

urbanistica  
progettazione  
strutture  
impianti

Via Papa Giovanni XXIII, 9  
23822 - Bellano (LC)  
tel 0341.820.168  
archdellera@gmail.com

ARCHITETTO EUGENIO DELL'ERA

COMUNE DI DERVIO  
Provincia di Lecco



## REALIZZAZIONE PERCORSO TURISTICO A LAGO DA DERVIO A CORENNO PLINIO

STUDIO DI FATTIBILITA'  
TECNICO-ECONOMICO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Allegato 12

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
Comune di Dervio



IL PROGETTISTA

Ottobre 2023

Comune di Dervio - Piazza IV Novembre - 23824 Dervio (Lc)  
pec:comune.dervio@pec.regione.lombardia.it - p. Iva 00570640136

## **RELAZIONE PAESAGGISTICA**

*A corredo dell'istanza di autorizzazione paesaggistica per interventi da realizzare in zona soggetta a vincolo di tutela paesaggistica, ai sensi art. 146 del D.Lgs. 42 del 22/01/2004 e s.m.i., redatta ai sensi della Legge Urbanistica Regionale (12/05) del 11/05/2005 "Criteri e procedure per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di tutela dei beni paesaggistici", tenuto conto altresì della DGR 9/2727 del 22/12/2011 e del PGT del Comune di Dervio*

### **PREMESSA**

Tenendo come riferimento le normative sopra citate, si formula l'ipotesi di un percorso metodologico per valutare dal punto di vista paesaggistico il progetto in edificando. Si pongono quindi delle tappe indicative, ma significative delle analisi pre-progettuali, qui di seguito elencate:

- la natura e motivazioni del vincolo
- la lettura del contesto paesistico e la sua interpretazione attraverso l'analisi degli elementi costitutivi del paesaggio
- l'individuazione per ogni elemento del paesaggio del rischio di vulnerabilità, parziale o temporale oppure totale ed assoluta. (Impatto sul paesaggio delle trasformazioni proposte)
- la valutazione delle trasformazioni proposte, delle turbolenze temporanee e della possibilità di contestualizzazione del nuovo manufatto e quindi le capacità del progetto e del contesto di assorbirsi a vicenda senza lasciare tracce di incompatibilità reciproca (sostenibilità paesaggistica).

Inoltre vengono indicati gli elementi significativi del percorso di analisi di censimento e classificazione degli elementi del paesaggio:

- Parametri di lettura di qualità e criticità paesaggistiche
- Parametri di lettura del rischio paesaggistico, antropico e Ambientale

Di ogni singolo elemento del paesaggio sono esaminate le caratteristiche, le vulnerabilità, i rischi dovuti alle trasformazioni e le categorie compatibili di trasformazione.

Avendo valutato ed espresso il percorso sopra descritto, si è arrivati alla valutazione paesaggistica del progetto, in cui il risultato finale esprime un rapporto progetto/contesto di armonicità di messaggi e linguaggi significativi.

## **Premessa e sintesi del progetto:**

L'Amministrazione Comunale di Dervio ha aderito al progetto promosso dalla Provincia di Lecco e da Regione Lombardia per la realizzazione di percorsi cicloturistici a lago, lungo la sponda Orientale del Lario.

