

"Selezione di interventi strategici per la fruizione di aree ed infrastrutture, finalizzati prioritariamente al miglioramento della qualità dei sistemi e dei servizi di accoglienza nel settore turistico" PATTO PER LA PUGLIA - FSC 2014/2020 sito GROTTE di CASTELLANA



## RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA CIRCOSTANTE E DI ACCESSO ALL'ATTRATTORE TURISTICO GROTTE PER UN TURISMO SOSTENIBILE Categoria B) Tipologia B2)

*Committente:*  
COMUNE DI CASTELLANA GROTTE

*Responsabile del Procedimento e Coord. Sicurezza:*  
Arch. Antonio DIMASI

Via G. Marconi, 9 70013 Castellana Grotte (BA) - C.F. DMSNTN80L30C134I

*Progettista:*  
Arch. Marcella MARRONE

Responsabile del Settore V  
Via O. Mazzitelli, 258/B 70124 BARI - C.F. MRRMCL71B50A662R  
iscritta all'Ordine degli Architetti di Bari n.1392 - e-mail: marcella.marrone@archiworldpec.it

*Assistenza al RUP e alla Progettazione:*  
Arch. Antonia IVONE

Via Grotte, 155 70013 Castellana Grotte (BA) - C.F. VNINTN69M45C134Z  
iscritta all'Ordine degli Architetti di Bari n.1147 - e-mail: antonia.ivone@archiworldpec.it

## PROGETTO DEFINITIVO

Elaborato **RELAZIONE TECNICA GENERALE**

Scala -

Data settembre 2018

Aggiornamento -

## RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA

### INDICE

#### 1. Premessa

Caratterizzazione dell'Intervento in funzione del Criterio di priorità generale

#### 2. Localizzazione e descrizione dello stato di fatto dell'area di progetto

COMPARTO 1 - Zona della Grave, museo, biglietteria e pineta;

COMPARTO 2 - Zona adibita a parcheggio ed info-point;

COMPARTO 3 - Viabilità di collegamento fra le due aree.

#### 3. Le problematiche e le potenzialità di sviluppo dell'area

#### 4. Gli interventi di progetto

#### 5. Le finalità di progetto sulla base degli indicatori della Griglia di Valutazione CATEGORIA B

##### A. Completezza e qualità della proposta progettuale

##### B. Sviluppo del turismo sostenibile

B1. Capacità dell'idea progettuale di favorire lo sviluppo sociale, culturale ed economico in funzione del turismo sostenibile

B2. Innovatività dell'idea progettuale in riferimento a soluzioni tese a favorire un turismo sostenibile

B3. Integrazione con altri interventi, realizzati o in corso di realizzazione a livello territoriale, che contribuiscono allo sviluppo del turismo sostenibile

##### C. Destagionalizzazione dei flussi turistici

Capacità dell'idea progettuale di favorire la destagionalizzazione dei flussi turistici nel territorio di Castellana Grotte

##### D. Sostenibilità ambientale

Soluzioni progettuali che contemplano l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica

#### 6. Conclusioni

## PREMESSA

### Caratterizzazione dell'Intervento in funzione del Criterio di priorità generale

Il presente progetto nasce dalla volontà, manifestata dall'Amministrazione Comunale, di partecipare all'Avviso pubblico per la "Selezione di interventi strategici per la fruizione di aree ed infrastrutture, finalizzati prioritariamente al miglioramento della qualità dei sistemi e dei servizi di accoglienza nel settore turistico" bandito dalla Regione Puglia - Assessorato Industria turistica e culturale, gestione e valorizzazione dei beni culturali - Dipartimento Turismo, economia della cultura e valorizzazione del territorio - Sezione Turismo, con le risorse del FSC 2014-2020 "Patto per lo Sviluppo della Regione Puglia".

Con atto di indirizzo n.168 del 03/09/2018 approvato dalla Giunta Comunale, l'Amministrazione Comunale, vista la sua **iscrizione nel Registro delle Città d'arte e turistiche** (Regolamento Regionale n. 11/2004 pubblicato nel BURP n. 154 supp. del 23/12/2004), ai fini del riconoscimento del punteggio relativo al criterio di priorità generale di cui agli artt. 6 e 12 dell'Avviso pubblico, manifesta la sua volontà di candidare l'intervento in oggetto alla procedura di selezione di cui all'Avviso suddetto, partecipando nell'ambito della **Categoria B Tipologia B2**.



Fig. 1 - I vicoli del centro storico e la Grave del Comune di Castellana Grotte, inserito nel Registro delle Città d'arte e turistiche

## LOCALIZZAZIONE E DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO DELL'AREA DI PROGETTO

Le aree oggetto degli interventi sono collocate in prossimità del confine sud-ovest del Comune di Castellana Grotte, quasi a ridosso con Putignano, in un contesto territoriale urbanizzato e consolidato che si configura come una piccola appendice del tessuto compatto del centro urbano vero e proprio e che si attesta in corrispondenza del piazzale su cui si apre l'imbocco della Grave e dei fabbricati relativi al sistema di accoglienza delle Grotte (Museo, biglietteria, ecc.). Si tratta probabilmente di un impianto urbano nato a seguito della "scoperta" in chiave turistica e dei primi tentativi di valorizzazione delle Grotte di Castellana, avvenuti a partire dagli anni '50 del secolo scorso<sup>1</sup>.

Il contesto urbano in questione risulta, infatti, caratterizzato da un tessuto continuo a maglia larga e bassa densità, con l'impianto dell'edificato che si attesta, più o meno liberamente e con dimensioni variabili, lungo la vecchia Via delle Grotte che collegava in origine il centro abitato e l'area delle cavità sotterranee scoperte nel 1938. A questa direttrice principale di sviluppo urbano si sono aggiunte, in seguito, una bretella di collegamento trasversale e un'ulteriore viabilità che ripropone lo stesso andamento della vecchia Via Grotte.

Si tratta, quindi, di un **contesto periferico e marginale**, con una **spiccata denotazione a metà strada fra l'urbano e il rurale**, caratterizzato da un sistema aggregativo ripetitivo, eterogeneo nelle tipologie, **investito da processi di depauperamento delle risorse ambientali e paesaggistiche di rilievo, dovuti proprio alla presenza dell'insediamento indifferenziato e privo di qualità architettonica.**

Per una descrizione maggiormente approfondita dello stato di fatto, è possibile suddividere l'area oggetto degli interventi in tre comparti che differiscono fra loro per caratteristiche, funzioni, assetto e relative problematiche:

### COMPARTO 1

Zona della Grave, museo, biglietteria e pineta;

### COMPARTO 2

Zona adibita a parcheggio ed info-point;

### COMPARTO 3

Viabilità di collegamento fra le due aree.

Le immagini fotografiche qui riportate sono da considerarsi non esaustive e si rimanda anche alla documentazione fotografica approfondita presente nell'elaborato dedicato e nelle relazioni specialistiche.

<sup>1</sup> Le grotte furono esplorate per la prima volta nel 1938 dallo speleologo lodigiano Franco Anelli (figura di rilievo a cui è dedicato l'attuale Museo), coadiuvato dall'operaio castellanese Vito Matarrese, a seguito dell'interessamento dell'Ente Provinciale per il Turista di Bari, al fine di uno "sfruttamento" e di una valorizzazione turistica della risorsa presente nel sottosuolo. La scoperta delle cavità risale, in realtà, al XVIII secolo, grazie allo spirito di avventura dell'umanista Vincenzo Longo, mentre le prime operazioni di recupero e riqualficazione si attestano già intorno alla fine del XIX secolo, come testimoniano una serie di documenti.



Fig. 1 - Localizzazione dell'area di progetto (rielaborazione da fonte Google Earth 2018)

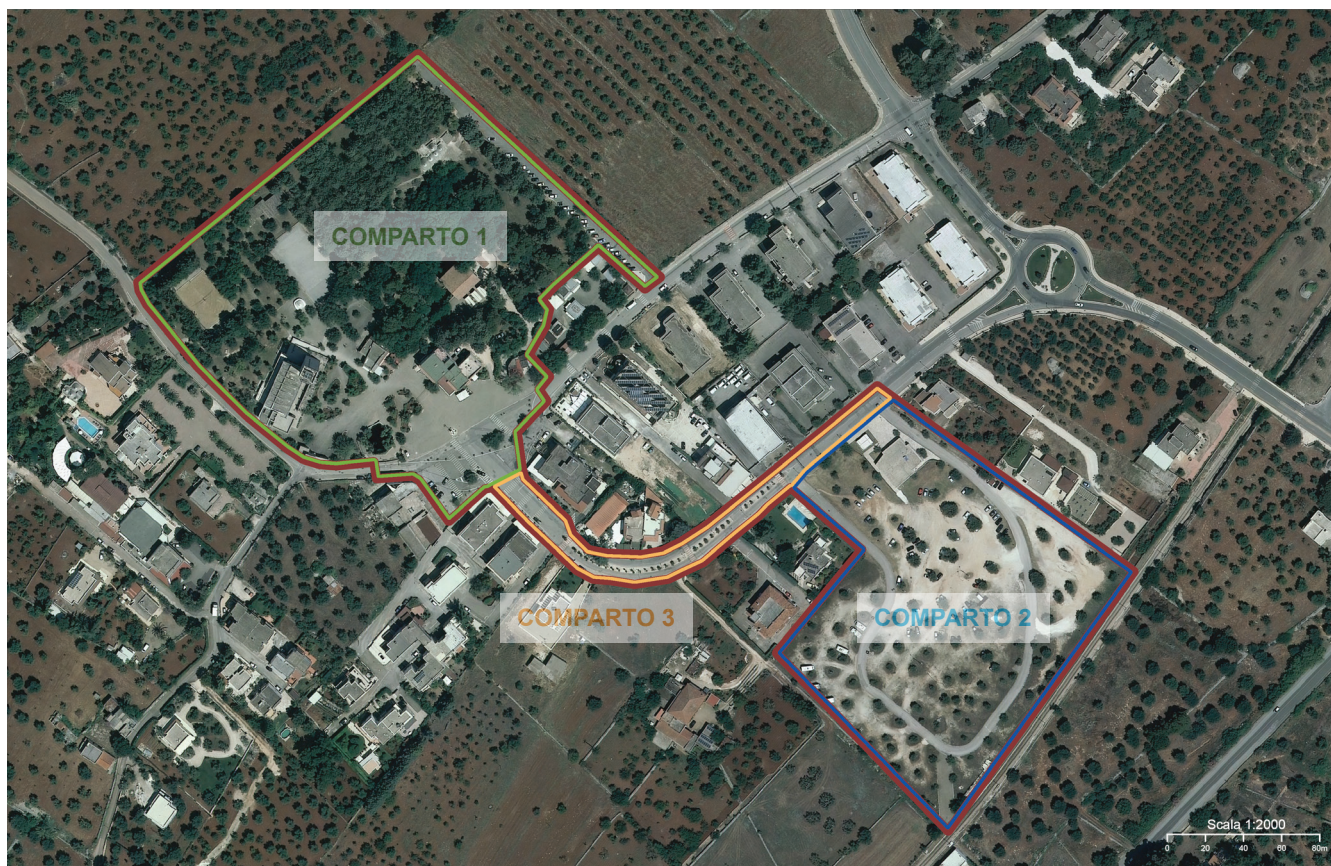


Fig. 2 - L'area di progetto e i comparti (rielaborazione da fonte SIT Comune di Castellana Grotte)

**COMPARTO 1 - Zona della Grave, museo, biglietteria e pineta**

Il comparto in questione ospita la zona di accesso alle Grotte, il Museo, la biglietteria e gli altri esigui servizi turistici. L'attuale sistemazione del piazzale, della biglietteria e degli altri annessi risalgono probabilmente agli anni '70 e risultano datati, poco funzionali e quasi del tutto insufficienti all'accoglienza turistica.

**Il Piazzale delle Grotte**

L'attuale Piazzale Anelli o delle Grotte è delimitato da strade carrabili, di ampia sezione, senza alcun elemento dissuasore per limitare il traffico veicolare che, allo stato attuale, intralcia la moltitudine dei turisti e delle scolaresche che, nei periodi di maggior affluenza delle visite, invade lo spazio pavimentato del piazzale e delle aree limitrofe, generando notevoli problemi di caos, sicurezza, incolumità e gestione pubblica.

Il Piazzale risulta ad oggi pavimentato con autobloccanti in cls, dal carattere anonimo e poco coerente con il pregio delle aree; numerose aiuole, delimitate da vasconi che simulano muretti a secco, si dispongono nell'ampia superficie pavimentata, senza tuttavia rispondere ad un preciso disegno ed intenzionalità progettuale. Una serie di fabbricati di scarsa qualità architettonica, realizzati probabilmente negli anni '70, con finiture incoerenti con il valore dell'area (tentaggi, tettoie, infissi in anticorodal, rivestimenti in pietra sbozzata, siepi in cls, insegne luminose, ecc.), si affacciano sul lato est del Piazzale e ospitano attività commerciali e ricettive anch'esse poco appetibili, datate e che contribuiscono a causare un degrado generalizzato dell'attrattore turistico delle Grotte.

