

Modulo 2

**Assessorato al Turismo**  
**Direzione Promozione della Cultura del Turismo e dello Sport**  
**Settore Offerta Turistica e Sportiva**  
Via Avogadro,30 - 10121 Torino

**RELAZIONE DI SINTESI DELLO  
STUDIO DI FATTIBILITA'**

*Nel presente documento sono esposti in termini sintetici tutte le informazioni e i dati che, in caso di ammissione a contributo, dovranno essere contenuti nello Studio di Fattibilità*

## Quadro conoscitivo generale e area interessata dallo Studio

### Premessa

Il Progetto della Ciclovia EUROVELO8 nel tratto Torino-Saluzzo-Cuneo-Limone Piemonte prevede la realizzazione di una dorsale cicloturistica sul tracciato europeo, nel tratto che attraversa il Piemonte da Torino al confine francese, facendo riferimento specifico ai collegamenti tra i percorsi cicloturistici esistenti o in progetto, individuati come prioritari dalla Regione Piemonte con deliberazione della Giunta del 27 luglio 2015 n. 22-1903. Questo progetto si inserisce nei programmi d'investimento di area vasta di valorizzazione territoriale e della mobilità sostenibile, coniugando la tutela dell'ambiente naturale con lo sviluppo economico e sociale e potenziando i flussi turistici e la permanenza media dei turisti sul territorio.

Il Percorso Mediterraneo EV 8 Tarifa – Atene fa parte dei percorsi cicloturistici europei secondo quanto previsto dall'ECF (European Cyclists' Federation) che ha elaborato nel 1997 una rete di 12 grandi ciclo-itinerari che attraversa i seguenti paesi: Spagna, Francia, Principato di Monaco, Italia, Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania, Grecia e le principali città: Cadice - Malaga - Almería - Valencia - Barcellona - Principato di Monaco - Torino - Piacenza (connessione con EV 5) - Mantova (connessione con EV 7) - Ferrara - Venezia - Trieste (connessione con EV 9) - Fiume - Spalato - Ragusa - Tirana - Patraso - Atene (connessione con EV 11) per lunghezza totale di 5.388 Km. (**rif. Allegato 1 tav.1**).

### Area interessata dallo studio

La tratta oggetto di studio riguarda i territori della Città Metropolitana di Torino e della provincia di Cuneo con un asse ciclabile continuo della lunghezza di 130 Km, che si raccorda al tratto lungo il Po da Torino a Venezia (Ven-To) proseguendo poi il suo andamento Mediterraneo nei paesi orientali.

Il tracciato segue un andamento lineare e utilizza lunghi tratti di pista riservata esistente.

Dal Parco delle Vallere, in riva al Po e in vista del castello reale di Moncalieri, si pedala in sicurezza lungo la ciclopista del Sangone verso la Palazzina di Caccia di Stupinigi attraversando i parchi Colonnetti e del Boschetto di Nichelino, sino all'abitato di None.

Altro tratto di pista dedicata ai ciclisti si incontra lungo la ciclovia delle Risorgive, realizzata sui sedimi della ferrovia dismessa da Airasca a Moretta, dove le stazioni ferroviarie abbandonate e riutilizzate potranno offrire assistenza e servizi al percorso ciclabile. Oltre alla gradevole presenza del paesaggio pedemontano, sempre in vista della maestosa cerchia alpina, l'itinerario colleziona preziose testimonianze storiche e artistiche del Piemonte, con le numerose chiese parrocchiali presenti sul tracciato, le antiche cascate, gli interessanti centri storici di Vigone, Villafranca, Moretta oltre a quello di Saluzzo e al castello della Manta, che ben rappresentano il periodo del Marchesato, sino al castello di Racconigi, raggiungibile con una breve deviazione che completa la rassegna delle residenze Sabaude iniziata a Torino. Senza dimenticare la città di Pinerolo con il suo importante centro storico, anch'essa facilmente raggiungibile attraverso la ciclabile che da Piossasco segue la SR 589.

