



Beneficiario—Ente coordinatore

PROVINCIA DI LECCO
Direzione Organizzativa IV
Protezione Civile - Trasporti e Mobilità - Viabilità

Con il contributo di:



PCIR 3 Adda
BREZZA
SULL'ADDA



Itinerario cicloturistico

Partner:



Abbadia L.



Bellano



Dervio



Colico

Tipo di intervento:

ITINERARIO REGIONALE PCIR 3 "Adda"
Ttratto Colico—Abbadia Lariana
CUP B11B21000980002



Il Dirigente Fabio valsecchi
Emanuela Rigamonti
Maurizia Campana



Livio Dell'Oro Architetto



C&P&P Lecco n.233
www.liviodelloro.com
info@liviodelloro.com

Inquadramento paesaggistico



Livio Dell'Oro Architetto



C&P&P Lecco n.233
www.liviodelloro.com
info@liviodelloro.com



AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA
Realizzazione di raccordo tra la pista ciclopedonale a
lato SS36 e la viabilità comunale

Pratica:

T.23.01

PROGETTO DEFINITIVO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

D.01

Data Gennaio 2024

Agg. 1:

Agg. 2:

Agg. 3:

In seguito alla approvazione del Piano per la mobilità ciclistica regionale da parte della Giunta Regionale (DGR n. X/1657 dell'11 aprile 2014) è stato individuato l'itinerario PCIR 3 Adda che interessa da nord a sud l'intera provincia di Lecco. Con la successiva DGR n. XI/3531 del 5 agosto 2020 – allegato 3, è stato accolto l'intervento definito PCIR 3 "Adda" tratto Colico-Abbadia Lariana (percorso cicloturistico Regionale), con beneficiario la Provincia di Lecco per l'importo complessivo di € 11.284.000,00 per l'esecuzione degli interventi nell'ambito dell'itinerario definito: Progetto Brezza.

La Regione Lombardia classifica l'intervento come unitario al fine di progettare l'intero percorso analizzando nel particolare i diversi ambiti territoriali che attraversa.

La Provincia di Lecco si è di conseguenza attivata con le Amministrazioni locali interessate dal percorso per coordinare la fattibilità tecnica ed economica con stralci funzionali nello specifico territorio. L'estensione totale del tracciato, oltre 30 km., non può essere interamente completato con il finanziamento previsto; per questo sono considerati i tratti più critici e prioritari nell'ottica di implementare il livello di servizio del tracciato dell'itinerario. Sulla base dei progetti delle Amministrazioni locali è stato definito il seguente quadro economico:

Comune	Importo Q.E. presentato	Disponibilità contributo di RL
Abbadia Lariana	2.166.468,00 €	1.740.000,00 €
Mandello	2.300.000,00 €	1.800.000,00 €
Lierna	1.200.000,00 €	960.000,00 €
Perledo	1.380.000,00 €	1.280.000,00 €
Bellano	2.610.000,00 €	2.100.000,00 €
Dervio	2.500.000,00 €	2.000.000,00 €
Colico	1.400.000,00 €	1.120.000,00 €
Provincia di Lecco	284.000,00 €	284.000,00 €
SOMMANO	13.840.468,00 €	
	Disponibilità assegnata da RL	11.284.000,00 €

Di questi progetti per i lotti di Abbadia L., Bellano, Dervio e Colico, sono in corso di approfondimento i progetti definitivi; mentre per gli stralci di Mandello L. Lierna e Perledo si stanno concludendo i progetti di fattibilità tecnico-economica.

La provincia di Lecco darà attuazione ad un proprio stralcio funzionale che prevederà la definizione e il posizionamento di segnaletica e cartellonistica uniforme, distribuita sull'intero tracciato PCIR 3 "Adda" oltre ad incarichi specialistici a supporto della Provincia di Lecco per un importo stimato di € 284.000,00.

Inquadramento generale:

Origine del progetto

Il progetto dell'itinerario cicloturistico dell'Adda (Brezza-Adda) concretizza nel contesto il concetto di mobilità leggera, intermodale e sostenibile; che rappresenta una modalità efficace per l'allineamento alle aspettative dell'opinione pubblica, mondiale, verso l'obiettivo del completamento della presa di coscienza nei confronti dell'obiettivo rispetto del territorio e delle proprie risorse.

