



Rete ciclopeditale dei Laghi del Varesotto
Realizzazione pista ciclopeditale asse Luino-Cittiglio:
Tratto Cittiglio-Brenta: I° lotto – II° stralcio e II° lotto



Relazione paesaggistica

1. Premesse

La Comunità Montana Valli del Verbano ha dimostrato, nel corso degli anni, sensibilità ed attenzione a quelle che sono le iniziative finalizzate alla valorizzazione ed al miglioramento del territorio, in particolar modo, a quelle opere che permettono alla popolazione di conoscere il territorio, non solo per un puro aspetto di godimento delle bellezze naturali, ma anche per permettere al cittadino di essere legato al proprio paesaggio ed il proprio territorio.

La presente relazione paesaggistica ha lo scopo di illustrare gli effetti e l'impatto ambientale che l'intervento, analizzato di seguito, può avere sul paesaggio circostante.

Con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12.12.2005, vengono definite le finalità ed i criteri di redazione ed i contenuti minimi di tale relazione, questa deve accompagnare la richiesta di rilascio di Autorizzazione Paesaggistica quando, nel caso in esame, l'intervento ricade in aree a vincolo paesaggistico.

Il progetto riguarda la realizzazione di una pista ciclopeditale in prosecuzione al percorso esistente Laveno-Cittiglio completato dal comune di Laveno Mombello (VA) nell'aprile 2013, inserendosi nella **Rete ciclopeditale dei Laghi del Varesotto con denominazione del nuovo tratto "pista ciclopeditale asse Luino-Cittiglio: Tratto Cittiglio-Brenta"**, di cui la presente progettazione riguarda il II° stralcio del I° lotto ed il II° lotto.

Il tracciato della pista (che si sviluppa per una lunghezza di circa m 598,00 con larghezza costante di cm 250) si snoda in modo piacevole e poco impegnativo attraverso una soluzione semplice ed efficace ideata per rispondere alle esigenze sportive e ricreative dei cittadini di tutte le fasce di età, essendo una valida alternativa alla carenza di moto ed all'eccessiva vita sedentaria diventata una vera e propria "malattia sociale" dei nostri giorni.

Il tracciato ha inizio dalla stazione ferroviaria di Cittiglio, prosegue, poi, all'interno del parco comunale ed attraversa successivamente, per ben due volte, il torrente Boesio, tramite due nuovi ponti, restandone in sponda DX, fino ad arrivare in prossimità dell'ingresso all'autolavaggio di proprietà del sig. Giudice Mirko, utilizzando il sottopasso già esistente sulla S.S. 394.

2. Analisi dello stato attuale

2.1 Stato di fatto dell'area oggetto di intervento con documentazione fotografica

Le aree lungo le quali si andrà a realizzare il percorso ciclopeditale hanno una diversa destinazione: nel tratto in Cittiglio il percorso attraversa prima il parco comunale per circa 128,00 m dove, alla fine dello stesso, verrà realizzato un nuovo ponte sul torrente Boesio

della lunghezza di circa 12,00 m; il percorso prosegue, poi, in sponda dx a valle della falegnameria "Fidanza" per m 320,00 circa, fino ad arrivare al confine con il comune di Gemonio, dove è previsto l'attraversamento, per la seconda volta, del torrente Boesio, mediante la realizzazione di un ponte di circa 22,00 m di lunghezza.

Infine, la pista completa il suo percorso sviluppandosi all'interno del comune di Gemonio per circa 113,00 m, fino ad arrivare alla nuova area parcheggi situata a valle della SS.394. L'accesso carraio all'area parcheggi sarà garantito grazie ad una rampa di connessione fra l'area stessa e la strada esistente che accedeva all'ex oleificio Compimex. La rampa avrà una larghezza di m 5,00 e lunghezza 14,00 m circa, con pendenza media del 3,4%.

Per quanto riguarda il percorso ciclopedonale, lo stesso continuerà parallelamente alla SS.394, attraverso una rampa di connessione avente larghezza m 2,50, lunghezza 48,00 m e pendenza del 6,4% circa. Le aree, su cui si andrà a realizzare sia il parcheggio che la rampa di connessione, attualmente si presentano come superfici a verde non coltivate, pertanto la prima risulta un'area verde boscata e la seconda un prato incolto.

Complessivamente, il percorso di sviluppa per 598,00 m di cui 480,00 m nel comune di Cittiglio e 118,00 m nel comune di Gemonio.

