



Rotary Club Gruppo Lario | Volta Rotary Greenway

3. I CRITERI PER LA DEFINIZIONE DELL'ITINERARIO

La definizione dell'Associazione Europea delle Vie Verdi è molto chiara in materia: «Le Vie Verdi sono infrastrutture autonome destinate al traffico non motorizzato. Utilizzano delle reti di vie di comunicazione parzialmente o totalmente fuori servizio, tali quali i sedimi dismessi delle ferrovie, le strade campestri, le strade arginali di fiumi e di canali, le piste forestali, i sentieri di pellegrinaggio, i grandi itinerari storici ecc.» (AEVV, Guide des bonnes pratiques des voies vertes en Europe, Namur 2000).

Occorre pertanto non confondere una Via Verde solo con una pista ciclabile. Si tratta di un'accezione molto più ampia che fa perno non tanto e non solo sul tipo di fruitore - ciclista, pedone, cavaliere che sia - ma soprattutto sull'infrastruttura e sulla sua funzione passata e futura.

Il succitato documento definisce come 'itinerari' le infrastrutture lineari aventi larghezza minima di 2 m. In sostanza si tratta di percorsi stradali secondari, piste ciclopedonali, larghi sentieri o altri percorsi che abbiano come pregiudiziale la separazione dal traffico stradale motorizzato. Il presente studio ha cercato di rispettare nella massima misura possibile tale standard, ma, in alcuni casi particolari, e per tratte limitate, si è resa necessaria individuare una larghezza minima inferiore a 2 metri. Si tratta di sentieri di connessione fra tratte di maggior dimensione che saranno tuttavia facilmente passibili di adattamento allo standard indicato.

L'alto grado di urbanizzazione dell'area comasca costringe all'attraversamento di centri abitati, quali Appiano Gentile, Bulgarograsso, Vertemate, Albate ecc. In questi ambiti la ricognizione e l'identificazione di un itinerario deve fare riscontro con le scelte viabilistiche di livello comunale (isole pedonali, corsie ciclabili, piste ciclabili, nessun tipo di intervento) che compongono, al momento, un 'puzzle' difficilmente repertoriabile e in continua trasformazione.

Sempre in quel documento si definiscono anche altri criteri-guida nella scelta di un itinerario ai quali ci siamo attenuti e che realizzano compiutamente il concetto attuale di 'greenway'.

- tratti promiscui con il traffico motorizzato: solo su strade con meno di 200 veicoli/giorno

il lavoro svolto ha rispettato tale condizione. Si sono evidenziate tuttavia alcune eccezioni (non superiori al 10-15 % dell'estensione complessiva dell'itinerario) per alcune tratte di collegamento non altrimenti risolvibili. Tale valutazione, in mancanza

di precise statistiche sul volume giornaliero del transito veicolare, si sono desunte in modo intuitivo o dietro segnalazione di utenti locali e uffici tecnici locali;

- larghezza ottimale dell'itinerario: tra 3 e 5 metri, e mai minore di 2 m (dimensione minima per consentire il transito di due ciclisti)

come già detto, in alcune situazioni, si è dovuto soprassedere a tale indicazione; per la restante parte dell'itinerario, la larghezza delle carrabili, delle campestri, ha sempre garantito lo standard di larghezza ottimale indicato

- pendenza ottimale inferiore al 3 %, consentendo pendenze sino all'8 % solo su tratti puntuali e brevi in montagna.

l'itinerario attraversa una zona morfologicamente mossa dai ghiacciai di origine quaternaria che hanno modellato le colline comasche; nonostante ciò il requisito di una moderata pendenza è quasi sempre rispettato; fanno eccezione alcuni brevi tratti laddove occorre affrontare l'attraversamento dei collettori fluvioglaciali (Seveso, piana del Lambro) contraddistinti da ripide, seppur poco profonde scarpate;

- come regola generale non sono ammessi tratti riservati ad un solo tipo di utente, anche se eccezionalmente possono esistere brevi tratti riservati a singole categorie di utenti (ex: sentieri pedonali, piste ciclabili)

i percorsi individuati garantiscono la multifunzionalità dell'utenza, specie per quanto riguarda pedoni e ciclisti; nelle tratte extraurbane è garantita anche la percorribilità ai cavalieri.

- pavimentazioni: terra battuta, conglomerato bituminoso o simili su almeno l'80 % del tracciato, ammettendo superfici di minore qualità (terra naturale) per il 20% restante, sempre che garantiscano il transito di mountain bike

l'itinerario interessa, in aree extraurbane, percorsi campestri che rispettano appieno il requisito richiesto; nei tratti di attraversamento urbano la pavimentazione è necessariamente 'rigida' (asfalto).

- servizi lungo la Rete: si raccomanda la vicinanza di un posto di ristoro (per bere e mangiare) almeno ogni 30 km, e di alloggi e connessioni con il trasporto pubblico locale, regionale o nazionale (autobus, treni) ogni 50 km minimo

l'elevato grado di urbanizzazione e di infrastrutturazione dell'area comasca consente di rispettare pienamente tale requisito

- segnaletica: si collocheranno segnali di distanza e di direzione, cartelli informativi di carattere generale negli accessi principali (e almeno uno ogni 15 km) e segnalazione dei punti pericolosi (ex: tratti di Rete aperti al traffico motorizzato, intersezioni)

si rimanda questo aspetto alla fase di progettazione esecutiva, si segnala in ogni caso la mancanza di una normativa comune per tale genere di opere; la normativa regionale sulla segnaletica applicabile nelle aree protette e la normativa del Club Alpino Italiano sulla segnaletica dei sentieri, pur precise e puntuali, non affrontano infatti il problema della compatibilità con la normativa nazionale del Codice della Strada; attualmente si generano due diversi atteggiamenti: una segnaletica di grandi dimensioni, come richiesto dal Codice della Strada in situazioni di promiscuità con il traffico motorizzato; una segnaletica specifica per le situazioni al di fuori della casistica di detto Codice.

- progettazione e localizzazione del percorso “piacevoli” per l’utente, cercando di connettere i luoghi di interesse (paesaggistico, naturale, storico-culturale, etc.).

il lavoro svolto ha avuto come criterio ispiratore la possibilità di collegare fra loro le seguenti aree protette: Parco Pineta di Appiano Gentile, Parco del Lura, Spina Verde, Oasi WWF del Bassone di Albate, Parco della Brughiera Briantea, Parco della Valle del Lambro e relative riserve naturali.