

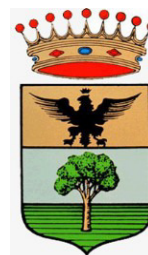


ITALIA CITY BRANDING 2020

SISTEMA INTERMODALE INTEGRATO DI MOBILITA' SOSTENIBILE



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



COMUNE DI VERBANIA

FASE PROGETTUALE:

PROGETTO ESECUTIVO

ARCHIVIO:

5391

SCALA:

DATA:

Loranzè, Novembre 2022

3	.	.	.	.	.
2	21/11/2022	INTEGRAZIONI PROGETTO ESECUTIVO	P.P.	G.O.	D.G.
1	26/10/2022	PROGETTO ESECUTIVO	P.P.	G.O.	D.G.
REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	RIESAMINATO

SERTEC ENGINEERING CONSULTING S.r.l.



Strada Provinciale 222, n.31
10010 Loranzè (TO)
TEL. 0125 1970499 FAX 0125.564014
e-mail: info.sertec@ilquadrifoglio.to.it
www.sertec-engineering.com

IL DIRETTORE TECNICO:
Dott. Ing. Gianluca ODETTO

PROGETTISTA:
Dott. Ing. Domenico GABRIELE
N° 7261 T ALBO INGEGNERI
PROVINCIA DI TORINO



CO-PROGETTISTA:
Arch. Marco Di Perna
N° 419 ORDINE ARCHITETTI
PROVINCIA DI BIELLA

ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI BIELLA
sezione Architetti n° 419

A/a MARCO DI PERNA

TITOLO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA

TAVOLA N°:

SP_PAES



INDICE

1. PREMESSA	2
2. DOCUMENTAZIONE TECNICA.....	2
2.1. ANALISI DELLO STATO ATTUALE E DESCRIZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI	2
2.2. DESCRIZIONE OPERE IN PROGETTO	5
2.2.1. Suna/Pallanza.....	5
2.2.2. Villa Taranto.....	8
2.2.3. Ponte Ciclopedonale	9
2.2.4. Parcheggio Flaim	12
2.2.5. Intra	16
2.2.6. Parcheggio Venti Settembre.....	18
2.3. INDICAZIONE ED ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA	21
2.3.1. Vincoli pubblicitici.....	21
2.3.2. Il Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) del Comune di Verbania.....	25
2.3.3. Il Piano Paesaggistico regionale (PPR) della Regione Piemonte	39
2.3.4. Il nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR) della Regione Piemonte	48
3. RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE	54
4. ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA.....	77
4.1. PREVISIONE DEGLI EFFETTI DELLE TRASFORMAZIONI DAL PUNTO DI VISTA PAESAGGISTICO E MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DEGLI INTERVENTI	77



1. PREMESSA

Il presente studio costituisce la “Relazione paesaggistica” in riferimento al progetto di “ITALIA CITY BRANDING 2020 – Sistema Intermodale Integrato di mobilità Sostenibile” nel comune di Verbania.

I contenuti dell'elaborato costituiscono per l'Amministrazione competente la base di riferimento essenziale per la verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi, ai sensi dell'art. 146, comma 5 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio”, di seguito denominato Codice.

Il presente studio contiene tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, con riferimento ai contenuti ed alle indicazioni del Piano Paesaggistico - PPR della Regione Piemonte, ovvero del Piano Territoriale - PTR della Regione Piemonte e del PRGC del Comune di Verbania.

Lo studio presenta, peraltro, specifica autonomia d'indagine ed è corredato da elaborati tecnici preordinati altresì a motivare ed evidenziare la qualità dell'intervento.

2. DOCUMENTAZIONE TECNICA

2.1. ANALISI DELLO STATO ATTUALE E DESCRIZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI

L'area oggetto di indagine è ubicata nel comune di Verbania (VB), ad un'altezza di circa 200 m s.l.m. (si riporta in seguito un'ortofoto con delimitazione dell'area in esame). Per maggiori ragguagli circa la localizzazione geografica del sito oggetto d'intervento, si rimanda allo stralcio della Carta Tecnica Regionale in scala 1: 10.000 riportato nella Tavola 01 allegata al progetto. Le coordinate chilometriche baricentriche UTM WGS 84 del settore analizzato sono le seguenti:

Chilometriche	Intervento
Nord	5085994 m N
Est	464727 m E

Il territorio del Comune di Verbania, abbastanza eterogeneo, comprende zone di pianura e zone collinari; zone fortemente urbanizzate, zone agricole e zone boscate; ambienti lacustri e ambienti fluviali. Esso è compreso tra una quota minima di ca 200 m ed una quota massima di 693 m s.l.m. (Monte Rosso) ed è attraversato da alcuni importanti corsi d'acqua: il fiume Toce, i torrenti San Bernardino e San Giovanni. La principale zona urbanizzata è quella costituita dai nuclei di Suna, Pallanza, Intra, Trobaso formanti, di fatto, un unico grande agglomerato urbano. Altre zone urbanizzate, di minore entità, sono distribuite sul territorio comunale, in corrispondenza delle numerose frazioni e delle zone industriali/artigianali.



Figura 1. Ortofoto con evidenziato in arancio il tracciato in esame.

Il percorso si estende sul comune di Verbania andando ad interessare la direttrice viaria più importante del Lungo Lago, coinvolgendo importanti zone residenziali, produttive e ludico sportive.

Si possono individuare cinque macro-zone in base al contesto in cui sono inserite e dipendono dal tipo di infrastruttura stradale, dall'accessibilità, dall'utenza e dall'intensità del traffico veicolare.

La prima riguarda **Suna-Pallanza**, frazione di Verbania, in particolare l'asse stradale che si sviluppa lungo via Paolo Troubetzkoy. Attualmente la via risulta essere un **luogo particolarmente attrattivo** per la bellezza delle famose ville che si affacciano sul lago e per la presenza di uno spazio iniziale riservato a ciclisti e pedoni che possono percorrere il tratto in sicurezza. Questa direttrice si distingue per la presenza di molte attività ricettive dedicate ai turisti e ai cittadini, in uno spazio urbano di pregevole bellezza che presenta un traffico veicolare con velocità medie relativamente basse.

La seconda riguarda il tratto che va da **Villa Taranto** a Villa Maioni, presentandosi come un passaggio particolarmente sicuro grazie alla presenza di un percorso pedonale esistente parallelo alla SS34. Il percorso è inserito in una zona di collegamento tra Verbania e Intra. Il percorso ciclopedonale è interrotto nel mezzo da un tratto in condivisione con le automobili, giustificato da un'intensità di traffico trascurabile.

La terza macro-zona riguarda il progetto del **ponte ciclopedonale** sul Torrente San Bernardino che collega Verbania con Intra. Scendendo di scala la nuova infrastruttura sarà l'elemento che metterà in



connessione il CEM (Centro Eventi il Maggiore) con il parcheggio Flaim, riqualificando l'area e proponendo un nuovo punto panoramico all'utente.

La quarta macro-zona riguarda l'area su cui si affaccia l'imbarcadero di Intra che comprende tre edifici con spazi verdi e il **parcheggio Flaim** sul quale insistono i nodi di interscambio. Il percorso ciclabile si inserisce in un contesto strategico andando a potenziarlo sia a livello turistico che a livello trasportistico aumentando l'offerta e ponendosi come valida alternativa al TPL e ai mezzi privati.

La quinta macro-zona riguarda il lungo lago di **Intra** e nel dettaglio l'asta viaria rappresentata dalla SS34. Si tratta dell'asse viario principale di collegamento tra i comuni situati sulle sponde Nord-Ovest del Lago Maggiore e costituisce l'infrastruttura di riferimento per tutto il traffico veicolare della zona di Verbania. L'area presenta caratteristiche simili a Pallanza con la differenza dell'intensità di traffico motorizzato che costringe la scelta progettuale a ricadere su una pista ciclabile in sede propria separata fisicamente dalla SS34.

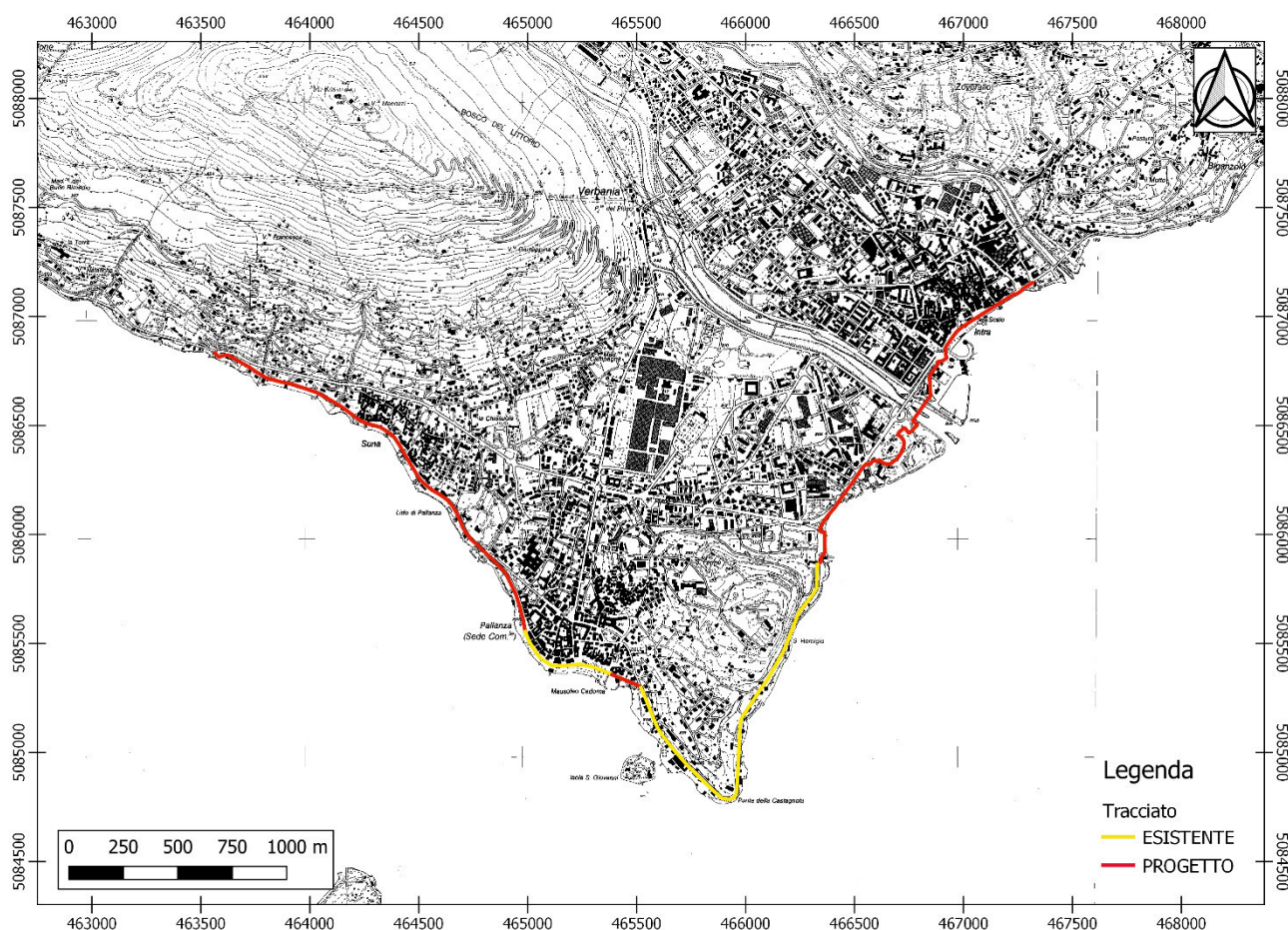


Figura 2. Estratto CTR con indicato il tracciato in progetto, in giallo i tratti esistenti, in rosso quelli nuovi.

2.2. DESCRIZIONE OPERE IN PROGETTO

L'intervento in progetto è stato ideato per essere un percorso ciclabile di alto livello e d'esempio per tutto il territorio del Lago Maggiore.

L'itinerario ciclabile si estende per **circa 6,5 Km** lungo i quali la sezione stradale subisce delle variazioni che hanno portato ad individuare diverse tipologie di soluzioni, in funzione delle quali sono state definite 5 tratte omogenee.

Il progetto prevede la realizzazione di molti interventi diffusi lungo il percorso, i quali sono stati individuati sulle tavole di progetto secondo una opportuna codifica divisa per macro-zone.

2.2.1. Suna/Pallanza

Sulla Macro-zona "Suna/Pallanza" sono state fatte alcune considerazioni progettuali che di seguito si espongono.

La larghezza del primo tratto della via non permette l'inserimento di uno spazio dedicato a una pista ciclabile in sede propria, per questo motivo la scelta migliore è risultata essere l'istituzione della strada urbana ciclabile che è possibile adottare quando ci sono le condizioni di traffico previste dal c.d.s.. Vicino al ristorante "Beata Giovannina" è presente uno slargo sterrato utilizzato come parcheggio.

Le valutazioni urbanistiche per verificare le conformità del progetto proposto fanno riferimento agli elaborati del Piano regolatore generale della città di Verbania approvato con D.G.R. n. 13/2018 del 28 gennaio 2006 individua l'area di interesse come area per servizi ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico in insediamenti residenziali, definendola con la lettera D ovvero area per parcheggi pubblici.

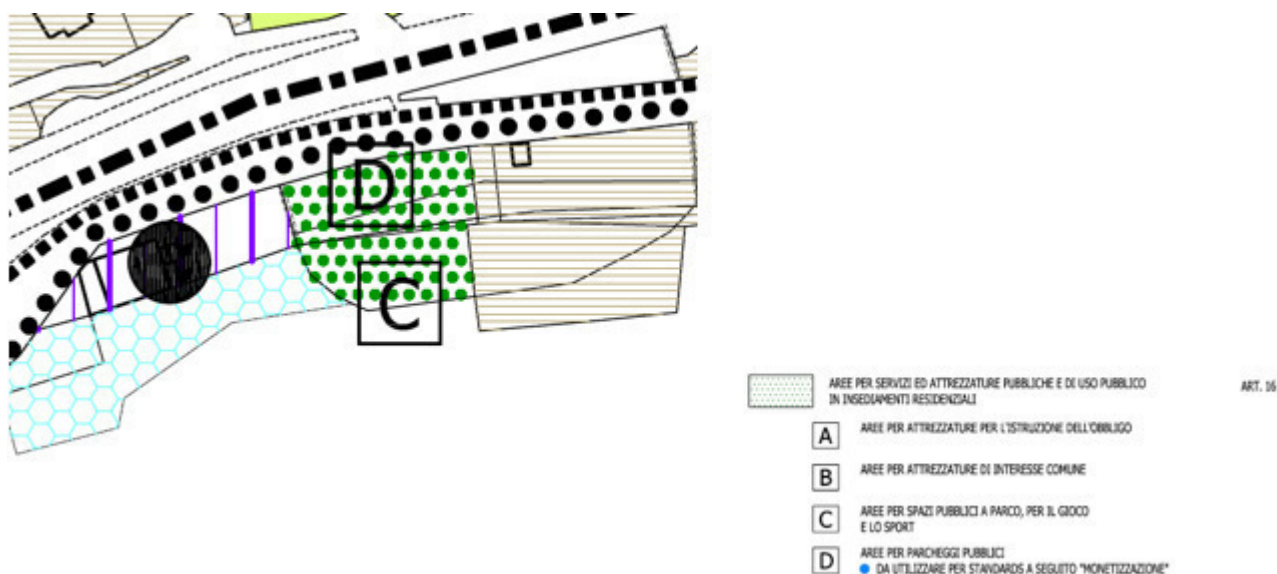


Figura 3. Estratto PRG carta degli usi del suolo

In progetto è prevista la riqualificazione dello spazio con una nuova pavimentazione in autobloccanti che non varia la condizione idraulica dello stato di fatto, grazie ad una stratificazione permeabile che



permette la naturale dispersione delle acque meteoriche. Per dividere fisicamente il parcheggio dalla carreggiata verrà inserita una nuova isola spartitraffico di 70 cm di larghezza delimitata da cordoli in pietra e riempita con bitume. Questo nuovo elemento sarà discontinuo per non variare l'attuale regimazione delle acque e per lasciare spazio ai nuovi pali dell'illuminazione che verranno installati a coppie di due elementi speculari rispetto all'asse del parcheggio. E' prevista la riqualificazione dell'area verde a lato della rampa (collegamento tra il parcheggio pubblico con quello del ristorante) con nuovo inerbimento e rimozione delle piante infestanti. Nella superficie del parcheggio oggetto di intervento è presente un box del metano considerato impattante per il contesto in cui è inserito. Come soluzione risolutiva è stato previsto un rivestimento in lamiera metallica stirata in alluminio, verniciata in polvere con tinta tipo acciaio brunito (RAL 8019). L'intervento complessivo del parcheggio si completa con l'inserimento di archetti metallici in acciaio inox costituito unicamente da un profilo tubolare di diametro 50 mm e spessore 2 mm per l'ancoraggio in sicurezza delle bici.

Via Paolo Troubetzkoy è definita da una sezione che comprende: una sola corsia per l'unico senso di marcia, parcheggi disposti longitudinalmente e un percorso ciclopedonale di 2,00 m di larghezza. Considerata la larghezza per i pedoni e ciclisti insufficiente, è stata proposta l'eliminazione dei parcheggi a vantaggio della mobilità dolce. Tale possibilità è stata abbandonata vista la contenuta disponibilità di stalli per la sosta nelle immediate vicinanze. Per questo motivo si è optato per il ritracciamento della segnaletica con aggiunta di simboli dedicati ai percorsi ciclopedonali.

Percorrendo la via verso il centro abitato di Suna si arriva in corrispondenza di un parcheggio situato di fronte all'edificio sede della polisportiva. In questo punto la via passa da senso unico a doppio senso di marcia e i mezzi di trasporto sono regolati da una mini-rotatoria individuata dalla sola segnaletica orizzontale. La rotatoria considerata sperimentale verrà eliminata grazie alla modifica dell'aiuola del parcheggio attraverso l'apertura di un varco che permetterà agli utenti di invertire il senso di marcia in sicurezza.

La via prosegue nel centro abitato di Suna ricco di attività commerciali e ricettive. La qualità e la cura dello spazio urbano sono state determinanti per la scelta di non intervenire con modifiche alle aiuole verdi per ricavare spazio per la ciclabilità che avrebbero sottratto superficie per parcheggi e dehors. Considerate le caratteristiche della via dove il traffico veicolare transita a velocità contenute è stata adottata la soluzione sopradescritta della strada urbana ciclabile.

L'intersezione tra Via Paolo Troubetzkoy e Corso Tonolli rappresenta un punto di conflitto che in fase di progetto definitivo è stato affrontato. E' stato ipotizzato l'inserimento di una minirotatoria per risolvere le problematiche dell'intersezione, ma non sono stati soddisfatti i requisiti minimi richiesti dalla normativa vigente "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" approvate con DM del 19/04/2006. Visto il risultato delle analisi tecniche, per ridurre i rami che interessano l'intersezione, è stato proposto la trasformazione di Corso Tonolli (tra via Paolo Troubetzkoy e via Richard A. Vollenweider) da doppio senso a senso unico di marcia, che avrebbe lasciato spazio all'inserimento di una ciclabile bidirezionale in sede propria. In questo caso la volontà dell'amministrazione è stata quella di non modificare la viabilità esistente perché non sarebbero stati

garantiti alcuni percorsi veicolari considerati fondamentali. Viste le condizioni di traffico similari alla via precedente è stato deciso di proporre la strada urbana ciclabile.

Nell'ultimo tratto di corso Tonolli è stato possibile inserire una pista ciclabile bidirezionale nell'area dei parcheggi posizionati a Ovest (lato lago). La scelta da parte del committente di sacrificare un numero contenuto di parcheggi è giustificata da una migliore qualità dell'infrastruttura ciclabile. La modifica degli stalli ha tenuto conto di tutte le dinamiche possibili riguardanti lo spazio di manovra per i pullman e le automobili con rimorchi. Per creare un percorso ciclabile lineare si prevede la modifica di due aiuole verdi attraverso la formazione di una pavimentazione bituminosa in continuità con i tratti precedenti e successivi.

L'intervento in questa macro-zona termina nel tratto rappresentato da Corso Zanitello dove si è deciso di non modificare lo spazio stradale inserendo una strada ciclabile urbana come strumento di collegamento tra la ciclopedonale esistente di via Vittorio Veneto e Piazza Giuseppe G.

Sulla base delle valutazioni fatte si propongono i seguenti interventi:

Via Paolo Troubetzkoy a Suna:

- Nuova classificazione della via nei tratti indicati nelle tavole progettuali in **Strada urbana ciclabile**: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.
- Moderazione del traffico veicolare mediante **attraversamento ciclabile rialzato** raccordato con rampe di pendenza secondo normativa vigente (<8%).
- Ritracciamento della segnaletica orizzontale esistente integrata con **elastoplastici raffiguranti limite di velocità 30 Km/h e simbolo della bicicletta** (come da cds figura II 442/b art. 148) a terra ripetuti ogni 25/30 metri come specificato nelle tavole progettuali; La segnaletica verticale indicante l'itinerario ciclabile verrà definita in fase esecutiva attraverso un confronto con l'amministrazione.
- Riqualificazione del parcheggio in terra battuta, in prossimità del parcheggio multipiano, con **nuova pavimentazione in autobloccanti** e relativa segnaletica verticale e orizzontale; mascheramento manufatto impianto metano con grigliato metallico; installazione supporto portabiciclette in prossimità del box metano.
- Aggiunta di attraversamenti pedonali a raso individuati dall'apposita segnaletica orizzontale e verticale come da c.d.s.
- Modifica dell'intersezione di fronte alla polisportiva con aggiunta di corsello sul lato sud del parcheggio per migliorare lo spazio di manovra degli autoveicoli.

Corso Tonolli a Pallanza:

- Nuova classificazione della via nei tratti indicati nelle tavole progettuali in **Strada urbana ciclabile**: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di



velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.

- Modifica della superficie dedicata agli stalli per la sosta dei mezzi motorizzati senza cambiare la logica della via di accesso e uscita esistenti. Vista l'impossibilità di ricavare uno spazio adeguato alla ciclabilità, gli stalli a pettine per la sosta degli autoveicoli verranno trasformati in longitudinali e affiancati alla **pista ciclabile bidirezionale in sede propria della larghezza di 2,50 m.**

Corso Zanitello a Pallanza:

- Nuova classificazione della via nei tratti indicati nelle tavole progettuali in **Strada urbana ciclabile:** strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.

2.2.2. Villa Taranto

Sulla Macro-zona "Villa Taranto" sono state fatte alcune considerazioni progettuali che di seguito si espongono.

Il percorso ciclopeditonale di via Vittorio Veneto cambia direzione in corrispondenza di Villa Taranto, seguendo il camminamento del lungolago di Verbania. Il percorso ciclopeditonale situato in adiacenza al piazzale destinato a parcheggi è largo 2,80 m, larghezza considerata sufficiente ma non ottimale per la sua funzione. I percorsi ciclopeditonali risultano essere più funzionali quando ci sono le larghezze geometriche adatte per ospitare due tipologie di utenze differenti: quella pedonale e quella ciclabile. Viste queste premesse è stato proposto alla committenza di trasformare i parcheggi disposti a pettine e adiacenti al percorso in stalli longitudinali per ricavare spazio per una pista ciclabile bidirezionale. Con questa soluzione si separa il flusso ciclabile da quello pedonale risultando entrambi più sicuri. Questa soluzione è stata bocciata visto l'impatto negativo che avrebbe avuto sulla perdita dei posti auto, per questo motivo è stato deciso di utilizzare il percorso esistente.

Il tratto ciclopeditonale prosegue verso Villa Maioni su un marciapiede esistente in autobloccanti di 2,50 m di ampiezza. La scelta progettuale propone di allargare il marciapiede, dove possibile, sfruttando lo spazio dell'aiuola verde e trasformandolo con pavimentazione in autobloccanti che in alcuni punti raggiunge i 4,00 m di larghezza. L'itinerario cambia sede in corrispondenza della sbarra di accesso ai veicoli autorizzati passando su strada viste le condizioni di intensità di traffico trascurabili.

Alle porte di ingresso del parco di Villa Maioni la ciclabile prosegue su un percorso ben definito in terra battuta, attraversando tutto il giardino e arrivando in corrispondenza del parcheggio del CEM. Trattandosi di uno spazio vincolato si è deciso in fase di progetto definitivo di procedere con un ripristino e livellamento della pavimentazione esistente all'interno del parco per rendere più accessibile e sicuro lo spazio oggetto di interesse. Il presente tratto sarà soggetto ad una profonda trasformazione dell'illuminazione pubblica esistente, per un maggiore approfondimento si rimanda all'elaborato "relazione tecnica impianti elettrici".

Sulla base delle valutazioni fatte si propongono i seguenti interventi:

Parcheggio Villa Taranto:

- Ritracciamento della segnaletica orizzontale esistente integrata con **elastoplastici raffiguranti simbolo della bicicletta e pedoni** (come da cds figura II 442/b art. 148) a terra ripetuti ogni 25/30 metri come specificato nelle tavole progettuali; Installazione segnaletica verticale indicante l'itinerario ciclopedonale.

Lungolago Giovanni Palatucci:

- Riqualificazione del camminamento lungolago con **allargamento in autobloccanti** dello spazio pedonale e sostituzione delle aree danneggiate.
- Nuova classificazione della via nei tratti indicati nelle tavole progettuali in **Strada urbana ciclabile**: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.
- Aggiunta di **attraversamento ciclabile a raso** individuati dall'apposita segnaletica orizzontale e verticale come da c.d.s.

Parco Villa Maioni:

- **Manutenzione ordinaria della pavimentazione** in terra battuta con interventi volti al miglioramento e al livellamento delle aree calpestabili e transitabili.

2.2.3. Ponte Ciclopedonale

L'attraversamento in progetto è previsto in corrispondenza della parte terminale del torrente San Bernardino, tra il ponte ANAS esistente (s.s.n.34 "del Lago Maggiore") e la foce nel lago Maggiore.

Il nuovo elemento di collegamento tra le due sponde del torrente San Bernardino ricade in un'area strategica dal punto di vista infrastrutturale, nonché area di rilevante valore storico.

Sulla sponda destra sono difatti ubicati Villa Maioni, attuale sede della biblioteca comunale immersa nel verde dell'omonimo parco, e il nuovo complesso architettonico del Teatro Il Maggiore (denominato anche Centro Eventi Multifunzionale - CEM), dal carattere contemporaneo scultoreo e fortemente espressivo, progettato dall'Arch. Salvador Perez Arroyo, e divenuto in pochi anni uno dei simboli della città.

Immediatamente sulla sponda sinistra è localizzato il porto della Navigazione Lago Maggiore e più arretrati il Palazzo Flaim, luogo centrale del governo della città, e lo storico porto pubblico, ma soprattutto è presente una complessa viabilità connessa con gli imbarchi dei traghetti Intra-Laveno.

Il procedimento di valutazione di tutti gli aspetti tecnici e funzionali sulla scelta del nuovo "Ponte Ciclopedonale" viene esposto di seguito.

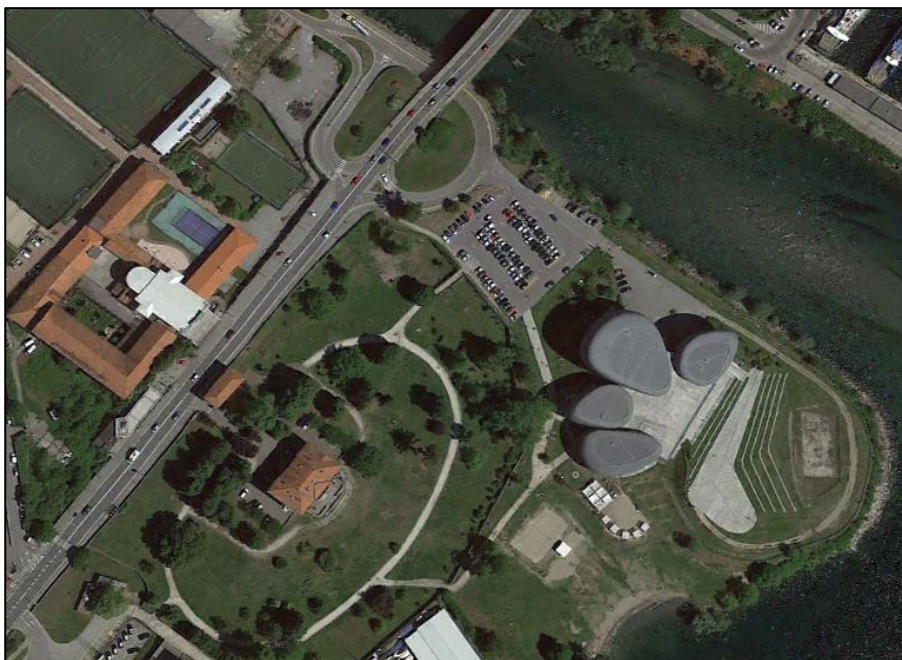


Figura 4. Sponda destra con Villa Maioni, la biblioteca comunale e il parco e il teatro.



