

REGIONE PIEMONTE

CITTA' METROPOLITANA
DI TORINO



PROGETTO BIKE AREA DELLA VALLE DI SUSÀ

PERCORSO MEANA – VILLAR FOCCHIARDO

| Elaborato | Scala | Codice | Rev | Data |
|-----------|-------|------------------------------------|-----|-----------|
| 1 | | PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO | 0 | Nov. 2022 |
| | | | 1 | |
| | | | 2 | |
| | | | 3 | |

Titolo elaborato:

RELAZIONE TECNICA E ILLUSTRATIVA

| | | |
|---|--|--|
| Il progettista: Dott. For. Roberto CAGNA | Il responsabile del procedimento: Dott. Agr. Mauro PARISIO | Consulenza specialistica: Jacopo Spatola BIKEHUB |
|---|--|--|

UNIONE MONTANA VALLE SUSA
Via Trattenero, 15 - 10053 Bussoleno (TO) C.F. 96035680014
Telefono: 0122/642800 Fax: 0122/642850
E-mail: info@umvs.it E-mail certificata: info@pec.umvs.it



PROGETTO BIKE AREA DELLA VALLE DI SUSA
PERCORSO MEANA – VILLAR FOCCHIARDO

PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO

RELAZIONE TECNICA E ILLUSTRATIVA

Sommario

| | | |
|------|---|---|
| 1. | PREMESSA..... | 2 |
| 2. | INQUADRAMENTO TERRITORIALE E CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO..... | 2 |
| 2.1. | Sviluppo e caratteristiche del tracciato..... | 2 |
| 2.2. | Caratteri generali degli ambienti attraversati..... | 3 |
| 3. | INTERVENTI IN PROGETTO | 3 |
| 3.1. | Segnaletica..... | 3 |
| 3.2. | Manutenzione del tracciato..... | 4 |
| 4. | INTERFERENZE CON IL CONTESTO E L'AMBIENTE | 4 |
| 5. | VINCOLI TERRITORIALI ED AMBIENTALI | 4 |
| 6. | DISPONIBILITA' DELLE AREE | 5 |
| 7. | CANTIERIZZAZIONE E DURATA DEI LAVORI..... | 5 |

1. PREMESSA

Il presente progetto definitivo esecutivo comprende gli interventi finalizzati alla realizzazione di un percorso mtb tra Meana e Villar Focchiardo, nell'ottica di realizzare una dorsale in destra idrografica che, in futuro, possa collegare Susa con il comprensorio della Sacra di San Michele già realizzato e sia connessa sia con i percorsi dell'alta valle sia con il realizzando percorso lungo la Via Francigena.

Complessivamente saranno coinvolti i comuni di Mattie, Bussoleno, San Giorio e Villar Focchiardo appartenenti all'Unione Montana Valle Susa e, marginalmente, il comune di Meana (su cui non sono previsti interventi) al di fuori dell'Unione. Sarà pertanto necessario provvedere a prendere contatti anche con le amministrazioni coinvolte al di fuori dell'Unione Montana per poter intervenire sui relativi territori.

Gli interventi consistono principalmente nell'implementazione della segnaletica, con la posa di cartellonistica dedicata, e nella pulizia e sistemazione ordinaria del fondo, soprattutto da accumuli di foglie e pietre smosse.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

2.1. Sviluppo e caratteristiche del tracciato

Il sentiero costituisce una dorsale in media quota in destra orografica della valle e consente di sviluppare un percorso di media difficoltà in bassa valle. Inoltre è predisposto per la connessione al futuro percorso in progetto da parte dell'unione montana Alta Valle di Susa previsto tra Meana e Bardonecchia e al percorso cicloturistico lungo la Via Francigena in corso di realizzazione.

Il tracciato parte da Gran Borgata, in comune di Meana, e si sviluppa per circa 17,70 km fino al concentrico di Villar Focchiardo, con un dislivello complessivo di circa 450 m. Si tratta di un percorso di Cross Country di difficoltà MC/BC che attraversa i comuni di Meana di Susa, Mattie, Bussoleno, San Giorio di Susa e Villar Focchiardo.

Il tracciato parte da Gran Borgata, in comune di Meana e si sviluppa inizialmente su viabilità comunale asfaltata (via Gravere, via Suffis, via Scotto fino alla borgata Assiere, al confine con il comune di Mattie. Di qui prosegue lungo il sentiero 527 (Sentiero dei Franchi e GTA) fino a Menolzio, in comune di Mattie da cui prosegue per un breve tratto su strada asfaltata per poi imboccare il sentiero verso l'area attrezzata della Versina e il percorso attrezzato fino a loc. Rivetto. Da Rivetto verso Grangia delle Alpi (Bussoleno) il percorso sfrutta brevi tratti di viabilità comunale e il tracciato già esistente del sentiero del Marrone e della Pietra (525 e 526). Il tracciato prosegue in comune di San Giorio per sentieri e mulattiere, sempre ripercorrendo il SMP fino a monte dei Martinetti, in cui si discosta per percorrere alcune mulattiere comunali tra i castagneti. Dopo i martinetti si imbecca la pista per Garda (sentiero 512b) verso Comba Carbone, che si raggiunge con un breve tratto di mulattiera tra i castagneti. Da Comba Carbone si prosegue lungo la nuova viabilità per Banda e da qui si scende, dopo il ponte sul Gravio, fino all'abitato di Villar Focchiardo.

