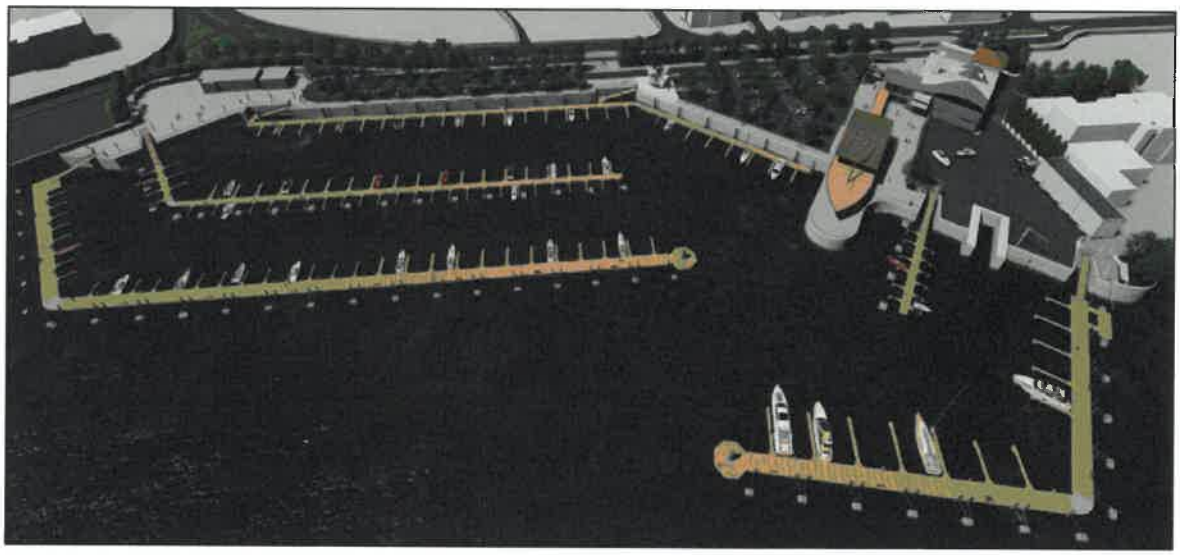
STUDIO TECNICO
PAOLO MENGO geometra
via A. Giovanola n. 21 28822 - CANNOBIO (VB)
tel. 0323/71854 - e-mail p.mengo@geo2cannobio.it
Partita I.V.A. : 01105510034
n.c.f.: MNG PLA 59H08 D872B

REGIONE PIEMONTE
PROVINCIA DEL VERBANO CUSIO OSSOLA

COMUNE DI VERBANIA

RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO DELL'APPRODO PRESSO LARGO PALATUCCI

Istanza per l'avvio del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.152/2006



COLLABORAZIONI

Progettazione Strutturale Esecutiva Opere Portuali
ACQUATECNO s.r.l. - via Aiaccio n. 14 - 00198 ROMA
Dott. Ing. Renato Marconi - Dott.sa Arch. Vittoria Biego

Progettazione Esecutiva Strutture Edifici
Dott. Ing. Franco Colombo
via Gottardi n. 7 - 28921 VERBANIA (VB)

Analisi Economiche e Finanziarie
EXANTE CONSULTING via Gottardi n. 7 - 28921 VERBANIA (VB)
Dott. Comm. Carlo Dell'Orto - Dott.sa Comm. Cristina Trotta

Indagini Geologiche e Geotecniche
Dott. Geol. Corrado Caselli
Via Prada n. 20, 21025 Comerio (VA)

Valutazione Previsionale di Impatto Acustico
Studio Previsionale dell'Impatto Viabilistico
Studio Geologico Marangon - Dott. Geol. Paolo Marangon
via Bonomelli n. 16 28845 Domodossola (VB)

Valutazione Generale di Assoggettabilità alla VIA
Progettazione Agronomica
Dott. Amb. For. Igor Cavagliotti
Lungolago Buozzi n. 21 28887 Omegna (VB)

Valutazione Generale di Assoggettabilità alla VIA
Dott. Agr. For. Alessandro Carelli
Via Montegrappa n. 7/B 28887 Omegna (VB)

COMMITTENTE:
N A U T I C A B E G O s.r.l. di Bego Maurizio,
con sede in via Carlo Alberto Dalla Chiesa
2 8 9 2 2 V E R B A N I A (VB),
p.IVA : 0 2 2 5 4 3 2 0 0 3 5

firma

OGGETTO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Elaborato
A.2227 | - | - | R

RG paes

Cannobio lì 25/11/2019

Revisione AA

Scala 1/

REGIONE PIEMONTE
PROVINCIA DEL VERBANO CUSIO OSSOLA

COMUNE DI VERBANIA

RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO DELL'APPRODO PRESSO LARGO PALATUCCI

Coordinamento Generale e Progettazione Architettonica
Paolo geom. Mengo
Via A.Giovanola 21 - 28822 Cannobio
c.f. MNG PLA 59H08 D872B - P.I 01105510034

Progettazione esecutiva Strutture edifici
Dott. Ing. Franco Colombo
Via Goffardi n. 7 28921 Verbania

Valutazione previsionale dell'impatto acustico
Valutazione previsionale dell'impatto viabilistico
Dott. Geol. Paolo Marangon
Via Bonomelli n. 16 28 845 Domodossola

Valutazione generale di assogettabilutà alla V.I.A
Dott. Agr.For. Alessandro Carelli
Via Montegrappa n- 7/b 28887 Omegna

Analisi economiche e Finanziarie
EXANTE CONSULTIG Via Goffardi n. 7 28921 Verbania
Dott. Comm. Carlo Dell'Orto
Dott.sa Comm. Cristina Trotta

Progettazione strutturale esecutiva Opere Portuali
ACQUATECNO s.r.l. Via Alaccio 14 00198 Roma
Dott. Ing. Renato Marconi

Dott.sa Arch. Vittoria Biego

Valutazione generale di assogettabilità alla V.I.A
Progettazione agronomica
Dott. Amb.For. Igor Cavagliotti
Lungo Lago Buozzi n. 21 28887 Omegna

Indagini Geologiche e Geotecniche
Dott. Geol. Corrado Caselli
Via Prada n. 20 21025 Comerio

Regione Piemonte

Provincia del Verbano Cusio Ossola

CITTA' DI VERBANIA

RELAZIONE PAESAGGISTICA GENERALE

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO COMPLESSIVO E VALUTAZIONE DELL'INSERIMENTO DELLE OPERE NEL CONTESTO PAESAGGISTICO

Indice

1. Premesse generali 3

2. Descrizione generale del progetto 7

2.1 Aspetti preliminari 8

2.2 Stato attuale 9

2.2.1 Contesto territoriale 9

2.2.2 Le aree di intervento 10

3. Proposta Progettuale 12

3.1 Inquadramento generale 12

3.2 Il nuovo bacino portuale di ormeggio 14

3.3 Sistema di ancoraggio dei pontili 15

3.4 Aree oggetto di concessione demaniale 17

3.5 Le aree demaniali interessate dalla trasformazione 18

3.6 La riqualificazione degli immobili in titolo alla società proponente. 20

3.7 I nuovi edifici sulle aree demaniali 25

3.7.1 Lounge bar 25

3.7.2 Punto informazioni 26

3.7.3 Il ristorante 27

3.8 La viabilità , i parcheggi e i corredi botanici 29

3.8.1 Viabilità di accesso all'area 29

3.8.2 I parcheggi 30

3.8.3 I corredi botanici 32

4. Analisi dei vincoli paesaggistici e ambientali 35

5. Inserimento paesaggistico delle opere 44

6. Conclusioni 49

1. Premesse generali

Con la stesura del progetto originario nell'anno 1997 e con la sua concretizzazione nell'anno 2003 la Città di Verbania dotava il suo territorio di una infrastruttura indispensabile per la ricercata trasformazione del proprio sviluppo socio economico che poneva in allora, ed oggi, il turismo quale attività virtuosa per l'auspicata riqualificazione .

Il nuovo porto "Palatucci" aveva dimostrato da subito la propria positività riscuotendo un concreto consenso che portava in breve tempo al suo totale utilizzo in modo costante durante tutte le successive annualità.

Diverse concause tra l'attività gestionale e manutentiva dell'infrastruttura e eventi meteorologici di particolare consistenza manifestatisi nell'ottobre 2013 hanno però irreparabilmente fatto emergere le criticità delle strutture portando alla totale dismissione dell'infrastruttura con immediate negative sensibili conseguenze sull'avviata attività di nautica da diporto locale .

Nel suo decennio di attività , seppur svolgendo compiutamente la propria prevista funzione , la struttura ha consentito di valutare i limiti e le insufficienze che il sistema portuale così come allora configurato di fatto aveva sia rispetto alle complessive necessità dell'attività nautica da diporto locale e sia rispetto all'auspicato indotto socio economico sul territorio verso il quale restava realtà settoriale disgiunta dal processo attivo dello sviluppo turistico ed economico della Città.

Il *Porto Palatucci* nella sua originaria costituzione, sia per la concezione progettuale e sia per le limitate possibilità di reale espansione, ha assolto la funzione di ampio "*parcheggio*" di natanti, restando struttura di fatto marginale ed in buona parte disconnessa dalla realtà attiva del territorio , verso il quale assolveva prevalentemente alla esclusiva domanda di chi necessitava di un'area di stazionamento, senza per altro riuscire a fornire a tale utenza il supporto di ulteriori servizi che l'attività altresì avrebbe richiesto.

Lo studio progettuale in esame si avviava ponendo interesse al contesto che vedeva di fatto l'infrastruttura portuale divenuta consistenza consolidata sia nel paesaggio che nelle varie correlazioni ed interazioni con il contesto territoriale interessato , condizione favorevole che escludeva la previsione di trasformazioni del sito tali da snaturarne la consolidata destinazione.

Le valutazioni progettuali hanno fruito della conoscenza delle originarie criticità di sistema portando ad elaborare la proposta progettuale che qui si analizza.

Sin dalla denominazione dell'intervento proposto si vuole identificare gli obiettivi della proposta progettuale.

Assumendo quale oggetto della proposta progettuale la denominazione di "*area portuale*" e non semplicemente " porto", si esplicita di fatto come con l'intervento si intenda dare reale concretizzazione ad una nuova "*parte della Città*", funzione primaria di un sistema complesso che deve integrarsi nel contesto divenendone parte sostanziale e non rimanendo semplice infrastruttura autonoma e disconnessa con le realtà socio economiche locali .

Le aree portuali , in molte regioni europee, danno forma alla stessa immagine della Città. Esse cioè rivestono un'importanza che va al di la del mero aspetto economico e occupazionale. Tra Area Portuale e Città deve esservi un rapporto di interdipendenza, che va ricercato attraverso un approccio strategico di tipo sistemico conciliando l'attività portuale e la cultura, il turismo legato al lago e lo sviluppo urbano nell' insieme"'.

L'area portuale deve essere interpretata come spazio di interazione e di interdipendenze, dove concentrare nuove centralità, poste in connessione diretta con le altre sinergie del territorio.

L'area portuale deve quindi essere intesa come possibile catalizzatore di nuove trasformazioni urbane. La sua progettazione e pianificazione è stata affrontata perciò come attività fondata sulla ricerca di creatività capaci di individuare e generare connessioni e correlazioni necessarie a trasformare

un'area originariamente settoriale e mono funzione, in un luogo capace di generare ed includere una pluralità di valori.

Il progetto di un area portuale si ritiene non possa essere concepito limitandosi ad analisi di ingegneria idraulica, ma deve porsi quale percorso interdisciplinare, articolato e complesso, per il quale sono da considerare fondamentali i contributi di molte altre discipline e professioni come l'urbanistica, l'architettura, la tutela del paesaggio, le scienze ambientali, il risparmio energetico,ecc , fino al diritto amministrativo, all'economia e in generale a tutte quelle discipline che danno al progetto il valore aggiunto necessario a orientarlo e a collocarlo nella dimensione ormai indispensabile della sostenibilità.

In questa prospettiva l'area portuale in esame può divenire lo scenario fisico di una nuova economia integrativa per Verbania , ricercata però senza rinunciare all'attenzione per la sua concreta futura sostenibilità e senza sottendere alla massima ricerca dalla qualità ed alla tutela paesaggistica ed ambientale del prezioso contesto territoriale in cui si colloca.

Di norma un porto turistico e un luogo di vacanza . Quando si possiede una casa nei pressi, esso e il luogo in cui si trascorrono molte ore delle proprie vacanze. Tutto ciò significa che una delle caratteristiche essenziali del porto turistico e quella di essere luogo di piacere e di relax

Il piacere, ovviamente, e dato da una molteplicità di fattori, fra cui quelli estetici (dalla bellezza delle forme all'armonia degli spazi, dall'architettura degli edifici) e quelli logistici (dal tracciato e dalla lunghezza dei percorsi pedonali alla distribuzione razionale dei servizi), ma anche da fattori di ordine strettamente funzionale come la semplicità delle operazioni di ormeggio, la facilita di trovare parcheggio, l'offerta diversificata e variata della ristorazione, la manutenzione e la pulizia dei servizi igienici ecc.

E fondamentale offrire servizi, sia alle barche sia alle persone, adeguati al target dell'utenza e tali da coinvolgere il più possibile la totalità delle risorse turistiche dell' area: risorse ambientali, culturali, storiche, sociali, presenti sul territorio verbanese.

