiume Sabato. Da Serino si comincia a salire per superare le colline avellinesi e toccare la parte più alta del percorso 570 mt slm e raggiungere la conca di Solfora, quindi Montoro e Mercato San Severino proseguendo con andamento pianeggiante.

L'ultimo tratto segue la strada Statale 88 dei Due Principati che sin dal medioevo collegava Salerno, Avellino e Benevento, attraversando la conca del fiume Irno fino a raggiungere la città di Salerno e il lungomare.

L'individuazione del percorso ha evidenziato da subito la difficoltà principale dovuta al superamento di pendenze critiche essendo il territorio caratterizzato da una orografia varia con notevoli contrasti altimetrici. Una prima ipotesi di percorso ha riguardato la statale N° 88, anche detta Strada Statale dei Due Principati, sin dall'uscita di Avellino per poi seguirla attraversando i comuni di Bellizzi Irpinio, Contrada, Forino e Petruro.

Tale percorso è il più breve ma dal rilevamento in loco si sono riscontrati una serie di fattori negativi per la proposta di corridoio ciclabile quali:

- > la carreggiata si restringe in alcuni tratti come i centri abitati di Bellizzi Irpino e Contrada;
- > tutto il percorso presenta una notevole pendenza (Avellino – Contrada 7% di media) . Il tratto più critico da Contrada a Petruro Irpino dove si passa da quota 202 mt slm a quota 405 mt slm attraverso una serie di tornanti con pendenza che supera il 1'8% per una distanza di circa tre chilometri.

La scelta si è riversata sulla direzione innanzi descritta che segue l'andamento dell'autostrada Avellino – Salerno, passando per Atripalda e attraversando la vallata serinese lungo il fiume Sabato. All'uscita di Atripalda si imbecca la Strada Provinciale 5 che si percorre senza difficoltà fino a raggiungere il comune di Serino; di qui, sempre seguendo la SP 5 e proseguendo verso Solfora, si riscontra una certa criticità per la pendenza. Da Serino a Solfora il percorso si articola per 3,8 Km in salita passando attraverso una serie di tornanti da quota 429 mt slm (via Roma SP/5) a quota 579 mt slm con una pendenza media del 4%.

Proseguendo la strada ridiscendere a quota 457 msl con una pendenza media dell'8%. d fino ad incrociare il territorio di Mercato San Severino; da questo punto in poi ci si immette sulla statale n°88 e si raggiunge la città di Salerno ed il lungomare. L'ultimo tratto del percorso che interessa il territorio comunale di Pellezzano fino a raggiungere la città di Salerno presenta comunque alcune criticità quali: è caratterizzato da un alto flusso veicolare;

la carreggiata si restringe in alcuni tratti nei quali non è presente neanche un marciapiede e si riscontra anche un aumento di pendenza che comunque si mantiene sotto l'8%.

Le quote altimetriche tra Serino e Solfora partono da 352 mt slm per raggiungere quota 629 mt slm e ridiscendere a quota 426 mt slm di Solfora con una pendenza media del 5% circa.

Per la tratta da Avellino a Salerno non si sono riscontrate azioni riguardanti la realizzazione di piste ciclabili o ciclopedonali sul territorio interessato.

L'intero percorso è comunque servito dalla linea ferroviaria Salerno- Avellino - Benevento con punti di scalo a: Marcato San severino, Solfora, Fisciano, Serino.

Il tracciato 2 è stato suddiviso 5 segmenti.

- Segmento 1: viale Italia, Avellino – Atripalda (AV)
Lunghezza: 5,0 Km – Pendenza media 0,5 %
- Segmento 2: Atripalda – Santa Lucia di Serino (AV)
Lunghezza: 7,4 Km – Pendenza media 0,5%
- Segmento 3: Santa Lucia di Serino (AV) – Solfora (AV)
Lunghezza: 12,0 Km – Pendenza media 4% , max 10%
- Segmento 4: Solfora (AV) – Baronissi (SA)
Lunghezza: 13,6 - Pendenza media 0,01%
- Segmento 5: Baronissi (SA) – Salerno.
Lunghezza: 7,9 Km - Pendenza media 3%

T3 - Tracciato Salerno – Salvitelle (SA) (suddiviso in cinque segmenti rilevati)

Origine: lungomare Trieste, Salerno.

Fine: Salvitelle (SA)

Lunghezza: 81,92 km

Comuni attraversati: Salerno, Pontecagnano (SA), Bellizzi (SA), Battipaglia (SA), Eboli (SA), Campagna (SA), Contursi, Scicignano degli Alburni (SA), Buccino (SA), Salvitelle (SA).

Il corridoio individuato parte da Salerno sul bel lungomare Trieste e prosegue lungo la costa sulla strada provinciale N°75 per circa 10 Km. Tale scelta ha tenuto conto della pista ciclabile che è stata proposta in sede di elaborazione del Ptcp da parte della provincia di Salerno già in parte finanziata attraverso il Pi (Progetto Integrato) Piana del Sele; la pista, se realizzata, si svilupperà da Salerno fino alla foce del Sele.

In località Magazzino si imbecca una strada che attraversando longitudinalmente la piana del Sele, per circa 4,5 Km, si immette in prossimità del centro di Pontecagnano sulla statale N°18. Si prosegue lungo la statale per circa 20 Km attraversando i comuni di Bellizzi, Battipaglia ed Eboli. Superato quest'ultimo si prosegue lungo la ormai statale N°19 e ci si immette sulla statale N°91; la pendenza fino a questo punto è pressoché nulla.

Di qui il paesaggio ed il territorio attraversato si trasformano totalmente. La statale N° 91 sale da quota 100 msl fino a raggiungere quota 270 msl per circa 12,11 Km con tratti di pendenza comunque non superiori all'8%. Si ridiscende verso Contursi ed il Bivio di Palomonte per altri 14 Km; percorrendo altri 3 Km con una pendenza del 4% si ridiscende sulla strada che fiancheggia la Salerno – Raggio Calabria e si attraversa Buccino Scalo fino a raggiungere il confine regionale in territorio comunale di Salvitelle per poi proseguire verso Vietri di Potenza e quindi Potenza.