A maggiore chiarimento si riportano alcune foto dello stato dei luoghi divise per comuni:

Foto nel comune di Cittiglio



Foto nel comune di Gemonio

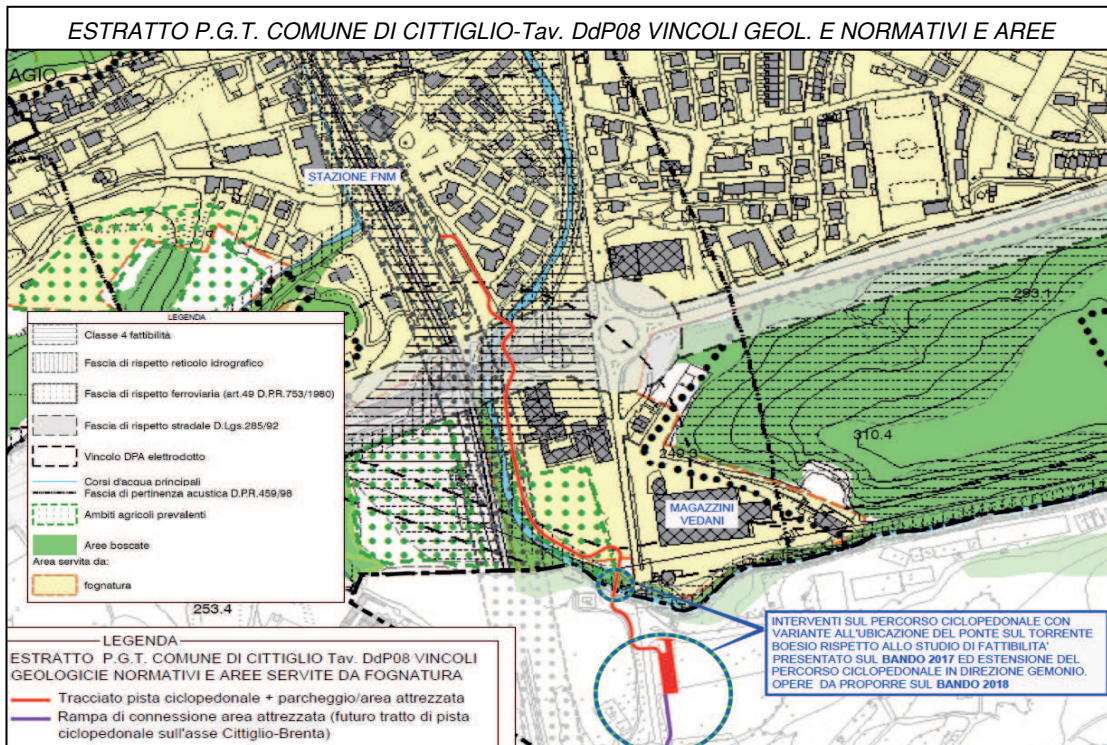


2.2 Vincoli ed inquadramento territoriale:

Per la sua ubicazione, l'area oggetto di intervento è soggetta ai seguenti vincoli (vedi estratti tavole del P.G.T. Comune di Cittiglio e Comune di Gemonio di seguito riportati) e precisamente:

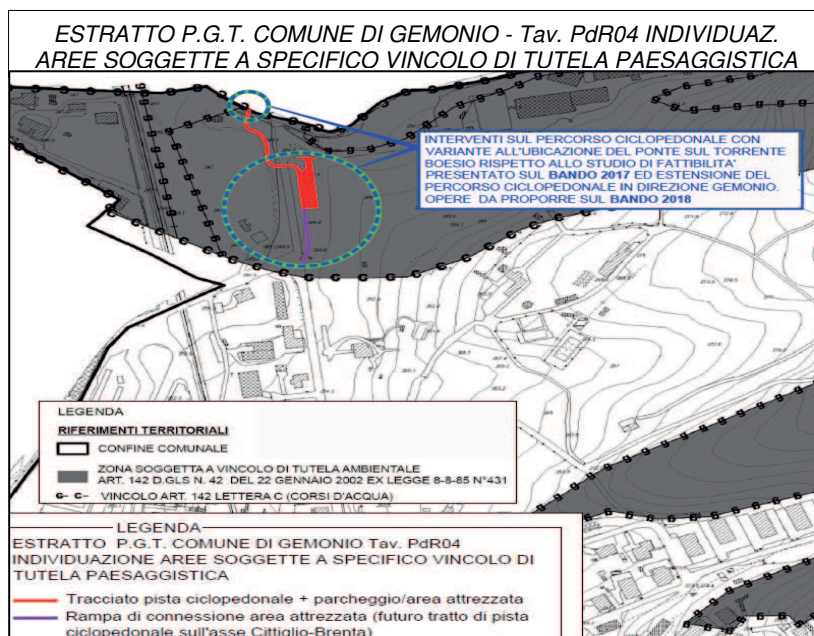
Vincoli sottesi al territorio di Cittiglio:

- *Vincolo sui corsi d'acqua 150 m. dalle sponde - D.Lgs 42/04 art. 142 lett.c)*
- *Ambiti tutelati ai sensi dell'articolo 142 D.Lgs. 42/2004 comma 1 lett. g (boschi)*
- *L.R. n. 31/2008 e d.g.r. 8/675/2005 e s.m.i. aree boscate*
- *R.D. 25 luglio 1904 n. 523 realizzazione percorso nella fascia di rispetto dei corsi d'acqua*
- *R.D. 25 luglio 1904 n. 523 artt. 97 e 98 per la compatibilità idraulica della passerella cicloped. sul torrente Boesio*
- *Attraversam. area di esondaz. e dissesto morfologico a carattere torrentizio: Aree a pericolosità molto elevata(Ee)*
- *Vincolo di Polizia Idraulica: Fascia di attenzione (reticolo idrico minore)*



Vincoli sottesi al territorio di Gemonio:

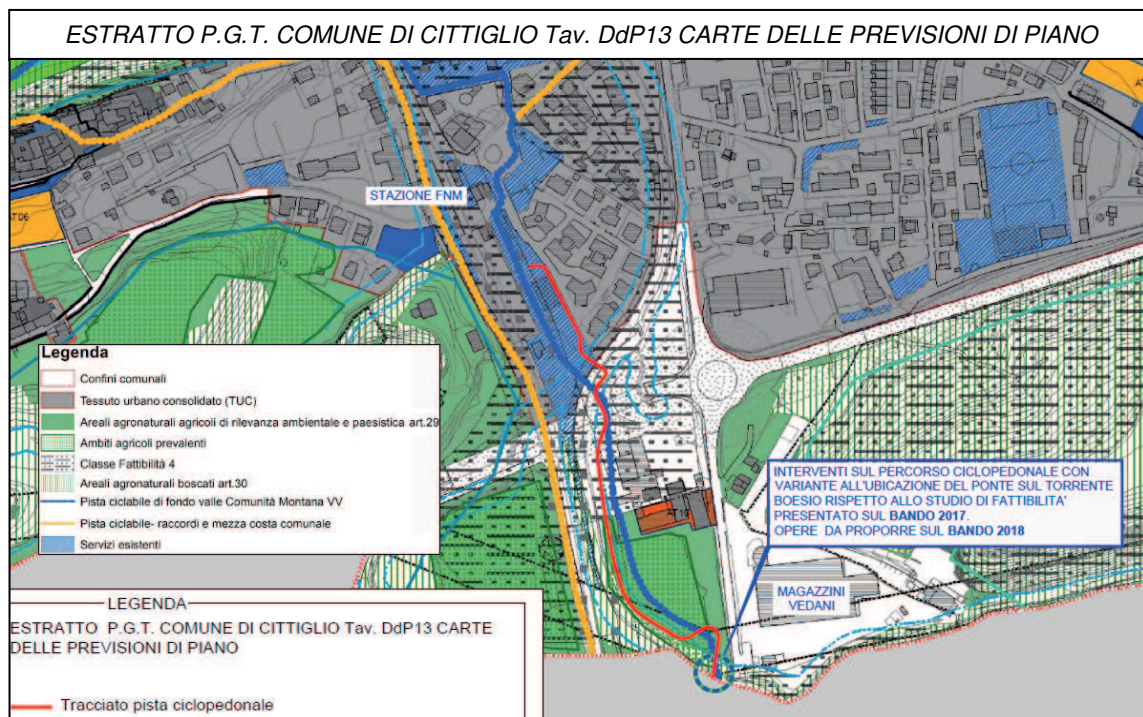
- *Vincolo sui corsi d'acqua 150 m. dalle sponde - D.Lgs 42/04 art. 142 lett.c)*
- *R.D. 25 luglio 1904 n. 523 realizzazione percorso nella fascia di rispetto dei corsi d'acqua*
- *R.D. 25 luglio 1904 n. 523 artt. 97 e 98 per la compatibilità idraulica della passerella cicloped. sul torrente Boesio*



