

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA DI PROGETTO

LINEE GUIDA

C'è chi la pista ciclo-pedonale la usa per allenarsi al Cammino di Santiago, chi per la maratona di New York, chi semplicemente per passeggiare e chi, con la famiglia, la percorrere per l'intero anello in bici, ma un dato è certo: questa recente opera infrastrutturale è "usata" (nel significato letterale del termine); la sua integrazione al preesistente anello stradale automobilistico ha fatto sì che chi ha solo intravisto le peculiarità paesistico-ambientali alla velocità "moderna", intenda tornare per gustarselo a misura d'uomo e con il minore impatto possibile. Questa visione romantica della ciclo-pedonale, è di ispirazione alla presente proposta, che intende analizzare gli elementi salienti della struttura evidenziandone positività e criticità e finalizzandola a una migliore rispondenza alla spontaneità dell'utenza.

Da questi presupposti sono tratte le principali domande che ci siamo posti per affrontare questo impegnativo progetto che non può non trarre la propria ispirazione da esperienze già in atto.

Elemento primario, che riteniamo essenziale affrontare è la messa a "sistema" di questo anello: la presente ne sintetizzerà i concetti ma la trattazione sarà necessariamente a-tecnica in quanto la complessità degli argomenti necessita di approfondimenti specialistici non propri di un semplice concorso di idee.

Altro elemento sarà la valutazione della esistente dotazione di servizi alla "pista", il loro eventuale ribilanciamento e l'analisi strategica volta alla massima "naturalizzazione" del percorso esaltandone i contenuti didattici e ambientali come incentivo alla stagionalizzazione dell'utilizzo; anche lo studio di strutture di supporto sarà finalizzato alla stagionalizzazione ed all'incentivazione dell'uso consapevole di ambienti naturali sensibili quali quelli qui analizzati (Natura 2000).

L'analisi considererà l'anello come un tutt'uno, libero da confini amministrativi, e con una propria dinamica storico-culturale-ambientale che trova la massima interpretazione negli insediamenti palafitticoli del Neolitico (4300 a.C.) fino alla media Età del Bronzo (800 a.C.); ed è proprio la ricerca dello "spirito del luogo", del "genius loci" che ha ispirato e guidato le proposte che seguiranno, dettando le principali linee guida quali:

- a- Diverse scale di analisi infrastrutturale e di interconnessione – integrazione territoriale.
- b- Distribuzione o concentrazione dei servizi:
- c- Inurbamento o naturalizzazione
- d- Elementi di identificazione

La brevità richiesta obbligatoriamente per questa relazione sarà condizionante ai fini dell'estrema sintesi dei concetti di seguito espressi, che, in occasioni ordinarie, necessiterebbero di ben più elementi di approfondimento.

URBANISTICA

L'analisi:

Le analisi urbanistiche e le dotazioni infrastrutturali, si possono considerare a carattere ampio e a carattere localistico; i primi intendono allargare il concetto di pista ciclo/pedonale ad una sistematicità infrastrutturale non solo fisica ma anche culturale e didattica; i secondi tengono conto di una visione nei confini amministrativi e sono sostanzialmente espressi dalle richieste dei singoli Comuni;

1. A carattere generale
 - a. Analisi del tipo di pista
 - b. Nuovi servizi diffusi (occasionali) o strutturati (concentrazione)
 - c. Interconnessione con i trasporti pubblici, viabilità e parcheggi
 - d. Interconnessione con altri percorsi ciclabili e pedonali
 - e. Integrazione con il progetto della comunità montana Valli del Verbano
2. A carattere localistico:
 - a. Dotazioni per servizi pubblici e analisi dei clusters di fabbisogno

1.a. ANALISI: si tratta di una pista ciclabile ad anello in sede propria in zona di rilevanza ambientale e con presenza di diverse zone urbanizzate alcune delle quali all'interno di aree particolarmente sensibili; lo sviluppo è di circa 28 km; l'utenza, prettamente stagionale, è promiscua pedonale/ciclabile ed è quasi totalmente per diporto e per sport amatoriali. La correlazione tra una buona infrastruttura e l'uso è innegabile: difatti gli elementi che caratterizzano il percorso sono sicuramente la sicurezza, la continuità, l'attrattività, per il contesto molto piacevole, e la confortevolezza.