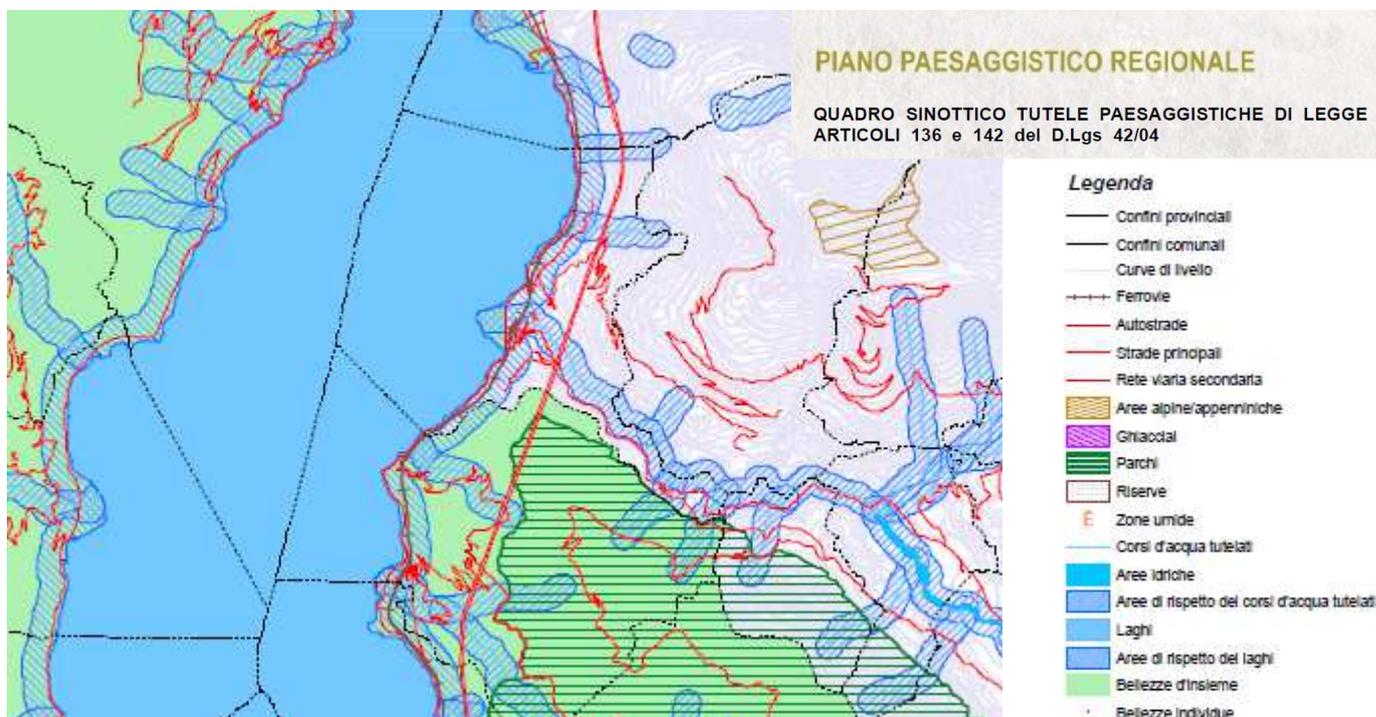
Ha quindi deciso di realizzare un percorso dedicato alla mobilità dolce che costeggi la SP72 tra Dervio - Corenno Plinio, realizzando due tratti di pista cicloturistica che collegheranno i due nuclei, che si congiungeranno a quello intermedio, realizzato da ANAS in corrispondenza della centrale elettrica.

L'intervento è la naturale prosecuzione delle opere già realizzate negli scorsi anni dal comune stesso per la riqualificazione del percorso ciclo/pedonale che si snoda lungo il tratto costiero di Dervio, dalla zona industriale Officine Galperti sino alla Foppa.