La proposta progettuale si caratterizza configurando la nuova area Portuale di Verbania quale luogo di relazioni. Una nuova *"piazza"* in cui la comunità si incontra e si forma, dove si scambiano esperienze, competenze, professionalità e servizi.

La positività di un "porto turistico" è valutabile non solo dall' attrazione che esercita sugli utenti diretti, ma anche su chi non vi ha la barca ormeggiata. L'area portuale che la proposta progettuale prevede svilupparsi, dovrà divenire la piazza attiva di un quartiere urbano, da vivere come luogo di incontro e di socializzazione, come spazio ambito nel tempo libero a prescindere, ed anche disgiuntamente, dalla sua specifica tematica funzione.

Con tali ambiziosi e condivisi obiettivi e cosciente dell'obbligata responsabilità e della valenza che la presenza delle proprie consistenze immobiliari rispetto alla immaginata "area portuale" impone, la società proponente ha quindi positivamente e concretamente valutato la possibilità di una riqualificazione ed espansione della propria attività di cantieristica nautica, ivi consolidata, mettendo interamente in gioco le proprie consistenze immobiliari non più pensate marginali alla struttura portuale ma altresì ritenute baricentriche e sostanziali per la riqualificazione e lo sviluppo di questa nuova importante area urbana.

Si è quindi sviluppato un progetto che prevede, oltre al necessario potenziamento della capacità di accoglienza in termini numerici di natanti , anche la riqualificazione e la trasformazione di tutte le consistenze presenti tra le superfici pubbliche del parcheggio di Villa Taranto e le proprietà demaniali sede del Comando Provinciale dei Carabinieri.

Concorrono alla definizione di questo progetto il sostanziale ridimensionamento e la riqualificazione della attuale attività di rimessaggio svolta dalla società e la sostanziale trasformazione degli immobili esistenti che si prevedono finalizzati nelle future destinazioni a nuove superfici commerciali, ludico sportive, e di accoglienza turistica direttamente connesse alle attività di diporto.

Il progetto dell'area portuale vede quindi , anche con la costruzione di strutture di ricercata qualità architettonica da destinare a nuovi luoghi di aggregazione svago, riqualificati complessivamente tutti gli spazi a terra , superfici ove oltre all'ampliamento dimensionale e funzionale delle superfici di parcheggio, si ridefiniscono qualitativamente percorsi rinnovati ed integrati in modo che la nuova area portuale trovi diretta connessione con le vicine strutture del Nuovo Teatro, qualificando e completando così la proposta progettuale in esame di seguito puntualmente verrà descritta .

2. Descrizione generale del progetto

Evidenziando come la presente relazione si configura quale atto integrativo delle documentazioni necessarie all'acquisizione di Parere sulla Valutazione di Assogettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale così come previsto Il D. Lgs 152/2006 e smi all'allegato " li-Bis - Progetti sottoposti alla verifica si assoggettabilità di competenza statale (introdotto all'art. 22 del d.lgs 104/2017)", in essa la descrizione del progetto si limiterà prevalentemente alla analisi delle scelte di inserimento paesaggistico dell'intervento proposto, rimandando le ulteriori valutazioni ambientali socio economiche, ecc ad ulteriori allegati atti documentali.

Si valuteranno quindi prevalentemente gli aspetti generali delle principali componenti, descrivendo le nuove consistenze e le principali funzioni e destinazioni previste.

2.1 Aspetti preliminari

Condividendo molte delle propositive valutazioni contenute nello studio di fattibilità redatto , su incarico della pubblica Amministrazione, da Dott. Prof. Ing. Alberto Lampertico, il progetto vede interessate tutte superfici originariamente occupate dal preesistente e dismesso porto Palatucci , superfici che solo marginalmente verranno ampliate di fatto **mantenendo invariata la consolidata generale destinazione del sito.**

Oltre all'ovvia e ragionevole opportunità e convenienza di poter usufruire delle consistenti opere infrastrutturali a terra e come detto cogliendo opportunità di riqualificare le contigue strutture immobiliari in titolo alla società proponente , lo sviluppo della nuova area portuale in tale sito risulta certamente quella di miglior inserimento urbanistico , paesaggistico ed ambientale rispetto ad ogni eventuale valutabile alternativa.

Assolutamente positiva è inoltre la sua collocazione baricentrica rispetto al tessuto urbano della Città così come il consolidato sistema della viabilità di accesso , (questa seppur necessaria di adeguamenti funzionali per migliorarne le condizioni di sicurezza in accesso ed uscita accesso all'area) .

Il sito inoltre si posiziona con centralità geografica e funzionale rispetto a strutture di grande interesse pubblico quali il nuovo Centro Eventi Multifunzionali, Villa Maioni con il suo Splendido Parco ed il suo arenile, i Giardini di Villa Taranto, e si ritiene interessante qui richiamarle, le consistenze immobiliari, oggi dismesse, in titolo alla Provincia di San Diego in Insubria dei Frati Francescani, strutture di grande potenzialità che il progetto ritiene possibili di un recupero da attuarsi contestualmente e sinergicamente con la concretizzazione della nuova area portuale.

Giova qui sottolineare come all'interno di questo quadro territoriale, di evidente qualità e potenzialità, unico elemento di evidente frattura , incongruo ed estraneo ad un contesto di così grande valenza , è la presenza dell'immobile e delle aree sede del Comando Provinciale dei Carabinieri.

Ci sia consentita qui una parentesi di puro propositivo utopico desiderio

condividendo l'idea che tale struttura militare possa essere in futuro ricollocata e sostituita da una nuova struttura alberghiera di grande complessiva qualità, oppure , semplicemente dal recupero di un'area urbana di certo valore paesaggistico ed ambientale , ciò ovviamente con la contestuale ricollocazione (ad accorpamento ai margini dell'area portuale)dell'esistente attività di cantieristica nautica posta tra l'arenile di Villa Maioni e le strutture militari.

2.2 Stato attuale

2.2.1 Contesto territoriale

Verbania è situata sulla sponda occidentale piemontese del Lago Maggiore e conta circa 30.000 abitanti (Tav.G01). Il Comune è nato nel 1939 per volontà di Benito Mussolini dall'unione dei comuni di Intra e Pallanza; nel 1992 è divenuto capoluogo della provincia del Verbano-Cusio-Ossola.

Il collegamento con Milano è garantito dalla SS34 la quale, verso sud, all'altezza di Gravellona, si innesta sulla E62 che raggiunge direttamente il capoluogo lombardo. Il collegamento con Novara è invece garantito, oltre che dalla SS34 e dalla E62, dalla A26 che origina dalla E62 all'incirca all'altezza di Veruno. Verbania, infine, è collegata al Passo del Sempione tramite la stessa SS34, direzione nord, Locarno. Il collegamento con il Passo del Sempione favorisce la vocazione turistica dell'area. La sponda orientale lombarda (Laveno-Mondello) è raggiungibile tramite traghetti che trasportano passeggeri e mezzi.

La città sorge sul promontorio della Castagnola, avente forma di triangolo rovesciato nel Lago Maggiore, che segna l'estremità settentrionale del Golfo Borromeo, presso cui sfocia il fiume Toce. Dei diversi centri di cui è costituita, Pallanza si trova sulla sponda occidentale del promontorio, Intra su quella orientale, quest'ultima delimitata dal torrente San Bernardino ad ovest e quello di San Giovanni ad est.

Verbania è circondata da imponenti catene montuose; quella a nord ospita il Parco Nazionale della Val Grande. Di grande pregio naturalistico è anche la riserva speciale di Fondotoce, situata alla confluenza del Toce nel Lago Maggiore.

Essendo nata dall'unione di una molteplicità di centri, Verbania presenta una morfologia urbana varia in cui i diversi centri conservano i loro caratteri identitari originari. L'area richiesta in concessione ricade nel territorio di Pallanza, in prossimità del confine con Intra nell'orbita della quale gravita, è situata lungo via Vittorio Veneto (SS34) in corrispondenza di Largo Palatucci.

Notevole il centro originario di Intra il cui elemento caratterizzante è costituito dal un piccolo approdo a forma circolare. Dal punto di vista turistico, a NE dell'area richiesta in concessione si trova, oltre il Comando Provinciale dei Carabinieri, presso la foce del torrente San Bernardino, il nuovo Centro Eventi Multifunzionali; a SO, invece sono presenti i Giardini Botanici di Villa Taranto, anch'essi situati sul promontorio della Castagnola, e villa San Remigio in stile barocco. In generale, data l'abbondanza di giardini e terrazze, Verbania viene definita un giardino sul lago.

2.2.2 Le aree di intervento

L'area ricade nel territorio di Pallanza, immediatamente a sud del confine con Intra. La parte a terra, più precisamente, si estende da via Vittorio Veneto a NO fino al bordo sul lago a SE, dalla Sede del Comando Provinciale dei Carabinieri a NE fino allo slargo sottostate i Giardini Botanici di Villa Taranto a SO. E' accessibile da via Vittorio Veneto tramite via Generale Dalla Chiesa (Tav.G02, Tav.G03).

Essa comprende, partendo da NE e procedendo verso SO, l'area della Nautica Bego S.r.l., il Lungolago Palatucci e lo specchio acqueo antistante che si estende mediamente a circa 90 m dalla costa. In corrispondenza del Lungolago Palatucci, a SE della Nautica Bego S.r.l., nel 2003, è stato, come suindicato, realizzato l'omonimo approdo successivamente in seguito ad un evento

meteorologico di particolare intensità ed a concause gestionali gravemente lesionato e dismesso. La Nautica Bego svolge la sua attività in parte su aree di proprietà (circa 1.870 m2), in parte su aree concesse (circa 2.085 m2), entrambe situate nelle immediate vicinanze del Comando Provinciale dei Carabinieri. Sull'area di proprietà sorge un capannone di circa 1.642 m2 interamente adibito alla nautica da diporto (Tav.E01/a/b/c/d).

Il bordo sull'acqua è caratterizzato dalla presenza di uno scivolo per alaggio e varo delle unità da diporto. Attualmente sono presenti i cinque pontili ortogonali alla banchina fortemente danneggiati, pali di ancoraggio ed i moduli frangionde danneggiati, infine i finger per l'attracco dei natanti anch'essi non riutilizzabili a causa dei danni subiti.

Oltre la zona occupata dalla Nautica Bego è presente un ampio parcheggio che ospita n.113 posti auto. Il bordo sull'acqua è caratterizzato dalla presenza di un molo in muratura che si allunga nel lago per circa 40 m, con la testata a pianta circolare, e da una passerella lunga circa 30 metri. Tra il parcheggio e il Lungolago Palatucci, affacciata sul lago, è presente una zona di svincolo sulla quale si erge una edicola in ricordo di Giovanni Palatucci.

Il Lungolago Giovanni Palatucci si sviluppa per circa 360 m tra il parcheggio citato, a NE, e lo slargo che si apre al disotto del parcheggio asservito ai Giardini Botanici di Villa Taranto, a SO. Lungo il confine con via Vittorio Veneto corre una pista ciclabile che sale progressivamente dalla quota +3.50 m sul medio lago del Lungolago a quella di + 5.00 m del parcheggio. Procedendo verso la sponda, ai due lati della strada di servizio si trovano quattro blocchi di parcheggi dotati di 32 posti auto. Il bordo sull'acqua è caratterizzata da una sequenza di cinque gradonate che servono una banchina continua posta alla quota di + 2.50 m sul medio lago. Tali gradonate sono intervallate dagli alloggiamenti delle passerelle di collegamento ai pontili divelti. La soluzione architettonica delle gradonate trova fondamento nella forte escursione che caratterizza le acque del lago (5 m). Nell'estremità occidentale del Lungolago Palatucci si apre uno slargo campeggiato da due edifici utilizzati come ristorante – pizzeria. L'edificio

individuato negli elaborati grafici con il n.2 (Tav.E02), risulta adibito ad attività di ristorazione, si sviluppa su un livello con una superficie di circa 511 m2; l'edificio n.3 (Tav.E02), adibito ad uffici e servizi igienici asserviti all'attività commerciale, presenta un unico livello con una superficie di circa 210 m2.

L'approdo Palatucci in origine disponeva di circa n.160 posti barca per unità da diporto di lunghezza fuori tutto compresa tra 6 m e 14 m. L'approdo era costituito da due pontili galleggianti frangionde. Il pontile est, con andamento NE-SO, lungo circa 80 m, avente la funzione di diga di sopraflutto; il pontile ovest con andamento NO-SE, con funzione di diga sottoflutto. Quest'ultimo pontile era articolato in due tratti di cui il primo, quello in corrispondenza della radice, era lungo 60 m, il secondo era lungo 160 m. Radicati a terra erano cinque pontili, tutti lunghi 40 m. Come si è detto i pontili erano collegati a terra tramite passerelle posizionate negli alloggiamenti ricavati tra le gradonate. I pontili erano costituiti da moduli in c.a. uniti da giunti elastici ed ancorati a corpi morti sul fondale, aventi dimensioni variabili tra 12 e 20 metri. I cinque pontili ortogonali alla banchina collegati ad essa con delle passerelle si presentano danneggiati e non idonei per un eventuale riutilizzo. I pali che sono stati utilizzati per ancorare i pontili al fondo sono ancora presenti ma sicuramente non idonei per il riutilizzo, in quanto avranno subito degli spostamenti dovuti al cedimento dei pontili adiacenti. Anche i moduli frangionde precedentemente installati hanno subito danni irreversibili, sia alla struttura portante e sia ai giunti che ne dovevano assicurare l'unione.