Concorso di Idee per progettazione di infrastrutture di servizio e nuove architetture per la valorizzazione del percorso ciclo-pedonale del lago di Varese

CRITICITA':

- mentre per l'utenza ciclabile i servizi risultano sostanzialmente appropriati in relazione allo sviluppo modesto del circuito, per l'utenza pedonale si rilevano carenze relative agli ombreggiamenti (tratto da Gavirate al Volo a Vela), sicurezza (previsione di "colonnine S.O.S." autolalimentate) ed in particolare per l'approvvigionamento idrico;
- si evidenziano alcuni tratti di forte interferenza pedonale con il traffico ciclabile in particolare sui tratti del Lido di Gavirate e il tratto dal Volo a Vela a Capolago
- mancato collegamento con l'Isolino Virginia

SINTESI:

- Si intende aumentare la densità di dotazione di fonti di approvvigionamento idrico (fontanelle) ed in particolare nel tratto tra Volo a Vela e Capolago; si prevede dove possibile, lungo il predetto tratto, il posizionamento di alberature finalizzate all'ombreggiamento mediante un filare continuo di tigli (Tillia cordata, già largamente diffuso in zona) con cadenza di 1 albero ogni 7 metri lineari; si prevedono colonnine S.O.S. lungo l'anello.
- Nei tratti ad alta densità pedonale si prevede:
 - Lido di Gavirate: separazione visiva dei traffici mediante marcatura
 - Da Volo a Vela a Capolago previsione, dove possibile, di un sentiero laterale separato
 - L'esperienza Europea indica che nel caso di percorsi ad anello, la dedica ad un tema specifico tipo parco tematico, ne incrementa l'attrazione; la proposta del presente progetto è quindi quella di caratterizzare ed uniformare la dotazione infrastrutturale ed architettonica all'"architettura delle Palafitte" fornendo una forte connotazione e riconoscibilità; la valenza didattica risulterebbe assolutamente preminente anche attraverso la proposizione di progetti didattici finalizzati alla progettazione partecipata degli elementi di arredo a compendio della struttura (in particolare segnaletica, tabelloni informativi e arredo) valorizzando le ottime capacità interpretative ed espressive delle giovani generazioni.
 - Il "ripristino" pedonale con l'Isolino Virginia mediante pontile; ripristino in quanto l'ipotesi di analisi storica è che *"il villaggio palafitticolo era posto a qualche metro di distanza dalla riva alla quale era collegato da una passerella o pontile; In un secondo modello di palafitta, il reticolo di pali che formava la base di sostegno veniva riempito di ciottoli fino a superare il livello dell'acqua, sopra si poneva uno strato di fascine fittamente intrecciate, un altro strato di stame, assi di tronchi su cui si ponevano cocci di vasellame e quindi il pavimento così ottenuto era ricoperto di terra battuta ben livellata o con acciottolato. Si otteneva così una vera e propria isola artificiale come nel caso dell'isolino Virginia. Con il passare dei secoli, dopo l'abbandono, su diverse di queste palafitte il terriccio accumulato diede ricetto a semi di alberi d'alto fusto e la costruzione con l'apporto delle radici si trasformò in vera, solida isola. L'isolino Virginia sul lago di Varese è un buon esempio di questa trasformazione."*

Di Roberto Corbella. Testo elaborato per la rivista "Terra Insubre"

Il collegamento previsto è solo pedonale ed è regolamentato da un piccolo ponte levatoio (sia per la navigabilità che per la sicurezza); è prevista un'area con rastrelliera e tabelloni informativi – la presenza di fior di loto non è di ostacolo alla realizzazione di una passerella/pontile di collegamento; questa non è di intralcio alla navigazione, e sarebbe invece determinante per una definitiva e costante attivazione dell'attività museale presente in sito (non ultima anche l'attività di ristorazione presente).

- 1.b. ANALISI: L'anello ciclo/pedonale risulta essere sufficientemente attrezzato per quanto riguarda la dotazione di luoghi di ristoro e di sosta anche in considerazione della limitata lunghezza; gli standard internazionali indicano come distanze media tra punti di ristoro e servizio circa 24 km su piste a percorrenza aperta. Si sono rilevati due importanti punti di approccio al circuito: a Nord Ovest, l'ingresso di Gavirate, ben strutturato per la condivisione delle aree di Lungolago con buone dotazioni di servizi (dai bagni pubblici, al parcheggio al punto di manutenzione, all'area sosta Camper, all' AUSTRALIAN INSTITUTE OF SPORT, alla locale Canottieri); a Sud Est, La Schiranna; quest'ultima risulta fortemente inurbata ed, in presenza di alcune manifestazioni, assolutamente inadeguata e non passibile di potenziamento;

CRITICITA' :

- Area della Schiranna
- Mancanza di approccio strutturato al circuito da Sud/Est ovvero dal Sud della Provincia.