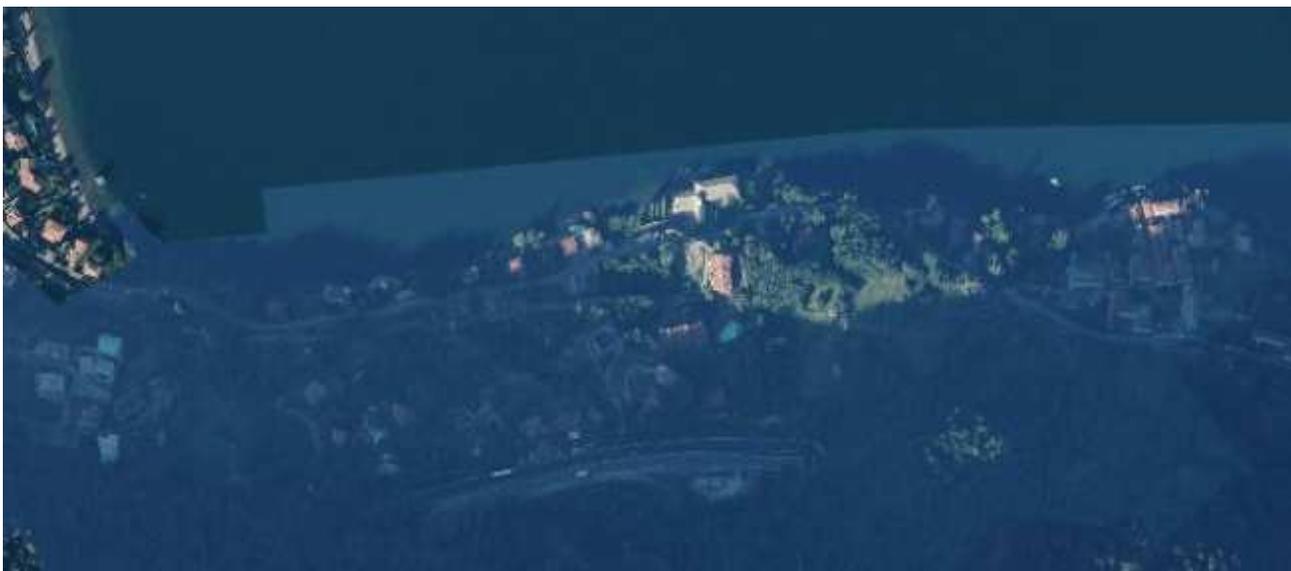
Si specifica che il presente progetto è stato elaborato, dimensionato e prodotto tenendo conto delle caratteristiche dimensionali e morfologiche dei luoghi, armonizzando elementi, materiali e linee architettoniche della zona con le esigenze funzionali degli utenti destinatari dell'opera.

## Natura e motivazioni del vincolo – inquadramento territoriale

L'area oggetto dell'intervento è soggetta a tutela paesistica in base all'art. 142 1° comma lettera b del D. Lgs 42/2004 e smi "territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, art. 136 – Bellezze individuali e bellezze di insieme



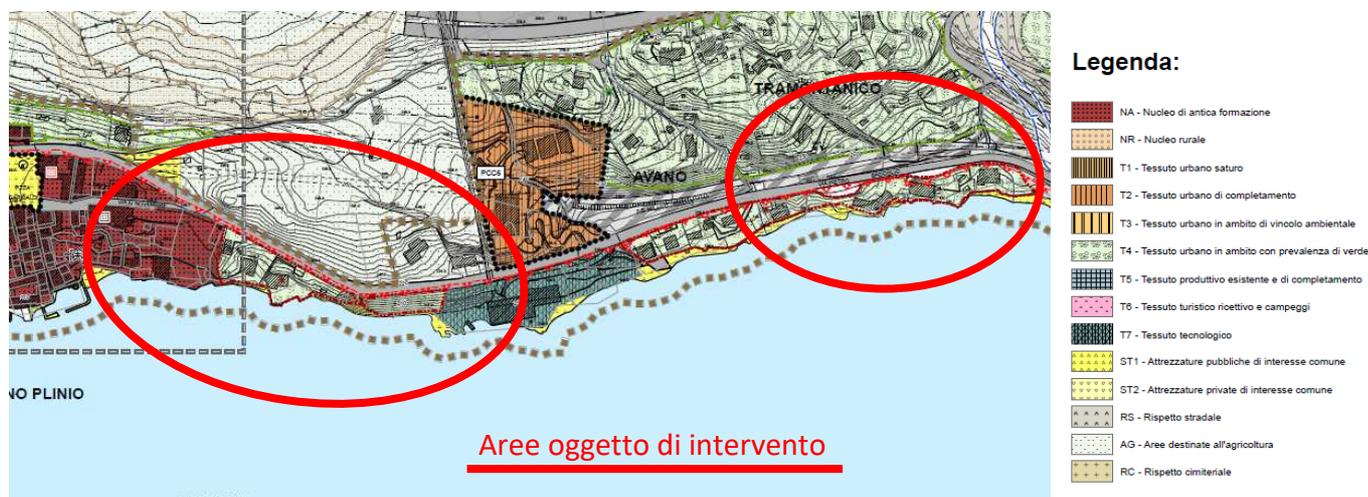
L'area oggetto di intervento si sviluppa, lungo la via Colico e fiancheggia la SP 72, a partire dal termine della Casa Cantoniera (ANAS) a Dervio sino all'imbocco della Piazzetta comunale Garibaldi, all'interno del borgo di Corenno Plinio (escluso il tratto di competenza Anas)



Per una localizzazione più precisa si rimanda alla Carta Tecnica Regionale e alla planimetria catastale allegate.

