

COMUNE DI VERBANIA
 PROVINCIA DEL VERBANO-CUSIO-OSSOLA



PROGETTO NUOVO PORTO
 TURISTICO DI PALLANZA

02	APPROVAZIONE	29.11.2023	C.F.	A.M.	A.M.
01	APPROVAZIONE	20.11.2023	F.F.	A.M.	A.M.
00	APPROVAZIONE	30.05.2023	C.F.	A.M.	A.M.
Revisione:	Emesso per:	Data:	Disegnato:	Verificato:	Approvato:
Contenuto: RELAZIONE PAESAGGISTICA		Commessa: 607		Elaborato numero: 03	
Nome file: PALLANZA_RS_0303_2		Scala: --			
Committente: Marina di Verbella S.r.l.		Progettista: Architetto Antonio Montani			

INDICE

1. Premessa	Pag. 3
2. Elaborati di analisi dello stato attuale	Pag. 5
3. Indicazione e analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico d'intervento	Pag. 9
4. Rappresentazione dello stato attuale dell'area	Pag. 20
5. Descrizione dell'intervento in progetto e gli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera - mitigazione dell'impatto paesaggistico	Pag. 27
6. La struttura portuale	Pag. 31
7. Fotoinserimenti	Pag. 34
8. Conclusioni	Pag. 45

1. PREMESSA

La presente relazione paesaggistica è redatta a supporto del procedimento finalizzato all'approvazione del Nuovo Porto Turistico di Verbania, in località Pallanza, in una zona caratterizzata da una forte presenza turistica soprattutto nel periodo primaverile ed estivo.

Verbania è una cittadina di circa 30'000 abitanti che affaccia sul Lago Maggiore ad un'altezza di circa 200 metri s.l.m. Il Lago bagna le sponde italiane del Piemonte e Lombardia e in parte quelle Svizzere del Canton Ticino.

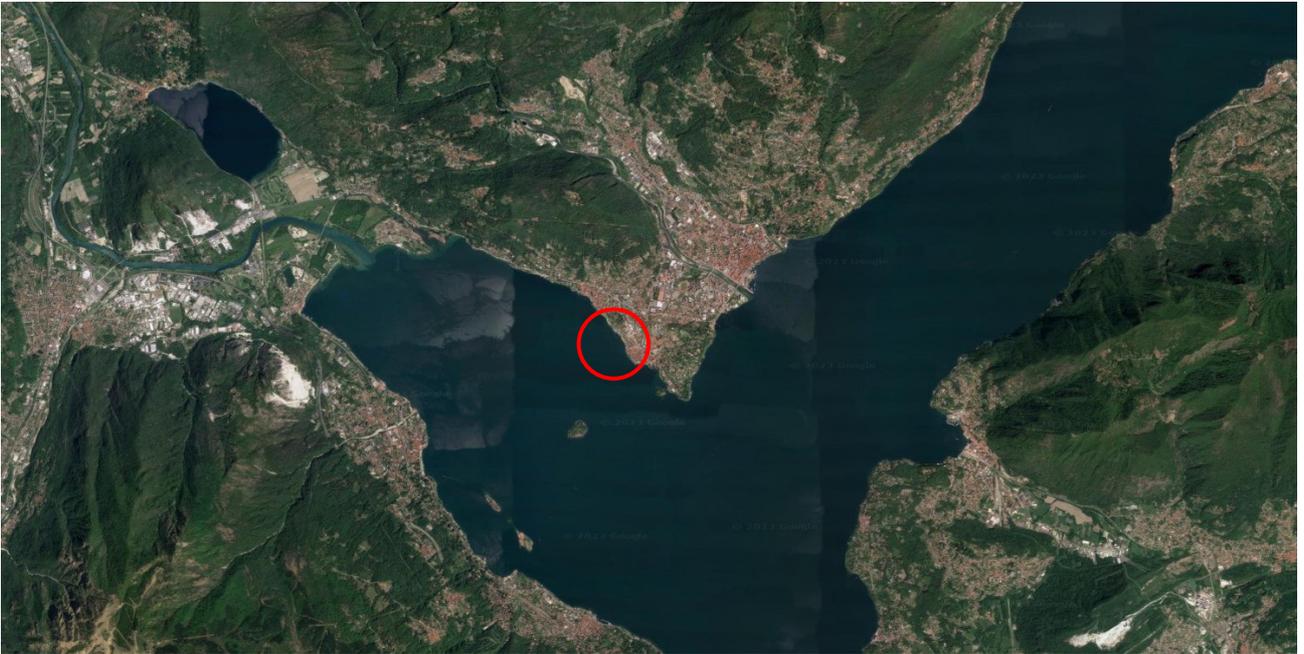
Il Golfo Borromeo nella sponda settentrionale è attraversato prevalentemente da due venti: uno dalle montagne verso la pianura (*Mergozzo*), quindi da Ovest-Nord Ovest, che produce raffiche di vento intense e formazioni ondose di altezza significativa superiore al metro, e l'altro dalla pianura alla montagna, proveniente da Sud-Sud Est con venti leggermente più deboli ma altezza significativa sempre superiore al metro, che si verifica più raramente.

Questi venti costanti fanno del lago prealpino un'ottima zona per l'utilizzo di barche a vela.

Attualmente il Comune di Verbania non dispone di un'infrastruttura portuale adeguata e per questo sorge la necessità di dare vita ad un'opera che possa ospitare un cospicuo numero di imbarcazioni provenienti dalle diverse sponde del Lago Maggiore.

L'ambito in oggetto si distingue infatti per essere in una posizione strategica all'imbocco del Golfo Borromeo, il quale permette di raggiungere in tempi brevi i luoghi più suggestivi della provincia.

Nello specifico, il contesto paesaggistico dove andrà ad innestarsi il Porto è tra le località di Pallanza e Suna, precisamente in Largo Tonolli dove attualmente sorge un cantiere nautico, una piccola attività di ristorazione/bar, una zona verde attrezzata e due campi da tennis in terra rossa.



2. ELABORATI DI ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Il contesto paesaggistico in cui è inserito il Porto è la sponda del Lago maggiore del Comune di Verbania, nella località di Pallanza.

La morfologia dei luoghi è da intendersi di tipo costiero in una zona ampiamente antropizzata.

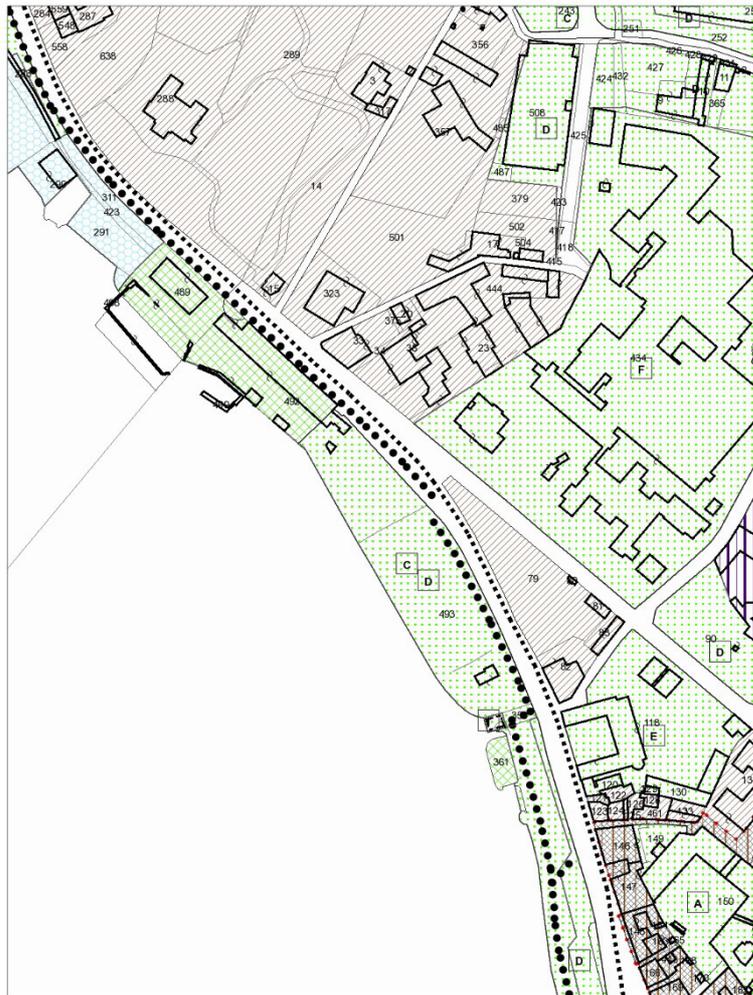
La valutazione delle varie alternative progettuali ha portato alla determinazione dell'area di intervento e alla definizione delle caratteristiche di progetto, tenendo in considerazione le condizioni di sicurezza e minimizzando nel contempo l'impatto paesaggistico e ambientale.

Estratto della Carta tecnica Regionale (C.T.R.)