SINTESI:

- Le indicazioni progettuali che scaturiscono dalla presente proposta valutano la possibilità di non potenziare le dotazioni di servizi sparse lungo il circuito in quanto ritenute sufficienti; un ulteriore potenziamento in aree a sensibilità ambientale così elevata rischierebbe di compromettere la vocazione naturalistica dei siti; l'utilizzo della ciclo/pedonale deve consentire un viaggio romantico il più possibile in simbiosi con gli elementi naturali presenti; l'idea è quella di dotare il circuito di un importante supporto strutturato ma localizzato e concentrato in un'unica area strettamente collegata col circuito, ma "fuori" da esso.
- Altro elemento progettuale importante risulta essere la proposta di depotenziamento dell'area della Schiaranna: il sito risulta fortemente inurbato anche e soprattutto per le iniziative di carattere fieristico e ricreative (luna – park), nonché eventi sportivi di carattere internazionale; durante queste attività le aree a parcheggio sono assolutamente insufficienti e le auto invadono la S.P.36 creando ostacoli e pericoli, disturbando la fruibilità della ciclo-pedonale; la presente proposta, in considerazione della fragilità dei luoghi, prevede un potenziamento delle attività sportive (piscine e canottaggio) ed una rilocalizzazione delle attività sopra dette (Fiere e Luna-Park), per esempio nell'area IPER BELFORTE con ricadute positive sulla riqualificazione dei comparti interessati e l'ottimizzazione dell'utilizzo delle aree a parcheggio. L'area così liberata sarebbe reintegrata nel parco Zanzi e parzialmente a parcheggio integrato nel verde; l'area di scarico camper attualmente esistente risulta eccedente anche per la vicinanza con quello esistente a Gavirate (più strutturato). L'area, che definiremo per comodità "ex Luna Park", può considerarsi prosecuzione della vocazione ludica già presente sull'altro lato della via dei Prati (dove sono presenti giochi per bambini e zone per sosta/picnic) e vi possono agevolmente trovare posto
 - ✓ un teatro vegetale (piantumato con Carpinus fastigiata su 3 file in quinconce) dove realizzare spettacoli estivi di ricreazione, drammatizzazione, e spettacoli di suoni e luci che illustrino e facciano rivivere la storia antica dell'insediamento palafitticolo e la storia del territorio varesino in genere.
 - ✓ alcune stanze vegetali a tema, concatenate fra loro, che svolgono anche un'importante funzione didattica: giardino dei profumi con al centro una Canfora- Cinnamomum canfora- , giardino delle bacche con al centro un caco selvatico - Dyospiros lotus- , giardino dell'acqua con al centro una fontana creata da un vecchio lavatoio in pietra, giardino della siccità con ghiaia e piante xerofile e al centro un bagolaro – Celtis australis -, giardino "da mangiare" con al centro un ciliegio – Prunus avium- eccetera.
 - ✓ Un labirinto vegetale in pietre, ghiaia, bosso – Buxus sempervirens- (h 80-120 cm) con al centro una piccola collezione di bambù (nani, piccoli e medi adeguatamente confinati in modo che non invadano le aree circostanti)
 - ✓ I viali e vialetti di collegamento tra teatro, stanze vegetali tematiche, labirinto saranno piantumati con essenze già presenti in loco, in particolare: tigli (Tillia cordata), olmi (Ulmus parviflora) , salici (Salix alba)
- Mentre Gavirate rappresenta il punto di accesso e interconnessione per il Nord della Provincia, il depotenziamento della Schiranna induce ad identificare un nuovo e più adatto punto di interconnessione con il Sud della provincia: Il progetto qui proposto (dotazione strutturata) ha identificato un'area nella quale insediare tutte le attività di servizio proposte, denominandola Porta Sud; l'area, di circa 3 Ha, è posta tra la S.P. 36, la Via Rossini che collega con il centro di Buguggiate e la S.P.1 ; è posta fuori dalla delimitazione dell' Alneto del Lago di Varese e risulta particolarmente adatta per la caratteristica orografica e per i collegamenti viari (SP1 - A8) ; l'area è anche in prossimità di un Supermercato, di una struttura Pubblica (Tendone delle Feste di Buguggiate) e di un Campeggio; a poca distanza ci sono poi strutture Alberghiere e ristorative; il progetto si sostanzia come segue:
 - Fabbricato monoblocco ad "emissione zero" inserito nella pendenza naturale del terreno dove saranno ospitati:
 - Uffici e servizi al Parco Tematico delle Palafitte (servizi igienici, Museo e biblioteca multimediale con tour virtuale dei reperti della ciclo pedonale; Centro di coordinamento sportivo; spazio di ristoro, ecc.) – circa 1.000 mq.
 - Struttura privata (Impianto termale/sportivo) – L'insediamento di tale struttura è funzionale sia alla sostenibilità economica della proposta, che alla gestione manutentiva delle strutture del Parco delle Palafitte (compresa la ciclabile) e alla destagionalizzazione di tutto l'anello; difatti è opinione degli scriventi che un'attività