L'area oggetto di intervento è ubicata a Dervio, lungo la SP72. Trattasi di percorso turistico suddiviso in due segmenti da realizzarsi sul fronte verso il lago di Como, e che attraverserà diverse proprietà e diversi ambiti urbanistici, come mostrato nel sottostante stralcio.

Indicativamente, nell'approvato urbanistico PGT l'area ricade in parte Zona A1- Luoghi di rilevanza storico - paesaggistica – monumentale e parte in zona F – Servizi – parte in zona B2 – Edificato consolidato a media densità



**Stato dei luoghi prima dell'esecuzione dei lavori:**

L'area oggetto di intervento è il tratto viario Strada Provinciale 72 che collega l'abitato di Dervio con il caratteristico borgo di Corenno Plinio.

Della lunghezza totale di circa 750 metri, è parte della carrozzabile rivierasca Strada Provinciale 72 che collega Lecco a Colico, una strada dall'altissimo valore panoramico che costeggia la Sponda Orientale del Lario. Gli scorci paesaggistici unici che regala ad ogni curva l'hanno resa famosa in tutto il mondo ed è oggi sempre più spesso meta di turisti/viaggiatori, in auto e non soltanto; al contempo è una strada ad alta frequentazione "quotidiana" da parte di coloro che vivono, lavorano e studiano nei paesi rivieraschi.

Complice la crescente valorizzazione del patrimonio paesaggistico e culturale della sponda lecchese, nonché l'incremento e la variegazione degli utenti della strada, è divenuto necessario adeguare la viabilità alle nuove e diverse esigenze dei target, migliorando la sicurezza e la fruibilità dei luoghi, ponendo particolare attenzione alla mobilità dolce e all'uso promiscuo della strada (pedoni, biciclette, runners...) che necessita di essere "riordinato".

La creazione di un percorso cicloturistico a lago è quindi la soluzione che permette di superare i limiti che attualmente rendono difficoltosa e talvolta pericolosa la percorrenza della strada da parte di utenti diversi dai veicoli, senza snaturare il contesto paesaggistico e naturale in cui è inserita.

Analizzando i luoghi sotto il profilo morfologico e dimensionale, vale considerare che il calibro stradale della SP72 è di m 6.00 circa, oltre a cunetta/banchina di esigue dimensioni a monte e a valle (0.30/0.40 cm); le abitazioni, i terreni privati e i muri di sostegno, che costeggiano la strada su entrambi i lati rendono difficoltoso l'allargamento della stessa. Anche la creazione del percorso cicloturistico risente di tale limite e ne ha determinato il calibro; pertanto avrà per la maggior parte una larghezza di m 1.50, mentre in 3 segmenti avrà dimensioni più ridotte (m. 0.90) per inserirsi negli spazi disponibili (tratto 9: m. 48 — tratto 14 m. 15 — tratto 16 m. 25)

Si evidenzia infine che il presente progetto si inserisce nell'ambito del programma più ampio condotto dall'Amministrazione Comunale di Dervio per la riqualificazione, valorizzazione e la miglior vivibilità del proprio territorio, come la sistemazione del lungo-lago di Dervio, la riqualificazione dal borgo murato di Corenno Plinio, il recupero delle fortificazioni della Linea Cadorna che dalla stessa Corenno giunge fino al Passo del Gavia. Inoltre è direttamente collegato al progetto ANAS per la creazione di uno svincolo di

collegamento alla Superstrada che si innesterà alla SP72 in corrispondenza dell'ingresso alla centrale elettrica e che prevederà la realizzazione di un percorso ciclabile di collegamento ai due di cui al presente progetto.