**La Grave**

All'interno del Piazzale si trova anche la cosiddetta "Grave", un'ampia voragine delimitata da un alto muro e da vegetazione spontanea che consente l'affaccio al sottosuolo.

Originariamente utilizzata come luogo di raccolta dei materiali di rifiuto, la Grave è oggi l'unico vero e proprio elemento attrattivo per i turisti e i fruitori delle Grotte: attualmente, rappresenta il collegamento visibile alle profondità sotterranee, a cui si accede attraverso una galleria artificiale scavata nella roccia. Seppur liberato da vegetazione infestante e da tutti gli altri fattori di occlusione, non risulta ad oggi sufficientemente valorizzato.

**Il Museo**

Altro elemento di notevole interesse è costituito dal Museo Speleologico, dedicato allo scopritore delle Grotte Franco Anelli: l'edificio funge da fondale scenico della vasta e "disordinata" area pavimentata, fornendo anche un elemento di traduardo visivo rappresentato dall'alta torre che ospita gli ascensori per la discesa al sottosuolo garantendone l'accessibilità.

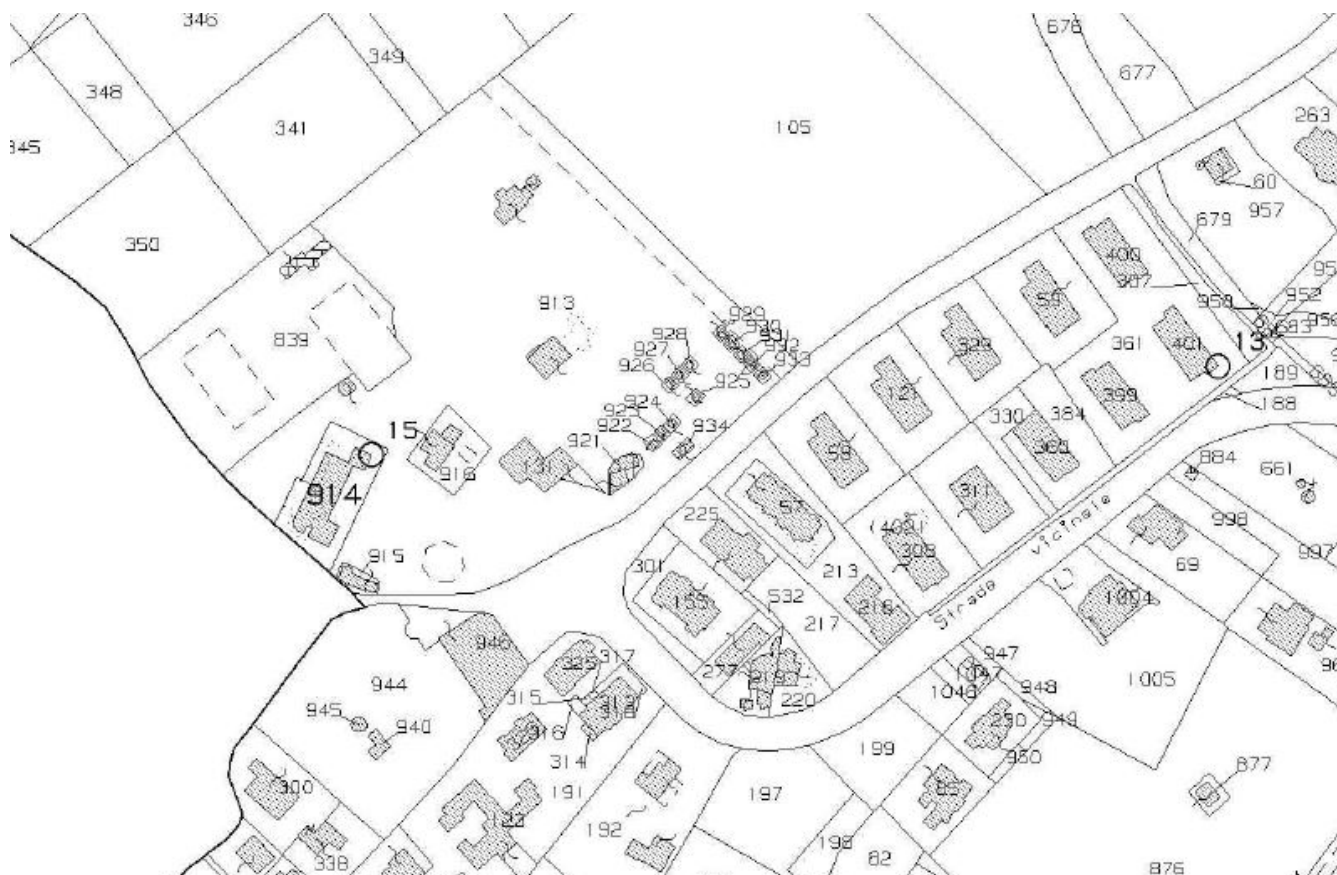


Fig. 1 - Il catastrale di riferimento dell'area di intervento riferita al Comparto 1



Fig. 2 - Vista dall'alto di una porzione del Piazzale, della Grave e del detrattore rappresentato dal fabbricato dismesso dell'albergo



Fig. 3 - La zona di accesso alle Grotte



Fig. 4 - La scarsa qualità edilizia e delle sistemazioni esterne che denota l'area di accesso alle Grotte



Fig. 5 - La Grave



Fig. 6 - La recinzione, in parte divelta, posta attorno alla Grave



Fig. 7 - Gli edifici che ospitano i locali tecnici e che si attestano sul Piazzale



Fig. 8 - La costruzione a trullo che persiste nell'area retrostante il Piazzale



Fig. 9 - La pavimentazione in betonelle, le aiuole e l'apparato dell'arredo urbano esistente



Fig. 10 - Le sistemazioni esterne incoerenti con la valenza e il decoro dell'area del Museo e della zona di accesso alle Grotte

La progettazione del Museo risale al 1952, ad opera dell'architetto Pietro Favia e finanziata dalla Cassa per il Mezzogiorno, prevedeva un più ampio intervento di sistemazione turistico-urbanistica dell'area sovrastante le cavità della Grotte; di questo progetto furono realizzati esclusivamente i blocchi destinati agli uffici della Direzione delle Grotte, al Museo e alla Torre degli ascensori, inaugurati oltretutto solo nel 2000.

### **Gli altri edifici**

Completano l'area del Piazzale, gli edifici che ospitano gli impianti tecnici, posti al confine sud-ovest; un piccolo fabbricato a trullo, collocato a nord, oltre il Museo; un fabbricato destinato a contenere servizi igienici e spogliatoi, relativi ai campi sportivi, realizzati con piattaforme in cls e in stato di evidente degrado, che delimitano a nord il comparto in questione.

### **La pineta**

Di particolare valore è la pineta e l'area caratterizzata da una ricca e folta vegetazione che si apre a nord-est, è collocata ad una quota inferiore rispetto al Piazzale e ingloba un complesso a trulli (che ospitava fino a qualche tempo fa la casa del custode delle Grotte), ultimo retaggio ancora in situ del carattere rurale della zona lontana dallo sviluppo del nucleo urbano.

Al centro dell'area a verde, terrazzata e attrezzata con panchine per la sosta, si colloca l'edificio della biglietteria, con il relativo blocco dei servizi igienici al pubblico, di fattura anonima e priva di qualità architettonica.

Va segnalata la presenza di un imponente immobile che non ricade all'interno delle aree di intervento ma, per il suo "peso" urbano, risulta un elemento interessato dalle scelte progettuali.

Si tratta di un vecchio albergo, realizzato negli anni '50 su preesistenti strutture, che versa ad oggi in uno stato di totale abbandono e fatiscenza: pannellature in doghe di legno e cartelloni pubblicitari ne schermano attualmente le facciate prospicienti sul Piazzale, ma nonostante ciò il vasto edificio continua a configurarsi come un detrattore paesaggistico, ambientale ed urbano.



Fig. 11 - I campi sportivi ormai in disuso e il blocco degli spogliatoi e servizi



Fig. 12 - L'alta piattaforma in cls che definisce i campi sportivi e impermeabilizza l'area verde dietro il Museo



Fig. 13 - L'area verde della pineta



Fig. 14 - La costruzione a trulli che ospitava la casa del custode e che sorge all'interno della pineta



Fig. 15 - L'immobile destinato ad albergo e ormai in disuso e degrado da anni



Fig. 16 - Lo stato di abbandono in cui versa l'immobile e la scarsa manutenzione delle sistemazioni stradali e degli spazi esterni

**COMPARTO 2 - Zona adibita a parcheggio ed info-point**

Attualmente, l'area risulta adibita a parcheggio per le auto, per i bus turistici e per la sosta dei camper, priva tuttavia di attrezzature e servizi dedicati.

L'ampia area, con delimitazioni costituite da muretti a secco e in cls, si denota per la presenza cospicua di alberi di ulivo, non censiti dalla Regione Puglia ma che presentano comunque caratteristiche di monumentalità in virtù della loro localizzazione in adiacenza a beni di interesse storico-artistico, architettonico ed archeologico, riconosciuti ai sensi del D.Lgs. 42/2004<sup>2</sup>. La manutenzione di queste alberature di pregio è tuttavia scarsa e molti esemplari risultano persino recisi alla base, pur mantenendo evidente il loro considerevole apparato radicale.

A zone semplicemente sterrate, intervallate da porzioni di terreno con inerbimento in corrispondenza delle alberature, si affianca anche una strada asfaltata che costituisce il percorso carrabile principale di distribuzione delle aree a parcheggio prive di stalli definiti.

All'interno dell'area sorge un piccolo fabbricato rurale, con copertura ad unico spiovente, realizzato in pietra a secco, che risulta, allo stato attuale, degradato e con notevoli problemi di ordine strutturale.

In prossimità di Via Matarrese, si attesta un ulteriore fabbricato, di recente costruzione e in buono stato di conservazione, adibito ad info-point, con relativo spazio antistante pavimentato in pietra e piccolo pergolato per l'ombreggiatura. La struttura, seppur poco invasiva, realizzata come volume puro dalle forme semplici, compatte e lineari, e quindi ben integrato all'interno del contesto paesaggistico di riferimento, è tuttavia piuttosto "anonima", in quanto priva di elementi identificativi della destinazione d'uso attribuita, e non risulta sufficientemente adeguata all'accoglienza dei visitatori in quanto sconnessa con l'area a parcheggio, priva di apparati divulgativi e di contenuti funzionali a servizio dei turisti e dei fruitori delle Grotte.

Elemento di particolare rilievo all'interno dell'area è rappresentato dalla presenza della fermata della linea ferroviaria delle FSE, che si configura come una semplice banchina, collegata ad un piazzale, pavimentato con elementi autobloccanti, che si riconnette con la strada carrabile asfaltata. Si tratta di un'area particolarmente importante in virtù del suo potenziale valore di scambio intermodale, nell'ottica di una riconnessione delle Grotte con il resto del territorio comunale e regionale. Parallelamente alla banchina ferroviaria, ma all'interno dell'area parcheggio, trovano collocazione alcune sedute e una serie di pannellature con contenuti a carattere divulgativo che versano in stato di totale abbandono e assente manutenzione.

<sup>2</sup> Così come riportato all'art. 2 co. 2 lett. c) della L.R. 14/2007.



Fig. 17 - L'info-point visto dall'interno del parcheggio



Fig. 18 - Altra immagine dell'info-point e del suo collegamento con l'area a parcheggio



Fig. 19 - Gli ulivi secolari e il fabbricato in pietra, ultimi retaggi del carattere di ruralità delle aree adibite a parcheggio



Fig. 20 - L'immobile in pietra a secco che si staglia nell'area parcheggio, in stato di degrado ma da recuperare



Fig. 21 - Lo stato di abbandono dell'area di sosta, degli stalli e i pannelli informativi in prossimità della fermata ferroviaria



Fig. 22 - La pavimentazione in betonelle cementizie in prossimità della fermata ferroviaria



Fig. 23 - La pavimentazione in asfalto che connota l'area a parcheggio



Fig. 24 - I numerosi ulivi presenti nell'area del parcheggio, alcuni dei quali tagliati e soggetti ad incuria

**COMPARTO 3 - Viabilità di collegamento fra le due aree**

I due comparti precedentemente descritti sono fra loro collegati da una strada carrabile, di recente riassetto, con un elemento di spina centrale leggermente rialzato che divide le due corsie e ospita una pavimentazione adibita a percorso pedonale, piuttosto contratto e definito da una serie di alberature di piccolo taglio, che risultano del tutto insufficienti ad ombreggiare il camminamento.

Si specifica che l'ambito di intervento è ben servito da un sistema stradale accessibile a sud da Putignano, attraverso la S.P. n. 237 e via Matarrese ed a nord da Turi, attraverso la S.P. n. 32 e via Berlinguer.

Al piazzale Anelli giunge, inoltre, via Grotte, che collega il sito al centro cittadino, viabilità di collegamento tra via Berlinguer (dalla rotatoria esistente) e la S.C. Chiancudd, ubicata nella parte nord dell'ambito delle grotte, lungo la quale è presente anche un percorso ciclo-pedonale.