Le criticità riscontrate lungo tutto il tracciato sono differenti: particolarmente trafficato il tratto che attraversa i comuni di Pontecagnano, Battipaglia e Bellizzi lungo le statali N°18 e N°19; a tratti la carreggiata, comunque con un buon asfalto e ben tenuta, si restringe e la situazione si complica a causa dei continui parcheggi su entrambi i lati. Molto bella paesaggisticamente la statale N°91, quasi tutta alberata, con tratti panoramici e un buon asfalto ma con un traffico veicolare pressoché nullo e particolarmente isolata per circa 20 Km. Lungo il tracciato è possibile usufruire delle autolinee da Salerno fino a Potenza e della linea ferroviaria Salerno – Potenza – Metaponto con scalo a Battipaglia, Eboli, Campagna, Buccino, Scicignano, Romagnano al Monte.

Il tracciato 3 è stato suddiviso in 5 segmenti:

- Segmento 1: lungomare Trieste, Salerno – località Magazeno (SA)
Lunghezza: 10,4 Km - Pendenza media 0%
- Segmento 2: località Magazzeno (SA) - località Verticelli, Campagna (SA)
Lunghezza: 26,2 Km – Pendenza media 1%
- Segmento 3: località Verticelli, Campagna (SA) – Bivio di Palomonte (SA)
Lunghezza: 26,2 Km – Pendenza 5% , max 8%
- Segmento 4 : Bivio di Palomonte (SA) – Salvitelle (SA)
Lunghezza: 19,1 Km - Pendenza media 4%

T4 - Tracciato Avellino – Sant’Andrea di Conza (suddiviso in tre segmenti rilevati)

Origine: viale Italia, Avellino
Fine: Sant’Andrea di Conza
Lunghezza: 66,4 km
Comuni attraversati: Avellino, Atripalda, S. Potito Ultra, Parolise, Chiusano S. Domenico, Castelvenere sul Calore, Montemarano, Castelfranci, Nusco, Lioni, Conza della Campania, S. Andrea di Conza

Il tracciato si sviluppa completamente in territorio irpino. Partendo da viale Italia, il corso principale di Avellino, si prosegue lungo Corso Vittorio Emanuele fino ad imboccare via Francesco Tedesco costeggiando la stazione di Avellino; da questa, si raggiunge il bel centro di Atripalda. Immettendosi su via Roma e via Cammarota si raggiunge la strada provinciale San Potito-Candita fino ad attraversare i piccoli centri di S.Potito Ultra 495 mt. slm e Parolise 534 mt. slm. Il percorso, da Atripalda in poi è completamente immerso nel verde ed è caratterizzato da un basso livello di traffico e una certa panoramicità e tranquillità, ma, essendo in salita, non mancano tratti di pendenza critica (8%) se pur brevi come la salita di 1,7 km che porta a San Potito Ultra. Lungo la strada si trovano segnalazioni per le strade del vino essendo il territorio interessato dalla produzione dei famosi vini irpini DOCG Fiano e Graco.

Si prosegue lungo la strada provinciale N°39 costeggiando la Ofantina nuova, strada a scorrimento veloce, e si costeggiano i caratteristici centri di Chiusano San Domenico e Castelvetere sul Calore. Per tutto il tratto la carreggiata è ampia e ben tenuta, ma anche in questa seconda parte del percorso non mancano tratti di pendenza critica. Si segnala la discesa da Castelvetere di circa 7 km con una pendenza media del 7%.

Il percorso prosegue lungo la SS N°400 attraversando i territori comunali di Montemarano, Castelfranci e Nusco fino ad immettersi sulla SS N° 7 attraversando il centro di Lioni. La terza parte del percorso di circa 20 Km non presenta particolari difficoltà né criticità essendo le strade ben tenute, a tratti alberate, con un buon livello di sicurezza e tranquillità e i territori attraversati abbastanza ben preservati e piacevoli.

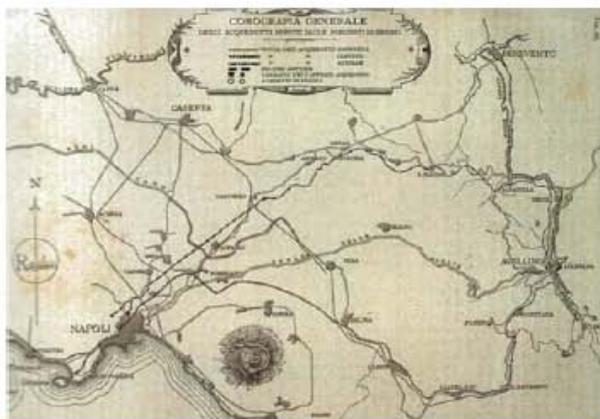
Da Lioni si prosegue lungo la SS N° 7 fino a fiancheggiare il lago artificiale di Conza dove è stata istituita un'oasi WWF per la avifauna; tappa ideale per una piacevole sosta in bicicletta. Un breve tratto in salita conduce al comune di Sant’Andrea di Conza da cui poi proseguire in territorio lucano verso Pescopagano, Castelgrande e quindi Potenza.

Per l'intero percorso del tracciato si è ritenuto opportuno evitare la strada a scorrimento veloce Ofantina senza ipotizzare la realizzazione di una apposita corsia ciclabile perché la strada è particolarmente trafficata, soprattutto avvicinandosi alla città di Avellino, e attraversa numerose gallerie pericolose per dei cicloturisti.

Il tracciato 4 è stato suddiviso in 3 segmenti:

- segmento 1: viale Italia, Avellino – Parolise (AV)
Lunghezza: 9,9 Km - Pendenza media 3%, max 8%
- segmento 2: Parolise (AV) – Castelvetere sul Calore (AV)
Lunghezza: 10,2 Km - Pendenza media 4%, max 10%
- segmento 3: Castelvetere sul Calore(AV) – Lioni (AV)
Lunghezza: 26,1 Km – Pendenza media 4%
- segmento 4: Lioni (AV) – Sant’Andrea di Conza (AV)
Lunghezza = 20,2 Km - Pendenza media 1,5%

