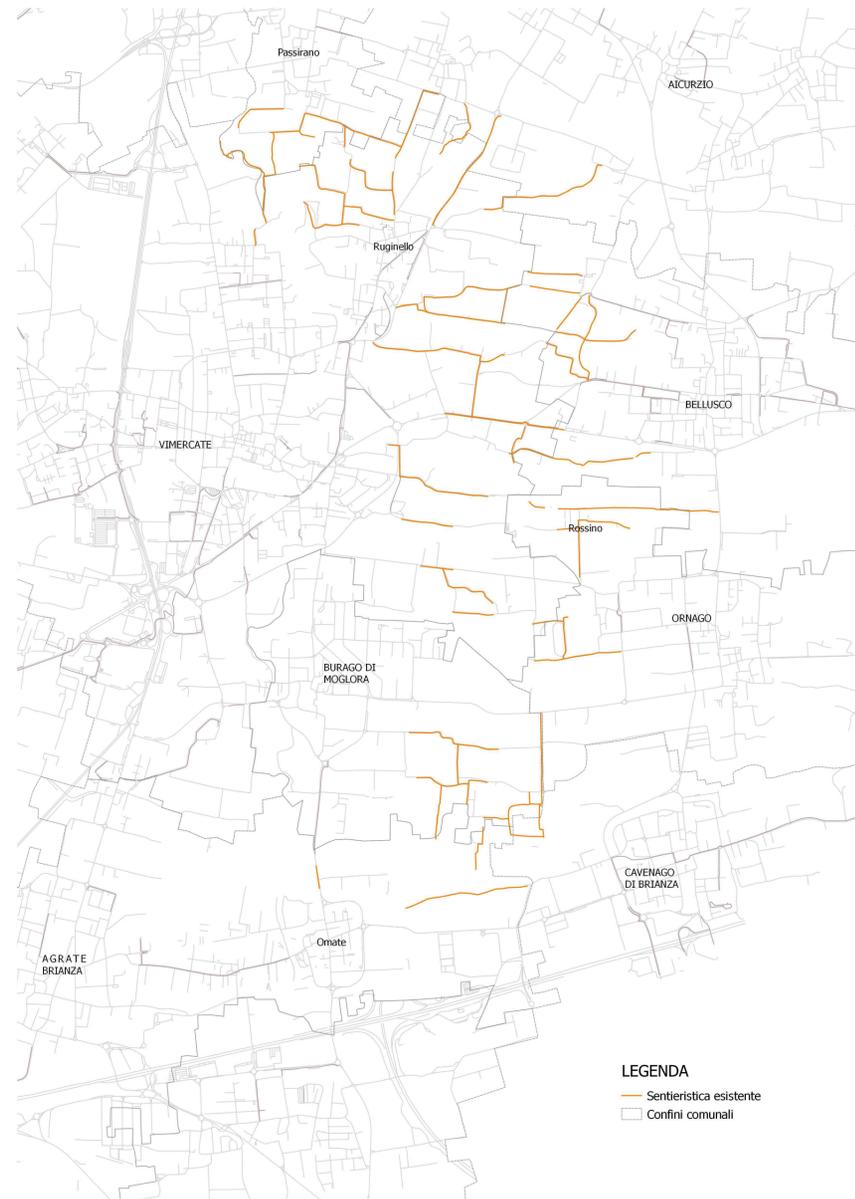


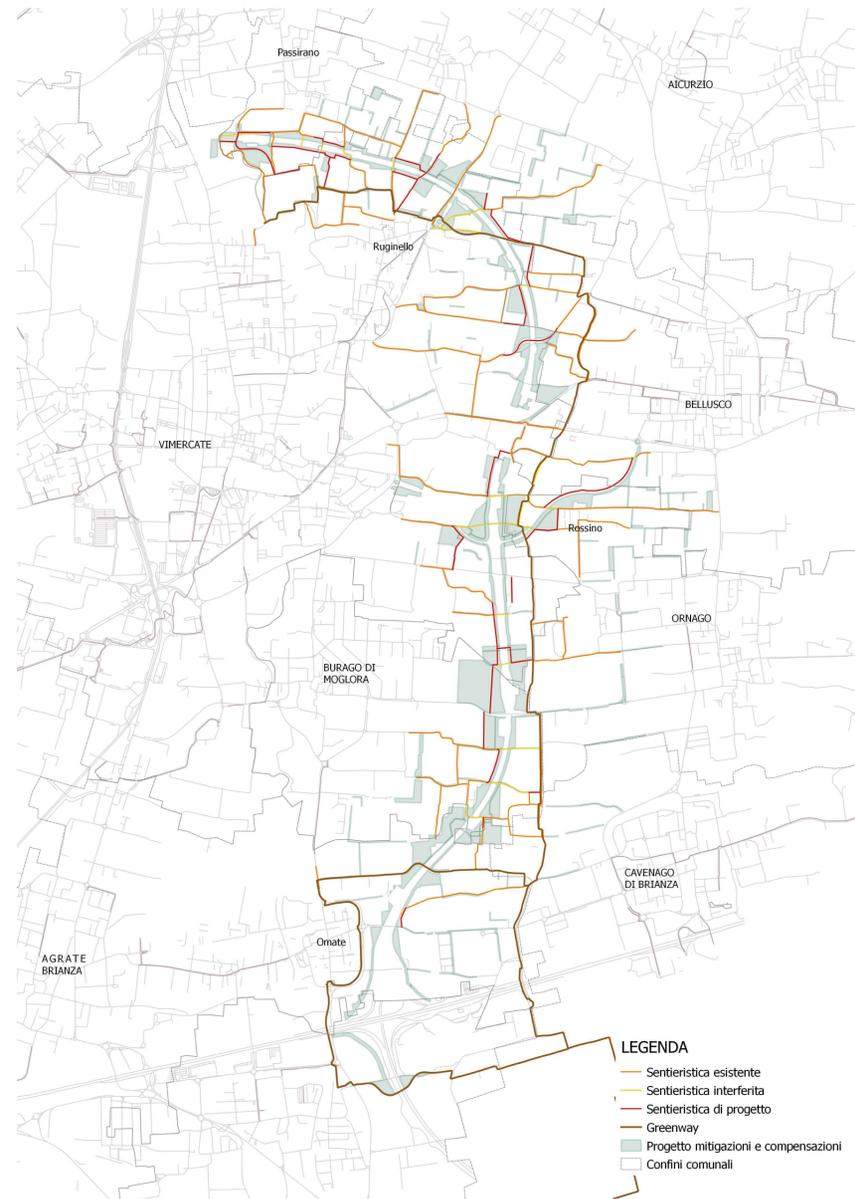
# MAPPA DEL SISTEMA DI SENTIERISTICA CICLOPEDONALE E PODERALE

## Stato di fatto



**LEGENDA**  
 — Sentieristica esistente  
 □ Confini comunali

## Progetto



**LEGENDA**  
 — Sentieristica esistente  
 — Sentieristica interferita  
 — Sentieristica di progetto  
 — Greenway  
 — Progetto mitigazioni e compensazioni  
 □ Confini comunali

Il progetto prevede la ricucitura e il potenziamento della mobilità lenta lungo l'infrastruttura. La "variante tratta D", che percorre il territorio da nord a sud sviluppandosi in aree agricole, interferirà con i percorsi ciclopedonali e poderali esistenti creando, in alcuni casi, delle interruzioni. I sentieri ciclopedonali e poderali interferiti saranno ricuciti fra loro creando una nuova rete di mobilità lenta con una nuova dimensione strategica che si basa su un facile accesso e fruizione ai nuovi paesaggi creati dalla nuova infrastruttura, ai beni culturali e alle risorse ambientali presenti sul territorio. Sarà valorizzata così la dimensione conoscitiva dei luoghi, la loro esplorazione e percezione, incentivando anche lo sviluppo dello "slow tourism" nella zona.

La nuova mobilità lenta consolida i sentieri esistenti che potranno essere utilizzati dai pedoni, dai ciclisti e all'occorrenza dai mezzi agricoli.