Proseguendo attraverso le località che presidiano i fondovalle alpini si giunge alla nobile città di Cuneo, ormai alle falde dei monti e ci si immette nella valle Vermentagna, già dotata di tratti di pista Eurovelo. A Limone Piemonte, elegante centro turistico frequentato in ogni stagione è prevista l'intermodalità con la ferrovia della valle Roya, recentemente inserita tra le dieci linee ferroviarie più belle in Europa, permettendo il collegamento intermodale con Ventimiglia e la Costa Azzurra (Monaco e Nizza) dove la pista Eurovelo 8 si estende nel sud della Francia (**rif. Allegato 1 tav.2**).

### **Vocazioni e specificità del territorio interessato dal progetto**

Lo studio di fattibilità partirà da un'attenta analisi del territorio di riferimento, delle sue vocazioni e specificità per permetterne la valorizzazione, analizzando nello specifico:

1. la rete dei principali beni storici e culturali lungo il tracciato;
2. la rete dei beni naturalistici (fra cui il sistema delle acque - fiumi, canali, ecc., la prossimità dei parchi regionali, le riserve naturali) e paesaggistici agrari e forestali, definendo i loro caratteri, studiando le iniziative per conoscerli nella loro identità, cercando di approfondire i temi della storia e della struttura del paesaggio, con la varietà nella sequenza dei paesaggi per tipologie (PAESAGGI URBANI, DI PIANURA E PRODUTTIVI, PAESAGGI FLUVIALI, DI FONDOVALE, E DI VERSANTE, PAESAGGIO MONTANO);
3. la rete dei percorsi turistico ricreativi, secondo le diverse gerarchie e tipologie;
4. le reti di trasporto e di mobilità sostenibile in funzione del turismo:
  - individuando le stazioni ferroviarie e la possibilità di renderle intermodali al servizio treno+bici (numero viaggi, tipo di carrozze per trasporto bici, ciclo stazioni);
  - i servizi rete su gomma, eventuali servizi di navette e trasporto bici;
  - il servizio bike-sharing e di noleggio di biciclette a pedalata assistita;
5. la rete del sistema di accoglienza e ospitalità, da selezionare in base a criteri di qualità, con particolare attenzione alle strutture di servizio ai cicloturisti (posti tappa, ciclo stazioni, B&B, Bici hotel... presenti e potenziali sul tracciato prendendo in analisi le diverse tipologie, distanze lungo il tracciato...);
6. la rete dei centri di informazione turistica (proloco, info-point, ecc...) nei comuni principali e quella degli eventi locali e diffusi sul territorio;
7. l'insieme degli spazi pubblici e luoghi di sosta nei centri urbani attraversati da EUROVELO che possono essere migliorati, uniformati in modo da renderli riconoscibili sul tracciato.

Nello specifico il tracciato si può suddividere in quattro segmenti, aventi ciascuno caratteristiche ben definite:

- 1 Area metropolitana di Torino da Moncalieri ad Airasca;
- 2 Via delle Risorgive da Airasca a Moretta;
- 3 Il Saluzzese da Moretta a Busca;
- 4 Il Cuneese da Busca a Limone Piemonte.

#### **1 Area metropolitana di Torino da Moncalieri ad Airasca (rif. Allegato 1 tav.3)**

Appartengono alla prima cintura torinese i comuni di Moncalieri e Nichelino tra i quali si estende la ciclopista del Sangone attraverso la conurbazione dovuta alla continuità urbana. Alla qualità della pista in totale sicurezza, parte del più ampio raggio della Corona di Delizie che visita i siti e le testimonianze storiche attorno alla città, si unisce il gradevole ambiente dei parchi urbani, partendo da quello delle Vallere in riva al Po, al Colonnetti e al parco Miraflores (Boschetto) di Nichelino, dal quale varcando un ardito ponte ciclopedonale sul Sangone si giunge al più ampio parco di Stupinigi. Completano il prestigioso inizio della ciclovia, il castello reale di Moncalieri, testimone della vita dinastica sabauda e la Palazzina di Caccia di Stupinigi, uno dei capolavori del Settecento Europeo, patrimonio dell'UNESCO, le cui valenze in termini ambientali sia della palazzina stessa, che delle adiacenti cascate poderali e del parco naturale, interamente attraversato dal percorso ciclabile in oggetto, forse non sono ancora state ad oggi compiutamente espresse nella loro enorme potenzialità.

