

## ***PIANO DELLE PISTE CICLOPEDONALI***

***Amministrazione Provinciale:***

***Arch. Maurizio Rossi***

***Arch. Barbara Armanini***

***Geom. Elena Milanesi***

***Geom. Lorenzo Sciacovelli***



## **1. IL SISTEMA REGIONALE**

La Regione Lombardia con l'Azienda Regionale delle Foreste ed in collaborazione con la facoltà di Architettura del Politecnico di Milano ha iniziato uno studio per un sistema regionale di percorsi escursionistici di interesse naturale e storico.

Una prima relazione di sintesi veniva elaborata nel novembre 1997 è stata aggiornata recentemente.

### **1.1. Le vocazioni escursionistiche della Lombardia**

La ricerca si basa prevalentemente sulle realtà esistenti, quindi i sentieri alpini e prealpini che ovviamente assumono la caratterizzazione dei percorsi pedonali. Ma le considerazioni valgono ovunque e non si esclude in pianura né la bici né il cavallo.

Lo studio propone una realtà complessa e multiforme dove le condizioni di riequilibrio di situazioni ambientali compromesse appaiono difficili e troppo poco sostenute dai necessari investimenti finanziari. La politica ambientale della Lombardia paga lo scotto di scelte politico programmatiche decise a supportare il ruolo guida della regione nell'economia nazionale, specie nel settore delle opere infrastrutturali e tecnologiche, cioè quelle a maggior impatto ambientale.

Questi schematici accenni alla realtà territoriale non sono superflui per il tema di cui si vuol trattare in quanto è necessario affermare l'estrema difficoltà di contestualizzare un discorso turistico all'interno di una regione che, pur dotata di rilevanti bellezze naturali, pare quasi del tutto insensibile al loro richiamo.

### **1.2. La pianura dimenticata**

L'espansione metropolitana e la riconversione meccanica e chimica dell'attività agricola hanno fatto di tutto per togliere piacere al paesaggio della Pianura Padana, paesaggio che fino al secolo scorso aveva i suoi ammiratori non meno che le regioni alpine. Certo, occorre da un lato, intervenire sulle condizioni strutturali del paesaggio padano, oggi così povero d'effetti e così "desertificato", attraverso massicci interventi di riforestazione, rinaturalizzazione di aree marginali o intercluse, incentivazione all'agricoltura biologica, limitazione delle espansioni industriali e delle grandi opere infrastrutturali o tecnologiche, ma è possibile anche dall'altro iniziare pazientemente alcune modeste opere di valorizzazione turistica, quali ad esempio la realizzazione di alcuni primi "percorsi verdi".

In questo senso parlare di semplice turismo è limitativo. Non solo e non sempre a piedi si può apprezzare il paesaggio padano, ma anche con altri mezzi ecologici (bici, cavallo, canoa). Per cui il “percorso verde” sarà un percorso multifunzionale, che terrà conto anche delle possibili incompatibilità fra i diversi potenziali fruitori. Le linee operative passano necessariamente nelle aree di residua naturalità delle aste fluviali padane (Sesia, Ticino, Adda, Serio, Oglio, Mella, Chiese, Mincio), lungo le quali è possibile prolungare fino all’asta del Po ed oltre quei percorsi che ora si limitano a guardare la pianura dall’alto delle montagne. Non a caso, l’operazione potrebbe essere facilitata dall’appartenenza di parecchie di queste “aste” al sistema delle aree verdi lombarde.

La porzione di pianura della Lombardia è tagliata in senso approssimativamente da nord a sud-est dai solchi dei fiumi defluenti dall’arco alpino. Si tratta di fasce naturali, della larghezza media di 5-6 chilometri, con consistenti aree boschive e zone umide. Il letto dei fiumi è, nella parte alta della pianura, profondamente scavato nei depositi diluviali, nella bassa invece risulta al livello di campagna o, addirittura, nei pressi dello sbocco in Po lievemente sopraelevato e dunque contenute da arginature. Tutte le fasce fluviali sono inserite in parchi naturali regionali e tutti gli Enti gestori di questi parchi stanno realizzando una rete di percorsi escursionistici (Ticino e Mincio per primi). La rete è quasi sempre imperniata su uno o due percorsi paralleli al fiume, in modo da creare un itinerario di lunga percorrenza che ne segua tutto il corso della pianura. Questi itinerari, una volta realizzati, costituiranno la maglia fondamentale di connessione della rete escursionistica regionale. Si possono elencare i seguenti itinerari come prioritari: Ticino, Adda, Serio, Oglio, Mincio, Mella, Chiese. Con il termine di “strade verdi” si intendono in questo ed in altri casi percorsi attrezzati multifunzionali, predisposti cioè non solo per la viabilità pedonale, ma anche per quella ciclistica e, in taluni casi, equestre.