Figura 5. Sponda sinistra con il porto della navigazione Lago Maggiore e Palazzo Flaim.

L'ubicazione della passerella, discussa e condivisa in fase di progettazione con Comune e Soprintendenza, ricade sull'asse più congeniale dal punto di vista della viabilità e delle quote altimetriche esistenti; il progetto pretende infatti ridurre le interferenze che si vanno a creare tra la nuova struttura e la rete viaria e infrastrutturale esistente.

Considerato il delicato contesto in cui si vuole inserire la nuova infrastruttura, è stato scelto, in condivisione con l'Amministrazione e la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per il Verbano-Cusio-Ossola, una tipologia di passerella in grado di integrarsi perfettamente con l'ambiente urbano, senza diventarne il protagonista. Per raggiungere questo obiettivo l'idea progettuale è partita dal concetto di permeabilità e leggerezza come elementi di valorizzazione del paesaggio. La nuova infrastruttura intende limitare il suo sviluppo in lunghezza e, soprattutto, non mutare la visuale dai vari punti panoramici del lago, ma proporre, bensì, nuovi punti panoramici in favore di pedoni e ciclisti.

In sintonia con gli intenti del Comune e della Soprintendenza, il progetto presenta una soluzione strutturale leggera, in grado di creare un impatto visivo molto contenuto. La struttura portante è costituita da n.4 tubolari in acciaio, collegati ad interassi opportuni da un lama sagomata in lamiera di acciaio. Gli stessi tubolari sono ancorati all'impalcato superiore tramite profili in acciaio forati. L'impalcato sarà varato in maniera da garantire una monta di altezza 1 metro in corrispondenza del centro della passerella, proponendo in tal modo un profilo arcuato del ponte. Dai tubolari laterali, posti ad una quota superiore rispetto ai tubolari centrali, dipartono i montanti del parapetto.

Il parapetto sarà costituito da: montanti formati da lame in acciaio sagomate; corrimano composto da tubolare in acciaio; bacchette orizzontali a sezione tonda.

Tutti gli elementi metallici in progetto saranno costituiti da acciaio zincato e verniciato con tinta grigio chiaro. La tinta dovrà essere definita in fase esecutiva con la Soprintendenza.

L'impalcato (larghezza 5m e sp. 0.25 cm) sarà realizzato con soletta in c.a. in predalles. Lo strato superficiale, antiscivolo, sarà costituito da una pavimentazione ecocompatibile tipo Nature Stabil Road di 8/10 cm di spessore compattata, colorata con inerti naturali. In fase esecutiva la pavimentazione dovrà essere definita e condivisa con la Soprintendenza.

Le pile e le spalle saranno realizzate con setti in c.a. con fondazioni di tipo profondo. Le pile, a sezione variabile, propongono forme ad invaso, rastremate alla base.

La quota minima dell'intradosso dell'impalcato sarà in corrispondenza del segmento che intercorre tra le due pile in c.a. (lunghezza 67 m circa) dell'impalcato; essa risulta essere pari a 199.45 m.s.l.m., tale da garantire il rispetto delle prescrizioni idrauliche (cfr. relazione idraulica allegata).

In progetto, in accordo con l'Amministrazione Comunale, si è stabilita la demolizione delle pile in alveo esistenti, a monte del ponte in progetto, ex fondazioni del ponte ferroviario rimosso.

Sulla base delle valutazioni fatte si propongono i seguenti interventi:

Parcheggio CEM:

- Eliminazione degli stalli per la sosta adiacenti all'argine del torrente San Bernardino causa inserimento rampa di raccordo ciclopedonale per risolvere la differenza di quota tra parcheggio e ponte.



- Posa elastoplastici raffiguranti pedone e simbolo della bicicletta (come da cds figura II 442/b art. 148) a terra ripetuti ogni 25/30 metri come specificato nelle tavole progettuali; Installazione segnaletica verticale indicante l'itinerario ciclopeditone.

Per l'illuminazione del ponte si prevede l'installazione di corrimano luminoso, come da tipologia che segue:

	<i>Tipo: Cariboni</i> <i>Modello: Banister</i> <i>Potenza: 10 W</i> <i>Flusso luminoso: 815 lm</i> <i>Temperatura di colore: 3000 K</i> <i>Installazione: su corrimano ponte</i> <i>Interdistanza: elemento luminoso alternato a elemento cieco</i>
---	--

Il presente elemento luminoso sarà installato in connessione ad altrettanti elementi di corrimano ciechi, in modo alternato. L'effetto visivo che si creerà nelle ore serali sarà altamente scenico e garantirà un illuminamento adeguato (30 lux di media), conforme a quanto richiesto da normativa (cat. Illuminotecnica P2 minimo 10 lux).

Per maggiori informazioni in merito all'illuminazione della passerella ciclopeditone e delle altre parti in progetto si rimanda all'elaborato allegato "Relazione Impianti Elettrici".

2.2.4. Parcheggio Flaim

La macro-zona individuata come "Parcheggio Flaim" interessa tutta la superficie che comprende Parcheggio Flaim, l'edificio e il giardino della banca Fideuram, l'edificio sede del ristorante "Sushi Zero", i giardini pubblici attrezzati e l'edificio che ospita la compagnia teatrale "LaGatta&LaVolpe Accademia Di Musica, Canto, Teatro e Danza".

La progettazione è partita prendendo in considerazione alcuni elementi immutabili dell'area oggetto di interesse, ovvero: l'area di pertinenza dell'edificio sede della Banca Fideuram e l'area di pertinenza dell'edificio sede del ristorante "Sushi Zero". Successivamente, sulla base delle indicazioni del RUP, è stato progettato un nuovo parcheggio sulle superfici attualmente occupate dal giardino pubblico che andrà ad integrare quello già esistente dell'edificio della compagnia teatrale.

Sono state fatte ulteriori valutazioni urbanistiche per verificare le conformità del progetto proposto. L'elaborato PR3 (carta degli usi del suolo) del Piano regolatore generale della città di Verbania approvato con D.G.R. n. 13/2018 del 28 gennaio 2006 individua l'area di interesse come area per servizi ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico in insediamenti residenziali, definendola con la lettera D ovvero area per parcheggi pubblici. La superficie è definita dalla scheda di indirizzo per l'attuazione degli interventi previsti dal PRG con il numero 78.

I dettagli delle schede di indirizzo sono inseriti all'interno dell'elaborato PRB del PRG che fa riferimento alle norme di attuazione. L'area n. 78 con destinazione d'uso ex art. 16 N.A. presenta dei parametri di intervento da rispettare e degli indirizzi da seguire. Nell'elaborato è prevista la costruzione di un parcheggio multipiano mascherato da una fitta vegetazione. Su richiesta dell'amministrazione comunale è stato deciso di prevedere un'area dedicata alla sosta per i mezzi di trasporto a raso cambiando le modalità di intervento indicate nella scheda tecnica del PRG. La scheda di indirizzo prevede anche la realizzazione di un collegamento pedonale a ponte con corso Mameli, che attualmente risulta essere realizzato come sottopassaggio e non con un'infrastruttura a ponte.

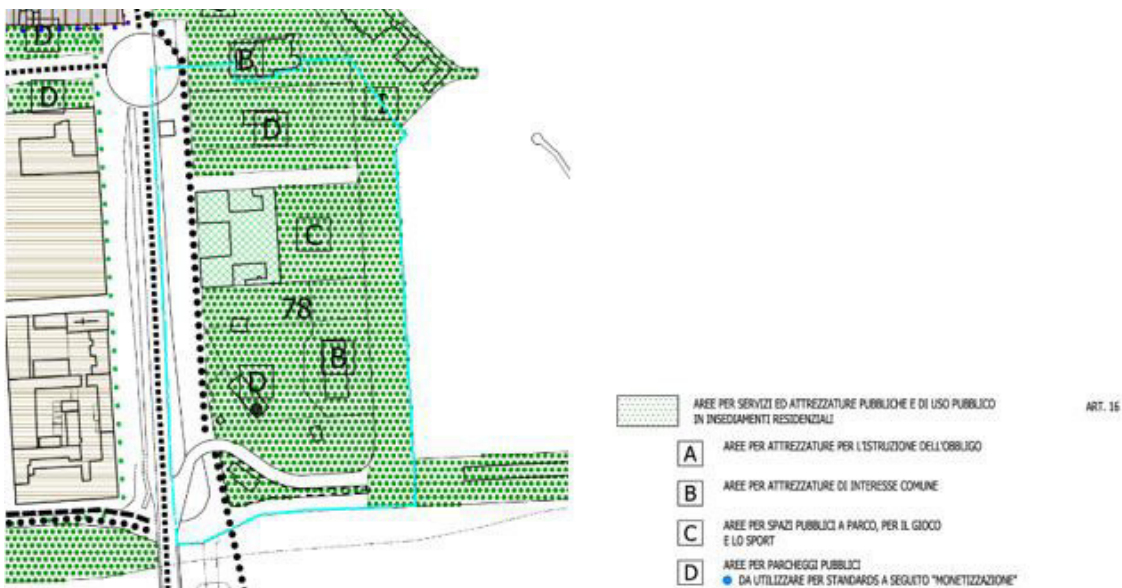


Figura 6. Estratto PRG carta degli usi del suolo.



Figura 7. Estratto PRB scheda di l'indirizzo per l'attuazione degli interventi area n. 78.



Il nuovo parcheggio ospiterà un nuovo blocco di stalli per la sosta degli autoveicoli, come conseguenza della crescente domanda di nuovi spazi dedicati allo stazionamento dei veicoli motorizzati. Rispetto all'esistente che mette a disposizione 59 stalli per le automobili e 17 stalli per i motocicli, la nuova area disporrà di 124 stalli per la sosta dei veicoli motorizzati a quattro ruote e 23 stalli per la sosta dei motocicli. Per evitare di creare una superficie completamente impermeabile verranno destinate delle aree a verde per la piantumazione di oleandri o aceri campestri red shine (in fase di progettazione esecutiva verrà deciso quale tipologia piantumare) che avranno la funzione di creare zone ombreggiate e migliorare l'estetica del parcheggio. Per garantire l'attecchimento e il mantenimento in salute delle piante è prevista la predisposizione dell'impianto di irrigazione. Questa trasformazione urbanistica andrà a modificare i flussi del trasporto motorizzato, creando nuove carreggiate e potenziando quelle esistenti. Verrà infatti mantenuta la corsia veicolare parallela alle corsie di accumulo dell'imbarcadere di Intra attraverso una nuova rotatoria che verrà inserita nello spazio attualmente occupato dall'intersezione tra le due vie parallele al torrente San Bernardino presentando un diametro variabile di circa 20 m rientrando nella categoria delle mini rotatorie. L'isola centrale sarà insormontabile e permeabile grazie alla formazione di prato. Le due vie parallele al torrente, Via Brigata Valgrande Martire e la rampa di uscita della SS 34 verranno riportate alla quota di progetto considerata la quota di arrivo del nuovo ponte ciclopeditone più alta di 2,79 m. Considerato il dislivello verranno create delle rampe che avranno il loro punto di raccordo in corrispondenza dell'attraversamento ciclopeditone.

I mezzi motorizzati avranno a disposizione la nuova strada adiacente al parcheggio in progetto e al ristorante "Sushi Zero" che verrà connessa alla strada esistente per mezzo della nuova rotatoria che risolverà le criticità dell'intersezione. La nuova strada sarà affiancata da una ciclabile bidirezionale in sede propria che si conetterà con la nuova viabilità tramite sistemi di rampe con pendenza non superiore all'8% visto il dislivello di 2,32 m tra l'attraversamento ciclopeditone sulla rampa di raccordo con la SS 34 e la nuova strada in progetto del parcheggio. A causa di questo dislivello il percorso ciclabile verrà protetto da parapetti in moduli di acciaio preverniciato costituiti da montanti e corrimano a sezione quadrata e traverse più sottili a sezione rettangolare. Questa tipologia è stata rilevata ad Intra in corrispondenza dello scivolo di alaggio e varo.

La ciclabile continuerà parallela al ristorante "Sushi Zero" e si innesterà su via Ugo Sironi, attestandosi nello spazio tra i parcheggi e il marciapiede longitudinalmente all'asse stradale. La ciclabile si collegherà con il percorso ciclopeditone esistente in corrispondenza della rotatoria adiacente e Palazzo Flaim.

L'altra area che è stata sviluppata nel presente progetto riguarda il parcheggio situato a ridosso di parcheggio Flaim. Attualmente sono presenti dei punti di conflitto e criticità tra il traffico pubblico e privato, in particolare nell'intersezione presente tra l'ingresso e l'uscita dell'imbarcadere di Intra regolata dalla sola segnaletica verticale e orizzontale. Inoltre nella corsia adiacente a Palazzo Flaim sono presenti le fermate del TPL che intralciano ulteriormente il traffico in uscita dalla macro-zona.

Considerate le osservazioni sopradescritte, la proposta progettuale si è incentrata sull'idea di dividere nettamente il traffico pubblico da quello privato, creando un nuovo terminal-bus in un'area dedicata e facilmente accessibile. Per procedere in tal senso si modificherà l'aiuola spostandola più vicina all'edificio della banca Fideuram per ricavare una corsia riservata al tpl e una piattaforma rialzata allo stesso livello

del marciapiede che ospiterà 3 pensiline dove poter attendere il mezzo pubblico. La piattaforma rialzata verrà realizzata con una pavimentazione in cubetti di pietra per richiamare i camminamenti limitrofi, invece le pensiline (tipo AE400-SS-AUREO) avranno dimensione $l=5,5m/h=2,45m/p=1,80m$ ciascuna con una struttura in acciaio dotata di uno strato protettivo di zinco (verniciata a polvere) e copertura in lamiera che richiede meno manutenzione del vetro come richiesto dall'amministrazione.



Figura 8. Modello pensilina - in progetto la copertura e il riparo verticale verranno realizzati in lamiera metallica.

Il nuovo terminal-bus sarà un elemento che potenzierà il percorso ciclopedonale offrendo all'utenza un'alternativa valida allo spostamento motorizzato privato. In fase di progettazione è stata valutata la possibilità di creare un corsello riservato ai bus del trasporto pubblico sul perimetro di Palazzo Flaim, ma le verifiche dei raggi di curvatura hanno dato esito negativo portando la scelta su soluzioni alternative.

Sulla base delle valutazioni fatte si propongono i seguenti interventi:

Parccheggio di nuova realizzazione:

- Costruzione nuova strada carrabile e ciclopedonale.
- Demolizione/modifica giardino pubblico attrezzato.
- Scavi e nuovo impianto pubblico di raccolta acque piovane; nuovo pacchetto stradale carrabile per piazzale destinato a stalli per la sosta.
- Tracciamento stalli per la sosta; nuova segnaletica verticale e orizzontale come da c.d.s..
- Nuova rotatoria per la moderazione del traffico.
- Adeguamento rampe per raccordo attraversamento ciclopedonale su Via Brigata Valgrande Martire.



- **Posa elastoplastici raffiguranti pedone e simbolo della bicicletta** (come da cds figura II 442/b art. 148) a terra ripetuti ogni 25/30 metri come specificato nelle tavole progettuali; Installazione segnaletica verticale indicante l'itinerario ciclopedonale.

Parcheggio Flaim:

- Adeguamento marciapiede esistente e nuova destinazione d'uso come area di sosta pedonale per **terminal-bus**.
- **Modifica dei corselli esistenti** per separazione traffico veicolare pubblico e privato.
- Tracciamento stalli per la sosta; nuova segnaletica verticale e orizzontale come da c.d.s..
- **Posa elastoplastici raffiguranti pedone e simbolo della bicicletta** (come da cds figura II 442/b art. 148) a terra ripetuti ogni 25/30 metri come specificato nelle tavole progettuali; Installazione segnaletica verticale indicante l'itinerario ciclopedonale.

2.2.5. Intra

La macro-zona individuata come **"Intra"** è un tracciato che si estende da parcheggio Flaim e termina poco prima del ponte sul torrente San Giovanni.

Il tratto ciclabile era previsto in origine sul marciapiede del lungolago di Intra il quale presenta dei limiti geometrici per la presenza contemporanea di ciclisti e pedoni. Il lungolago in quest'area è particolarmente frequentato durante tutto l'anno con un'alta densità di persone che nei momenti più affollati renderebbe difficoltoso il passaggio dei ciclisti. Per questo motivo si propone la soluzione progettuale che individua nello spazio della carreggiata della SS34 uno spazio dedicato e separato fisicamente da un'isola spartitraffico di larghezza minima 50 cm per una pista ciclabile bidirezionale in sede propria. Il contesto urbano presenta caratteristiche simili con il lungolago di Pallanza, in particolare per la cura del verde pubblico, l'arredamento urbano e la pavimentazione realizzata con materiali di pregio. La scelta di spostare la ciclabile su un'area carrabile risolve problematiche tecniche che si sarebbero verificate se l'infrastruttura fosse passata sul camminamento del lungolago, come le modifiche dello spazio ciclopedonale le quali avrebbero alterato in modo consistente la "passeggiata" di Intra, attualmente uno dei luoghi più belli della città.

La larghezza della strada che risulta essere mediamente superiore ai 10 m permette l'inserimento di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria di 2,5 m, separata dalla carreggiata da un'isola spartitraffico con doppia cordolatura in pietra tipo serizzo e riempimento in cubetti dello stesso materiale di 0,5 m di larghezza media.

Il primo tratto di strada con due corsie per lo stesso senso di marcia verso Verbania, verrà modificato riducendolo ad una singola corsia. In corrispondenza di Piazza Ranzoni è stato proposto dalla committenza di proseguire la ciclabile sullo spazio pedonale (lato lago) in vista della trasformazione urbanistica della Piazza (progetto non facente parte del presente appalto) che vedrà la completa rimozione degli spazi dedicati alla sosta per gli autoveicoli. Per le motivazioni sopracitate e per dare maggiore linearità e accessibilità alla pista ciclabile è stato deciso di portare avanti la soluzione progettuale che prevede la ciclabile adiacente alla carreggiata.

La fermata del bus in corrispondenza dell'imbarcadero sarà oggetto di ulteriore valutazione in fase di progetto esecutivo. In questa fase si propone l'interruzione dell'isola spartitraffico per permettere al bus di affiancarsi al marciapiede e evitare possibili blocchi al traffico veicolare della SS34. La scelta progettuale deriva dalla normativa di riferimento ovvero il DL semplificazioni del 2020 dove è previsto il percorso ciclabile promiscuo con i mezzi del TPL.

Nella parte finale del percorso si interviene sull'aiuola in corrispondenza della rotatoria di Corso Lorenzo Cobianchi, inserendo una nuova pavimentazione bitumata per la pista ciclabile bidirezionale vista l'impossibilità di prevedere la ciclabile in sede propria nello spazio disponibile della corsia rotatoria. Questo intervento andrà a modificare l'aiuola verde **senza effettuare l'abbattimento degli alberi, essendo quest'ultimi elementi caratterizzanti del viale**. Superata l'intersezione il tratto prosegue sulla carreggiata esistente (sempre in sede propria) collegandosi con il percorso pedonale in prossimità del monumento intitolato a Felice Cavallotti. Durante la fase preliminare di definizione delle scelte progettuali definitive è stata ipotizzata la possibilità di creare una passerella ciclabile parallela al lungolago di Intra tra l'imbarcadero di Corso Goffredo Mameli e il centro canottieri di Intra. La struttura avrebbe richiamato gli elementi caratteristici dei pontili del Lago Maggiore ovvero i sistemi di palafitte che collegano il lago con la terraferma. L'idea di passerella è nata per creare un nuovo punto di vista per la città di Verbania e aumentare l'offerta turistica. Questa soluzione è stata accolta positivamente dall'amministrazione che verrà presa in considerazioni per future valutazioni di valorizzazione dell'area.



Figura 9. Ipotesi progettuale passerella parallela al lungolago di Intra.

Sulla base delle valutazioni fatte si propongono i seguenti interventi:

SS34:

- Scavo per **nuova isola spartitraffico di larghezza 50 cm** perimetrata da cordoli in pietra e completata con cubetti in porfido.
- Tracciamento stalli per la sosta; nuova segnaletica verticale e orizzontale come da c.d.s..
- **Tracciamento segnaletica orizzontale con pittogramma simbolo della bicicletta** (come da cds figura II 442/b art. 148) ripetuti ogni 25/30 metri come specificato nelle tavole progettuali; Installazione segnaletica verticale indicante l'itinerario ciclabile.



- Modifica dell'aiuola della rotatoria di Corso Lorenzo Cobianchi con nuovo tratto in pavimentazione bitumata.

2.2.6. Parcheggio Venti Settembre

A ridosso di via Venti Settembre e via del Buon Rimedio è presente una superficie di circa 500 m² di forma triangolare che sarà destinata ad attrezzature pubbliche e uso pubblico. Attualmente la vegetazione, costituita da arbusti e alberi di III grandezza, si è appropriata dell'area rendendola inaccessibile.

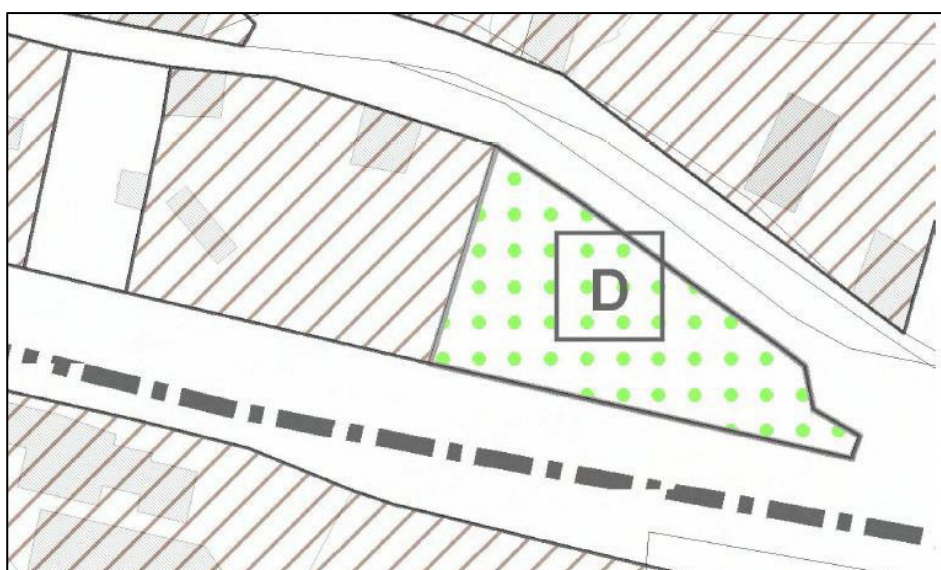


Figura 10. SERV_D - Aree per servizi ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico - art. 16.

Considerando l'ubicazione strategica che interessa le aree residenziali di Suna e soprattutto via Paolo Troubetzkoy sulla quale insiste il percorso ciclopeditonale, il presente progetto prevede di modificare lo spazio attuale in uno adibito a stalli per la sosta dei veicoli motorizzati. Il parcheggio si collegherà con il lungolago attraverso il sottopassaggio pedonale esistente.

Sulla base delle valutazioni fatte si propongono i seguenti interventi:

- Come descritto precedentemente, l'area individuata per la realizzazione del parcheggio si presenta invasa da rovi, arbusti e piante di diversa altezza; pertanto, si renderà necessario il **decespugliamento dell'intera area** di intervento e l'abbattimento di n°10 piante esistenti, con trasporto e smaltimento del materiale in discarica autorizzata.
- **Realizzazione di una rampa** per l'accesso dei mezzi di cantiere all'interno dell'area oggetto di intervento.
- Per l'intero lotto è previsto **uno scotico di 30 cm** con trasporto e smaltimento del materiale scavato in discarica autorizzata.

- Scarifica superficiale di materiale bituminoso nella zona di raccordo tra Via del Buon Rimedio e la futura rampa di accesso al parcheggio, per la formazione del piano di posa dove verrà realizzata la paratia di micropali.
- Movimentazione parziale del terreno per realizzazione del piano di progetto sul quale verrà realizzato il pacchetto stradale, con trasporto a discarica autorizzata del materiale in esubero: come rappresentato nelle sezioni progettuali, la **rampa di accesso al parcheggio avrà una pendenza del 15%** mentre il **parcheggio sarà leggermente inclinato con una pendenza del 2%** in direzione Est-Ovest., ed una **pendenza del 1%** in direzione Nord-Sud.
- **Formazione di una paratia di micropali**, eseguita mediante trivellazione, avente le seguenti caratteristiche: perforo $\varnothing$ 140 mm, armatura tubolare $\varnothing$ 114.3 mm sp 10 mm acciaio S355, per una lunghezza totale di 13.50m; i micropali si possono suddividere in due tratti:
 - Primo tratto: n°13 micropali; L=7.00m; interasse 0.50m;
 - Secondo tratto: n°13 micropali; L=5.00m; interasse 0.50m;

La paratia sarà tirantata mediante la messa in opera di n°4 tiranti passivi, di lunghezza pari a 15m, inclinati rispetto all'orizzontale di 15° ad interasse variabile, diametro perforazione = 120 mm, armati con barra filettata in acciaio precompresso $\varnothing$ 26mm, portata di 30 tonnellate, con tratto di fondazione di lunghezza pari a 10 m. I tiranti saranno collegati alla paratia mediante piastre sul cordolo in c.a.

- **realizzazione di un cordolo in c.a.** in testa alla paratia di micropali, della lunghezza di 13.50m e della larghezza di 0.50 m e altezza di 0,70 m
- Demolizione del tratto di cunetta laterale della strada SS34 e della condotta esistente di raccolta acque, per una lunghezza di 15.50 m, in modo tale da permettere la demolizione del muro esistente; a fine lavori verrà riposizionata una nuova condotta e verrà ripristinato il tratto di cunetta laterale demolito.
- **Demolizione del muro esistente in c.a. rivestito in pietra**, con trasporto e smaltimento del materiale demolito ad impianto di trattamento autorizzato.
- Scavo a ridosso della paratia di micropali per la formazione del nuovo muro in c.a. rivestito in pietra in progetto per un volume di circa 30 mc, con trasporto e smaltimento del materiale scavato in discarica autorizzata. Si precisa che il volume di terreno oggetto di scavo corrisponde a materiale precedentemente riportato per formazione del muro esistente.
- **Realizzazione di nuovo muro in cemento armato rivestito in pietra**; il muro avrà una lunghezza complessiva di 13.50m e sarà a sezione variabile. In testa al muro ed al rivestimento in pietra verrà realizzata una copertina in c.a. Riempimento a tergo del muro con materiale fornito dall'impresa.
- **Demolizione di muretto perimetrale a Sud dell'area oggetto di intervento** con funzione di separazione con la strada SS34, per una lunghezza di 31.50m, con trasporto e smaltimento del materiale demolito a discarica autorizzata.
- **Formazione di muro perimetrale in progetto a sostituzione del precedente demolito**, con funzione di separazione con la strada SS34, per una lunghezza di 31.50m; il nuovo muro avrà



una fondazione di 1.20m di larghezza e 0.30m di spessore, ed un'elevazione di 1.20m di altezza e 0.30m di spessore.