Attraverso i successivi comuni di Candiolo, None e Volvera, appartenenti alla seconda cintura ma legati al capoluogo dall'interazione economica e sociale (basti ricordare a Candiolo l'Istituto per la Ricerca e la Cura del Cancro, un polo ospedaliero di riferimento nazionale e internazionale), si

utilizza un tratto della ciclostrada Torino-Pinerolo adeguata al ruolo di Eurovelo. Uno dei bracci stradali in uscita da Stupinigi è stato dismesso e si pedala su una pista larga sei metri. I tre comuni fanno parte insieme ad Airasca, Castagnole Piemonte, Piobesi Torinese, Piossasco, Scalenghe e Virle Piemonte del Feudo dei Nove Merli, sancito da un protocollo d'intesa destinato alla valorizzazione turistica dell'area che fu un tempo feudo dei Signori di Piossasco. In questo ambito è anche allo studio un ulteriore percorso ciclabile, il cosiddetto percorso storico-devozionale, un anello di circa 70 km che tocca i comuni del Feudo, utilizzando un ampio tratto dello stesso percorso di Eurovelo. Altri comuni del Pinerolese, dotati di castelli e dimore signorili, hanno aderito al progetto e intendono promuovere le derivazioni dalla dorsale principale.

Importante, in questo senso, è il raccordo con la esistente pista che da Pinerolo a Sangano corre parallela alla Sr 589 e che poi prosegue in direzione di Avigliana e della valle di valle Susa. Infatti tale connessione, è effettuabile tra i comuni di Airasca e Piossasco, utilizzando circa 4 km di strade bianche già esistenti, semplicemente da asfaltare e dotare di segnaletica.

Altre importanti derivazioni sono quelle con la trasversale ciclovia delle Mele, o il tracciato Pedemontano già molto conosciuto e frequentato, che utilizza tratti di sedimi ferroviari dismessi.

A questi percorsi locali potrà accedere l'utenza cicloturistica delle famiglie con bambini e dei ciclisti occasionali, ma anche i ciclisti sportivi intenzionati a risalire la valle Chisone fino al Forte di Fenestrelle, monumento simbolo della Provincia di Torino, favoriti anche dall'intermodalità praticabile presso la stazione ferroviaria di Airasca.

## **2 Via delle Risorgive da Airasca a Moretta (rif. Allegato 1 tav.4).**

Da Airasca a Moretta il percorso Eurovelo 8 rivitalizza la Via delle Risorgive realizzata dalla Provincia di Torino nel 2011 sui sedimi della ferrovia Airasca-Saluzzo dismessa nel 1986. La ciclovia è praticamente l'unica pista compiutamente realizzata in Piemonte utilizzando un tracciato ex ferroviario e una delle poche in Italia. Un nastro di asfalto lungo 22 km, ben attrezzato e predisposto alle intersezioni con la viabilità ordinaria, passa in rassegna le stazioni intermedie di Scalenghe, Cercenasco, Vigone e Villafranca Piemonte attraverso un territorio bagnato dai torrenti Lemina e Pellice e dal giovane Po. Dove le risorgive che risalgono in superficie favoriscono le attività agricole specifiche, come canapa e menta piperita, la pesca e l'allevamento (cavalli a Vigone), nonché una coltivazione ortofrutticola di elevata qualità. Come per le analoghe ciclovie ricavate dalle ferrovie dismesse, anche le stazioni abbandonate saranno riutilizzate per la ricettività, la ristorazione e l'assistenza meccanica. La funzione di collegamento con le altre ciclovie e con la reggia di Racconigi è prevista dal progetto regionale approvato il 27 luglio 2015.