Concorso di Idee per progettazione di infrastrutture di servizio e nuove architetture per la valorizzazione del percorso ciclo-pedonale del lago di Varese

destinata ai trattamenti del “benessere” ed allo sport dove cure e benessere termali si coniugano con una grande attenzione all'ecologia, consentirebbe un'affluenza stagionalizzata da un bacino interprovinciale (anche Canton Ticino) con sicuro indotto su tutta la struttura della “ciclo/pedonale”; inoltre la spinosa gestione dei servizi potrebbe sicuramente essere sostenuta dall'attività economica proposta con “scarico” del problema da parte degli enti pubblici. – circa 3.000 mq.

- Area esterna mq. 20.000 circa destinata a :
 - Ampio parcheggio inserito nel verde (decongestionamento parcheggio Tigros e Schiranna)
 - Stazione intermodale ed accoglienza dei flussi turistici organizzati
 - Spazio ricreativo museale (il villaggio delle palafitte)
 - Area ludica e spettacoli
 - Elemento “acqua”
- Passerella ciclo/pedonale per il collegamento dell'area con il percorso ciclo pedonale; l'attraversamento sopraelevato della SP 36 diventa occasione segnaletica e portale di accesso al Parco delle Palafitte

1.c. ANALISI: attualmente l' avvicinamento all'anello del lago avviene esclusivamente con:

- Auto private con sosta nei parcheggi di Gavirate Zona Lago, Schiranna, Buguggiate (parcheggio Tigros) e nei momenti di maggiore affluenza lungo la viabilità ordinaria che va dalla Schiranna a Capolago
- Per i soli utenti Varesini, mediante Bus urbani con le Linee A e N con “approdo” a Calcinato del Pesce e Schiranna

Vi sono poi altri punti di sosta, tipo il nuovo parcheggio di Galliate Lombardo che però presenta problemi di sicurezza dovuti all'attraversamento della SP 36.

In generale il sistema viabilistico non presenta una strutturazione progettata organicamente per una canalizzazione razionale e differenziata dei flussi, lasciando alla spontaneità dell'utenza ogni definizione.

CRITICITA'

- Canalizzazione dei flussi da Nord
- Canalizzazione dei flussi da Sud
- Gestione e organizzazione delle soste con riduzione del frazionamento delle aree di sosta
- Intermodalità con i servizi pubblici via terra, e via acqua