Nei comuni della sponda Lecchese, da Lecco a Colico, sono in parte già presenti delle piste ciclopedonali interne all'agglomerato urbano che connettono l'area a lago ai punti intermodali. L'insediamento di questi ampliamenti viari cicloturistici focalizzati soprattutto nei punti più critici, permetteranno di implementare la continuità dei collegamenti extra comunali, anche se in parte sarà ancora necessario utilizzare la SS72 in promiscuità con il traffico automobilistico.

Considerazioni sul tracciato sovracomunale

La pista ciclopedonale, con forte connotazione turistica, che collega di fatto Lecco con Colico, in questo caso specifico ha la doppia valenza, per chi la percorrerà, di connettersi ai luoghi (i Comuni che attraversa) da una parte; e dall'altra di integrarsi fisicamente e psicologicamente con l'elemento naturale dominante: Il Lago, che l'accompagna costantemente con il suo colore, il suo odore, il suo suono e con tutto quello che ognuno sente ma non è descrivibile, se non in una poesia.

Pertanto, la sintesi progettuale del tracciato deve rispettare ed elevare questi stimoli, che sono di fatto il filo conduttore unitario, all'interno delle particolarità di ogni luogo e situazione.

Potenzialità intrinseche

Il ramo orientale del lago di Como ha acquisito una rilevanza internazionale di elevato apprezzamento turistico, seguendo il successo del ramo occidentale che da anni è meta di turisti di ogni genere.

Parallelamente la coscienza paesaggistico-ambientale sta maturando argomentazioni concrete e fattibili, soprattutto nelle nuove generazioni.

La mobilità nei e verso i luoghi, può essere sintetizzata in due macro-tipologie: la necessità di velocità e funzionalità nel raggiungerli per motivi razionali legati alla quotidianità; la voglia, tranquilla, di raggiungerli per goderne le sensazioni nella libertà di muoversi, in tutti gli "anfratti", naturali o antropizzati, senza il patema dell'orario, del parcheggio o altro...

La presenza di arterie di comunicazione importanti, S.S. 36, ferrovia e strada provinciale 72, che corrono parallele alla sponda lungo l'intero ramo del lago, permettono l'accesso a tutti i luoghi, nei quali dovranno essere previsti elementi di interscambio di vario tipo: parcheggi, bikesharing, carsharing, servizio pubblico capillare.

L'avvento delle biciclette assistite avrà senz'altro uno sviluppo costante, ma dovrà essere accompagnato da infrastrutture adeguate, o meglio, la realizzazione di queste infrastrutture stimolerà l'utilizzo di questi mezzi, che potranno muoversi in sicurezza. E questa modalità di trasporto potrà divenire importante e funzionale per i residenti, prima che per i turisti.

PANORAMICA DEGLI INTERVENTI PREVISTI



Analisi della sponda lecchese

Caratteristiche morfologiche e paesaggistiche

La sponda Lecchese del Lago di Como è caratterizzata dalla presenza delle montagne che degradano con forti pendenze per la maggior parte dello sviluppo, in cui sono presenti delle "lingue di terra" collinari e pianeggianti che sono state urbanizzate nel tempo. La via di comunicazione che attraversa l'intera sponda è localizzata per la maggior parte a valle dei pendii, e su questa si sono aggregati gli agglomerati urbani con elevata densità, riducendo lo spazio per nuove infrastrutture, in particolare una via ciclopedonale.

Dal punto di vista del paesaggio, l'imponenza delle montagne nella macro-scala, riduce la percezione degli agglomerati urbani, che divengono una specie di pregiata "zoccolatura", connessa dalla strada provinciale 72.

La lettura di questo paesaggio può essere divisa in tre modalità:

La vista dalla sponda opposta, dove sono predominanti le montagne;

La vista dal lago, da cui si focalizza il costruito abitato e non;

La vista interna dei luoghi e delle spiagge con il contatto diretto dei percorsi esistenti.