## **3 Il Saluzzese da Moretta a Busca (rif. Allegato 1 tav.5)**

Il segmento del Saluzzese tra Moretta e Busca si qualifica soprattutto per le valenze storico-artistiche delle località attraversate, ma anche per il riposante paesaggio pedemontano, in vista della cerchia alpina dominata dalla piramide del Monviso. Qualche intervento strutturale si rende necessario per garantire la sicurezza lungo i tracciati sviluppati in prevalenza sulle strade secondarie dotate di tratti di corsie ciclabili, di rigida limitazione veicolare e di segnaletica per la riconoscibilità del percorso. Dopo Torre San Giorgio si giunge a Saluzzo, sede del Marchesato di origine aleramica che favorito dai legami politici e culturali con la Francia nel Quattrocento, mantenne la propria autonomia politica fino a contendere ai Savoia il predominio del Piemonte. La città offre la possibilità di un gradevole soggiorno grazie alla piacevole ricettività, alla qualità dell'accoglienza enogastronomica e alla possibilità di dedicare un'attenta visita dei suoi monumenti medievali e rinascimentali, dal nucleo antico sul colle alle espansioni di castelli e dimore nei dintorni. Saluzzo è inoltre in attesa del ripristino della linea ferroviaria (sospesa dal 2012) che favorirebbe anche l'intermodalità cicloturistica e la connessione con il Saviglianese e le ciclovie parallele in progetto. Procedendo verso Manta (imperdibile il famoso castello), Verzuolo,

Costigliole Saluzzo e Busca, si costeggiano le estreme pendici delle valli Varaita e Maira attraverso intensi frutteti e vigneti favoriti da un microclima particolarmente mite. Paesi e cittadine fioriti nei fondovalle, conservando ciascuno i segni del passato storico legato al Marchesato e aggiornando le attività agricole, artigianali e industriali alle esigenze moderne.

#### **4 Il Cuneese da Busca a Limone Piemonte (rif. Allegato 1 tav.6)**

Dopo Busca si pedala nell'aperta campagna, con la visione frontale delle Alpi Marittime sempre più vicina e affascinante. La città di Cuneo sorge sull'ultima propaggine della pianura pedemontana, scavata ed erosa nella confluenza del fiume Stura e del torrente Gesso. Posizione arroccata che le assegnò in passato il ruolo di piazzaforte in difesa soprattutto dello Stato Sabauda. Ma la città moderna manifesta la sua signorilità nelle ampie strade e piazze porticate, nei panoramici viali cigliari e nella vocazione ad un più esteso respiro europeo, soprattutto verso la vicina Francia. Oltre al buon livello di ricettività Cuneo offre la possibilità di intermodalità ferroviaria e di connessione con la ciclovia Provenzale che si diparte verso la valle Stura in direzione del dipartimento dell'Alta Provenza e delle ciclovie francesi che si ramificano oltre le Alpi. Il cicloturismo locale si avvale anche di interessanti anelli attraverso le località pedemontane o nel Parco fluviale Gesso e Stura. Dalla vicina Borgo San Dalmazzo, sede dell'antica abbazia che ebbe giurisdizione su vaste aree piemontesi, liguri e francesi, il percorso imbocca la valle Vermenagna che risale facilmente lungo tratti di ciclovia già realizzati nei primi anni del 2000 come Eurovelo 8, finanziati al 50% dallo Stato. Da Roccavione, Robilante e Vernante, paesi contornati dalle verdi sponde vallive e sempre affiancati dalla ferrovia, si giunge infine a Limone Piemonte, elegante centro turistico frequentato in ogni stagione, che offre una ricca gamma di ricettività propizia ad una sosta in previsione della successiva intermodalità treno+bici per proseguire il viaggio verso Ventimiglia e la Costa Azzurra francese, già servite in parte dal tracciato Eurovelo 8.