Tracciato T1 dalla città di Napoli alla città di Avellino



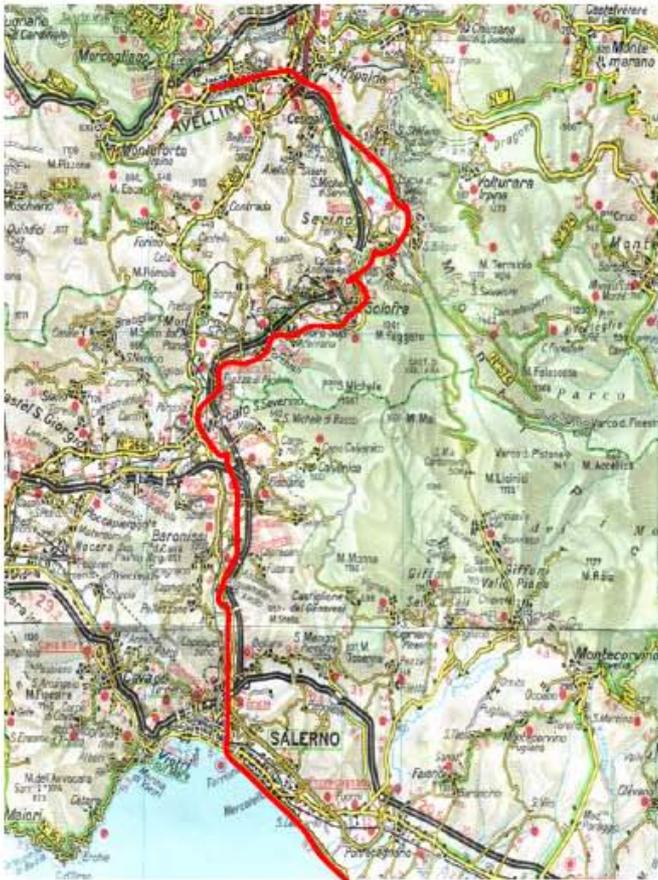
Inizio: Napoli
Fine: Avellino
Province: Napoli e Avellino
Comuni: Napoli, Casoria, Casalnuovo, Pomigliano d'Arco, Castello di Cisterna, Brusciano, Mariglianella, Marigliano, San Vitaliano, Scisciano, Saviano, Nola, Casamarciano, Tufino, Sperone, Baiano, Mugnano del Cardinale, Monteforte Irpino, Mercogliano, Avellino.

Sviluppo: Km. 51,6
Pendenze: min 0% - max 7%
Tipologia: percorso promiscuo 75% e ciclabile 25%
Impegno: medio
Tracciato: cicloturistico
Attrattori: le basiliche paleocristiane di Cimitile; il Duomo, i musei e i reperti archeologici di Nola; il centro storico di Marigliano, l'anfiteatro romano, i reperto archeologici e le grotte di Avella; le bellezze naturalistiche del Parco del Partenio.

Il tracciato è suddiviso in quattro segmenti rilevati:
T1/S1 Napoli, Capodidichino – Casalnuovo (NA)
T1/S2 Casalnuovo (NA) – Scisciano (NA)
T1/S3 Scisciano(NA – Mugnao del Cardinale (AV)
T1/S4 Mugnano del Cardinale (AV) - Avellino



Tracciato T2 dalla città di Avellino alla città di Salerno



- Inizio: Avellino, viale Italia.
Fine: Salerno, lungomare Trieste.
Province: Avellino e Salerno
Comuni: Avellino, Atripalda, Santo Stefano del Sole, S. Lucia di Serino, Cesinali, Serino, Solofra, Montoro Superiore, Montoro Inferiore, Mercato S. Severino, Fisciano, Baronissi, Pellezzano, Salerno.
Sviluppo: Km. 45,9
Pendenze: min 1% - max 10%
Tipologia: percorso promiscuo
Impegno: medio-alto
Tracciato: operativo
Attrattori: Avellino; l'area archeologica e il centro storico di Atripalda; le chiese, l'area archeologica e il parco faunistico di Serino; il Monte Terminio; S. Lucia di Serino e il palazzo dove nacque S. Giuseppe Moscati, il castello e il parco archeologico di Mercato S. Severino; Salerno.

Il tracciato è suddiviso in cinque segmenti rilevati:

- T2/S1 Avellino, viale Italia - Atripalda AV
- T2/S2 Atripalda AV – Santa Lucia di Serino AV
- T2/S3 Santa Lucia di Serino AV – Solofra AV
- T2/S4 Solofra AV – Baronissi SA
- T2/S5 Baronissi SA - Salerno



Tracciato T3 dalla città di Salerno alla città di Salvitelle(SA)



Inizio: Salerno, lungomare Trieste
Fine: Salvitelle (SA)
Province: Salerno
Comuni: Salerno, Pontecagnano, Bellizzi, Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi, Scicignano degli Alburni, Buccino, Salvitelle.
Sviluppo: Km. 81,92
Pendenze: min 0% - max 8%
Tipologia: percorso promiscuo 87% e ciclabile 13%
Impegno: medio-alto
Tracciato: operativo
Attrattori: Salerno; il museo e il parco archeologico di Pontecagnano; il "Castelluccio" di Battipaglia; le oasi naturalistiche di Campagna; la chesa paleocristiana di Palomonte

Il tracciato è suddiviso in cinque segmenti:

T3/S1 lungomare Trieste, Salerno – località Magazzeno
T3/S2 località Magazzeno SA – Campagna SA
T3/S3 Campagna SA – bivio di Palomonte
T3/S4 bivio di Palomonte – Salvitelle (SA)



3. La Via dei Pellegrini.

Premessa

Nella struttura della rete ciclabile nazionale inserita nel progetto Eurovelo, ragnatela di percorsi ciclabili che coprono l'intera Europa, l'itinerario denominato "Via dei Pellegrini" fa riferimento alla via Francigena, sulle tracce del percorso di Eurovelo 5 che, nel tratto italiano, dal confine di Chiasso/Como, tocca Milano, Parma, Lucca, Siena, Roma e quindi, attraverso la Campania e le Puglie, raggiunge Brindisi, per poi proseguire, via mare, sino a Gerusalemme.

L'approccio metodologico allo studio ha visto la necessità di un approfondimento dell'ipotesi Eurovelo attraverso una ricognizione storica e culturale della via dei Pellegrini, con l'obiettivo di individuarne le tracce residue e di evidenziarne l'altissimo valore simbolico di elemento di connessione tra civiltà diverse, con l'obiettivo, comunque, di poter formulare concrete ipotesi di un itinerario ciclabile facilmente fruibile.

Le indicazioni contenute nella proposta Eurovelo definiscono genericamente un percorso che, da Roma a Brindisi, utilizza in parte il tracciato della via Appia, (312 a.C. – 190 a.C.) in parte del tracciato della via Latina-via Casilina, per proseguire poi verso Melfi.