Estratti di Piano Regolatore Generale Vigente

Carta dei vincoli



- 

Aree per servizi ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico in insediamenti residenziali – Art.16
- C Aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport
- D Aree per parcheggi pubblici
- 

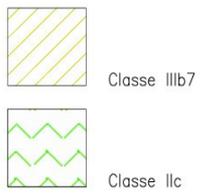
Aree attrezzate per la balneazione, la ricreazione ed il soggiorno all'aperto e per le attività cantieristiche e di assistenza alle imbarcazioni (comprese nel P.P. sponde lacuali) – Art.24bis
- 

Aree con destinazione prevalentemente terziaria, commerciale, direzionale, di servizio – Art.22bis
- 

Insediamenti urbani aventi caratteristiche storico-artistiche e documentativo (Nuclei di Antica Formazione) – Art.32

Estratti di Piano Regolatore Generale Vigente

Carta della pericolosità geomorfologica



3. INDICAZIONE E ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA OPERANTI NEL CONTESTO PAESAGGISTICO D'INTERVENTO

L'area su cui insiste l'intervento è sottoposta a vincolo paesaggistico:

- Art. 142, c. 1, lett. b) e del D.Lgs. 22/01/2004 n. 42:

“Art. 142. Aree tutelate per legge

- 1. Sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo*
- b. i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;*

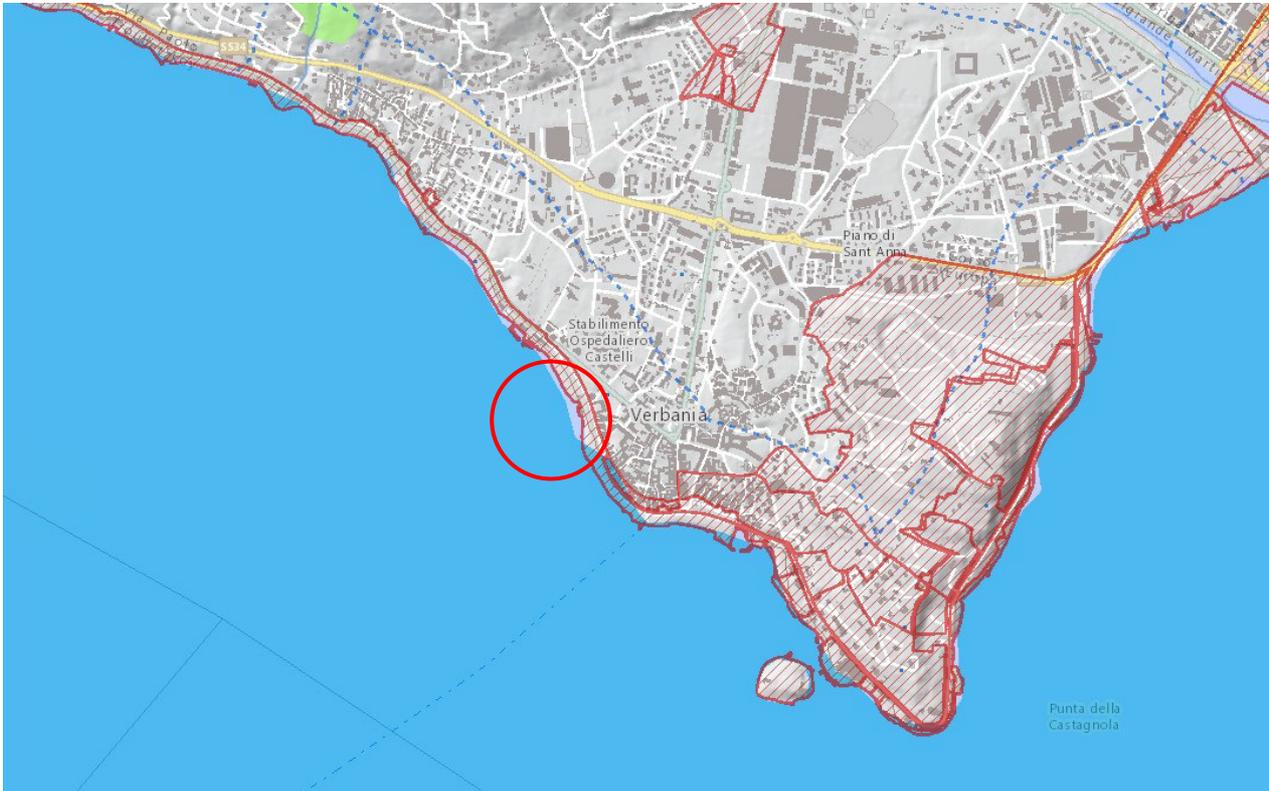
- Art. 136, c. 1, lett. c) e d) del D.lgs 22/01/2004 n. 42

“Art. 136. Immobili ed aree di notevole interesse pubblico”

- 1. Sono soggetti alle disposizioni di questo Titolo per il loro notevole interesse pubblico*
- c. I complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici:*
- d. Le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze*

PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

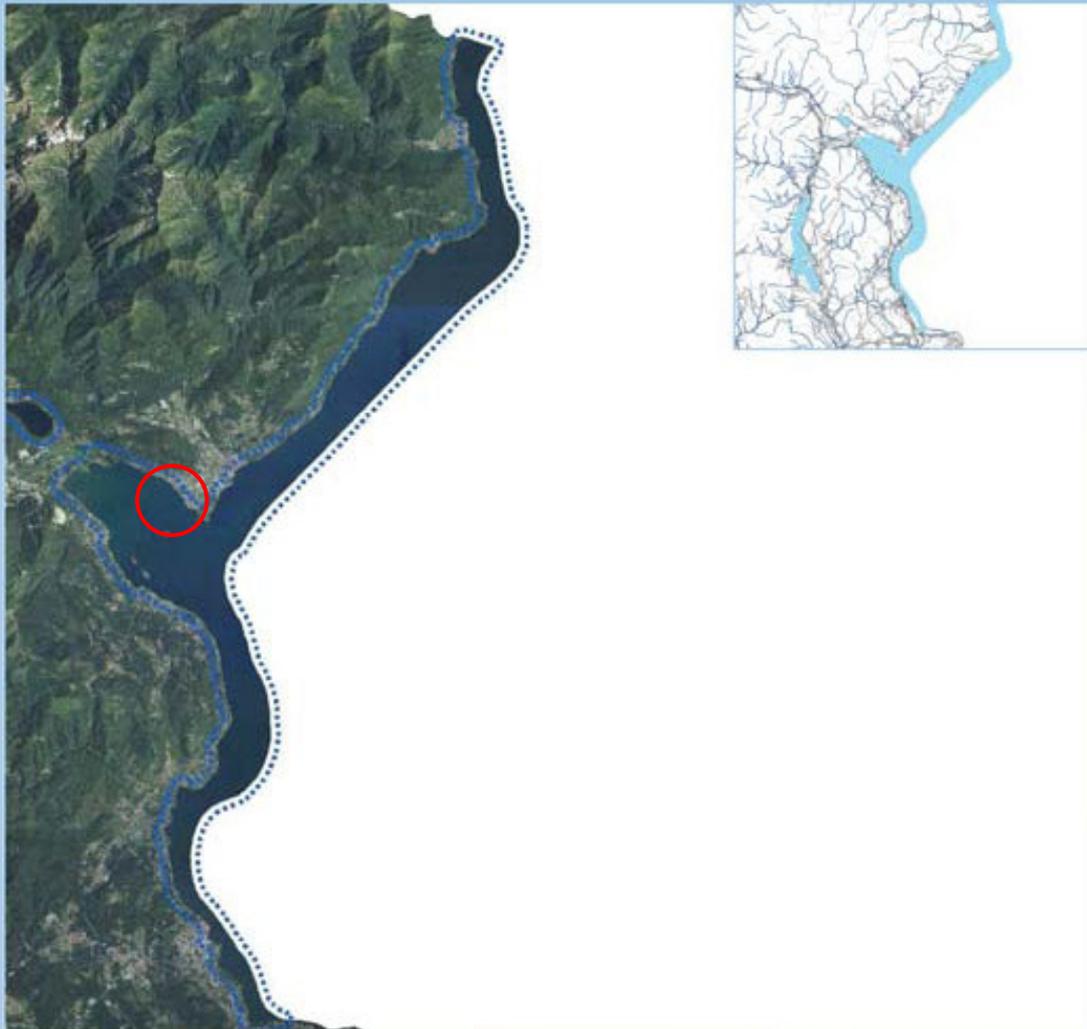
P2 BENI PAESAGGISTICI



Laghi individuati ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera b) del D.lgs. 42/2004

Lago Maggiore o Verbano

Codice identificativo
L168



Provincia/e	Verbano Cusio Ossola	Comune/i	Arona, Baveno, Belgirate, Cannero Riviera, Cannobio, Castelletto sopra Ticino, Dormelletto, Ghiffa, Lesa, Meina, Oggebbio, Stresa, Verbania
Sezione/i CTR	052160 - 053050 - 053090 - 053130 - 073040 - 073060 - 073070 - 073080 - 073110 - 073120 - 073150 - 073160 - 074010 - 091030 - 094040 - 094070 - 094080		
Tipologia invaso	Lago naturale - escavazione fluviale e rimodellamento glaciale		
Perimetro	126.203,54 m	Area	9.454,42 ha
Note	Atlante dei Laghi codice VB-47		