3. Proposta Progettuale

3.1 Inquadramento generale

Nella proposta progettuale definitiva, l'area richiesta in concessione misura 44.142,40 m2 di cui 14.570,40 m2 di aree a terra e 29.572 m2 di specchio acqueo (Tav.G04, G05).

Come si è detto, la parte a terra è delimitata dalla sede Provinciale dei Carabinieri a NE, da via Vittorio Veneto a NO, e dal parcheggio dei Giardini Botanici di Villa Taranto a SO, così inglobando interamente l'area di proprietà

della Nautica Bego S.r.l. ed il Lungolago Palatucci.

L'area così definita è mediamente posta alla quota di + 2.50 m sul medio lago; è importante sottolineare che mentre la sede del Comando Provinciale dei Carabinieri si trova all'incirca alla stessa quota dell'area richiesta in concessione, il parcheggio dei Giardini Botanici di Villa si eleva a + 5.50 m sopra il medio lago. Il limite dello specchio acqueo richiesto in concessione si spinge fino a circa 150 m dal bordo lago. L'approdo è direttamente accessibile da via Vittorio Veneto tramite la via Generale Dalla Chiesa.

Il progetto propone la riorganizzazione dell'area a terra e lo sfruttamento dello specchio acqueo antistante allo scopo di realizzare un approdo per la nautica da diporto ad elevato standard qualitativo, un'eccellenza nell'ambito dell'offerta nautica del Lago Maggiore.

L'approdo, così come nel seguito descritto, sarà dotato di 258 posti barca per unità da diporto di l.f.t. compresa tra 5 m e 17 m, serviti con acqua, luce ed impianto di video-sorveglianza, di un impianto di rifornimento carburante, di un'area cantieristica di circa 2.606 m2 attrezzata anche per l'alaggio e il varo delle unità da diporto fino a 17,00 m di lunghezza e di un porto a secco per le unità da diporto di minori dimensioni (Tav.P01), schermato esternamente con pannellature, come rappresentato nei rendering allegati al Progetto.

L'approdo disporrà di 178 posti auto, di bar, ristorante e di una struttura ricettiva.

La pista ciclabile e la passeggiata che affacceranno sul lago garantiranno la continuità della fruizione pedonale e pubblica, in generale, del lungolago.

Ne deriva che la parte a terra viene riorganizzata e concepita in uno con la parte in acqua senza tralasciare la sua importanza di affaccio privilegiato della città e di elemento di congiunzione tra il centro di Intra e i Giardini Botanici di Villa Taranto.

Nel seguito è fornita la descrizione della proposta progettuale articolata in opere a terra e opere in acqua.

3.2 Il nuovo bacino portuale di ormeggio

Il nuovo bacino portuale di fatto si ***ricolloca*** nello specchio acque interessato dalle strutture portuale preesistenti prevedendo solo il limitato e necessario ridimensionamento tra i quali, quello di maggiore evidenzia, consiste nello sviluppo con molo sofraflutti che portandosi sino ai margini NE dell'area includerà le superfici demaniali ora asservite all'esistente cantiere nautico della società proponente.

Le opere in acqua avranno una configurazione trapezoidale con la base minore rivolta verso il centro del lago e la base maggiore che segue l'andamento del profilo artificiale della costa in parte rettificato per consentire un migliore sfruttamento dello specchio acqueo richiesto in concessione (Tav.G04, G05). Tale profilo è articolato in tre tratti: quello a NE, lungo circa 160,00 m, sul quale affacciano l'area cantieristica, l'area ricreativa NE, e l'area a parcheggio; il tratto centrale, di circa 187,20 m, lungo il quale si sviluppa la passeggiata lungolago; infine, il tratto SO, lungo circa 72,00 m, sul quale affaccia l'area ricreativa SO, elemento di congiunzione con i soprastanti parcheggi dei Giardini Botanici di Villa Taranto.

La protezione dello specchio acqueo richiesto in concessione, la cui quota di fondale oscilla tra – 2,50 m e – 39,00 m sotto il livello medio del lago è garantita tramite due dighe frangionde galleggianti (Tav.P03). La diga di sopraflutto – (diga G-H) - che protegge il bacino portuale a NE è radicata nell'estremità NE dell'area richiesta in concessione, più precisamente presso l'area cantieristica. La diga di sottoflutto – (diga C-E) - che delimita lo specchio acqueo protetto a SO è radicata in corrispondenza dell'area ludico/commerciale ubicato al di sotto del parcheggio di servizio del Giardini Botanici di Villa Taranto. Complessivamente le dighe di protezione misurano circa 375,00 m e sono ormeggiabili sul lato interno. L'imboccatura portuale è rivolta a SO ed è larga 34,00 m ed è segnata da due elementi ottagonali posti in testata ai pontili C e H sui quali saranno collocati i fari.

All'interno del bacino protetto sono posizionati cinque pontili galleggianti

(Tav.P04), la cui lunghezza complessiva misura circa 440 m. che, con il lato ormeggiabile interno delle dighe frangionde, garantiranno l'ormeggio a 258 unità da diporto di 5 - 17 m di l.f.t.

Tali pontili sono così individuati:

Pontile A, posizionato lungo il tratto centrale di banchina, accessibile dalla passeggiata lungolago alle due estremità. E' lungo 156,60 m e dotato di 18 posti barca per unità da diporto di 12,00 m di l.f.t. e 20 posti barca per unità da diporto di 10,00 m di l.f.t.

Pontili B e D, ubicati lato lago nelle immediate vicinanze dell'imboccatura, lato terra in corrispondenza dall'area a parcheggio, accessibili via terra dalla passeggiata pedonale soprastante. Il pontile b è lungo 152,60 m ed è dotato di 76 posti barca (n.38 per unità da diporto di 10 m di l.f.t. e n. 38 per unità da diporto di 7,00 m di l.f.t.); il pontile D è lungo 24 m ed è dotato di n.8 p.b. da 8 m. di l.f.t. e n.6 p.b. da 7 m. l.f.t.

Pontile F, anch'esso radicato presso l'area cantieristica e da questa accessibile via terra, di servizio a quest'ultima. E' lungo 36,00 m e dotato di 24 posti barca per unità da diporto di 5,00 m di l.f.t.

Pontile I lungo 70,00 m e dotato di 16 posti barca (n.4 p.b. per unità da diporto di 8,00 m di l.f.t. e n.12 p.b. per unità da diporto di 12 m. f.l.t).

Il progetto del porto turistico di Verbania prevede la realizzazione di 258 nuovi posti barca (Tav.P02) di l.f.t. compresa tra 5 m e 17 m.

Dei 258 posti barca che saranno realizzati, 244 posti barca saranno per la locazione annuale, a cui si sommano 10 posti barca da destinare a transito temporaneo, e 4 posti barca da asservire alle attività di pubblica sicurezza e protezione civile.

3.3 Sistema di ancoraggio dei pontili

La scelta di un'opera interamente galleggiante (dighe e pontili) è dettata dalla morfologia del paraggio caratterizzata da fondali di elevata profondità. Infatti, le profondità alle quali dovranno essere ancorati i moduli frangiflutti vanno da

un minimo di -12,00 metri (livello medio lago) ad un massimo di -37,50 metri. Gli ormeggi verranno realizzati utilizzando due tipologie di pontili galleggianti, quella con blocco di dimensione 12,00 m e quella con blocco avente dimensione di 8,00 m.(Tav. P05/a/b).

L'elevata profondità del fondale, natura, moto ondoso ed escursione dei livelli di piena e magra, che determinano un innalzamento e un abbassamento del livello medio del lago di circa 5,00 metri di escursione, ha comportato uno studio ad hoc di fattibilità dei sistemi di ancoraggio. Infatti, il classico sistema con catene e corpi morti provoca eccessive oscillazioni nei pontili di contro, il sistema con pali infissi nel fondale, pur consentendo l'innalzamento e l'abbassamento dei pontili durante le fasi di magra e di piena del lago, non è convenientemente economico dato l'elevata profondità del lago.

La soluzione individuata è un sistema ibrido costituito da una boa galleggiante ancorata al fondale con catene o cime di alta tenacità (poliestere) sulla quale è incernierata una coppia di bielle distanziatrici vincolate al pontile. Questo sistema permette di associare l'economicità del sistema a catene per fondali profondi con la rigidezza offerta dal sistema delle bielle (limitare le oscillazioni del pontile). Per quanto riguarda i pontili galleggianti a ridosso della banchina, si è scelto un sistema di ancoraggio su pali guida che permettono l'innalzamento e l'abbassamento dei pontili in funzione del livello del lago, magra e piena, tali elementi verranno collegati ai moduli galleggianti mediante degli anelli corri-palo posizionati lungo i pontili e sulla testata dei due moduli esterni.

Le unità da diporto saranno ormeggiate tramite finger e minifinger considerato che, come si è detto, gli elevati fondali non permettono l'impiego del classico sistema a pendino. I suddetti pontili saranno collegati a terra mediante il posizionamento di passerelle in alluminio di dimensione pari a 14 m.

Per una descrizione di dettaglio del sistema si rimanda alla Relazione di calcolo del sistema di ancoraggio.

Riepilogando pertanto si ha che:

- Pontile G-H, con funzione di diga di sopraflutto, costituito da 11 moduli da 12 m, sistema di ancoraggio con cavi e bielle
- Pontile C-E, con funzione di diga di sottoflutto, costituito da 20 moduli da 12 m, sistema di ancoraggio con cavi e bielle
- Pontile A, costituito da moduli da 13 m, sistema di ancoraggio con pali
- Pontile B-D, costituito da moduli da 12 e 8 m, sistema di ancoraggio con cavi e bielle
- Pontile F, costituito da moduli da 12 m, sistema di ancoraggio con cavi e bielle
- Pontile I, costituito da moduli da 12 e 10 m, sistema di ancoraggio con pali.

L'aspetto materico dei nuovi pontili costituenti gli ormeggi galleggianti sono stati particolarmente curati . La loro conformazione che di fatto occulta le strutture di galleggiamento che rimarranno immerse , vede i pontili di fatto emergere con altezza molto limitata dalla superficie d'acqua. I piano d calpestio dei pontili principali e dei finger viene previsto interamente formato da doghe in legno composito nella colorazione rovere, pavimentazione delimitate al alti dalla cordonatura in cls precompresso ch costituirà i gavoni galleggianti. Sulle banchine si sono volutamente limitate le installazioni di elementi per illuminazione o servizio che avessero altezza superiore a cm.10 unici elementi emergenti dal piano di calpestio della banchina saranno le necessarie colonnine di servizio per i punti di connessione dei servizi , colonnine che integreranno inoltre il sistema di illuminazione del percorso pedonale, nonché alcuni elementi monolitici costituenti sedute di arredo e di servizio. I pontili, con la loro ridotta altezza d emersione di fatto non risulteranno contrapporsi , con veduta dalle acque del bacino lacustre, allo skyline della costa .

3.4 Aree oggetto di concessione demaniale

L'istanza di concessione demaniale migliorativa per la riqualificazione e il potenziamento dell'approdo Palatucci ricomprende lo specchio acqueo

lacustre e le retrostanti aree a terra, come graficizzato nell'elaborato progettuale Tav.G05, che riporta le risultanze catastali, ai sensi del D.P.G.R. 28/07/2009 n.13/R, art.14 c.1 Allegato B. Si evidenzia la difformità tra lo stato dei luoghi e la consistenza catastale, in corrispondenza della fascia Lungolago Palatucci (Tav.G06).

Escludendo le aree e gli edifici di proprietà (oggetto di trasformazione condizionata al Permesso di Costruire) e l'area comunale da adibire a parcheggio integrativo di futura realizzazione (che non viene richiesta in uso esclusivo), la superficie complessiva richiesta in concessione è pari a 44.142,40 m2, di cui 29.572 m2 di specchio acqueo e 14.570,40 m2 di aree a terra. Sono ricomprese nella concessione demaniale le superfici relative ai manufatti esistenti, attualmente non ancora censiti catastalmente.

Le tipologie di utilizzo delle aree demaniali, (Tav.G05), sono riferibili all'Allegato D del DPGR 13/R del 2009, come integrato dalla tabella approvata dalla Conferenza dei Sindaci della Gestione Associata Bacino Maggiore Provincia VCO.

3.5 Le aree demaniali interessate dalla trasformazione

Con l'espresso obiettivo di costituire un'area portuale entro cui attivare più realtà autonome ma tra loro sinergiche trasformando un semplice bacino di ormeggio in un centro vivo di reale interscambio di attrazione anche verso utenti estranei alle specifiche attività della nautica da diporto, il progetto prevede l'utilizzo di delle aree a terra sia per l'edificazione di nuovi volumi commerciali e sia per la riqualificazione funzionale ed architettonica complessiva dell'area.

Le superfici demaniali a terra di fatto non subiranno sensibili trasformazioni. Limitate occupazioni delle aree in acqua con l'elevazione di nuove murature di contenimento del rilevato si opereranno solo per la riqualificazione delle attuali superfici asservite all'attività cantieristica e per la delimitazione della zona di ancoraggio ed accesso del principale pontile galleggiante sottoflutti, area localizzata in prossimità dell'esistente parcheggio in zona "Villa Taranto".