Ad infittire poi questa rete escursionistica di pianura e di collina si può convenientemente contare su alcune risorse dismesse che, se riconvertite, potrebbero utilmente soddisfare alle necessità. Si tratta del cospicuo numero di tracciati ferroviari o tramviari in abbandono il cui sedime, laddove ancora utilizzabile, potrebbe essere “riciclato” come pista o percorso ciclo-pedonale. A questi si può poi aggiungere l’altrettanto nutrita serie di percorsi d’alzaia o di ripa dei canali e dei navigli lombardi, tutti, potenzialmente ideali percorsi escursionistici. Con il recupero di queste infrastrutture non si verrebbe a gravare su nuove opere ma si potrebbe utilmente reimpiegare quanto già esistente.

Esistono infine altri problemi che riguardano la gestione e la manutenzione dei sentieri (non sempre chiara e definita), la segnaletica (da uniformare), la rete ricettiva di supporto

(sottodimensionata nei periodi di massima affluenza e non calibrata alle esigenze degli escursionisti negli alberghi o nelle aziende agrituristiche), l'assistenza e l'accompagnamento degli escursionisti (poco organizzato, poco richiesto e male propagandato).

Non di meno va evidenziato, al di là di ruoli e competenze, l'assoluta e nuova esigenza di intendere l'ideazione di un itinerario escursionistico come un "prodotto turistico integrato", cioè progettato e realizzato tenendo conto di tutti gli aspetti organizzativi, i possibili effetti e ricadute. In questo senso occorre superare l'approccio volontaristico, che ha portato ottimi risultati in passato ma che non è sufficiente oggi e nel futuro a rendere profittevole e garantita la gestione di tali attività. Insomma occorre, in altre parole, passare ad una progettazione integrata, a un'immagine promozionale, a una gestione e un marketing del prodotto "itinerario".

### **1.3. Il sentiero del Po**

Il sentiero del Po potrebbe rientrare a buon diritto nelle molteplici iniziative di risanamento e valorizzazione ambientale del Po. E' in sostanza un itinerario "lungofiume" che attraversa la regione in senso da ovest ad est, lungo il suo margine meridionale, definito appunto, salvo le appendici dell'Oltrepo Pavese e dell'Oltrepo Mantovano, dal corso del grande fiume. Dalla parte piemontese l'itinerario si salderebbe con il Parco naturale fluviale del Po, mentre in Lombardia esso raccoglierebbe tutti i previsti "percorsi verdi" sviluppati all'interno dei vari parchi fluviali. Si realizzerebbe così la gronda "sud" delle rete escursionistica lombarda.

Per il suo carattere di percorso di pianura vi sarà possibile l'escursionismo a piedi ma anche l'uso della bicicletta o del cavallo (per la maggior parte si sviluppa su carrarecce o strade d'argine). Rilevante invece il problema della ricettività che risulta sostanzialmente molto scarsa, appoggiandosi, nei centri principali, su alberghi solitamente poco avvezzi a una clientela di questo tipo. Un timido accenno di attività agrituristica è già esistente e dovrebbe essere incentivata. La progettazione di questo itinerario deve comunque prevedere la localizzazione di punti-tappa, minimamente attrezzati, che potrebbero, ad esempio, essere facilmente ricavati nel grande numero di edifici scolastici oggi dismessi o in cascinali da ristrutturare.

Un ulteriore problema è quello costituito dalle preclusioni di transito nei vasti latifondi agricoli della pianura o lungo le strade d'argine gestite dai Consorzi. Si tratta di negoziare con privati e Enti un diritto di passaggio che non interferisca con le attività di servizio. Per questo motivo l'indicazione fornita sulla cartografia allegata si appoggia prevalentemente sulla viabilità pubblica, sebbene secondaria e sui percorsi d'argine maestro.