## **Valutazione delle condizioni di mercato della domanda e dell'offerta**

Indubbiamente il valore di una ciclovia inserita nel contesto della rete europea si misura con riferimento a diversi parametri: valenze paesaggistiche, storiche, culturali e anche all'estensione nei territori attraversati. Tuttavia le statistiche rivelano che gli utenti che percorrono l'intera distanza della ciclovia costituiscono una minoranza rispetto a quelli che la utilizzano solo in parte. Il turismo in bicicletta infatti attrae in prevalenza due categorie di pedalatori. I ciclisti occasionali che scoprono la novità e la bellezza di una vacanza a pedali, talvolta famiglie con bambini, senza necessariamente possedere una preparazione adeguata alle grandi distanze e ai tracciati impegnativi. Oppure, sempre più frequentemente, i ciclisti sportivi, che viceversa affrontano volentieri itinerari con dislivelli notevoli da cui traggono soddisfazione proprio per l'affermazione personale e la conquista di traguardi e paesaggi prestigiosi. Anche il mezzo di trasporto delle due categorie si differenzia: bici da turismo attrezzate con borse porta bagagli per i primi, moderne superleggere per gli altri, a cui si aggiungono con maggiore incidenza le bici a pedalata assistita. Entrambe le utenze frequentano i tratti delle ciclovie maggiormente dotati di ricettività e possibilmente raggiungibili con l'intermodalità ferroviaria. Per quanto riguarda la tipologia tecnica del tracciato, i ciclisti occasionali scelgono decisamente la sicurezza come prerogativa essenziale, mentre gli sportivi sono in genere disposti ad accettare percorsi non in sede riservata, purché ben segnalati anche nei confronti di un limitato transito veicolare.

In base a queste considerazioni il tracciato previsto dallo studio di fattibilità, che offre considerevoli tratti in sede separata, incluse le sezioni di sede ferroviaria dismessa, costituisce un modello che assolve pienamente alle esigenze delle due categorie cicloturistiche. Si pedala lungo uno splendido nastro riservato di pianura dove le stazioni e i caselli, orfani di funzioni e di manutenzione attendono la trasformazione in bicigrill, ristoranti e punti di assistenza tecnica, atti a creare di per sé stessi un elemento fortemente attrattivo del percorso.

Le piste ciclabili riservate in Val Vermenagna immerse in un paesaggio incantevole e servite dall'intermodalità ferroviaria sino a Ventimiglia o Nizza, saranno meta non solo dei cicloturisti ma anche dei ciclisti allenati.

Facendo una stima dei potenziali fruitori sarà da sviluppare principalmente il cicloturismo Slow-bike volto alla scoperta e valorizzazione delle ricchezze storico-artistiche e paesaggistiche del territorio attraversato dal tracciato, caratterizzato da itinerari che normalmente prevedono un turismo in bicicletta di più giorni e escursioni prevalentemente giornaliere in linea con le politiche regionali ed europee.

### **Opere infrastrutturali realizzate**

Negli anni passati amministrazioni locali e provinciali sono intervenute per ampliare ed ammodernare la propria dotazione di piste ciclabili anche se non come asse ciclabile di area vasta, ma più semplicemente, come forme di mobilità alternativa a livello sovra locale.

Nei primi due tratti del tracciato da Stupinigi a Moretta e nel terzo tratto del Saluzzese, sul tracciato Eurovelo sono stati stanziati lavori infrastrutturali per un totale di € 4.142.108,00 comprendenti:

- la CICLOPISTA STUPINIGI-PINEROLO nei Comuni di Candiolo, None, Volvera, Piossasco;
- la VIA DELLE RISORGIVE (22 km di sistemazione della Via delle Risorgive) comprendente i comuni di Airasca, Scalenghe, Cercenasco, Vigone, Villafranca Piemonte, Moretta;
- la CICLOPISTA MORETTA-TORRE SAN GIORGIO;
- il PROGETTO CYCLO-TERRITORIO fra i Comuni di Saluzzo e Racconigi nell'ambito del progetto transfrontaliero con Guillestre (FR).

Nel tratto Cuneo – Limone Piemonte è stato siglato nel 2002 un ACCORDO DI PROGRAMMA FRA LA PROVINCIA DI CUNEO E I COMUNI DI CUNEO, BORGO SAN DALMAZZO E LA COMUNITA' MONTANA VALLI GESSO – VERMENAGNA – PESIO per i comuni di Robilante, Roccavione e Vernante per la realizzazione della pista ciclabile "Colle di tenda – Cuneo" con co-finanziamento della Regione Piemonte ai sensi della LS 566/98 pari al 50% dell'importo complessivo pari a € 1.991.500,57 (rif. Allegato 1 tav.8).