Anche lungo via Grotte fino all'intersezione con via Berlinguer è presente una pista ciclabile in corsia riservata separata dalla viabilità carrabile da un cordolo con staccionata. Tali tratti risultano però ad oggi tra loro non collegati.

A sud si trova, invece, la linea delle Ferrovie Sud-Est con la fermata "Grotte di Castellana" proprio in corrispondenza del parcheggio pubblico P1.

Sulla viabilità di collegamento fra i due comparti precedentemente descritti, la cui sezione trasversale risulta di ampiezza eccessiva e non coerente con il contesto urbano e paesaggistico in cui si inserisce, si attestano, in maniera diretta e senza alcuno spazio di filtro, gli accessi dei locali commerciali e dei fabbricati residenziali della zona, creando non pochi problemi di sicurezza ed accessibilità per gli utenti e per i proprietari delle abitazioni. Lo stesso camminamento relativo alla spina centrale non risulta adeguatamente funzionale al flusso dei turisti che, nei periodi di alta stagione, affolla l'area del parcheggio e si dirige verso la zona della biglietteria e dell'ingresso alle Grotte.



Fig. 25 - La spina centrale che suddivide le corsie della viabilità di collegamento fra il Comparto 1 e Comparto 2



Fig. 26 - Gli ingressi delle abitazioni, dei locali e delle attività commerciali che si attestano direttamente sulla strada



Fig. 27 - Altra foto della situazione della viabilità fatiscente che collega il parcheggio con il Piazzale delle Grotte



Fig. 28 - L'accesso dalla strada al parcheggio

## LE PROBLEMATICHE E LE POTENZIALITA' DI SVILUPPO DELL'AREA

Dalla descrizione delle aree oggetto di intervento e dall'analisi dello stato di fatto, emergono le seguenti problematiche che comportano un cospicuo impatto negativo per il sito in questione che necessita quindi di una più efficace ottimizzazione e di un miglioramento della fruizione e dei servizi turistici.

### **1. Accoglienza inadeguata e datata per l'ingresso alle Grotte e al museo**

- a) Mancanza e inadeguatezza dei percorsi pedonali, con banchine sterrate, superfici asfaltate e fioriere;
- b) Carenza, obsolescenza e precarietà degli elementi di arredo urbano;
- c) Inefficienza ed obsolescenza del sistema di pubblica illuminazione presente;
- d) Predominanza ed elevata estensione di superfici impermeabilizzate.

Le sistemazioni urbane attualmente esistenti risalgono agli anni '70-'80 e risultano anonime e fortemente incoerenti con il valore paesaggistico e culturale dell'area delle Grotte e del loro riconoscimento come unicum nell'intero panorama regionale. In quest'ottica, i materiali sono di scarsa valenza e qualità, i percorsi carrabili interrompono la continuità di fruizione del piazzale, i percorsi pedonali di collegamento con le aree di accoglienza e le aree a parcheggio risultano totalmente inadeguati alla sicurezza pubblica. Anche la mancanza di spazi ampi e ariosi per meglio apprezzare l'ingresso al sito contribuisce ad implementare la percezione di scarso valore turistico dell'area, in netto contrasto con le eccezionali peculiarità che invece riservano le cavità e il patrimonio sotterraneo.

### **2. Inadeguata/inesistente valorizzazione della Grave**

Il grande varco della Grave non è adeguatamente messo in risalto. I presidi di sicurezza sono affidati a semplici reti metalliche in contrasto con la qualità dei luoghi.

### **3. Parcheggio non adeguato**

L'area a parcheggio presente a pochi metri dal Piazzale delle Grotte non è adeguatamente segnalata, efficiente e organizzata, soprattutto nei periodi di notevole affluenza. La recente realizzazione dell'info-point non sopperisce alla scarsa manutenzione e all'incuria che caratterizzano l'area puntellata di ulivi secolari, rendendo tutta la zona piuttosto periferica e priva di attrattiva e funzionalità. Pur conservando potenzialmente spiccati caratteri di ruralità, l'area in questione risulta al contrario anonima e priva di rapporti e relazioni con il paesaggio circostante e con il sito delle Grotte.

### **4. Inefficienza e mancata segnalazione dei nodi di scambio intermodale**

Risulta difficoltoso per un turista raggiungere il sito delle Grotte senza un proprio mezzo di trasporto personale. Gruppi organizzati e scolaresche si servono di pullman, incrementando il carico di traffico urbano, soprattutto nei periodi di maggior flusso turistico, ignorando la presenza della fermata della

linea ferroviaria in prossimità dell'info-point.

### 5. Mancanza di informazioni turistiche adeguate

A questi elementi detrattori si aggiunge la totale mancanza di adeguate ed esaustive informazioni turistiche e di un apparato didattico relativo alla conoscenza del patrimonio culturale in questione.

### 6. Degrado generalizzato del tessuto urbano circostante

I materiali presenti di scarsa qualità, le forme e le tipologie architettoniche dell'edilizia e delle sistemazioni esterne esistenti, le attività commerciali con prodotti seriali e relativi ad un consumo di massa, contribuiscono a restituire l'immagine di un luogo turistico fatiscente e privo di valore attrattivo.

Anche la presenza dell'immobile privato, di grandi dimensioni all'interno del tessuto urbano circostante,, in stato di abbandono e degrado, rappresenta un notevole elemento detrattore per il contesto.

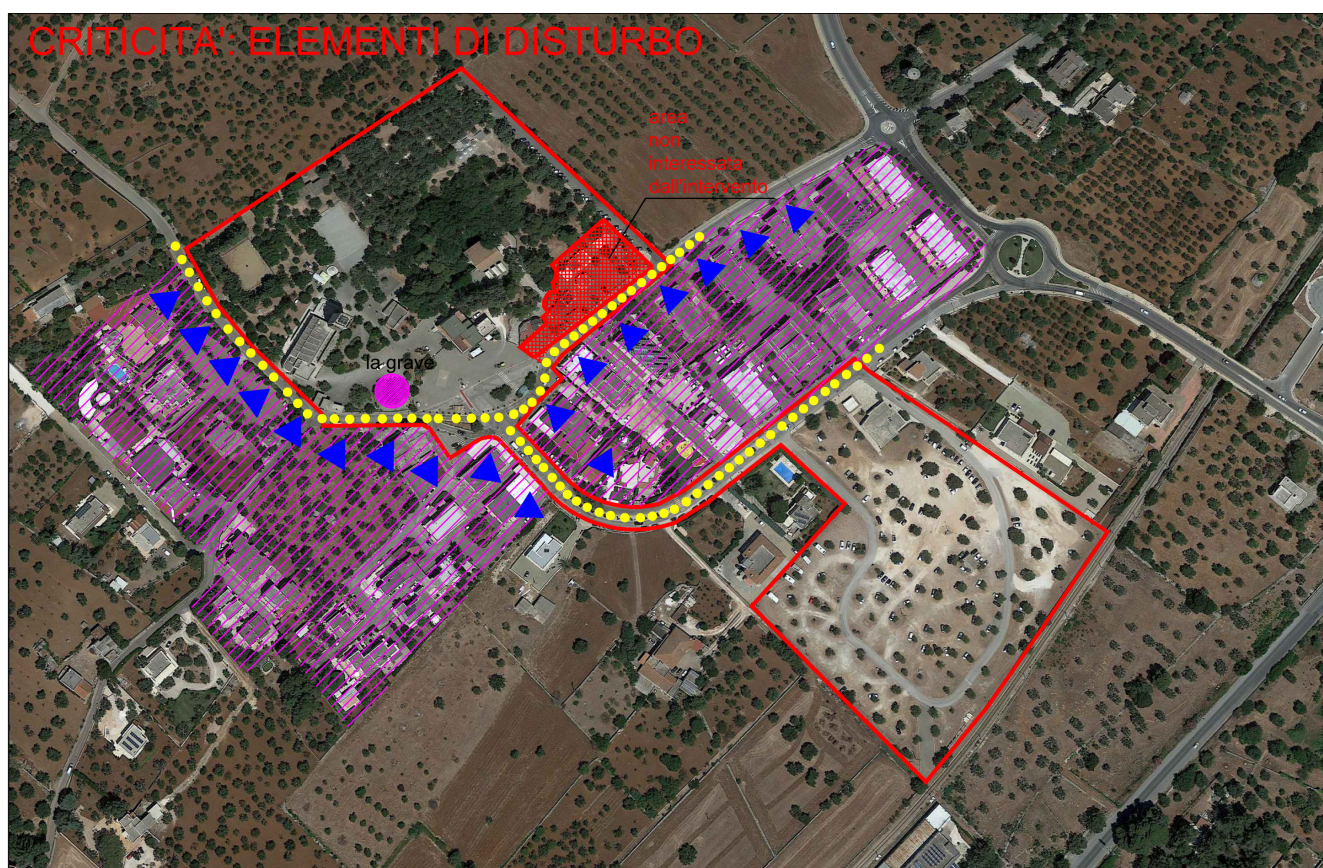


Fig. 1 - Concept con l'individuazione delle problematiche e delle criticità dell'area oggetto degli interventi. L'urbanizzazione delle zone circostanti e la viabilità con il suo carico di traffico veicolare creano una pressione antropica forte per l'area delle Grotte, e in particolare per la Grave: il Piazzale risulta così quasi isolato, totalmente estraneo e non integrato al tessuto del territorio.

<sup>3</sup> Nel 2006 l'Amministrazione Comunale e la Società Grotte di Castellana hanno attuato un considerevole intervento di ripulitura delle aree della Grave, riportando in superficie molti detriti, accumulatisi nel corso dello scavo della galleria d'accesso e di altri lavori di sistemazione turistica delle cavità, e segnanando la presenza di una depressione alla base della parete nord della voragine, in cui potrebbe essere presente un accesso a nuove cavità che si svilupperebbero lungo la principale linea di sviluppo delle Grotte. Lo stesso Anelli, infatti, aveva già intrapreso uno scavo in tale direzione ma aveva dovuto rinunciarvi, di fronte al pericolo di frane e per la scarsità dei fondi a disposizione. Tali esplorazioni sono state purtroppo interrotte dall'insufficienza dei fondi a disposizione, lasciando tuttavia aperta la possibilità del rinvenimento di ulteriori nuovi rami, che si diramerebbero dalla voragine iniziale.

A queste problematiche relative specificatamente all'area oggetto degli interventi e non del tutto esaustive, si aggiungono altri fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità che riguardano più in generale il territorio del Comune di Castellana in relazione al sito turistico delle Grotte:

**7. Generalizzata scarsità di manutenzione e mancanza di valorizzazione del centro storico e del suo patrimonio architettonico**

**8. Mancanza di interconnessione fra i due nuclei di potenziale attrazione turistica Grotte /centro storico**

I punti di forza e le potenzialità di sviluppo sono piuttosto evidenti, considerato l'**elevato valore patrimoniale delle aree**, anche in virtù delle campagne speleologiche *in fieri*, finalizzate all'apertura di nuovi percorsi sotterranei fruibili<sup>3</sup>, delle previsioni di tutela e conservazione del delicato ecosistema compromesso dagli agenti antropici e naturali, e delle crescenti attività di diffusione e conoscenza attuate attraverso laboratori didattici, iniziative culturali ed eventi.



Fig. 1 - Alcune delle problematiche che insistono nelle aree oggetto di intervento



Fig. 2 - Le potenzialità del sito turistico delle Grotte (immagini fonte web)

## GLI INTERVENTI DI PROGETTO

Il progetto prevede la **riqualificazione dell'area circostante e di accesso all'attrattore turistico delle Grotte, finalizzata alle attività di promozione, infrastrutturazione turistica e valorizzazione dei beni demaniali della Regione Puglia.**

In generale, il progetto di riqualificazione riguarda **esclusivamente le sistemazioni esterne** dell'area delle Grotte, **senza alcun tipo di edificazione e alterazione dell'assetto idro-geo-morfologico delle zone in superficie e nel sottosuolo**, garantendo il mantenimento degli equilibri ambientali e paesaggistici di altissimo valore identificati dal vincolo apposto dal Ministero dei Beni e Attività Culturali (D.M. 14.11.1983 e D.M. 01.08.1985), nonché dal riconoscimento come Sito di Interesse Comunitario (previsto per le aree naturali dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare).

Il progetto si incentra sulla volontà di rendere l'area di accesso alle Grotte e i suoi annessi un unico grande sistema che lavora come una macchina di accoglienza e di attrazione turistica. L'idea che sta alla base del *concept* progettuale si ritrova **nel riconoscimento per l'intera zona di caratteristiche a metà strada fra l'antropizzato (la periferia urbana) e il naturale (il sottosuolo e le cavità)**: questa **dualità** si riflette nella lettura di Piazzale Anelli come **"palcoscenico"** in cui dialogano gli "attori" delle superfici pavimentate, degli arredi urbani, della biglietteria, del Museo (frutto delle azioni dell'uomo), dell'apparato vegetazione e della Grave (unica attestazione in superficie della presenza delle Grotte). In quest'ottica, il **richiamo a forme curvilinee che si innestano e si fondono con le linee spezzate che ricordano la conformazione dell'ambiente roccioso ipogeo** (stalattiti e stalagmiti), l'**uso di materiali "artificiali" e "naturali"**, con la **forte componente sensoriali** (liscio/ruvido, freddo/caldo), il riferimento all'**idea dell'acqua, elemento generatore delle Grotte stesse**, risultano tutti concorrere alla definizione del principio ordinatore delle scelte progettuali.