Focus dei lotti comunali

Specificità territoriale

Sebbene sia leggibile una omogeneità generale del territorio costruito nella macro-scala, in ogni comune è possibile evidenziare delle specificità architettoniche e morfologiche oltre che dimensionali che sono determinanti nelle scelte progettuali e strutturali del percorso cicloturistico.

Elementi caratteristici

La pluralità delle specificità è evidente nei fabbricati storici, soprattutto affacciati sulle sponde; nella alternanza della presenza di spiagge più o meno fruibili; lungo i tratti di pareti rocciose o pendii inerbati con forte pendenza degradante verso il lago; nella presenza di gallerie ricavate nella roccia.

Con queste specificità i progetti devono confrontarsi per ottenere una integrazione tecnica e paesaggistica, con l'obiettivo coraggioso di spostare la priorità sulla mobilità intermodale sostenibile.

Intermodalità

In ogni comune della sponda è presente una stazione ferroviaria. Questo "vantaggio" permette un'accessibilità sostanzialmente facile, anche senza l'utilizzo della automobile. Si può pensare al raggiungimento di questi luoghi con biciclette assistite e non, tramite il treno, per poi connettersi con il percorso cicloturistico; così come si possono raggiungere le spiagge, la navigazione sul lago, i numerosi percorsi pedonali come il Sentiero del Viandante ecc.

Zoom dei progetti Comunali

Lungo la sponda del lago il tracciato dell'itinerario cicloturistico attraversa i centri abitati incontrando varie criticità ed interagendo con la viabilità esistente. Nei vari comuni sono già presenti porzioni di piste ciclopedonali, o tratti potenzialmente e facilmente adattabili a pista, mentre si incontrano delle problematiche complesse come la presenza di fabbricati adiacenti alla SP72 ed aggettanti sul lago, come la presenza di gallerie, come la presenza di pareti rocciose e inerbate con elevate pendenze verso il lago.

Il finanziamento previsto per queste opere non copre tutti i costi, per questo sono stati selezionati i punti con criticità maggiormente complesse e determinanti per la continuità del percorso. In futuro sarà quindi possibile continuare a implementare i tratti ciclopedonali ottimizzando sempre più la continuità tra il costruito.

Nelle foto alcuni punti di esempio delle criticità:



Abbadia Lariana: gallerie e innesto ciclopedonale ANAS



Dervio: presenza di manufatti privati



Bellano: Case in adiacenza alla strada

Tratto In Abbadia Lariana

Principalmente in questo ambito si deve risolvere la connessione tra l'arrivo della ciclopedonale realizzata da ANAS, e la viabilità interna in prossimità dell'uscita ed entrata nelle gallerie esistenti. In questo punto la sicurezza rappresenta la problematica più importante, che di fatto impedisce, o per meglio dire vieta, un attraversamento a raso del percorso. Da questo punto sarà in futuro raggiunta la stazione ferroviaria per garantire lo scambio intermodale.

Il progetto di collegamento cicloturistico tra la località Pradello ed il comune di Abbadia Lariana è determinante per la soluzione della annosa criticità per l'accessibilità pedonale e ciclabile in questo tratto della SS 36. Questa strategica connessione permette di avere un valore aggiunto per tutta la sponda del lago, in quanto permette di percorrere interamente l'itinerario del progetto Brezza, altrimenti sarebbe stata una interruzione che avrebbe inibito fortemente le intenzioni di usufruire nella sua interezza il percorso stesso.

La soluzione progettuale prevista propone la formazione di uno scavalco ciclo-pedonale che attraversa la SP 72 in prossimità della bocca delle gallerie, collegato alla pista ANAS da una parte, e dall'altra alla viabilità interna su un rilevato esistente tramite rampe con pendenza limitata. Da questa rampa si raggiunge la viabilità interna, nello specifico una strada secondaria a servizio di un parcheggio esistente, che anche tramite la SP72 raggiunge la stazione.

Si evidenzia che nel punto in cui il percorso ciclabile si connette a quello realizzato dall'ANAS, si incontra un incrocio con il peduncolo di manutenzione che la stessa ANAS si è riservata utilizzando la sede stradale precedente a valle della galleria. Su questo peduncolo è previsto il passaggio da nord che tenendo la destra accede alla nuova ciclopedonale di ANAS, senza utilizzare lo scavalco. Si dovrà porre attenzione per evidenziare questo incrocio tra i due flussi ciclopedonali, nord-sud.