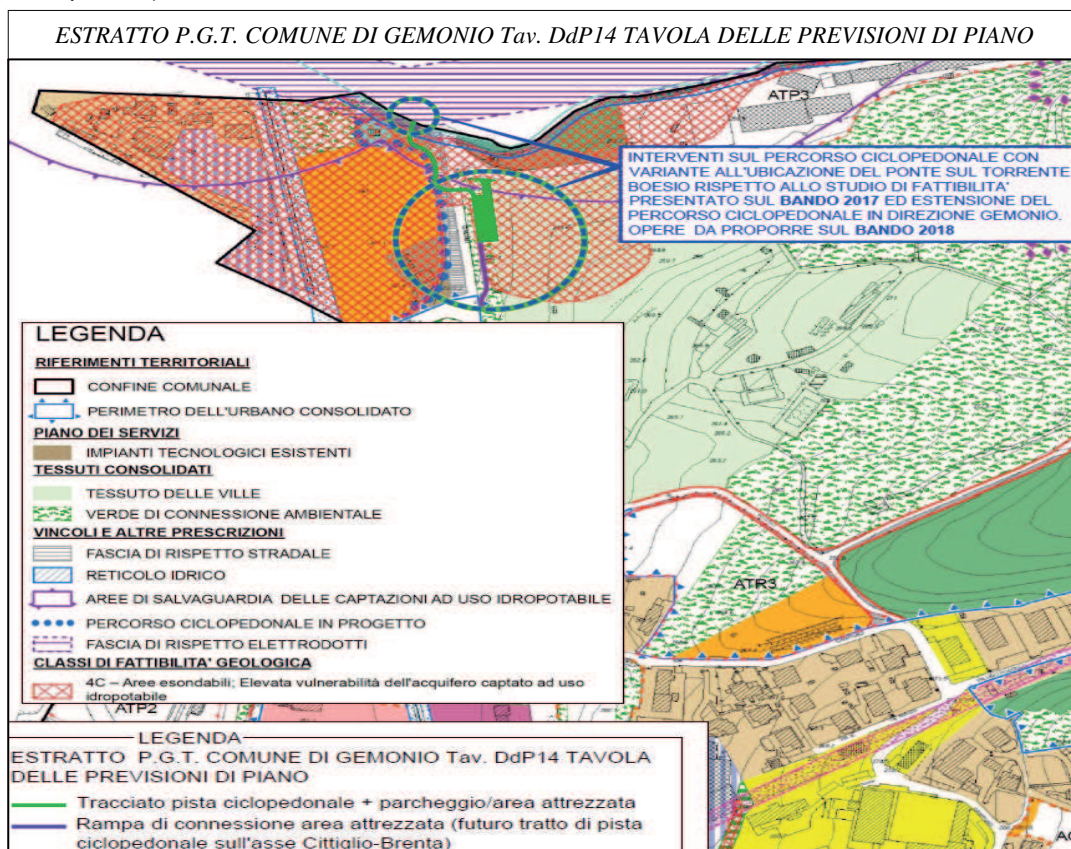
Inquadramento territoriale dell'intervento:

Da una consultazione del vigente P.G.T. dei comuni di Cittiglio e Gemonio emerge che l'intervento ricade rispettivamente su area con destinazione:

- Aree ricadenti nel comune di Cittiglio: AREALI AGRONATURALI, AGRICOLI DI RILEVANZA AMBIENTALE E PAESISTICA, AMBITI AGRICOLI PREVALENTI, AREALI AGRONATURALI BOSCATI, SERVIZI ESISTENTI, TESSUTO URBANO CONSOLIDATO, (vedi estratto tavola P.G.T. di seguito riportata):



- Aree ricadenti nel comune di Gemonio: IMPIANTI TECNOLOGICI ESISTENTI, FASCIA DI RISPETTO STRADALE, VERDE DI CONNESSIONE AMBIENTALE, TESSUTO DELLE VILLE (vedi estratto tavola P.G.T. di seguito riportata):



2.3 Caratteri ed elementi di valore paesaggistico

Le opere di mitigazione e compensazione adottate sono finalizzate ad un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi, garantendo che non vi sia una diminuzione della sua qualità.

La pista ciclopedonale, come ben osservabile dagli elaborati tecnici planimetrici **tavv. 2)-3a)-3b)-3c)**, coerentemente con i principi del turismo sostenibile, rappresenta un fattore collante tra uomo e paesaggio e come tale rappresenta essa stessa un elemento mitigatore.

La soluzione adottata si inserirà discretamente all'interno del paesaggio rurale, mostrandosi solo come un nastro che si sviluppa tra aree agricole e boschive. La proposta progettuale prevede di raggiungere molteplici obiettivi tra cui la tutela dell'ambiente naturale, sfruttando le valenze paesistiche per implementare l'offerta turistica e di svago per i cittadini.

Inoltre il tratto proposto in progetto fungerebbe non solo da collegamento tra due comuni (Cittiglio e Gemonio), ma soprattutto come continuazione di un percorso ciclopedonale che si diparte dalla stazione ferroviaria in Cittiglio (percorso già esistente).

La presenza di corridoi ciclopedonali in luoghi rurali e di pregio costituisce, di fatto, un presidio ambientale, poiché i fruitori della pista diventeranno "guardie ecologiche" segnalando criticità ed emergenze ambientali e danni al paesaggio, inoltre, le piste come sedi elettive per apprezzare i paesaggi attraversati, come elementi lineari di ricucitura dei territori attraversati, nonché di valorizzazione dei recuperi di aree inutilizzate a ciclabile.