DD.MM. 28 febbraio 1953

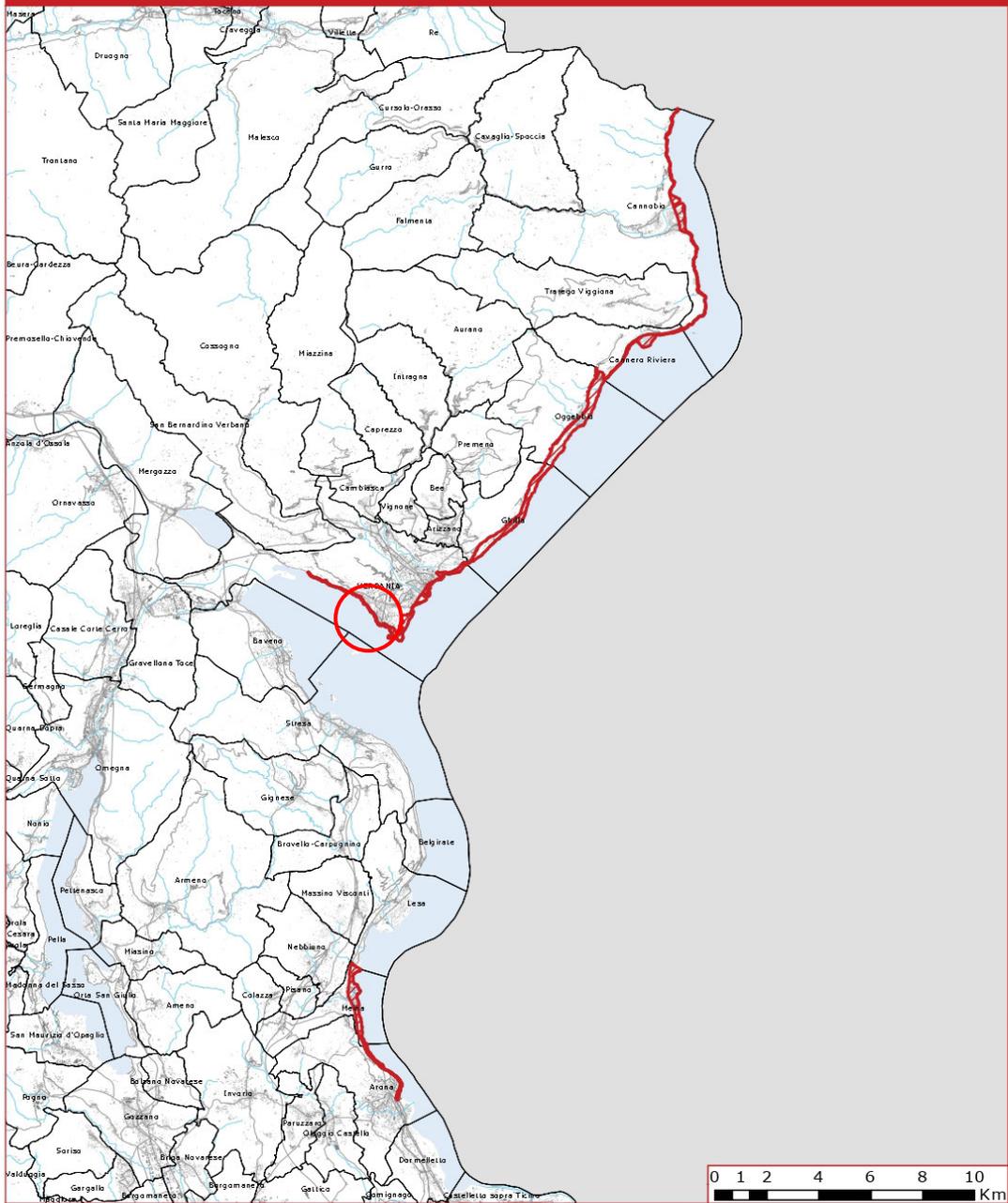
Art. 136, c. 1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

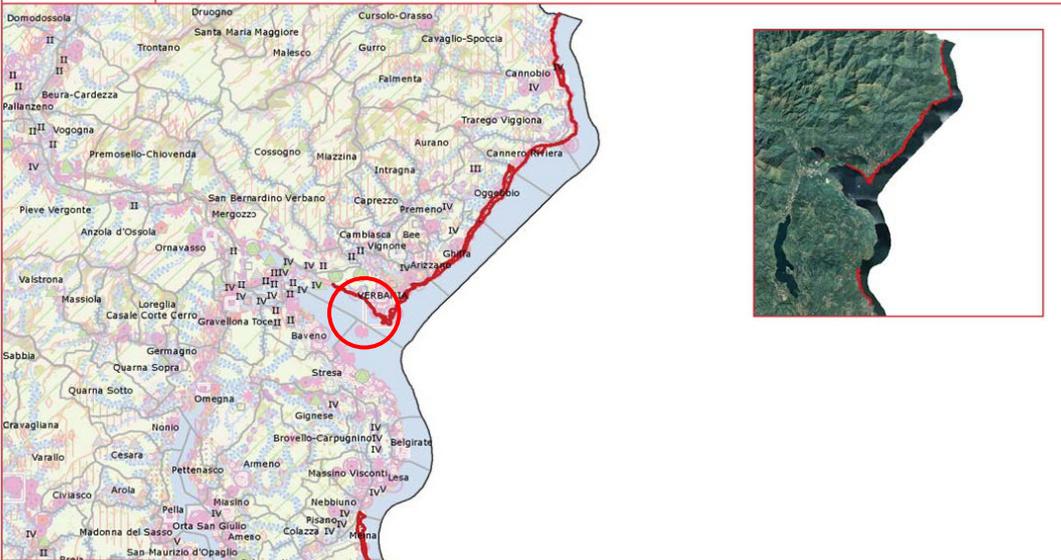
Dichiarazione di notevole interesse pubblico delle sponde del lago Maggiore site nell'ambito dei Comuni di Arona, Meina, Verbania, Ghiffa, Oggebbio, Cannero e Cannobio

Numero di riferimento regionale:
A066

Codice di riferimento ministeriale:
10097

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



Riconoscimento del valore dell'area	La dichiarazione di notevole interesse pubblico tutela l'area in quanto "(...) le sponde lacustri (...) costituiscono un quadro naturale di non comune bellezza, nel quale l'opera della natura si fonde con quella dell'uomo, godibile dal belvedere costituito dalla strada che da Arona per Stresa, Baveno, Pallanza, Cannobio raggiunge il confine svizzero".				
					
Superficie kmq 4,97					
Altri strumenti di tutela	D.M. 31/07/1969 (A068); D.M. 25/10/1927 (A074); D.M. 22/06/1944 (A152); D.M. 30/11/1923 (A178); D.M. 02/04/1925 (A179); D.M. 03/12/1934 (A180); D.M. 25/06/1959 (A181); D.M. 09/12/1970 (A183); D.M. 01/04/1924 (A231); D.M. 19/06/1922 (A232); D.M. 12/02/1924 (A233); D.M. 31/03/1924 (A234); D.M. 31/03/1924 (A235); D.M. 01/04/1924 (A236); D.M. 01/04/1924 (A237); D.M. 01/04/1924 (A238); D.M. 01/04/1924 (A239); D.M. 01/04/1924 (A240); D.M. 01/04/1924 (A241); D.M. 01/04/1924 (A242); D.M. 20/04/1924 (A243). D.Lgs. 42/2004 - art. 142 "Aree tutelate per legge", comma 1 lett. b, c, d. Beni culturali, a rilevanza paesaggistica, individuati ai sensi della Parte II del Codice: Cannero Riviera, Castelli di Malpaga e Cannero (Not. Min. 13/3/1947 e Not. Min. 19/2/1947); Cannobio, Chiesa della Pietà (Not. Min. 30/5/1908), Chiesa di S. Agata (Not. Min. 14/6/1908), Abbazia di S. Eusebio (D.D.R. 14/12/2005), Palazzo della Ragione (artt. 10-12), Torre del Comune (artt. 10-12), Chiesa di S. Vittore (artt. 10-12); Ghiffa, Chiesa di S.M. Assunta (Not. Min. 29/5/1908), Villa Bonomi (D.M. 20/10/1992), Sacro Monte della SS. Trinità (artt. 10-12), Castello di Frino (artt. 10-12); Meina, Chiesa parrocchiale (R.R. 5/2/1981), Villa Faragiana (D.D.R. 18/4/2007), Villa Bonomi e pertinenze (D.D.R. 15/6/2007, D.D.R. 31/7/2007); Oggebbio, Oratorio di S. Maria (Not. Min. 29/05/1908), Chiesa di Sant'Agata in fraz. Novaglio; Verbania, Chiesa di S. Remigio (Not. Min. 24/05/1947), Villa S. Remigio, parco e giardini (R.R. 1145 del 25/02/1978), Villa Eremitaggio, dipendenze e giardino (D.M. 3/5/1982), Villa Rusconi-Clerici con parco e annessi (D.M. 28/01/1988), Villino S. Remigio con parco (D.D.R. 21/03/2007), Villa Congreve (D.D.R. 14/02/2008), Villa Poss, dipendenze e parco monumentale (D.D.R. 04/07/2008), Collegio S. Maria e parco (D.D.R. 17/12/2008), Palazzo Flaim (D.D.R. 17/04/2009).				
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.				
Ambiti e Unità di paesaggio	Ambiti di paesaggio (art. 10): 12 - Fascia costiera Nord del Lago Maggiore 15 - Fascia costiera Sud del Lago Maggiore	Unità di paesaggio (art. 11): 1204, 1206, 1502, 1504 - Sono di tipologia normativa IV e V, naturale/rurale alterato episodicamente da insediamenti e urbano rilevante alterato			
Principali obiettivi di qualità paesaggistica	1.4.1.; 1.7.2.; 1.7.3.; 1.8.2.; 4.5.1. - (cfr. Obiettivi e Linee di azione Ambiti 12 e 15)				
Struttura del paesaggio e norme di riferimento	Naturalistico - ambientale Artt. 14, 15, 16, 19	Storico - culturale Artt. 22, 24, 25, 26, 27	Perceptivo - identitario Artt. 30, 31	Morfologico - insediativo Artt. 34, 35, 36, 38, 39, 40	Rete di connessione paesaggistica Art. 42
Prescrizioni contenute nelle NdA	Artt. 14, 15, 26, 39				
Prescrizioni specifiche	Deve essere salvaguardata la visibilità dei beni culturali, dei fulcri del costruito, degli elementi a rilevanza paesaggistica individuati nella presente scheda e/o tra le componenti della Tav. P4; a tal fine gli interventi modificativi nelle loro adiacenze non devono pregiudicare l'aspetto visibile dei luoghi né interferire in termini di volumi, forma, materiali e crome 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'edificio 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 edificate esistenti, senza compromettere aree integre e totalmente separate dal contesto edificato (19). Sull'insieme delle ville, parchi o giardini di rilevante valenza storica-culturale e paesaggistica, riconosciute nell'elenco di cui alla lettera e) del comma 1 dell'articolo 4 delle NdA, eventuali interventi devono essere coerenti con i caratteri tipologici e costruttivi originari del complesso e rispettare le componenti architettoniche, vegetali, idriche e la naturale conformazione del terreno (12). Deve essere conservata la naturalità della costa lacustre e la vegetazione igrofila esistente; gli interventi di consolidamento spondale devono privilegiare l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica con attenzione alla salvaguardia degli eventuali manufatti storici e la realizzazione di nuovi approdi e pontili deve essere effettuata privilegiando l'utilizzo del legno. Nel caso di opere che prevedano la riduzione della vegetazione igrofila esistente devono essere previsti interventi di rivegetazione e di rimboschimento con specie autoctone (2). Eventuali nuovi tracciati viari, l'adeguamento di quelli esistenti e la posa in opera di barriere di protezione devono essere realizzati adattandosi all'andamento delle linee morfologiche dei paesaggi attraversati nonché rispettando le visuali panoramiche e gli elementi di valore ambientale, storico-culturale e paesaggistico individuati nella Tav. P4 e/o sopraccitati (20). Lungo il percorso panoramico individuato nella Tav. P4 non è ammessa la posa in opera di cartellonistica o altri mezzi pubblicitari ad eccezione di installazioni previste dalla normativa in materia di circolazione stradale o di cartellonistica pubblica per la fruizione e promozione turistica (13).				