L'amministrazione comunale ha poi anche valutato le opzioni per creare un percorso a lago ora in fase di studio anche per le acquisizioni di proprietà private, che andrà a completare la viabilità ciclopedonale interna.

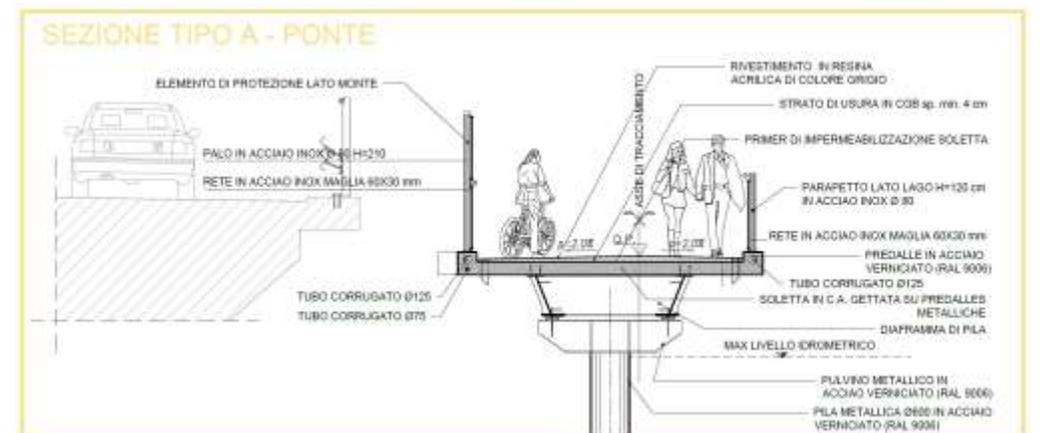
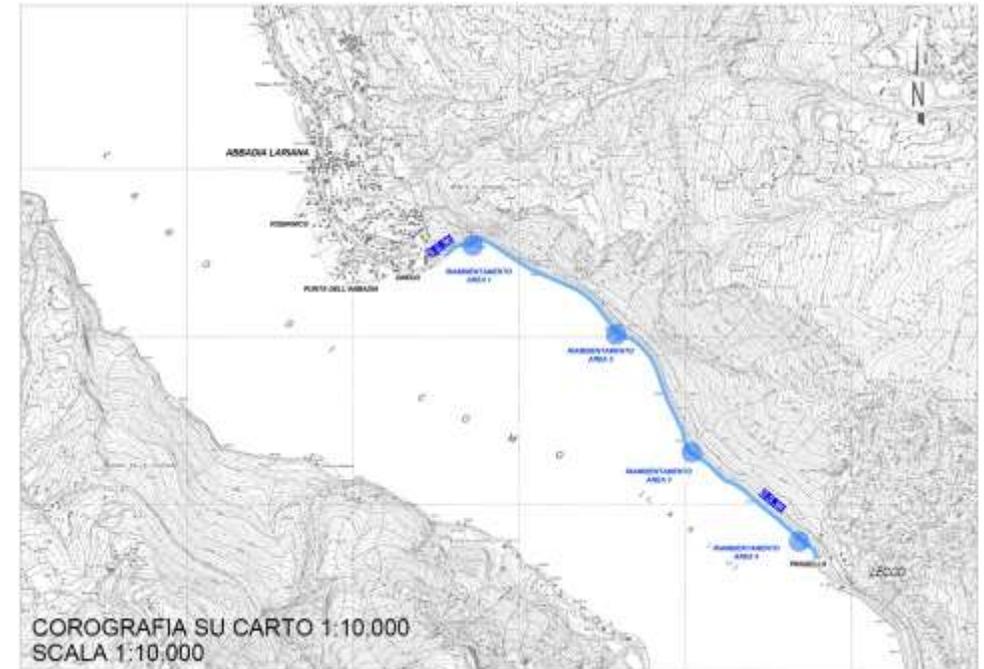