3. Obiettivi progettuali:

La soluzione progettuale adottata, di facile lettura tecnica attraverso la consultazione degli elaborati grafici, quali le **tavv. 2)-3a)-3b)-3c)**, riguarda un percorso ciclopedonale che si diparte da quello esistente, nelle vicinanze della stazione ferroviaria di Cittiglio F.N.M., per poi inserirsi nel parco comunale e continuare in sponda dx del torrente Boesio, attraversandolo per ben 2 volte, raggiungendo il sottopasso esistente sulla SS.394 per poi finire il percorso all'interno di una nuova area parcheggio, posta a valle della SS.394, la cui accessibilità verrà garantita, per quanto riguarda gli automezzi, dalla strada esistente di accesso all'ex oleificio Compimex mentre, per i velocipedi o pedoni, dalla SS.394, mediante una rampa di connessione, il tutto per una lunghezza complessiva del percorso pari a circa 598,00 m di cui, 480,00 m verranno realizzati nel comune di Cittiglio mentre, la restante parte di pista, pari a m 118,00, verrà realizzata all'interno del comune di Gemonio.

In aggiunta alla pista vi è da considerare i 48,00 m di rampa di connessione fra la nuova area parcheggi e la SS.394, previsti all'interno della presente progettazione, nonché una rampa della lunghezza di circa 14,00 m che garantirà l'accesso agli automezzi alla nuova area parcheggi.

La soluzione progettuale adottata per il tratto di pista prevista, è quella di un itinerario ciclabile pedonale su sede propria a doppio senso di marcia, avente larghezza costante di cm 250, larghezza che, in ogni punto della pista, non risulterà mai inferiore a tale misura.

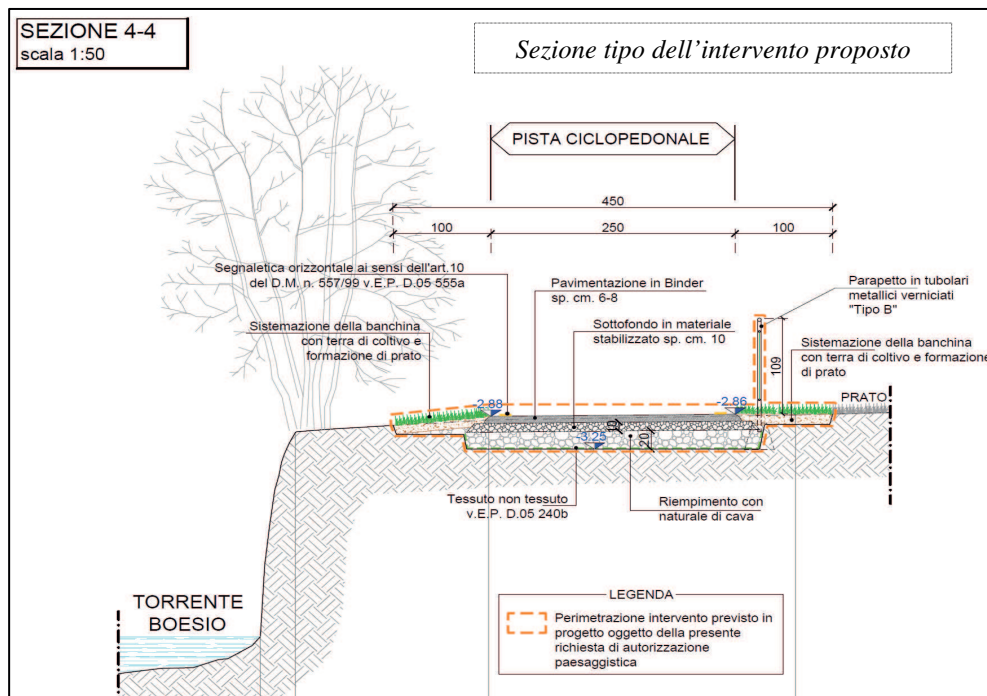
Si precisa che nei tratti di pista previsti in progetto, la circolazione sarà ammessa solo per pedoni e velocipedi a 2 ruote.

Il percorso è stato progettato, all'incirca, alla quota di campagna con pendenze non superiori al 5%, fatta eccezione della rampa di raccordo al nuovo ponte (P2) sul torrente Boesio, ricadente nel comune di Gemonio che presenta una pendenza del 6,1% (comunque sempre rispettosa a quanto previsto dal D.M. 557/99).