Verifica di coerenza rispetto ai contenuti del Piano Paesaggistico Regionale

Deve essere salvaguardata la visibilità dei beni culturali, dei fulcri del costruito, degli elementi a rilevanza paesaggistica individuati nella presente scheda e/o tra le componenti della Tav. P4; a tal fine gli interventi modificativi nelle loro adiacenze non devono pregiudicare l'aspetto visibile dei luoghi né interferire in termini di volumi, forma, materiali e cromie con i beni stessi (14). La realizzazione del Nuovo Porto non andrà ad intaccare la visione d'insieme del paesaggio in quanto la sua ubicazione nella zona di Largo Tonolli salvaguarda i coni ottici e la percezione del paesaggio circostante, sia dal percorso pedonale che viario. 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). Il progetto necessiterà di un impianto elettrico e di un contatore proprio, il quale verrà inserito nella piccola cabina prevista nell'area a terra, adibita principalmente al ricovero dei porta bagagli. L'impianto idrico e di scarico invece, sarà principalmente nel sottosuolo e verrà ripartito alla struttura del Porto tramite tubazioni esterne agganciate alla struttura dei pontili. In entrambi i casi, i collegamenti non saranno percettibili dai luoghi di osservazione del paesaggio. 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). Per il Nuovo Porto non sono previste opere in zona di Centro Storico. 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). Gli interventi a terra saranno molto

limitati: è prevista una zona di tre parcheggi per il carico e scarico dei natanti, una piccola costruzione per il ricovero dei carrelli e infine una struttura per la raccolta differenziata dei rifiuti. La pavimentazione carrabile sarà realizzata con dei ciottoli a cubetti mentre il resto dell'area sarà a verde. La costruzione per il ricovero dei carrelli avrà una struttura portante in acciaio, ricoperta da listelli in legno. L'area rifiuti invece sarà composta da dei contenitori interrati, privilegiando il decoro urbano integrandosi con paesaggio e l'ambiente circostante. *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.* La struttura portuale sarà composta da finger e pontili ed entrambi affioreranno dall'acqua di 50 cm. I due edifici galleggianti invece, dove avranno sede i bagni e gli uffici amministrativi, emergeranno circa 330 m dall'acqua. Quest'ultimi avranno dimensioni contenute: 10,00 m x 3,60 m e saranno costituiti da una struttura in acciaio con tamponamenti in vetro. *Le eventuali nuove recinzioni verso il lago devono essere di altezza contenuta, di forma e trama semplice, tali da conservare la percezione visiva del contesto lacuale; non sono ammesse recinzioni piene in muratura a tutta altezza ad eccezione di interventi di recupero di muraure esistenti di valore storico-documentario (16).* Non è prevista alcuna recinzione, tutta l'area a terra sarà accessibile ai cittadini. *Le eventuali previsioni di nuova espansione edilizia devono essere poste nei lotti liberi interclusi o in contiguità con le aree edificate esistenti, senza compromettere aree integre e totalmente separate dal contesto edificato (19).* Non sono previste nuove espansioni. *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).* Il progetto non intacca ville, parchi o giardini di rilevanza storica-culturale e paesaggistica. *Deve essere conservata la naturalità della costa lacustre e la vegetazione igrofila esistente;* La conformazione della costa non verrà modificata, l'aggancio a terra della struttura avverrà solo tramite una passerella che si adatterà ai livelli del lago. Anche la vegetazione igrofila

esistente verrà rispettata e non verrà lesa. *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.* Tutta la struttura del Nuovo Porto avrà il piano di calpestio in doghe di legno esotico pregiato posate su un telaio in alluminio. *Nel caso di opere che prevedano la riduzione della vegetazione igrofila esistente devono essere previsti interventi di rivegetazione e di rimboschimento con specie autoctone (2).* Nonostante la vegetazione igrofila non verrà intaccata, sono previsti degli interventi di compensazione consistenti in: posa di fascine per preservare e incentivare la riproduzione degli avannotti; aumento delle aiuole negli spazi adiacenti al porto e infine un progetto di riqualificazione del Torrente San Bernardino. *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).* Non sono previsti nuovi percorsi viari o la modifica degli esistenti. *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).* Sono previsti cartelli per la promozione turistica nelle immediate vicinanze del Nuovo Porto, i quali si adegueranno alle norme vigenti.

PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

P3 AMBITI E UNITA' DI PAESAGGIO

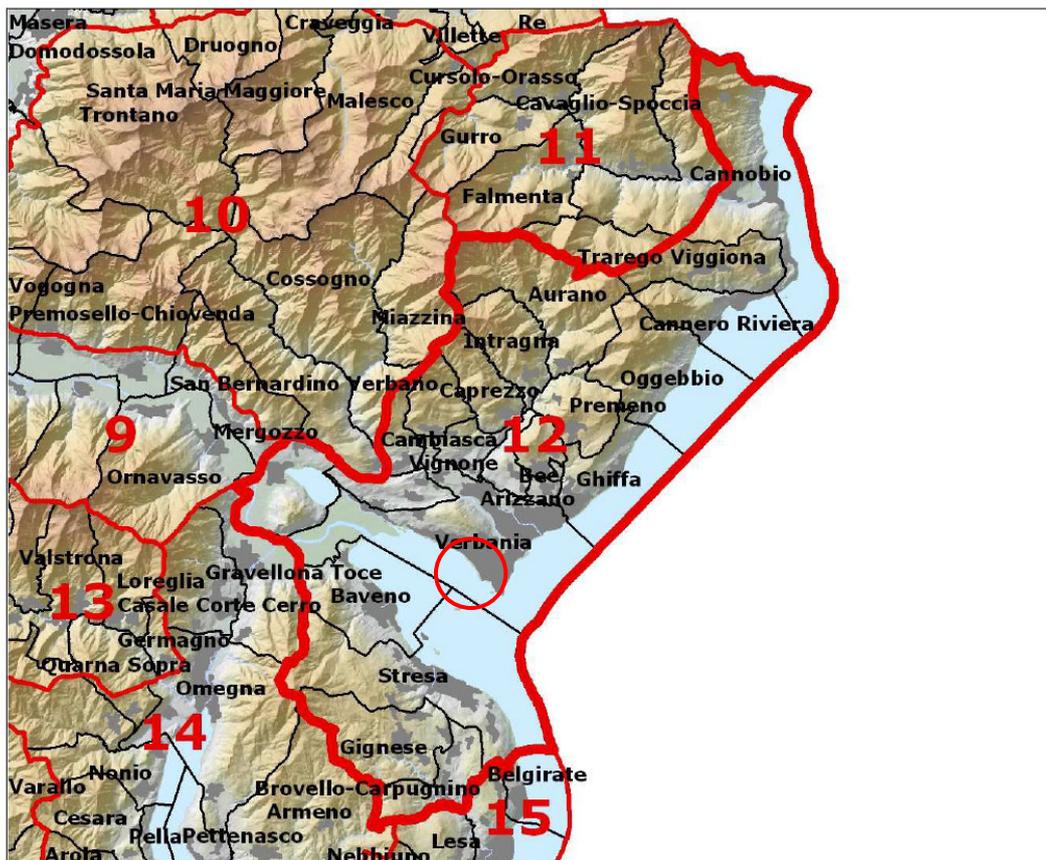


Tipologie normative delle UP



Urbano rilevante alterato

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



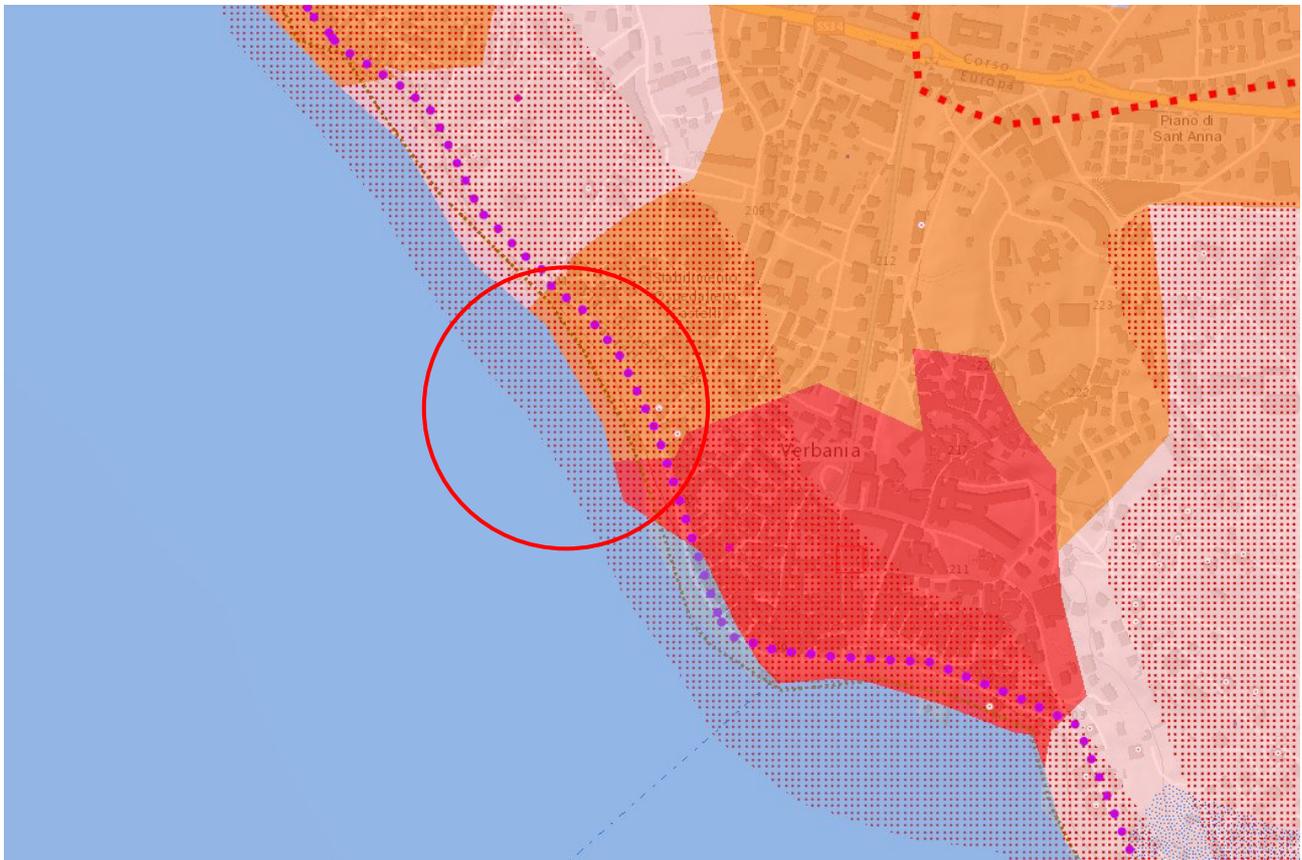
DESCRIZIONE AMBITO

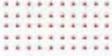
Ambito di dimensioni modeste che si disegna lungo la sponda piemontese del Lago Maggiore, delimitato a nord-ovest dai crinali che costituiscono la linea spartiacque con la Valle Cannobina, con la Val Grande, dalla porzione di pianura del Fondo Toce e dai crinali che separano il Lago d’Orta. A sud si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

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

PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

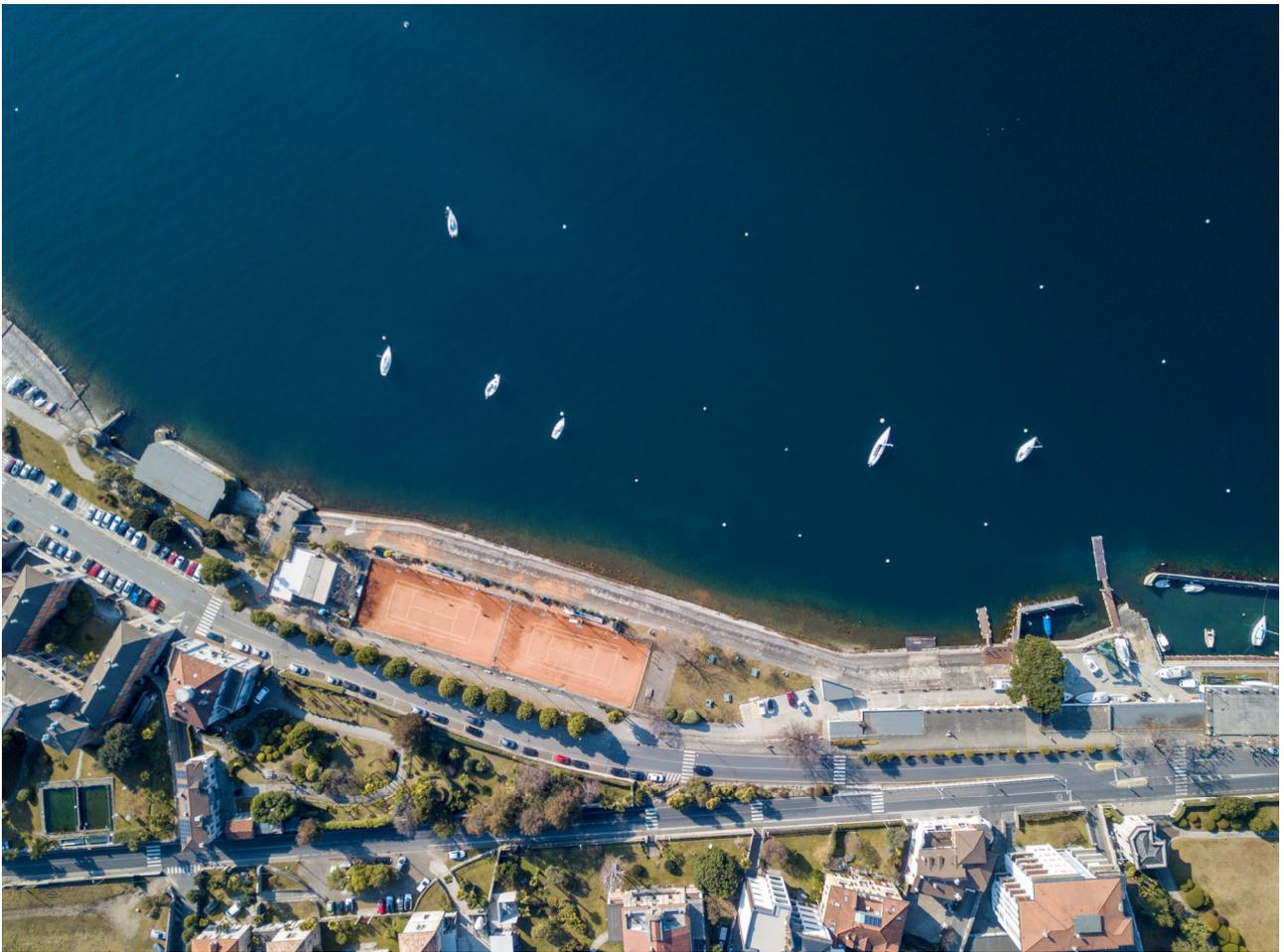
P4 COMPONENTI PAESAGGISTICHE



-  Luoghi di villeggiatura e centri di loisir (art. 26)
-  Urbane consolidate dei centri minori (art. 35) m.i.2
-  Tessuti urbani esterni ai centri (art. 35) m.i.3
-  Tessuti discontinui suburbani (art. 36) m.i.4
-  Percorsi panoramici (art. 30)

4. RAPPRESENTAZIONE DELLO STATO ATTUALE DELL'AREA















Il Comune di Verbania non dispone attualmente di un'infrastruttura portuale adeguata alle sue potenzialità ed è per questo che si è pensato ad una soluzione innovativa per dare spazio alle imbarcazioni turistiche senza affollare gli attracchi esistenti sparsi sulle rive della provincia.

Nella zona di Intra le barche approdano principalmente nella zona della foce del Torrente San Bernardino: sul lato sinistro i piroscafi di linea con l'Imbarcadero Nuovo di Intra (dove ha sede la Società di Navigazione) e a destra con due cantieri nautici le imbarcazioni da riporto. A Pallanza invece, a fianco allo storico Mausoleo Cadorna è presente un piccolo porticciolo e un pontile comunale. In ultimo, nella zona di Suna è presente solamente un pontile di attracco in corrispondenza dell'ex imbarcadero e un piccolissimo porto ad esso adiacente.

5. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO IN OGGETTO E GLI EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA - MITIGAZIONE DELL'IMPATTO PAESAGGISTICO

Gli studi elaborati in questi mesi si sono interrogati su quale fosse l'ubicazione più idonea per la struttura portuale, ribadendo che in questo contesto il nuovo porto barche sia pensato in primo luogo per i turisti provenienti dalle diverse sponde, ma anche per chi sia deciso a ormeggiare la propria imbarcazione in tutto il periodo dell'anno. La scelta dell'ubicazione più idonea per la realizzazione del Porto, la zona di Largo Tonolli tra Pallanza e Suna risulta essere un'area predisposta al turismo, caratterizzata dalla presenza di alberghi, attività commerciali, culturali, ristorazione, spazi pubblici attrezzati e tutti i servizi necessari alla presenza di un'infrastruttura di una tale portata.

Nella scelta del luogo per la nuova struttura portuale sono stati considerati diversi aspetti: la morfologia della riva del lago crea una leggera insenatura che si adatta bene ad ospitare il porto, oltre che fornire una protezione naturale dai venti, ottenendo un impatto visivo minimo dal passaggio pedonale senza alterare sensibilmente l'aspetto percettivo scenico del paesaggio.

Senza dover creare ulteriori interventi, l'accesso alla struttura portuale potrà avvenire tramite la rampa d'ingresso esistente per accedere al Cantiere Nautico La Marina di Pallanza S.r.l. e all'Ittico Fish Bar. Nelle immediate vicinanze sono presenti circa 70 posti auto, ai quali nel giro di 500 metri se ne aggiungono più di 300 fino ad arrivare a 2234 parcheggi nella fascia tra i 500 metri e i 1500 metri. Inoltre l'Amministrazione Comunale ha in progetto la realizzazione di un autosilo per 300 posti auto a 800 mt dal Porto in progetto. Questi spazi già esistenti limitano ad un minimo la necessità di interventi sul territorio.

L'accesso alla struttura galleggiante avverrà tramite una rampa carrabile già esistente che permette di raggiungere un livello più basso di quello di Viale Tonolli; una volta percorsa la rampa ci si trova in uno spiazzo in cui il percorso può essere proseguito in due diverse direzioni: il primo verso la Marina di Pallanza, il secondo verso il Nuovo Porto.

Tra le due diverse strutture è presente un piccolo chiosco denominato "Ittico Fish Bar", un'attività presente da qualche anno già ben avviata che offre ai cittadini e ai turisti la possibilità di consumare alcuni piatti tipici sulla riva del Lago.

Per il pubblico, saranno messi a disposizione due parcheggi: uno per i disabili, l'altro per la ricarica di auto elettriche.

In esclusiva per i natanti invece, sono previsti 3 posti auto che potranno essere utilizzati unicamente per il carico e scarico e che saranno raggiungibili valicando una barriera elettrica automatizzata.

Accanto a questi ultimi parcheggi è stata prevista un'area adibita alla raccolta differenziata e al ricovero di carrelli portabagagli, anch'essi a disposizione dei natanti.

Tutta l'area carrabile è prevista in ciottoli in pietra, come nello stato attuale, perimetrati da cordoli (anch'essi in pietra) con funzione di contenimento dell'area a prato che li circonda.

Il ricovero dei carrelli portabagagli è previsto con una struttura portante in acciaio e un rivestimento in listelli di legno, il tutto su una base in battuto di cemento.

Per la raccolta differenziata invece, sono previsti dei contenitori interrati tecnologicamente avanzati che con la loro grande capacità e la struttura interrata permettono la massima integrazione con il paesaggio e l'ambiente circostante, incentivando la differenziazione dei rifiuti e privilegiando il decoro urbano. I contenitori si presentano in superficie come dei torrini, circondati da una pedana calpestabile che chiuderà l'intero pozzetto di raccolta. Per la loro installazione sarà necessaria la predisposizione di una platea in calcestruzzo e una fossa di scavo di circa 2,50 m di profondità.

Superata la zona d'ingresso, l'accesso alla struttura galleggiante è definito dalla passerella principale a sua volta collegata ai pontili dove si raggiungono i posti barca.

È prevista la realizzazione di un basamento in cemento armato che fungerà da collegamento a riva per tutta la struttura galleggiante del porto oltre che essere la base di appoggio per lo scorrimento del flap di raccordo tra la terra e la passerella.

L'area appena descritta sarà a disposizione del Nuovo Porto ma sarà anche accessibile al pubblico poiché non è prevista alcuna recinzione e il tutto sarà in continuità con la passeggiata del Lungo Lago.

Gli alberi esistenti verranno nel limite del possibile (senza che siano d'intralcio per il cantiere) mantenuti, soprattutto quelli più grandi e radicati, e ne verranno aggiunti di nuovi.

Per mitigare l'impatto ambientale dell'opera, si è optato per realizzare una parte di tetti verdi in corrispondenza degli edifici ad uso della Marina di Pallanza, tramite elementi vegetali principalmente arborei o a basso fusto.

Non è previsto alcun sistema di illuminazione particolare se non quella segna passo.

L'accesso alla vera e propria struttura galleggiante sarà preceduto da un parcheggio con 3 posti auto esclusivamente per il carico e scarico e da un'area adibita alla raccolta differenziata e al ricovero di carrelli portabagagli, a disposizione dei natanti.

Per la raccolta differenziata sono previsti dei contenitori interrati tecnologicamente avanzati che con la loro grande capacità e la struttura interrata permettono la massima integrazione con il

paesaggio e l'ambiente circostante, incentivando la raccolta differenziata privilegiando il decoro urbano. I contenitori presentano in superficie dei torrini esterni circondati da una pedana calpestabile che chiuderà l'intero pozzetto di raccolta. Per la loro installazione sarà necessaria la predisposizione di una platea in calcestruzzo e una fossa di scavo di circa 2,50 m di profondità.

Superata la zona d'ingresso, l'accesso alla struttura galleggiante è definito dalla passerella principale a sua volta collegata ai pontili dove si raggiungono i posti barca.

È prevista la realizzazione di un basamento in C.A. che fungerà da collegamento a riva per tutta la struttura galleggiante del porto oltre che essere la base di appoggio per lo scorrimento del flap di raccordo tra la terra e la passerella.

Fino ad ora sono stati condotti numerosi studi eseguiti da specialisti riguardanti aspetti essenziali per il funzionamento del porto e per la sua giustificazione economica, tra cui:

- un *Piano di Indagini* per valutare lo stato di contaminazione delle matrici ambientali e della matrice acque, il quale ha incluso il prelievo di nove campioni che sono stati sottoposti ad analisi. Il report delle indagini non ha evidenziato presenze di contaminazioni particolari.
- Uno studio del *moto ondoso* e delle *correnti di circolazione generale* oltre che del *vento*.
- Un *rilievo batimetrico* per rilevare il preciso andamento del terreno anche della parte immersa in acqua;
- Un *rilievo topografico* per avere una base precisa su cui prevedere le opere a terra.
- E infine, il *progetto della struttura portuale* e di tutti i suoi componenti tramite il supporto di un nucleo ingegneristico specializzato.

A fronte di tutti gli aspetti più tecnici e specifici del porto, imprescindibili sono stati gli aspetti architettonici e urbanistici della compenetrazione porto-città, i quali hanno assunto particolare importanza nel corso della composizione della struttura.

L'ambito portuale è articolato in due macro aree, la prima che individua il porto operativo in senso stretto, ovvero la struttura portuale, lo spazio d'ingresso con il piazzale e i parcheggi, l'area per la raccolta differenziata, lo spazio a verde; mentre la seconda è relativa alle aree di interazione tra

porto e città, caratterizzata dalle *opere di compensazione* tra cui l'innesto di tetti verdi in corrispondenza del cantiere nautico.

Tali aree di confine sono spesso spazi di conflitto e di separazione tra porto e città, mentre il progetto portuale intende promuovere la loro integrazione al nuovo sistema, tenendo in considerazione le relazioni visive e funzionali che in modo diverso legano la città all'area portuale.

Anche la definizione della viabilità interna ed esterna al porto garantisce che l'insieme delle opere portuali previste con i relativi carichi di attrazione e generazione, siano sostenute da adeguati livelli di accessibilità e che la città benefici degli investimenti compiuti.

Le opere in oggetto non modificano la morfologia, la compagine vegetazionale, lo skyline antropico e la funzionalità ecologica e idraulica.

6. LA STRUTTURA PORTUALE

Come già accennato, si protende ad una soluzione di un porto galleggiante che possa ospitare 150 posti barca distribuiti principalmente su 4 pontili posti perpendicolarmente alla costa e un pontile posto parallelamente. Il nuovo porto avrà un fronte lago di circa 200 mt e una profondità di 140 mt.

Lungo il profilo costiero sarà posto il pontile di riva, realizzato tramite strutture modulari galleggianti della lunghezza di circa 155 mt. Il pontile di riva costituirà lo snodo pedonale della struttura portuale a cui si accederà da terra. Dal pontile di riva, si accederà alla diga galleggiante e ai due pontili di ormeggio interni tramite altre passerelle di collegamento. Quest'ultimi avranno una lunghezza di circa 80 mt e saranno costituiti da elementi modulari galleggianti.

Il molo esposto più a sud avrà un'estensione di 75 mt e oltre ad avere la funzione di pontile di ormeggio, avrà la funzione di protezione della struttura portuale dal modo ondoso proveniente da sud.

Gli organi di protezione più esterni saranno costituiti da una diga di tipo modulare galleggiante della larghezza di 4 metri con un allargamento a 8 metri nella parte maggiormente esposta verso nord.