Le esistenti scalinate ed i diversi originari accessi al moli galleggianti che costituivano i preesistenti ormeggi , verranno dismesse reinterrandole. Operando infatti l'elevazione di nuova muratura di contenimento fondata sulle preesistenti strutture di fondazione , adeguatamente all'uopo consolidate , si costituirà l'ampliamento del rilevato che consentirà la realizzazione dei nuovi percorsi ciclo pedonali , la nuova viabilità, i parcheggi e le aree verdi ad esse asservite.

Nelle previsioni di riqualificazione e consolidamento delle strutture di contenimento dei rilevati esistenti si è posta attenzione al molo foraneo realizzato nell'anno 2011 con la sua collocazione di fatto interna al nuovo bacino portuale e prospiciente il canale di accesso . La verifica ha evidenziato situazioni di cedimento ed assestamento degli appoggi al fondale . La necessità quindi di dover intervenire comunque per la conservazione di tale manufatto , dovendo e volendo escluderne la rimozione , hanno motivato la ricerca di una soluzione di suo riutilizzo che trasformasse le sue consistenze da vincolo di negativa influenza a struttura baricentrica su cui fondare una delle nuove realtà di maggiore valenza sia di immagine che di funzione specifica.

Prevedendo un suo consolidamento strutturale mediante idonee integrazioni delle strutture di fondazione costituite da multiple palificate, nonché adeguandone le dimensioni di superfice , ottenute anche costituendo un nuovo rilevato posto a nord del molo foraneo e in ampliamento dell'area demaniale, il molo foraneo viene quindi previsto quale superficie di impianto di un nuovo edificio di marcata caratterizzazione architettonica e strutturale , edificio di seguito puntualmente descritto.

Tutte le murature di contenimento del rilevato prospicienti il bacino lacustre verranno realizzate con paramento costituto da blocchi regolari di beola grigia , tipologia presente per la quasi totalità delle murature storiche poste fronte lago nonché di quelle preesistenti che verranno mantenute.

Per la zona ove parallelamente al bacino portuale si prevede la realizzazione del percorso pedonale pubblico, richiamando la tipologia tradizionale nelle murature di contenimento del percorsi viari carrabili e pedonali presenti sul territorio, il progetto prevede lo sviluppo verticale delle murature sino a formare parapetto di protezione , definito alla sommità con la posa di copertina in pietra

di granito bianco .

L'utilizzo della beola grigia e del granito bianco sarà riproposto nel progetto per la realizzazione delle pavimentazioni dei percorsi e delle aree pubbliche di nuova formazione , fatta eccezione per le zone soggette a transito di veicoli (strada e parcheggi, dove la pavimentazione si realizzerà in conglomerato bituminoso artificiale.

Particolare attenzione nell'arredo urbano delle nuove aree asservite all'area portuale si è posta in fase progettuale per la definizione del verde . IL progetto prevede una consistente ed attenta messa dimora di alberature ed essenze arboree che per specie , numero e collocazione , potranno garantire una buona ombreggiatura ed occultamento delle aree asservite a viabilità e parcheggio nonché il decoro delle porzioni di area perimetrali ai percorsi e/o asservite ai fabbricati di nuova realizzazione.

3.6 La riqualificazione degli immobili in titolo alla società proponente.

Ciò che consente di poter sviluppare la realizzazione del nuovo bacino portuale in modo che tale struttura non venga limitata alla esclusiva e settoriale attività di stazionamento delle imbarcazioni , ma altresì come in premessa indicato, possa ambire alla costituzione di una nuova area urbana di interscambio e di integrazione infrastrutturale per la Città, è la possibilità di includere entro l'area di intervento le consistenze tutt'ora in titolo alla società proponente.

Gli immobili , allo stato attuale quasi interamente utilizzati per l'attività di rimessaggio e cantieristica nautica, fatta eccezione per le superfici originariamente sede di pubblico esercizio e dancing oggi dismesse e per la porzione ad uso residenziale , verranno resi oggetto di complessiva ristrutturazione con interventi sviluppanti con parziale demolizione e ricostruzione.

Gli immobili si presentano oggi in condizioni di mediocre qualità strutturale ed architettonica costituiti prevalentemente da capannoni costituiti da murature portanti in pietrame e laterizio e copertura ad orditura lignea semplice , fatta eccezione per il corpo di fabbrica a Nord/Ovest e le strutture del preesistente

pubblico esercizio ove le coperture risultano, a volta e piane, costituite da strutture in latero cemento.

Il progetto prevede la riqualificazione dell'area cantieristica, situata nell'estremità EST dell'area richiesta in concessione, e direttamente accessibile da via Generale Dalla Chiesa.

Essa sarà , come ora in parte costituita da superfici coperte, che occuperanno ampia porzione degli immobili in titolo alla Nautica Bego S.r.l., ed in parte da aree scoperte. Le lavorazioni, dunque, verranno svolte in parte al coperto, in parte allo scoperto dove è presente anche un porto a secco (Tav.09) per unità da diporto di l.f.t. max pari a 7 m (n. 24 stalli).
Le lavorazioni al coperto saranno effettuate al piano terra dell'edificio di proprietà oggetto di trasformazione, piano che , con altezza massima interna pari a ml. 6,20 , verrà inoltre destinato a rimessaggio a secco di natanti e svilupperà una superficie netta pari a mq. 566 al piano terra a cui si aggiungono mq. 25,86 per servizi destinati al personale e mq. 32,35 , questi ultimi localizzati al piano soppalcato previsto al di sopra dell'area officina.

L'area cantieristica disporrà di un travel lift di 6 m x 18 m, per l'alaggio/varo di unità da diporto di l.f.t. max pari a 16,50 m e di un impianto di sollevamento per l'alaggio/varo di unità da diporto di l.f.t. max pari a 7,00 m.

Nell'estremità NO dell'area verrà posizionato anche l'impianto di rifornimento carburante ,che potrà essere fruito sia all'esterno della diga di sopraflutto che, in caso di condizioni meteoclimatiche avverse, all'interno. Per l riqualificazione e l'ampliamento dell'area cantieristica si prevede quindi la rettificazione della banchina verso il lago nonché il rifacimento della pavimentazione del piazzale.

Per garantire ai diportisti l'accesso in sicurezza alla diga di sopraflutto è prevista la realizzazione di un percorso pedonale dedicato sviluppato lungo il confine con la base del Comando Provinciale dei Carabinieri.

Ai Margini dell''area cantieristica si prevede inoltre l'installazione di una porto a secco, di facile rimozione, (Tav.P01) per unità da diporto di l.f.t. max pari a 7 m (n. 24 stalli). La struttura , costituita da elementi in acciaio modulari presenterà

paramento delle pareti laterali e dei fronti di accesso delle imbarcazioni, realizzate con ampie pannellature costituite da lamiera microforata caratterizzata dalla rappresentazione di immagini , nel caso raffiguranti natanti in navigazione. Tale soluzione consente di riqualificare l'aspetto esteriore di una struttura altresì di fronte impatto negativo sul contesto.

Le strutture del proto a secco verranno utilizzate inoltre per la realizzazione, utilizzando la copertura delle stesso, di un campo fotovoltaico capace di fornire energia elettrica da asservire in primo luogo alle funzioni di illuminazione e servizio dell'area portuale, ed , integrando le forniture tradizionali , supportare le attività ludico commerciali e gli impianti di riscaldamento e condizionamento che si prevedere realizzate mediante installazione di centrali geotermiche acqua/acqua. Il campo fotovoltaico verrà inoltre integrato con ulteriore pannellature da installarsi sull'estradosso della copertura del primo corpo di fabbrica, costituente gli edifici esistenti, copertura a volta che verrà occultata dalle pannellature in lamiera d'acciaio corten microforata prevista a mascheratura delle esistenti strutture portanti perimetrali .

Gli immobili in titolo alla proprietà Bego verranno resi oggetto di consistenti interventi di trasformazione mediante complessiva ristrutturazione ed ampliamento in parziale sopraelevazione .

Oltre alle superfici sopra indicate e destinate all'attività di cantieristica , gli interventi di riqualificazione prevedono la realizzazione d spazi commerciali , di spazi terziari direzionali, di spazi ad uso polivalente. Affacciandosi sulla prevista nuova " nuova piazza" delimitata ad Est ed a Sud dal fronte degli edifici ed a Ovest dall'area a parcheggio, le riqualificate strutture vedranno includere nel corpo di fabbrica a Nord un ampio Yachting Shop sviluppato su due livelli per una superficie netta complessiva, comprensiva di spazi accessori, pari a mq. 343,48 .

La riqualificazione del corpo di fabbrica principale, vede quindi nella sua porzione centrale corrispondete ai preesistenti due corpi di fabbrica con copertura a falde inclinate, la formazione di un ulteriore spazio commerciale , destinato alla vendita di imbarcazioni , caratterizzato da grandi superfici vetrate

ed altezza interna media di ml. 8,05 e con una superficie netta pari a mq. 114,83.

A lato di tale superficie commerciale , nel punto di giunzione con il corpo di fabbrica sviluppato sull'asse Est/Ovest vien quindi prevista la zona di principale ed univoco accesso agli uffici amministrativi sia dell'attività di cantieristica che di gestione dell'area portuale , e sia quale accesso e reception per il Resort previsto nelle superfici in ampliamento con sopraelevazione .

Dal disimpegno di ingresso comune , che sviluppa una superficie netta di mq 16,35 , e da cui si accede ai piani superiori con ampia scala ed impianto ascensore, si accede agli uffici amministrativi del cantiere nautico che sviluppano una superficie netta di mq. 34,63, spazi da cui si accede alle contigue superficie del cantiere nautico ed all'area esterna a sud.

Con separati accessi sia dalla piazza a Nord Ovest e dall'area pubblica a Sud degli immobili, si accede alla sala polivalente prevista al piano terreno. Con una superficie netta complessiva, inclusiva dei servizi, pari a mq. 94,70 la sala potrà essere utilizzata per uso di conferenze ,ed, in virtù delle ampie superfici vetrate, quale spazio espositivo per mostre, esposizioni commerciali nonché superficie polivalente di supporto ad eventi fieristici previsti nelle aree contigue aree esterne.

Al piano primo, come detto raggiungibile dall'ingresso principale al piano terreno, ma altresì dotato di ulteriore ingresso prospiciente l'ampia balconata collegata alla passerella pedonale pubblica successivamente descritta, risultano previsti gli uffici direzionali e per la gestione amministrativa e ricettiva dell'attività portuale .

Tali uffici, includendo anche lo spazio destinato alla reception della struttura ricettiva , svilupperanno una complessiva superficie di mq. 127,24 .

Con la prosecuzione della scala e dell'impianto ascensore si raggiungono quindi le superfici al piano secondo interamente destinate all'attività ricettiva del tipo " resort" costituito da 7 unità alloggio in suite mono vano , unità con

superfici nette variabili da un minimo di 30,05 mq, e sino ad un massimo di 40,75 mq. Complessivamente la struttura ricettiva svilupperà una superficie netta pari a mq.315,50 oltre a mq. 80,95, per terrazzi coperti asserviti alle unità.

Sviluppandosi dal limitare nord della piazza antistante i negozi , un percorso inclinato con rampa curvilinea di pendenza adeguata alla fruibilità anche di portatori di handicap consente il pubblico accesso al percorso sopraelevato che oltre a permettere l'accesso alle strutture presenti al piano primo degli edifici principali , si sviluppa sino a raggiungere l'edificio per il quale si prevede edificazione sull'area demaniale .

A caratterizzare matericamente i volumi riqualificati sopra descritti il progetto prevede per la porzione prospiciente l'area di rimessaggio un rivestimento di facciata realizzato da doghe orizzontali in lamiera di zinco titanio , soluzione che oltre ad evidenziare la prevalente destinazione produttiva del fabbricato consente un "richiamo materico" con il Vicino nuovo Teatro Comunale .

Con analogo prodotto, ma con diversa cromia, si prevede la realizzazione del manto di copertura generale dell'involucro edilizio , soluzione che consente di realizzare le strutture di copertura con le particolari superficie arcuate. Si evidenzia come l'andamento delle nuove coperture , sviluppate per contenere il minimo ampliamento volumetrico concesso, risultano concepite nel rispetto dei dimensionamento prescritti dalla scheda d PRGC n. 72 che norma l'attività edilizia possibile sugli immobili. Nella scheda, originariamente approvata da tutti i competenti organi sovra comunali, si raffigurano con buona precisione le sagome volumetriche possibili di esecuzione, sagome che sono state poste alla base della soluzione progettuale in esame.

Per le porzioni commerciali prospicienti gli spazi pubblici la caratterizzazione materica degli edifici si otterrà, oltre che con la realizzazione di ampie superfici vetrate dal rivestimento realizzato con doghe orizzontali in legno composito nella colorazione rovere naturale. Le restanti superfici verranno trattate con rivestimenti realizzati in pannelli di composito in alluminio nella colorazione bianco opaco.

Tra le particolari proposte di caratterizzazione dell'edificio, e l'area portuale la previsione di sviluppare oltre la copertura la torre di alloggiamento dell'ascensore interno, cosi da costituire una " Torre Faro" dalle linee architettoniche contemporanee. Tale elemento verrà caratterizzato da un rivestimento delle superficie con pannellature in lamiera d'acciaio "corten" soluzione materica più volte utilizzata nel complessi edilizio in progetto.