Per quanto riguarda il tratto di pista proposto, da realizzarsi sul terreno, le modalità esecutive sono le seguenti:

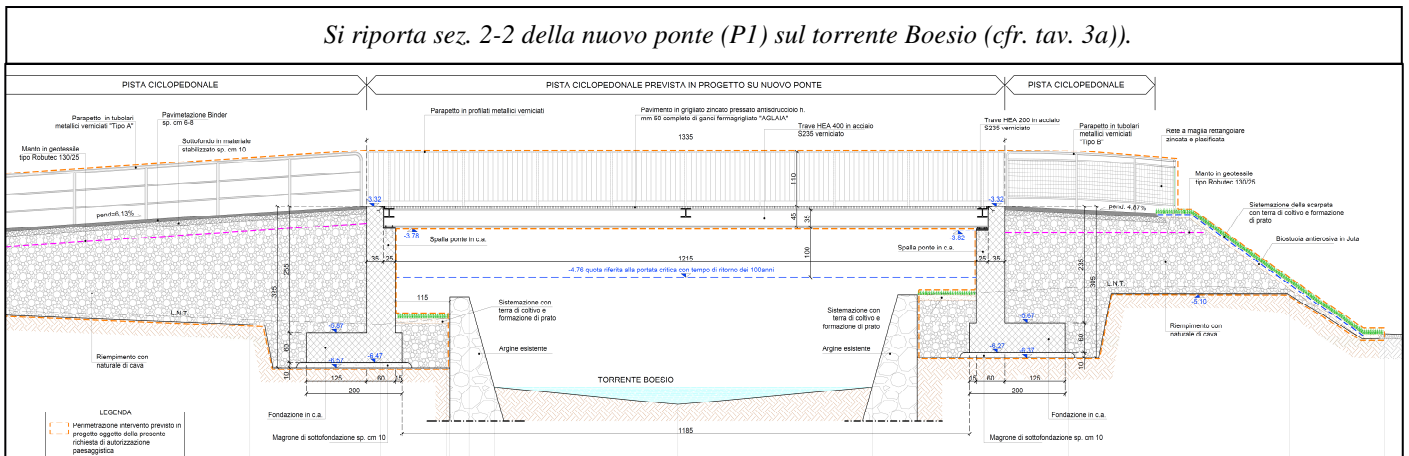
- scolturamento finalizzato alla rimozione dello strato attivo fino ad una profondità di circa cm 10-15 e trasporto dei materiali di risulta a PP.DD. (vedi sez. 4-4 tipo - **tav. 3b**) sotto riportata);



- scavo di cassonetto da eseguirsi con mezzo meccanico spinto ad una profondità di cm. 30 e larghezza m 3,00;
- stesa di tessuto non tessuto con peso non inferiore a 300 gr/mc, avente funzione di strato separatore fra la linea di scavo ed il nuovo materiale di riinterro;
- formazione di rilevato costituito da materiale arido di cava steso a strati non superiori a cm 30, opportunamente rullato e compattato con rullo di peso adeguato;
- nei tratti di raccordo ai ponti, il rilevato sarà interessato dalla messa in opera di un manto in geotessile tipo Robutec in modo da garantire una maggiore portanza del terreno;
- realizzazione di sistemi di drenaggio, mediante posa di tubazioni passanti con scarico nel fosso esistente;
- preparazione del piano di posa, mediante l'utilizzo di materiale stabilizzato dello spessore, a cilindratura avvenuta, non superiore a cm 10;
- realizzazione in opera di pavimento in conglomerato bituminoso tipo Binder dello spessore, a cilindratura avvenuta, non inferiore a cm 6 - max cm 8;
- realizzazione di pavimento in autobloccanti a verde, costituito da elementi in cls a pianta quadrata di dim. cm 50x50xh10 dove all'interno verrà posta della terra di coltivo e miscuglio di sementi selezionate, previa preparazione del piano di posa;
- verniciatura di alcuni tratti della superficie asfaltata mediante vernice all'acqua di colore verde identico a quello utilizzato per le piste già realizzate nel territorio della Comunità Montana Valli del Verbano;