Progetto scavalco



Connessione Loc. Pradello—Abbadia Lariana

Progetto ANAS





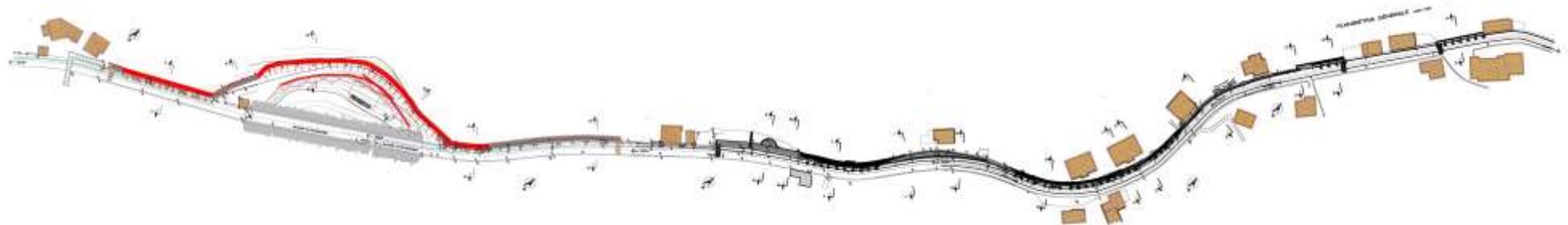
Tratto in Bellano

In questo comune le criticità sono di fatto due: la galleria e la presenza di fabbricati adiacenti alla strada e prospicienti direttamente sul lago.

Il percorso previsto si sviluppa in parte a sbalzo ed in parte utilizzando spazi liberi paralleli alla sede stradale. In alcuni tratti il calibro della pista in parte sbalza ed in parte è ricavato su queste aree libere.

Nell'area della galleria la soluzione proposta prevede di passare a sbalzo sul versante in pendenza verso il lago, creando un varco tra la vegetazione che dovrà essere rilevata per la presenza di varie essenze e valutare quali mantenere e quali rimuovere. A seguire, andando verso nord, il resto è ricavato come detto in diverse soluzioni. Si evidenzia che per certi tratti il calibro del percorso è ridotto rispetto allo standard di ml. 2,50, per la presenza di manufatti privati inamovibili.