La via Appia entrava in Campania da Minturno (con una variante verso Mondragone), e, passando per Capua, Arpaia, Benevento, Mirabella Eclano sino a Venosa in Basilicata, proseguiva verso Brindisi.

Da Benevento partiva una biforcazione, l'Appia Traiana, che entrava direttamente nelle Puglie a Troia e, passando per Canosa, proseguiva per Bari; nell'epoca delle Crociate la via Traiana fu conosciuta anche come via Francigena del Sud (prolungamento del cammino di Sigerico).

La via Latina, antecedente alla realizzazione della via Appia (334 a.C.) dal Lazio entrava in Campania procedendo verso Caianello e da qui verso Teano, Cales (nel tenimento dell'attuale Calvi Risorta) e Capua, dove si ricongiungeva con l'Appia.

Nel medioevo il termine Latina si modifica in Casilina, dal punto terminale del percorso Casilinum (Capua).

Nella ricostruzione storica sulle poche fonti esistenti attestanti le vie dei pellegrini nel corso del medioevo sono individuabili più percorsi, tenendo conto che sino ai primi decenni dell'anno 1000 la via marittima era preferita a quella terrestre.

Una delle prime documentazioni è testimoniata nel resoconto del viaggio di Tesobondo, compiuto tra l'867 e l'870, che, raggiunta Benevento attraverso la via Appia o la via Latina, segue il percorso dell'Appia Traiana.

Dall'anno mille la via Traiana, via Francigena del sud, anche in virtù delle condizioni di sicurezza determinate dalla pax normanna, assume una sua precisa configurazione come "via peregrinalis", riscontrabile anche nei percorsi seguiti dai crociati.

Significativi resoconti di viaggio nei quali ciò è evidenziato sono quelli dell'abate islandese Nikulas di Munkathevera (1154) e del re di Francia Filippo Augusto (terza crociata 1197).

Proveniente dalla via Casilina, dopo Capua l'abate tocca Benevento, Siponto e prosegue per Barletta; mentre il re di Francia, sbarcato a Otranto, torna per Barletta, Salpi, Troia e Sant'Eufemia. Un'altra importante testimonianza è quella riscontrabile nel "Dittamondo" di Fazio degli Uberti in cui lo scrittore illustra il percorso citando la direttrice dell'Appia Traiana.

Nel duecento assumono importanza, oltre ai porti delle Puglie (terminali della via dei Pellegrini), anche il sistema portuale del Tirreno, nel quale riveste un ruolo di primo piano il porto di Messina.

Nel trecento, con il crescente predominio di Venezia nei trasporti marittimi e con il monopolio per i viaggi in Terrasanta, la via dei Pellegrini perde gran parte della sua antica importanza, contribuendo alla crisi sociale ed economica del Mezzogiorno nel secolo successivo.

Come detto in precedenza la via Latina-Casilina era quella privilegiata dai pellegrini per passare dal Lazio alla Campania, da Cassino a Capua, toccando Mignano Montelungo, Teano, e Calvi (antica Cales).

I pellegrini che sceglievano l'itinerario costiero, o si imbarcavano a Terracina per raggiungere i porti della Sicilia o proseguivano lungo la via Appia, entrando in Campania a Minturno e raggiungendo Capua attraverso Sessa Aurunca e Cerignola, anche se in questo periodo storico l'area tra il Garigliano e il Volturno si presentava come un unico vasto stagno.

Nel Medioevo la strada che collegava Capua con Benevento ricalcava in massima parte l'antica Appia, passando da Maddaloni, Santa Maria a Vico, le Forche Caudine, Arpaia e costeggiando il corso del torrente Corvo, affluente del Calore, giungeva a Benevento.

Infine, oltre Benevento, l'antica Appia proseguiva in direzione di Taranto, passando per Eclano e Venosa.

Con questo quadro di riferimento si è proceduto ad un approfondito lavoro sul campo, per verificare la possibilità del recupero della griglia storica dei percorsi finalizzato agli obiettivi del progetto Cyronmed; per cui sono stati innanzitutto analizzati i percorsi "storici" dell'Appia, nelle sue varianti, e della via Latina e Casilina.

Sulla base di vari sopralluoghi, effettuati in collaborazione con gli esperti dell'associazione "Cicloverdi Campania", sono ovviamente emerse una serie di difficoltà sulle reali possibilità di poter utilizzare i tratti storici come reali segmenti della rete Eurovelo; ciò per una serie di motivazioni, legate soprattutto alle attuali caratteristiche funzionali di questi assi stradali, che in molti tratti hanno conservato l'antica funzione principali strade di connessione del territorio, con conseguenziale presenza di elevati carichi veicolari, anche di mezzi pesanti, che ne sconsigliano un uso cicloviario.

Queste condizioni sono risultate particolarmente evidenti nel tratto della via Latina/Casilina tra Teano e Capua e tra quest'ultima città e Benevento.

A questa fase di analisi territoriale si è accompagnata una ricognizione dei piani, dei programmi, di proposte progettuali o di interventi già realizzati, relazionabili alla studio di fattibilità, in grado di poter contribuire ad indirizzare le scelte progettuali.

Per gli aspetti relativi alla pianificazione va evidenziata l'attuale fertile fase in cui gli aspetti della riorganizzazione del territorio campano sono affrontati con una serie di strumenti di pianificazione che, anche sulla base della recente legge urbanistica della Regione Campania, hanno l'obiettivo di costruire un quadro normativo e strategico per lo sviluppo sostenibile della Campania coerente in tutti i suoi livelli applicativi.

In questo scenario, oltre alla legge 16 del 2004, vanno inseriti il Piano Territoriale Regionale, adottato dalla Giunta Regionale ed in fase di approvazione da parte del Consiglio, i Piani territoriali delle province di Caserta, Benevento e Avellino; inoltre vanno ricordate, ai fini del presente studio, la rilevanza che le linee guide per il paesaggio in Campania, definite nel PTR, in attuazione della Convenzione Europea del Paesaggio, assumono negli interventi interessanti il territorio regionale, in particolare attraverso l'obiettivo di "dare attuazione a principi di sostenibilità, di tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio, dei paesaggi, dello spazio rurale e aperto e del sistema costiero".

E' utile evidenziare che in tutti gli strumenti urbanistici citati, ed in particolare nei Piani territoriali provinciali, è possibile individuare strategie ed obiettivi all'interno dei quali la proposta dell'itinerario della "Via dei Pellegrini" appare perfettamente coerente.

