

Relazione tecnica e cronoprogramma

Scheda intervento

1	ID PRATICA	
2	Codice intervento e Titolo	MB.2 - Pista ciclabile della Bassa Valle
3	Costo e copertura finanziaria	1.232.033,00 euro a valere sulla l. 27 dicembre 2013, n. 147 (l. stabilità 2014), art. 1, commi 13-17 e 235.000,00 euro a valere sulla l. 27 dicembre 2019, n. 160, art. 1, comma 314, per un totale di 1.467.033,00 euro.
4	Oggetto dell'intervento	<p>La pista ciclabile della Bassa Valle si inserisce nel quadro degli interventi della Strategia aree interne, con una duplice valenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la promozione di una mobilità sistemica "dolce" e alternativa all'impiego dell'automobile, al fine di migliorare le possibilità di spostamento fra alcuni dei maggiori centri abitati della Bassa Valle; - la creazione di un percorso turistico di forte attrazione, in un ambiente naturale ancora poco conosciuto, volto a valorizzare i beni storico-culturali e naturali disseminati sul territorio. <p>Il Progetto prevede il collegamento ciclabile di fondovalle dal Comune di Pont-Saint-Martin, al Comune di Donnas per una lunghezza di 4,5 km c.a. (6,1 km considerando il tratto esistente). Il Progetto prevede, altresì, la realizzazione di percorsi secondari di raccordo a mete e servizi presenti all'interno di entrambi i comuni per una lunghezza di 1,5 km c.a..</p> <p>La pista ciclabile costituirà un percorso sicuro e agevole per l'accessibilità fra comuni che possiedono una forte integrazione di servizi (sanitari, scolastici, commerciali, alla persona, sportivi, culturali, ecc.), di attività produttive e, nel raggio di qualche centinaio di metri, di un ragguardevole numero di punti e siti d'interesse culturale e naturalistico. Un percorso adatto, pertanto, sia ai residenti, per gli spostamenti sistematici ed occasionali, sia ai turisti, per l'accesso a zone di pregio e ai servizi. Il Progetto si pone in sinergia con il più ampio progetto di pista ciclabile della Valle d'Aosta, di cui costituirà il tratto iniziale, e con le infrastrutture ciclabili previste nell'ambito del progetto Bassa Via della Valle d'Aosta.</p>
5	CUP	F19B18000220001
6	Localizzazione intervento	Pont-Saint-Martin, Donnas.
7	Coerenza programmatica e contestualizzazione dell'intervento	<p>Il presente Progetto fa riferimento all'Azione portante 'C - Diversificazione dell'offerta di mobilità della Strategia dell'area interna Bassa Valle.</p> <p><u>Identificazione e caratteristiche del contesto territoriale o settoriale</u></p> <p>All'ingresso est della Valle d'Aosta sono posti due importanti comuni, sia per numero di abitanti (Pont-Saint-Martin - quasi 4.000; Donnas - oltre 2.600) sia per localizzazione di servizi di area, che costituiscono, perlomeno lungo l'asse viario principale, un unicum insediativo.</p> <p>Il collegamento fra i sopracitati comuni è piuttosto breve (circa 5 km) e avviene principalmente con autoveicoli privati tramite la S.S. n.26 della Valle d'Aosta, che conseguentemente è soggetta ad un traffico continuo e intenso, soprattutto nel tratto tra Donnas e Bard, dove la statale consente l'unico passaggio veicolare, oltre l'autostrada. Un servizio circolare di bus collega, invece, Pont-Saint-Martin a Montjovet, transitando per Bard, Hône, Arnad, Issogne e Champdepraz, e coprendo le esigenze di spostamento di medio raggio, lungo l'asse centrale. Sul breve raggio, l'utilizzo della bicicletta è frequente e in costante crescita, ad oggi soprattutto da parte dei residenti, che percorrono, nella maggior parte dei casi, la statale n. 26, su sede promiscua con il traffico veicolare.</p> <p>In questo tratto di fondovalle, nella Bassa Valle, si concentrano le attività produttive (l'area industriale e la Pépinière d'entreprises di Pont-Saint-Martin) e i centri di servizi di area (a Donnas, il poliambulatorio, lo stadio Crestella, la cantina cooperativa, l'oratorio interparrocchiale - a Pont-Saint-Martin, la scuola media, il mercato settimanale e il centro storico commerciale, l'area industriale, la stazione ferroviaria principale).</p> <p>A questi si sommano innumerevoli punti d'interesse di tipo ambientale, culturale ed artistico. Dal punto di vista storico, sono presenti delle vestigia di straordinario valore, legate proprio al tema della "mobilità" (delle merci, degli eserciti e dei viandanti) ed-al suo controllo. Tra queste: la strada romana delle Gallie, la Via Francigena, il Forte di Bard, il ponte romano di Poni-Saint-Martin. Tra i beni culturali spicca il ruolo di attrattore culturale di livello internazionale del Forte di Bard, vero e proprio landmark territoriale in grado di attrarre oltre 300.000 visitatori l'anno, a cui si affianca una costellazione di beni cosiddetti "minori" di pregio anche naturalistico e ricreativo, distribuiti nel raggio di pochi chilometri o centinaia di metri dall'asse di fondovalle, tra cui si citano: il lungo Dora, le goille balneabili del torrente Fer, le barne nei vigneti, le marmitte nella roccia, le incisioni rupestri, le cappelle, le antiche fucine metallurgiche, ecc.</p> <p>A scala regionale, con riferimento ai percorsi ciclabili, l'opera di maggiore rilievo in corso di sviluppo è la pista ciclabile della Valle d'Aosta, che mira a collegare, lungo il fondovalle centrale, i comuni da Pont-Saint-Martin a Courmayeur.</p> <p>A oggi, il tratto esistente, che fiancheggia la Dora Baltea, connette i Comuni da Sarre a Châtillon, con un punto di rottura tra Saint-Marcel e Fénis (dove la pista ciclabile s'interrompe).</p> <p>Sempre nell'ambito del progetto Bassa Via della Valle d'Aosta, sono previsti interventi infrastrutturali finalizzati alla percorribilità ciclabile del circuito.</p>