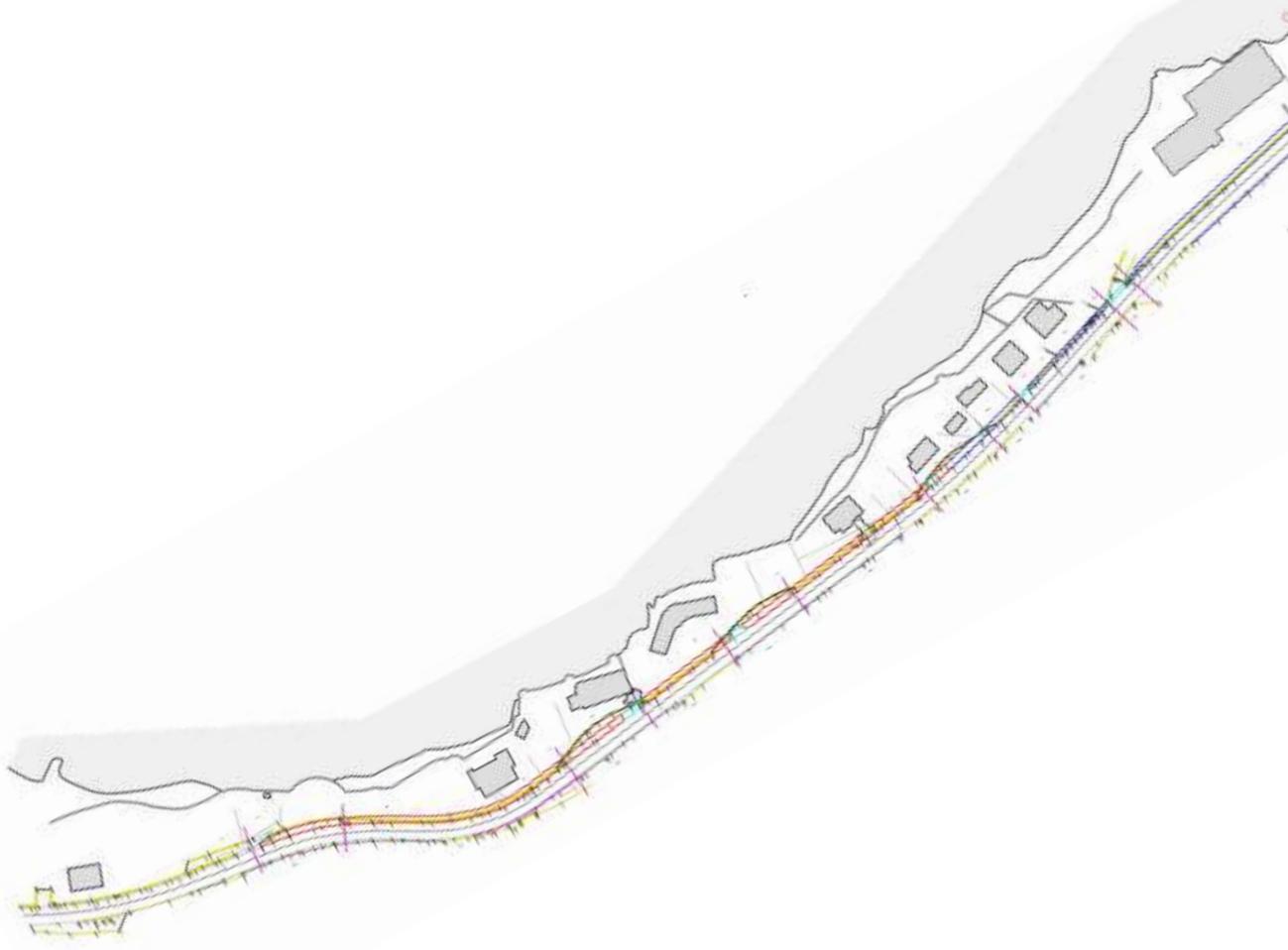
In prossimità delle due zone con i fabbricati adiacenti la strada, l'unica soluzione proponibile allo stato delle cose è l'attraversamento a raso per la direzione sud-nord.





Tratto in Dervio-Corenno

La morfologia di questa porzione di sponda non presenta particolari dislivelli e ambiti rocciosi sul lago. Questo permette la previsione di una pista lineare che partendo dalla cantoniera si collega alla via di ingresso al nucleo di Corenno. Tuttavia, ci sono alcune criticità per la presenza di fabbricati e loro manufatti vicini al lato stradale che richiedono delle varianti al **calibro standard in riduzione**. Per un tratto si rende necessario anche la ricalibratura della sede stradale esistente, traslando leggermente l'asse verso monte, rimuovendo una porzione di parete rocciosa prospiciente la strada stessa.



Dervio—Rotonda di raccordo tra nuovo tratto uscita SS 36 e SP 72 Progetto ANAS

PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE SU ORTOFOTOPIANO



PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO



Il progetto ANAS che prevede il miglioramento dello svincolo della SS36 in comune di Dervio, di fatto viene incontro alla ottimizzazione sostenibile della viabilità, portando la connessione con la SP 72 fuori dal centro abitato. In questo ambito si connette anche la ciclopedonale che dovrà prevederne l'integrazione.



Tratto in Colico

Il percorso è previsto in continuità con quello esistente, anche per le caratteristiche tecniche ed architettoniche. Lungo la sede stradale, è già presente una fascia di area sufficientemente dimensionata per la posa della pista ciclo-pedonale. Solo in pochi e ridotti punti sarà necessario ridurre il calibro.





Tratto in Mandello—(In fase di Studio)

Il progetto prevede la realizzazione del percorso cicloturistico utilizzando in parte percorsi già esistenti, ed in parte zone adiacenti alla viabilità esistente. In questo comune sono presenti aree pedonali adatte all'uso di biciclette, che saranno connesse ed integrate per la continuità dei flussi.