### **Stato attuale della fruizione ciclabile, dei beni e servizi sull'area di progetto**

Lo stato attuale dei fruitori dei vari tratti di piste ciclabili esistenti che si trovano sul tracciato in progetto è caratterizzato prevalentemente dalle seguenti tipologie di ciclisti:

- fruitori locali fra cui famiglie e cicloamatori con escursioni giornaliere su strade in sede separata (es. la Via delle Risorgive su tratti di sedime ferroviario dismesso e recuperato o nel tratto Cuneo – borgo San Dalmazzo - Vernante);
- cicloturisti sportivi che percorrono anche lunghe distanze utilizzando attualmente le strade ad uso promiscuo (spesso provinciali e statali ad alta frequentazione) data l'assenza di alternative, prediligendo i tracciati di montagna (es. il tratto Cuneo – Limone Piemonte);
- cicloturisti con escursioni giornaliere legati alle località turistiche o di villeggiatura presenti sul tracciato (localizzato in Val Vermenagna);
- cicloturisti itineranti spesso stranieri (in numero ancora relativamente ridotto per l'assenza di un offerta adeguata).

La realtà dell'offerta cicloturistica appare attualmente – vista nel suo complesso – variegata e disomogenea, dovuta soprattutto alle scelte effettuate dalle diverse amministrazioni locali e operatori economici che, in assenza di coordinamento, hanno intrapreso percorsi spesso differenti. La varietà della situazione è legata inoltre anche alle condizioni morfologico-territoriali che rendono la diffusione del cicloturismo più o meno agevole (territori di pianura, collina e montagna).

Nonostante ciò negli anni passati amministrazioni locali interessate dal tracciato, ma anche le stesse amministrazioni provinciali hanno investito per ampliare ed ammodernare la propria dotazione di piste ciclabili, anche se non sempre intendendo le stesse come dorsali cicloturistiche ma più semplicemente, come forme di mobilità alternativa a livello locale o sovra locale.

Lungo il tracciato di progetto possiamo quindi già contare su un ampio ventaglio di proposte di escursioni da percorrere in bicicletta che si sviluppano in alcuni casi lungo tracciati riservati mentre, in altri, riguardano strade ad uso promiscuo ma con traffico contenuto.

Investimenti crescenti si segnalano anche, sempre da parte di enti locali, nella comunicazione e valorizzazione degli itinerari, attraverso la pubblicazione di brochure o la creazione di sezioni dedicate nei siti internet istituzionali che rendono disponibili non solo le informazioni sulle caratteristiche tecniche delle piste, ma anche suggerimenti sui siti da visitare e le relative descrizioni dei luoghi, sia per quanto attiene le risorse naturalistico - paesaggistiche, che quelle storico-culturali e architettoniche di un determinato territorio.

Ne sono esempio:

- l'attività in ambito ciclabile sviluppata dal Parco Fluviale Gesso Stura dal Comune di Cuneo con pregevoli risultati in termini di fruizione;
- il progetto delle Vie delle Risorgive – [www.viadellerisorgive.it](http://www.viadellerisorgive.it) – nato nell'ambito del progetto di recupero del sedime della ex ferrovia Airasca - Moretta, il quale, grazie ai fondi Regionali, ha permesso di creare una risorsa turistica tra i comuni di Nichelino, Candiolo, None, Volvera, Airasca, Scalenghe, Cercenasco, Vigone, Villafranca e Moretta;
- i progetti della Provincia di Cuneo in Val Vermenagna;
- i lavori in corso di sviluppo relativi al Feudo dei Nove Merli fra i comuni di Volvera, Airasca, Scalenghe, Virle, Castagnole, None, Piobesi, Candiolo, Piossasco.

Esistono già club cicloturistici (Fiab, Bicingiro.....), più o meno strutturati ed esercizi ricettivi pensati appositamente per i bikers che offrono, oltre l'alloggio, locali per il deposito e la manutenzione delle bici ed anche una ristorazione personalizzata come i-packed lunch, ossia colazioni che il turismo in bici comunque richiede.

Tuttavia, nonostante questi indicatori di interesse crescente, bisogna rilevare, ad un livello generale, l'assenza di una realtà strutturata completa ed organica di valorizzazione delle reti ciclabili e concrete proposte di soggiorno ad hoc lungo l'intero tracciato dei 130 Km.