- In testa al muro di nuova formazione verrà installato **un parapetto in legno** per una lunghezza di 31.50m.
- **Demolizione di due tratti di muratura esistenti:** il primo tratto è in pietrame e costeggia il lato Ovest dell'attuale lotto, ha un'altezza media di 1m fuori terra ed una larghezza di 50cm; le pietre rimosse in fase di demolizione verranno stoccate all'interno dell'area di cantiere ed utilizzate per la ricostruzione di un muro in pietrame in massi a secco nella stessa posizione. Il secondo tratto di muro da demolire è misto pietra e cemento e taglia longitudinalmente il lotto esistente, ha una lunghezza di circa 20m ed un'altezza media di 1.20m. Le macerie di risulta verranno trasportate e smaltite in discarica autorizzata.
- Sul lato Nord del lotto, a ridosso del muro di contenimento esistente in pietrame, è previsto l'abbassamento del piano di progetto al di sotto del piano fondazione muro esistente; al fine di garantire la stabilità del muro esistente è prevista la messa in sicurezza con **un getto di sottofondazione e la realizzazione di una sottomurazione in c.a.** per una lunghezza complessiva di 30m. La sottomurazione sarà costituita da una fondazione di larghezza 1.40m ed altezza 0.40m, ed un'elevazione di altezza 1.20m e larghezza 0.40m.
- Formazione di **nuovo muro in pietrame lato Ovest**, realizzato al 50% con massi reperiti in loco e 50% con massi forniti da cava, per una lunghezza di circa 21m, spessore di 50cm ed altezza media di 1.50m. Il muro in progetto sarà fondato su una fondazione in c.a. di larghezza pari a 1.00m e spessore 0.40m.
- Realizzazione di pacchetto stradale del parcheggio costituito da diversi strati così suddivisi a partire dallo strato inferiore: 30cm di misto granulare anidro, 10cm di tout-venant, 6cm di binder, 4cm di tappeto d'usura.
- Formazione di aree a verde come da planimetria di progetto, con la piantumazione di specie arboree. Le aree a verde saranno delimitate da cordoli in pietra.
- Segnaletica orizzontale in vernice di colore bianco, per la realizzazione di n°13 stalli per le automobili e n° 4 stalli per le moto.
- Installazione di apposita segnaletica verticale indicante la presenza dei parcheggi e la precedenza in entrata ed uscita dalla rampa in progetto.
- Installazione di barriera bordo laterale su rilevato, per una lunghezza complessiva di 23m comprensiva di 2 gruppi terminali ad inizio e fine barriera.
- Realizzazione di una rete per la raccolta delle acque meteoriche, composta da n° 5 caditoie di dim. esterne 50x50 raccordate tra di loro da condotte in PVC diam. 200mm posate e rivestite con una corazzatura in cls; la rete di raccolta acque in progetto andrà a recapitare in una caditoia esistente in posizione Sud-Ovest dell'area di intervento. La rete esistente scorre lateralmente alla SS34, al di sotto della cunetta alla francese; è previsto lo spurgo della condotta esistente per una lunghezza di circa 40m.

2.3. INDICAZIONE ED ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA

2.3.1. Vincoli pubblicitistici

I vincoli esistenti sono riconducibili al disposto di cui al D.Lgs 42/2004, articolo 142 comma 1, lettera b) "territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi", lettera c) "fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna".

L'intera area d'intervento non è soggetta a vincolo idrogeologico L.R. 45/89.

Inoltre l'area è vincolata secondo quanto disposto dal D.Lgs 42/2004, articolo 136 comma 1 lettera a), c) e d) "Dichiarazione di notevole interesse pubblico" in diversi settori del tracciato in oggetto.

DD.MM. 28 febbraio 1953

Art. 136, c. 1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Dichiarazione di notevole interesse pubblico delle sponde del lago Maggiore site nell'ambito dei Comuni di Arona, Meina, Verbania, Ghiffa, Oggebbio, Cannero e Cannobio

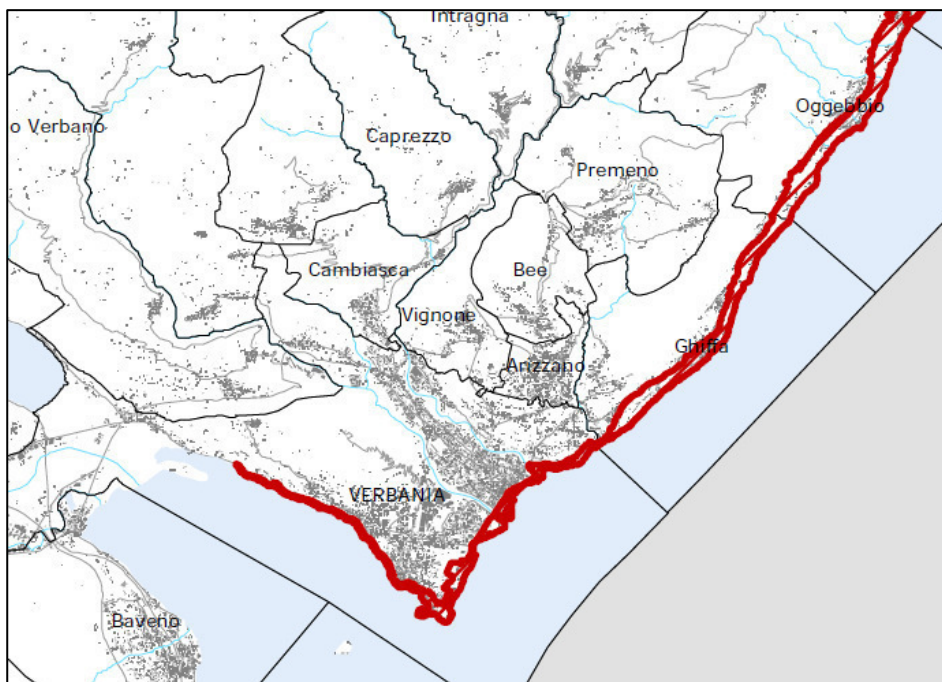
Numero di riferimento regionale:
A066

Comuni:
Arona, Meina (NO)
Cannero Riviera, Cannobio, Ghiffa,
Oggebbio, Verbania (VCO)

Codice di riferimento ministeriale:
10097

Estratto delle prescrizioni specifiche:

Deve essere salvaguardata la visibilità dei beni culturali, dei fulcri del costruito, degli elementi a rilevanza paesaggistica individuati nella presente scheda e/o tra le componenti della Tav. P4; a tal fine gli interventi modificativi nelle loro adiacenze non devono pregiudicare l'aspetto visibile dei luoghi né interferire in termini di volumi, forma, materiali e cromie con i beni stessi (14). Eventuali infrastrutture di rete e impianti per la telecomunicazione e/o di produzione energetica non devono pregiudicare le visuali panoramiche percepibili dai luoghi privilegiati di osservazione del paesaggio, dalle bellezze panoramiche e/o dalle componenti percettivo-identitarie così come individuati nella Tav. P4, ovvero percepibili dai beni culturali e dagli elementi a rilevanza paesaggistica indicati nella presente scheda (15). Nei centri storici non sono ammessi interventi che alterino la morfologia di impianto del tessuto edilizio e le caratteristiche tipologiche e compositive, fatti salvi quelli rivolti alla conservazione, riqualificazione e valorizzazione del tessuto storico, alla rigenerazione delle parti degradate e a eventuali adeguamenti funzionali degli edifici esistenti in coerenza con i contenuti del comma 5 dell'art. 24 delle Nda (8). Gli interventi riguardanti il tessuto edilizio esterno ai centri storici devono essere coerenti con i caratteri tipologici e costruttivi distintivi dell'edificato consolidato e compatibili con la morfologia dei luoghi e la salvaguardia delle visuali, nonché con gli elementi di valore ambientale, storico-culturale e paesaggistico individuati nella Tav. P4 e/o sopraccitati (17). Eventuali nuove costruzioni non devono pregiudicare le visuali percepibili dalla strada costiera verso il lago e la percezione del profilo dei centri abitati dal lago. Le eventuali nuove recinzioni verso il lago devono essere di altezza contenuta, di forma e trama semplice, tali da conservare la percezione visiva del contesto lacuale; non sono ammesse recinzioni piene in muratura a tutta altezza ad eccezione di interventi di recupero di muraure esistenti di valore storico-documentario (16). Le eventuali previsioni di nuova espansione edilizia devono essere poste nei lotti liberi interclusi o in contiguità con le aree edificate esistenti, senza compromettere aree integre e totalmente separate dal contesto edificato (19). Sull'insieme delle ville, parchi o giardini di rilevante valenza storica-culturale e paesaggistica, riconosciute nell'elenco di cui alla lettera e) del comma 1 dell'articolo 4 delle Nda, eventuali interventi devono essere coerenti con i caratteri tipologici e costruttivi originari del complesso e rispettare le componenti architettoniche, vegetali, idriche e la naturale conformazione del terreno (12). Deve essere conservata la naturalità della costa lacustre e la vegetazione igrofila esistente; gli interventi di consolidamento spondale devono privilegiare l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica con attenzione alla salvaguardia degli eventuali manufatti storici e la realizzazione di nuovi approdi e pontili deve essere effettuata privilegiando l'utilizzo del legno. Nel caso di opere che prevedano la riduzione della vegetazione igrofila esistente devono essere previsti interventi di rivegetazione e di rimboschimento con specie autoctone (2). Eventuali nuovi tracciati viari, l'adeguamento di quelli esistenti e la posa in opera di barriere di protezione devono essere realizzati adattandosi all'andamento delle linee morfologiche dei paesaggi attraversati nonché rispettando le visuali panoramiche e gli elementi di valore ambientale, storico culturale e paesaggistico individuati nella Tav. P4 e/o sopraccitati (20). Lungo il percorso panoramico individuato nella Tav. P4 non è ammessa la posa in opera di cartellonistica o altri mezzi pubblicitari ad eccezione di installazioni previste dalla normativa in materia di circolazione stradale o di cartellonistica pubblica per la fruizione e promozione turistica (13).



D.M. 30 novembre 1923

Art. 136, c. 1, lett. a) e d) del D.Lgs. 42/2004

Dichiarazione di notevole interesse pubblico del terreno alberato sulla strada Pallanza-Intra sito nel Comune di Pallanza

Numero di riferimento regionale:
A178

Comuni:
Verbania (VCO)

Codice di riferimento ministeriale:
10181



D.M. 25 giugno 1959

Art. 136, c. 1, lett. a), c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona del Colle della Castagnola, con l'attigua porzione dell'abitato comunale e la zona costiera del lago Maggiore nella frazione di Intra, sita nell'ambito del Comune di Verbania

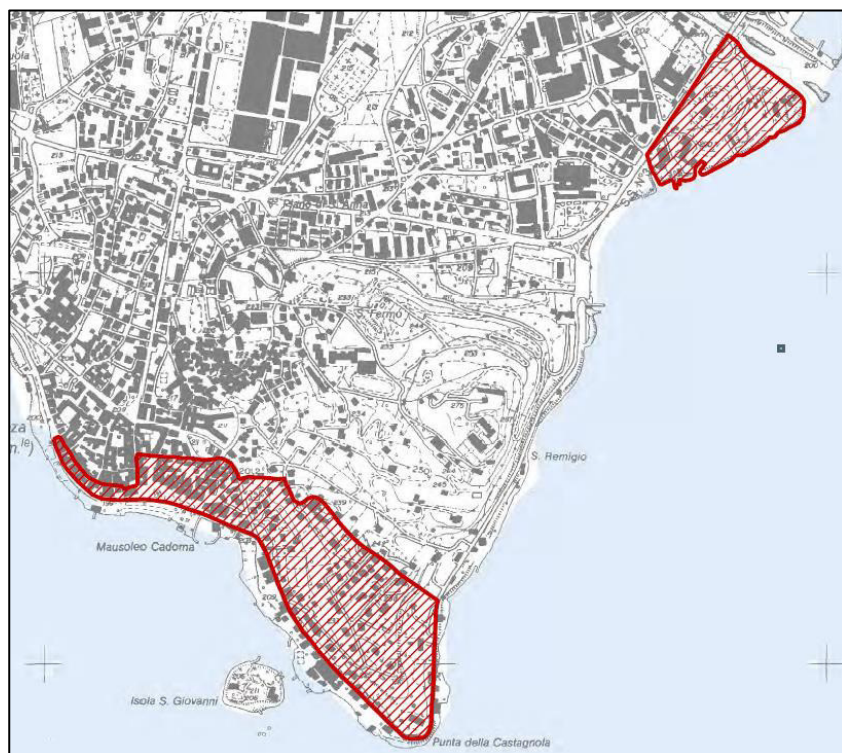
Numero di riferimento regionale:
A181

Comuni:
Verbania (VCO)

Codice di riferimento ministeriale:
10185

Estratto delle prescrizioni specifiche:

Deve essere salvaguardata la visibilità dei beni culturali e degli elementi a rilevanza paesaggistica individuati dalla presente scheda e/o individuati tra le componenti della Tav. P4; a tal fine gli interventi modificativi delle aree poste nelle loro adiacenze non devono pregiudicare l'aspetto visibile dei luoghi né interferire in termini di volumi, forma, materiali e cromie con i beni stessi (14). L'installazione di impianti per le infrastrutture di rete, per la telecomunicazione e di produzione energetica non deve pregiudicare le visuali panoramiche percepibili dai luoghi privilegiati di osservazione del paesaggio, dalle bellezze panoramiche e/o dalle altre componenti percettivo-identitarie così come individuate nella Tav. P4 e nei relativi *Elenchi* del Ppr, ovvero dai beni culturali e dagli elementi a rilevanza paesaggistica indicati nella presente scheda. Non è ammesso l'inserimento di apparati tecnologici esterni agli edifici che non rispettino il criterio del minimo impatto visivo e del buon coordinamento con le linee architettoniche della costruzione (15). Nel centro storico non sono ammessi interventi che alterino la morfologia di impianto del tessuto edilizio e le caratteristiche tipologiche e compositive, fatti salvi quelli rivolti alla conservazione, riqualificazione e valorizzazione del tessuto storico, alla rigenerazione delle parti degradate e a eventuali adeguamenti funzionali degli edifici esistenti in coerenza con i contenuti del comma 5 dell'art. 24 delle Nda (8). Gli interventi riguardanti il tessuto edilizio esterno al centro storico devono essere coerenti con i caratteri tipologici e costruttivi distintivi dell'edificato consolidato e compatibili con la morfologia dei luoghi e la salvaguardia delle visuali, nonché con gli elementi di valore ambientale, storico-culturale e paesaggistico individuati nella Tav. P4 e/o sopraccitati (17). Gli interventi di riqualificazione dell'ex Hotel Eden, devono garantire il rispetto della volumetria dell'edificio originario, nonché l'immagine di fulcro visivo connotante le visuali storicamente consolidate della punta della Castagnola; l'area dell'ex hotel Eden non dovrà essere compromessa nel suo assetto morfologico e vegetazionale storicamente consolidato. Gli interventi sulle altre ville, parchi o giardini di rilevante valenza storica-culturale e paesaggistica, riconosciute nell'elenco di cui alla lettera e. del comma 1 dell'articolo 4 delle Nda, devono essere coerenti con i caratteri tipologici e costruttivi originari del complesso nel rispetto delle componenti architettoniche, vegetali, idriche e della naturale conformazione del terreno (12) (16). La linea di costa posta a margine dell'area della villa Maioni deve essere mantenuta nei suoi caratteri naturali, potenziando la vegetazione spondale esistente (2). Lungo il percorso panoramico individuato nella Tav. P4 non è ammessa la posa in opera di cartellonistica o altri mezzi pubblicitari ad eccezione di installazioni previste dalla normativa in materia di circolazione stradale o di cartellonistica pubblica per la fruizione e promozione turistica (13).





D.M. 30 novembre 1923

Art. 136, c. 1, lett. a) e d) del D.Lgs. 42/2004

Dichiarazione di notevole interesse pubblico del terreno alberato sulla strada Pallanza-Intra sito nel Comune di Pallanza

Numero di riferimento regionale:
A178

Comuni:
Verbania (VCO)

Codice di riferimento ministeriale:
10181

La perimetrazione agli atti risulta non corrispondente con le aree oggetto di interesse pubblico, per difficoltà di comparazione tra i riferimenti catastali storici e quelli attuali, ovvero per consistenti modifiche catastali avvenute successivamente alla data di emanazione del dispositivo di tutela per frazionamenti o accorpamenti di particelle, ovvero per difficoltà di correlazione tra le fonti cartografiche utilizzate all'epoca di emanazione del dispositivo di tutela e quelle attuali. La dichiarazione di notevole interesse pubblico necessita pertanto di un approfondimento istruttorio da sottoporre alla Commissione di cui all' art. 137 del Codice, per una valutazione delle problematiche emerse nella ricognizione del bene. Nelle more di tale verifica permangono gli obblighi di cui all'art. 146 del Codice stesso relativamente al perimetro individuato nella presente scheda.



Il tracciato interesserà anche il parco della Villa Maioni (ID 3164613), bene di interesse culturale dichiarato, di proprietà di ente pubblico territoriale e vincolato ai sensi dell'art. 10 del Dlgs 42/2204. Per tale motivo sarà necessaria l'autorizzazione della Soprintendenza.

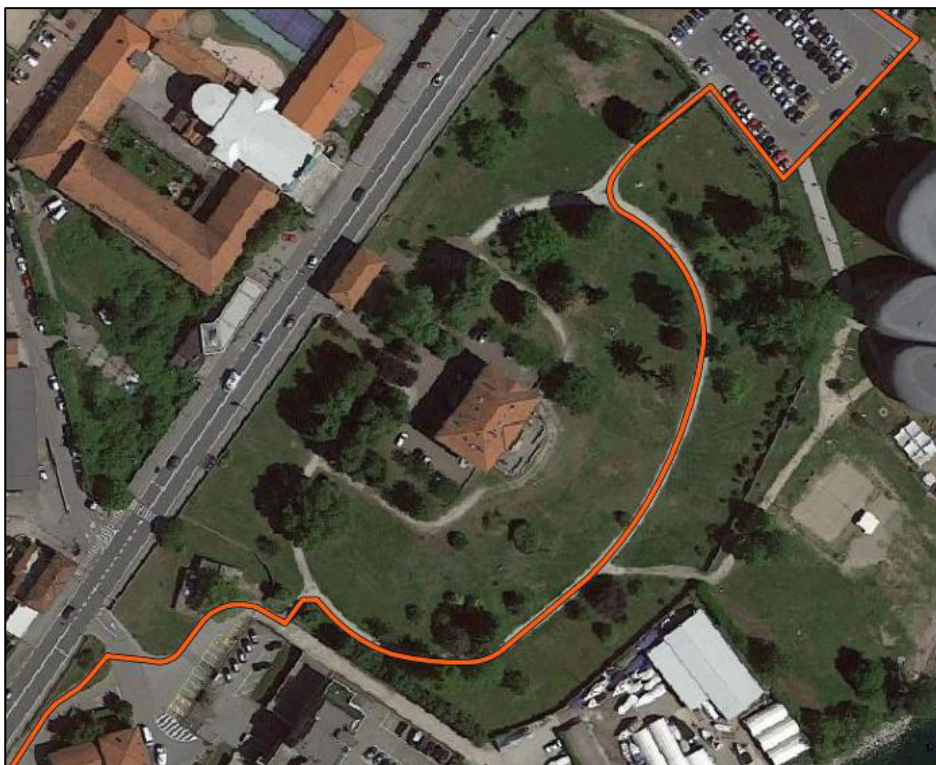


Figura 11. Villa Maioni, bene vincolato per la Soprintendenza ai sensi dell'art. 10 del Dlgs 42/2004.

2.3.2. Il Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) del Comune di Verbania

Quale strumento di pianificazione territoriale locale, il comune di Verbania fa riferimento al Piano Regolatore Generale Comunale approvato con D.G.R. n.13 del 28/01/2006.

In particolare l'area in esame, relativa ai nuovi tratti di piste ciclabili in progetto, è realizzata per la maggior parte su viabilità esistente mentre per alcuni tratti ricadrà su aree classificate come "aree per servizi ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico in insediamenti residenziali". Nel dettaglio si rimanda alle tavole grafiche di progetto, di seguito si riportano gli estratti del PRG con indicato in rosso il tracciato del nuovo progetto di pista ciclabile.

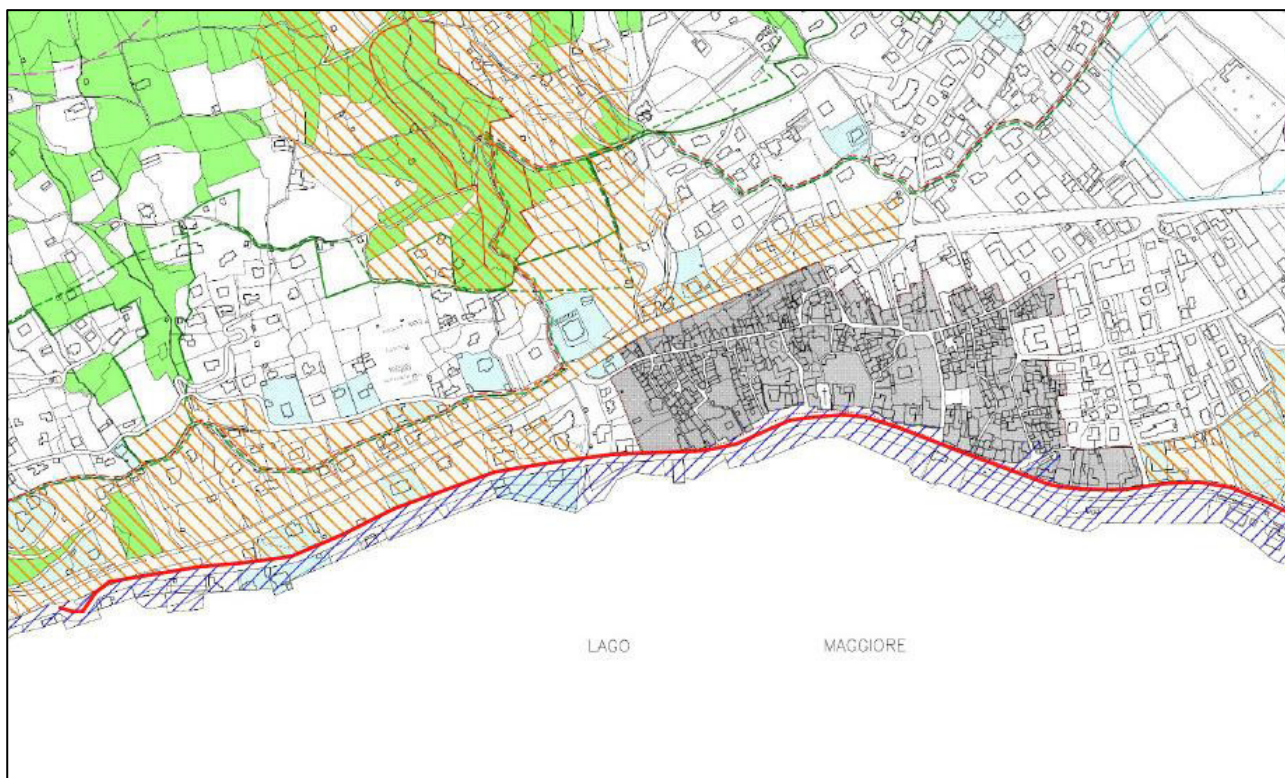


Figura 12. Estratto Tav.PR2 "Carta dei vincoli" del PRGC di Verbania.



Figura 13. Estratto Tav. PR2 "Carta dei vincoli" del PRGC di Verbania.

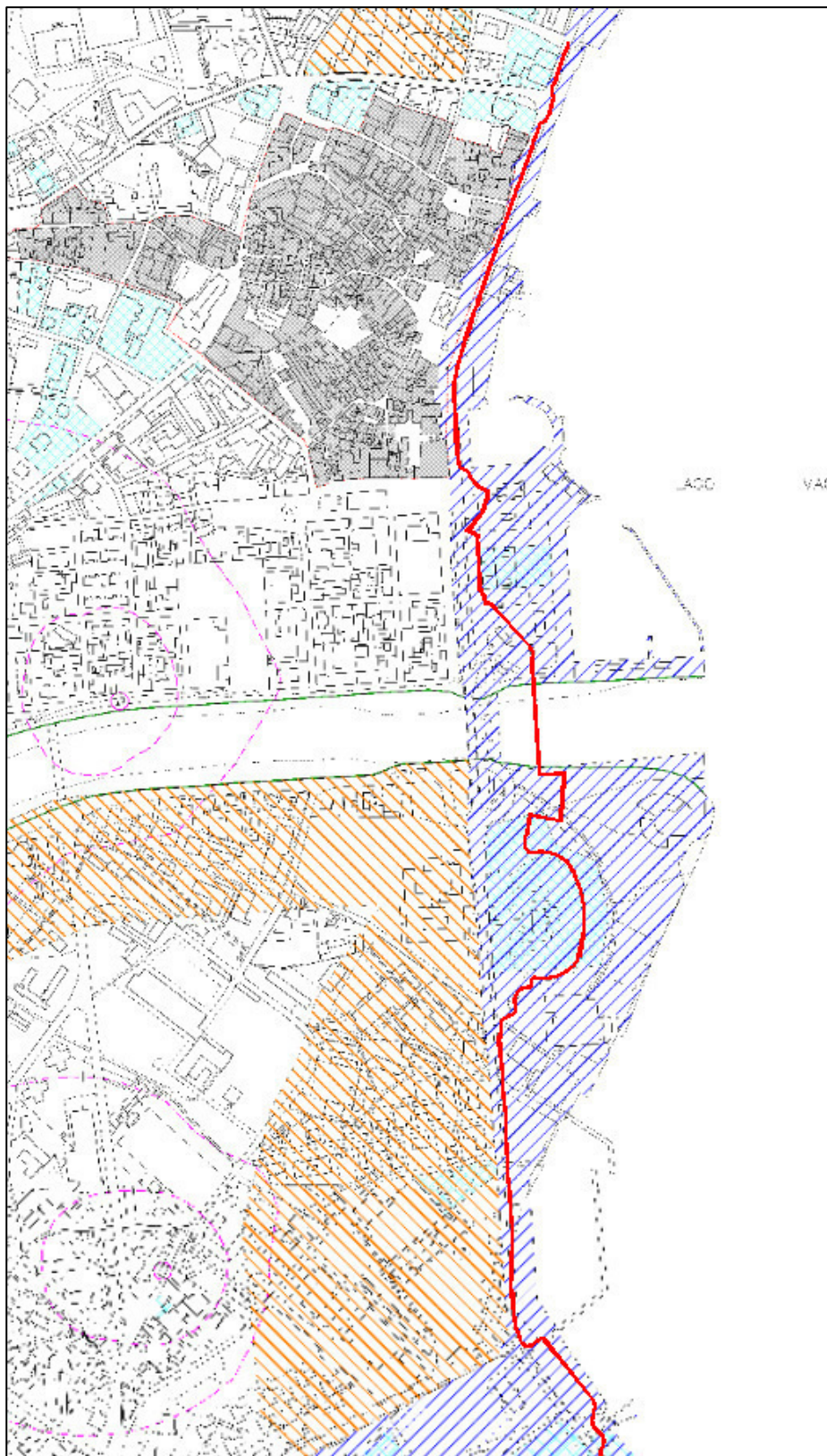
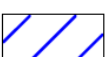
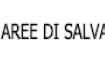


Figura 14. Estratto Tav.PR2 "Carta dei vincoli" del PRGC di Verbania.