Dal lavoro di ricognizione effettuato sono risultati inoltre in corso una serie di iniziative pubbliche in grado di relazionarsi con la proposta Eurovelo, in particolare la proposta di recupero del Regio Tratturo beneventano, e soprattutto l'ipotesi progettuale "La Via Francigena del Sud" sviluppata nell'ambito dei progetti LEADER "I Cammini d'Europa".

Infine sono stati individuate alcune iniziative in corso o già completate, relative alla realizzazione di percorsi ciclabili; esse risultano particolarmente significative per la città di Mondragone (CE), nella quale già sono presenti molti tratti stradali ciclabili ed è in corso di realizzazione una rete ciclopedonale di circa 15 Km, e nella città di Benevento ove recentemente è stata inaugurata una pista ciclabile su un tratto ferroviario dismesso di circa 7 Km.

Sulla base di tutte queste operazioni di analisi ed indagini e sulla base delle rilevazioni effettuate su più tratti, molti dei quali successivamente esclusi dall'itinerario principale ma recuperabili in un ambito di rete regionale, e sulla base di valutazioni sulla reale concretizzazione della proposta, con particolare riferimento all'orografia dei luoghi (privilegiando soluzioni con la minima pendenza) e alle caratteristiche funzionali delle strade (caratteristiche geometriche e carichi veicolari) lo studio di fattibilità per "Via dei Pellegrini" formula due possibili opzioni legate alla connessione della via dei Pellegrini sul confine laziale e nel contempo alla possibile interconnessione tra via dei Pellegrini e via del Sole.

Lo scenario così individuato consente di immaginare la continuità del tratto campano indipendentemente dalla volontà di realizzazione e dai tempi di elaborazione della tratta laziale; per tale motivo il percorso ipotizzato entra con una biforcazione dal Lazio in Campania (o attraverso Mondragone per la direttrice tirrenica, o attraverso Mignano Montelungo per la direttrice interna) che si incontrano all'altezza del borgo di Amorosi, e da qui prosegue verso Benevento per connettersi all'itinerario pugliese nel nodo di Savignano Irpino (scambio ferro).

L'intero itinerario viene a caratterizzarsi sia per la sua valenza culturale per un'attuale riproposizione degli antichi itinerari toccando luoghi di altissimo valore storico come Sinuessa, Capua, Benevento etc., sia per il valore paesaggistico ed ambientale delle aree toccate, infatti esso attraversa o lambisce aree protette di altissimo valore naturalistico come il Parco regionale del Partenio, il Parco regionale di Roccamonfina, il Parco regionale del Taburno Camposauro, i siti di interesse comunitario dei Monti di Mignano Montelungo, delle catene di Monte Cesima e di Monte Maggiore, il lago di Carinola, Monte Massico, Camposauro, sia per attraversare luoghi di produzione agroalimentare caratteristica e di alta qualità (mozzarella, vini, torrione etc.)

In linea di massima la rete dei percorsi individuata (222 Km.) si sviluppa su infrastrutture viarie già esistenti di tipo "promiscuo"; in parte su tratti urbani (circa 50 km.), in parte su tratti extraurbani (164 Km.) (strade provinciali o intercomunali con bassi volumi di traffico), e in parte minore su piste ciclabili su sede propria (8 km. Mondragone e Benevento).

In una prospettiva di attuazione del progetto appare opportuno che, attraverso ordinanze sindacali o azioni consequenziali a scelte degli specifici piani di settore (Piani urbani del traffico, piani della sicurezza urbana, piani della mobilità), i tratti promiscui urbani siano regolamentati con azioni a favore della mobilità ciclistica, come individuati dal Codice della strada, non necessariamente concretizzabili in percorsi su sede propria ma attivando, in alternativa, specifiche misure di moderazione della velocità degli autoveicoli (traffic calming) attraverso l'istituzione di zone 30, aree ambientali, zone a traffico limitato, isole pedonali etc.

Le connessioni interregionali sono relative al Lazio e alle Puglie, dal Lazio con una biforcazione con un caposaldo avente origine in Mignano Montelungo, utilizzando la via Casilina, e con un altro caposaldo in Mondragone, in connessione con la "Ciclopista del Sole" proveniente dalla foce del Garigliano; i due rami si incrociano all'altezza di Amorosi da dove proseguono, come unico itinerario, verso Savignano Irpino dove, per le difficoltà di prosecuzione su sede stradale a causa di eccessivi carichi veicolari sulla SS. 90 e per le eccessive pendenze di itinerari alternativi, l'ipotesi progettuale, concordata e condivisa con i gruppi di lavoro delle Puglie e della Basilicata, prevede l'utilizzo della tratta ferroviaria per raggiungere il percorso pugliese, presso la stazione ferroviaria di Svignano/Greci.

Le ipotesi formulate interessano i territori dei seguenti comuni:

Mignano Montelungo, Presenzano, Conca della Campania, Vairano Patenora, Pietravairano, Pietramelara, Roccaromana, Baia Latina, Dragoni, Caiazzo, Limatola, Castelcampagnano, Amorosi,

Telese, Castelvenere, Guardia Sanframondi, S. Lorenzo Maggiore, Ponte, Torrecuso, Benevento, Paduli, Sant'Arcangelo Trimonte, Apice, Buonalbergo, Ariano Irpino, Savignano Irpino, Mondragone, Falciano del Massico, Capua.

L'area di studio è stata suddivisa in quattro tracciati, a loro volta suddivisi in segmenti, così come indicato dagli allegati fascicoli dell'infrastruttura ciclabile:

Tracciato T1 : Mignano Montelungo – Amorosi (62 Km)

Tracciato T2 : Amorosi – Benevento (40 Km)

Tracciato T3 : Benevento – Savignano Irpino (54 Km)

Tracciato T1bis Mondragone/Capua/Amorosi (66 Km.
(*connessione Via dei Pellegrini con ciclopista del Sole*)

T1 - Tracciato da Mignano Montelungo a Amorosi (suddiviso in ventuno segmenti rilevati).

Origine:	via Casilina, Mignano Montelungo.
Fine:	incrocio SS 87, in prossimità di Amorosi
Lunghezza:	62 km
Località attraversate:	Mignano Montelungo, Vairano Patenora, Pietra Vairano, S. Felice, Baia e Latina, Dragoni, Alvignano, Ruviano, Amorosi.

Stazioni ferroviarie presenti lungo il percorso: Tora/Presenzano, Vairano/Caianello.