Tratto in Lierna—(In fase di Studio)

In questo ambito la realizzazione della ciclovia è prevista per la maggior parte adiacente alla ferrovia, raccordandosi a sud e a nord con gli altri comuni tramite percorsi urbani e passerella a sbalzo

Tratto in Perledo—(In fase di Studio)

Dalla Riva di Gittana alla località Tre Madonne, si sviluppa il nuovo percorso cicloturistico che raggiunge e si connette a quello previsto dal Comune di Bellano che by-passa la galleria attestandosi sul promontorio naturale che degrada verso il lago. Anche questo tratto sarà composto da passerelle a sbalzo e non.

Considerazioni generali del paesaggio

- *Ipotesi di valutazione degli elementi progettuali legati alla macro-scala*

Come valutato in precedenza la lettura paesaggistica della sponda lecchese è in funzione del punto di osservazione, e diversi sono gli elementi percettivi. Nella macro-scala si può definire significativa l'infrastruttura viaria della SS36, nella parte fronteggiante il lago tra Lecco e Abbadia, in termini di elemento tecnologico funzionale all'utilizzo, al quale sarà accostata la nuova passerella ciclopedonale dalla località Pradello fino all'uscita delle gallerie verso Abbadia. Questo progetto è già in fase avanzata per l'avvio dei lavori.

Gli altri elementi sono i contesti urbanizzati, tra i quali si snoda la SP 72, tra gallerie e pareti rocciose ed inerbate.

Considerazioni specifiche del paesaggio sui progetti

- *Ipotesi di valutazione degli elementi progettuali legati al contesto progettuale*

Scendendo alla scala urbana, il manufatto architettonico, per la propria funzione particolare, diviene la cornice del luogo, anzi dei luoghi, che nella loro successione da sud a nord si differenziano, se vengono letti in accostamento alle presenze naturali o a quelle antropizzate.

La differenziazione dei luoghi potrebbe generare la differenziazione degli elementi di progetto e divenire essa stessa, il significato della costante omogenea di tutto il tracciato.

Si rimanda alla relazione paesaggistica per l'analisi dei progetti da realizzare in prima fase.

Conclusioni

Nel complesso l'intera operazione è concretamente fattibile in quanto la gestione per lotti funzionali, gestiti dai singoli comuni, permette di gestire i luoghi, le proprietà ed i costi. Infatti la gestione dei luoghi, sia in termini fisici che normativi nel merito anche di eventuali aggiornamenti dei PGT, eseguita direttamente dagli amministratori locali ne garantisce la celere riuscita. La compartecipazione ai costi da parte dei comuni, ai finanziamenti in parte coperti da Regione Lombardia ne concretizza la fattibilità. La verifica degli studi di fattibilità presentati, è positiva anche nella verifica dei costi preventivati. (nella tabella seguente sono evidenziati i costi indicizzati al ml. per un confronto tra i lotti.) Si può notare che tra Bellano e Dervio, in cui le opere da realizzare sono simili, l'incidenza è simile di fatto, mentre il costo unitario dello scavalco di Abbadia Lariana ha una incidenza alta dovuta all'opera importante da realizzare. Il percorso del comune di Colico, non avendo in programma la realizzazione di manufatti impegnativi, risulta più semplice nella realizzazione e ridotti nei costi.

Conclusioni

Nel complesso l'intera operazione è concretamente fattibile in quanto la gestione per lotti funzionali, gestiti dai singoli comuni, permette di gestire i luoghi, le proprietà ed i costi. Infatti la gestione dei luoghi, sia in termini fisici che normativi nel merito anche di eventuali aggiornamenti dei PGT, eseguita direttamente dagli amministratori locali ne garantisce la celere riuscita. La compartecipazione ai costi da parte dei comuni, ai finanziamenti in parte coperti da Regione Lombardia ne concretizza la fattibilità. La verifica degli studi di fattibilità presentati, è positiva anche nella verifica dei costi preventivati. (nella tabella seguente sono evidenziati i costi indicizzati al ml. per un confronto tra i lotti.) Si può notare che tra Bellano e Dervio, in cui le opere da realizzare sono simili, l'incidenza è simile di fatto, mentre il costo unitario dello scavalco di Abbazia Lariana ha una incidenza alta dovuta all'opera importante da realizzare. Il percorso del comune di Colico, non avendo in programma la realizzazione di manufatti impegnativi, risulta più semplice nella realizzazione e ridotti nei costi.