#### **1.4. Gli itinerari storici**

Il commercio, gli scambi e i traffici hanno fatto la fortuna della Lombardia. Tali attività si sono sempre mosse su un'efficiente rete stradale, dalla mulattiera all'autostrada. Strade si sono sovrapposte a strade e le tracce di quelle più antiche talvolta si sono perdute o si sono dimenticate. Il tema della viabilità storica, laddove siano ancora presenti i suoi segni tangibili (selciati, ponti, strutture di supporto), è una potenziale risorsa per proposte di itinerari ciclopedonali di alto contenuto culturale. In Lombardia, grazie all'opera dell'Associazione per l'Inventario delle Vie di Comunicazione storiche, si sta avviando un censimento completo della viabilità storica anche nella prospettiva di una sua valorizzazione turistica. Per viabilità storica si intende ogni manufatto viario che per forma, struttura, funzione, titolo, mantenga o abbia mantenuto una sua rilevanza nel corso dei secoli e che, come tale, sia registrabile attraverso documenti storici (cartografici o testuali) e mediante le tracce residuali che ha lasciato sul terreno. In qualità di bene culturale, al concetto di strada vanno accostate oltre al manufatto viario in sé, anche le opere di supporto al traffico, quali ponti, dogane, ospitali, osterie, locande, cippi, edicole sacre, altre opere d'arte che sono parte integrante del sistema "strada" e che conservino anch'esse valore storico.

Per quanto attiene la provincia di Cremona viene elencata la via Postumia, come tratto completo (in Lombardia) dal mantovano ai confini con il piacentino.

## **2 IL SISTEMA PROVINCIALE**

La Provincia di Cremona, parallelamente alla realizzazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, ha sviluppato studi ed approfondimenti tesi alla valorizzazione del proprio territorio tra i quali l'analisi di fattibilità di alcuni percorsi ciclabili.

Dopo un primo censimento delle piste ciclabili esistenti ed in progetto in Provincia, l'ufficio territorio ha predisposto una prima ipotesi di percorsi ciclabili con valenza ambientale e con presenze architettoniche, tali da valorizzare realtà locali poco conosciute.

Il presente lavoro vuole approfondire il sistema delle conoscenze arrivando alla predisposizione di un vero e proprio progetto preliminare.

I percorsi ciclabili individuati in questa fase costituiscono una prima rete provinciale che si integra con quella regionale e dà ampie possibilità di sviluppo ad interventi successivi, sia come aumento della maglia di rete provinciale, sia innescando un processo di integrazione con le reti comunali ed interprovinciali.

### **2.1. La rete provinciale**

Le prime cinque indicazioni di percorsi ciclabili consentono già di definire una consistente rete provinciale: i progetti preliminari predisposti sono:

1. La Postumia;
2. La golena del Po;
3. La vecchia paullese o strada "Regina";
4. Le città murate;
5. Il canale Vacchelli.

Le considerazioni fatte nello studio del Politecnico di Milano sembrano comprendere gran parte dei percorsi sopraelencati discendendo dalla logica che sovrasta tale scelta: la Golena di Po addirittura è considerato un percorso regionale mentre la Postumia è individuata come percorso da Mantova al confine con il Po a Piacenza.

Il collegamento delle città murate poi (da Pizzighettone a Soncino) e quello del Vacchelli (Adda e Oglio) come diagonali nel territorio ed infine il tracciato della vecchia Paullese come spina centrale del corpo provinciale, sembrano il giusto completamento di una rete primaria che assolve il suo compito di "fondamenta" ad una futura struttura di percorsi integrati su tutto il cremonese, cremasco e casalasco.

### **2.1.1. Il percorso ciclabile della Postumia**

Il percorso ciclabile della Postumia ripercorre in larga misura quella che probabilmente era la strada romana omonima, primo asse viario costruito dai Romani al di là del Po, con l'intenzione di collegare i due mari, dal Ligure all'Adriatico. Il tratto provinciale parte dalla città di Cremona, attraversa Malagnino, Pieve San Giacomo, Voltido ed arriva a Calvatone, cittadina sulle rive del fiume Oglio, dove recenti scavi hanno collocato l'importante e strategica città romana di Bedriacum. Qui il percorso ciclabile termina, lasciando aperta la possibilità di un suo proseguo, una volta attraversato il fiume.