La rampa di accesso pedonale verrà realizzata con struttura in acciaio e rivestimenti sia del volumi strutturali che del piano di calpestio con acciaio "Corten , materiale questo poi ripreso per la caratterizzazione architettonica dell'edificio sede del lounge bar. I camminanti sopraelevati ed i terrazzi di accesso al piano primo dell'immobile , nonché le pavimentazioni dei terrazzi per le unità del resort verranno realizzate con dogatura in legno composito nella colorazione rovere naturale

3.7 I nuovi edifici sulle aree demaniali

3.7.1 Lounge bar

Consolidando, riqualificando ed ampliando l'esistente molo foraneo che si protende verso le acque lacustri, si prevede la realizzazione di un edificio sopraelevato, sostenuto da un doppio ordine di colonne in acciaio, da destinare a loung bar, edificio che, per la sua particolare conformazione architettonica che richiama le linee di una imbarcazione con la prua protesa verso l'acceso al bacino portuale, si pone quale elemento di forte caratterizzazione dell'area portuale e di richiamo per l'intero territorio.

La struttura soprelevata si sviluppa in realtà su due livelli. Un primo livello al piano terreno in cui si prevede la formazione di una zona di servizio bar da asservire alla fruizione degli spazi porticati coperti dalle strutture dell'edificio , fruizione che si prevede possibile sia autonomamente che in modo contestuale con le strutture di servizio al piano primo . Al piano terra si prevede quindi, per gli spazi di distribuzione, spazi accessori, servizi e depositi la realizzazione di superfici nette pari a mq. 83,14 .

Al piano primo raggiungibile sial dal percorso sopraelevato che da due ampie scalinate collegate allo spazio pubblico al piano terreno si prevede la realizzazione del principale locale di somministrazione. Caratterizzato da ampie vetrate e da uno spazio esterno di grande panoramicità il locale svilupperà una complessiva superficie netta pari a mq. 118,03.

L'edificio, interamente ricadente su area demaniale svilupperà una SUL complessiva pari a mq. 274,58 ed una superficie coperta pari a mq. 641,17.

Oltre alle linee architettoniche l'edificio si caratterizzerà per i materiali utilizzati per i rivestimenti e le pavimentazioni.

Le pareti del volumi ciechi e la copertura verranno realizzate con doghe in acciaio corea che con il loro colazione di ferro ossidato , simuleranno l'involucro di una imbarcazione dismessa , involucro sopraelevato e sostenuto da "invasi" realizzati da colonne a sezioni circolare in doppio ordine . Con tale soluzione si "alllegerisce "il volume del fabbricato recuperando spazi a terra coperti da utilizzare oltre che come dehors del pubblico esercizio anche quale spazio espositivo per manifestazioni, fiere ed eventi organizzati nelle arre pubbliche attigue

3.7.2 Punto informazioni

In posizione baricentrica rispetto all'area portuale e intermedia rispetto ai percorsi pedonali che dai margini est dell'area portuale consentono di raggiungere l'area ad Ovest frontistante i Giardini di Villa Taranto si prevede la realizzazione di un piccolo edificio , elemento caratterizzante dalle particolari linee architettoniche che richiamano le vele delle imbarcazioni , da destinare a punto di informazione turistica sia a servizio specifico dell'area portuale che del territorio verbanese.

Con una superficie netta complessiva apri a mq. 38,56 l'edificio includerà un ufficio informazioni ed un spazio da destinare a punto self h.24 in cui collocare servizio Bancomat, distributori farmaceutici, distributori alimentari e prodotti di tabaccheria.

Le superfici di facciata verranno caratterizzate da rivestimento in lamiera di alluminio nella colorazione blu ed azzurro con rappresentazione della "i" indicante la sede del punto di informazione .

3.7.3 Il ristorante

Prevedendo la totale rimozione delle esistenti strutture edilizie prefabbricate si è sviluppata la nuova soluzione progettuale che vede l'edificio del nuovo ristorante caratterizzasi per linee architettoniche e scelte materiche contemporanee e di particolare impatto visivo.

La nuova struttura del ristorante si collocherà al limite della banchina di delimitazione dell'area portuale e sopraelevata da essa su leggeri pilotis che consentiranno di recuperare una ampia e luminosa superficie coperta da destinare sia a plateatico coperto asservito al ristorante superiore e sia quale spazio coperto per eventi, mostre e o spazi espositivi.

Tale soluzione consente di non interrompere il libero passaggio pedonale sia di accesso agli ormeggi e sia per il successivo collegamento con la nuova scalinata di accesso e collegamento con il percorse ciclabile che perimetra l'area a parcheggio di Villa Taranto

L'area residua posta tra la struttura del nuovo ristorante e il limite della esistente pista ciclabile verrà interessata dalla realizzazione di una collina artificiale entro cui si edificheranno , con accesso in quota con il piano della banchina portuale, nuovi potenziati servizi igienici asserviti ai nuovi ormeggi , spazi tecnici e di deposito asserviti al ristorante, e sedi di attività di servizio pubblico di primo soccorso ed assistenza.

Il rilevato artificiale verrà formato prevedendo il collegamento pedonale tra l'area di parcheggio di villa Taranto e le nuove superfici della banchina portuale. Il percorso , che consentirà anche il funzionale raccordo con la pista ciclabile esistente, verrà caratterizzato dalla presenza di particolari fontane con cadute d'acqua che scenderanno sino ad alimentare ampia fontana ornamentale prevista alla quota della banchina portuale .

I giochi d'acqua avranno, oltre alla mera funzione ornamentale , anche quella di mitigare l'inquinamento acustico prodotto dal traffico presente sulla retrostante strada statale , proteggendo le sottostanti aree pubbliche nonché i locali del nuovo pubblico esercizio.

Con le fontane si prevede inoltre di caratterizzare l'arredo dell'area verde prevista tra il ristorante e la pista ciclabile, area da cui si accederà al principale ingresso dell'esercizio .

Le fontane avranno inoltre la particolare funzione di elementi di illuminazione dei sottostanti locali destinati a servizi e spazi per attività di servizio , essendo previste nella loro realizzazione con fondo in vetro stratificato strutturale .

Il nuovo ristorante verrà dotato di una ampia sala di somministrazione, zona distribuzione e bar, cucina con annessa dispensa con celle frigorifere, zona di preparazione delle pizze , servizi per gli avventori, spogliatoi e servizi per il personale . Di grande scenografia la sala di distribuzione e l'ampio terrazzo , con funzione di plateatico esterno, che totalmente vetrati prospetteranno sul bacino portuale con pregevole vista panoramica sulle acque del lago Maggiore.

La sala ristorante sarà collegata mediante ampia scala interna con il piano inferiore dove , con ulteriore accesso dall'esterno una sala di servizio consentirà anche l'occasionale attivazione di plateatico esterno nel caso occorrenti per cerimonie , manifestazioni od eventi commerciali. Il ristorante risulterà quindi dotato di un ulteriore ingresso dedicato ai fruitori del bacino portuale.

La caratterizzazione contemporanea dell'architettura dell'edificio oltre che dalla particolare minimale conformazione che di fatto vede la struttura costituita da una" lastra strutturale" ripiegata su se stessa a formare impalcato inferiore e superiore dell'involucro edilizio che, sostenuto su pilotis in acciaio ,vedrà il principale tamponamento realizzato con le citate ampie vetrate , si otterrà anche mediante il rivestimento esterno realizzato con lastre di acciao inox satinato con superficie parzialmente riflettente.

Tale soluzione mira a ottenere una mitigazione del volume edilizio mediante la sua "smaterializzazione" ottenuta giocando sugli opachi riflessi del circostante contesto .

3.8 La viabilità , i parcheggi e i corredi botanici

3.8.1 Viabilità di accesso all'area

La nuova area portuale gode di un favorevole consistenza infrastrutturale per viabilità di accesso stante la propria collocazione ai margini della strada statale 34 del Lago Maggiore, arteria di principale flusso locale e di transito diretto ed indiretto sul territorio.

L'arteria presenta un flusso veicolare medio rilevato pari a circa 800 veicoli per ora su ogni singolo flusso di transito.

Con l'originaria consistenza delle strutture portuali, con l'attuale dotazione di parcheggi e con le funzioni di accesso asservito all'attività di ristorazione, all'attività del dei cantieri nautici e di servizio al Comando Provinciale dei Carabinieri, la situazione presenta già ora evidenti carenze e criticità del punto di innesto ed intersezione con la sede della strada statale.

Solo il funzionamento dell'esistente semaforo , azionato per altro per le sole funzioni di accesso alle attività dell'arma, rende occasionalmente sicuro l'inserimento nel flusso di traffico principale in particolar modo nei casi di inserimento in direzione Ovest .

Il progetto del complessivo potenziamento e riqualificazione dell'area portuale porta necessariamente a dover prevedere un carico di traffico poco più che raddoppiato rispetto all'attuale situazione in ingresso e in uscita dall'area in concessione.

In ragione di tale aumento e con la necessità di garantire accesso ed uscita dall'area il più sicuro ed agevole possibile, in progetto necessariamente prevedrà la formazione di una intersezione a raso del tipo "rondeau" alla francese che correttamente assolverà alla funzione di moderazione e snellimento del traffico

proveniente dalla varie direzioni. nel caso specifico consentirà inoltre di connettere funzionalmente anche la viabilità di accesso ed uscita dalla frontistante pubblica via "Alle fabbriche , strada di servizio a quartiere residenziale di consistente dimensione.

Con un ricercata attenzione anche all'arredo urbano la rotatoria potrà contenere nella sua area interna e l'uscita di ingresso alla nuova area urbana una installazione architettonica con specifica funzione di "immagine" e di individuazione del portale di accesso all'area portuale .

3.8.2 I parcheggi

Oltre alle problematiche di viabilità ed accesso veicolare anche le criticità dell'attuale sistema di parcheggi i presenta aspetti particolarmente negativi .

Originariamente asserviti all'originaria attività portuale , ma con funzione di servizio anche per le attività commerciali già presenti , si contano un numero complessivo di 130 posti auto .

Nelle immediate vicinanze risulta presente il pubblico parcheggio, posto a servizio prevalente delle strutture dei Giardini di Villa Taranto, che conta circa 66 posti auto e , pur non essendo a distanza ottimale per funzioni di servizio diretto alle attività portuali, si rilevano i parcheggi attuali ed di prossima realizzazione localizzati in prossimità del Nuovo Centro Eventi e manifestazioni.

Non ritenendo corretto per l'analisi delle necessità di standard che il progetto impone considerare le capacità di parcamento degli spazi di sosta esterne all'area, aree che di fatto dovrebbero assolvere servizio per le attività a cui sono principalmente asservite, si definiranno le necessità di eventuale potenziamento in ragione del nuovo numero di posti barca previsti e degli standard derivanti dalle nuove attività commerciali da costituirsi.

Il progetto qui analizzato come detto prevede la realizzazione di 258 posti barca che dovranno essere corredate da un opportuno spazio a terra per il posteggio

degli autoveicoli dei diportisti. Con riferimento ai valori previsti dai report proposti dal P.LA.N.C., i parcheggi disponibili a terra non dovranno scendere al disotto del 70%, del numero dei posti barca previsti per il porto. Si determina quindi solo per le attività del bacino portuale la necessità di dotare l'area di 130 posti auto, ciò anche volendo considerare sia i posti barca annessi all'attività di rimessaggio e sia ai posti barca destinati al transito temporaneo.

Le nuove attività commerciali , ricettive e di pubblico servizio , secondo le vigenti normative in materia, prevedono la costituzione di superfici a parcheggio rispettivamente dimensionate in circa ulteriori 70 posti auto. Complessivamente si determina una necessità complessiva di non meno di 200 posti auto evidenziando allo stato attuale una carenza teorica di 70 posti auto.

Tale dato è per altro da ritenersi sottodimensionato se si considera ad esempio che da una verifica operata gli attuali standard di parcheggio asserviti all'attività di ristorazione esistente, di fatto determina una necessità (di cui all'art. 8 Dgr 13268/2010, Dgr 43-13437/2010 e all'art. 25, c. 1, 2, 2 bis e 4 della DCR. 563-13414/99 smi e dell'art. 21 c. 1 sub 3) che satura i 130 posti auto che si sono qui considerati asserviti all'area portuale.

La necessitò complessiva deve essere quindi certamente incrementata rispetto alle capacità di parcamento sopra identificate portando il numero di posti auto probabilmente occorrenti a non meno di **250** .

Le preliminari analisi di progetto hanno portato ad individuare alcune possibilità di intervento per la costituzione dei necessari nuovo posti auto.

Volendo in prima analisi privilegiare soluzioni che si possano attuare restando all'interno della perimetrazione della nuova area portuale e che escludessero strutture edilizie in elevazione si sono individuate alcune possibili soluzioni .

Una prima zona di intervento si individua nell'area ad est del punto di accesso dalla strada statale , localizzata tra l'accesso ed il confine con il parco di Villa Maioni. L'area, oggi interessata dalla presenza di una stazione di pompaggio del collettore fognario e dell'acquedotto (verificare) adeguatamente riorganizzata

nella distribuzione e nella viabilità di accesso , potrebbe , con semplice sviluppo di struttura a raso, consentire la realizzazione di circa 25 posti auto ampliabili a 35 includendo i posti auto, ora esterni alla struttura del comando provinciale dei Carabinieri che potranno svolgere la loro funzione, oggi d'uso esclusivo, comunque anche se inseriti in area di pubblico parcheggio. La struttura risulta infatti dotata di posti auto interni.