		<p>Nel comune di Poni-Saint-Martin è presente un tratto di pista ciclabile che collega il centro storico dell'agglomerato urbano, a partire dal Ponte Romano, sino alla stazione dei treni.</p> <p><u>Principali problematiche che vengono affrontate attraverso il Progetto</u> Diverse categorie di cittadini residenti nel fondovalle, tra cui lavoratori, pensionati, giovani e famiglie con bambini, necessitano di disporre di un collegamento alternativo, sicuro e agevole lungo i 5 km che separano i due comuni all'ingresso est della Valle d'Aosta (Poni-Saint-Martin e Donnas). Le esigenze da soddisfare sono legate alla fruizione di beni e servizi, allo svolgimento dell'attività lavorativa e a scopo ricreativo. Al contempo, la sostanziale mancanza di un'offerta di mobilità alternativa - unica eccezione il tratto ciclabile nel comune di Poni-Saint-Martin, che tuttavia per estensione e caratteristiche costituisce un collegamento funzionale localizzato, privo di attrattiva turistica - inibisce lo sviluppo della domanda turistica, nonostante la potenziale attrattività dell'itinerario.</p> <p>Benché la brevità del percorso e l'andamento pianeggiante favoriscano gli spostamenti in bicicletta, questi sono, ad oggi, piuttosto disagiati e pericolosi.</p> <p>La domanda di percorsi ciclabili sicuri e continui è elevata, come dimostra l'interesse unanime espresso dalle 23 amministrazioni comunali all'interno della Bassa Valle, concordi nello sposare la proposta di realizzazione della pista ciclabile; inoltre, la presenza sempre più numerosa, lungo le strade comunali meno trafficate, di famiglie con passeggino, evidenzia il bisogno di percorsi piacevoli, sicuri e agevoli, immersi nel verde. Oltre al tema dell'accessibilità e della sicurezza, in materia di politiche di decarbonizzazione e di tutela della qualità dell'aria, si deve tenere in conto che il settore della mobilità e dei trasporti contribuisce in Valle d'Aosta, in modo preponderante rispetto al settore abitativo ed industriale, all'emissione di gas nocivi e ad effetto serra (CO₂); il contesto territoriale del fondovalle pianeggiante si presta ottimamente per ottenere un diverso mix modale degli spostamenti verso una mobilità sostenibile.</p> <p>Da parte dei residenti e del territorio si avverte in modo omogeneo l'esigenza di integrare le politiche di mobilità dolce nell'ambito della programmazione dei servizi di trasporto pubblico e di pianificazione territoriale.</p> <p><u>Coerenza programmatica</u></p> <p><u>Quadro strategico regionale e altri documenti strategici europei, statali e regionali</u> Il Progetto si caratterizza per un buon grado di coerenza con le politiche comunitarie, nazionali e regionali. A livello europeo: - Pacchetto clima energia 20-20-20 approvato dal Parlamento europeo il 17/12/2008; - Libro bianco 2050 - "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti: per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", Comunicazione UE COM (2011) 144.</p> <p>A livello regionale: - Politica regionale di sviluppo 2014/2020 - Quadro strategico regionale - Mobilità sostenibile - Inclusione sociale; - Progetto strategico "Bassa Via della Valle d'Aosta"; - Progetto "Bassa Via della Valle d'Aosta - Pista ciclabile".</p> <p><u>Normativa regionale, statale e europea:</u> - Piano Nazionale della Sicurezza Strada le - Legge 144/99.</p>
8	Descrizione dell'intervento (sintesi della relazione tecnica)	<p>La realizzazione della pista ciclabile della Bassa Valle contribuirà in misura rilevante a migliorare la vivibilità e l'accessibilità dell'area interessata.</p> <p>Fase di progettazione: riguarderà l'intero percorso della pista ciclabile e sarà espletata a cura del Comune di Pont-Saint-Martin.</p> <p>Fase di realizzazione: - tratto di pista ciclabile di nuova costruzione tra l'area ex-Ilssa Viola a Pont-Saint-Martin e il Comune di Donnas, con una lunghezza di 4,5 km c.a. L'inizio del tratto in progetto coincide con il termine dell'attuale tratto di percorso ciclabile (1,6 km c.a.) che prende avvio dal nucleo storico di Pont-Saint-Martin, raggiunge la stazione dei treni e infine l'area industriale ex Ilssa-Viola nell'omonimo Comune. Il percorso esistente consentirà, quindi, un innesto agevole per i ciclisti diretti o provenienti dal nucleo urbano e dalla stazione dei treni. Dall'area industriale ex-Ilssa Viola, la pista ciclabile attraverserà il Comune di Donnas per collegarsi al percorso ciclabile esistente che, dal ponte veicolare sulla Dora Baltea prosegue fino alla passerella ciclopedonale e di qui nel borgo di Donnas per arrivare fino all'area destinata a parcheggio pubblico ad Ovest di Donnas, utilizzando il percorso promiscuo ciclabile e pedonale esistente.</p> <p>- tratti di pista ciclabile di nuova costruzione per connessioni interne, con una lunghezza di 1,5 km c.a.. Il suddetto percorso principale sarà, inoltre, integrato con percorsi secondari di raccordo a mete e servizi presenti all'interno di entrambi i comuni e con il collegamento alla pista ciclabile piemontese, in corrispondenza al confine con il Comune di Carema (Piemonte).</p> <p>Il progetto prevede, infine, la realizzazione di una segnaletica sia orizzontale sia verticale, univoca e riconoscibile, che consenta ai fruitori di identificare chiaramente il percorso.</p>
9	Risultati attesi	Miglioramento della vivibilità e dell'accessibilità nei centri urbani delle aree interne.