## Descrizione dell'intervento

Con il presente progetto si prevede la realizzazione di due tratti cicloturistici a partire dal limite della proprietà Anas – Casa Cantoniera fino all'inizio di Corenno, fiancheggiando la SP72.

I due tratti partiranno quindi dai due nuclei di Dervio e Corenno l'uno verso l'altro, rispettivamente per circa 305 e 255 metri. Il segmento di unione verrà invece realizzato da Anas, con progetto dedicato inserito nel più ampio intervento di realizzazione di svincolo della SS36 che sfocerà sulla SP72 in corrispondenza dell'ingresso alla centrale elettrica

Per quanto avrà le seguenti caratteristiche tecniche e materiche generali del presente progetto, possono così essere sintetizzate:

- Il percorso avrà una larghezza costante di m 2.50 sull'intera estensione, eccettuati i tratti 14 e 16 che avranno una larghezza di m 1.50
- I segmenti a raso saranno costituiti da banchettone costruito sul sedime esistente; saranno realizzati parte nei reliquati stradali, parte acquisendo aree private e arretrando la recinzione esistente – previo accordo con le parti.
- I tratti del percorso a sbalzo saranno realizzati con putrelle in ferro, soletta in c.a. e superiore lamiera collaborante (tipo Hibond) e relativo contrappeso, sostenuto da micropali dell'altezza variabile da 5 a 8 m – così da non gravare sul muro di sostegno della strada. I suddetti micropali saranno realizzati con un'armatura in tubi in ferro del diam. di mm 114 e spess. mm 8.
- per quanto riguarda l'altimetria, la quota del piano di calpestio sarà superiore di 20/25 cm al piano stradale, eccettuato nei punti dove sono presenti degli accessi, che saranno raccordati.
- l'intero manufatto sarà pavimentato con conglomerato bituminoso costituito da primo strato di sottofondo in tout-venant cm 7 e superiore tappeto chiuso colorato con ossidi rossi cm 3 e delimitato con cordoli stradali
- la ringhiera metallica di protezione verso lago - alta m. 1.10 - posizionata nei tratti a sbalzo, sarà realizzata, come da particolare esecutivo, a disegno semplice e tinteggiata con vernice micacea color antracite
- nei tratti a raso verrà mantenuta la protezione esistente – generalmente costituita da muretto in pietrame e calcestruzzo e recinzione metallica, in corrispondenza delle proprietà private;
- lungo tutto il tracciato verrà posizionata una protezione verso la strada, realizzata come da particolare esecutivo allegato

Accanto al costruendo manufatto verrà pavimentata la cunetta stradale in cls, per il convogliamento e lo smaltimento delle acque meteoriche.

Il marciapiede, come prima detto, salvo nei tratti di raccordo agli accessi esistenti, sarà sopralzato rispetto al piano viabile di un'altezza superiore a cm 20, così da poter contenere un autoveicolo che dovesse perdere il controllo; inoltre, il maggior livello del percorso rispetto alla sede viaria

permetterà l'installazione verso lago di un parapetto/inferriata anziché di una barriera in pietra, così da mitigare anche visivamente l'impatto paesaggistico dell'opera.

Tutte le cancellate, inferiate e scale saranno rimosse, tenute in custodia e riposizionate a lavori eseguiti, le scale in muratura saranno ricostruite con forma e dimensione simili alle esistenti.