Senza comportare particolari negative situazione si è inoltre valutata la possibilità, In concomitanza con la realizzazione dei percorsi ciclo pedonali di seguito descritti, di operare l'adeguamento dimensionale della strada di accesso al cantiere nautico Carcano ottenendo, lungo il confine con le strutture della caserma, ovviamente operando anche la necessaria riorganizzazione dell'ingresso all'area utilizzata dal cantiere nautico per formare lo spazio di manovra e svolta di ritorno, ulteriori 10 posti auto portano per tale area una nuova dotazione di parcheggi pari a circa 45 posti auto.

Le valutazioni progettuali hanno inoltre portato a valutare un ulteriore soluzione che prevede a riorganizzazione ed il potenziamento delle aree di sosta oggi collocate tra il bacino portuale e la strada statale. Qui prevedendo la riorganizzazione delle superfici a terra con acquisizione e riorganizzazione delle gradinate e delle aiuole prospicienti il porto, e con la riorganizzazione delle viabilità di accesso e del percorso ciclo pedonale, si ritine possibile realizzare ulteriori **90** posti auto. Con tali attuale soluzioni la capacità complessiva di parcheggio potrebbe essere portata a complessivi 265 posti auto, assolvendo in l'onere dimensionale richiesto.

3.8.3 I corredi botanici

Come visibile nella tavola "Planimetria generale" G04 il progetto prevede una consistente piantumazione concentrata nelle aree ad uso pubblico, e in particolar modo in fregio ai realizzandi parcheggi. Il progetto, rispetto allo stato di fatto renderà permeabile diverse superfici che ospiteranno i nuovi impianti. Si tratta di

impiantare 94 nuovi impianti arborei di seconda grandezza che costituiscono senz'altro un notevole arricchimento rispetto allo stato i fatto che appare incoerente e disomogeneo. Infatti, attualmente il lungo lago Palatucci vede sparuti soggetti arbustivi di oleandro e alcuni Prunus ornamentali, il tutto disposto in maniera casuale. Il progetto invece prevede di coniugare le esigenze estetiche e paesaggistiche, con una scelta botanica di pregio, prediligendo specie botaniche mai banali. Avverrà la distribuzione degli spazi verdi in maniera organica, delimitando e differenziando le aree funzionali nell'ottica di una facile fruibilità e manutenzione senza però rinunciare al dialogo con il progetto architettonico generale, e senza però dimenticare gli aspetti legali all'ecologia botanica, alle patologie vegetazionali, alle cure manutentive ordinarie e straordinarie.

Operativamente la maggior parte delle alberature a progetto si trovano in corrispondenza dei parcheggi, nella nuova passeggiata sul fronte lago e in fregio alla pista ciclabile nella parte retrostante del porto così da costituire una sorta di "cintura verde" rispetto alla struttura e al lago. Altre aree verde puntuali sono state pensate a coronamento delle strutture portuali. Il tratto pedonale fungerà inoltre da collegamento tra il centro cittadino e il giardino botanico di Villa Taranto, da qui l'obiettivo di rendere il viale alberato come proseguimento/invito al giardino stesso compiendo una ricucitura tra Villa Maioni e Villa Taranto.

L'esigenza primaria è quella di filtrare la presenza della strada statale n° 34 del lago Maggiore, le piante quindi fungeranno da barriera visiva, sonora e non ultimo da filtro ecologico rispetto all'alta percorrenza automobilistica attraverso l'assorbimento delle polveri sottili. Secondariamente le aree verdi avranno l'obiettivo di ridurre l'effetto "isola di calore estiva", favorire l'assorbimento di anidride carbonica ma anche di regolare lo smaltimento delle acque meteoriche grazie alle superfici permeabili. Il tutto in accordo con la L. 10/2013 (Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani).

Nel dettaglio il progetto prevede la messa a dimora di circa 100 piante d'alto fusto di diverse specie, sia di caducifoglie che di sempreverdi, di diversa forma, colore e portamento così da garantire anche nel periodo invernale una certa

presenza di cromatismo e di volume e in ogni momento dell'anno la presenza di emergenze botaniche di effetto ornamentale.

Sono inoltre previste numerose aiuole ornate con arbusti soprattutto di acidofile, per la cui produzione, ibridazione e promozione il comune di Verbania è conosciuto in tutto il mondo. Le specie arboree da impiegare all'interno delle aiuole e delle aree verdi sono le seguenti.

Platano ibrida in varietà;

Liquidambar styraciflua;

Tilia cordata in varietà (i.e. Winter orange, Henryana);

Magnolia sempreverde e caducifoglia;

Ippocastani in varietà;

Carpino bianco;

Quercia fastigiata;

Leccio;

Aceri campestri ;

Parrozia;

Sorbo in varietà;

Ciliegio da fiore in varietà;

Pero e melo ornamentali;

Camelia primaverile e invernali;

Azalea Indica;

Ortensie in varietà.

Una pianta adulta produce in un anno una quantità di ossigeno necessaria a coprire il fabbisogno annuo di una persona ed assorbire dai 20 ai 50 kg di CO_2.

Ma gli altri effetti positivi di un albero adulto sono la cattura dai 100 ai 250 grammi di polveri sottili e, attraverso il processo di evaporazione, può traspirare fino a 400 litri di acqua provocando un raffreddamento equivalente a circa 20 condizionatori d'aria casalinghi ed una riduzione della temperatura dai 2 ai 9 gradi, a cui si aggiunge il ruolo di barriere fonoassorbenti naturali riducendo i rumori del traffico veicolari fino al 70/80% con l'effetto schermo e l'effetto assorbente delle foglie.

Di conseguenza il corredo a progetto determinerà i seguenti effetti positivi:

Assorbimento di circa 2000/5000 kg di Co2 ogni anno;

Cattura di circa 10/25 kg di polveri sottili ogni anno;

4. Analisi dei vincoli paesaggistici e ambientali

Dal punto di vista culturale e paesaggistico, i vincoli gravanti sull'area risultano quelli afferenti solo alla parte terza del codice così detto Urbani, D.Lgs 42/2004 del 22 gennaio 2004 e s.m.i. Mentre non vi è tutela ai sensi della parte seconda come di seguito meglio specificato.

PARTE SECONDA
Beni culturali
TITOLO I
Tutela
Capo I
Oggetto della tutela

Articolo art. 10 Beni culturali

1. Sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonche' ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico.

E ancora, stesso articolo comma quinto:

5. Salvo quanto disposto dagli articoli 64 e 178, non sono soggette alla disciplina del presente Titolo le cose indicate al comma 1 e al comma 3, lettere a) ed e), che siano opera di autore vivente o la cui esecuzione non risalga ad oltre settanta anni.

Se ne deduce che gli spazi, comprese le opere esistenti non sono soggetti a questo titolo perché la loro realizzazione e posa non risale ad oltre settanta anni.

PARTE TERZA
Beni paesaggistici
TITOLO I
Tutela e valorizzazione
Capo I
Disposizioni generali

Articolo 131 Salvaguardia dei valori del paesaggio

1. Ai fini del presente codice per paesaggio si intende una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni.
2. La tutela e la valorizzazione del paesaggio salvaguardano i valori che esso esprime quali manifestazioni identitarie percepibili.

Articolo 136 Immobili ed aree di notevole interesse pubblico

1. Sono soggetti alle disposizioni di questo Titolo per il loro notevole interesse pubblico:
a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica;
b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale;
d) le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze;

Ai sensi del precedente articolo, sull'area di progetto sono presenti n° 4 decreti di vincolo sotto riportati:

1) Il Decreto Ministeriale del 30 novembre 1923 ha posto "*Dichiarazione di notevole interesse pubblico del terreno alberato sulla strada Pallanza-Intra sito nel comune di Pallanza*". Art. 136 comma 1° lettera a) e d). Di seguito un estratto cartografico del vincolo.

D.M. 30 novembre 1923

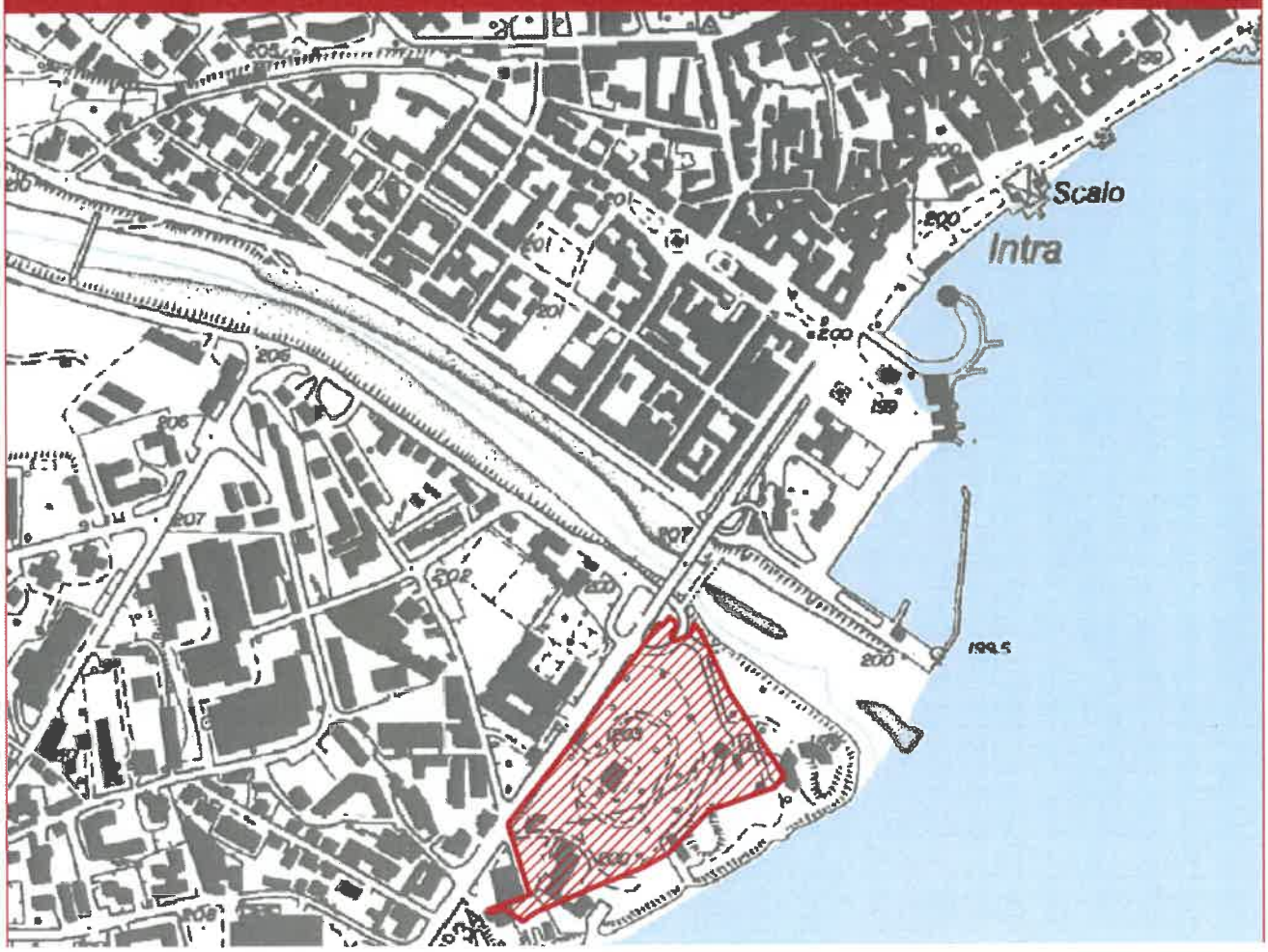
Art. 136, c. 1, lett. a) e d) del D.Lgs. 42/2004

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

Numero di riferimento regionale:
A178

Codice di riferimento ministeriale:
10181

Comuni:
Verbania (VCO)



Come visibile dall'estratto di ortofotocarta con indicati i confini del vincolo, lo stesso interferisce con l'area in concessioni solo per pochissimi metri quadrati nella porzione sud-ovest.

La linea blu indica il confine di intervento

Identificazione dei valori e valutazione della loro permanenza/trasformazione:

L' ambito tutelato ha subito notevoli trasformazioni; il parco della villa Maioni, ora di proprietà pubblica, è stato ridimensionato sia per la costruzione della caserma dei Carabinieri - che per tipologia e volume ha provocato un forte impatto sulle visuali godibili dalla strada costiera verso il lago - sia per la costruzione di un porto e di un rimessaggio imbarcazioni. Inoltre l'estremo margine orientale è stato adibito in parte quale area a verde attrezzato e sosta autoveicoli e in parte per la realizzazione di un teatro coperto e sala polifunzionale. La villa Maioni, posta al centro dell'area, è stata adibita a polo culturale (biblioteca). L'equipaggiamento arboreo originario risulta assai impoverito per la progressiva perdita di numerosi esemplari arborei di pregio. La proprietà lungo strada è ancora in parte delimitata dall'originaria cinta muraria.

Prescrizioni specifiche:

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 cartografi che 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.

2) Il Decreto Ministeriale del 1 aprile 1924 ha posto "*Dichiarazione di notevole interesse pubblico del terreno lungo il Lago nel tratto confine Sun-Intra sito nel Comune di Pallanza, di proprietà di Ronchi Bernardo e fratelli Calo e Luigi fu Paolo*. Art. 136 comma 1° lettera c). Di seguito un estratto cartografico del vincolo.