Nei pressi di Cremona si è cercato di costruire il percorso in sede diversa rispetto alle comunali asfaltate che collegano i paesi e le frazioni dell'hinterland. Troppo trafficate e pericolose. Solo a distanza (dopo Pieve San Giacomo) si utilizzano strade comunali e provinciali con viabilità ridotta e concentrata in alcuni orari.

A parte l'interesse storico, non mancano brani di paesaggio padano interessanti, che l'occasione del percorso potrebbe incrementare e migliorare. Non va infine dimenticato che il percorso tocca alcuni cascinali di grande pregio, testimonianze architettoniche di altri tempi, ma che vanno conosciuti per apprezzare la cultura e la civiltà cremonese. Così come si è venuta a formare nel tempo.



### **2.1.2. Il percorso delle città murate**

Il “Percorso Ciclabile delle Città Murate” realizzato nell’anno 2001 taglia il territorio provinciale in direzione Nord-Sud da Pizzighettone a Soncino, collegando i fiumi Adda e Oglio, confini naturali della Provincia di Cremona.

Sia Pizzighettone che Soncino sono tra i centri abitati più ricchi di storia del territorio e tutt’oggi caratterizzati da fortificazioni importanti ed ancora in buono stato, da cui il nome attribuito al percorso di “Città Murate”.

Durante il tragitto, lungo circa 38 Km, si intersecano comunque altre realtà rilevanti dal punto di vista storico-naturalistico; i centri abitati gravitanti sul percorso, oltre a Pizzighettone e Soncino sono Formigara, le frazioni di Ferie e Regona, San Bassano, Cappella Cantone, Soresina, Genivolta, mentre tra i luoghi più suggestivi vanno segnalati alcuni scorci dell’Adda e dell’Oglio, gli attraversamenti delle scarpate naturali delle due valli fluviali, il Santuario di Ariadello con l’annesso Parco Naturale ed il nodo idraulico di Tombe Morte.

Partendo dal ponte sull’Adda di Pizzighettone, vicino alla “Torre del Guado” scelta come simbolo del percorso, ci si inoltra nel paese per poi imboccare la strada comunale per Formigara, costeggiando il fiume in diversi tratti. Raggiunta Formigara si segue una scarpata naturale ed oltrepassata Ferie si incontra il Serio Morto, vecchio corso del fiume Serio poi bonificato dall’uomo. Seguendo il fiume si giunge a San Bassano per proseguire, percorrendo un lungo rettilineo sterrato di un’antica strada romana, a Cappella Cantone.

Attraversato il paese si seguono strade campestri fino a Soresina da cui, seguendo un percorso ciclabile già frequentato, si arriva al Santuario di Ariadello, inserito nell’omonimo Parco Naturale. Da qui ci si dirige verso Tombe Morte, il più importante nodo idraulico per l’irrigazione della Provincia, e quindi per Genivolta raggiungendo la valle fluviale dell’Oglio. Seguendo una vecchia strada comunale che costeggia il fiume ed il Parco Naturale dell’Oglio si giunge infine a Soncino in prossimità della Rocca.

### **2.1.3. Il percorso ciclabile della vecchia Castelleonese**

Il “Percorso Ciclabile della Vecchia Castelleonese” , in fase di appalto, si propone di costituire un tragitto parallelo all’attuale trafficatissima Strada Statale su cui convogliare il traffico ciclistico, decisamente pericoloso sulla Castelleonese attuale.

Il tragitto segue un percorso parzialmente dismesso, da cui il nome “Vecchia Castelleonese”, e consente di collegare Cremona con gli abitati di Costa S. Abramo, Cortetano, Luignano, Farfengo ed Annicco. Da Annicco attraverso strade sterrate in aperta campagna si può infine raggiungere Soresina e connettersi al “Percorso Ciclabile delle Città Murate”.

Partendo da Cremona, appena oltre la tangenziale sud vicino al semaforo di via Bergamo, si imbecca la via Castelverde, quindi si segue per la Cascina Erno fino alla Castelleonese. Un breve tratto di pista ciclabile di nuova realizzazione consentirà di raggiungere S. Predengo ed il contiguo abitato di Costa S. Abramo; è da rilevare come questo tragitto sia importante per consentire agli abitanti delle frazioni sia il raggiungimento degli esercizi commerciali della zona sia l’accesso con cicli o motocicli a Cremona. Superata Costa S. Abramo si segue l’esistente tracciato in asfalto parallelo alla Castelleonese.