Fig. 1 - La planimetria generale di progetto e la sovrapposizione degli interventi su ortofoto

**COMPARTO 1 - Zona della Grave, museo, biglietteria e pineta**

In questa zona, la proposta progettuale verte ad **orientare** il fruitore attraverso 3 assi indicati materialmente con elementi che, appena raggiunta la porta di accesso (come avviene nei centri storici e in particolare anche in quello di Castellana) alla Piazza centrale, conducono idealmente e fisicamente all'elemento fulcro del progetto la cosiddetta "Grave".

In particolare, gli interventi prevedono:

1) Rimozione delle criticità e dei detrattori ambientali presenti, fra cui le pavimentazioni del Piazzale Anelli realizzato con betonelle cementizie, arredi urbani desueti e in stato di abbandono e degrado (quali panchine, cestini, fioriere, ecc.).

2) Eliminazione di altri elementi incoerenti con il contesto rappresentati dal campo da tennis e di calcetto di cui sono rimasti solo delle basi in cls, ormai in disuso da anni.

3) Rimozione di un corpo di fabbrica (di proprietà comunale) destinato a Bar e Tabacchi: la sua presenza limita lo sguardo del turista verso un'area attrezzata a pineta ed essenze autoctone, intesa ad essere valorizzata ed integrata.

4) Inserimento di nuove strutture in legno ecocompatibili, facilmente removibili, di piccole dimensioni, che potranno essere spostate anche in diverse localizzazioni in funzione delle attività svolte nel comparto, al fine di renderlo versatile e fruibile in più momenti e in diverse occasioni.

Attraverso un percorso realizzato con ghiaia resinata drenante di colore terrigeno con ai lati tappetino erboso, sarà possibile raggiungere la Grave con un affaccio mediante un ballatoio e una balaustra in cristallo che contorna, in senso scenografico, ma garantendo totale sicurezza ai fruitori, tutto il suo perimetro. La balaustra in cristallo potrà, infatti, permettere al turista di scoprire dall'alto l'affascinante e misterioso mondo sotterraneo delle Grotte, ad oggi precluso dall'attuale ed incoerente sistemazione. Dalla Grave, fulcro del disegno architettonico, parte un motivo a spirale realizzato con elementi in pietra che indica un percorso orientato verso la zona centrale del Piazzale.

La sistemazione della Grave, nonché l'eliminazione della vegetazione ornamentale e d'impianto, incoerente con il carattere di naturalità dell'area, consentirà una migliore e più adeguata fruizione visiva del Museo, che potrà così potenziare la sua funzione culturale nei confronti dei turisti e degli avventori.

Dalla Porta di accesso alla Piazza si innesta l'asse che orienta il fruitore verso la zona naturalistica: questo elemento rettilineo si configura come un cannocchiale che apre lo sguardo verso un'area a verde destinata al relax e alla sosta. Il percorso è realizzato con listoni in legno e pergole con piante rampicanti di essenza locali e autoctone che consentiranno di rendere la passeggiata meno assolata nella stagione estiva e di ricreare un habitat naturale più coerente con il contesto ambientale e paesaggistico di riferimento.

Un altro asse prosegue verso la zona di ingresso vero e proprio delle Grotte, con una parete in

pietra a secco su cui poggia un pergolato elemento che indica in senso verticale le direttrici.

L'idea alla base di tale parete si ritrova nella volontà di separare gli elementi naturali da una zona a forte impatto antropico, così come descritto nello stato di fatto dell'area.

Come già accennato, l'acqua rappresenta l'elemento predominante del progetto in quanto originario della carsicità dell'area. Un percorso in superficie, con vasche e lame di acqua, segna la medesima direzione del percorso carsico sotterraneo, richiamando al visitatore l'esperienza sensoriale che vivrà nel sottosuolo. Il progetto prevede altresì la realizzazione in 3 punti strategici di vasche per il recupero delle acque, nell'ottica della sostenibilità dell'intervento in chiave bioclimatica.

Elemento di forte disturbo, fisico e visivo, è costituito da un immobile, di notevoli dimensioni e destinato ad albergo, di proprietà privata e ormai in disuso, oggi ricoperto con cartellonistiche pubblicitarie. Al fine di mascherarne il forte degrado e l'impatto percettivo che ne consegue, la proposta progettuale prevede la realizzazione di un paramento con verde verticale, attraverso la realizzazione di una struttura metallica su cui sviluppare la crescita di piante tipiche della macchia mediterranea, con essenze profumate e gradevoli alla vista.

La progettazione dell'illuminazione a led sarà conforme a quanto disposto dalla L.R. n. 15/2005 e dal R.R. sull'inquinamento luminoso.



Fig. 2 - Una simulazione del Piazzale con la nuova sistemazione della Grave e la valorizzazione della facciata del Museo



Fig. 3 - Vista della nuova sistemazione del Comparto 1 con l'articolazione dei percorsi di orientamento verso i punti focali

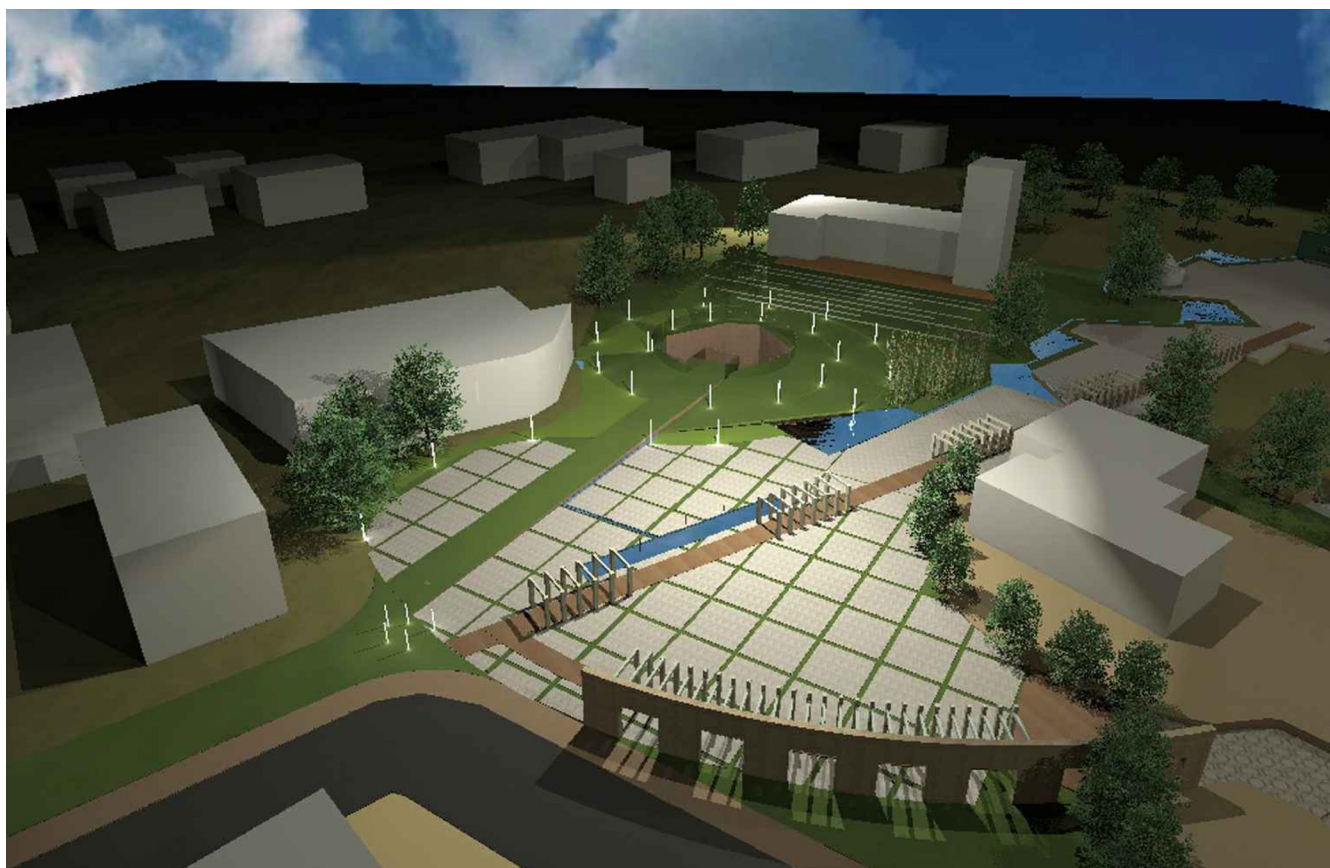


Fig. 3 - Altra vista dall'alto della nuova configurazione del Piazzale su cui si attestano il Museo, la Grave e la biglietteria

## COMPARTO 2 - Zona adibita a parcheggio ed info-point

L'area, oggi destinata a parcheggio ed info-point, sarà riqualficata con materiali naturali ed interventi minimali ma efficaci a renderla idonea ad una migliore accoglienza del visitatore. Gli interventi sull'area prevederanno una sistemazione flessibile e versatile, con stalli per i parcheggi che potranno diventare superfici per accogliere eventi di grande portata e non ospitabili nell'area del Comparto 1. In quest'ottica, anche la funzione e la presenza dell'info-point sarà potenziata.

Di prioritaria importanza sarà la risistemazione dell'area antistante la fermata del treno della FSE, prevedendo la presenza di stalli per le bici normali ed elettriche, piazzole di sosta ed arredi urbani che comprenderanno anche pannelli didattici ed illustrativi del contesto e informazioni utili alla visita delle Grotte.

## COMPARTO 3 - Viabilità di collegamento fra le due aree

Il progetto è finalizzato a ridurre considerevolmente il traffico veicolare che rappresenta un forte elemento di disturbo dell'area SIC.

Si prevede di ridurre la sede stradale di Via Matarrese ad un unico senso di marcia a traffico limitato e solo per i residenti e mezzi di soccorso, trasformando l'altra carreggiata in un ampio percorso esclusivamente pedonale e ciclabile, al fine di riconnettere l'area del parcheggio con il Piazzale Anelli e garantire al contempo una più corretta fruizione delle attività commerciali che si attestano sulla strada.

Il turista sarà accompagnato con linee grafiche, colori, cartellonistica informativa che potrà leggere durante la sua passeggiata al Piazzale Anelli.

Per una migliore comprensione degli interventi progettuali previsti, si rimanda agli elaborati grafici allegati. Si riportano in questa sede alcuni dei riferimenti e delle suggestioni progettuali considerati nello studio del *concept*.

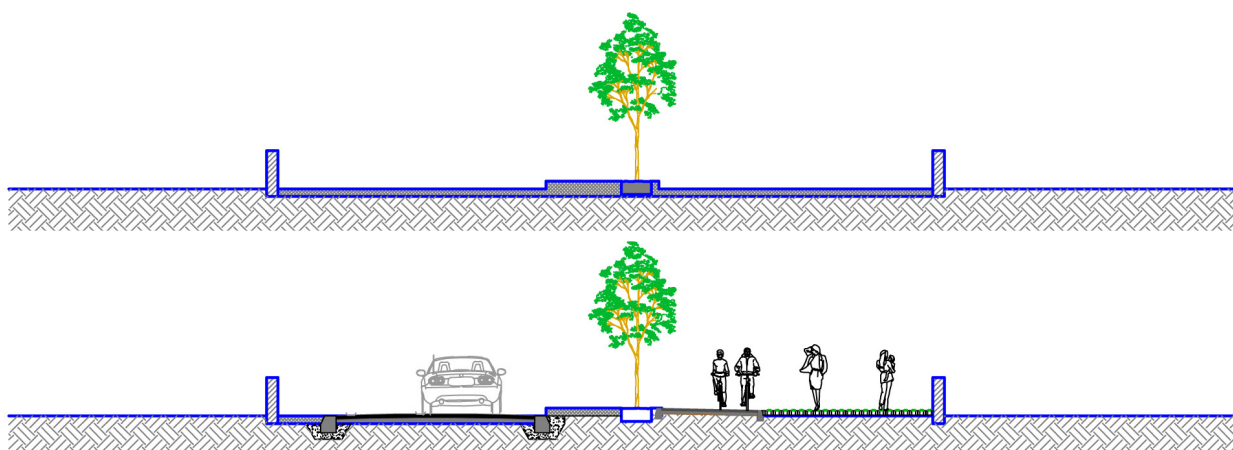


Fig. 4 - Confronto fra lo stato di fatto e di progetto della sezione stradale del Comparto 3 con l'area pedonale e ciclabile



Fig. 5 - Esempi di "monumentalizzazione" dell'elemento centrale della Grave (fulcro della nuova sistemazione esterna)