D.M. 1 aprile 1924

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

Dichiarazione di notevole interesse pubblico del terreno lungo il Lago nel tratto confine Suna - Intra sito nel Comune di Pallanza, di proprietà di Ronchi Bernardo e fratelli Carlo e Luigi fu Paolo

Numero di riferimento regionale:
A242

Comuni:
Verbania (VCO)

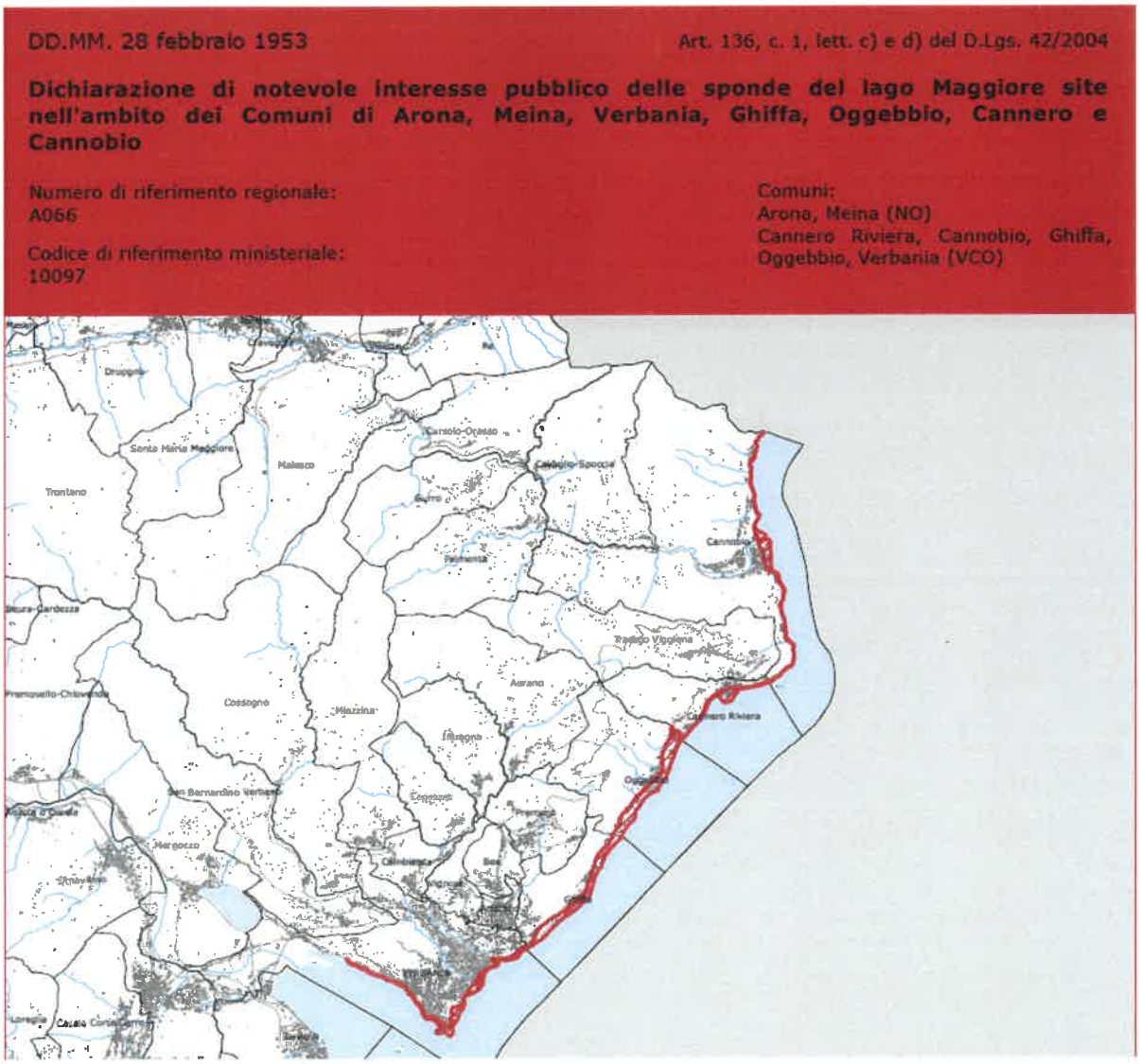
Identificazione dei valori e valutazione della loro permanenza/trasformazione:

Il terreno comprende un edifi co storico con annessi padiglioni ora destinati al rimessaggio di imbarcazioni. L'area è stata in gran parte compromessa dagli interventi edilizi sorti successivamente al dispositivo di tutela nelle aree contermini quali la caserma dei Carabinieri, il porto annesso e le estese superfici a parcheggio.

Prescrizioni specifiche:

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 modifi che 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 cartografi che utilizzate all'epoca di emanazione del dispositivo di tutela e quelle attuali. Inoltre il valore paesaggistico, che ha motivato l'istituzione della dichiarazione di notevole interesse pubblico, è stato in parte compromesso dalle edificazioni successivamente realizzate. 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.

3) Il Decreto Ministeriale del 28 febbraio 1953 ha invece posto "Dichiarazione di notevole interesse pubblico delle sponde del lago Maggiore site nell'ambito dei Comuni di Arona, Meina, Verbania, Ghiffa, Oggebbio, Cannero e Cannobio" ai sensi del precedente articolo lettera c) e d). Di seguito un estratto cartografico del vincolo.



Identificazione dei valori e valutazione della loro permanenza/trasformazione:

L'ambito mantiene un elevato valore panoramico dovuto alla molteplicità e alla varietà delle vedute, godibili dalla strada costiera, caratterizzate da fulcri e insiemi di rilevanza paesaggistica, quali le Isole Borromee, le varie ville storiche con parco che sono presenti in maniera significativa tra Arona e Meina, a Pallanza in località Punta della Castagnola e tra Ghiffa e Cannobio; caratterizzano le vedute anche i centri storici, il sistema dei lungolaghi con gli annessi porticcioli e imbarcaderi. Per la singolarità e la rilevanza paesaggistica si segnalano l'Isolino di San Giovanni, prospiciente il lungolago di Verbania, caratterizzato dalla villa storica con l'annesso parco e il fulcro dei castelli di Cannero. Sono tuttavia presenti significative alterazioni del paesaggio costiero causate dalla crescita dei centri urbani con il conseguente sviluppo delle aree edificate sparse sui versanti collinari. Altri fenomeni di alterazione paesaggistica sono dovuti all'abbandono di alcune ville storiche con parchi (villa Poss a Verbania), alla loro demolizione (villa Cella a Meina) o al loro frazionamento con la contestuale trasformazione (villa Ada a Verbania), nonché alla modificazione della linea di costa per la realizzazione di nuovi porti turistici. Anche i centri storici hanno subito alcune significative trasformazioni che in alcuni casi hanno provocato l'alterazione e la modifica del profilo originario delle cortine edilizie affacciate sul lungo lago con edifici incongrui per forma, altezza o composizione architettonica. A Meina e Cannobio sono stati realizzati interventi di sostituzione edilizia, con la demolizione di edifici produttivi dismessi e la realizzazione di nuove residenze. Inoltre, tra i fattori di criticità, si segnalano, lungo alcuni tratti della strada costiera, barriere stradali, recinzioni e aree di sosta che interferiscono e occludono le visuali aperte verso il lago.

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 fi ne 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 murature 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 edifi cate 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 igrofi la 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).

4) Infine in ordine temporale, l'ultimo decreto posto sulle aree risulta essere Il Decreto Ministeriale del 25 giugno 1959 che ha posto "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." Ai sensi dell'art. 136 del codice del paesaggio, comma 1° lettere a), c) e d).

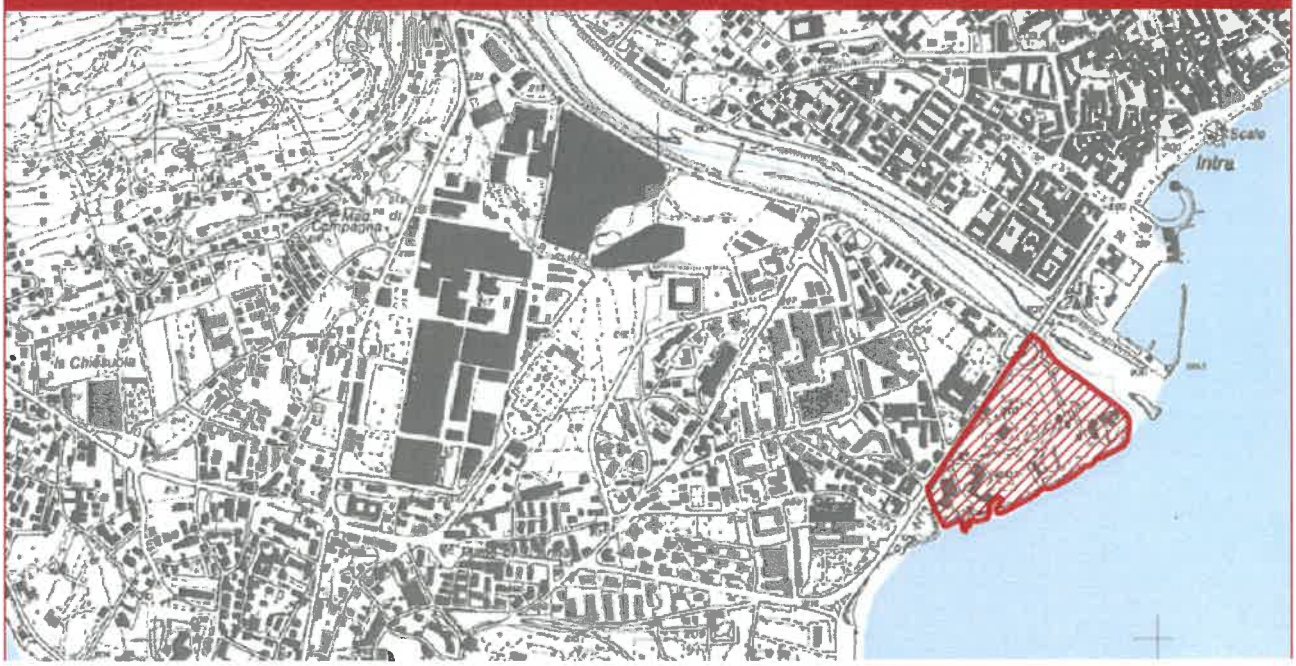
D.M. 25 giugno 1959 — Art. 136, c. 1, lett. a), c) e d) del D.Lgs. 42/2004

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

Codice di riferimento ministeriale:
10185

Comuni:
Verbania (VCO)



Anche in questo caso Come visibile dall'estratto di ortofotocarta con indicati i confini del vincolo, lo stesso interferisce con l'area in concessioni solo per una minima frazione nella porzione sud-ovest.

La linea blu indica il confine dell'area di intervento

Identificazione dei valori e valutazione della loro permanenza/trasformazione:

La parte del centro storico di Pallanza inclusa nell'area e prospiciente il lago conserva l'impianto originario e i caratteri dell'edificato tradizionale ottocentesco caratterizzando, con l'andamento delle cortine edilizie, il profilo del lungolago. La punta della Castagnola mantiene un elevato valore paesaggistico e panoramico per la permanenza dei fattori costitutivi dovuti alla particolare conformazione geomorfologica della penisola, alla ricchezza e varietà della vegetazione dei parchi e giardini annessi alle ville storiche, adagiate sul versante e sull'altura retrostante, e alle vedute verso i fulcri visivi dell'Isolino di San Giovanni e delle Isole Borromee delle quali la penisola stessa forma la naturale quinta di sfondo. Ulteriori elementi quali l'uso della pietra scagliola abbinata all'impiego di particolari specie rampicanti per le recinzioni dei parchi e delle ville accentuano le peculiarità paesaggistiche dell'insieme. Le trasformazioni più significative sono dovute alla realizzazione, nella parte centrale dell'area, di un tessuto urbanistico a bassa densità con ville e palazzine residenziali circondate da giardini e alla demolizione di parte del complesso edificato appartenente a un convitto religioso sostituito da un blocco residenziale - di notevole volumetria - che ha modificato la percezione dell'insieme paesaggistico. Inoltre si rilevano altri fattori di alterazione del paesaggio originario dovuti alla compromissione di parte del parco storico della villa Maioni, con la costruzione della caserma dei Carabinieri e di attrezzature per la nautica e per la fruizione pubblica (porto, teatro e parcheggi) che hanno sensibilmente modificato la percezione della sponda del lago. Si segnala infine l'abbandono della vasta proprietà ex hotel Eden situata in posizione a elevata intervisibilità e a rischio di trasformazione.

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).

Per concludere sull'area insiste la tutela paesaggistica sempre parte terza ma art. 142 lettera b), considerata la prossimità dell'area con la sponda del lago Maggiore.

Articolo 142 Aree tutelate per legge

1. Sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo:
a) i territori costieri compresi in una fascia della profondita' di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondita' di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;

Da tutto ciò si deduce che l'intervento risulta essere ovviamente sottoposto a tutela paesaggistica, ma anche che le soluzioni architettoniche adottate non entrano mai in contrasto con le prescrizioni specifiche dei decreti di vincolo come meglio specificato nel capitolo successivo.