	PERIMETRO DEI CENTRI EDIFICATI (ART.29 L.R.56/77)	
	PERIMETRO DEI CENTRI ABITATI (D.L.285/92 e 360/77)	
	ZONA DI RISPETTO DEI CIMITERI (PUBBLICAZIONE B.U.R. n°10 del 06.03.2003)	
	TRACCIATO DEL METANODOTTO ESISTENTE	
	TRACCIATO DEL METANODOTTO IN PROGETTO	
	AREE INCLUSE NEL VINCOLO DI CUI AL D.LGS. 42/2004 ARTICOLO 2 COMMA 3 E ARTICOLO 136 E SEGUENTI (Vincolo paesaggistico posto per decreto)	
	AREE INCLUSE NEL VINCOLO DI CUI AL D.LGS. 42/2004 ARTICOLO 2 COMMA 3 E ARTICOLO 142 (Vincolo paesaggistico posto per legge)	
	PERIMETRO DELLA RISERVA REGIONALE	
	AREE INCLUSE NEL VINCOLO DI CUI AL D.LGS. 42/2004 ARTICOLO 2 COMMA 2 E ARTICOLO 10 (Vincolo monumentale)	
	AREE BOSCADE CON FUNZIONI ASSOGGETTATE ALLE LIMITAZIONI DI CUI ALL'ART. 30, 5° COMMA DELLA L.R. 56/77	ART. 34
	AREE INCLUSE NEL VINCOLO DI CUI AL D.LGS. 42/2004 ARTICOLO 2 COMMA 3 E ARTICOLO 142 COMMA 1 LETTERA G) (Aree boscate)	ART. 34
	INSEDIAMENTI URBANI AVENTI CARATTERE STORICO-ARTISTICO (centri storici) EX ART.24 PUNTO 1 L.R.56/77	ART. 32
	NUCLEI MINORI AVENTI CARATTERE STORICO E DOCUMENTARIO (nuclei di antica formazione) EX ART.24 PUNTO 2 L.R.56/77	ART. 32
	AREE DI INTERESSE STORICO E PAESAGGISTICO (ville e parchi di interesse architettonico) EX ART.24 PUNTO 1 L.R.56/77	ART. 33
	AREE SOGGETTE A USI CIVICI	
	FASCIA DI RISPETTO DELLE STRADE ALL'ESTERNO DEI CENTRI ABITATI	
	LIMITE DI ZONA SOGGETTA A VINCOLO IDROGEOLOGICO (R.D. n. 3267/23)	
	AREE DI SALVAGUARDIA DELLE OPERE DI CAPTAZIONE AD USO IDROPOTABILE	ART. 50
	LIMITE DI ZONA DI TUTELA ASSOLUTA (D.L. n.152/99, ART.21)	
	LIMITE DI ZONA DI RISPETTO (D.L.n.152/99, ART.21)	
	LIMITE DI ZONA DI RISPETTO RISTRETTA (D.Lgs. n.152/99, ART.21 e DPGR del 11/12/2006 n°15/R, ART.5 e 6)	
	LIMITE DI ZONA DI RISPETTO ALLARGATA (D.Lgs. n.152/99, ART.21 e DPGR del 11/12/2006 n°15/R, ART.5 e 6)	

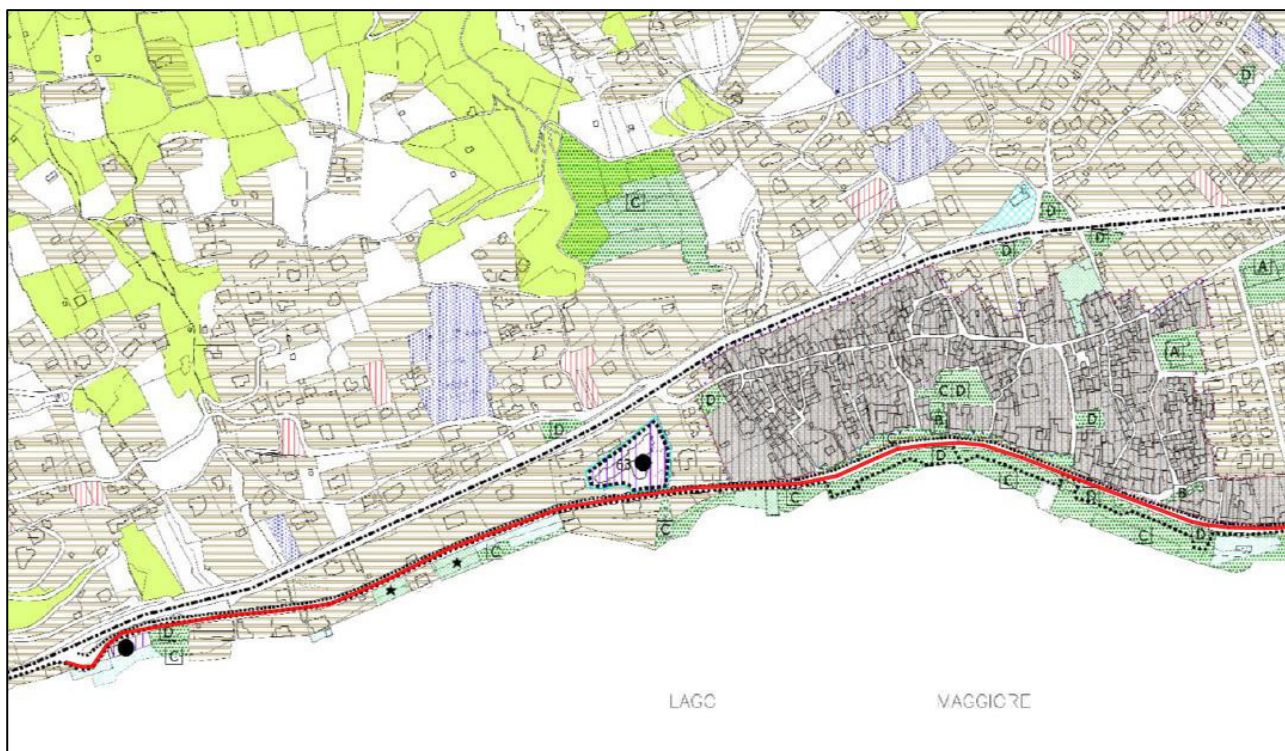


Figura 15. Estratto Tav.PR3 "Carta degli usi del suolo" del PRGC di Verbania.

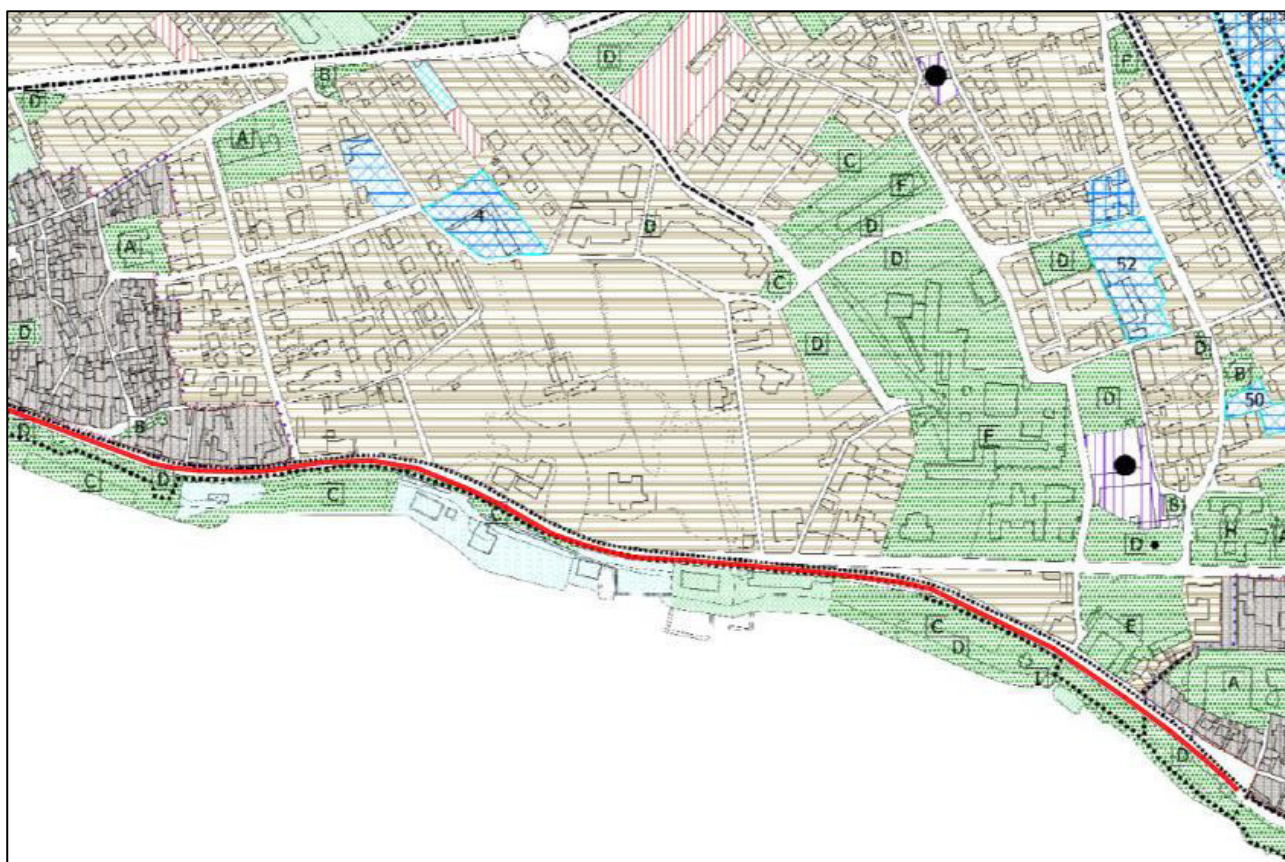


Figura 16. Estratto Tav.PR3 "Carta degli usi del suolo" del PRGC di Verbania.



Figura 17. Estratto Tav.PR3 "Carta degli usi del suolo" del PRGC di Verbania.



	AREE PER SERVIZI ED ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO IN INSEDIAMENTI RESIDENZIALI	ART. 16		AREE DI ESCAVAZIONE DI MATERIALI INERTI	ART. 29
	A AREE PER ATTREZZATURE PER L'ISTRUZIONE DELL'OBBLIGO			AREE ATTREZZATE PER LA BALNEAZIONE, LA RICREAZIONE ED IL SOGGIORNO ALL'APERTO E PER LE ATTIVITA' CANTIERISTICHE E DI ASSISTENZA ALLE IMBARCAZIONI (COMPRESSE NEL P.P. SPONDE LACUALI)	ART. 24 bis
	B AREE PER ATTREZZATURE DI INTERESSE COMUNE			AREE DESTINATE AI SERVIZI TURISTICO-RICETTIVI	
	C AREE PER SPAZI PUBBLICI A PARCO, PER IL GIOCO E LO SPORT			- ALBERGHIERO ED EXTRALBERGHIERO IN SEDE FISSA	ART. 25
	D AREE PER PARCHEGGI PUBBLICI ● DA UTILIZZARE PER STANDARDS A SEGUITO "MONETIZZAZIONE"			- RESIDENZE PER COMUNITA'	ART. 25
	AREE PER SERVIZI ED ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO DI INTERESSE GENERALE	ART. 16		- EXTRALBERGHIERO MOBILI (camping)	ART. 27
	E AREE PER ATTREZZATURE PER L'ISTRUZIONE SUPERIORE			- ATTIVITA' RICETTIVE, DI SERVIZIO E PER IL TEMPO LIBERO IN AREE EXTRAURBANE	ART. 26
	F AREE PER ATTREZZATURE SOCIALI, SANITARIE ED OSPEDALIERE				
	G PARCHI PUBBLICI URBANI E COMPRESORIALI				
	AREE PER ATTREZZATURE TECNOLOGICHE E PER IMPIANTI URBANI EXTRA STANDARDS	ART. 17		AREE A VIVAISMO INTENSIVO (colture in serre fisse, colture orticole e floricole specializzate)	ART. 30
	H AREE PER LE SEDI DI ISTITUZIONI DELLO STATO			AREE BOSCHIVE CON FUNZIONI CLASSIFICATE IMPORTANTI E SIGNIFICATIVE	ART. 34
	I AREE PER ATTREZZATURE TECNOLOGICHE ED IMPIANTI URBANI			AREE AGRICOLE INTERSTIZIALI ENTRO IL TERRITORIO URBANO	ART. 28 ART. 30
	AREE DI USO PUBBLICO ASSOGGETTATE A VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO PER OPERA PUBBLICA				
	AREE EDIFICATE E/O DI PERTINENZA DI EDIFICI AD USO PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE O DOTATI DI CONCESSIONE O SOGGETTE A STRUMENTO URBANISTICO ESECUTIVO VIGENTE OD IN ITINERE	ART. 18			
	AREE EDIFICATE DESTINATE ESCLUSIVAMENTE ALLA REALIZZAZIONE DI AUTORIMESSE PERETTINENZIALI MEDIANTE PROGETTO UNITARIO	ART. 18		PERCORSI PASSANTI	
	AREE DI COMPLETAMENTO AD USO PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE	ART. 19		PERCORSI PRIMARI DI COLLEGAMENTO DEI SETTORI URBANI	
	AREE DI COMPLETAMENTO AD USO PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE SOGGETTE A CONVENZIONAMENTO	ART. 19		PERCORSI SECONDARI DI ACCESSO AI SETTORI URBANI	
	AREE DI NUOVA EDIFICAZIONE AD USO PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE	ART. 20		PERCORSI DI DISTRIBUZIONE E STRADE VICINALI E INTERPODERALI	
	AREE DI ORIGINE PRODUTTIVA E TERZIARIA SOGGETTE A RIUSO E RIQUALIFICAZIONE NEL TERRITORIO URBANO CON DESTINAZIONE MISTA	ART. 21		NODI DI INTERSEZIONE STRADALE	
	AREE CON IMPIANTI FLOROVIVAISTICI SOGGETTE A RIUSO E RIQUALIFICAZIONE NEL TERRITORIO URBANO CON DESTINAZIONE MISTA	ART. 22		PERCORSI CICLABILI IN SEDE PROPRIA	
	AREE CON IMPIANTI PER LA PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI	ART. 23		AREE PER LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	
	AREE CON IMPIANTI PER LA PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI AD EDIFICABILITA' CONDIZIONATA			INSEDIAMENTI URBANI AVENTI CARATTERISTICHE STORICO-ARTISTICHE CENTRI STORICI	ART. 32
	AREE CON IMPIANTI PER LA PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI AD EDIFICABILITA' CONDIZIONATA - AREA SUBORDINATA ALLA PRATICA SUAP n.51/2017			INSEDIAMENTI MINORI AVENTI CARATTERISTICHE STORICO-ARTISTICHE E DOCUMENTATIVO (Nuclei di Antica Formazione)	ART. 32
	AREE CON IMPIANTI PER LA PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI AD EDIFICABILITA' CONDIZIONATA - AREA SUBORDINATA ALLA PRATICA SUAP n.51/2017			AREE SOGGETTE A STRUMENTO URBANISTICO ESECUTIVO VIGENTE OD IN ITINERE	
	AREE CON IMPIANTI PER LA PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI AD EDIFICABILITA' CONDIZIONATA - AREA SUBORDINATA ALLA PRATICA SUAP n.51/2017			AREE ASSOGGETTATE A STRUMENTO URBANISTICO ESECUTIVO	
	DELIMITAZIONE DI AREE A VERDE PRIVATO IN AREE CON IMPIANTI PER LA PRODUZIONE DI BENI E SERVIZI	ART. 22 bis		AREE ASSOGGETTABILI A PROCEDURA DI FORMAZIONE DI PROGRAMMA INTEGRATO DI RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA (L.R.18/1996)	
	AREE CON DESTINAZIONE PREVALENTEMENTE TERZIARIA, COMMERCIALE, DIREZIONALE, DI SERVIZIO	ART. 22 bis		PERIMETRO DELLE SCHEDE DI INDIRIZZO	
	AREE PER IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE CARBURANTE	ART. 24		FASCIA DI RISPETTO DEGLI IMPIANTI DI TRATTAMENTO E SMALTIMENTO DEI LIQUAMI	
	AREE PER IMPIANTI PRIVATI PER IL TEMPO LIBERO				

Art. 16 - AREE PER SERVIZI ED ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO

1. Le destinazioni d'uso proprie sono quelle di cui al punto a) del precedente articolo "destinazioni d'uso del suolo".

Le localizzazioni e le destinazioni specifiche delle aree per servizi sociali ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico, nel rispetto degli standards di cui all'art. 21 punto 1) e 22 della L.R. 56/77 e s.m.i., sono graficamente indicate negli elaborati di piano in riferimento al soddisfacimento del fabbisogno derivante dalla capacità insediativa residenziale. Per i fabbisogni di aree per usi pubblici relativi agli insediamenti produttivi, direzionali e commerciali, il reperimento risulta prescritto attraverso la normativa generale.

Analogamente, le norme di attuazione e/o le schede di indirizzo prescrivono la messa a disposizione di specifiche aree per usi pubblici in aggiunta a quanto determinato come sopra detto.

2. Gli interventi sono realizzati, di norma, dagli enti pubblici competenti o da Enti istituzionali riconosciuti con leggi dello Stato; tali interventi, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 21 della L.R. 56/77 e s.m.i., possono anche essere realizzati, da privati, enti ed associazioni di interesse pubblico, tramite la stipula di una convenzione approvata dal Consiglio Comunale.
3. Le destinazioni specifiche previste sono:

a) per gli insediamenti residenziali:

- aree con attrezzature per l'istruzione, per le quali l'edificabilità e le prescrizioni funzionali e/o tipologiche sono disciplinate dalle leggi e decreti in materia di edilizia scolastica;
- aree per attrezzature di interesse comune per le quali l'edificabilità e le prescrizioni funzionali e/o tipologiche sono disciplinate dalle leggi in materia o, in mancanza, dai seguenti parametri:
 - $R_c = 0,30$ mq./mq. (o pari a maggiore preesistente)
 - $H = 12,00$ ml. o pari a maggiori altezze preesistenti (con eccezione per strutture particolari e volumi tecnici); nel caso dell'insediamento denominato Fondazione Istituto "Sacra Famiglia" è consentita la deroga fino a $H = 14,00$ ml o pari a maggiori altezze preesistenti
- aree a parco per il gioco e lo sport, per la realizzazione di attrezzature sportive e di arredo urbano; per interventi edilizi, quali chioschi, spogliatoi, sedi di società sportive, locali di servizio o di ristoro e simili, sono da rispettare i seguenti parametri:
 - $R_c = 0,10$ mq./mq.
 - $H = 12,00$ ml. per le attrezzature sportive
7,00 ml. per gli interventi edilizi per i servizi
- aree per parcheggi destinati a posti-macchina in superficie, all'installazione di autorimesse pluripiano o interrato; è consentita la realizzazione di autorimesse private sottostanti le aree per parcheggi pubblici, anche nei casi



di compresenza di destinazione d'uso di aree per parcheggi pubblici e di aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport. .
In esecuzione di interventi di nuova costruzione dovrà essere garantito il rispetto di quanto previsto dalla legge 122/89 art. 2, comma 2°.

b) per gli insediamenti produttivi:

- il soddisfacimento degli standards è regolato attraverso le presenti norme e non indicato sulle tavole di P.R.G.; il reperimento delle aree è posto direttamente a carico degli operatori;
- la dotazione di aree per servizi ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico, nel caso di interventi per nuovi impianti produttivi, non dovrà scendere al di sotto del 20% della superficie territoriale a tale scopo destinata;
- per gli impianti esistenti e per le aree di riordino, nel caso di interventi di ristrutturazione, ampliamenti, cambio di destinazione d'uso e nuove costruzioni, la misura della dotazione non sarà inferiore al 10% della effettiva superficie fondiaria teoricamente asservita alla superficie coperta oggetto di intervento, calcolata in base al rapporto di copertura massimo stabilito dal P.R.G.;
- la destinazione specifica dell'area è decisa dal Comune, tra quelle indicate all'art. 21 primo comma punto 2) L.R. 56/77 e s.m.i.; per quanto concerne la dotazione di aree in base ai disposti della legge 122/89, il calcolo del fabbisogno è determinato sulla base di un'altezza virtuale di mt. 3,00 per ogni superficie di calpestio;

c) per gli insediamenti direzionali e commerciali:

- il soddisfacimento degli standards è regolato attraverso le presenti norme e specifiche leggi di settore prevalenti; il reperimento delle aree è posto direttamente a carico degli operatori;
- la dotazione di aree per attrezzature al servizio degli insediamenti direzionali e commerciali è stabilita nella misura minima del 100% della superficie lorda del pavimento dei nuovi edifici previsti e nel cambio di destinazione d'uso; ciò in ogni tipo di area ove tali insediamenti sono propri o compatibili;
- nei casi di intervento all'interno dei centri storici, di ristrutturazione urbanistica e di completamento mediante interventi rivolti alla realizzazione di nuove opere su porzioni di territorio già parzialmente edificate, la dotazione minima è stabilita nella misura dell'80% della superficie lorda di pavimento oggetto dell'intervento;
- la destinazione specifica dell'area è decisa dal Comune, con un minimo destinato a parcheggio pubblico o di uso pubblico pari alla metà della superficie stessa, fatto salvo il rispetto della legge 122/89;
- per le attività commerciali al dettaglio di cui all'articolo 4 del D.Lgs. 114/1998, con superficie di vendita superiore a mq. 400 devono anche essere osservati gli standard relativi al fabbisogno di parcheggi pubblici stabiliti dagli indirizzi e dai criteri di cui all'articolo 3 della L.R. 28/1999 sulla disciplina del commercio in Piemonte in attuazione del D.Lgs 114/1998; nel caso di interventi nei centri storici, la dotazione di parcheggi pubblici è stabilita nella misura dell'80 per cento degli standard previsti dai citati indirizzi e criteri, fatte salve ulteriori prescrizioni aggiuntive stabilite dai criteri stessi.

4. Per quanto riguarda la disciplina delle aree a soddisfacimento degli standards di legge poste direttamente a carico dei soggetti attuatori, valgono le seguenti precisazioni:
 - a) di norma le aree devono essere reperite nel sito dell'intervento;
 - b) nei casi in cui tali aree risultino inidonee, per localizzazione e/o per dimensioni, il reperimento entro l'area di proprietà verrà sostituito con il reperimento di pari superficie in aree giudicate in localizzazione adeguata dalla Giunta Comunale o verrà sostituito con l'equivalente monetizzazione. Il relativo importo è determinato ed aggiornato dalla Giunta Comunale con apposita deliberazione.
5. Nelle aree destinate a parco per il gioco e lo sport potranno essere mantenute le colture e le attività agricole esistenti, quando ciò risulti compatibile con il progetto di utilizzazione dell'area, a condizione che ciò non ne impedisca comunque la percorribilità pedonale e ciclabile e che risulti definito mediante convenzione approvata dal Consiglio Comunale.
6. Nelle aree soggette a S.U.E. viene determinato, mediante apposita scheda normativa, il dimensionamento delle aree da destinare ad usi pubblici. La Giunta Comunale decide la specifica destinazione d'uso prescelta.

Art. 31 - STRADE ED INFRASTRUTTURE PER LA CIRCOLAZIONE

1. Gli elaborati grafici di P.R.G. illustrano le strade esistenti e di progetto, classificate secondo la seguente gerarchia:
 - A - autostrada
 - S1 - tracciato passante esterno in variante S.S. 34
 - S2 - strade primarie di collegamento dei settori urbani
 - S3 - strade secondarie di accesso ai settori urbani
 - S4 - percorsi di distribuzione.
 - S5 - strade interpoderali, strade vicinali, vicoli
2. A tali tipologie del P.R.G. corrispondono le seguenti classificazioni ai sensi del D.L. 285/92 e s.m.i. concernente il nuovo codice della strada:

TIPOLOGIA DI P.R.G.	CLASSIFICAZIONE D.L. 285/92	
	ALL'INTERNO DEL CENTRO ABITATO	ALL'ESTERNO DEL CENTRO ABITATO
A	A	A
S1	E	C
S2	E	C
S3	F	C
S4	F	F
S5	F	F

A = autostrada
 C = strada extraurbana secondaria
 E = strada urbana
 F = strada locale



3. Per ciascun tipo di strada il P.R.G. prescrive la larghezza teorica del nastro stradale composta dalla parte destinata al traffico veicolare, da marciapiedi e/o pista ciclabile e dalle fasce di rispetto di arretramento nella costruzione, ricostruzione o ampliamento di edifici, manufatti o muri di cinta.
4. Nel prospetto seguente sono indicate le tipologie con i rispettivi valori dimensionali:

TIPOLOGIA STRADALE DI P.R.G.	CLASSIFICAZIONE EX D.L. 285/92 int. centri ab. est. centri ab.	LARGHEZZA CARREGGIATA ml.	N. CORSIE	LARGHEZZA MINIMA MARCIAPIEDE O BANCHINA ml.	ARRETRAMENTO DAL CONFINO (5)				
					ALL'INT. CENTRI AB.		ALL'EST. CENTRI AB.		
					PER RECINZ. ml.	PER EDIFICAZ. ml.	PER RECINZ. ml.	PER EDIFICAZ. casi (1) ml.	PER EDIFICAZ. casi (2) ml.
A	A	20,00	4	/	10,00	30,00	10,00	30,00	60,00
S1	E	10,50	2	1,50 x 2	1,50 (3)	7,50	-	-	-
	C				-	-	3,00	10,00	30,00(4)
S2	E	7,50	2	1,50 x 2	1,50 (3)	7,50	-	-	-
	C				-	-	3,00	10,00	30,00(4)
S3	F	6,50	2	1,50 x 2	1,50 (3)	6,50	-	-	-
	C				-	-	3,00	10,00	30,00(4)
S4	F	5,50	2	1,50 x 1	1,50	5,50	3,00	5,50	20,00(4)
S5	F	3,00	1	-	1,50	5,50	3,00	5,50	10,00
	F								

(1) riguardano le aree considerate edificabili dal P.R.G. mediante concessione semplice e le aree comprese in strumenti urbanistici esecutivi in vigore alla data del D.L. 285/92

(2) riguardano gli altri casi

(3) 2,50 ml. nel caso delle strade ove il P.R.G. indica la previsione di pista ciclabile in sede propria

(4) per le strade vicinali l'arretramento si riduce a ml. 10,00

(5) per confine stradale si intende la linea più esterna tra quella relativa al confine della proprietà stradale e quella determinata dalla applicazione delle larghezze stradali indicate nella presente tabella

5. Nel corso della formazione del progetto esecutivo di costruzione o adeguamento delle strade, sarà definita la realizzazione dei marciapiedi e delle piste ciclabili; in caso di mancanza della realizzazione di essi, le aree corrispondenti facenti parte del nastro stradale potranno essere utilizzate esclusivamente per la formazione di aree a parcheggio o di aree verdi piantumate.
6. Gli edifici o le parti di essi di cui il progetto esecutivo prevede la demolizione per la realizzazione della strada, potranno essere riedificati in base alle determinazioni del progetto stesso, anche in deroga agli arretramenti previsti.
7. Tutte le parti del nastro stradale e delle fasce di arretramento non utilizzate dovranno essere mantenute a verde a cura dei proprietari delle aree stesse o degli immobili prospicienti.
8. Nel caso di sopraelevazione (S) di edifici esistenti in centro storico, NAF, AER, AIT, AIP e ATA è ammesso il mantenimento della preesistente distanza dal confine stradale.
9. Analogamente gli interventi di ampliamento (A) in centro storico, NAF, AER, AIT, AIP, ATA e Aree per servizi ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico, potranno essere realizzati alla distanza preesistente, anche in deroga al previsto arretramento dal confine stradale, purché sia verificata dall'A.C. l'ammissibilità senza pregiudizio delle condizioni di funzionalità e sicurezza del traffico veicolare e pedonale.