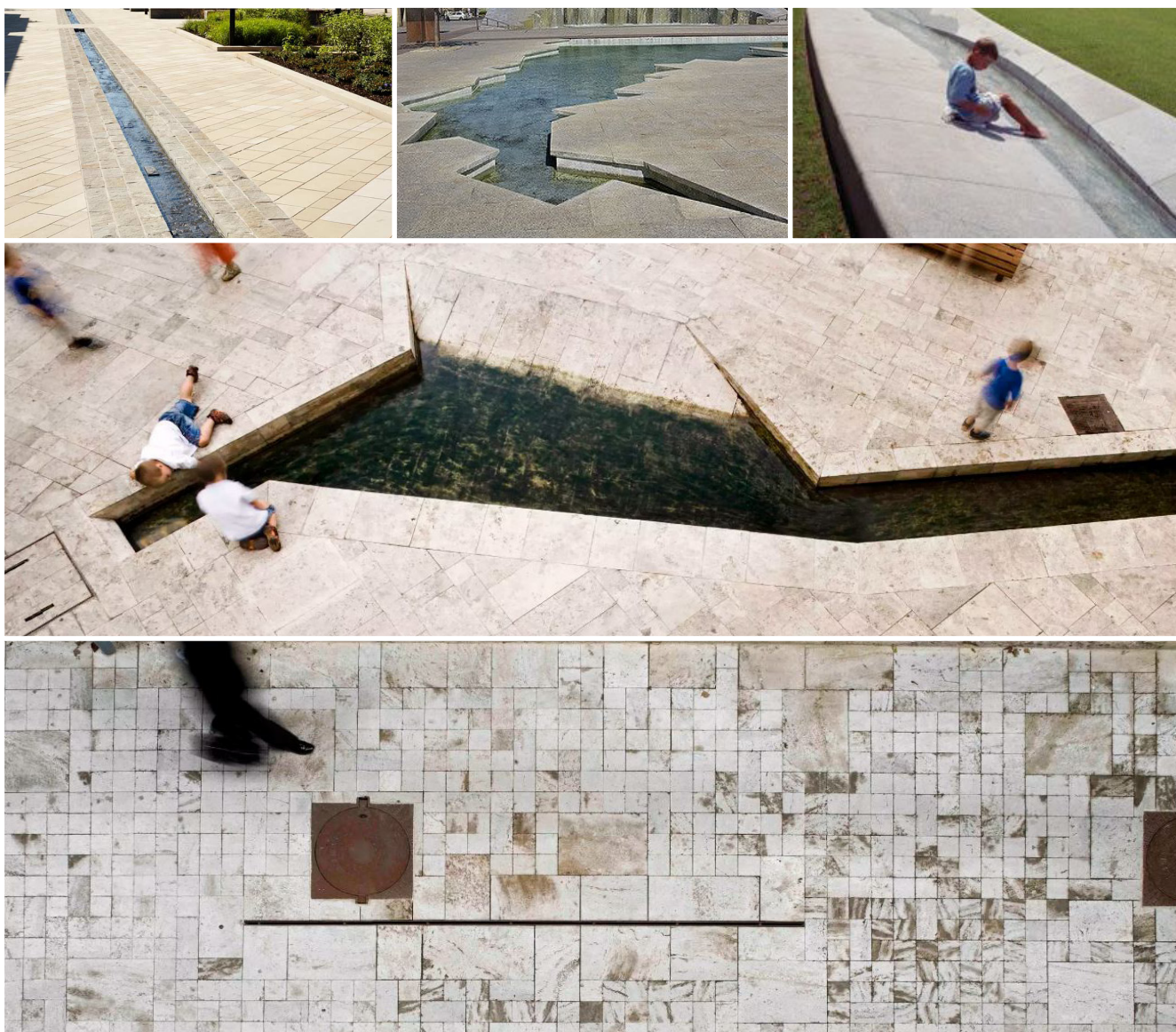


Fig. 6 - Esempi di canaline d'acqua a raso o tagli nella pavimentazione a simulare il percorso sotterraneo delle Grotte

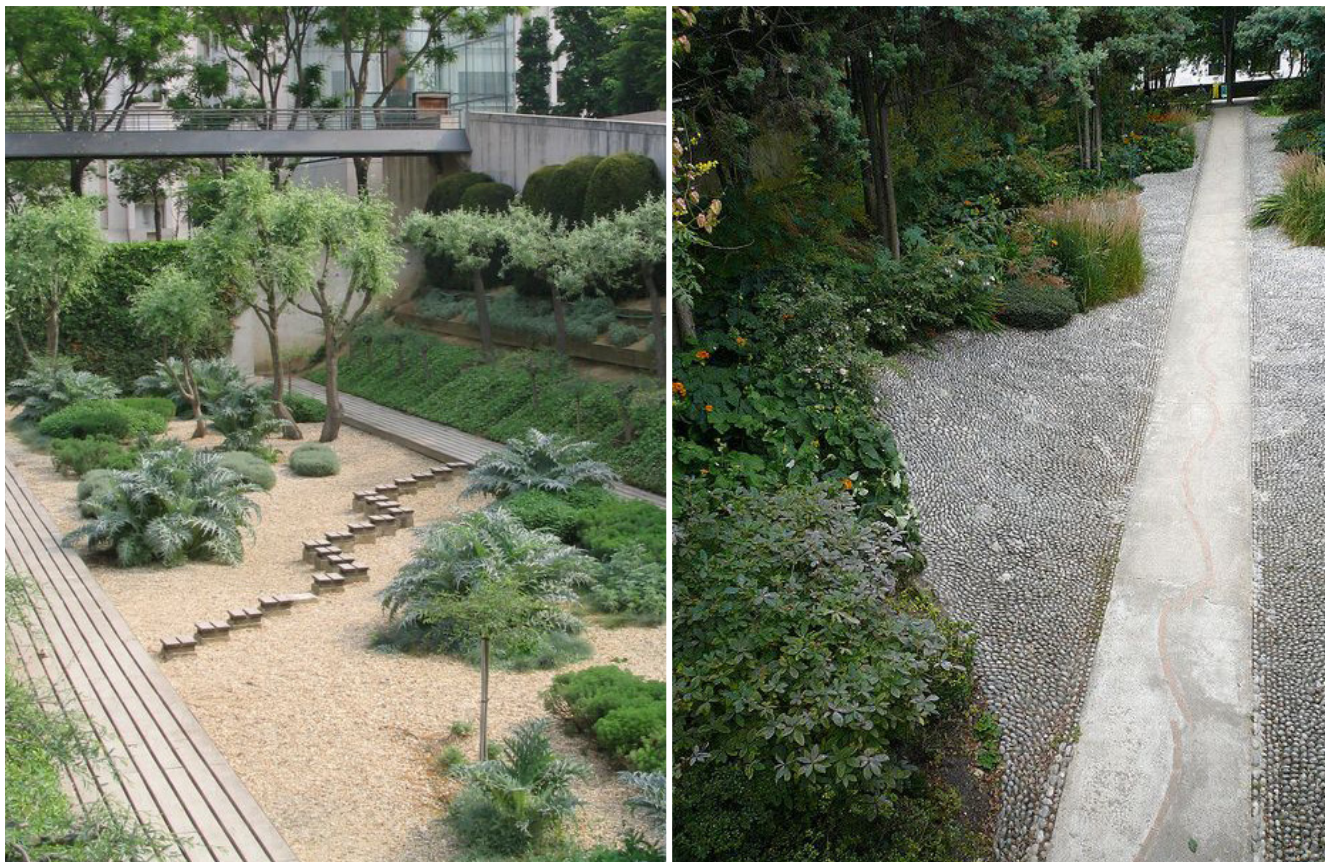


Fig. 7 - Esempi di sistemazioni "naturalistiche" - Parc Citroen, Parigi - progetto: G. Clement



Fig. 8 - Lastre di pietra locale, ghiaino, verde e terra battuta per garantire la permeabilità delle sistemazioni esterne

**LE FINALITA' DI PROGETTO**

Sulla base degli indicatori della Griglia di Valutazione **CATEGORIA B**

**A. COMPLETEZZA E QUALITA' DELLA PROPOSTA PROGETTUALE**

La proposta presentata in questa sede assume la configurazione di un **progetto esecutivo**, in quanto contiene la descrizione esplicita di tutte le lavorazioni previste, definendo in maniera compiuta l'aspetto architettonico, costruttivo ed impiantistico degli interventi da realizzare, e identificando ogni elemento per forma, tipologia, qualità, dimensione e prezzo, secondo quanto previsto dall'**art. 23 co. 8 del D.Lgs. n.50/2016 Codice dei contratti pubblici**.

Il presente progetto è redatto nel pieno rispetto delle prescrizioni dettate nei titoli abilitativi e di tutti gli altri pareri di competenza previsti, secondo le normative vigenti.

In quest'ottica di completezza e grado di approfondimento, a corredo del presente progetto esecutivo sono stati redatti i seguenti elaborati che riportano nel dettaglio le metodologie operative, i materiali previsti e le modalità tecnico-esecutive degli interventi:

- a) relazione generale;
- b) relazioni specialistiche (geologica, paesaggistica, VINCA, archeologica);
- c) elaborati grafici comprensivi anche di quelli delle strutture, degli impianti e di ripristino e miglioramento ambientale;
- d) calcoli esecutivi delle opere e degli impianti;
- e) piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti;
- f) piano di sicurezza e di coordinamento di cui all'art. 100 del D.Lgs. n.81/2008, e quadro di incidenza della manodopera;
- g) computo metrico estimativo e quadro economico;
- h) cronoprogramma;
- i) elenco dei prezzi unitari e eventuali analisi;
- l) schema di contratto e capitolato speciale di appalto.

Nell'ottica della qualità, si precisa altresì che, in virtù delle finalità progettuali in materia di lavori pubblici di cui al già citato **art. 23 co. 1 del D.Lgs. n.50/2016 Codice dei contratti pubblici**, la proposta presentata in questa sede è intesa ad assicurare:

**a) il soddisfacimento dei fabbisogni della collettività**, in quanto il miglioramento della sistemazione delle aree esterne e delle attrezzature utili alla fruizione delle Grotte e dei relativi annessi è finalizzata alla valorizzazione di un bene pubblico a servizio della comunità locale e non, con risvolti sociali, economici e culturali legati all'implementazione dell'attrattività territoriale di Castellana Grotte,

nell'ottica di un turismo e di uno sviluppo sostenibile;

**b) la qualità architettonica e tecnico funzionale e di relazione nel contesto dell'opera**, in quanto le opere previste sono orientate verso soluzioni formalmente e costruttivamente coerenti con il contesto di riferimento e verso l'utilizzo di materiali eco-compatibili, che si integrano e amplificano il valore dell'area, attraverso la rimozione delle criticità e dei detrattori ambientali attualmente presenti;

**c) la conformità alle norme ambientali, urbanistiche e di tutela dei beni culturali e paesaggistici e il rispetto della normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza;**

**d) un limitato consumo del suolo**, in quanto le scelte progettuali e gli interventi previsti non comportano un incremento delle superfici impermeabili, ma garantiscono al contrario un implemento delle aree verdi e degli spazi destinati alla collettività;

**e) il rispetto dei vincoli idro-geologici, sismici e forestali nonché degli altri vincoli esistenti**, in quanto le opere previste non intaccano il sistema delle cavità sotterranee e non comportano alcuna alterazione dei delicati equilibri dell'ecosistema naturale delle Grotte;

**f) il risparmio e l'efficientamento ed il recupero energetico nella realizzazione e nella successiva vita dell'opera nonché la valutazione del ciclo di vita e della manutenibilità delle opere**, in quanto le scelte progettuali e strategiche di fruizione dell'area sono finalizzate alla totale sostenibilità ambientale dell'intervento;

**g) la compatibilità con le preesistenze archeologiche**, in quanto tutti gli interventi previsti non interferiscono con siti o attestazioni storiche;

**h) la razionalizzazione delle attività di progettazione e delle connesse verifiche attraverso il progressivo uso di metodi e strumenti elettronici specifici quali quelli di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture;**

**i) la compatibilità geologica, geomorfologica, idrogeologica dell'opera**, per garantire la salvaguardia del bene naturalistico;

**l) accessibilità e adattabilità secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia di barriere architettoniche**, al fine di garantire la più ampia fruibilità fisica ed esperienziale all'intera comunità.

**B. SVILUPPO DEL TURISMO SOSTENIBILE****B1. Capacità dell'idea progettuale di favorire lo sviluppo sociale, culturale ed economico in funzione del turismo sostenibile**

La proposta presentata in questa sede assume un altissimo valore nell'ambito dello sviluppo sociale, culturale ed economico del territorio di Castellana Grotte. Come già accennato in precedenza (cfr. *supra*), il complesso carsico delle Grotte di Castellana fu scoperto ed esplorato il 23 gennaio 1938, ad opera del Professor Franco Anelli, coadiuvato da un gruppo di locali esploratori; a distanza di pochi mesi dalla scoperta, venne aperta la galleria di ingresso alle grotte, interamente scavata a mano, e le Grotte di Castellana divennero visitabili dai turisti. Nel giro di pochi anni, Castellana e il suo mondo sotterraneo acquisirono enorme fama, tanto da portare alla variazione della denominazione stessa della cittadina che nel 1950 aggiunse il sostantivo "Grotte" al suo nome identificativo con Decreto del Presidente della Repubblica n° 320 del 24 aprile 1950), in onore appunto alle grotte che l'avevano resa famosa in Italia e nel mondo.