5. Inserimento paesaggistico delle opere

Il "contesto paesaggistico" entro cui si colloca l'intervento certamente non si caratterizza attualmente ne per qualità dell'edificato (edificazione espansiva prevalentemente operata tra gli anni 1960 e 1970 caratterizzata da mediocre qualità architettonica e materica), ne per omogeneità del tessuto edilizio cresciuto senza una appropriata programmazione dello sviluppo insediativo guidato per lo più dalle volontà dei privati che da una preordinata urbanizzazione e qualificazione del territorio. L'area portuale preesistente e di nuova realizzazione si pone ai margini dell'agglomerato edilizio esistente insistendo a valle del tracciato della strada statale che attraversa l'abitato ed ovviamente in prossimità del bacino lacustre su cui si affaccia.

Il progetto , pur operando in area da contesto e dalla funzione consolidata non è stato redatto con superficialità ma operando una attenta valutazione ed analisi del individuando , con motivate scelte, le nuove volumetrie previste in parte quale ampliamento e riqualificazione formale e strutturale degli immobili esistenti , ed in parte per la costituzione di nuovi involucri edilizi di fatti limitati a due principali edifici ed un edificio accessorio.

Rifacendosi ai " CRITERI e INDIRIZZI per la TUTELA del PAESAGGIO, contenuti nel documento prodotto dalla REGIONE PIEMONTE - ASSESSORATO ai BENI AMBIENTALI ed in particolare agli " INDIRIZZI PROGETTUALI E MITIGAZIONI che descrivono le principali metodologie progettuali da assumere per ottenere un corretto inserimento dei nuovi edifici nel contesto paesaggistico interessato, hanno supportato le principali scelte progettuali .

Si è condiviso il principio secondo cui i nuovi edifici debbano coerentemente inserirsi nel contesto ambientale esistente tenendo conto di una concordanza di linee compositive, , valutando, nel caso, l'opportunità di richiamarsi agli edifici

preesistenti tipologicamente più rappresentativi di una modalità costruttiva locale storicamente e culturalmente definita.

Le nuove costruzioni in contesti storicizzati devono armonizzarsi con i caratteri più ricorrenti e tipici dell'edilizia tradizionale-storica delle aree circostanti, senza per altro ricadere in forme di pura imitazione.

Le utili indicazioni metodologiche prevedono altresì si possano ammettere soluzioni architettoniche moderne ed innovative in un contesto tradizionalmente connotato, purché si tenga presente la necessità di stabilire coerenza e congruità tra l'elemento antropico e la naturalità del sito.

Nel progetto in esame si è quindi proposta , per il recupero dell'unico fabbricato esistente connotato da una leggibile qualità architettonica tipica delle destinazioni produttive dei primi 900 il mantenimento dei profili di facciata dettati dalle esistenti coperture , integrando le nuove volumetrie in ampliamento caratterizzandole da linee arcuate che di fatto riproponevano l'andamento di parte delle esistenti coperture .

La conformazione delle nuove coperture per il fabbricato preesistente riqualificato ed ampliato trova inoltre richiamate, con una rilettura contemporanea , tutte le principali tipologie di coperture presenti sui fabbricati , tipologicamente simili, esistenti presenti nel contesto . Come detto le nuove coperture degli edifici esistenti progetto di riqualificazione sono state dimensionate nel rispetto delle prescrizioni della scheda d intervento di PRGC

Diverso approccio per la valutazione delle consistenze attribuite ai nuovi edifici commerciali che il progetto prevede di realizzare. Nel valutare il rapporto del nuovo edificio con il contesto paesaggistico di riferimento si è analizzata la sua "*interferenza*" con esso.

Un edificio può integrarsi nel paesaggio in due modi:

- per non interferenza;

- per omogeneizzazione.

Si integra per non interferenza quando la sua forma è , seppur "estranea" al paesaggio, tale da non entrare in conflitto con esso . Gli elementi non interferenti per chiara estraneità vengono debolmente percepiti quando si osservano , poiché si sa che non fanno parte di quell'ambiente inteso come unità storica e quindi si assume inconsciamente che le loro forme non facciano parte di quel paesaggio.

Se si ha altresì dominanza quando un elemento diverso dal contesto prevale sugli altri elementi del paesaggio, si ha non interferenza quando un elemento diverso non predomina e può anzi, pur essendo visibile, quasi non essere percepito o, se percepito, non visto come conflittuale con l'intorno (dominanza) e neanche come elemento principale della veduta d'insieme (evidenza). Condizione questa a cui il progetto in esame si ispira.

Per il progetto condizione necessaria affinché si integrassero le nuove consistenze per non interferenza è l'essere , seppur di marcata caratterizzazione di fatto "discreto ", non risultando prevalere visivamente rispetto al contesto, ma limitarsi a "convivere", escludendo di porsi come un elemento fortemente dominante.

La non interferenza è divisibile in due sottotipi: un edificio può essere non interferente perché insignificante: oppure può essere non interferente, ma significante. Un bell'edificio moderno inserito in un tessuto edilizio consolidato (e mediocre come nel caso in esame) del qual è chiaramente estraneo, produce un effetto estetico positivo in quanto non prevale sul contesto, ma vi convive con un proprio messaggio (non interferenza significante).

Un elemento non interferente significante è in sé un elemento di interesse che può produrre un nuovo positivo equilibrio.

L'integrazione per omogeneizzazione , è il modo più comune di integrare un nuovo elemento nel paesaggio. Se in moltissimi casi si possono compiere in questo modo operazioni sufficientemente corrette, vi sono casi non infrequenti in cui l'effetto non è positivo.

Questa forma di integrazione può aversi in quattro modi:

- per uniformità;

- per mimesi totale o parziale;
- per paramimesi;
- per coerenza.

Sono omogenei per uniformità i nuovi edifici costruiti con caratteri tradizionali ancora vivi e funzionalmente validi. (costruire oggi ad Alberobello una casa a forma di trullo è un caso di mimesi; costruire nel nostro territorio un edificio moderno con richiami ai caratteri tipici del contesto purché ancora attuali è un caso di uniformità).

La mimesi è quindi il modo più classico, e meno qualificante di omogeneizzazione.

Ci si può limitare ad un'integrazione parziale, ad esempio costruendo nuovi edifici con tetti in coppi ove questa forma sia diffusa, o con volumetrie analoghe a quelle degli edifici esistenti, sino ad arrivare a costruzioni "in stile" che si vorrebbero completamente mimetizzate con il tessuto circostante.

L'integrazione per mimesi si ritiene accettabile solo quando non dia l'impressione di falso, che sarebbe controproducente, ed è generalmente da scegliere quando si debba ricostituire un manufatto preesistente.

Si e ritenuto , con il progetto in esame che non si ispira ad un modernismo puro ma altresì ad uno stile contemporaneo più tollerante, corretto proporre la costruzione di volumi che, per le strutture preesistenti, richiamino sommessamente i caratteri tradizionali presenti nel contesto .

l'integrazione per mimesi è il modo più semplice e in genere disimpegnato (e personalmente non condiviso) di produrre un effetto estetico accettabile.

Si deve però, a nostro parere operare cum grano salis evitando i falsi plateali che altresì purtroppo parrebbero essere qui richiesti.

L'integrazione per paramimesi si può ottenere :

-per paramimesi dei materiali, quando si cerca di rendere meno dissonante un elemento estraneo ad un paesaggio costruendolo in un materiale meno estraneo:

-per paramimesi della forma si ha quando nel nuovo si usano forme esistenti nei manufatti esistenti . Tale forma di omogeneizzazione è stata in buona parte assunta dal nostro progetto in esame , proprio con la particolare conformazione delle coperture

Infine, l'omogeneizzazione per coerenza è il metodo che, almeno in teoria, dovrebbe produrre i migliori risultati, consentendo opere che non nascondono la loro contemporaneità, ma che non stridono con il paesaggio in cui si inseriscono. L'omogeneizzazione per coerenza ha delle analogie con l'integrazione per non interferenza.

Un edificio, quindi, si omogeneizza per coerenza quando ha due qualità:

- è coerente, cioè non si pone in conflitto formale con l'intorno; e ciò è possibile quando ha una forma che, pur diversa e non mimetica rispetto all'intorno, è giustificata dalla sua funzione;
- è discreta, cioè ha forma e dimensioni rapportate alla sua funzione: non è quindi sovradimensionata né eccessivamente vistosa.

In ragione di quanto sopra si ritiene necessario evidenziare come il progetto in esame vede proposti edifici che , rispetto al contesto di mediocre complessiva qualità, risultano in esso integrarsi non certo ricercando una mimesi dequalificante ed anonima ma altresì ricercando, ed ottenendo una omogeneizzazione per non interferenza e coerenza.

Tra le scelte ritenute importanti per il corretto inserimento dei nuovi volumi si evidenzia la volontà di "sollevare gli involucri edili ponendoli al di sopra del piano di spiccato e sostenuti da leggeri piloti. Tale soluzione si ritiene positiva consentendo di non interrompere la continuità visiva del fronte lago con una massa ceca determinata da volumi a terra . Ciò consente ,sia osservando il sito

da lago che da terra, di mitigare in modo consistente l'impatto visivo dei nuovi volumi .

Si sono volute escludere soluzioni che portassero a costituire i nuovi volumi in involucri "tradizionali" prevedendo edifici poggiati al suolo con fronti e sagome definite e di notevole impatto.

La scelta è stato quindi quella di configurare i nuovi volumi non come edifici ma bensì come " strutture industriali " tipiche delle are portuali.

La loro esile struttura ottenute con l'utilizzo di acciaio che permette di sopraelevare i volumi chiusi , nonché l'amia dotazione di superfici vetrate contribuiscono a caratterizzare gli immobili che appaiono così elementi di positiva integrazione con il contesto portuale in cui si collocano.

L'assenza di vincolanti tradizionali strutture murarie fuori terra permette inoltre di considerare la futura possibilità che, in caso di eventuale dismissione delle strutture sia per il variare delle esigenze socio economiche del contesto e sia per la natura demaniale del sito i installazione , gli involucri edilizi così costituiti possano essere facilmente rimossi senza sensibili alterazioni del contesto e delle aree interessate.

6. Conclusioni

Per quanto relativo alla verifica di conformità degli interventi con i contenuti prescrittivi delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Paesaggistico Regionale, art. 15 "laghi e territori contermini", si ritiene che il progetto trovi piena congruità e coerenza, trattandosi di interventi di riqualificazione di un contesto particolarmente compromesso che nel tempo ha perso le proprio originarie naturali conformazioni come peraltro citato nelle schede dei decreti di vincolo.

L'art 15 al comma 6 lettera f prescrive che gli interventi "promuovano azioni di riqualificazione e mitigazione delle situazioni di degrado, abbandono e compromissione paesaggistica volte in particolare alla valorizzazione delle identità e della cultura locale legate al sistema lago".

Si crede corretto quindi considerare gli interventi proposti di fatto quali opere di riqualificazione di una situazione di degrado, e di compromissione paesaggistica.

L'identità e la cultura locale connesse al sistema lago si ritiene debbano essere tutelati e concretizzati anche con la riqualificazione puntuale di un tessuto urbano in alcuni casi ancora compromesso, privo di qualità storica ed architettonica.

L'art. 15 al comma 6 lettera (g) espressamente indica la necessità di migliorare la compatibilità paesaggistica delle strutture ricettive per la fruizione e la balneazione (parcheggi, zone di sosta pedonali, campeggi, villaggi turistici e strutture ricettive similari.

Le strutture in esame possono certamente essere ricompreso nella casistica delle situazioni indicate dal PPR.

Nel caso in esame si ritiene che le opere siano di fatto finalizzate a migliorare la compatibilità paesaggistica delle strutture e delle aree esistenti avendo inoltre notevole interesse pubblico e di interazione socio economica con il territorio.

A supporto della congruità delle opere in progetto rispetto alle prescrizioni delle norme tecniche del PPR si ritiene interessante citare dell'art. 15 il comma 9. In esso esplicitamente si prevede la possibilità di realizzare interventi relativi a nuovi porti o approdi o ad ampliamenti superiori al 20% della lunghezza dei moli o delle aree esterne esistenti, subordinandoli alla verifica della coerenza paesaggistica dell'intervento complessivo, prevedendo adeguati interventi e opere di integrazione con il paesaggio urbano e naturale circostante, da valutarsi in sede di procedure di VIA, ove prevista, e di autorizzazione paesaggistica..

Il PPR esamina preventivamente parte delle aree interessate dal progetto in esame descrivendone le caratteristiche con specifiche schede contenute nel "catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte Capitolo 1" schede A066, A178, A181, A242 del catalogo.

Ancorché le aree in esame vengano di fatto inserite in tali schede per imprecisa delimitazione delle aree di competenza della vicina proprietà pubblica denominata Villa Maioni, il progetto tiene conto delle indicazioni procedurali che le schede contengono

Rilevando quindi come l'intervento in esame non sia negato ed escluso dall'applicazione del PPR ed evidenziando come altresì lo stesso sia di fatto concretizzazione della ricercata volontà di riqualificazione di zone degradate e di dissonanza con i valori ambientali del contesto si ritiene che quanto progettualmente proposto:

- **non risulta in contrasto con l'andamento morfologico ed orografico del contesto di intervento;**
- **non prevede strutture che avranno un impatto visivo negativo rispetto agli equilibri dimensionali visibili nel contesto e confrontabili in allineamento con l'edificazione in oggetto;**
- **non presenta impatti ecologici negativi sia in fase esecutiva che a totale definizione d'uso ;**
- **L'intervento risulta conforme alle prescrizioni operative contenute nelle norme di attuazione del PPR adottato.**

Verbania Novembre 2019