-
10. Entro le fasce di arretramento previste sono ammesse le costruzioni di impianti ed attrezzature per l'erogazione di carburante ed i relativi servizi e le strutture connesse con il trasporto pubblico su gomma, nonché la posa di reti ed impianti tecnologici di pubblico servizio e/o utilità.
 11. Nel caso di nuove recinzioni poste in opera in sequenza con altre preesistenti, è concesso potere di deroga rispetto agli arretramenti prestabiliti a seguito di parere positivo degli uffici competenti.
 12. Nel caso di rifacimento parziale, completamento e sostituzione di recinzioni esistenti, è ammesso il mantenimento dell'allineamento preesistente, anche in deroga al prospetto illustrativo riportato sopra.
 13. Non costituiscono variante al P.R.G. le modifiche ai tracciati comunque ricadenti entro il limite del nastro stradale e delle relative fasce di arretramento anche per la realizzazione di percorsi pedonali e piste ciclabili.
 14. Le fasce di arretramento e di rispetto stradale previste dal presente articolo, non si applicano nel caso di viabilità privata – anche se rappresentata sulle Carte degli Usi del Suolo - non derivante dalla realizzazione di Strumenti Urbanistici Esecutivi, non gravata da passaggio pubblico ed esclusivamente funzionale al servizio dei fondi, pertanto, l'eventuale spostamento del tracciato non determina variante al P.R.G.
 15. Sulle tavole di P.R.G. sono indicati i percorsi segnalati, attrezzati e protetti per la circolazione ciclabile; in corrispondenza di tali indicazioni gli interventi sulla rete esistente e la sua estensione dovranno obbligatoriamente prevedere gli spazi per la circolazione ciclabile.
 16. Ai sensi dell'art. 9 del D.M. 02.04.68 N° 1444, in caso di strumenti urbanistici esecutivi con previsioni planovolumetriche le distanze e le fasce di rispetto dalle strade saranno stabilite dagli S.U.E. stessi; con l'approvazione del S.U.E. si definisce anche il nuovo assetto della viabilità contiguo all'area di intervento (dimensioni ed elementi del nastro stradale, distanze, ecc.). L'attuazione degli interventi assoggettati alle previsioni delle Schede di indirizzo, costituisce contestuale attuazione della previsione di adeguamento del nastro stradale.
 17. Le nuove opere attinenti la viabilità (ponti, gallerie, sottopassi, nuovi tracciati stradali) dovranno essere precedute da uno studio di valutazione di impatto ambientale e da una simulazione preventiva degli effetti indotti sulla rete.
 18. Le fasce di arretramento e di rispetto stradale previste dal presente articolo si applicano alle categorie di intervento: Demolizione e Nuova Costruzione (D + NC); Nuova Costruzione (NC) - art. 10 NA. Detti arretramenti non si applicano alla categoria di intervento Ristrutturazione edilizia (REA – REB – REC)- art. 8 N.A.
 19. Le fasce di arretramento e di rispetto stradale prescritte dal presente articolo, non si applicano per le strade classificate in S5, a seguito di deliberazione della Giunta Comunale, previa verifica tecnica degli uffici comunali competenti, attestante l'avvenuto raggiungimento della previsione di P.R.G.
-



Art. 33 - AREE DI INTERESSE STORICO E PAESAGGISTICO

1. Il P.R.G. classifica quali aree di interesse storico e paesaggistico le aree a parco o giardino dotate di significativi impianti vegetali e le aree situate in ambiti di particolare pregio dal punto di vista paesaggistico comprendenti i relativi edifici e manufatti.
2. Destinazioni d'uso proprie e compatibili:
 - quelle di cui alla specifica destinazione indicata sulle tavole di destinazione d'uso del suolo
3. Destinazioni d'uso non ammesse:
 - quelle non rientranti nella specifica destinazione indicata sulle tavole di destinazione d'uso del suolo
4. Tipi di intervento:
 - quelli previsti per la specifica destinazione d'uso del suolo
5. Parametri:
 - quelli previsti per la specifica destinazione d'uso del suolo;
 - nel caso di cambio di destinazione d'uso devono essere rispettati gli standards di cui all'art. 21 della L.R. 56/77 e s.m.i.
6. Disposizioni particolari:
 - 1) In presenza di edifici e manufatti di carattere storico-documentario o di valore architettonico gli interventi devono tendere a recuperare i caratteri originari e ad eliminare gli elementi ed i volumi aggiuntivi incompatibili con essi.
 - 2) La realizzazione o la chiusura di aperture esterne, sugli edifici esistenti deve tener conto di principi compositivi e di allineamento propri degli edifici originari.
 - 3) Gli interventi relativi agli edifici devono prevedere anche la contestuale sistemazione delle superfici libere di pertinenza, con sistemazioni del verde e con pavimentazioni adeguate al contesto.
 - 4) I progetti di intervento sugli edifici e sulle aree devono riportare il parere favorevole della Commissione Locale per il Paesaggio - CLP istituita dalla L.R.32/2008 ad esclusione degli interventi da realizzarsi all'interno degli edifici.
 - 5) Possono essere messi in atto strumenti urbanistici esecutivi anche ove non previsti dal P.R.G. su tutto o parte delle aree, mediante deliberazione di C.C. o contestualmente alla deliberazione di approvazione del P.P.A.; tali strumenti urbanistici esecutivi sono subordinati, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 49 della L.R. 56/77 e s.m.i., al parere vincolante della Commissione Locale per il Paesaggio - CLP istituita dalla L.R.32/2008.
 - 6) Per le alberature di pregio esistenti è fatto divieto di procedere all'abbattimento se non in casi specifici, previa autorizzazione comunale a norma della L.R. 56/77 e s.m.i., con impegno alla sostituzione delle alberature abbattute con essenze analoghe o definite all'interno di un progetto di risanamento dell'apparato vegetale o di restauro del giardino o parco.
 - 7) Non sono consentite alterazioni consistenti della modellazioni e del disegno delle aree a parco o a giardino, anche in occasione dell'inserimento di manufatti ed attrezzature non emergenti dal piano di campagna o sotterranee, salvo nei casi di restauro dell'impianto originario.

2.3.3. Il Piano Paesaggistico regionale (PPR) della Regione Piemonte

Il Piano paesaggistico regionale (Ppr), approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017 sulla base dell'Accordo, firmato a Roma il 14 marzo 2017 tra il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MiBACT) e la Regione Piemonte, è uno strumento di tutela e promozione del paesaggio piemontese, rivolto a regolarne le trasformazioni e a sostenerne il ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile del territorio.

Nel quadro del processo di pianificazione territoriale avviato dalla Regione, il Ppr rappresenta lo strumento principale per fondare sulla qualità del paesaggio e dell'ambiente lo sviluppo sostenibile dell'intero territorio regionale. L'obiettivo centrale è perciò la tutela e la valorizzazione del patrimonio paesaggistico, naturale e culturale, in vista non solo del miglioramento del quadro di vita delle popolazioni e della loro identità culturale, ma anche del rafforzamento dell'attrattività della regione e della sua competitività nelle reti di relazioni che si allargano a scala globale.

Per aderire il più possibile alle diversità paesaggistiche e ambientali, urbanistiche e infrastrutturali, economiche e sociali del territorio, il PPR articola le conoscenze e le valutazioni, gli obiettivi, le indicazioni strategiche e gli indirizzi normativi, in 76 "ambiti di paesaggio" distintamente riconosciuti nel territorio regionale. L'articolazione dei paesaggi in ambiti viene individuata in apposite schede con l'inquadramento dei fattori naturalistici e storico-culturali caratterizzanti ciascun ambito.

Il riconoscimento dei beni paesaggistici, soggetti a tutela secondo la vigente normativa in materia, non esaurisce il campo d'attenzione del PPR, che considera anche le altre componenti del paesaggio (sotto l'aspetto naturalistico-ambientale, storico-culturale, percettivo-identitario e morfologico-insediativo) la cui disciplina è necessaria per una efficace tutela dei primi e che concorrono a diffondere sull'intero territorio regionale i valori paesaggistici.

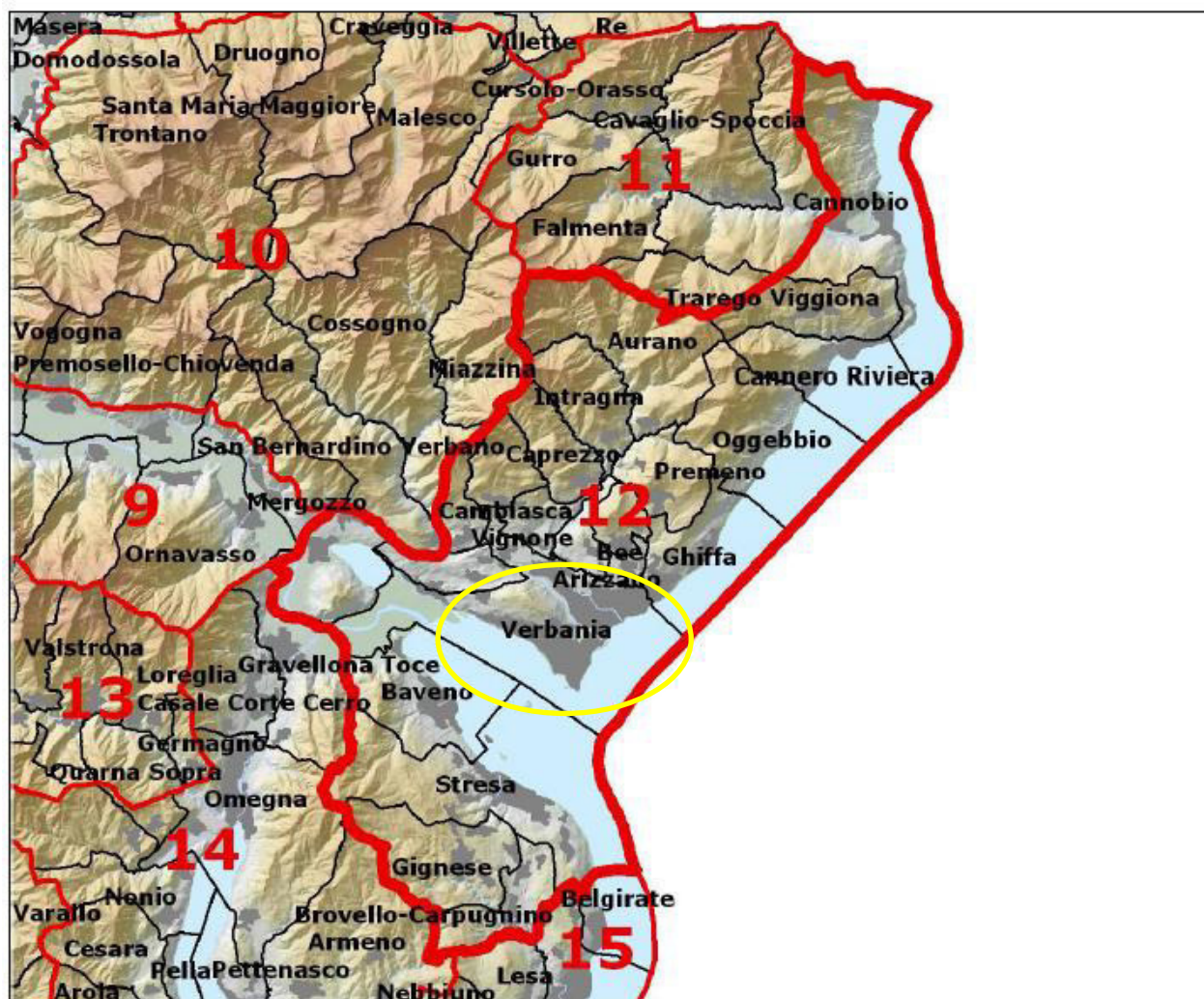
Il territorio dell'ambito di progetto ricade nell'Ambito di Paesaggio n. 12 Fascia Costiera Nord del Lago Maggiore:

Comuni

Arizzano (12), Aurano (12), Baveno (12), Bee (12), Brovello-Carpugnino (12), Cambiasca (12), Cannero Riviera (12), Cannobio (11-12), Caprezzo (12), Cossogno (10-12), Ghiffa (12), Gignese (12), Intragna (12), Mergozzo (9-10-12), Miazina (10-12), Oggebbio (12), Premeno (12), San Bernardino Verbano (10-12), Stresa (12), Trarego Viggiona (11-12), VERBANIA (12), Vignone (12).



Ambito	Fascia costiera Nord del Lago Maggiore	12
--------	--	----



DESCRIZIONE AMBITO

Ambito di dimensioni modeste che si disegna lungo la sponda piemontese del Lago Maggiore, delimitato a nord-ovest dai crinali che costituiscono la linea spartiacque con la Valle Cannobina, con la Val Grande, dalla porzione di pianura del Fondo Toce e dai crinali che separano il Lago d'Orta. A sud si protende fino oltre Stresa, ove confina con l'ambito 15 (relativo alla costa meridionale del lago), con il quale mostra marcate analogie.

La fascia costiera del Lago Maggiore è caratterizzata, a eccezione della limitata area pianeggiante di fondo Toce, da un immediato rapporto con le zone collinari e pedemontane con zone di cerniera su linee di crinale o punti di notevole importanza panoramica quali, ad esempio, la vetta del Mottarone, stazione sciistica di pregio, strettamente legata al lungo-costa da funivia. Assume importanza sopranazionale, essendo il lembo settentrionale del bacino in territorio svizzero, ed essendo le comunicazioni stradali e ferroviarie, soprattutto da fine Ottocento, notevolmente sviluppate con la via che da Verbania si dirige a Locarno, mentre da Feriolo si punta verso il passo del Sempione (sviluppo che ha notevolmente favorito la vocazione turistica dell'area, insieme all'introduzione dei battelli sul lago). La cerniera con la sponda lombarda è invece attualmente garantita dalla connessione diretta data dalla presenza del battello Intra-Laveno.

CARATTERISTICHE NATURALI (ASPETTI FISICI ED ECOSISTEMICI)

Il lago Maggiore, di evidente origine glaciale, è contornato da una stretta linea di spiaggia che subito si eleva dalle sponde, su versanti debolmente pendenti modellati dall'azione glaciale, caratterizzati da un profilo irregolare con aree subpianeggianti che si alternano ad altre a maggiore inclinazione. Si tratta di morene laterali e frontali modellate dall'erosione operata dal movimento dell'antico ghiacciaio. Le litologie sono silicatiche con gneiss, micascisti ricoperti con materiali morenici e colluviali. La fascia costiera e le retrostanti zone pseudopianeggianti ospitano le rinomate località di Stresa, Baveno e Verbania, e si trova un uso del suolo sostanzialmente alternato tra boschi e prati, con poche aree agricole. I boschi si caratterizzano per la presenza di castagneti in purezza, sia a ceduo sia da frutto, e per acero-frassineti di invasione delle aree agricole abbandonate; a questi si associano, soprattutto nelle zone pianeggianti e con ristagno d'acqua, alneti di ontano nero. L'area perilacuale è disseminata di ville di pregio, circondate da parchi con piante secolari sia spontanee sia esotiche, che arricchiscono la bellezza naturale delle sue sponde.

Nella porzione più settentrionale dell'ambito il paesaggio è aspro e selvatico. Dalla stretta fascia costiera, lungo cui corre l'unica via di collegamento con la Svizzera, si ergono pendii montani con incisioni poco profonde, che mostrano un'uniforme copertura boscata, caratterizzata per la presenza, oltre a castagno e faggio, di boscaglie rupestri, ove il substrato e le pendenze permettono la costituzione di piccole tasche di suolo.

La piana alluvionale del Toce costituisce un elemento di discontinuità morfologica rilevante. Questa superficie pianeggiante, formata dai sedimenti ricchi di limi e sabbie fini, presenta una falda sottosuperficiale che favorisce l'agricoltura in rotazione e la localizzazione di numerosi vivai. Residuali porzioni, ora protette, ospitano, nascosta tra i canneti e formazioni riparie a salici e pioppi, una variegata avifauna.

L'erosione fluviale ha risparmiato nella porzione più settentrionale il Monte Orfano, dietro il quale si cela il ridotto specchio d'acqua del Lago di Mergozzo.

A sud il rilievo si eleva rapidamente per raggiungere l'alta cima del Mottarone (1491 m s.l.m.) da cui, salendo con la cabinovia, si può godere di una splendida veduta; l'area presenta caratteristiche particolari, per la presenza di estese superfici forestali di invasione di ex praterie, alternate a rimboschimenti a prevalenza di abete rosso.

CARATTERISTICHE STORICO-CULTURALI

L'ambito (come la fascia costiera meridionale, ambito 15) è storicamente connesso alla sponda lombarda del Lago Maggiore soprattutto in virtù del controllo attuato dalla famiglia Borromeo.

Gli insediamenti della fascia costiera lungo la via che costeggia il perimetro lacustre si configurano come una struttura lineare chiusa tra lago e versante collinare-pedemontano, con sviluppo a monte ed esposizione con affaccio verso lago. Discorso a parte per Verbania: comune costituito nel 1939 dall'aggregazione di una serie di centri, di cui Intra e Pallanza i principali, e connotato quindi da una singolare varietà di aspetti urbanistici, specchio delle forti identità originarie, dovute alle differenze sia delle sorti storiche sia del contesto orografico di sviluppo.

L'insieme dei comuni rivieraschi costituisce sistema per la puntuale presenza di edifici religiosi, sia medioevali sia di stampo controriformista, culminanti nei Sacri Monti, tra cui il caso emblematico di Ghiffa, per la forte emergenza di strutture storicizzate per il *loisir* e di ville e giardini storici.

La presenza di questi ultimi definisce un paesaggio antropizzato con connotazione arborea tradizionale e di essenze importate in periodo otto-novecentesco (aspetto che pone l'ambito in stretta connessione con la fascia costiera sud del Lago Maggiore) e segnala come la floricoltura sia sviluppata soprattutto a centro lago, anche in area collinare, mentre a più alta quota si segnala una cultura vivaistica (Alpinia).

Notevole la presenza di cave di materiale lapideo concentrate in comune di Baveno e Mergozzo e anche negli ambiti limitrofi di cemiera (Granito rosa di Baveno, Granito bianco del Montorfano, marmo di Candoglia), connotante per un diffuso utilizzo locale, a iniziare dal XVI secolo e non (Duomo di Milano, San Paolo fuori le mura) e di conseguenza per la formazione di maestranze specializzate.

Entro questo quadro generale si distinguono per il loro ruolo le diverse componenti:



FATTORI STRUTTURANTI

- Sistema delle ville e dei parchi storici (da sottoporre a puntuale individuazione a scala edilizia, nel quadro di livelli di pianificazione comunale o intercomunale); si segnalano, per la rilevanza panoramica: Villa Poss a Intra, Villa Palazzola e Villa Castelli a Stresa, ruderi dell'ex Hotel Eden sulla punta Castagnola a Pallanza, Terme di Baveno;
- strada napoleonica del Sempione con relativi manufatti e opere d'arte (parapetti e punti di sosta e affaccio);
- linea ferroviaria del Sempione con manufatti di pertinenza;
- percorsi devozionali storici Bee-Arizzano-Verbania-Vignone e complesso monumentale di San Martino a Vignone;
- linea Cadoma e fortificazioni (Aurano, Cannero Riviera, Falmenta, Oggebbio, Trarego Viggiona).

FATTORI CARATTERIZZANTI

- Sistema degli edifici romanici afferenti al sistema pievano medioevale, in relazione anche con le pievi attualmente in territorio svizzero (in prima analisi si possono segnalare, per la rilevanza, gli edifici romanici di Baveno, Pallanza, Suna, Montorfano e Mergozzo); sistema degli edifici controriformistici, di cui San Martino di Vignone è un esempio emblematico;
- sistema dei cordoni morenici glaciali dell'Alpe Sincina.

FATTORI QUALIFICANTI

- Sistema dei percorsi porticati in numerosi tratti di lungolago urbani;
- promontorio della Castagnola a Pallanza con i ruderi dell'Hotel Eden;
- Villa e Villino San Remigio a Verbania con parco annesso;
- Santuario Del Carmine a Cannobio;
- San Martino di Vignone;
- sistema delle piazze sul lungolago dei centri abitati storici (Verbania, Stresa, Cannobio, Cannero);
- litorali balneabili;
- sistema dei porti lacustri;
- stazioni storiche dei traghetti navigazione laghi;
- linea ferroviaria storica Stresa-Mottarone e sue pertinenze;
- area Badia San Giovanni ex Preventorio a Cannobio;
- area Colonia Motta a Verbania;
- sistema di case da pascolo di bassa quota;
- lacerti di aree condotte a prato e/o pascolo, in aree di rilevanza panoramica: sistema di alpeggi tra Stresa e Baveno (alpe Airaga, alpe Piaghe, proprietà Borromeo nel comune di Gignese), aree tra Calogna e Magognino, alpe Vidabbia;
- aree delle cave (Baveno, Montorfano e Candoglia);
- tratto strada Gignese-Levo con filare di olmi e faggi e punti panoramici;
- torbiera dell'Alpe Scoccia.

DINAMICHE IN ATTO

L'ambito vede un prevalente mantenimento complessivo della destinazione territoriale per il *loisir* con tutte le strutture a esso legate, con numerose iniziative diffuse o puntuali che hanno assunto un ruolo negli ultimi anni:

- l'affermazione degli interventi di "case di villeggiatura", basati sul recupero dei casali abbandonati a seguito della forte decrescita dell'uso dei boschi. Ciò avviene come parziale alternativa al fenomeno dell'espansione di seconde case che ha alterato negli scorsi cinquant'anni il rapporto costa-collina;
- la valorizzazione dei giardini storici a fronte di una mantenuta tradizione di floricultura e vivaistica;
- le iniziative di recupero di borgate di mezza costa e di restauro di molti edifici, rappresentano una crescente valorizzazione dei centri abitati esistenti con la creazione di molte strutture ricettive
- la valorizzazione delle potenzialità agrituristiche ed escursionistiche;
- la valorizzazione dei collegamenti con le vallate dell'Ossola;

- l'istituzione dell'Ecomuseo del Lago d'Orta e Mottarone;
- episodi di riqualificazione (creazione di nuove passeggiate, nuovi porti) dei lungolago;
- il potenziamento dei percorsi lacustri, anche in funzione dei collegamenti ferroviari.

Tra le dinamiche critiche:

- realizzazione incrementale di antenne per telefonia mobile;
- installazione indiscriminata e non regolamentata di pannelli solari sulle coperture;
- eccessivo sfruttamento idroelettrico dei corsi d'acqua di qualsiasi dimensione e portata, con impatto sul paesaggio visibile ed ecosistema, anche in zone di tutela naturalistica (SIC, ZPS);
- realizzazione di nuova edilizia in centro storico e ampliamenti periferici con caratteri estranei a tipologie tradizionali;
- edificazione intensiva di lottizzazioni a mezza costa a Oggebbio, Vignone, Cannobio, Ghiffa;
- edificazione e lottizzazioni a Mergozzo sul lago, sito di alto interesse panoramico e naturalistico;
- edificazione di alberghi lungo il lago tra Stresa e Baveno con compromissione di ville storiche;
- progressivo inserimento lungo la statale del lago di guard-rail ANAS alti e antiestetici, che tolgono la visuale del lago, rimuovono muretti e manufatti storici, impediscono l'accesso al lago ai pedoni.

A fronte delle dinamiche turistiche si riscontra un processo di abbandono delle attività agroforestali, con:

- sostanziale abbandono, nella zona meridionale, delle attività produttive del bosco;
- abbandono delle superfici agricole, con rinaturalizzazione spontanea e invasione di specie forestali arboree e arbustive, sia autoctone sia, soprattutto nella zona più prossima al lago, di specie esotiche presenti nei parchi delle ville.

CONDIZIONI

Il paesaggio insubrico ha un alto carattere di unicità e di rarità. Esso è la testimonianza dell'imponente azione dei ghiacciai alpini e rappresenta una realtà naturale che si avvantaggia di caratteristiche climatiche particolarmente favorevoli allo sviluppo della vegetazione. L'ecosistema lacustre è particolarmente sensibile alle modificazioni di origine antropica che possono produrre impatti notevoli e avere effetti molto dannosi; perciò è necessario un continuo monitoraggio per intervenire rapidamente, in caso di necessità, con misure che permettano al sistema di mantenere un'elevata resilienza. La stabilità degli ambienti nella piana alluvionale del Toce è da considerarsi bassa.

Si tratta di un paesaggio oggetto di rappresentazioni artistiche e letterarie, meta privilegiata del "Grand Tour", che conserva un fascino unico, dato dalla complessità e dalla mutevolezza dei quadri panoramici, e una rara stratificazione di elementi botanici e architettonici di assoluto valore. Dopo la realizzazione delle infrastrutture storiche (strada e ferrovia del Sempione) e il massiccio intervento in chiave turistica e ricettiva, alcune parti del paesaggio lacustre sono state irrimediabilmente alterate, soprattutto con edificazioni fuori scala per volumetria e tipologia costruttiva, per le quali si pone il difficile tema della riqualificazione. Ciò nonostante, il sistema insediativo e culturale storico ha buona leggibilità, manifesta buone possibilità di valorizzazione integrata, necessitando del riconoscimento di sistemi non sempre adeguatamente valorizzati. Nella piana di Fondo Toce, pur con la creazione dell'area della Riserva naturale, il rapporto con la criticità della presenza industriale e di fabbricati fuori scala appare ancora difficilmente gestibile.

Il rischio più elevato è rappresentato dalla possibilità di un'inadeguata riconversione del patrimonio rurale in turistico, legato alla pressione trasformativa per le seconde case.

Ciò comporta una progressiva perdita di leggibilità del patrimonio edilizio storico, soprattutto in concomitanza con le aree di elevate espansioni turistiche.

Oltre al quadro generale hanno rilievo specifiche situazioni di criticità.

Per gli aspetti storico-culturali e turistici:

- soprattutto in determinati periodi dell'anno, la forte pressione turistica, in particolare sulle isole Borromee, innesca processi deterrenti rispetto ai fattori dell'identità originaria, ad esempio presso l'Isola dei pescatori;
- nonostante la buona continuità d'uso delle grandi strutture per il *loisir*, con una commistione con strutture più recenti, il riallestimento dei lungolago ha abusato nell'uso di elementi contemporanei in stile;
- la fascia costiera, soprattutto nel tratto tra Stresa e Verbania, è stata colpita dall'ammodernamento stradale e dai collegamenti con l'autostrada A26 (svincolo di Baveno);



- mancanza di regolamentazione delle strutture turistiche e di arredo urbano sul lungolago (chioschi, dehors, bancarelle, ecc.);
- abbandono, demolizione o conversione delle ville storiche;
- presenza di disordinati campeggi caravan in zona Fondo Toce.

Per gli aspetti naturalistici e ambientali:

- le cave di Baveno, da cui si ricava il noto granito rosa di Baveno, emergono dal versante del monte Mottarone;
- è in corso un preoccupante aumento dell'eutrofizzazione delle acque del Lago di Mergozzo, che si caratterizza sinora per essere uno dei pochi laghi subalpini oligotrofici, con bassa concentrazione di fosforo, ottima trasparenza delle acque, minima percentuale di saturazione dell'ossigeno delle acque profonde;
- le utilizzazioni irrazionali provocano degrado della qualità paesaggistica ed ecologica del bosco, come il taglio a scelta commerciale con prelievo indiscriminato dei grandi alberi nei boschi, con uso di personale non specializzato;
- è diffuso il degrado di castagneti per fattori diversi, quali incendio, collasso colturale o più semplicemente per abbandono.

INDIRIZZI E ORIENTAMENTI STRATEGICI

La strategia fondamentale dell'ambito deve essere indirizzata a una prospettiva di tutela attiva, che salvaguardi i valori straordinari presenti (sia storico-culturali sia naturalistici) pur nella continuità degli utilizzi turistici ormai consolidati.

In riferimento alle risorse disponibili, le azioni strategiche e le linee normative devono indirizzarsi verso:

- conservazione integrata del patrimonio edilizio storico delle borgate e dei nuclei isolati anche con funzione di residenza per villeggiatura, contenendo il nuovo consumo di suolo;
- conservazione del patrimonio delle ville storiche, anche novecentesche, con i relativi giardini e parchi, evitando la frammentazione o separazione del rapporto villa-giardino e promuovendo la fruizione pubblica dei luoghi; controllo delle trasformazioni d'uso turistico ricettive dei complessi villa-giardino, verificando la compatibilità in rapporto alla conservazione degli elementi caratterizzanti dei luoghi (parcheggi, impianti tecnologici, attrezzature di servizio);
- valorizzazione culturale con il miglioramento dell'accessibilità e dell'offerta fruitiva delle attività caratterizzanti i primi rilievi collinari;
- valorizzazione della peculiarità dei porti lacustri storici e dei collegamenti via lago;
- ulteriore valorizzazione dei luoghi del *loisir* storicamente consolidati e riconosciuti per fama, promuovendo in particolare le valenze storiche dei luoghi; sistemazione della fascia lacustre curando la continuità dei percorsi ciclabili e pedonali;
- contenimento degli interventi di potenziamento infrastrutturale non strettamente connessi a esigenze di sicurezza;
- attenzione alle aree estrattive, rispettando le esigenze di percezione del paesaggio e valorizzandone il sapere consolidato e legato alle attività e ai mestieri tradizionali dei luoghi;
- valorizzazione e potenziamento del rapporto lago-montagna, anche nell'ottica di alleggerimento della pressione turistica sulle sponde del lago, indirizzando a una fruizione più ampia del territorio (con la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili di facile accessibilità lungo le medie pendici, dalle quali si può godere di visuali ad alto valore paesaggistico);
- nella piana alluvionale del Toce, correzione dell'elevato impatto visuale degli insediamenti industriali esistenti e integrazione dell'insorgenza di nuove infrastrutture e insediamenti industriali e commerciali, in un'ottica di salvaguardia e di recupero del contesto paesaggistico.

Per gli aspetti naturalistici le riserve speciali, già presenti, andrebbero ampliate nei confini e portate a una più marcata caratterizzazione, intervenendo per migliorare struttura e composizione del bosco.