Di seguito una breve descrizione delle lavorazioni da eseguire, specifiche per ogni tratto:

*Tratto 01 – lungh. 34.00:* segmento a raso, ricavato su reliquato stradale a partire dall'accesso ai mappali 662-396 (fine proprietà Anas Casa Cantoniera);

*Tratto 02 – lungh. 92.00:* a sbalzo con demolizione del parapetto in pietra esistente, realizzato sopra le proprietà 396-678-786, con posa di parapetto verso lago;

*Tratto 03 – lungh. 37.00:* a raso, ricavato su sedime esistente in corrispondenza dei mappali 663 e 292; sarà inoltre necessario prevedere un leggero arretramento della recinzione esistente per consentire di garantire il calibro di m. 2.50

*Tratto 04 – lungh. 39.00:* a sbalzo previa demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo, realizzato sopra il mappale 300

*Tratto 05 – lungh. 30.00:* a raso, ricavato su sedime esistente con arretramento dell'accesso al mappale 300 (sopra lo scivolo) e verso il mappale 318

*Tratto 06 – lungh. 62.50:* a sbalzo, previa demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo, realizzato sopra i mappali 324 – 366 – 1009 – 1370

*Tratto 07 – lungh. 2.00:* a raso, ricavato su sedime esistente - mappale 793 – segmento di innesto con il tratto di pista cicloturistica che verrà realizzata da ANAS

*Tratto 07 – 11 Anas – lungh 202 metri:* tratto che sarà realizzato da ANAS

*Tratto 11 – lungh. 91.00:* raccordo con il tratto ANAS, realizzato a sbalzo, con partenza in corrispondenza del termine della proprietà ENEL – mappale 1140 – mappale 303 con demolizione del parapetto in pietra esistente – in corrispondenza del termine del mappale 302, inizio allargamento carreggiata a monte, con demolizione della cunetta

*Tratto 12 – lungh. 10.50:* a raso (mappale 303/1252), ricavato su sedime esistente in corrispondenza della cappelletta esistente, previa demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente; a monte allargamento sede stradale con leggera rettifica della strada di circa 80 cm – mappale 697 – e spostamento palo illuminazione pubblica

*Tratto 13 – lungh. 36.00:* a sbalzo (mappale 1252) con demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente e sostituzione; a monte leggera rettifica della strada di circa 90 cm – mappale 744 - e spostamento palo illuminazione pubblica

*Tratto 14 – lungh. 17.00:* a raso, ricavato su sedime esistente con demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente (mappale 1252) larghezza m 1.50 in corrispondenza di accesso carraio e spostamento dello stesso in arretrato; allargamento sede stradale a monte con rettifica della sede di circa 100 cm – con demolizione del muro di sostegno e ricostruzione in arretrato di circa 50 cm - e spostamento palo illuminazione pubblica

*Tratto 15 – lungh. 38.50:* a sbalzo (mappale 734) – della larghezza di m. 2.50 - con demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente, a monte allargamento sede stradale a monte con rettifica della sede di circa 100 cm – con demolizione del muro di sostegno e

della sovrastante roccia, ricostruzione in arretrato di circa 50 cm - e spostamento palo illuminazione pubblica

*Tratto 16 – lungh. 27.00:* a raso ricavato su sedime esistente con demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente (mappale 1103-656-1402) larghezza m 1.50 in corrispondenza degli accessi alle proprietà e spostamento degli stessi in arretrato; allargamento sede stradale a monte con rettifica della sede di circa 80 cm – con demolizione della roccia a filo strada di circa 50 cm e spostamento palo illuminazione pubblica

*Tratto 17 – lungh. 18.00:* a sbalzo (mappale 30), con demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente, allargamento sede stradale a monte con rettifica della sede di circa 100 cm e demolizione della pietra filostrada

*Tratto 18 – lungh. 11.50:* a sbalzo (mappale 38), con demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente, allargamento sede stradale a monte con rettifica della sede di circa 100 cm.

## Quadro delle esigenze da soddisfare

I benefici ottenibili dalla realizzazione del presente progetto sono molteplici, legati sia ad un miglioramento della fruibilità degli spazi, sia ad una maggior sicurezza per gli utenti della strada.

Allo stato attuale, innanzitutto non esiste una via ciclopedonale di collegamento tra gli abitati di Dervio e Corenno Plinio: pedoni sono quindi obbligati a percorrere questa distanza, camminando nella banchina o nella cunetta in terra battuta, con conseguenti enormi disagi e pericoli per tutti (pedoni e veicoli). Il calibro stradale ridotto della strada rende pericoloso il transito anche per i ciclisti, che non hanno uno spazio adeguato per viaggiare in sicurezza.