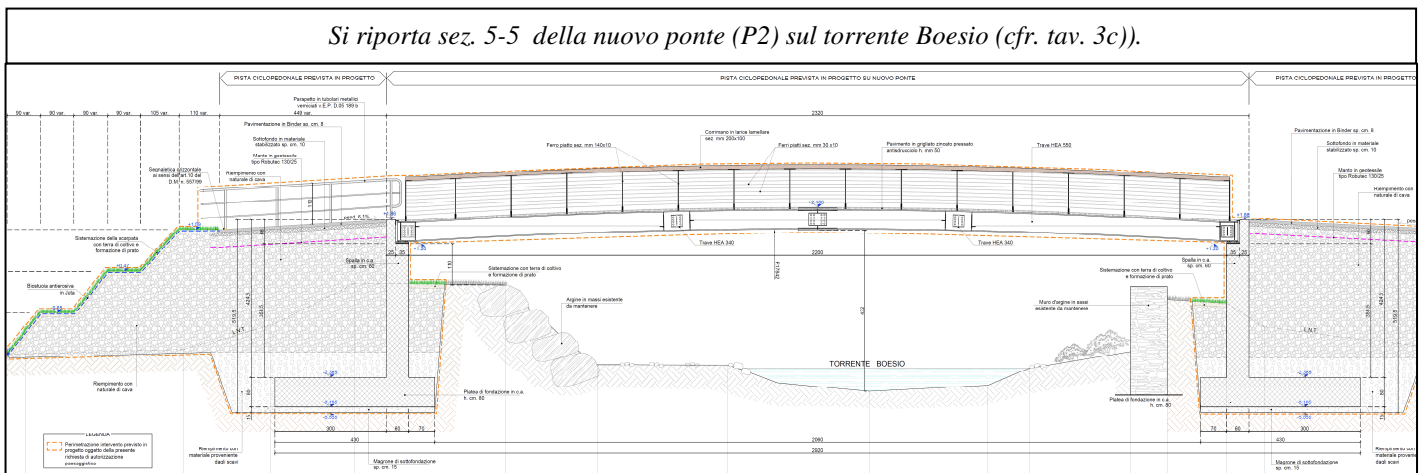
- sistemazione sia delle banchine laterali che delle scarpate lungo il percorso ciclo-pedonale, mediante fornitura e stesa in opera di terra di coltivo e relativa semina per la formazione di prato;
- protezione antierosiva da realizzare su tutti i raccordi che collegano i ponti previsti in progetto, mediante l'utilizzo di juta a maglia cm 1x1,5 e idrosemina a pressione;
- realizzazione di 2 ponti, entrambi sul torrente Boesio:
 - **P1** (cfr. **tav. 3a**) a campata unica, della lunghezza di circa 12,60 m e larghezza di m 2,50 circa, da realizzarsi con 3 travi in acciaio (HEA400 S235) di altezza mm 400 e relative travi perpendicolari di collegamento HEA 200, sulle quali è previsto l'appoggio ed il fissaggio di pannelli grigliati tipo Orso-gril zincati a caldo con struttura antiscivolo ed antitacco di altezza complessiva mm 50;

Si riporta sez. 2-2 della nuovo ponte (P1) sul torrente Boesio (cfr. tav. 3a).



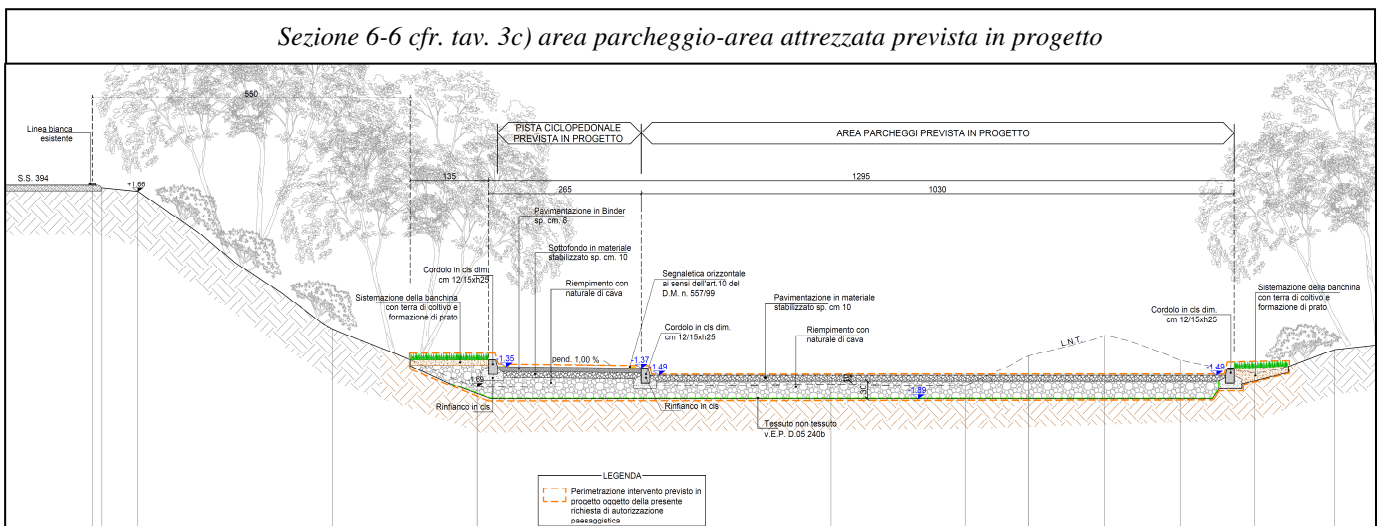
- **P2** (cfr. **tav. 3c**) – nel comune di Gemonio - a campata unica, della lunghezza di circa 22,00 m e larghezza di m 2,50 circa, da realizzarsi con 3 travi in acciaio S235 di altezza mm 550 e relative travi perpendicolari di collegamento HEA 340 sulle quali è previsto l'appoggio ed il fissaggio di pannelli grigliati tipo Orso-gril zincati a caldo con struttura antiscivolo ed antitacco di altezza complessiva mm 50;

Si riporta sez. 5-5 della nuovo ponte (P2) sul torrente Boesio (cfr. tav. 3c).