Dopo una deviazione a Cortetano, in prossimità di Farfengo viene prolungato il tragitto di poche centinaia di metri per arrivare in sede propria alla frazione. Da Farfengo il percorso si stacca dalla Castelleonese e si dirige verso Annicco. Superato Annicco attraverso strade campestri si giunge a Grontorto e quindi a Soresina, da dove è possibile congiungersi ad altri percorsi ciclabili di interesse provinciale.

#### **2.1.4. Il percorso ciclabile del Canale Vacchelli**

IL Canale Vacchelli, in fase di realizzazione, inizia con un'opera di derivazione dal Fiume Adda e termina, dopo aver attraversato tutto l'alto Cremonese, nel Fiume Oglio.

Il tragitto del Canale Vacchelli è costellato di opere d'arte, ingegneristiche ed architettoniche di grande interesse che andrebbero riscoperte.

Il percorso ciclabile, che fiancheggia il Canale, può essere sia una pista cicloturistica di notevole pregio ambientale e culturale che l'asse principale di una rete di collegamenti in bicicletta tra i comuni dell'Alto Cremonese.

L'ambiente naturale creatosi attorno al Canale fa di questa opera artificiale un'oasi di verde a contatto con una zona di alta antropizzazione e gli interventi necessari a renderla fruibile per tutto il tragitto sono di modesta entità, trovandoci di fronte a luoghi che già sono utilizzati in molti tratti da amanti della natura.

Questi tratti non hanno bisogno di interventi eccessivi per il loro utilizzo in sicurezza.

Ma la pista ciclabile vale anche come asse principale di una rete di collegamenti tra pesi dell'Alto Cremonese. Il Canale per la sua peculiarità di infrastruttura artificiale si presenta come un taglio netto diritto del territorio che se adeguatamente attrezzato potrebbe essere utilizzato non solo per fini ludico-ricreativi, ma anche come asse viario ciclistico di una serie di collegamenti tra i paesi dell'Alto Cremonese.

Tra i più importanti, sono infatti interessati i comuni di Spino d'Adda, Rivolta, Pandino, Crema, Offanengo, Fiesco, Genivolta, Soresina: un'asse est-ovest che diventa un collegamento trasversale alle altre piste provinciali della zona.

### **2.1.5. Percorso ciclabile della golena del Po**

Quello del “Parco Sovracomunale della Golena del Po” rappresenta certamente uno dei percorsi più significativi per conoscere ed apprezzare l’ambiente fluviale padano ed i suoi caratteri principali.

Articolato lungo 51 chilometri tra Cremona e Casalmaggiore, con la coda aggiuntiva di 7 chilometri in aperta golena casalasca, il tracciato in parte realizzato ed in parte in fase d’appalto, si dipana infatti in larghissima parte lungo argini comprensoriali, strade alzaie e vicinali.

Ben 10 sono i territori comunali attraversati: Cremona, Gerre de’ Caprioli, Stagno Lombardo, Pieve d’Olmì, San Daniele Po, Motta Baluffi, Torricella del Pizzo, Gussola, Martignana Po e Casalmaggiore, solcando la pianura cremonese sud-orientale fino ai confini con le province di Mantova e Parma.

Di tanto in tanto il percorso incontra centri abitati, all’interno dei quali l’occhio attento saprà riconoscere le testimonianze di inscindibile legame con il fiume e le attività che intorno ad esso sono fiorite nel corso dei secoli.

Tutto parla del fiume in questi paesi e nelle loro campagne: la toponomastica di cascine e strade, le rogge, le santelle e gli oratori, le baracche dei pescatori e le barche in legno, la flora e la fauna.

Non di rado si possono incontrare zone umide, paleoalvei, paludi stagni e bodri, alcuni dei quali vincolati dalla legge regionale 86/83 come monumenti o riserve naturali.

La pista offre anche numerosi spunti di interesse sotto il profilo storico architettonico, nonché occasioni di piacevole ristoro enogastronomico.

### **2.2. L’interesse dei percorsi**

Nella nostra pianura i percorsi ciclabili, al di là di brevi tratti nei pressi dei centri abitati consistenti dove può svolgersi un uso viabilistico di rapporto casa-lavoro, sono praticamente di interesse naturalistico, storico ed architettonico nonché di valorizzazione turistica.