L'inizio della "Via dei Pellegrini", nella parte della Campania interna e sulle tracce della via Casilina/via Latina, può essere individuabile nel centro di Mignano Montelungo, (3.310 ab.) piccolo centro al confine tra Campania e Lazio, con la presenza di un caratteristico quartiere storico medievale "La Cicuta" e con interessanti scorci panoramici sul paesaggio circostante, di grande rilevanza naturalistica, come i siti di interesse comunitario dei Monti di Mignano Montelungo.

Da Mignano si prosegue lungo la Casilina per circa 12 Km, su una strada poco trafficata, con dolci saliscendi e con piacevoli viste sul paesaggio.

Arrivati a Vairano Patenora (6.259 ab.), centro dotato di servizi, con la presenza di un caratteristico borgo medievale e di un castello di origine normanna, ed in prossimità del luogo ove avvenne lo storico incontro tra Garibaldi e Vittorio Emanuele II, l'itinerario lascia la Casilina, per puntare verso Pietra Vairano.

La scelta di abbandonare la Casilina è motivata da un notevole incremento dei carichi veicolari, soprattutto mezzi pesanti, poiché in questo punto si incontrano la direttrice appenninica e la trasversale verso l'Adriatico.

La strada sale con leggera pendenza, sino a raggiungere, dopo circa tre Km., Pietra Vairano, caratteristico borgo medievale con un castello di origine normanna e con scorci panoramici sul paesaggio circostante.

Da Pietra Vairano, su strade locali con leggeri saliscendi ed immerse in un paesaggio agricolo, si passano i piccoli centri di Baia e Latina (2.275 ab.), Dragoni (2.108 ab.), sino a giungere ad Alvignano (4.951 ab.) la romana Cubulteria con i resti dell'antica basilica di Santa Maria, il castello aragonese, in posizione strategica su tutta la valle del medio Volturno.

Dopo circa cinque Km, passando per il piccolo abitato di Ruviano (1.914 ab.), si giunge alla destinazione del tracciato, Amorosi (2.761 ab.), borgo di origine medievale, in prossimità della confluenza tra il Volturno e il Calore.

Il tracciato T1 è suddiviso in 21 segmenti

T2 - Tracciato da Amorosi a Benevento (suddiviso in 7 segmenti rilevati).

Origine:	incrocio SS 87, in prossimità di Amorosi
Fine:	centro storico di Benevento
Lunghezza:	39 km
Località attraversate:	Amorosi, Telese, Ponte, Benevento
Stazioni ferroviarie presenti lungo il percorso:	Amorosi, Telese, Solopaca, San Lorenzo Maggiore, Benevento

Il tracciato T2 ha origine in prossimità del centro di Amorosi poiché in questo punto avviene la connessione con tra l'itinerario proveniente da Mignano Montelungo e quindi dalla parte interna del Lazio e l'itinerario proveniente da Mondragone/Capua, tratto di connessione con la "Ciclopista del Sole. Il percorso si svolge lungo la valle Telesina, con paesaggi di collina con uso agricolo dei suoli in prevalenza caratterizzati da un equilibrato rapporto tra aree seminatave, vigneti, oliveti e sistemi complessi, con il risultato di un paesaggio armonicamente variato, fortemente segnato dalla trama degli appezzamenti, dalle siepi di divisione e da crescenti fenomeni di dispersione edilizia.

Dopo circa 2 Km di percorso urbano, l'itinerario si sviluppa su una strada provinciale poco trafficata, per la recente apertura di un asse stradale parallelo, che conduce a Telese (6.329 ab.), antica Telesia, città termale con la presenza di sorgenti sulfuree e di un piccolo lago, con una ricca produzione vinicola.

Da Telese il percorso continua per circa 16 Km., con lievi pendenze sino a Ponte, con scorci panoramici sul paesaggio del Massiccio del Taburno e del Camposauro, caratterizzato da un'ampia successione di ambienti naturali: faggete, praterie, boschi di latifoglie, vegetazione mediterranea, con i versanti pedemontani interessati da sistemi tradizionali di terrazzamenti, con castagneti, oliveti e vigneti.

Dall'abitato di Ponte (2.560 ab.), in prossimità della confluenza tra l'Alento e il Calore, la proposta progettuale ipotizza che l'itinerario non prosegua sulla strada provinciale, a causa delle maggiori pendenze e dei flussi veicolari più intensi, ma punti a realizzare una connessione tra Ponte e la nuova pista ciclabile realizzata sull'itinerario dismesso di una tratta ferroviaria di circa 7 Km., della linea Foggia/Benevento/Caserta, che dalla ex stazione di ferroviaria di Vitulano giunge sino alla località Pantano e da qui sino a Benevento (62.958 ab.), importante capoluogo del Sannio, situata tra il Volturmo ed il Calore, circondata da una corona di montagne, tra cui spicca il Taburno.

Benevento, città di antiche origini sannite, possiede rilevanti testimonianze storiche, artistiche e culturali, tra cui il Duomo, il centro storico (in gran parte pedonalizzato), il quartiere medievale del Triggio, l'Arco di Traiano, il Teatro Romano, il ponte Leproso, la chiesa e il chiostro di S. Sofia, inoltre di rilevante interesse culturale sono il Museo del Sannio e la recente sistemazione dell'Hortus Conclusus a cura di Mimmo Paladino.

Il tracciato T2 è suddiviso in 7 segmenti

T3 - Tracciato da Benevento a Savignano Irpino (suddiviso in sette segmenti rilevati).

Origine:	centro storico di Benevento
Fine:	stazione ferroviaria di Svignano Irpino/Greci
Lunghezza:	54 km
Località attraversate:	Benevento, Paduli, Buonalbergo, Savignano Irpino
Stazioni ferroviarie presenti lungo il percorso:	Apice, Castelfranco, Savignano/Greci

Si esce da Benevento con una strada provinciale poco trafficata sino alla località Cancelleria, da qui una lunga discesa, con lieve pendenza, giunge sino a valle in prossimità del fiume, attraversato il quale si arriva ad Apice vecchia, antico borgo abbandonato dopo il terremoto del 1962.

Da qui con un percorso in lieve pendenza si raggiunge Paduli scalo, a valle del paese di Paduli; la strada continua per circa 11 Km. sino al paese di Buonalbergo (1.884 ab.), in prossimità dell'antica città di Cluvia, con la presenza di un'abbazia longobarda.