Anche quest'ultimi saranno realizzati con elementi modulari della larghezza di 4 metri al fine di proteggere ulteriormente la struttura dal moto ondoso e limitare l'agitazione ondosa interna al porto.

La disposizione interna degli ormeggi prevede la realizzazione di un pontile di riva con elementi modulari di tipo galleggiante della larghezza di 2,5 metri ancorato con pali telescopici a cui fa capo la passerella di accesso principale.

Dal pontile di riva partiranno i pontili di ormeggio della larghezza di 2 metri e il pontile di raccordo alla diga della larghezza di 4 metri. Il piano di calpestio è previsto in doghe di legno esotico pregiato posate su un telaio in alluminio e il perimetro del pontile sarà dotato di un copricanaletta in alluminio e un parabordo in materiale plastico. Le galloce saranno distribuite sui pontili e sui finger.

Per l'ormeggio delle imbarcazioni si è pensato a delle strutture finger, le quali saranno distribuite a diversi intervalli per dare la possibilità alle varie tipologie di imbarcazione di poter attraccare.

La lunghezza dei finger sarà differenziata in base alla lunghezza della barca servita mentre la larghezza sarà di un metro per tutti i finger.

Il sistema di ormeggio finger è sempre più apprezzato per il facile accesso ai natanti e la semplicità di manovra di ormeggio, oltre che assicurare uno sfruttamento ottimale della superficie portuale ed una stabilità maggiore al pontile. Solo le imbarcazioni di dimensioni maggiori saranno ormeggiate lungo la diga galleggiante.

Il cambio di livello igrometrico del Lago, viene gestito da pali telescopici che andranno ad assecondare i livelli di piena o di magra, i quali oscilleranno all'interno di una fascia compresa tra i 192,99 mt s.l.m. (minimo storico) e i 197,94 mt s.l.m. (massimo storico).

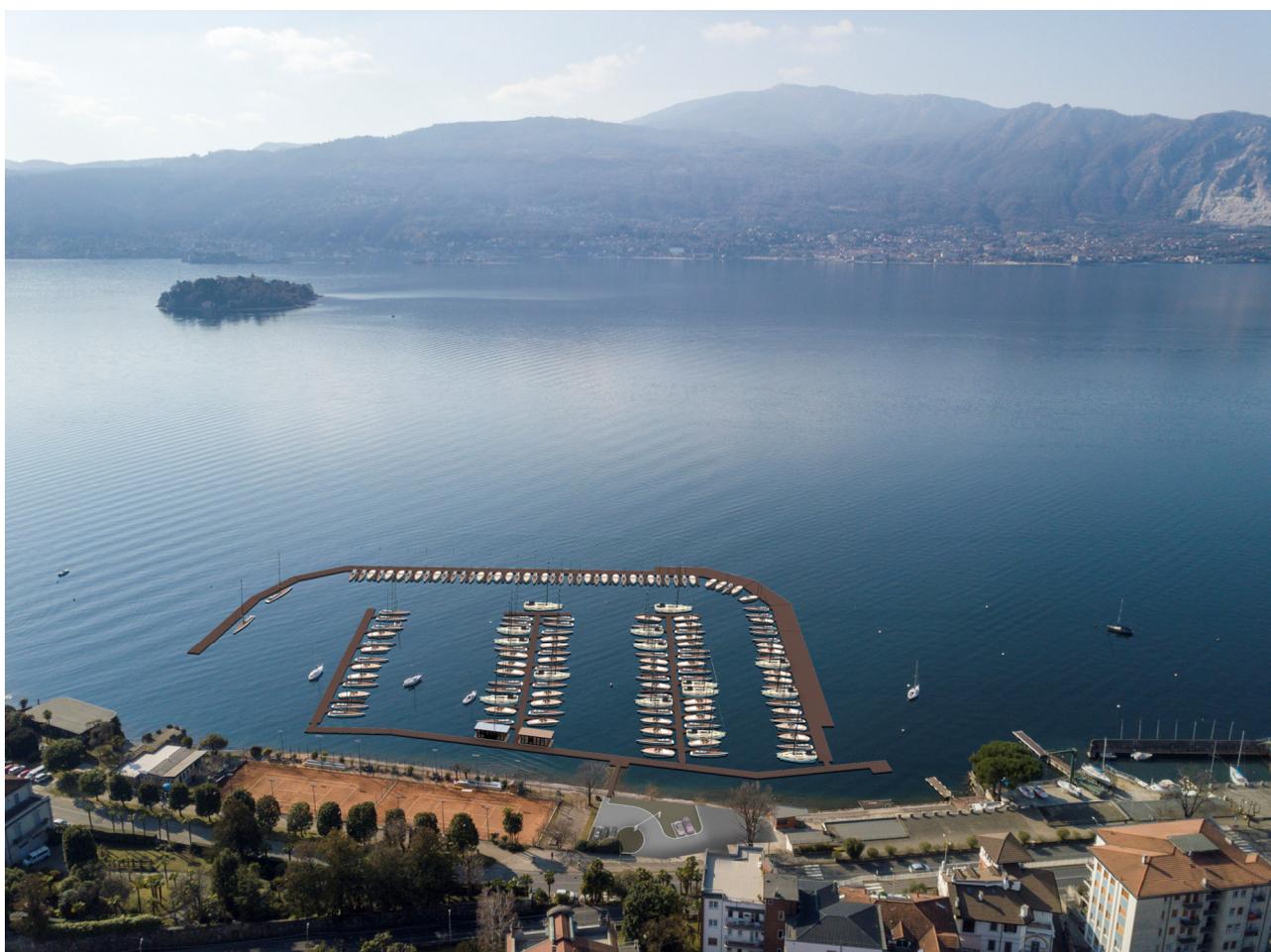
I 150 posti barca avranno diverse dimensioni per cercare di garantire la massima recettività dell'approdo, tenendo conto delle dimensioni delle imbarcazioni che in genere navigano sul Lago Maggiore.

La maggior parte delle imbarcazioni usufruirà del sistema di ormeggio con finger, dove saranno disposti due dei tre punti di ancoraggio costituiti da galloce; il terzo ancoraggio avverrà sul pontile.

Tale sistema garantirà una notevole stabilità e sicurezza.

Gli elementi del molo affioreranno rispetto allo specchio d'acqua di circa 50 cm, sufficienti ad impedire lo scavalco dell'onda ma non impattanti dal punto di vista visivo per gli osservatori provenienti dal lago.