Creare uno spazio cicloturistico ad hoc consente di ridurre sensibilmente i limiti posti dalla viabilità promiscua, separando la mobilità dolce da quella più rapida, a vantaggio della fruibilità e vivibilità dei luoghi.

Tale manufatto sarà porterà naturalmente beneficio anche agli utenti con limitate capacità motorie, andando ad **eliminare le barriere architettoniche** e permettendo anche a chi è diversamente abile di transitare in piena sicurezza e comodità.

## DESCRIZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI DEL CONTESTO AMBIENTALE DELL'AREA DI INTERVENTO

Come già accennato l'area oggetto di trasformazione non presenta configurazioni e caratteri geomorfologici di particolare incidenza, che comunque non verranno variati



### Legenda:

Sensibilità Paesistica:

-  Molto alta
-  Alta
-  Media

L'immobile di cui al presente progetto del P.G.T. del Comune di Dervio - Documento di piano "Sensibilità paesaggistica" - è classificato con grado di sensibilità parte "ALTO" e parte "MOLTO ALTO" (vedasi stralcio di Piano), come pure tutti i territori posti fronte lago.

## **FATTIBILITA' GEOLOGICA E GEOTECNICA**

L'intervento in oggetto non presenta strutture e manufatti di significativo impatto e dimensione. Le parti a sbalzo sono state progettate e calcolate in modo da non gravare sulle strutture esistenti, in particolare sul muro di sostegno della strada, grazie alla realizzazione di palificazioni

Particolare attenzione dovrà essere invece posta ai lavori di leggera rettifica della carreggiata, che verranno eseguiti a monte della strada e che comporteranno la demolizione e ricostruzione di muri di sostegno di altezza ridotta, nonché lo scavo delle pareti rocciose.

Pertanto, preliminarmente dovrà essere preliminarmente redatta perizia geologica e geotecnica sia per le palificazioni che per le opere sulle pareti rocciose.

## **IMPATTO SUL PAESAGGIO DELLE TRASFORMAZIONI PROPOSTE**

Gli interventi a progetto, come meglio specificato nei precedenti paragrafi, nascono dall'esigenza di rendere più sicuri, accessibili, fruibili e funzionali i luoghi, nonché riqualificare anche dal punto di vista architettonico e paesaggistico l'area.

L'intervento è concepito con un basso impatto visivo e percettivo da parte degli utenti e degli avventori dell'area e consente una più agevole e sicura percorribilità alle persone e ai mezzi nella zona.

L'opera in progetto riprende armonicamente nelle forme e nelle caratteristiche tipologiche i manufatti e gli arredi urbani adottati nel territorio di Dervio, in termini di linee, di cromie e di materiali. Ciò in modo che non si creino alterazioni critiche e si migliori sensibilmente l'impatto ambientale nel contesto generale.

## **SCELTE PROGETTUALI E SOSTENIBILITA' PAESAGGISTICA**

Il progetto prevede la realizzazione di un'opera compatibile con l'esistente, che privilegia materiali e scelte progettuali che ottimizzino sia la funzionalità che l'estetica dei luoghi.

Pertanto, oltre alle caratteristiche architettoniche del sito, anche il valore simbolico del luogo e l'analisi di altre zone del paese con la stessa valenza "sociale", hanno caratterizzato l'intervento e determinato le scelte progettuali e materiche.

Si sono ripresi pertanto gli elementi installati in zone simili e la scelta del materiale è determinata sia dalla tradizione locale e che dalla funzionalità richiesta.

In particolare, la pavimentazione verrà realizzata in asfalto color rosso, per mantenere un fondo identico ai marciapiedi esistenti ed al contempo distinguerlo dalla carreggiata stradale, soprattutto in corrispondenza dei tratti a raso.

Il parapetto a lago sarà invece metallico a disegno semplice, così da mantenere uniformità e creare un continuum con i percorsi a lago esistenti; lungo il percorso, sul lato strada, sarà invece installato un parapetto metallico di protezione più basso, così da contenere l'eventuale fuoriuscita di veicoli dalla carreggiata stradale. Il tutto come meglio dettagliato nell'allegata Tavola 10 – Particolari costruttivi.