2.2. Caratteri generali degli ambienti attraversati

I percorsi, fatta eccezione per i tratti in corrispondenza dei nuclei abitati, si sviluppano interamente in ambienti boscati, relativamente freschi ed umidi grazie all'esposizione nord del versante.

Il tracciato si sviluppa quasi interamente a quote comprese tra i 650 e 750 m, fascia in cui predomina il castagneto, per buona parte da frutto ed in attualità di coltura. Fanno eccezione gli impluvi, decisamente freschi ed umidi, caratterizzati da popolamenti di acero tiglio frassineto di forra e le superfici prossime alle borgate ove si assiste alla progressiva invasione di superfici ex agricole da parte di boscaglie pioniere.

3. INTERVENTI IN PROGETTO

Gli interventi in progetto sono volti principalmente ad implementarne la segnaletica ed a migliorare la percorribilità dei tracciati, al fine di aumentare la sicurezza e le possibilità di fruizione per i ciclisti. Ciò si concretizza in interventi di tipo lineare lungo il sedime ed interventi di tipo puntuale, consistenti essenzialmente nell'installazione di nuova segnaletica verticale dedicata.

3.1. Segnaletica

La nuova segnaletica verrà realizzata in conformità a quanto previsto dalle linee guida ufficiali della Regione Piemonte, sia in merito alla tipologia che al posizionamento dei cartelli.

I pali di supporto saranno realizzati in larice o castagno, di sezione rettangolare 8x8 cm con altezza fuori terra pari a 2,00 m ed infissi nel terreno per almeno 0,5 m. I pali saranno impregnati e trattati contro gli agenti atmosferici e la parte interrata dovrà essere protetta mediante catramatura. è inoltre prevista la posa di un cappello metallico sulla testa del palo al fine di evitare infiltrazioni d'acqua che ne favorirebbero il degrado.

La segnaletica verrà fissata in modo stabile ai supporti, mediante l'uso di viti e, ove necessario per le caratteristiche del supporto, di tasselli e fascette metalliche.

Di seguito si riporta lo schema riepilogativo della segnaletica suddiviso per tratti, rimandando ai quaderni di percorso ed alle planimetrie di progetto per i necessari dettagli.

| | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">55x15</th></tr> <tr><td>Freccia dx</td><td>0</td></tr> <tr><td>Freccia sx</td><td>0</td></tr> </table> | 55x15 | | Freccia dx | 0 | Freccia sx | 0 | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">20x10</th></tr> <tr><td></td><td>65</td></tr> </table> | 20x10 | | | 65 | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 14</th></tr> <tr><td></td><td>8</td></tr> </table> | Lato 14 | | | 8 | | | | | | | | | | | | |
|------------|---|---|-------|--|------------|---|--|---------|--|---|-------|--|--|---------|--|--|---------|--|--|---------|--|--|-------|--|--|---|--|--|---------|--|--|---|
| 55x15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Freccia dx | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Freccia sx | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20x10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lato 14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>1</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 1 | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>6</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 6 | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>1</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 1 | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>2</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 2 | | | | | | | | | |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>7</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 7 | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>2</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 2 | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>6</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 6 | <table border="1"> <tr><th colspan="2">E-BIKE</th></tr> <tr> <td> </td> <td> <table border="1"> <tr><th colspan="2">20x10</th></tr> <tr><td></td><td>0</td></tr> </table> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>0</td></tr> </table> </td> </tr> </table> | E-BIKE | | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">20x10</th></tr> <tr><td></td><td>0</td></tr> </table> | 20x10 | | | 0 | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>0</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 0 |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| E-BIKE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr><th colspan="2">20x10</th></tr> <tr><td></td><td>0</td></tr> </table> | 20x10 | | | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20x10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>0</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>10</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 10 | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>5</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 5 | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>0</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 0 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>1</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 1 | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>5</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 5 | | <table border="1"> <tr><th colspan="2">Lato 20</th></tr> <tr><td></td><td>2</td></tr> </table> | Lato 20 | | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lato 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

3.2. Manutenzione del tracciato

Il tracciato si svolge per la maggior parte su mulattiere e piste agro silvo pastorali che non necessitano, al momento, di interventi di manutenzione o ripristino se non locali ripuliture o rimozione di ostacoli.

L'unico intervento significativo è situato a monte di Comba Carbone, lungo la mulattiera che congiunge la pista per Garda a quella per Banda, in comune di San Giorio per uno sviluppo di circa 500 m. Lungo questo tratto si prevede la ripulitura del fondo da foglie, pietre, rami e quant'altro possa essere di pericolo al transito delle bici nonché la rimozione di diversi castagni schiantati e l'abbattimento di quelli pericolanti che potrebbero costituire un pericolo in caso di ulteriori schianti.