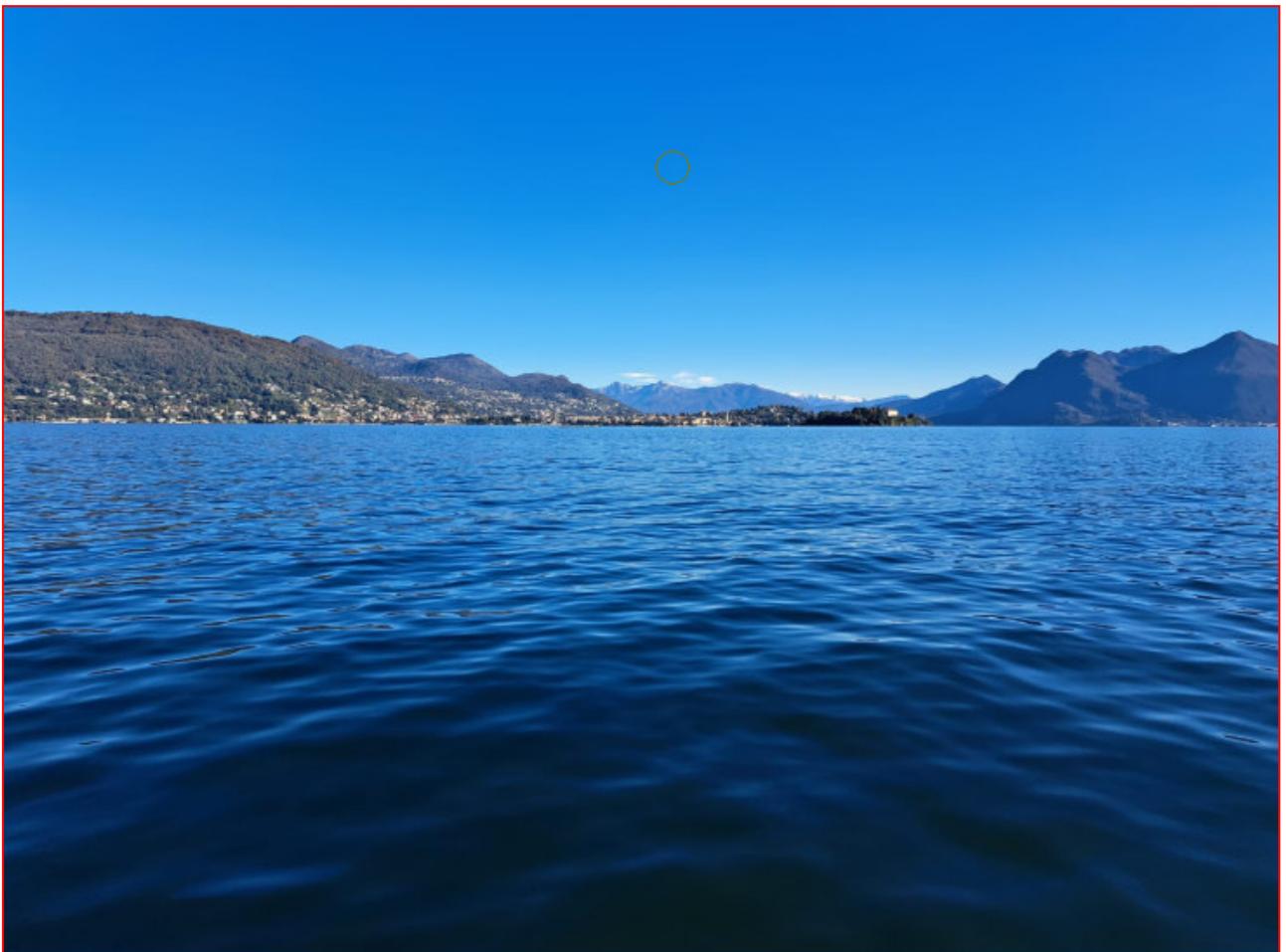
7. FOTOINSERIMENTI

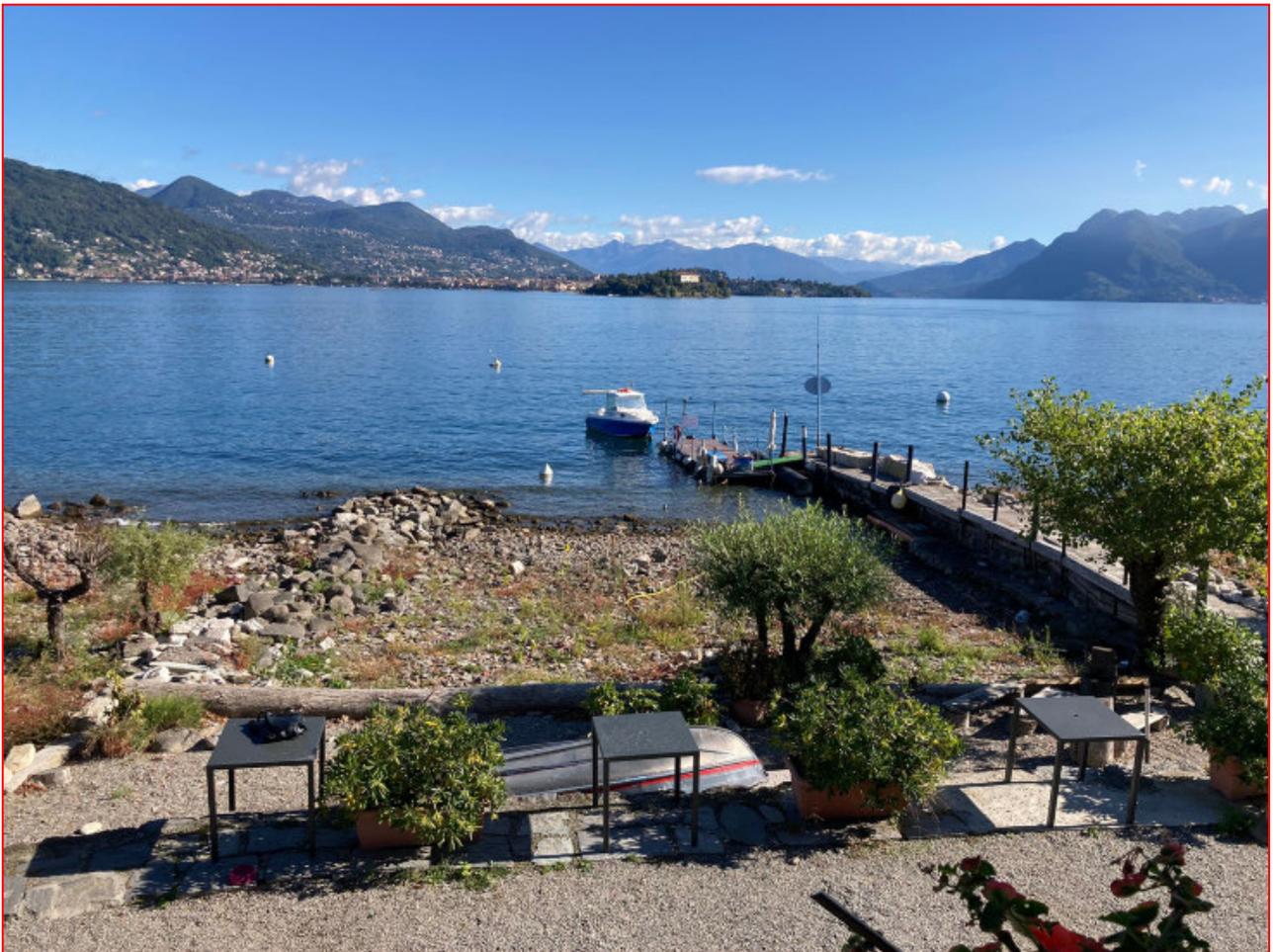


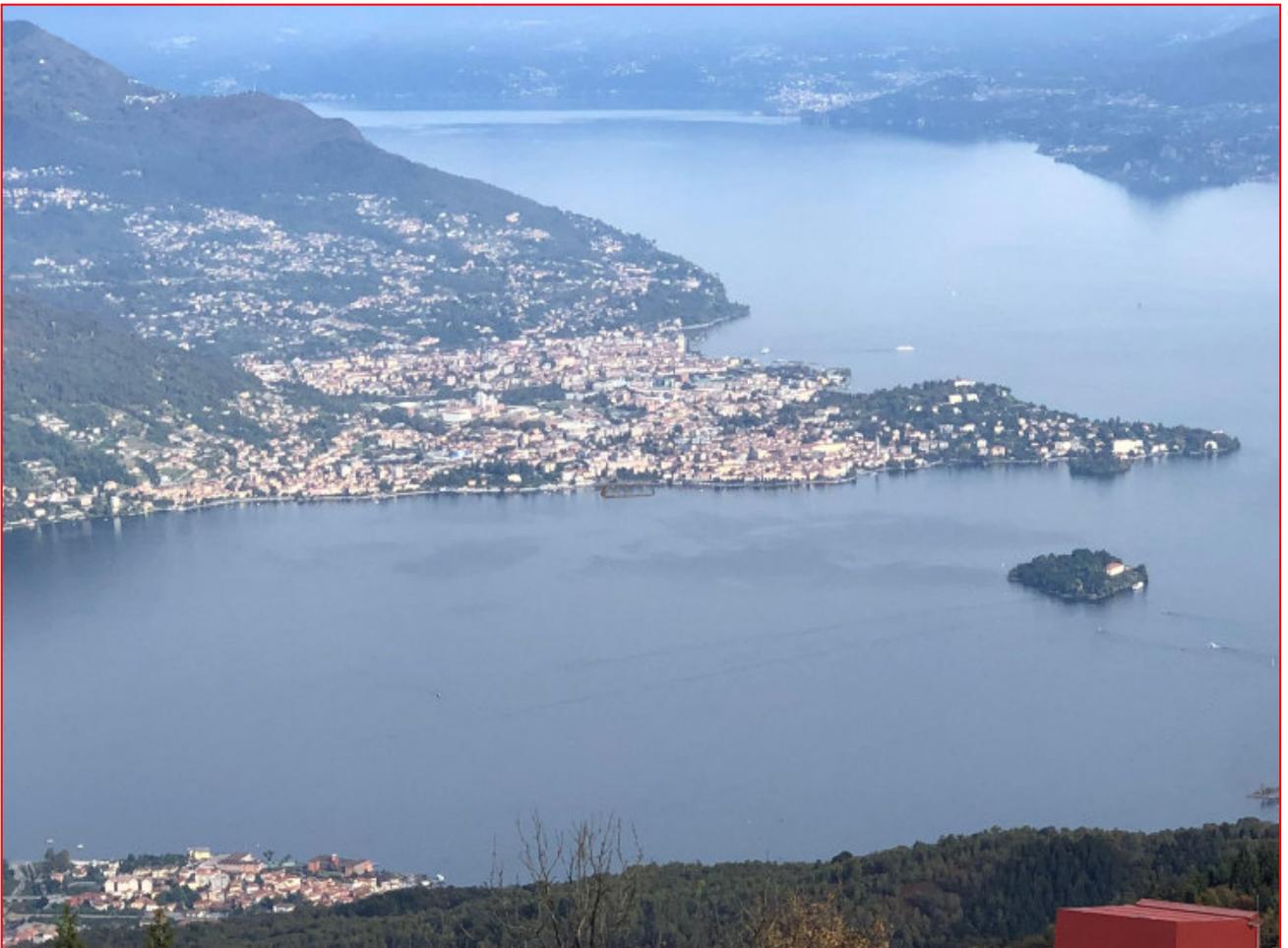




















8. CONCLUSIONI

Il progetto propone un intervento dall'immagine unitaria capace di integrarsi e dialogare con l'ambito urbano ove è inserito, nel rispetto di quanto già esistente, che definisce e caratterizza l'immagine del Lungo Lago di Pallanza e la sua potenzialità attrattiva.

L'intervento non richiede particolari opere di mitigazione, per questo è stata posta particolare attenzione ai coni visuali per i fruitori dell'ambito, dando importanza alle "aree filtro" tra l'ambito urbano e quello portuale.

Riorganizzare il sistema della portualità turistica di Verbania, perseguendo obiettivi di sostenibilità ambientale e paesaggistica, significa confrontarsi con un paesaggio che pur presentando elementi di pregio, necessita di riqualificazione e di nuove funzioni per valorizzare al meglio il potenziale turistico dell'area e le qualità paesaggistiche del luogo.

La consapevolezza dei valori naturalistico-culturali della città diventa elemento guida nella progettazione e nella scelta di forme e materiali.