## **PARAMETRI PER LA LETTURA DELLE CARATTERISTICHE PAESAGGISTICHE, UTILI PER L'ATTIVITA' DI VERIFICA DELLA COMPATIBILITA' DEL PROGETTO**

### **A) Parametri di lettura di qualità e criticità paesaggistiche:**

*Diversità:* Nell'area oggetto di intervento gli elementi peculiari mantengono i caratteri distintivi; l'intervento non altera né la percezione, né i caratteri storico/culturali.

*Integrità:* vengono rispettate ed implementate le relazioni funzionali, visive e spaziali preesistenti.

*Qualità visiva:* l'intervento viene eseguito in continuità e con le caratteristiche tipologiche dell'ambiente in cui è inserito e del territorio in generale. Sviluppandosi orizzontalmente non altera le prospettive visive dal circondario, al contrario migliora significativamente l'impatto visivo dell'area nel suo complesso.

*Rarità:* non risultano presenti elementi peculiari che vengono alterati o modificati.

*Degrado:* non vengono deturpate risorse naturali; vengono altresì valorizzati gli elementi panoramici ne viene incrementata la godibilità; l'intervento si pone inoltre come elemento di qualificazione dell'area, migliorando la percezione di "ordine" e cura dei luoghi.

### **B) Parametri di lettura del rischio paesaggistico, antropico e ambientale**

*Sensibilità:* l'area in oggetto è in grado di accogliere il cambiamento previsto senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi e senza creare degrado della qualità complessiva, al contrario, migliora la percezione dei luoghi stessi. Il progetto proposto non altera il carico antropico sui luoghi.

*Capacità di assorbimento visuale:* la morfologia dei luoghi ed il tipo di intervento stesso fanno sì che sostanzialmente non venga alterata la percezione volumetrica, la possibilità di introspezione e la visione d'insieme.

*Stabilità:* esiste la capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidati.

## **CONCLUSIONI**

### **Previsioni degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico:**

L'intervento proposto risulta adeguato al contesto urbano attuale, poiché non viene cambiata né la destinazione urbanistica dei luoghi, né il modo in cui vengono "utilizzati". L'intervento non comporta alcun aumento volumetrico, né alterazioni di quote, poiché si sviluppa su elementi già esistenti (portico e passaggi orizzontali) che vengono resi più funzionali ed esteticamente "riordinati". Inoltre, il progetto proposto non altera il carico antropico sui luoghi.

## Opere di mitigazione

Il tipo di intervento non richiede opere di mitigazione, poiché, è esso stesso un intervento di riqualificazione funzionale ed ambientale dell'area. Non vengono modificate le porzioni a verde, né le alberature esistenti e non viene alterata in alcun modo la visione d'insieme del "passante".

## Modificazioni del contesto paesaggistico

Innanzitutto, si evidenzia che non si tratta di un intervento di nuova edificazione; alla luce di quanto sopra:

Non viene alterato lo skyline naturale o antropico degli insediamenti esistenti;

Dopo l'intervento la morfologia del terreno risulterà invariata in quanto non sono previste alterazioni alle linee prospettiche e alla quota naturale del terreno;

L'intervento non modifica in alcun modo strutture particellari, viabilità secondarie, reti di canalizzazioni, ecc.

Non esistono variazioni dell'assetto insediativo-storico.

Non comporta modificazioni delle funzionalità ecologica e idraulica

Non comporta variazioni sostanziali dell'aspetto percettivo, scenico, panoramico

Sulla base delle considerazioni e valutazioni sopra svolte si ritiene che l'intervento proposto sia:

- compatibile rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo, in quanto non occlude punti panoramici;
- compatibile rispetto alle indicazioni contenute nel piano paesistico comunale e con il grado di sensibilità previsto;
- congruo con i criteri di gestione dell'area d'intervento
- adeguato al contesto di riferimento.

Dervio, ottobre 2023



*Il Progettista*