Per le superfici forestali deve essere incentivata la gestione attiva, multifunzionale e sostenibile; in particolare è opportuno:

- favorire una corretta gestione selvicolturale delle superfici forestali;
- incentivare la conversione attiva a fustaia dei popolamenti cedui a prevalenza di faggio, con priorità per i popolamenti invecchiati e delle stazioni più stabili;
- negli interventi selvicolturali di qualsiasi tipo (tagli intercalari, di maturità/rinnovazione), valorizzare le specie spontanee rare, sporadiche o localmente poco frequenti conservandone i portaseme e mettendone in luce il novellame, per il loro ruolo di diversificazione del paesaggio e dell'ecosistema;
- negli interventi selvicolturali di qualsiasi tipo (tagli intercalari, di maturità/rinnovazione), prevenire l'ulteriore diffusione di robinia e altre specie esotiche; in particolare, nei boschi a prevalenza di specie spontanee la gestione deve contenere la robinia e tendere a eliminare gli altri elementi esotici (ailanto, quercia rossa, conifere ecc.), soprattutto se diffusivi, o le specie comunque inserite fuori areale;
- valorizzare gli alberi monumentali o comunque a portamento maestoso all'interno del bosco, oltre al mantenimento di una quantità sufficiente di alberi maturi, deperenti e morti in piedi e al suolo, in misura adeguata per la tutela della biodiversità.

Per gli aspetti infrastrutturali in genere e insediativi è importante:

- regolamentare con piani specifici l'installazione di antenne per telefonia mobile e tralicci per linee elettriche ad alta tensione;
- regolamentare, nel rispetto di ecosistemi e paesaggio, lo sfruttamento idroelettrico, in particolare quello di privati e con piccole portate, mediante piani compatibili concertati tra gli enti a tutti i livelli;
- regolamentare con specifici piani il numero e le caratteristiche degli ampliamenti delle sedi stradali, le caratteristiche dei manti stradali e in particolare i guard-rails e barriere, da studiare in modo che non siano antiestetici e non ostruiscano visuali e conservando elementi e manufatti storici;
- regolamentare l'installazione dei pannelli solari con norme specifiche nei piani regolatori;
- regolamentare l'attività edilizia e il mantenimento d'uso dei materiali tradizionali e delle lavorazioni artigianali con norme specifiche nei piani regolatori;
- regolamentare e limitare la demolizione e sostituzione edilizia nei nuclei insediativi storici, anche minori (frazioni), in particolare di strutture collettive antiche come forni, lavatoi, torchi, ecc.;
- regolamentare nei piani regolatori la gestione dell'attività edilizia sulle ville di lago e i relativi parchi e giardini, con censimento di tutte quelle esistenti e denominazione per tutte di "interesse storico architettonico", con relativi limiti alla trasformazione;
- regolamentare nei piani regolatori le caratteristiche dei campeggi;
- regolamentare nei piani regolatori le caratteristiche dei porti, dei moli, degli approdi e dei centri velici;
- regolamentare nei piani territoriali lo sviluppo e la riqualificazione dei percorsi di lungolago, in modo che siano omogenei nei diversi comuni;
- regolamentare e limitare con strumenti urbanistici coordinati l'edificazione e le espansioni residenziali dell'area da Ghiffa al confine svizzero;
- recuperare e valorizzare il turismo escursionistico sui precorsi culturali e storici (Griffa - Trinità, Cannobio, Carmine, Vignone - San Martino);
- consolidare e riorganizzare il tessuto di carattere suburbano a ovest del centro di Cannobio, con particolare attenzione al ruolo strutturante dell'ansa del torrente Cannobino e della linea di pedemonte;
- evitare la saldatura dei centri di lungolago tra Cannero, Ghiffa e Verbania;
- contenere la crescita a carattere dispersivo e salvaguardare le pause del costruito sul lungolago del Golfo Borromeo e sul lungolago nord del lago di Mergozzo;
- arrestare la crescita insediativa a carattere dispersivo sul lungolago tra i centri di Baveno e Stresa e a sud di Stresa;
- sottoporre a tutela maggiormente restrittiva l'area del lago di Mergozzo.



Elenco delle Unità di Paesaggio comprese nell'Ambito in esame e relativi tipi normativi

Cod	Unità di paesaggio	Tipologia normativa (art. 11 NdA)	
1201	Stresa Baveno e le Isole Borromee	IV	Naturale/rurale o rurale alterato da insediamenti
1202	Il Vergante Verbano	VII	Naturale/rurale e rurale a media rilevanza e integrità
1203	Mergozzo e il Montorfano	IV	Naturale/rurale o rurale alterato da insediamenti
1204	Verbania e la Fascia Lacustre	V	Urbano rilevante alterato
1205	Nuclei rurali dell'alto Verbano	VI	Naturale/rurale o rurale a media rilevanza e buona integrità
1206	Cannero, Cannobio e l'alta riviera del lago Maggiore	IV	Naturale/rurale o rurale alterato da insediamenti

Tipologie architettoniche rurali, tecniche e materiali costruttivi caratterizzanti

Unità di paesaggio	Descrizione	Localizzazione
1204	Pietra da cantoni, cornice paramento, pavimentazione	Diffusa nell'UP
1204	Decorazioni e pitture: Meridiana, immagini devozionali, trompe l'oeil	Diffuse nell'UP

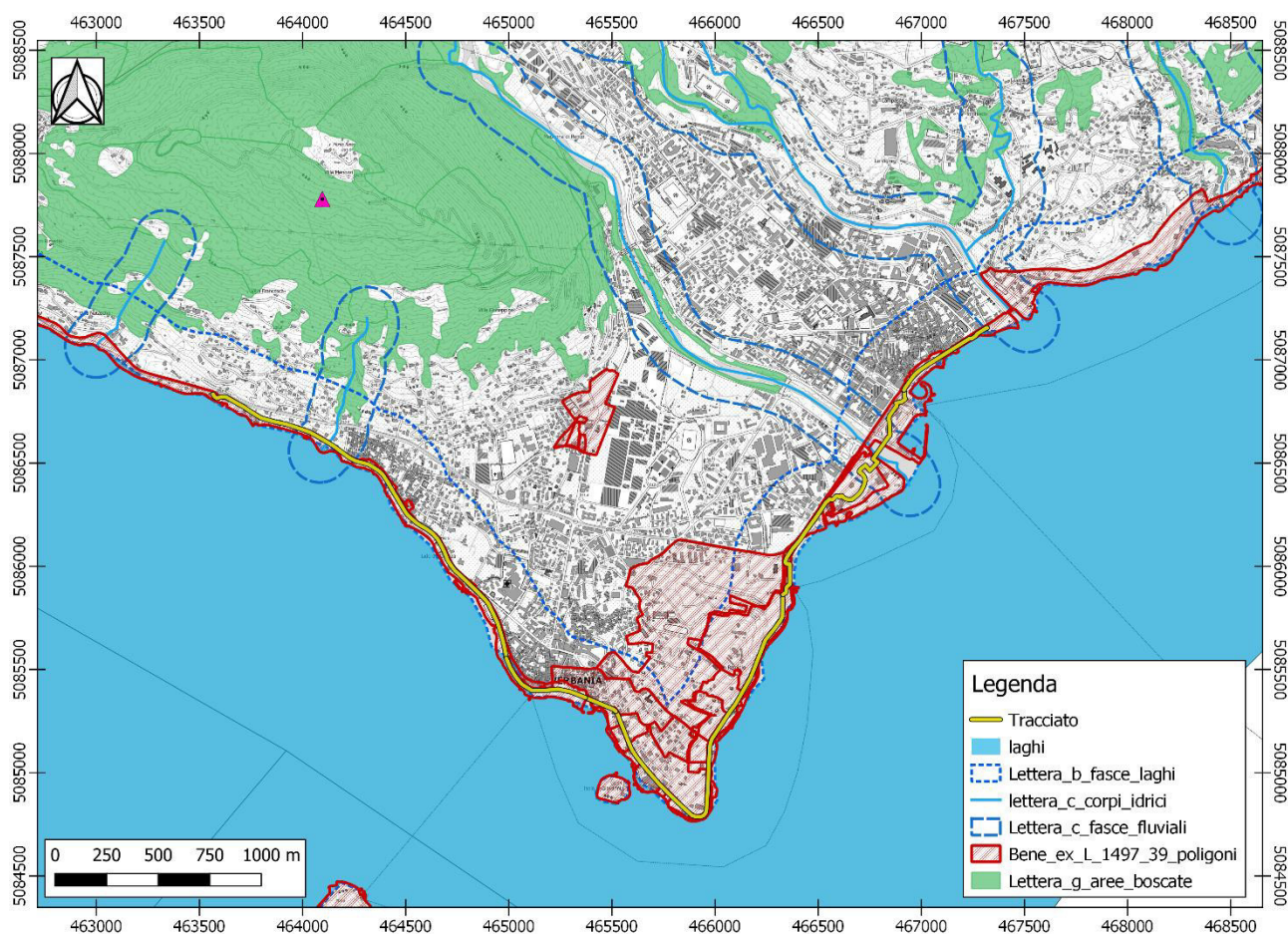


Figura 18. Estratto della Tavola 2 "Beni paesaggistici" del PPR della Regione Piemonte, con indicato il tracciato in progetto.

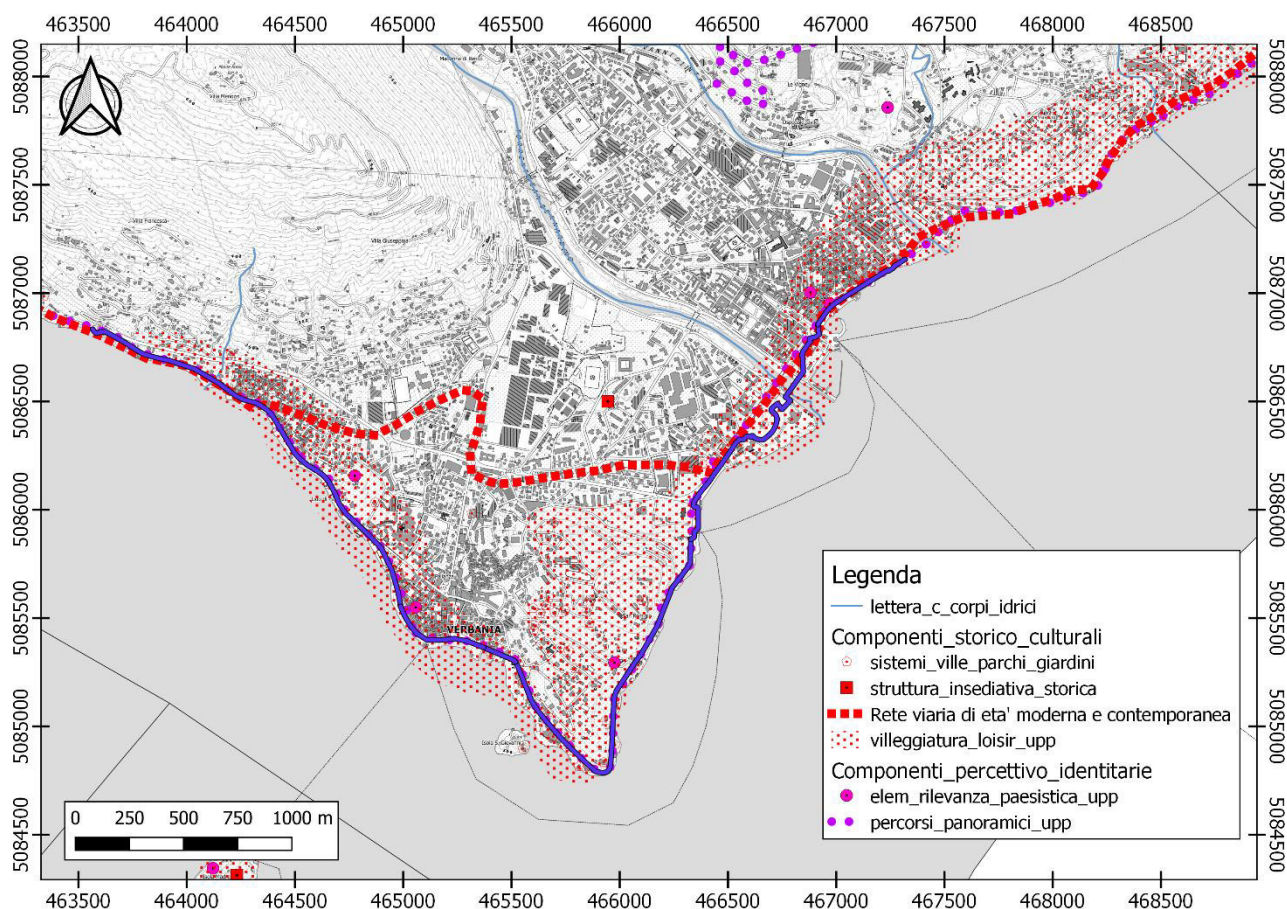


Figura 19. Estratto Tavola P4 "Componenti paesaggistiche" del PPR della Regione Piemonte, con indicato il tracciato in progetto.

Alcuni tratti della ciclabile ricadono in area vincolata dalla fascia di rispetto di 150 m dei corsi d'acqua (art.14 del PPR), ma trattandosi principalmente di opere realizzate su viabilità esistente non si segnalano interferenze con i corsi d'acqua per quanto riguarda la parte iniziale del tracciato. L'unico corso d'acqua coinvolto direttamente è il Torrente San Bernardino, dove sarà realizzata la nuova passerella.

Il nuovo ponte non andrà ad interferire con il naturale deflusso delle acque, le due pile di sostegno saranno realizzate ai margini lungo le sponde senza creare elemento di disturbo all'interno dell'alveo.

La passerella contribuirà a migliorare la percorribilità pedonale e ciclabile, rispettando quanto indicato dal PPR poiché presenta un basso impatto ambientale e paesaggistico. Si provvederà a migliorare e riqualificare l'area rimuovendo le pile del vecchio ponte ferroviario che sono ancora presenti all'interno dell'alveo.

Riguardo le sponde del Torrente, si prevedono impatti sulla vegetazione spondale limitati alla durata della fase di cantiere in quanto sarà necessario consentire l'accesso all'area ai mezzi e agli operatori. Ultimati i lavori, la vegetazione spondale riprenderà con il tempo ad occupare le due sponde in modo naturale, ripristinando lo stato dei luoghi attuale.

Per quanto concerne i materiali utilizzati in progetto e le finiture, sia per la passerella sia per il tracciato ciclabile, si rimanda al capitolo 4 e alla descrizione delle opere in progetto.



In riferimento ai lavori da svolgere in alveo, invece, si rimanda a quanto indicato nella Relazione sulla valutazione dell'impatto ambientale SP_VIA.

Altro ambito vincolato dal PPR è rappresentato dal Lago Maggiore (art. 15 del PPR), un invaso di particolare pregio per la sua rilevanza sotto il profilo paesaggistico. Gli interventi in progetto non andranno ad interferire con la qualità delle acque e con il livello idrico del bacino, non essendo previsti prelievi.

Sarà valorizzato il sistema di viabilità minore e dei belvedere, infatti la nuova passerella pretende di ridurre le interferenze che si vanno a creare tra la nuova struttura e la rete viaria e infrastrutturale esistente e garantendo una continuità lineare. La nuova infrastruttura intende limitare il suo sviluppo in lunghezza e, soprattutto, non mutare la visuale dai vari punti panoramici del lago, ma proporre, bensì, nuovi punti panoramici in favore di pedoni e ciclisti. Saranno implementati i parcheggi nella zona limitrofa all'imbarco dei traghetti, in modo da rendere più fruibile questo servizio ricettivo e turistico. Non si prevedono implementazioni di porti o pontili sul lago.

Gli interventi in progetto non andranno ad impattare sulle ville e sui giardini considerati beni di rilevanza paesaggistica (art. 26 del PPR). Nello specifico il tracciato che attraversa il parco di Villa Maioni sarà realizzato sul sentiero esistente, senza interferire con le aree verdi del parco e tantomeno con l'edificio che non verrà interessato dal progetto.

Il tracciato lungo lago rappresenta un elemento classificato come percorso panoramico (art. 30 del PPR). La nuova ciclabile garantirà una migliore fruizione di questo percorso, garantendo nuove prospettive di visuale per coloro che intendono effettuare gli spostamenti su piste ciclabili.

Con gli interventi in progetto si prevede di incentivare il trasporto ciclabile, contribuendo a ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico presente nelle zone lungo lago; sarà implementata e migliorata la segnaletica stradale e saranno riorganizzate le aree adibite a parcheggio, in modo da renderle più fruibili. Lungo il tracciato della ciclabile, considerato di interesse paesaggistico ambientale, non si prevede l'installazione di cartelli pubblicitari o di alberature che andranno a schermare le visuali paesaggistiche.

2.3.4. Il nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR) della Regione Piemonte

Il Consiglio Regionale del Piemonte, con DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011, ha approvato il nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR). Il nuovo Piano sostituisce il Piano Territoriale Regionale approvato nel 1997, ad eccezione delle norme di attuazione relative ai caratteri territoriali e paesistici (articoli 7, 8, 9, 10, 11, 18bis e 18ter) che continuano ad applicarsi fino all'approvazione del Piano Paesaggistico Regionale.

La matrice territoriale sulla quale si sviluppano le componenti del piano si basa sulla suddivisione del territorio regionale in 33 Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT); in ciascuno di essi sono rappresentate le connessioni positive e negative, attuali e potenziali, strutturali e dinamiche che devono essere oggetto di una pianificazione integrata e per essi il piano definisce percorsi strategici, seguendo cioè una logica

policentrica, sfruttando in tal modo la ricchezza e la varietà dei sistemi produttivi, culturali e paesaggistici presenti nella Regione.

Il Quadrante nord-est raggruppa le Province del Verbano-Cusio-Ossola, di Biella, di Novara e di Vercelli, e quindi gli Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT) di Domodossola, Verbania-Laghi, Borgomanero, Novara, Vercelli, Borgosesia e Biella. Dopo quello metropolitano è il quadrante che presenta le maggiori potenzialità e capacità di contribuire allo sviluppo regionale. Esse derivano principalmente dalla massa demografica e occupazionale, dai sistemi locali industriali e agro-industriali orientati all'innovazione attraverso legami con la ricerca e la formazione superiore, dalla logistica locale e di lungo raggio, dalla valorizzazione del patrimonio naturale e storico-culturale, in particolare nel distretto dei Laghi.

Il comune di Verbania ricade all'interno dell'ambito "02 Verbania-laghi".

AIT N. 2 VERBANIA-LAGHI

1. Componenti strutturali

L'Ambito occupa quasi per intero l'affaccio piemontese al lago Maggiore. L'insediamento (102.200 abitanti circa), comprende la conca del Lago d'Orta (condivisa per la parte in provincia di Novara con l'Ait di Borgomanero) e il bacino del torrente Strona, affluente del Toce, occupando poi lo sbocco pianeggiante del fondovalle del Toce. L'eccezionalità climatica e paesaggistica, la prossimità all'avampese urbanizzato novarese e lombardo, la posizione di cerniera con il Canton Ticino, la gravitazione del vasto e popolato bacino interno del Toce sono alla base del suo sviluppo, che da tempo si fonda sul turismo, sull'industria (presenza di un distretto industriale ad Omega), sui servizi e, più recentemente, sulle funzioni amministrative del capoluogo della provincia Verbano-Cusio-Ossola. Tra i suoi punti di forza il capitale sociale, imprenditoriale, cognitivo e istituzionale rappresentato dal sistema distrettuale dei casalinghi (centrato su Omegna, ma condiviso con l'Ait di Verbania) e in parte da quello della rubinetteria (al confine con l'Ait di Borgomanero), i cui limiti sono dati dalla crescente dipendenza esterna per forniture e servizi qualificati.

Le componenti strutturali principali da considerare in termini di potenzialità e di criticità sono anzitutto le condizioni climatiche, fitogeografiche e paesaggistiche lacustri alla base di un'immagine e di un'attrezzatura ricettiva turistica di primaria importanza, la quale a sua volta ha contribuito a creare un paesaggio edificato storico di pregio, ma, negli ultimi decenni anche una crescita problematica in termini di carico edilizio, sprawl urbano, congestione del traffico, eccessiva concentrazione della fruizione turistica, inquinamento delle acque. Vi sono inoltre rilevanti risorse primarie, soprattutto forestali (sottoutilizzate), minerarie (industria lapidea per cui valgono le considerazioni già fatte a proposito dell'Ait Domodossola), pedologico-climatiche (vivaismo e floricoltura, facenti parte di una filiera produttiva estesa a tutto il pedemonte piemontese nord-orientale). Il patrimonio ambientale della montagna interna, ampiamente protetto (parco nazionale della Val Grande) presenta potenzialità di maggior fruizione. Rilevantissimo è il patrimonio storico-architettonico (Isole Borromee, architettura alberghiera, ville e parchi di fine XIX, inizio XX secolo, centri storici ecc). La prossimità all'area più sviluppata del Nord-ovest (Milano, Novara, Varese), la buona accessibilità autostradale, la vicinanza all'aeroporto della Malpensa, alla stazione TAV di Novara e, in prospettiva, al Gottardo; la collocazione



lungo corridoio 24 sono tutte condizioni infrastrutturali favorevoli, che attendono però diversi interventi (in parte in progetto) per realizzarsi appieno. Una notevole risorsa è rappresentata dal capitale fisso, cognitivo, sociale e istituzionale dell'industria manifatturiera, localizzata prevalentemente nella piana di sbocco del Toce nei pressi di Omegna, in parte legata ai sistemi produttivi metallurgici (rubinetteria, casalinghi) del vicino di Borgomanero, ma con specializzazioni tecnologicamente avanzate (valvolame, beni strumentali), su cui possono innestarsi processi di riconversione qualitativa dei settori maturi. In relazione a ciò va sottolineata la presenza di alcune attività terziarie avanzate (università, parco scientifico- tecnologico, reparti ospedalieri specializzati) come nuclei di potenziali specializzazioni locali ad alto valore aggiunto.

2. Sistema insediativo

Le due maggiori polarità insediative sono costituite dal continuum urbano tra i laghi d'Orta e Maggiore (conurbazione Omegna-Gravellona Toce) ed il polo Verbania-Intra. Nelle due conurbazioni si rileva un'elevata dispersione insediativa con conseguente elevato consumo di suolo anche per effetto dello sviluppo periurbano che, soprattutto a ridosso dei laghi, ha profondamente modificato la configurazione della mobilità incidendo significativamente sull'efficienza dell'insieme delle infrastrutture.

Le aree di nuovo insediamento, concentrate nei comuni di Gravellona Toce, Baveno e nella parte pedemontana della conurbazione Verbania-Intra, sono prevalentemente collocate in modo molto disperso e casuale rispetto all'insediato. Le aree, tra le quali si rileva un'elevata quantità di aree dismesse o sottoutilizzate, sono concentrate essenzialmente nella conurbazione di Omegna-Gravellona Toce, lungo la s.s. n. 229 ed in prossimità dello svincolo dell'Autostrada dei Trafori.

3. Ruolo regionale e sovraregionale

Per l'Ait Verbania, si registra una maggiore integrazione con l'area di gravitazione lombarda (Varese, Milano) che con quella piemontese (soprattutto Novara). Un esempio significativo, in questo senso, è fornito dalla forte dipendenza dal polo universitario milanese, prevalentemente per le buone condizioni di accessibilità rispetto alla connessione con Torino (solo il 22,5% degli studenti residenti nel Verbano è iscritto in territorio piemontese).

L'ambito è caratterizzato da una connessione diretta con il Corridoio 24, un facile accesso a Malpensa e un potenziale collegamento con l'asse del Gottardo; inoltre, è nella condizione di poter fruire sia del potenziamento della linea ferroviaria Novara-Sempione sia degli interventi di irrobustimento del telaio della rete del ferro nel più ampio territorio transfrontaliero, che mettono in connessione le due tratte di trafori (Sempione Loetschberg a ovest e Gottardo a est), e migliorano i collegamenti interregionali legati al sistema aeroportuale milanese.

L'Ait Verbania costituisce un polo di attrazione turistica di livello internazionale che lo accomuna alla regione insubrica (Canton Ticino, Province di Novara, Varese, Como e Lecco).

Come ente provinciale, l'Ait partecipa alla Fondazione delle Province del Nord Ovest e al tavolo interregionale dell'Adria Po Valley; gioca un ruolo internazionale come cerniera transfrontaliera con il cantone svizzero del Valais e tramite la Val Vigizzo con il Canton Ticino, per flussi turistici, attività culturali, pendolarità lavorativa e dei servizi. Queste relazioni, in particolare con il Ticino, sono rafforzate e consolidate attraverso la cooperazione territoriale dell'Interreg IIIA Italia-Svizzera (ben 18 progetti con

capofila Ait Verbania e Cantone Ticino, soprattutto Locarno). Il suo territorio è ricompreso nell'area di cooperazione dell'Euroregione Alpi-Mediterraneo.

4. Dinamiche evolutive, progetti, scenari

Il percorso evolutivo dell'Ait è storicamente segnato dalla specializzazione turistica, a lato della quale – e in parziale contrapposizione – si sono anche sviluppate le altre attività tradizionali già ricordate (industria manifatturiera ed estrattiva, floricoltura e vivaismo). I limiti della crescita quantitativa indotta dal turismo suggeriscono ora progetti che puntano su un turismo diverso, inserito a livelli di maggior qualità e complessità, in filiere più articolate, comprendenti le risorse ambientali e culturali dell'entroterra lacustre e in circuiti estesi all'intera regione insubrica. Per quanto riguarda l'industria e il distretto dei casalinghi in particolare, si prospetta una riqualificazione basata su innovazione tecnologica, servizi e design, che sarebbe favorita dalla presenza di alcune grandi imprese di rinomanza mondiale (Alessi, Bialetti, Lagostina, ecc.). Anche in relazione a queste dinamiche si prospetta uno sviluppo urbano più qualitativo che quantitativo, trainato da attività tecnologicamente avanzate, corsi universitari e ricerca.

Entrambe queste linee progettuali presuppongono sia una maggior tutela dell'ambiente e del paesaggio, sia migliori collegamenti internazionali (Corridoio 24, Malpensa, Gottardo attraverso la Gronda Nord), sia una maggiore permeabilità delle connessioni ferroviarie transregionali (Canton Ticino, Provincia di Varese, Provincia di Como, Province di VCO e Novara). Il progetto di interscambio imperniato su Movicentro dovrebbe inoltre incentivare l'uso del mezzo pubblico, specie su ferro, per la mobilità interna e interprovinciale.

5. Progettazione integrata

La progettazione territoriale integrata d'area vasta è particolarmente attiva e presenta una buona potenzialità. In particolare ultimamente si registra un promettente avvio che vede il contrasto alla tendenza di frammentazione del sistema territoriale e la proposta di obiettivi organici e unitari e convergenti. Il Comune di Verbania, capofila a livello provinciale del recente PTI, ha assunto il ruolo di supporto alla definizione degli obiettivi strategici di sviluppo e di promotore per la concertazione e l'aggregazione tra i differenti attori (comprese le dieci comunità montane, e i comuni di Belgirate e Verbania).

La dimensione territoriale coinvolta dall'attivazione di un processo di coordinamento delle analisi e delle iniziative (conurbazione dei laghi) abbraccia un'area che comprende i Comuni del golfo Borromeo, quelli della fascia Ghiffa-Cannobio e la costellazione di comunità collinari del Verbano e del Cusio gravitanti naturalmente sui centri di riferimento storicamente definiti. Queste ultima fase di progettazione integrata viene associata ad una attuale riproposizione di una riflessione su passate esperienze sovracomunali di pianificazione territoriale e di gestione di servizi impegnate su progetti di interesse comune (governo amministrativo dell'asse Verbania-Omegna come potente fattore di coesione a servizio coesione della provincia e uno strumento di crescita armoniosa e condivisa di comunità locali, Piano di sviluppo industriale del basso Toce e PRG Intercomunale). A questo proposito, tra gli obiettivi, viene richiamata la necessità di iniziative congiunte sostenute dai comuni rivieraschi e dalle comunità montane nel campo infrastrutturale (rafforzando i legami tra Casale, Gravellona e Verbania) e



dell'assetto idrogeologico attraverso politiche relative al ciclo dell'acqua nel suo complesso e alla manutenzione del territorio montano.

Le prospettive della progettazione integrata sono fondamentalmente rivolte al potenziamento dell'offerta turistica tradizionale, legato ad un discorso di qualità urbana nelle aree prospicienti il lago (ricettività alberghiera e campeggi), e dell'industria, attraverso il sostegno della crescita economica fondata sull'innovazione del sistema produttivo e il rafforzamento l'efficienza delle eccellenze produttive locali: turismo, lapideo, florovivaismo, casalingo e il recupero del Tecnoparco del Lago Maggiore. Tali prospettive di sviluppo fanno esplicitamente "presa" su risorse territoriali specifiche dell'ambito, in particolare per quanto riguarda le risorse culturali e ambientali per lo sviluppo turistico e la presenza di sistemi produttivi specializzati che raggiungono livelli di eccellenza. Inoltre ulteriori settori strategici per l'Ait risultano essere la promozione di fonti energetiche rinnovabili e il potenziamento della formazione universitaria nel settore dell'innovazione. Potrebbero essere maggiormente valorizzate alcune potenzialità di tipo immateriale come il capitale sociale e organizzativo locale, a questo proposito dai documenti analizzati risulta emergere la necessità di un'ottimizzazione della spesa sociale con sinergia di progettazione e gestione dei servizi tra comuni e le comunità montane.