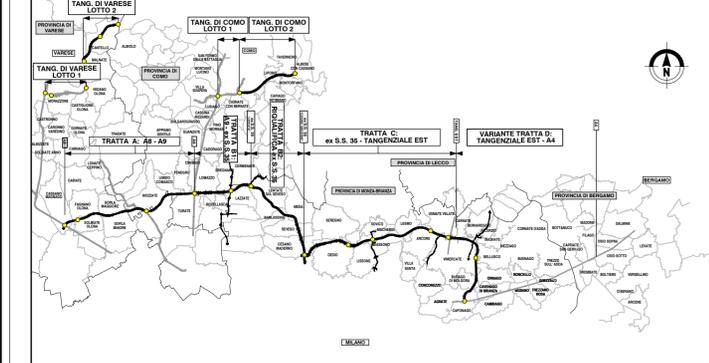
La nuova rete conserva al suo interno gli assi storici esistenti che collegavano fra loro i centri urbani grazie alla creazione di sovrappassi e sottopassi pedonali lungo l'infrastruttura.

La greenway avrà un ruolo fondamentale all'interno della nuova mobilità lenta dato che sarà un elemento cardine su cui si innesteranno gran parte dei nuovi percorsi aumentandone così la capillarità e creando un nuovo sistema che non si basa solo sulla fruizione a livello locale e comunale ma anche a livello provinciale e regionale.

All'interno del progetto di mitigazione e compensazione della "variante tratta D" si è tenuto conto della nuova sentieristica valorizzandola con:

- l'inserimento di diverse tipologie di opere a verde lungo il percorso, come ad esempio boschi, filari e siepi
- l'utilizzo di diverse specie vegetali che caratterizzino il tracciato
- la creazione di coni ottici e viste panoramiche che valorizzino il paesaggio
- la creazione di percorsi che alternino spazi aperti (campi agricoli e prati stabili) con spazi più chiusi e densi (boschi e prati alberati)

## QUADRO DI UNIONE GENERALE



**COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE**  
**DALMINE-COMO-VARESE-VALICO DEL GAGGIOLO E OPERE AD ESSO CONNESSE**  
CODICE C.U.P. F119060027007  
**PROGETTO DEFINITIVO**  
**VARIANTE TRATTA D**  
**OPERE DI INSERIMENTO E COMPENSAZIONE AMBIENTALE**  
**INSERIMENTO E COMPENSAZIONE AMBIENTALE**  
**METAPROGETTO - MAPPA DEL SISTEMA DI SENTIERISTICA CICLOPEDONALE E PODERALE**

FASE PROGETTUALE				PROGETTAZIONE			
AMBITO	DATA	CATEGORIA	OPERA	DATA	REVISIONE	ELABORAZIONE PROGETTUALE	
AM	DD	DD	MP	30	EMMISSIONE	Direzione Ingegneria BIM Center RESPONSABILE E INTEGRAZIONE PRESTAZIONE SPECIALISTICA Ing. Luca Santoro	
AM	DD	DD	MP	30	EMMISSIONE	RESPONSABILE E INTEGRAZIONE PRESTAZIONE SPECIALISTICA Ing. Luca Santoro	
<b>CONCEDENTE</b> CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE				<b>CONCESSIONARIO</b> Direzione Ingegneria e BIM Center Arch. Fabio Massimo Galati Direzione Tecnica Ing. Paolo Sironi Responsabilità Funzione Tecnica, Progettazione e ACT Ing. Andrea Marazziti			
<b>SCALA</b> 1:10000				<b>VERIFICA E VALIDAZIONE</b> RTI Control Check S.r.l. (Mondadori, Riva Check S.r.l. (Mondadori), Bureau Veritas (M&E S.p.A. (Mondadori)) Ing. Tommaso Ing. Nemes Arch. Sabini			

Il presente documento non potrà essere copiato, riprodotto o altrimenti pubblicato in tutto o in parte senza il consenso scritto di Autorisposta Pedemontana Lombarda S.p.A. Ogni utilizzo non autorizzato sarà perseguito a norma di legge. This document may not be copied, reproduced or published either in part or entirely without the written permission of Autorisposta Pedemontana Lombarda S.p.A. Unauthorized use will be prosecuted by law.