Seppur apparentemente poco significativa, questa puntualizzazione risulta sintomatica del **grande peso in termini sociali, economici e culturali che le Grotte, l'area di pertinenza e l'indotto ad esse connesso, determina all'interno dell'ambito territoriale della comunità locale.**

Quanto premesso risulta funzionale ad affermare che la proposta progettuale in questione, relativa alla riqualificazione dell'area di accesso alle Grotte e delle zone annesse, presenta una **elevata capacità di favorire lo sviluppo sociale, economico e culturale in funzione dell'incremento turistico, della tutela e della valorizzazione del bene patrimoniale unico nel suo genere<sup>1</sup> nell'ottica di un turismo sostenibile.**

In particolare:

- La riqualificazione dei luoghi in corrispondenza delle cavità sotterranee delle Grotte, per lungo tempo abbandonati all'azione del tempo e scarsamente attrattivi, favorirà l'innescò dell'accrescimento della consapevolezza e della responsabilità sociale nei confronti dei luoghi e del bene pubblico, sia da parte del fruitore "turista" che da parte della comunità locale. In tal senso, un grande beneficio sarà realizzato attraverso la costituzione di un nuovo equilibrio funzionale ad una sana, sostenibile e redditizia sopravvivenza di tutti i protagonisti dell'esperienza turistica.

<sup>1</sup>A tal proposito, si configura come un'esigenza prioritaria quella di avviare, da parte dell'Amministrazione Comunale, la richiesta di riconoscimento delle Grotte all'interno del patrimonio UNESCO, procedura lenta e soggetta a parametri estremamente restrittivi e categorici, su cui pesano anche la qualità del contesto territoriale, la capacità di garantire un corretta salvaguardia del bene e il grado di attrattività dei luoghi.

- La riqualificazione prevista dalla proposta progettuale qui presentata è orientata ad una strategia di sviluppo e di tutela del patrimonio ambientale, paesaggistico e culturale delle Grotte di Castellana e delle aree annesse in superficie, con l'obiettivo di diventare un vero e proprio motore economico.

- La sostenibilità della proposta qui presentata si ritrova non solo nel dato ambientale e paesaggistico, ma anche nella costruzione di una strategia di controllo dei flussi e di un sistema di collegamenti, di proposte turistiche in grado di creare un network territoriale e reti di relazioni, nell'ambito di una progettualità condivisa che produca benessere e sviluppo economico per l'intera comunità, mantenendo saldo il fine prioritario della conservazione.

- La proposta di riqualificazione delle aree oggetto degli interventi consentirà di restituire una nuova centralità al contesto periferico dell'area delle Grotte, generando, attraverso opportuni sistemi informativi, un nuovo e più corposo flusso turistico verso il centro urbano storico di Castellana, orientandone così il recupero.

- La realizzazione di una **nuova rete intermodale** (valorizzazione della fermata ferroviaria in prossimità del parcheggio delle auto con stazione per *bike-sharing*, piste ciclabili, aree attrezzate per la sosta e percorsi pedonali nel verde), nonché un **nuovo assetto del traffico veicolare** (creazione di ZTL, *green parking*, promozione del trasporto pubblico) favorirà una più consapevole riappropriazione territoriale, nel rispetto dell'ambiente e dell'impiego razionale delle risorse naturali.

- La **reversibilità degli interventi, la removibilità delle sistemazioni e la flessibilità prevista per gli spazi aperti** rappresenterà un valore aggiunto nell'ambito dell'organizzazione di eventi e attività di aggregazione sociale capaci di favorire un indotto economico più ampio ma soprattutto un più spiccato senso rispetto e di appartenenza ai luoghi.



Fig. 1 - La rete di connessione intermodale dell'area in prossimità dell'accesso alle Grotte

## B2. Innovatività dell'idea progettuale in riferimento a soluzioni tese a favorire un turismo sostenibile

L'apporto innovativo, rispetto alla situazione dello stato di fatto, del nuovo progetto di sistemazione dell'area di accesso alle Grotte e dei suoi annessi si ritrova nella capacità della proposta progettuale di far dialogare tutti gli "attori" della scena urbana (Grave, Museo, ingresso alle Grotte, Piazzale, parcheggio con nodo di scambio intermodale), creando spazialità più fluide, flessibili e orientate alla compatibilità ambientale, alla salvaguardia dei luoghi nel loro valore paesaggistico e alla sostenibilità turistica.

L'**eliminazione delle barriere fisiche attualmente presenti nell'area**, che ne alterano la percezione e la fruibilità fisica e visiva, la **definizione di percorsi orientati e chiaramente identificabili da tutti**, anche grazie a richiami e traguardi delle visuali, l'**incremento dei livelli di sicurezza nella fruizione degli spazi pubblici di aggregazione**, con la riduzione considerevole del traffico veicolare e l'incentivo all'utilizzo di sistemi di **mobilità alternativa "lenta"**, offrono tutti nel loro insieme l'opportunità per incrementare ed innalzare il livello qualitativo dell'offerta turistica delle Grotte.

La possibilità di **ampliare la fruibilità e l'accessibilità dell'area**, infatti, è uno dei cardini principali del progetto: in tal modo, **l'esperienza turistica sarà garantita ad un pubblico più vasto** (promuovendo la cultura dello svago e della conoscenza anche per le categorie sensibili, quali disabili, anziani, bambini, ecc.), **implementando anche il sistema degli stakeholders** dando vita oltretutto a risvolti di ordine economico.

In particolare, fra le altre varie soluzioni, il progetto prevede anche:

1. **Installazione di stazioni per bici smart:** ricarica bici elettriche, ricarica dispositivi elettronici, info turistiche e culturali multidisciplinari e accessibili a tutte le fasce di età e tipologie di individui (**infotainment**);

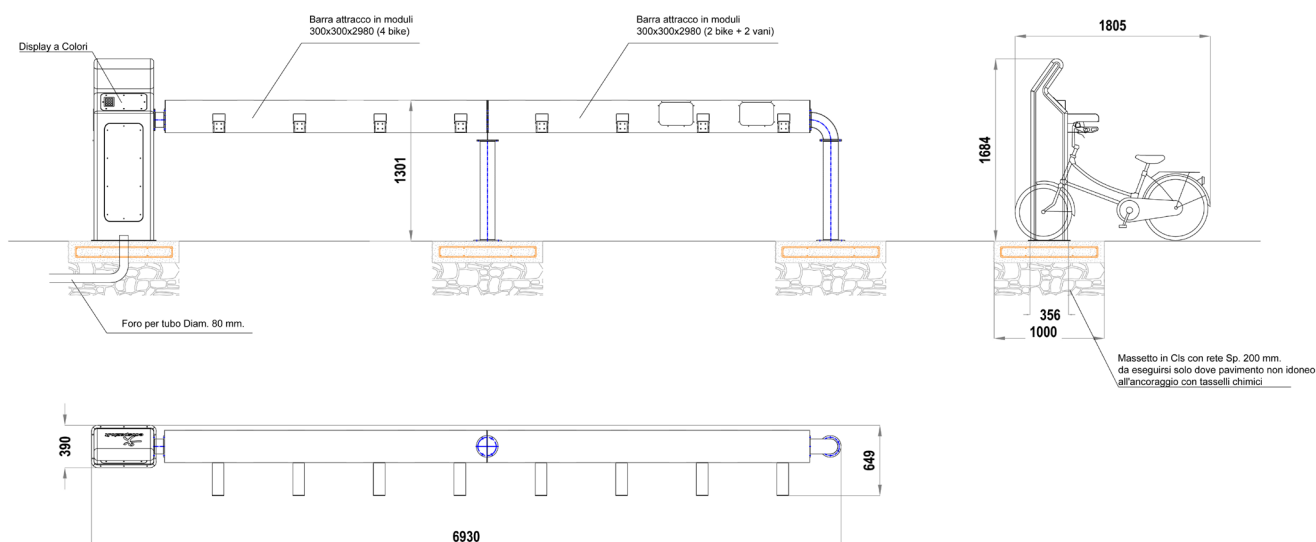


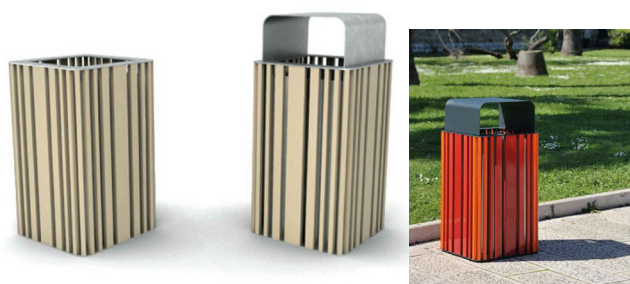
Fig. 2 - La stazione delle bici elettriche come soluzione nell'ottica di una fruizione del sito *slow* e compatibile con l'ambiente

2. **Strade bianche/pavimentazioni permeabili** con stabilizzante naturale per terreni, senza alterazione delle caratteristiche cromatiche ed ecologiche del terreno e della percezione dei luoghi, garantendo ecocompatibilità, durevolezza/stabilità, integrazione cromatica, naturalità e garanzia di fruibilità elevata;

3. **Scelta di elementi di arredo urbano compatibili con l'ambiente**, realizzati con **materiali riciclati** che garantiscono in ogni caso alti livelli di efficienza di utilizzo, anche al fine di sensibilizzare il fruitore e la comunità locale;

3. **Sostituzione e integrazione delle lampade tradizionali con lampade a tecnologia LED** (apparecchi luminosi, punti luce, ecc. integrati e compatibili con il contesto, dal design contemporaneo, lineare, semplificato con notevoli vantaggi sulla visibilità del paesaggio/contesto, delle strade, degli edifici (illuminazione naturale, luce calda), lunga durata (minori spese per la sostituzione periodica/manutenzione), elevate prestazioni e **risparmio energetico**.

PANCA IN ACCIAIO E PLASTICA RICICLATA



**Dimensioni:**  
482 x 482 x h 760 mm  
H con copertura: 963 mm | Capacità: 90 Lt

Il cestino è composta da una struttura in acciaio zincato per resistere agli agenti atmosferici i verniciatura e profili verticali quadrangolari in PVC espanso e farina di legno, un materiale riciclabile al 100%, autoestinguente e resistente alla corrosione causata dagli agenti esterni, certificato "Plastica Seconda Vita".

PANCA IN ACCIAIO E PLASTICA RICICLATA



**Dimensioni di massima:**  
Larghezza: 1820 mm | Profondità: 475 mm | Altezza seduta 445 mm  
La struttura della panchina è in acciaio zincato per resistere agli agenti atmosferici ma senza ulteriori processi di verniciatura.  
La seduta è composta da profili in PVC espanso e farina di legno, un materiale riciclabile al 100%, autoestinguente e resistente alla corrosione causata dagli agenti esterni, certificato "Plastica Seconda Vita".

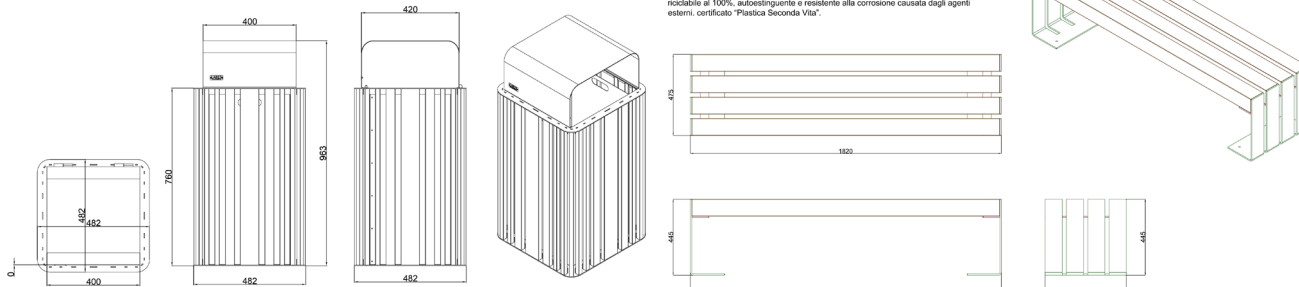
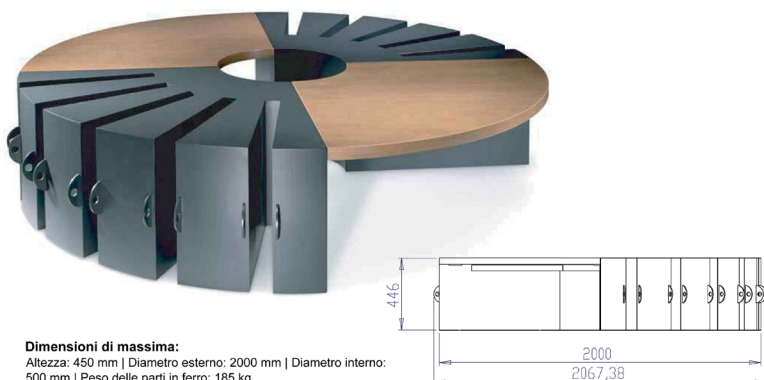


Fig. 3 - La rete di connessione intermodale dell'area in prossimità dell'accesso alle Grotte

La proposta di riqualficazione, restituendo nuovi spazi aggregativi alla comunità locale e agli avventuri, consentirà di implementare le prospettive strategiche e sinergiche del **turismo "slow"**, attraverso l'acquisizione di servizi innovativi di fruizione del territorio caratterizzati dall'incontro tra autenticità, genuinità e creatività, per accrescere la consapevolezza del vissuto, l'irripetibilità dei luoghi autentici, stimolare comportamenti responsabili verso il territorio, godendo appieno dell'esperienza turistica come esperienza di vita.