SINTESI

- L'approccio da Nord risulta ben strutturato con l'accoglienza della struttura del Lido di Gavirate; necessita un potenziamento dell'area a parcheggio già esistente ed una migliore intermodalità con la stazione ferroviaria di Gavirate (servizio navetta) pur ritenendo che l'accesso da Nord avviene principalmente con mezzi privati; miglioramento dell'informazione mediante cartelli informativi sia nella Stazione Ferroviaria che nella ottima Area Sosta Camper di Gavirate
- La canalizzazione dei flussi da Sud necessita di ottimizzazione per consentire un potenziamento dell'intermodalità tra i mezzi pubblici e l'accesso all'anello ciclo/pedonale anche ai fini di una riduzione dell'accesso con mezzi privati: il parcheggio nell'area dell'intervento qui proposto si pone come sostitutivo dell'attuale parcheggio della Schiranna (destinato sostanzialmente all'utilizzo delle strutture sportive e ricreative già presenti), e del parcheggio selvaggio attuato lungo la viabilità ordinaria. L'accesso alla nuova area di intervento avviene con incrocio a raso con corsie di accelerazione e decelerazione collegato funzionalmente con l'incrocio del Tigros di Buguggiate e la nuova corsia di accelerazione di immissione sulla S.P. 1 verso l'innesto autostradale (A8); l'accesso all'area è ben identificato dal portale/passerella. Si propone inoltre il prolungamento delle linee urbane A e N con dotazione dei mezzi di rastrelliera per biciclette; deve essere potenziata l'informazione alle Stazioni Ferroviarie (Nord e Ferrovie Stato) per consentire l'accesso da Nord e Milanese, senza l'utilizzo di mezzi propri. L'evento Expo diventa occasione di attuazione delle presenti proposte
- Potenziamento del collegamento Via acqua tra i vari punti di approdo con realizzazione di pontili di attracco sia nelle darsene esistenti (dove possibile – “pescaggio”) che nelle zone di particolare interesse storico culturale, evitando le interferenze con il sistema “Naturale”; interconnessione con i collegamenti pubblici via terra. L'evento Expo diventa occasione di attuazione delle presenti proposte sul tema particolare delle “Vie d'Acqua” con la prospettiva di messa a regime del servizio

Concorso di Idee per progettazione di infrastrutture di servizio e nuove architetture per la valorizzazione del percorso ciclo-pedonale del lago di Varese

per utenze stagionalizzate (esempio: collegamento dei comuni rivieraschi con il capoluogo con riduzione del trasporto su gomma – previsione di stalli coperti per biciclette).

- Il nuovo parcheggio progettato assume anche funzione di supporto durante manifestazioni sportive internazionali organizzate alla Schiranna e di alleggerimento al parcheggio “Tigros”

1.d. ANALISI: L'interconnessione con altri percorsi ciclabili e pedonali si esplica attualmente con il collegamento del percorso naturalistico della Palude Brabbia e la connessione con la Ciclo/pedonale del Lago di Comabbio – Varano Borghi - Mercurio oltre al collegamento della ciclo strada tra Gavirate ed il Chiostro di Voltorre; e' opinione degli scriventi che sia necessario mettere “a sistema” l'ampia offerta esistente ed in fase di progettazione/realizzazione dell'intero territorio Varesino

CRITICITA':

- Dotazioni infrastrutturali isolate
- Percorsi culturali, sportivi, da diporto non sistemizzati

SINTESI

- L'operazione infrastrutturale, informativa e culturale prevede la sistemizzazione delle infrastrutture mediante collegamenti fisici e culturali ed in particolare i collegamenti e l'informazione sulle ciclabili:
 - Chiasso – Lago di Lugano – Val Ganna – Varese (ciclo strada 67 Km)
 - Legnano – Castiglione Olona (ex ferrovia Valmorea Km 45)
 - Morazzone – Gornate Olona – Caronno Varesino (8 km in terra battuta)
 - Varese – Pedala con i Campioni (strada – 45 Km)
 - Santa Maria Del Monte – sacro Monte – Campo dei Fiori (strada 9 km)
 - Sesto Calende – Lago di Comabbio (strada 4 Km)
 - Val Ganna (ciclopeditone 15 km)
 - Varano Borghi – Ternate – Palude Brabbia (strada 6 km)
 - Rete ciclabile della Valcuvia (progetto Comunita' Montana Valli del Verbano)

2.a - Clusters di fabbisogno da noi ritenuti idonei:

1. COMUNE DI BUGUGGIATE

a. Punto osservazione avifauna: l'inserimento di tale punto di osservazione necessita di particolare attenzione ed e' sicuramente meritevole di valutazione in quanto posto in una zona di sicuro interesse ambientale; siamo in Zona A dell' Alneto del Lago di Varese in area ZPS e SIC. SINTESI: Si prevede l'accessibilita' da zona di stallo bici attrezzata con rastrelliera e sentiero pedonale; un punto di osservazione attrezzato con struttura palafitticolascherata e ombreggiata da salici (Salix alba); segnaletica dedicata indica il punto di osservazione e una tabella detta il comportamento da tenere e cosa e' possibile osservare (birdwatching)

2. COMUNE DI AZZATE:

a. ristrutturazione darsena secondo i principi generali enunciati per l'utilizzo di metodi di ingegneria naturalistica-ambientale;

3. COMUNE DI GALLIATE LOMBARDO

a. Riqualificazione funzionale ed ambientale darsena

b. Connessione lago/pista/paese con area parcheggio bici (rastrelliera), tabellone segnaletico ed esplicativo