6. Interazioni tra componenti

Interazioni positive, generatrici di sinergie a scala locale possono derivare da un'immagine turistica estesa al patrimonio ambientale e culturale, miglior accessibilità, manifestazioni, fiere, mostre, congressi, vivaismo e artigianato lapideo. La riconversione industriale va legata alle attività di ricerca e di formazione superiore, al settore ospedaliero, a un miglioramento della qualità della vita sinergico con le azioni di salvaguardia ambientale e paesaggistiche, al controllo del carico residenziale, alla qualità dei servizi. Criticità da interazioni negative tra componenti o mancate interazioni positive a livello locale riguardano i freni alla riqualificazione del settore turistico derivanti dalla rendita di posizione di cui godono comunque molti operatori tradizionali, grazie a un turismo di massa (inclusive tour, fine settimana) che genera sovraffollamento, congestione, degrado qualitativo degli esercizi alberghieri; il deterioramento paesaggistico che deriva dalla crescita del carico immobiliare costiero, del traffico e dallo sprawl urbano. Analogamente il mantenimento e la riqualificazione dei sistemi produttivi distrettuali deve far parte di un disegno di innovazione tecnologica, di creazione di servizi e di ricollocazione del lavoro (formazione, trasferimento tecnologico, marketing, design ecc) che riguarda l'intero VCO assieme all'Ait di Borgomanero e di Borgosesia.

AIT.2 - Verbania - Laghi

Tematiche	Indirizzi
Valorizzazione del territorio	Conservazione e gestione del patrimonio naturalistico-ambientale, paesaggistico e architettonico con particolare riguardo alle potenzialità presenti sul territorio come il Parco della Val Grande, le Isole Borromee, l'architettura d'epoca e i giardini sui laghi, i centri storici, il Sacro Monte di Ghiffa. Controllo dell'uso e dello stato ambientale delle risorse idriche anche attraverso la prevenzione del rischio idraulico (con particolare riguardo al fiume Toce). Contenimento della dispersione insediativa e riordino urbanistico della "conurbazione dei laghi", in particolare nelle zone limitrofe a Cannobio, Cannero, Griffa e Verbania. Recupero dei siti da bonificare e attivazione del Parco agricolo del Toce. Difesa della qualità ambientale urbana anche come fattore per l'attrazione di imprese innovative. Potenziamento dei servizi scolastici superiori, universitari e ospedalieri. Valorizzazione, anche a livello istituzionale, del ruolo di cerniera transfrontaliera con il Cantone Ticino.
Risorse e produzioni primarie	Uso sostenibile del potenziale energetico derivante dall'utilizzo delle risorse forestali ed estrattive, conferma/potenziamento della consolidata tradizione artigianale connessa alla filiera bosco-legno. Conferma/potenziamento delle attività connesse alla floro-vivaistica.
Ricerca, tecnologia, produzioni industriali	Presenza del Distretto dei casalinghi: sostegno alla riqualificazione fondata su innovazione tecnologica, servizi alle imprese, formazione e design. Sviluppo nei poli di Verbania (Tecnoparco), Stresa e Omegna di attività di ricerca, servizi specializzati e formazione superiore, legate alle principali vocazioni della Provincia: - gestione e valorizzazione ambientale; - produzione energetica, turismo; - pietre ornamentali; - floro-vivaismo; - casalinghi. La vocazione produttiva tecnologica-industriale che caratterizza l'ambito favorisce relazioni sovralocali con Malpensa, la regione metropolitana milanese e il Corridoio 24.
Trasporti e logistica	Potenziamento attraverso il raddoppio ferroviario della tratta Vignale (Novara)-Oleggio-Arona (come previsto all'interno dell'Intesa Generale Quadro stipulata tra il Governo e la Regione Piemonte in data 23 Gennaio 2009).
Turismo	Riqualificazione e diversificazione dell'offerta turistica lacuale attraverso la valorizzazione della sua immagine internazionale e la sua integrazione con: - attività sportive, congressuali e formative, manifestazioni culturali e fieristiche (Parco agricolo del Toce); - i circuiti dell'entroterra alpino (con AIT Domodossola), basati sulle risorse ambientali e paesaggistiche, l'artigianato e i prodotti tipici; - i circuiti dei laghi a scala transregionale (regione Insubrica). Estendere l'offerta turistica anche ai territori limitrofi collinari ricchi di borgate e ville storiche.



3. RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE



Estratto ortofoto del tratto iniziale.



Figura 20. Foto_1_Intersezione SS34 con via Paolo Troubetzkoy.

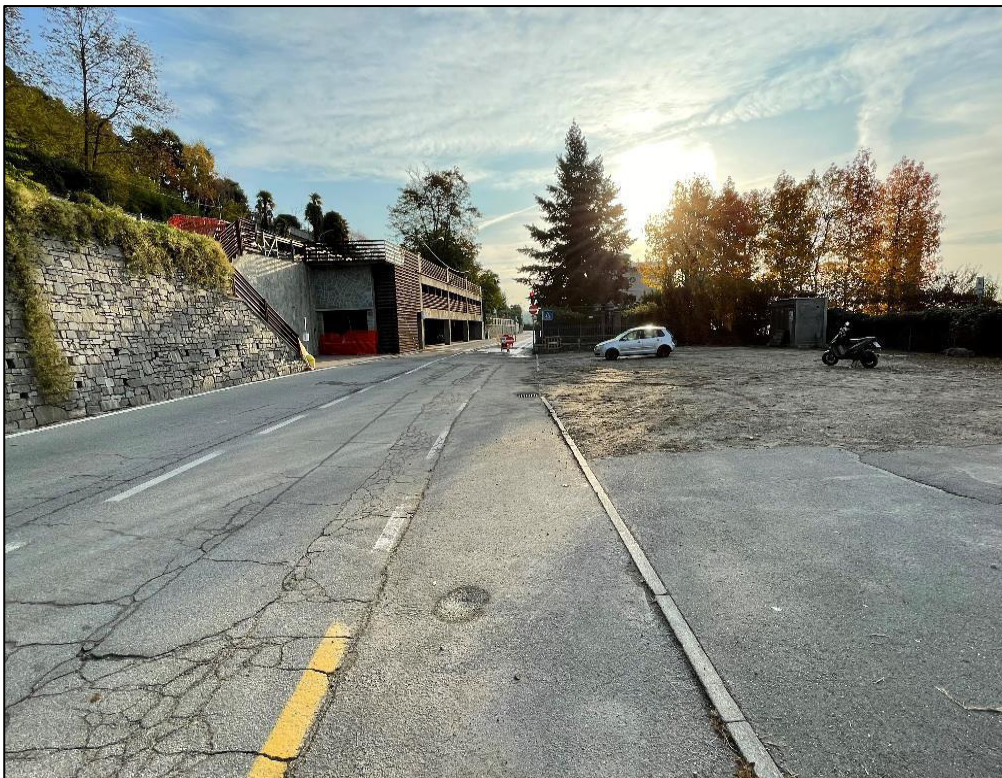


Figura 21. Foto_2_Sulla destra Parcheggio non asfaltato, sulla sinistra Parcheggio multipiano.

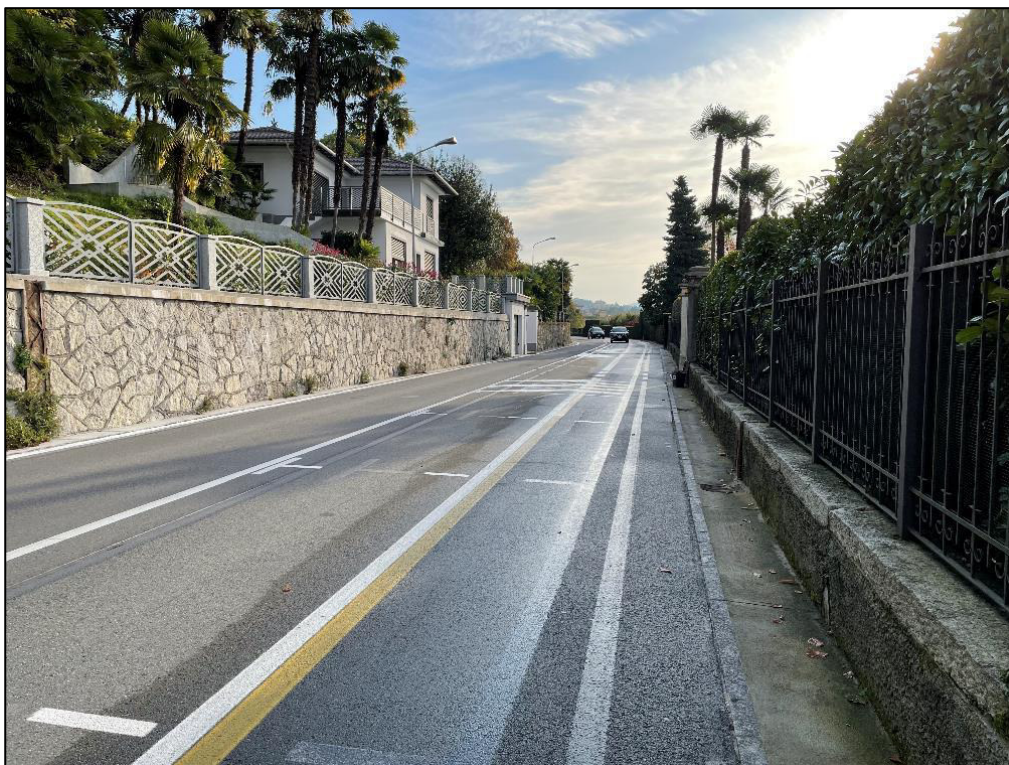


Figura 22. Foto_3_Sezione tipo carreggiata di Suna.



Estratto ortofoto.



Figura 23. Foto_4_Centro urbano Suna.



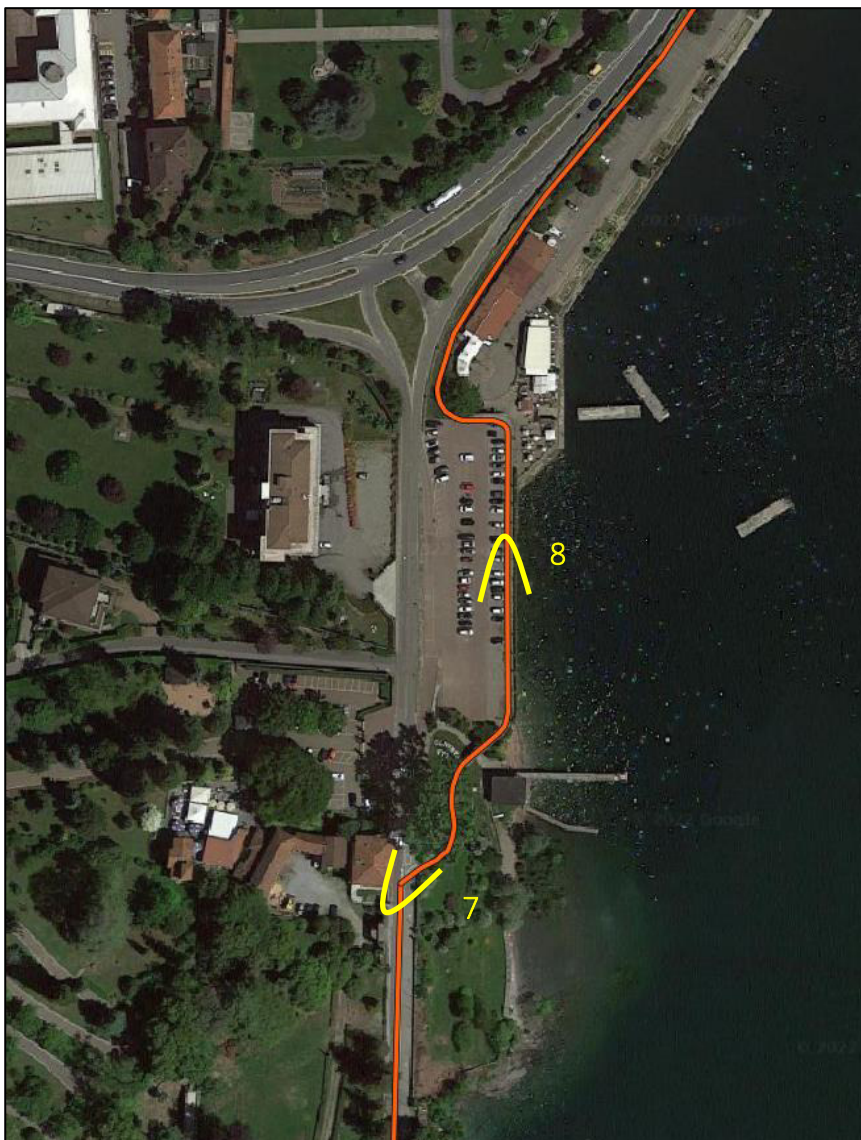
Estratto ortofoto.



Figura 24. Foto_5_Corso Tonolli a Pallanza.



Figura 25. Foto_6_Corso Zanitello.



Estratto ortofoto.

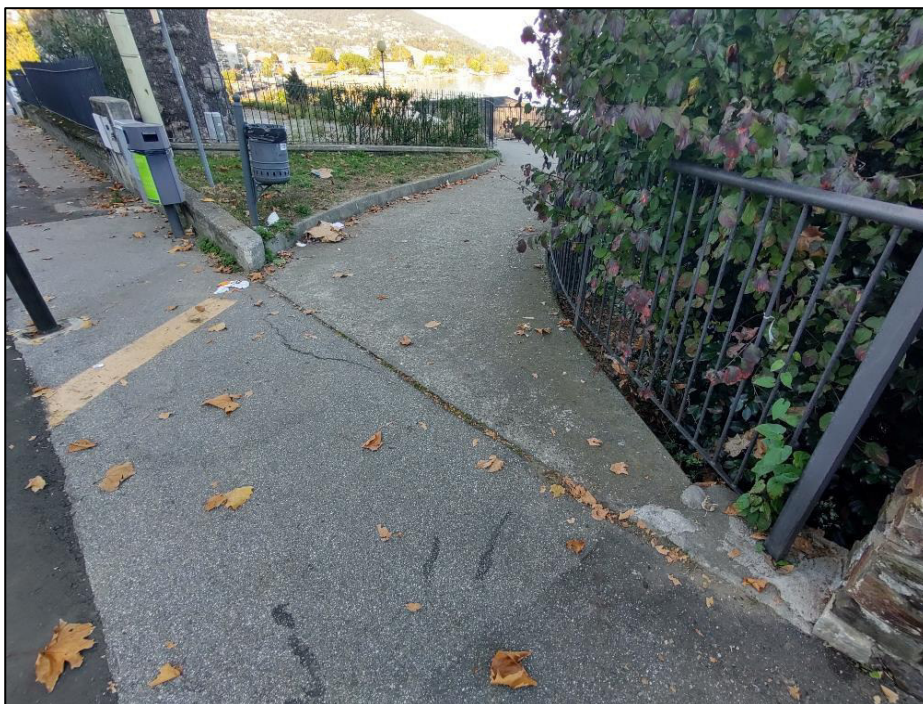


Figura 26. Foto_7_Inizio percorso pedonale su via Vittorio Veneto.

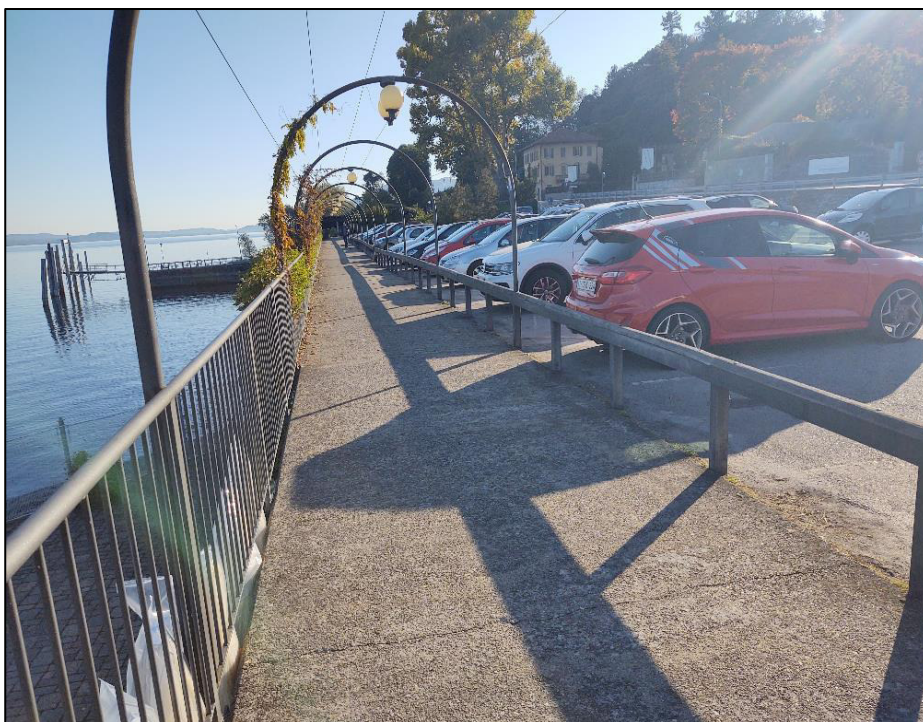
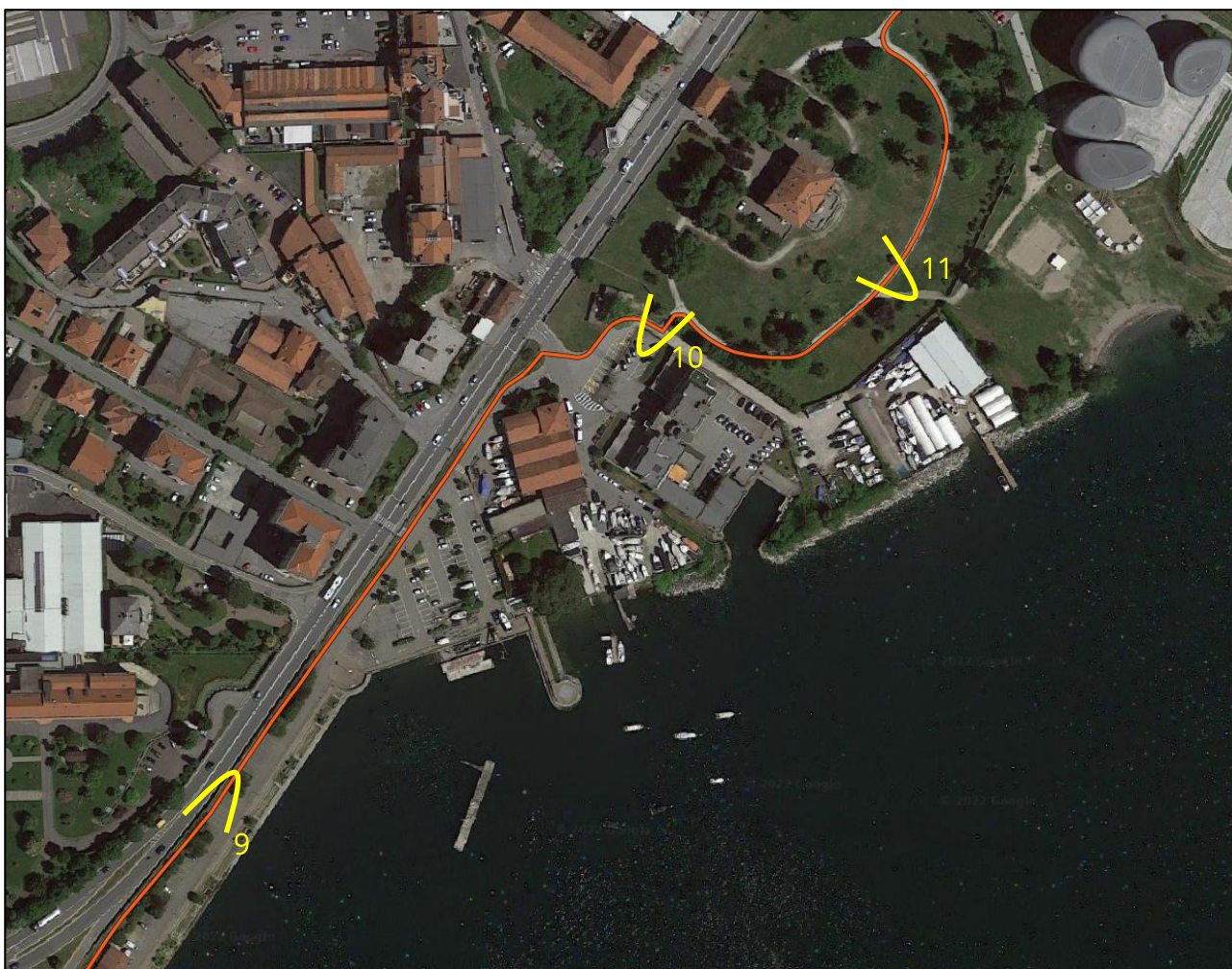


Figura 27. Foto_8_Percorso pedonale adiacente al parcheggio.



Estratto ortofoto.

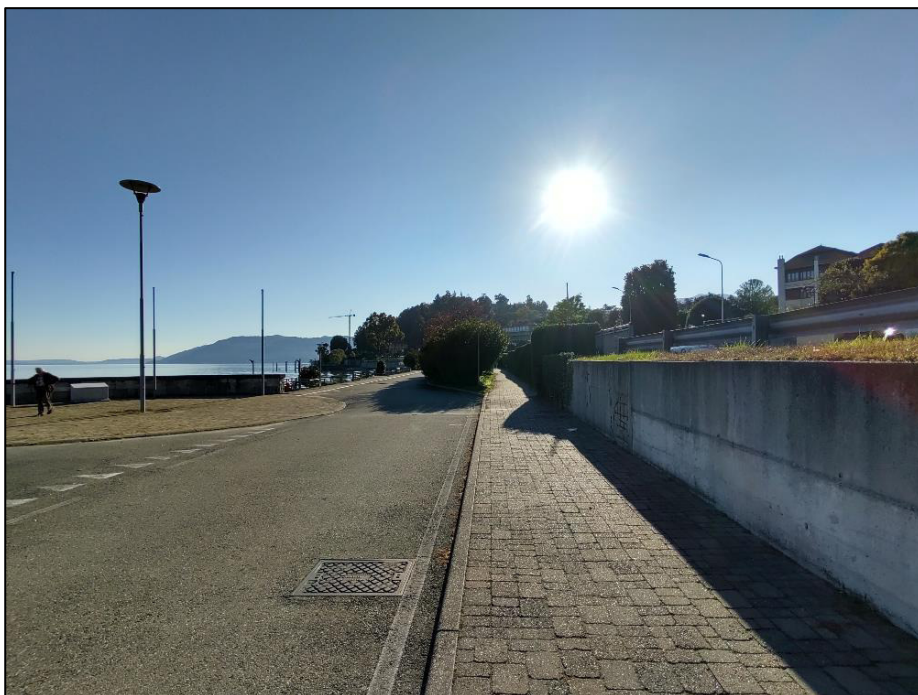


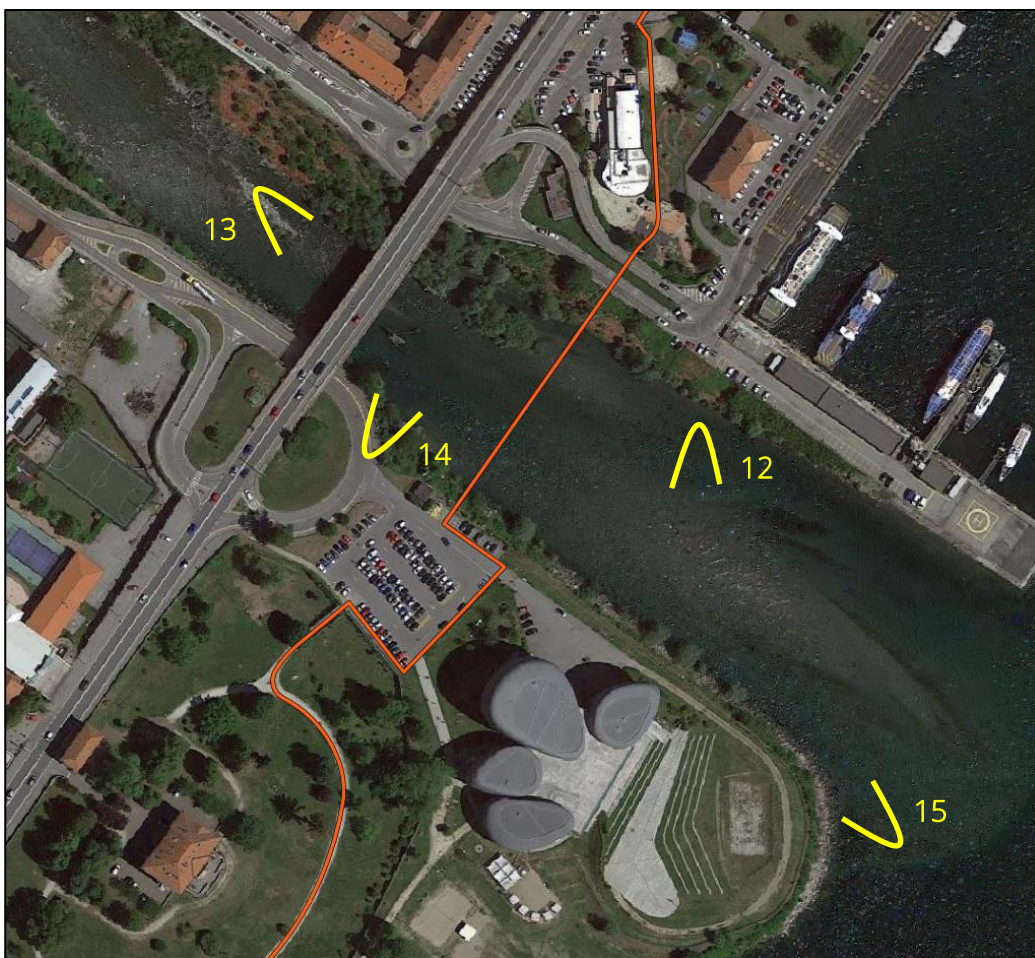
Figura 28. Foto_9_Percorso pedonale parallelo a Lungolago Giovanni Palatucci.



Figura 29. Foto_10_Ingresso parco di Villa Maioni.



Figura 30. Foto_11_Villa Maioni.



Estratto ortofoto.



Figura 31. Foto_12_Vista panoramica con Villa Taranto in secondo piano.