### PANCA PORTABICICI



#### Dimensioni di massima:

Altezza: 450 mm | Diametro esterno: 2000 mm | Diametro interno: 500 mm | Peso delle parti in ferro: 185 kg

La panchina-portabiciclette realizzata in acciaio sp. 20/10 e 30/10. È composta da due elementi a quarto di cerchio, ognuno con 5 segmenti per l'alloggiamento delle biciclette. Su ciascuno di questi sono saldate nr. 10 piastre di acciaio sp. 60/10 con foro centrale di Ø 26 mm per poter assicurare la bicicletta alla struttura. I due elementi sono rivestiti da pannelli di acciaio sp. 20/10, saldati con saldatura a filo continuo e successivamente lucidati. Ai due porta biciclette sono fissate due sedute a quarto di cerchio di legno massiccio di essenza esotica sp. 40 mm sorrette dalle rispettive robuste strutture. Le sedute di legno sono assicurate alla struttura portante tramite apposita viteria, mentre i supporti di sostegno delle sedute sono fissate alla struttura semicircolare tramite viti M8. L'elemento completo di portabiciclette e sedute compone un salvapiante circolare, con diametro esterno di 2000mm e un foro centrale di diametro 500 mm. Per la realizzazione del prodotto viene utilizzato acciaio N10111DD11 successivamente trattato con un ciclo di sabbatura, cataforesi e verniciatura a polveri. Tale ciclo è idoneo a garantire la protezione dei manufatti verniciati, in un ambiente con una classe di corrosione C4, vedi norma UNI EN ISO 12944-2. Il legno utilizzato è Iroko o Okumè, trattato con oli naturali idrorepellenti resistenti ai raggi UV.

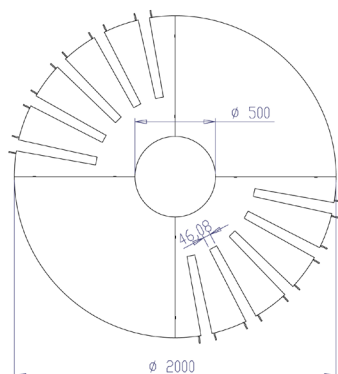


Fig. 4 - Le panche previste nelle soluzioni progettuali sono pensate come luoghi di aggregazione al fine di favorire la comunicazione e lo scambio fra i fruitori. Esse prevedono anche appositi stalli per le biciclette per incentivare le relazioni e la consapevolezza di un uso del territorio "lento" ed *eco-friendly*.

Numerosi saranno i settori che beneficeranno di questo riassetto urbano, architettonico e paesaggistico:

- **enogastronomia**, con la previsione della creazione di percorsi culturali volti a favorire la conoscenza del borgo di Castellana, delle sue tradizioni e della comunità locale;
- **artigianato locale e commercio**, con la riscoperta delle tradizioni e dei saperi;
- **arti creative e spettacoli**, con l'organizzazione di eventi e performance open space al fine di godere anche del contesto e della sua valenza;
- **patrimonio rurale diffuso**, con una più approfondita consapevolezza e conoscenza del paesaggio antropizzato delle campagne nell'agro di Castellana attraverso percorsi ciclo-turistici ad hoc con sede strategica presso il Piazzale delle Grotte o l'area versatile annessa del parcheggio (in prossimità dello scalo ferroviario);
- **sport e benessere**, con una nuova e più consapevole fruizione delle risorse culturali e paesaggistiche del territorio pugliese, degli *habitat* e delle diversità floro-faunistiche, per uno stile di vita sano.

**B3. Integrazione con altri interventi, realizzati o in corso di realizzazione a livello territoriale, che contribuiscono allo sviluppo del turismo sostenibile**

Scopo prioritario della realizzazione delle soluzioni progettuali qui prospettate è quello di incrementare l'attrattività turistica del sito delle Grotte di Castellana, per lungo tempo lasciato ai margini del considerevole sviluppo in chiave turistica che ha investito la Regione Puglia negli ultimi anni.

La riqualficazione delle aree di accesso all'attrattore turistico definito dal sistema Museo speleologico-Grotte rappresenta *in nuce* **il volano per la valorizzazione dell'intero ambito comunale e l'innesto per progetti di recupero, rifunzionalizzazione e riassetto delle numerose risorse presenti nel territorio e non adeguatamente considerate.**

L'**importanza strategica** di questo progetto si spinge, quindi, verso confini più ampi e legati ad uno sviluppo territoriale a grande scala, in stretta connessione e continuità concettuale con i progetti di valorizzazione a livello regionale e in linea con le politiche comunitarie europee.

Con l'obiettivo di rendere maggiormente competitivo a livello regionale tale polo turistico si genererà automaticamente la necessità di mettere a punto **azioni integrate** per far fronte alle sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche e sociali che si pongono nelle aree urbane del Comune (miglioramento delle condizioni di abitabilità, comfort, qualità della vita, incremento delle attività commerciali, ecc.), con particolare riguardo alle aree periferiche e ai quartieri di edilizia residenziale pubblica, nonché al centro storico da troppo tempo contesto territoriale marginale nell'economia urbana di Castellana Grotte e non adeguatamente valorizzato nelle sue innegabili potenzialità.

Il recupero e la riqualficazione del sito si integra perfettamente, quindi, con **la volontà, già espressa dall'Amministrazione Comunale con l'iniziativa di progettazione partecipata per la strategia di sviluppo urbano sostenibile "Castellana Grotte 2022 AZIONEGENERAZIONE", di riconnettere l'area periferica delle Grotte con il centro urbano**, anche attraverso l'implementazione delle soluzioni infrastrutturali relative agli scambi intermodali, favorendo la mobilità lenta, quella alternativa ed ecologica (a tal proposito, importante ruolo è svolto anche dalla posizione strategica delle **Grotte che potrebbero rientrare, come tappa fisicamente distaccata ma idealmente connessa al concetto dell'acqua, nel percorso della Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese**, garantendo così una più profonda e completa conoscenza del territorio regionale).

In conclusione, il sito della Grotte costituisce di per sé un vero e proprio **caposaldo (landmark) territoriale, catalizzatore dell'offerta turistica e della destagionalizzazione dei flussi**: la sua riqualficazione rappresenta uno **strumento di riappropriazione del territorio, in chiave sociale, culturale ed economica**, attraverso la riscoperta di aree marginali e non sufficientemente valorizzate.

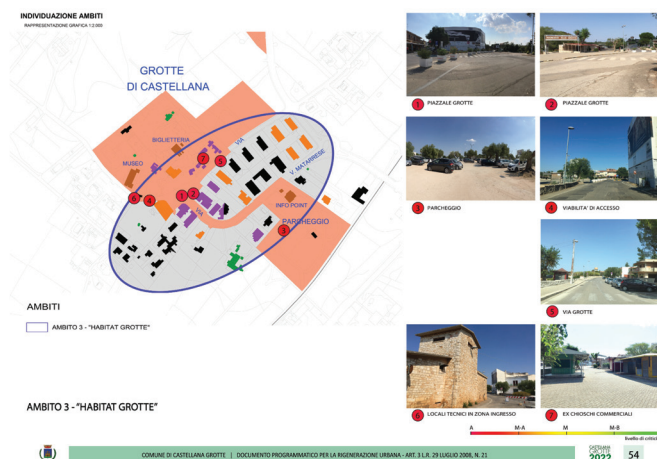
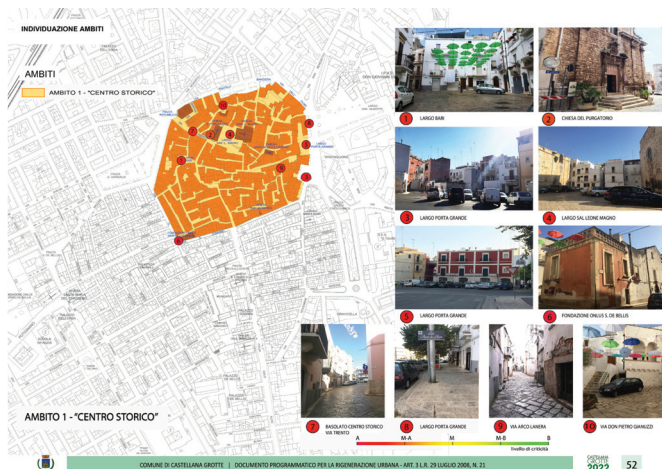
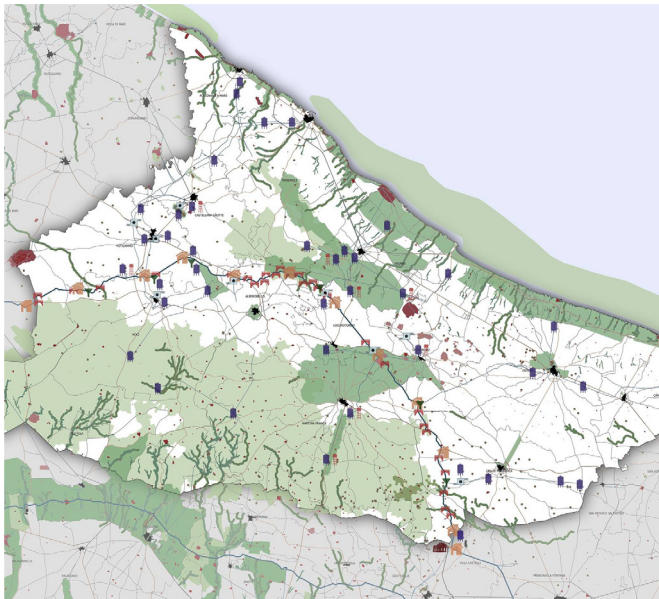


Fig. 5 - Il programma di progettazione partecipata "Castellana Grotte 2022 AZIONEGENERAZIONE"



In bicicletta lungo l'**itinerario narrativo** dell'Acquedotto Pugliese

La definizione del tracciato della Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese è il risultato di un continuo e collettivo lavoro di esplorazione, rilievo e mappatura e va quindi considerata come "in progress".

In questa sezione puoi vedere la versione più aggiornata del percorso, suddiviso in tratte, e scaricarne le tracce in formato GPS e Google Earth.

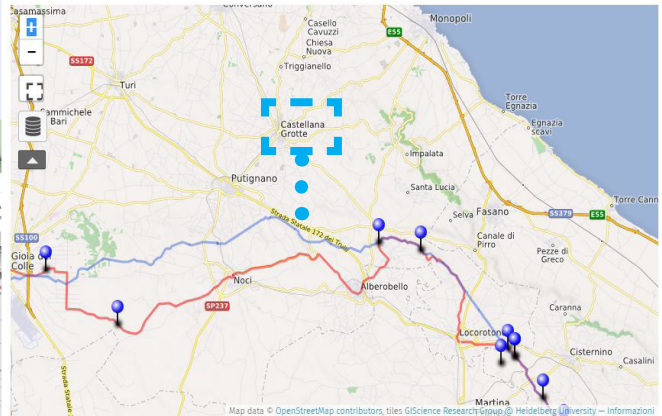


Fig. 6 - L'integrazione del sito delle Grotte con i percorsi di conoscenza territoriale legati alla Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese

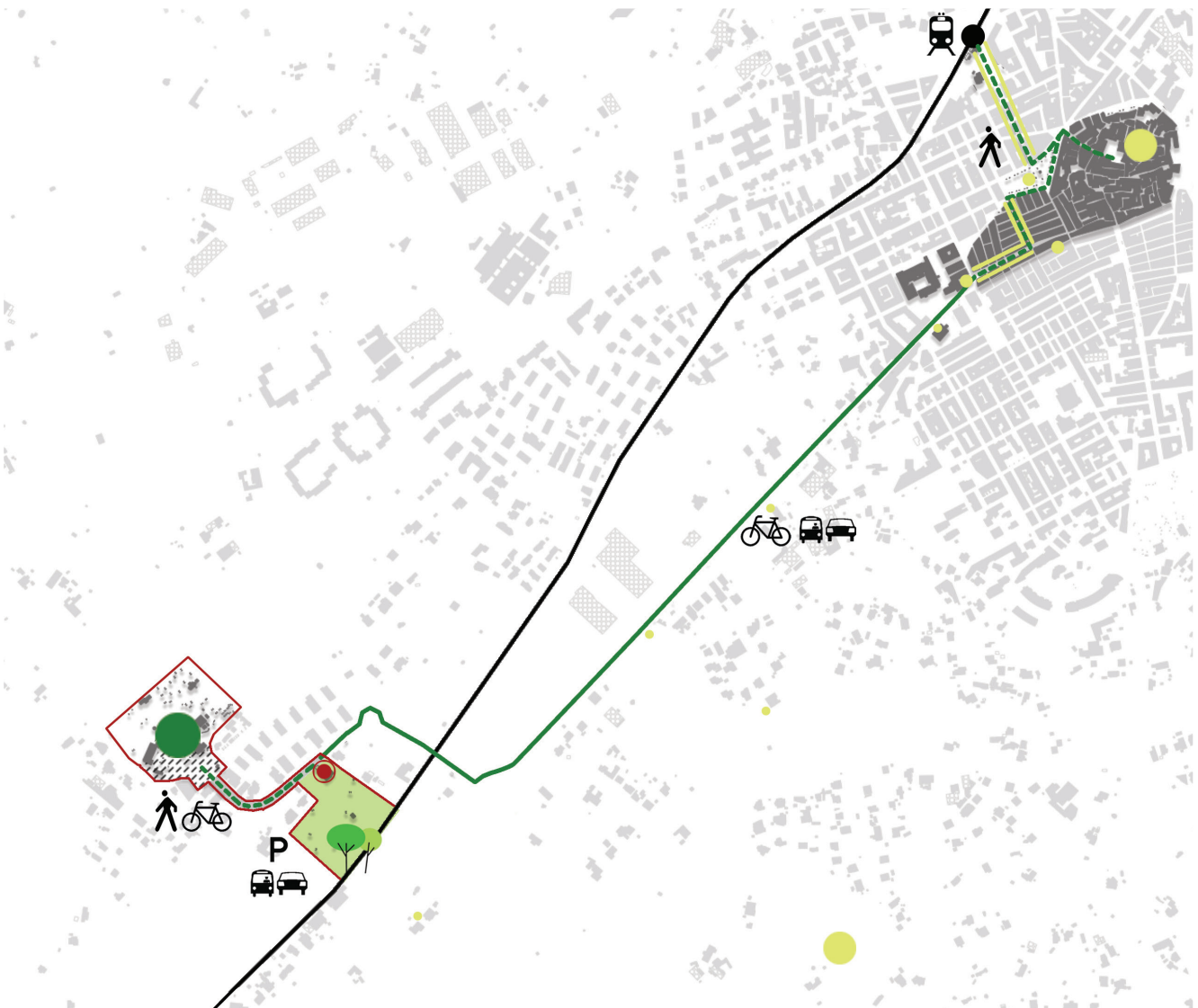


Fig. 7 - Le potenzialità di riconnessione territoriale fra le Grotte e il centro urbano con l'implementazione della mobilità sostenibile

**C. DESTAGIONALIZZAZIONE DEI FLUSSI TURISTICI****Capacità dell'idea progettuale di favorire la destagionalizzazione dei flussi turistici nel territorio di Castellana Grotte**

La riqualficazione del Piazzale delle Grotte, con le aree circostanti e di accesso, **ra-presenterà uno strumento utile ad affinare un prodotto**, quello della visita alle cavità sotterranee di Castellana, **già piuttosto efficace ed attrattivo sull'intero mercato turistico regionale**.

E' utile sottolineare che allo stato attuale, tale polo di attrazione risulta tuttavia eccessivamente settori-alizzato, pur palesando, in realtà, una innegabile componente di fruizione trasversale a livello di fasce di età coinvolte, attività didattico-divulgative previste, periodi di tempo interessati ecc.

**La finalità del progetto** messo a punto dall'Amministrazione Comunale e presentato in questa sede mira, quindi, ad una **maggiore diversificazione del prodotto turistico delle Grotte e una più ampia destagionalizzazione**.

Secondo quanto esplicitato anche dalle politiche di indirizzo regionali, **la destagionalizzazione passa anche dall'innalzamento della qualità del prodotto offerto, a partire dal tema fondamentale dell'accoglienza**, superando il tradizionale concetto di "turismo mordi e fuggi" o di turismo esclusiva-mente legato all'attività balneare e aprendo, di contro, la strada ad un **turismo più consapevole** che intercetti la domanda di conoscenza e occasione esperienziale del patrimonio materiale ed immateriale del territorio pugliese.

Ma la destagionalizzazione presuppone **anche un altro requisito fondamentale: quello dell'internazionalizzazione**.

In tal senso, la **strategia**, rivolta ad aumentare l'*incoming* nazionale ed estero, allargando gli attuali con-



Fig. 1 - I programmi di promozione turistica delle politiche regionali finalizzati alla destagionalizzazione

fini della fruizione a scala del territorio provinciale e regionale, si basa sui seguenti concetti che trovano attuazione e riscontro nelle scelte progettuali qui proposte:

**1. qualità dei luoghi:** a tal proposito, il progetto di risistemazione del Piazzale delle Grotte e delle aree annesse (parcheggio, pineta, museo, ecc.) prevede un notevole incremento delle zone pedonali e loro miglioramento in termini di qualità ed efficienza, a discapito delle zone carrabili e del relativo traffico veicolare (in particolare per quanto riguarda il percorso che collega il parcheggio con Piazzale Anelli) che costituisce allo stato attuale un elemento detrattore nella fruizione turistica e non, nonché una vera e propria cesura che isola il polo di attrazione turistica rispetto al centro urbano e al contesto territoriale rurale; anche l'incremento del verde e l'impementazione dell'arredo urbano restituirà l'immagine di un contesto maggiormente accogliente, capace di favorire l'aggregazione sociale e lo sviluppo di iniziative di vario genere (sportive, culturali, ecc.);



Fig. 2 - L'incremento delle aree verdi, dei percorsi pedonali e della qualità degli spazi di aggregazione previsti dal progetto

**2. intermodalità:** il progetto prevede l'incremento delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali per raggiungere il sito delle Grotte e il Museo, creando una rete di percorsi di fruizione "lenta", maggiormente compatibile e in linea con i caratteri rurali del contesto, nonché con le esigenze prioritarie del turismo eco-sostenibile; la dotazione stessa di bici elettriche a pedalata assistita garantirà l'ampliamento dell'offerta turistica in più periodi dell'anno; il medesimo obiettivo sarà raggiunto anche grazie alla possibilità di raggiungere il sito delle Grotte dalla fermata della linea ferroviaria posta in corrispondenza del parcheggio per auto e pullman; aree di nodo di scambio intermodale consentiranno così di diversificare il flusso turistico e le modalità di raggiungimento delle Grotte, ampliando considerevolmente il *target* dei visitatori;

**3. networking/interconnessione** con gli itinerari di rilievo naturalistico, ambientale e paesag-

gistico e con le attività ad essi legati (escursioni speleologiche, *cycling*, *trekking*, *birdwatching*, ecc.); la realizzazione di nodi di scambio intermodale, coadiuvata da un opportuno apparato divulgativo ed informativo, garantirà anche una maggiore relazione con il centro urbano e con le iniziative che in esso hanno luogo e favorirà l'approfondimento della conoscenza delle altre emergenze nel territorio di Castellana Grotte (siti archeologici, altre cavità sotterranee, ecc.), ampliando, diversificando e destagionalizzando l'offerta turistica;

**4. digitalizzazione/innovazione:** la realizzazione della Ciclo-stazione Interattiva Automatica per *Bike-Sharing*, ipotizzata nella proposta progettuale, faciliterà una fruizione *smart* del contesto, innovando i processi di conoscenza delle risorse territoriali e ingenerando anche una maggiore consapevolezza sociale nell'ottica della salvaguardia ambientale.



Fig. 3 - La fermata ferroviaria in prossimità del parcheggio e un esempio di Ciclo-stazione Interattiva per Bike-Sharing



Fig. 4 - La riqualificazione del sito di accoglienza delle Grotte come incentivo per altre attività di attrazione turistica

In conclusione, la riqualificazione dell'attrattore turistico delle Grotte consentirà di migliorare l'offerta turistica e culturale della Puglia, inserendosi in un contesto già funzionante, diversificato e in crescita, amplificandone la competitività a livello locale e determinando così un ulteriore ritorno di immagine a larga scala capace di legare turismo, cultura, ambiente in una strategia olistica di *marketing* territoriale volta alla valorizzazione del patrimonio storico-naturalistico regionale.

Nuove attività ed iniziative saranno organizzate e quelle già promosse saranno soggette ad una nuova spinta grazie all'apporto del progetto di sistemazione dell'area di accesso delle Grotte e dei relativi spazi annessi. **L'azione di traino che tale riqualificazione di spazi pubblici prevede è innegabile e avrà riflessi sull'intera economia territoriale, coinvolgendo i più disparati settori:** enogastronomia (sagre e conoscenza dei prodotti locali), arte e cultura, artigianato e prodotti della tradizione, musica e spettacoli, sport e benessere (eventi sportivi legati alla speleologia per destagionalizzare turismo nei mesi invernali), in linea di continuità con le politiche regionali del settore turistico (es. INPUGLIA365).

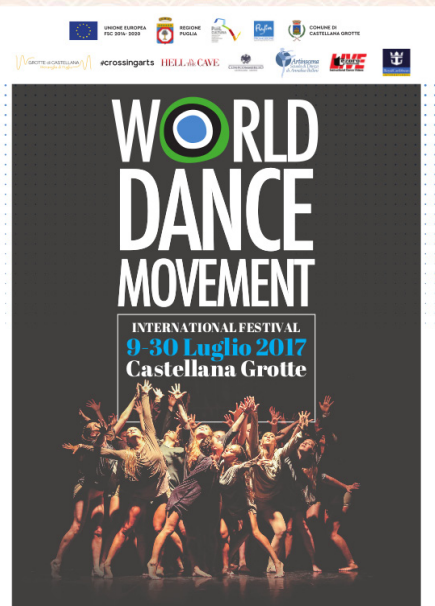


Fig. 5 - Alcune delle iniziative già promosse a Castellana nell'ambito di un'offerta turistica destagionalizzata e più ampia

## D. SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

### Soluzioni progettuali che contemplano l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica

La proposta presentata in questa sede prevede il **ricorso a tecniche e soluzioni legate al campo dell'ingegneria naturalistica** al fine di **ottimizzare gli interventi in funzione dello sviluppo dell'ambiente naturale, nonché della salvaguardia del paesaggio e della mitigazione dell'impatto ambientale.**

Il ricorso a questa metodologia rientra a pieno titolo nell'imprescindibile necessità di una nuova politica di intervento che porti ad **un approccio più sistematico, moderno e sostenibile di gestione del territorio**, che tenga in debito conto oltre agli aspetti più propriamente tecnici anche quelli ambientali e paesaggistici.

L'obiettivo prioritario è la **riduzione dell'impermeabilizzazione dei suoli**, attraverso lo svelimento delle pavimentazioni cementizie esistenti, la sostituzione di materiali naturali e permeabili, la creazione di spazi verdi e l'impiego diffuso della vegetazione nelle opere di sistemazione esterna, anche nell'ottica di un miglioramento generalizzato del *comfort* ambientale e delle condizioni di benessere termoisometrico (grazie all'eliminazione dei fattori scatenanti la formazione delle cosiddette "isole di calore").

In particolare, è stato previsto:

- l'esame delle caratteristiche microclimatiche, geomorfologiche e pedologiche delle aree di intervento;
- l'analisi floristica e vegetazionale, con particolare riferimento alla ricostruzione della serie dinamica e all'individuazione delle specie d'impiego in funzione delle loro caratteristiche biotecniche;
- l'uso di materiali naturali, quali pietra locale naturale e inerti vulcanici permeabili in abbinamento a piante o parti di esse e inerbimento naturale;
- l'accurata selezione delle specie vegetali da impiegare, di tipo autoctono e "pioniere" (capace cioè di colonizzare e resistere in ambienti non favorevoli e/o sterili), favorendo la ricostruzione dell'ambiente naturale e originario ed eliminando i fattori di inquinamento biologico.

## CONCLUSIONI

L'obiettivo prioritario che l'Amministrazione Comunale si prefigge con questo progetto è quello di valorizzare le risorse territoriali e proteggere quelle particolarità fisiche, immateriali, percettive di indiscutibile valenza identitaria nell'ambito dell'evoluzione dei rapporti intercorsi tra l'uomo, la natura e l'ambiente costruito.

Senza dubbio, il sito delle Grotte di Castellana costituisce un'emergenza di rilievo nel panorama naturalistico, ambientale e paesaggistico dell'area murgiana e di tutto il territorio regionale e, proprio in virtù di questo, **la proposta di riqualificazione qui presentata è stata affrontata in maniera multidisciplinare e olistica, estendendo le considerazioni progettuali a campi afferenti diversi settori** (geomorfologico, ambientale, paesaggistico, archeologico, storico-sociale, turismo sostenibili, ecc.), al fine di rendere il progetto più compatibile e coerente possibile con il contesto.

**La riqualificazione di questo sito e delle aree circostanti**, da tempo dimenticate, la cui sopravvivenza è stata assicurata nei decenni esclusivamente dal valore intrinseco del bene, la valutazione della loro vulnerabilità, presupposta alla valorizzazione delle loro potenzialità, **costituisce il punto di partenza per assicurare la loro tutela in ottica transgenerazionale.**