Dopo Buonalbergo si svolge un piacevole percorso sino a Savignano Irpino, con scenografici scorci sul panorama circostante, caratterizzato da colline argillose con paesaggi aperti, con vaste coltivazioni a grano e con aspetti cromatici che mutano fortemente nel corso delle stagioni.

Il percorso si conclude presso la stazione ferroviaria di Savignano/Greci per poter utilizzare il mezzo ferroviario per raggiungere l'itinerario pugliese, ai piedi del caratteristico borgo di Svignano irpino, ultimo comune della Campania ai confini delle Puglie.

Il tracciato T3 è suddiviso in 7 segmenti:

T1bis - Tracciato da Mondragone a Amorosi via Capua connessione "Via dei Pellegrini" con "Ciclopista del Sole" (suddiviso in diciannove segmenti rilevati).

Origine:	centro storico Mondragone (passerella ciclopedonale Domiziana)
Fine:	incrocio SS 87, in prossimità di Amorosi
Lunghezza:	67 km
Località attraversate:	Mondragone, Ciamprisco, S. Andrea del Pizzone, Brezza, Capua, S. Angelo in Formis, Biancano, Limatola, Castel Campagnano, Amorosi

Stazioni ferroviarie presenti lungo il percorso: Falciano del Massico, Capua, Amorosi

Il tracciato T1bis rappresenta la connessione tra la "Via dei Pellegrini" e la "Ciclopista del Sole", tra l'altro esso consente di toccare l'importante città di Capua, altrimenti non raggiungibile sull'itinerario da Mignano Montelungo.

L'inizio del percorso coincide con la passerella ciclopedonale in corso di realizzazione nel comune di Mondragone per superare la barriera stradale della Domiziana al fine di connettere il sistema delle piste ciclabili della fascia costiera con la rete di piste ciclabili del centro storico.

Mondragone (28.028 ab.) centro di antiche origini, romana Sinuessa e greca Sinope, con una produzione agroalimentare di qualità (mozzarella di bufale e vino Falerno), centro turistico balneare, con la presenza di un vasto arenile e di vegetazione dunale, con la presenza dell'antico borgo medievale di Sant'Angelo, e di resti della via Appia.

Dopo Mondragone, con la visione sui versanti di elevato valore scenico di Monte Massico, sito di interesse comunitario, l'itinerario prosegue su strada provinciale con scarsa presenza di autoveicoli, parallelamente al torrente Savone, passando in prossimità di un'area di alto valore naturalistico, il lago Carinola/Falciano, anch'esso sito naturalistico di interesse comunitario.

Il percorso continua nella pianura alluvionale del basso Volturno, con un paesaggio frutto di una bonifica di lunga durata che dai tempi dell'età romana giunge sino agli estesi interventi di bonifica del periodo fascista.

In questo paesaggio l'assetto territoriale, gli schemi insediativi e infrastrutturali, il disegno degli appezzamenti sono ordinati dal sistema dei canali, con un uso del suolo prevalentemente destinato alle colture cerealicole e con la caratteristica presenza di vasti allevamenti bufalini.

Dopo aver toccato le frazioni Ciamprisco, Sant'Andrea del Pizzone e Brezza, il percorso raggiunge Capua, (19.030 ab.), città fondata nell'alto medioevo dagli esuli dell'antica città di Capua (odierna Santa Maria Capua Vetere), sui resti della romana Casilinum.

In posizione scenografica sul Volturno la città è sede universitaria, con la presenza di un centro storico di notevole interesse e con importanti testimonianze architettoniche (Ponte Romano, Castello dei Principi Normanni, Castello di Carlo V, Complesso monumentale del Duomo e altri importanti complessi conventuali, Palazzi nobiliari tra cui quello di Fieramosca, e culturali (Museo Campano).

Dopo Capua il percorso prosegue per S. Angelo in Formis, famoso per l'omonima basilica benedettina in stile bizantino e per l'antico borgo, inoltrandosi nella media valle del Volturno, con paesaggi di valli e conche interne caratterizzati da coltivazioni cerealicole, oliveti, vigneti e con aspetti di notevole armonia legati alla diffusa presenza di elementi di naturalità: alberi isolati, filari, siepi, piccoli boschi.

Il percorso, dopo aver toccato Biancano, Limatola (4.000 ab.), e Castel Campagnano (1.620 ab.), in un paesaggio fortemente segnato percettivamente e naturalisticamente dalla presenza di importanti corsi d'acqua, Volturno, Calore, Isclero, si conclude ad Amorosi.

Tracciato T1bis dalla città di Mondragone centro di Amorosi



5. Passerella ciclopedonale: vista frontale



Inizio: Città di Mondragone – Passerella ciclopedonale sulla Domiziana in fase di realizzazione
Fine: Centro di Amorosi
Province: Caserta - enevento
Comuni: Mondragone - S.Andrea del Pizzone -Brezza – Ciamprisco – Capua - Amorosi
Sviluppo: Km. 66
Pendenze: da 0 al 3%
Tipologia: percorso promiscuo 80% e ciclabile 20%
Impegno: basso
Tracciato: cicloturistico
Attrattori: Castello di Mondragone, Riserva Naturale del LagoCarinola, Riserva Naturale Foce Volturno, area naturalistica Monte Massico, Capua centro storico di notevole interesse, Ponte Romano, Duomo, Castello normanno, Palazzo Fiera Mosca, Museo Campano, Volturno

Il tracciato è suddiviso in diciannove segmenti rilevati:

T1b/S1 attraversamento Mondragone su sede ciclabile esistente

dalla passerella ciclopedonale sulla Domiziana

T1b/S2 da Mondragone a Ciamprisco

T1b/S3 attraversamento centro urbano di Ciamprisco

T1b/S5 da Ciamprisco a S. Andrea del Pizzone

T1b/S6 da S. Andrea del Pizzone a Brezza

T1b/S7 attraversamento centro urbano della localitàBrezza

T1b/S8 da Brezza a Capua

T1b/S9 attraversamento centro urbano di Capua

T1b/S10 da Capua a S.Angelo in Formis

T1b/S11 attraversamento centro urbano S.Angelo in Formis

T1b/S12 da S.Angelo in Formis a Biancano

T1b/S13 attraversamento centro urbano di Biancano

T1b/S14 da Biancano a Limatola

T1b/S15 attraversamento centro urbano di Limatola

T1b/S16 da Limatola a Castel Campagnano

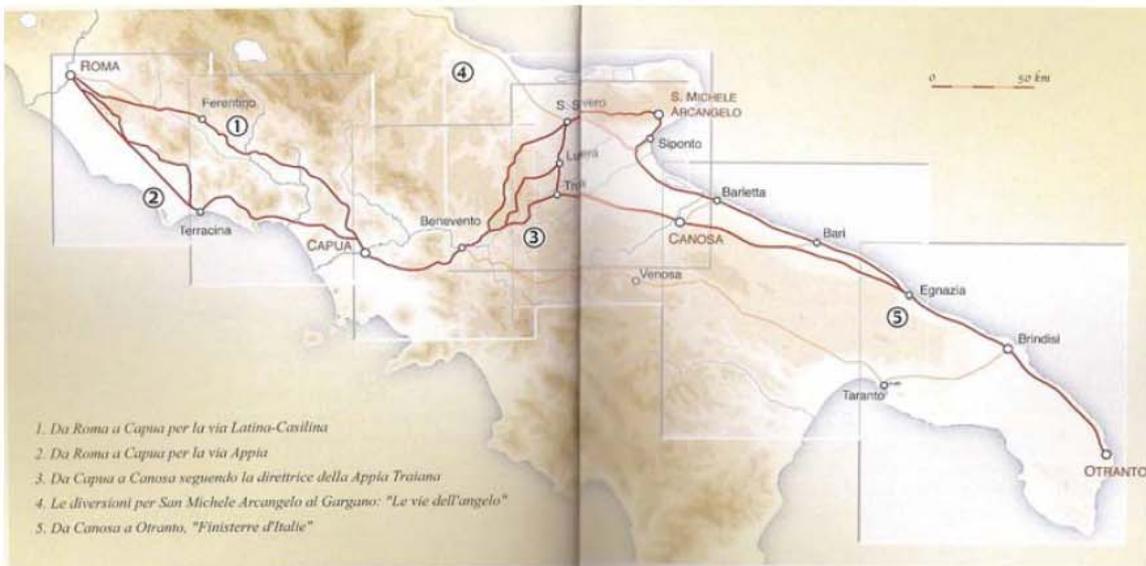


Progetto PIC INTERREG IIIB ARCHIMED- progetto "CY.RO.N.MED"

Studio di fattibilità preliminare

Via dei Pellegrini: Mignano Montelungo – Savignano Irpino

Indagine sui tracciati storici della Via dei Pellegrini



Tracciato T1 dal centro di Mignano Montelungo al centro di Amorosi



Inizio: Mignano Montelungo
Fine: Amorosi
Province: Caserta - Benevento
Comuni: Mignano Montelungo, Vairano Scalo, Vairano Patenora, Pietra Vairano, S.Felice, Baia e Latina, Dragoni, Alvignano, Ruviano, Amorosi

Sviluppo: Km. 62
Pendenze: da 0 al 4%
Tipologia: percorso promiscuo urbano ed extraurbano
Impegno: basso
Tracciato: cicloturistico
Attrattori: Castello e borgo Medioevale di Vairano Patenora
Castello Normanno di Pietra Vairano, Castello Aragonese di Alvignano, siti di alto valore naturalistico Monte Cesima e Montemaggiore, fiume Volturno, Parco regionale di Roccamonfina

Il tracciato è suddiviso in ventuno segmenti rilevati:

- T1/S1 Mignano Montelungo
- T1/S2 da Mignano Montelungo a Vairano Scalo
- T1/S3 attraversamento centro urbano di Vairano Scalo
- T1/S4 da Vairano Scalo a Vairano Patenora
- T1/S5 attraversamento centro urbano di Vairano Patenora
- T1/S6 da Vairano Patenora a Pietra Vairano
- T1/S7 attraversamento centro urbano di Pietra Vairano
- T1/S8 da Pietra Vairano a S.Felice
- T1/S9 attraversamento centro urbano di S.Felice
- T1/S10 da S. Felice a Baia
- T1/S11 attraversamento centro urbano di Baia
- T1/S12 da Baia a Latina
- T1/S13 attraversamento centro urbano di Latina
- T1/S14 da Latina Dragoni
- T1/S15 attraversamento centro urbano di Dragoni
- T1/S16 da Dragoni a Alvignano
- T1/S17 attraversamento centro urbano di Alvignano
- T1/S18 da Alvignano a Ruviano



Tracciato T2 dal centro di Amorosi alla città di Benevento



Inizio: Amorosi
Fine: Benevento
Province: Benevento
Comuni: Amorosi, Telesse, Ponte, Benevento
Sviluppo: Km. 40
Pendenze: 0%, 3%, 6%
Tipologia: percorso promiscuo 90% e ciclabile 10%
Impegno: medio
Tracciato: cicloturistico
Attrattori: Terme di Telesse, Parco Regionale del Taburno Camposauro, centro storico di Benevento

Il tracciato è suddiviso in sette segmenti:

- T2/S1 attraversamento centro urbano di Amorosi
- T2/S2 da Amorosi a Telesse
- T2/S3 attraversamento centro urbano di Telesse
- T2/S4 da Telesse a Ponte
- T2/S5 attraversamento Ponte, percorso su tratto di pista ciclabile esistente
- T2/S6 da Ponte a Benevento
- T2/S7 attraversamento centro urbano di Benevento



Tracciato T3 dalla città di Benevento al centro di Savignano Irpino



Inizio: Città di Benevento
Fine: Savignano Irpino
Province: Benevento
Comuni: Benevento, Paduli, Buonabergo, Savignano
Sviluppo: Km. 55
Pendenze: 0%, 3%, 6%
Tipologia: percorso promiscuo 87% e ciclabile 13%
Impegno: medio-alto
Tracciato: cicloturistico
Attrattori: Centro storico di Benevento con numerose
rilevanze storiche (Duomo, Arco di Traiano,
Ponte Leproso, etc.) centro storico di
Buonabitacolo, antica città di
Cluvia, rilevante valore paesaggistico delle
colline di Savignano

Il tracciato è suddiviso in sette segmenti:

T3/S1 attraversamento centro urbano di Benevento

T3/S2 da Benevento a Paduli

T3/S3 attraversamento centro urbano di Paduli

T3/S4 da Paduli a Buonabitacolo

T3/S5 attraversamento centro urbano di Buonabitacolo

T3/S6 da Buonabitacolo a Savignano

T3/S7 Savignano fine dell'itinerario Campano inizio