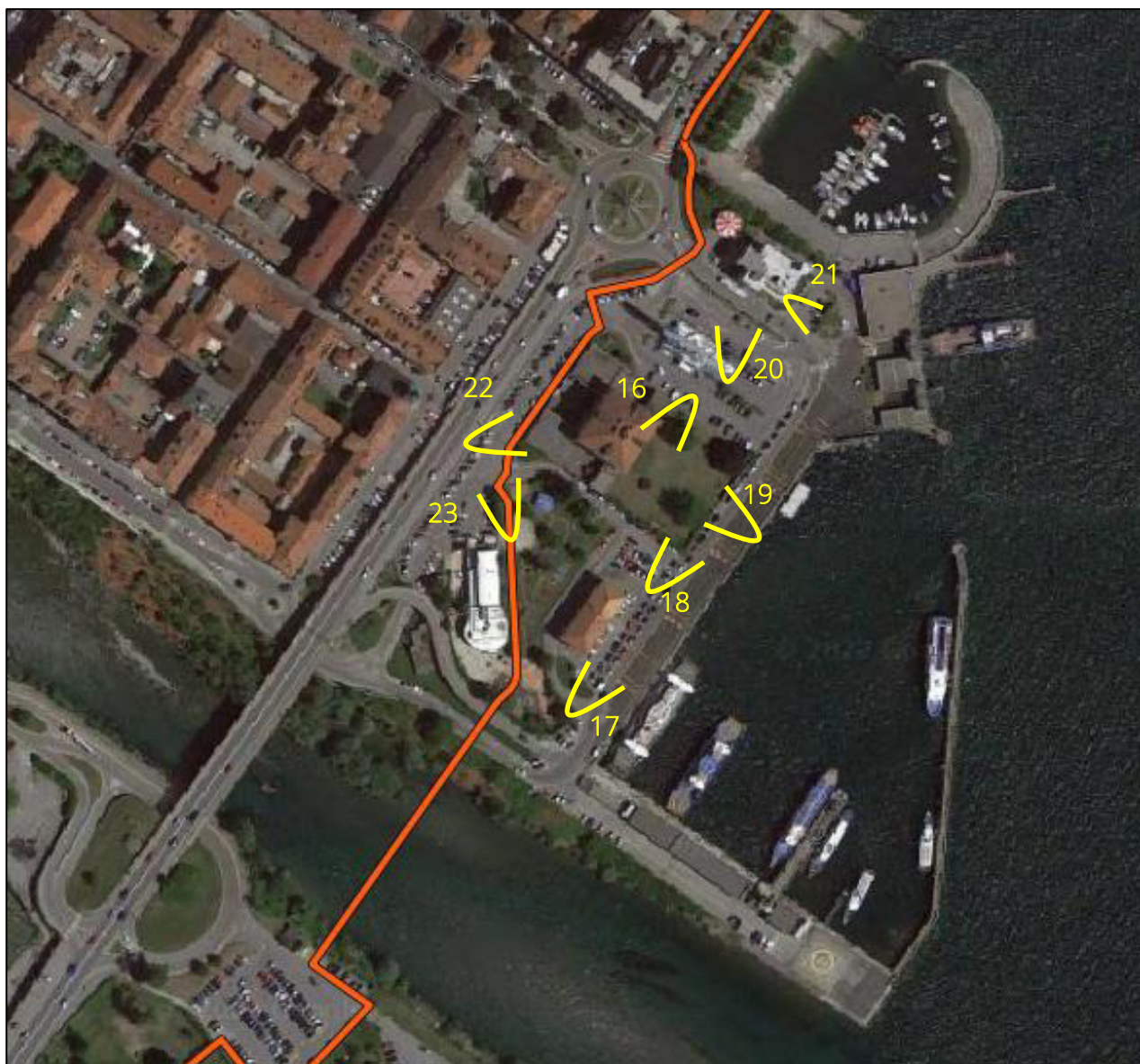
Figura 32. Foto_13_Vista panoramica del ponte sul torrente San Bernardino.



Figura 33. Foto_14_Struttura del ponte.



Figura 34. Foto_15_Vista dell'alveo del torrente San Bernardino.



Estratto ortofoto.

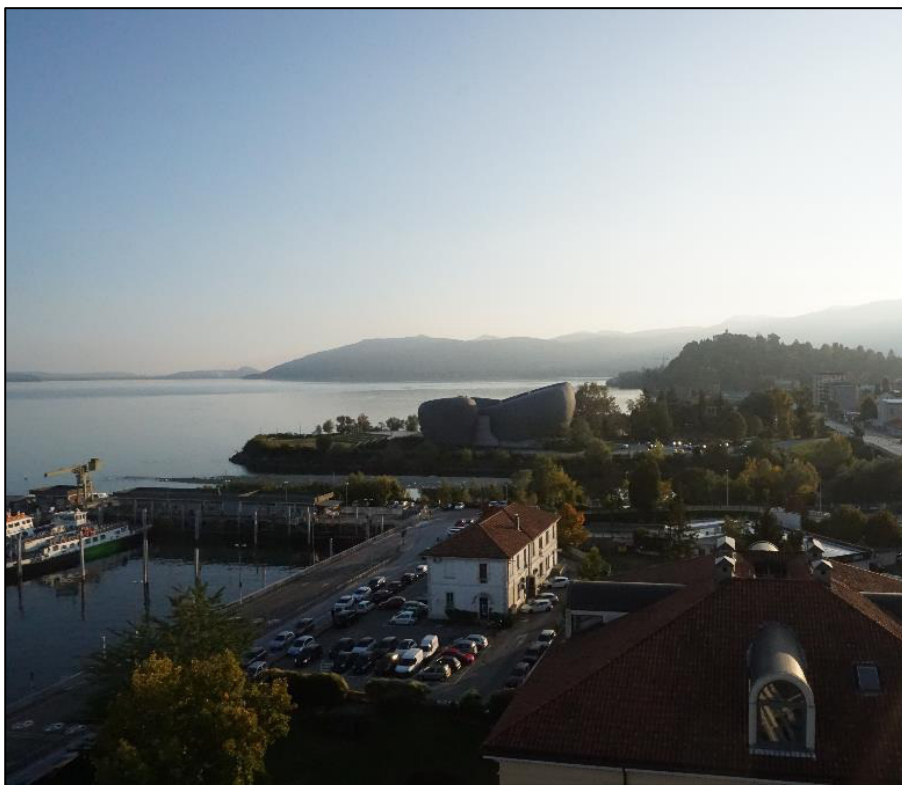


Figura 35. Foto_16_Vista panoramica da parcheggio Flaim.

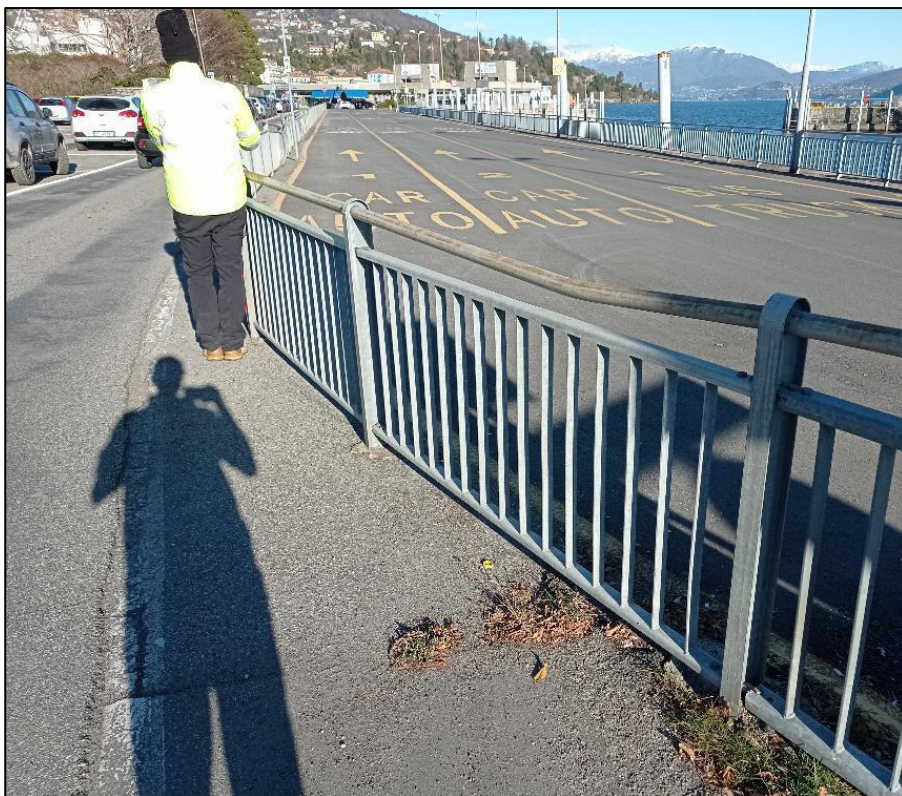


Figura 36. Foto_17_Corsie di accumulo imabarcadero Intra.



Figura 37. Foto_18_Marciapiede lungo P.le Flaim



Figura 38. Foto_19_Ingresso parco sede banca Fideuram.



Figura 39. Foto_20_Vista di Palazzo Flaim.

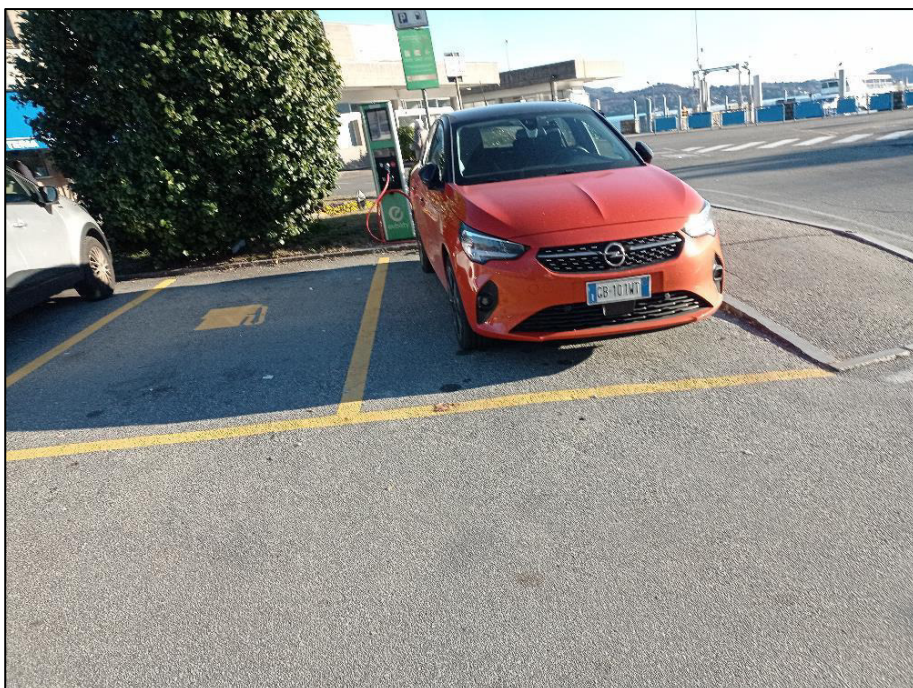


Figura 40. Foto_21_Stallo dedicato alla ricarica delle auto elettriche.



Figura 41. Foto_22_Edificio sede della banca Fideuram.

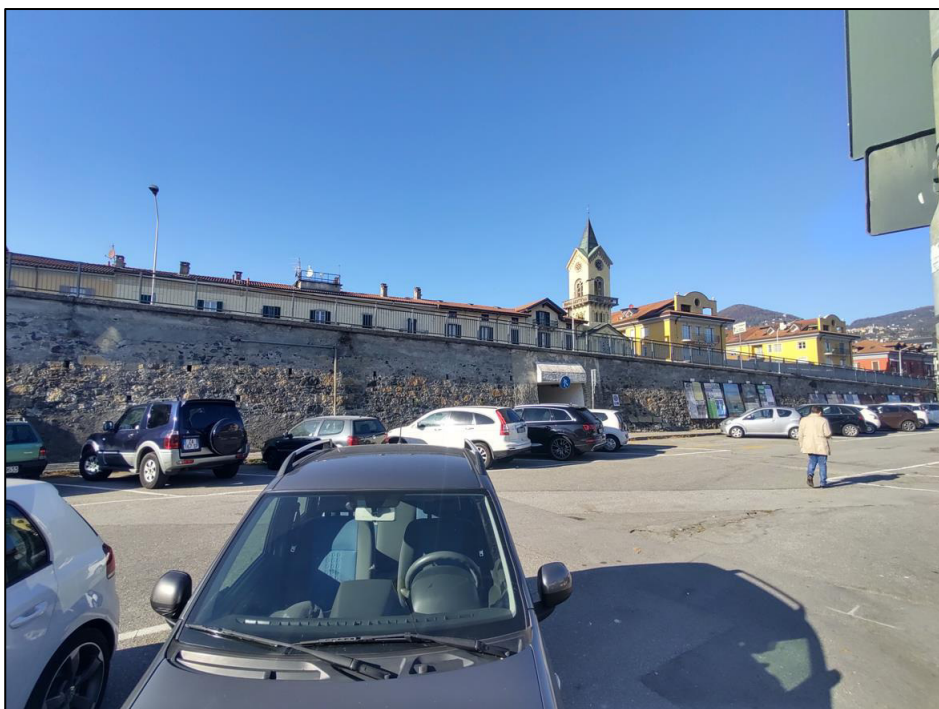


Figura 42. Foto_23_Parcheggi lungo via Ugo Sironi.



Estratto ortofoto.



Figura 43. Foto_24_Vista del lungolago di Intra e dell'imbarcadero.



Figura 44. Foto_25_SS34 a Intra.



Figura 45. Foto_26_Lungolago di Intra.



Estratto ortofoto.



Figura 46. Foto_27_Giardini del lungolago.



Figura 47. Foto_28_SS34 Verso il Torrente San Giovanni.



Figura 48. Foto_29_Foce del Torrente San Giovanni.



Estratto ortofoto area parcheggio.

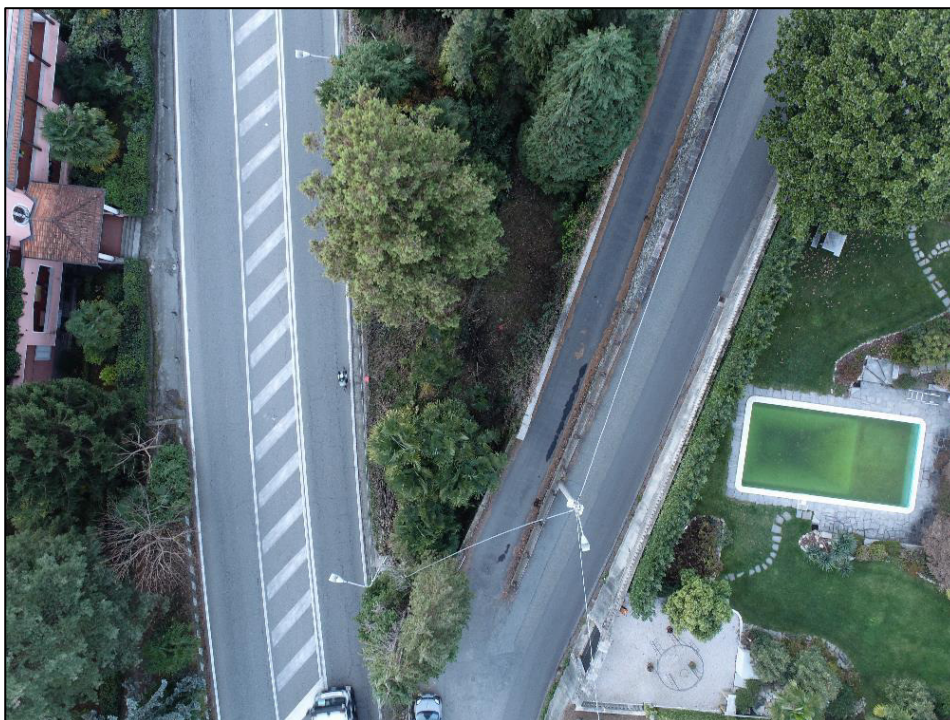


Figura 49. Foto_30_Foto area del futuro parcheggio.



Figura 50. Foto_31_ Sottopasso esistente.



Figura 51.foto_32_ Vegetazione attuale presente nell'area.

4. ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

4.1. PREVISIONE DEGLI EFFETTI DELLE TRASFORMAZIONI DAL PUNTO DI VISTA PAESAGGISTICO E MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DEGLI INTERVENTI

Le opere da realizzare, ampiamente illustrate nelle tavole grafiche, sono nel seguito descritte, soffermando l'attenzione sugli effetti di tali opere in progetto sul paesaggio.

Il progetto nel suo complesso riguarda la realizzazione di alcuni tratti di pista ciclabile che si collegano ad alcuni tratti esistenti lungo la sponda del lago.

Per quanto riguarda i nuovi tratti di ciclabile e il nuovo ponte ciclopedonale si utilizzerà un materiale molto ecocompatibile, funzionale, durevole e con un impatto sul paesaggio davvero limitato: si tratta del nature stabil road, una terra stabilizzata riciclabile al 100% con basso impatto ambientale e che non altera gli equilibri idrogeologici (pigmentazione congruente con la colorazione della terra naturale presente in loco). Si potrà valutare la possibile colorazione con ossidi naturali, previ accordi con la Soprintendenza. Di seguito si riporta un esempio di percorso realizzato con questo tipo di materiale.



Figura 52. Esempio di tracciato realizzato con Nature Stabil Road.

Non si prevedono impatti significativi sul paesaggio, in quanto si tratta di opere realizzate su un tracciato di viabilità esistente e consolidato. Ci saranno alcune aree in cui si prevede un adeguamento della viabilità e una riconfigurazione di spazi e di parcheggi, tutto senza creare impatti significativi che possano alterare in maniera negativa il contesto paesaggistico.

Di conseguenza sarà implementata l'illuminazione mediante installazione di nuovi punti luce completi di apparecchio illuminante e relativo sostegno.

Il tracciato ciclabile compreso all'interno del parco della Villa Maioni non si prevede abbia impatto sul paesaggio in quanto sarà seguito il sentiero esistente, sistemato con terra stabilizzata in modo da lasciarlo più naturale possibile.

In merito alla passerella, la sua ubicazione è stata condivisa in fase di progettazione con Comune e Soprintendenza, in modo da ridurre le interferenze che si vanno a creare tra la nuova struttura e la rete viaria e infrastrutturale esistente. **Considerato il delicato contesto in cui si vuole inserire la nuova infrastruttura, è stato scelto, in condivisione con l'Amministrazione e la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per il Verbano-Cusio-Ossola, una tipologia di passerella in grado di integrarsi perfettamente con l'ambiente urbano, senza diventarne il protagonista.** Per raggiungere questo obiettivo l'idea progettuale è partita dal concetto di permeabilità e leggerezza come elementi di valorizzazione del paesaggio. **La nuova infrastruttura intende limitare il suo sviluppo in lunghezza e, soprattutto, non mutare la visuale dai vari punti panoramici del lago, ma proporre, bensì, nuovi punti panoramici in favore di pedoni e ciclisti.**

In sintonia con gli intenti del Comune e della Soprintendenza, il progetto presenta una soluzione strutturale leggera, **in grado di creare un impatto visivo molto contenuto.** La struttura portante è

costituita da n.4 tubolari in acciaio, collegati ad interassi opportuni da un lama sagomata in lamiera di acciaio. Tutti gli elementi metallici in progetto saranno costituiti da acciaio zincato e verniciato con tinta grigio chiaro. La tinta dovrà essere definita in fase esecutiva come da accordi con la Soprintendenza in fase di sopralluogo, così come il materiale che sarà campionato e verificato.

L'impalcato sarà realizzato con soletta in c.a. in predalles e lo strato superficiale, antiscivolo, sarà costituito da una pavimentazione ecocompatibile tipo Nature Stabil Road di 8/10 cm di spessore compattata, colorata con inerti naturali. **In fase esecutiva la pavimentazione dovrà essere definita e condivisa con la Soprintendenza.**

Non si impatterà sul percorso panoramico lungo lago e, come prescritto dal PPR, non saranno installate opere di cartellonistica o altri mezzi pubblicitari.

In corrispondenza del parcheggio di Via Venti Settembre c'è un'area che è già destinata a servizi ed attrezzature pubbliche, ma con il tempo è stata invasa dalla vegetazione che ne impedisce l'utilizzo. Si prevede di ripristinare l'area rimuovendo n.10 piante e gli arbusti infestanti presenti, in modo da realizzare un nuovo parcheggio, che sarà collegato al lungolago con il sottopassaggio esistente. La vegetazione presente non ha valore di pregio, quindi non si rileva un impatto negativo sull'area e al completamento dei lavori del parcheggio saranno piantumate nuove specie arboree.

Una modifica più significativa riguarda la riconfigurazione dell'area in corrispondenza del parcheggio Flaim; senza interferire con gli edifici esistenti che sono considerati elementi immutabili: sarà definita una nuova viabilità, saranno creati nuovi stalli per gli autoveicoli per rispondere alle esigenze di maggiori posti auto e sarà migliorata l'intera area che ricopre un ruolo primario per le rotte dei traghetti sul lago Maggiore. In concomitanza degli adeguamenti alla viabilità, anche l'area del giardino pubblico sarà ridefinita. Si prevede la rimozione di alcune piante che saranno compensate e sostituite da nuovi esemplari (oleandri o aceri campestri red shine) disposti in maniera differente nella medesima area, creando un equilibrio tra rimozione e nuova piantumazione. Nello specifico si rimanda alle tavole relative alle AREE VERDI (AV_PR.01, AV_PR.02, AV_PR.03).

Non si prevedono impatti significativi sullo skyline, l'unica opera evidente sarà il nuovo ponte ciclopedonale, costruito mitigando la sua presenza nel contesto di inserimento, come analizzato in precedenza: sarà realizzato infatti seguendo la linea del ponte carrabile esistente, correndo parallelo ad esso (si rimanda ai fotoinserimenti seguenti), nell'area dove un tempo esisteva il ponte ferroviario. Saranno demolite le pile ancora esistenti in alveo, contribuendo a migliorare l'area.

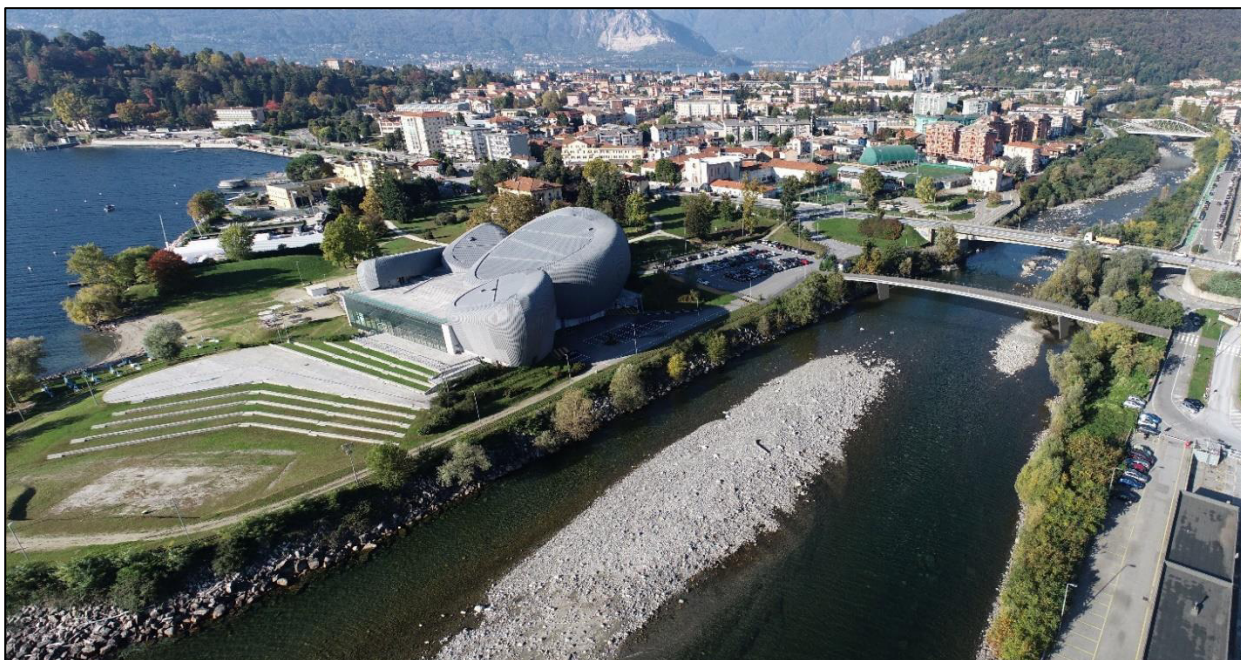


Figura 53. Fotoinserimento del nuovo ponte ciclopedonale - vista dal drone.

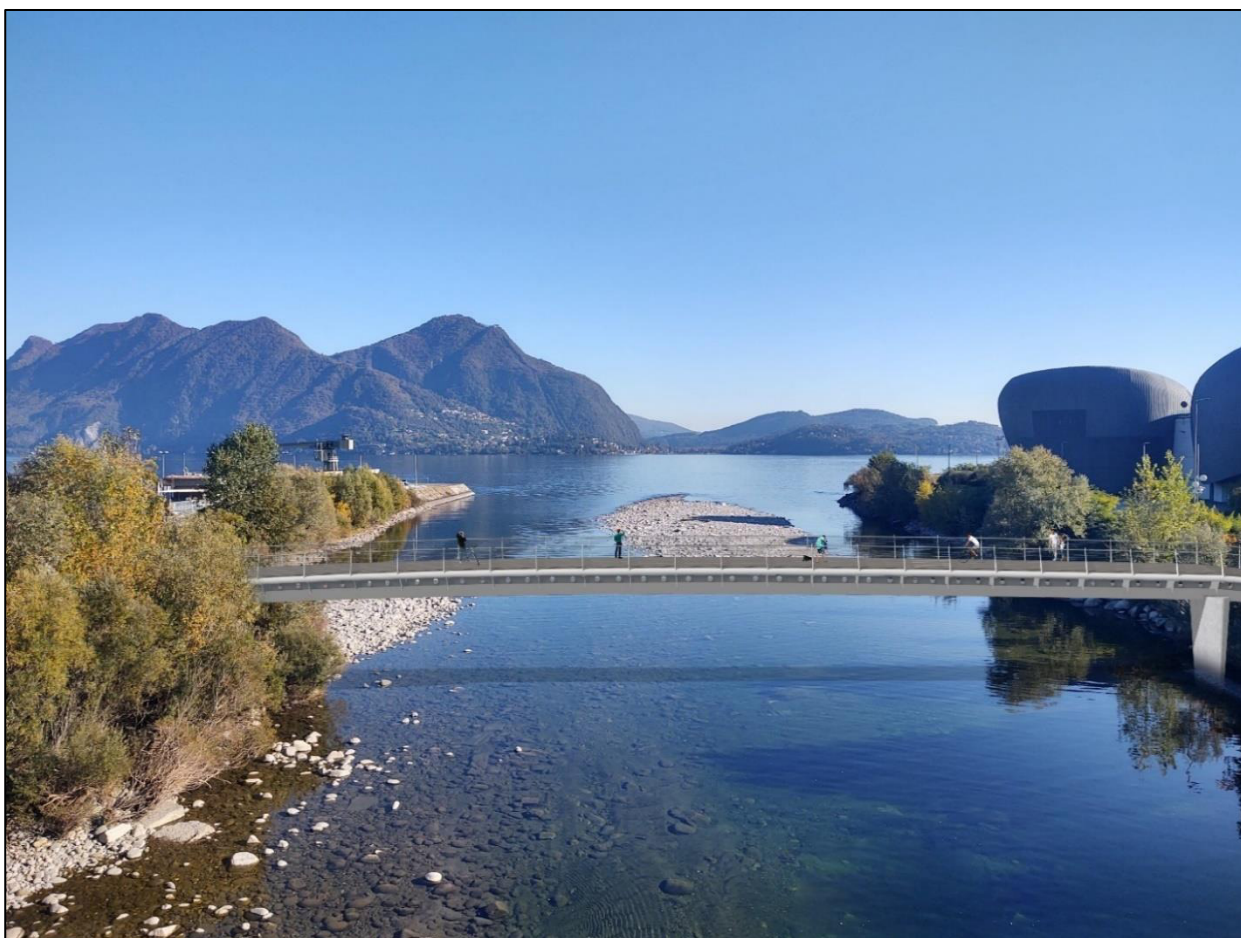


Figura 54. Fotoinserimento del nuovo ponte ciclopedonale – vista dal ponte stradale.



Figura 55. Fotoinserimento del nuovo ponte ciclopedonale – vista dall’impalcato, lato destro orografico.

Tutto l’intero progetto è volto a riqualificare l’area, a migliorare il turismo sulle sponde del lago Maggiore mettendo a disposizione un tracciato ciclabile continuo e che garantisca una maggiore sicurezza ai suoi utenti.

L’impatto ambientale e paesaggistico dell’intervento in generale risulta molto contenuto per quanto riguarda i tratti di adeguamento della viabilità e la creazione di pista ciclabile, in quanto realizzata su viabilità esistente. Sostanzialmente l’impatto è nullo non modificando la percezione visiva del paesaggio. L’unico elemento che produce una mutazione del paesaggio circostante risulta essere la nuova passerella ciclopedonale. Tale opera è stata oggetto di progettazione partecipata con l’amministrazione comunale e con la Soprintendenza. Il progetto è stato concepito in modo tale da non creare impatto significativo sull’area, non mutando la visuale dai vari punti panoramici del lago, ma proponendo anzi nuovi punti panoramici in favore di pedoni e ciclisti. Il nuovo parcheggio in Via Venti Settembre prevede la rimozione di alcuni alberi e di arbusti infestanti, ma al termine dei lavori come compensazione saranno piantumati nuovi fusti e pertanto anche in tale opera l’impatto è minimo considerando che l’opera insiste in un appezzamento contiguo la strada statale e ricompreso fra diverse viabilità comunali.