4. INTERFERENZE CON IL CONTESTO E L'AMBIENTE

In questo paragrafo si intende analizzare le principali interferenze con il contesto antropico ed il contesto naturale, sia trasmesse agli utenti che il progetto porterà sia quelle che i frequentatori potranno a loro volta trasmettere al contesto.

A livello di interferenze con il sistema antropico si evidenzia quanto segue:

- i percorsi si sviluppano lungo sentieri escursionistici frequentati anche da pedoni;
- i percorsi toccano alcune aree abitate permanentemente;
- i percorsi interferiscono, seppur limitatamente con viabilità ordinaria o di carattere agro silvo pastorale. In questi casi verrà posizionata un'adeguata segnaletica che avverta gli utenti dei pericoli.

Si prevede di risolvere queste interferenze mediante l'installazione di adeguata segnaletica, che richiami i ciclisti a mantenere un'andatura ed un comportamento adeguato ai luoghi attraversati, in modo da non essere di pericolo per sé e per gli altri.

In merito alle criticità legate ai pericoli dell'ambiente attraversato non si riscontrano particolari criticità fatte salve le specifiche di un ambiente montano con i suoi intrinseci rischi

Lo studio della segnaletica ha consentito di evidenziare in anticipo le principali criticità, per il resto si ritiene che la pratica della mountain bike sia assimilabile a quella dell'escursionismo a piedi ed altre attività outdoor, per cui la responsabilità di raccogliere informazioni e la capacità di valutazione del rischio sono elementi che attengono alle capacità ed alla preparazione dei praticanti.

In merito all'impatto dei ciclisti sull'ambiente non si ritiene che il progetto possa portare ad un aggravio delle condizioni, considerando che si tratta di utilizzo di mezzi "ecologici" su percorsi già attualmente frequentati.

5. VINCOLI TERRITORIALI ED AMBIENTALI

Le area oggetto di intervento ricade nelle seguenti fattispecie di vincolo:

- vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 30/12/1923 n.3267 e della L.R. 45/89.
- Vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" in quanto ricadente all'interno del Galassino "Pian Cervetto" ed in area boscata.

Gli interventi, invece, non ricadono all'interno del parco naturale Orsiera Rocciavré.

Gli interventi in progetto, costituiti dalla pulizia di sentieri ed installazione di segnaletica escursionistica, non sono compresi tra quelli per cui è necessario l'ottenimento di autorizzazioni di carattere paesaggistico o idrogeologico.

6. DISPONIBILITA' DELLE AREE

Le opere in progetto consistono, nella massima parte dei casi, nella manutenzione e valorizzazione di percorsi esistenti, per cui non si ritiene sia necessario provvedere all'occupazione di aree private o pubbliche per cui sia necessario esplicito assenso.

Fa eccezione l'installazione di alcuni cartelli su elementi esistenti (paline, muri di recinzione) di cui prima dell'inizio dei lavori dovrà essere verificata la disponibilità.

È necessario, inoltre, verificare con le amministrazioni comunali il passaggio su mulattiere non presenti a catasto e dunque, a tutti gli effetti, private. I punti che presentano questa criticità sono:

Bussoleno: in località San Gregorio, a ovest di Grangia delle Alpi il tracciato del sentiero 526 presenta una salita e una discesa decisamente sconnessi e con importanti venute d'acqua, tali da renderlo non ciclabile. In alternativa si prevede di utilizzare una variante verso valle, sub pianeggiante e già ad oggi ampiamente utilizzata a giudicare dalle inequivocabili tracce di passaggio. Questa variante, passando al limite tra area boscata e zone prative, non presenta problematiche di alcun tipo.

San Giorio: al fine di collegare la pista per Garda alla viabilità per Banda, di recente allargamento, evitando così lunghi tratti di circolazione promiscua auto bici, si intende utilizzare una mulattiera esistente, ben segnalata dalla presenza di muretti e pavimentazione in pietra che, tuttavia, non risulta né al catasto terreni né in quello regionale dei sentieri. Gli unici interventi necessari sono la pulizia del fondo e la messa in sicurezza dagli schianti di esemplari arborei pericolanti, attività che andrebbe comunque a vantaggio anche dei proprietari dei fondi attraversati.

Non è prevista la realizzazione di aree di cantiere fisse o depositi dei materiali.

7. CANTIERIZZAZIONE E DURATA DEI LAVORI

La durata dei lavori sarà pari a 60 (sessanta) giorni naturali e consecutivi.

Viste le caratteristiche e lo sviluppo degli interventi non si ritiene che sia necessario provvedere all'installazione di un cantiere di tipo fisso.

Le squadre di lavoro utilizzeranno la viabilità ordinaria per l'avvicinamento ed il trasporto dei materiali mentre i tratti di sentiero saranno percorsi a piedi, non essendo prevista l'apertura di nuova viabilità di servizio.