4. COMUNE DI CAZZAGO BRABBIA

a. Palude Brabbia – compatibilmente con la sentieristica esistente, realizzazione di parcheggio bici con rastrelliera e punto di informazione e di accesso presidiato per visite guidate all'area naturalistica (Ramsar)

5. COMUNE DI BARDELLO

a. Punto di osservazione dotato di palafitta per birdwatching – no funzioni ricreative

b. La valorizzazione della sorgente attraverso recupero della muratura in pietra esistente, messa in sicurezza e tabellone con note geologiche e archeologiche

6. COMUNE DI GAVIRATE

a. Punto ritenuto estremamente importante e strategico per l'utilizzo della pista; questo progetto lo ritiene la “porta Nord” dell'anello. Risulta essere piu' che sufficientemente attrezzato per cui un intervento di sistemazione del parcheggio e' auspicato anche dalla presente proposta.

Concorso di Idee per progettazione di infrastrutture di servizio e nuove architetture per la valorizzazione del percorso ciclo-pedonale del lago di Varese

ARCHITETTURE

1. Monoblocco integrato sul versante: fabbricato principale contenente funzioni didattiche, ludiche sportive, destinate al benessere, servizi, interrato su tre lati e copertura a verde pensile; facciata emersa in vetro attenuata con bris-soleil in legno; passerella in legno con rampe di accesso; identificazione da viabilità principale mediante portali di accesso; aree esterne attrezzate per la ricreazione e la drammatizzazione; percorso museale sulla storia del popolo palafitticolo – applicazione di principi bioclimatici passivi, con supporto limitato di quelli attivi - applicazione dell'evapotraspirazione a ciclo chiuso per le acque reflue – massima traspirabilità delle pavimentazioni esterne.
2. Occasioni minori con architettura palafitticola: palafitte destinate ai luoghi di osservazione dell'avifauna; palafitte destinate alla sosta ed alla panoramicità; tutte queste architetture palafitticole minori mascherate e ombreggiate da salici (*Salix alba*) come elemento caratterizzante e unificante.
3. Segnaletica e varie: pannelli esplicativi e segnalatori uniformi con le architetture minori e con chiari richiami al parco delle palafitte; rastrelliere nei luoghi di sosta ed interesse; panchine, cestini, fontanelle

ASPETTI GENERALI

1. Lo Studio dell'immagine del parco tematico dovrebbe essere previsto con progettazione partecipata (scuole: massima integrazione e consapevolezza delle giovani generazioni) strutturato attraverso progetto didattico che utilizzi solo materiali naturali che invecchiano senza il ricorso a manutenzione (tipo legno pirografato) – studio del marchio
2. Coinvolgimento quindi delle scuole primarie e secondarie dei Comuni Rivaschi
3. Coinvolgimento dei privati sia per la realizzazione attraverso un Project Finance assistito da contributo pubblico sia per la costruzione che la gestione di tutte le strutture
4. Sostenibilità energetica del progetto – elemento acqua di “collegamento” con il lago

STIMA SOMMARIA DEI COSTI

n.	Oggetto	Num/mq	Costo unit.	Costo totale
1	REALIZZAZIONE PORTA SUD			€ 8.150.000,00
a	Monoblocco	4000	€ 1.600,00	€ 6.400.000,00
b	Sistemazione esterna	25000	€ 70,00	€ 1.750.000,00
2	POTENZIAMENTO PORTA NORD	1	€ 350.000,00	€ 350.000,00
3	DEPOTENZIAMENTO SCHIRANNA	1	€ 300.000,00	€ 300.000,00
4	RISTRUTTURAZIONI DARSENE	8	€ 65.000,00	€ 520.000,00
5	PUNTI DI AVVISTAMENTO	3	€ 40.000,00	€ 120.000,00
6	PUNTI PANORAMICI	5	€ 56.000,00	€ 280.000,00
7	RECUPERO SITI ARCHEOLOGICI	2	€ 75.000,00	€ 150.000,00
8	VIE DI TERRA	1	€ 450.000,00	€ 450.000,00
9	VIE D'ACQUA	1	€ 325.000,00	€ 325.000,00
10	ARREDO E SEGNALETICA	1	€ 250.000,00	€ 250.000,00
11	INFORMAZIONE E DIDATTICA	1	€ 250.000,00	€ 250.000,00
TOTALE				€ 10.895.000,00