L’aspetto naturalistico, ambientale e paesistico si risolve in larga misura nell’attraversamento di una campagna fortemente antropizzata (da conoscere ed apprezzare comunque, anche nello stratificarsi dei segni lasciati dal tempo). Solo in alcuni casi puntuali è ancora leggibile un ambiente “naturale” con indiscutibili aspetti ambientali di pregio che vanno valorizzati.

Sono generalmente brani di territorio collocati nei pressi dei corsi d’acqua od a quello che rimane del loro vecchio percorso (bodri, lanche, ecc...).

Per la stragrande maggioranza dei chilometri i percorsi si svolgono nella classica campagna padana dove già il distinguere le diverse modalità di antropizzazione tra le diverse aree provinciali è un buon livello di conoscenza del proprio territorio.

Quanto all'aspetto "storico" qui ci riferiamo ai centri abitati che vengono attraversati o lambiti dai percorsi ciclabili, compresi anche piccoli centri o cascinali isolati che per qualità, tipologia e conservazione vanno conosciuti da un turismo lento e meditativo.

Vanno quindi elencati gli aspetti architettonici emergenti quali palazzi, pievi, chiese, ecc... e naturalmente corroborati da adeguate occasioni dimostrative.

### **2.3. L'interazione con le reti comunali**

Già è stato detto del sistema regionale, mentre va aggiunto che altre province limitrofe (Brescia e Lodi) stanno promuovendo iniziative simili, tanto da interessare anche la nostra rete, per una ipotesi di collegamento interprovinciale (Cremona-Brescia e Doversa-Lodi). Rimane da fare qualche considerazione invece nel merito dei percorsi ciclabili comunali, naturale integrazione e completamento ad una rete provinciale.

Il grande entusiasmo trovato in alcuni Sindaci, interessati dal passaggio dei percorsi ipotizzati nel territorio del loro comune, non ci deve far dimenticare che la rete provinciale va intesa come substrato ad un successivo allargamento e come propedeutica ad un nuovo atteggiamento sull'utilizzo del territorio provinciale e del suo sistema viario, non solo come occasione di visita turistica ma anche come creazione di un primo tentativo di sistema alternativo, sulle brevi distanze, alla mobilità su automezzi.

Nello specifico si può immaginare che le reti del sistema provinciale attraversando i territori comunali, possano innestarsi sui percorsi locali di collegamento dei servizi di scala comunale e/o delle realtà produttive e possono così divenire collegamenti "protetti" di tipo ciclopedonale tra queste e le diverse realtà residenziali o di raccolta dell'utenza (stazioni FS o bus).

### **3. NOTA METODOLOGICA**

L'indagine sul campo delle realtà provinciali che si vuol costruire è stata fatta sulla base di schede e di un abaco "degli stati di fatto".

Sono state cioè individuate nove tipologie di sedimi ciclabili, da quelli già oggi fruibili a quelli da costruire ex-novo.

Per ciascuna tipologia dello stato di fatto è stato indicato un tipo di intervento corredato di elenco prezzi e computo metrico da attuare per rendere il tratto ciclabile, con dei costi parametrati.

E' stato quindi facile, tratto per tratto, determinare il tipo di intervento da realizzare ed il suo costo.

Ne è nato quindi l'elaborato "preventivo di spesa" che, data la sua composizione a settori, permette di aggregare e disaggregare i dati ed i pezzi del percorso, arrivando così a preventivi e previsioni di spesa più vari e compositi. Uno strumento flessibile a disposizione di chi svilupperà la progettazione esecutiva.

Qualsiasi operatore sul territorio, Comune, enti sovracomunali, Provincia, ecc... può avere una idea del costo del tratto di percorso ciclabile che individua.

L'introduzione di schede particolari (sicurezza, arredo, illuminazione, recupero ambientale, ecc...) permette inoltre, per completare l'intervento progettuale, di raffinarlo ed avvicinarsi maggiormente alle richieste dei fruitori.

Nell'elaborare il progetto si è dovuto necessariamente tener conto di quegli elementi e nodi critici non parametrabili che lungo ogni percorso si incontrano.

Essendo diversi, caso per caso, si sono utilizzate delle schede puntuali (vedasi apposito elaborato) con dei propri costi che, nei preventivi, sono stati aggiunti a quelli generali.

Di seguito alleghiamo la documentazione che è servita per ogni percorso a realizzare il lavoro.