10	Indicatori di realizzazione e risultato	<p><u>Indicatore di realizzazione:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Pista ciclabile (m.l.) - Target: 6.560. <p><u>Indicatore di risultato:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Misure prese dai comuni delle aree interne per favorire una migliore vivibilità e dell'accessibilità dei centri urbani (Var. % dei Km di piste ciclabili e ciclopedonali) – Baseline: 100% (2 Km) - Target: 975% (19,5 Km).
11	Modalità previste per l'attivazione del cantiere	Procedura aperta
12	Progettazione necessaria per l'avvio dell'affidamento	Progetto di fattibilità tecnica ed economica Progettazione definitiva Progettazione esecutiva
13	Progettazione attualmente disponibile	Studio di fattibilità
14	Soggetto attuatore	Comune di Pont-Saint-Martin
15	Responsabile dell'Attuazione/RUP	Comune di Pont-Saint-Martin

Tipologie di spesa

Voci di spesa	Descrizione	Importo
Realizzazione di lavori pubblici (opere ed impiantistica)	Progettazione, studi Lavori	190.317,00
	Altro (esproprio)	1.229.466,00
		47.250,00
	Totale	1.467.033,00

Cronoprogramma delle attività

Fasi	Data inizio prevista	Data fine prevista
Studio di fattibilità	15/01/2018	31/05/2018
Progetto di fattibilità tecnico-economica	25/09/2018	28/04/2021
Progettazione definitiva	01/05/2020	07/07/2022
Progettazione esecutiva	07/12/2020	31/12/2023
Stipula contratto	08/03/2021	30/04/2024
Esecuzione lavori	06/09/2021	30/04/2025
Collaudo	03/10/2022	31/10/2025

Cronoprogramma finanziario

Anno	Costo
2019	1.076,84
2020	1.837,68
2021	22.659,69
2022	48.360,49
2023	4.448,68
2024	756.309,92
2025	632.339,70
Costo totale	1.467.033,00