- realizzazione di un'area parcheggi a valle della SS.394 nel comune di Gemonio avente lunghezza complessiva m 40,00 e larghezza di circa m 14,00 il cui accesso verrà garantito sia con automezzi, dall'attuale strada che porta all'ex oleificio Compimex attraverso una rampa di raccordo avente lunghezza m 14,00 e larghezza m 5,00 e sia con velocipedi dall'arteria principale SS.394 mediante una rampa di connessione realizzata con naturale di cava e finitura in materiale stabilizzato con sistemazione della scarpata, sia di monte che di valle, mediante protezione antierosiva.

L'area parcheggi sarà inoltre delimitata, sia a monte che a valle, da cordoli in cls di sez. cm 15/15xh25 che verranno posizionati sia a delimitazione dell'area parcheggi, alla rampa di raccordo con la strada esistente nonché lungo la rampa di connessione alla SS.394. La finitura di tutta l'area sarà eseguita con apporto di materiale di cava arido, previo strato di separazione in tessuto non tessuto e finitura superiore in materiale stabilizzato o pietrischetto di cava frantumato ed opportunamente rullato.



A maggiore chiarimento di quanto sopra descritto, di seguito si riportano alcune simulazioni fotografiche computerizzate degli interventi, suddivise per comuni.

Viene riportato lo stato di fatto e la soluzione progettuale riprodotta nelle simulazioni fotografiche
TRATTI NEL COMUNE DI GEMONIO.

Sottopasso esistente lungo la SS.394 nel comune di Gemonio

Stato di fatto



Simulazione fotografica





Tratto interno proprietà ex falegnameria Fianza in sponda dx del torrente Boesio

Stato di fatto



Simulazione fotografica





Tratto interno proprietà ex falegnameria Fianza in sponda dx del torrente Boesio





4. Effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico:

L'impatto visivo che l'opera avrà sul paesaggio risulterà complessivamente minimo.

L'assetto percettivo, scenico e panoramico verrà mantenuto nei suoi aspetti principali all'interno del paesaggio agrario e boschivo.

La pista ciclopedonale si inserisce effimera all'interno dei boschi e dei campi agricoli, configurandosi come elemento di valorizzazione paesaggistica.

Il tracciato ciclopedonale si sviluppa interamente all'interno di un ambiente naturale con elevati valori naturali consolidati e stabili.

L'alveo del torrente Boesio non subisce alcuna modifica morfologica.

I movimenti terra relativi allo scavo di cassonettatura, nonché allo scavo di sbancamento per la realizzazione delle spalle dei 2 nuovi ponti sul torrente Boesio, prevedono un volume complessivo di mc 950,00 circa mentre, per quanto riguarda la formazione di rilevati finalizzati sia alla realizzazione delle rampe di raccordo al nuovo ponte che come materiale da utilizzarsi come sottofondo per il nuovo percorso ciclopedonale, si presume un volume complessivo di mc 2.400,00 circa.

Riassumendo, possiamo asserire di non compiere opere per le quali si frammenta, riduce o elimina la struttura paesaggistica. Rispetto a criteri di riferimento di qualità e criticità paesaggistica e parametri di lettura di rischio paesaggistico, antropico e ambientale non si altera i caratteri peculiari e distintivi del paesaggio interessato, se non migliorandone la sua fruibilità e percezione spaziale.

5. Elaborati grafici a supporto della presente relazione paesaggistica:

Le tavole grafiche di supporto alla presente relazione paesaggistica sono le seguenti:

- Tav. 1) STATO DI FATTO:** PLANIMETRIA GENERALE, SEZIONI E DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO DEI LUOGHI – *scala: 1:100, 1:1.000;*
- Tav. 2) SOLUZIONE PROGETTUALE:** PLANIMETRIA GENERALE – *scala: 1:1.000;*
- Tav. 3a) SOLUZIONE PROGETTUALE:** PLANIMETRIA DI DETTAGLIO, SEZIONI 1-1 E 2-2 E SIMULAZIONI FOTOGRAFICHE DELL'INTERVENTO– *scala: 1:50, 1:200;*
- Tav. 3b) SOLUZIONE PROGETTUALE:** PLANIMETRIA DI DETTAGLIO, SEZIONI 3-3 E 4-4 E SIMULAZIONI FOTOGRAFICHE DELL'INTERVENTO– *scala: 1:50, 1:200;*
- Tav. 3c) SOLUZIONE PROGETTUALE:** PLANIMETRIA DI DETTAGLIO, SEZIONI 5-5 E 6-6 E SIMULAZIONI FOTOGRAFICHE DELL'INTERVENTO– *scala: 1:50, 1:200;*

Luino, maggio 2018

Il Professionista

Dott. Ing. Dozzio Mauro