### **Stato potenziale dei beni e servizi sull'area di progetto**

Sull'intero tracciato sarà possibile sviluppare e potenziare i servizi al cicloturista con la realizzazione:

- di posti tappa distinti per aree di sosta, dotati di bacheche informative, panchine/tavoli per la sosta ed eventuali servizi igienici;
- le ciclostazioni nei punti di interscambio ferrovia-pista ciclabile, dotati di panchine/tavoli per la sosta, servizi igienici, punto informativo, bike sharing ed eventuale punto ristoro;
- di posti tappa per sosta e pernottamento, dotati di panchine/tavoli per la sosta, servizi igienici, punto informativo, bike sharing, pernottamento notturno, sosta camper, campeggio, punto ristoro.

Nella fattispecie nel tracciato sarà possibile sviluppare una ciclostazione intermodale presso la stazione di Airasca, utilizzando all'occorrenza un fabbricato dismesso di circa 150 mq, atto ad ospitare i servizi igienici, il deposito per le biciclette del bike sharing, il punto informativo, l'eventuale punto ristoro.

In modo analogo con il contributo di RFI e accordi di programma Regionali sarà possibile individuare spazi simili da utilizzare per ciclostazioni intermodali nella città di Saluzzo, Cuneo, Borgo San Dalmazzo – punti di connessione con altre ciclovie riconosciute nella programmazione regionale - e Limone Piemonte - punto intermodale della tratta Cuneo Nizza.

Sarà possibile inoltre recuperare ex stazioni ora dismesse (in particolare le ex stazioni di Scalenghe e Moretta) sulla tratta ferroviaria Airasca–Saluzzo, attraverso interventi di project financing rivolti ad operatori privati o secondo il concetto del bivacco di pianura, ossia un sistema di ospitalità automatizzato che non prevede la presenza fissa del gestore.

Allo stesso tempo anche le aree esterne alle ex stazioni potranno essere riqualificate, al fine di ospitare aree di sosta per camper che rappresenterebbero ulteriori punti di interscambio con la pista ciclabile e i suoi fruitori ed eventualmente piccole aree campeggio, sicuramente utilizzabili da maggio a settembre.

Lungo i tracciati in Val Vermenagna sarà possibile potenziare e adeguare con standard comuni le aree di sosta e gli operatori turistici presenti, dotandoli di servizi per il cicloturista.

## Valutazione degli aspetti organizzativi e attuativi

Una conoscenza specifica della domanda (tipologia dei ciclisti, provenienza, destinazione, esigenze specifiche per tipologia di fruizione) e dell'offerta (continuità e qualità della pista ciclabile, grado di sicurezza, intermodalità, tipologia e posizioni strategiche dei servizi (posti tappa, ciclo stazioni, ricettività dedicata, info point, punti di intermodalità bici+treno...) sarà necessaria per una programmazione delle pianificazione congiunta degli interventi materiali (infrastrutturali) e immateriali (comunicazione e promozione) permettendo:

- il miglioramento significativo degli standard di qualità delle infrastrutture e dei servizi ciclabili<sup>1</sup> in riferimento ai requisiti minimi propri delle dorsali ciclabili, in modo da aumentarne l'attrattività in relazione al contesto storico e paesaggistico di riferimento;
- il potenziamento e sviluppo della rete ricettiva creando nuove opportunità di lavoro (es. attraverso la conversione delle stazioni ferroviarie in disuso in posti tappa cicloturistiche e officine di noleggio e assistenza o la conversione di spazi inutilizzati delle le stazioni ferroviarie attive (Airasca, Saluzzo, Cuneo, Borgo San Dalmazzo, Limone Piemonte) in ciclostazioni in modo da favorire l'intermodalità treno+bici;
- la promozione di un'offerta turistica di qualità come prodotto turistico completo che coinvolgerà le modalità di trasporto, i servizi, le emergenze storico, culturali e paesaggistiche esistenti.
- lo sviluppo in rete di iniziative culturali e di richiamo turistico sul territorio su scala macroterritoriale (come cerniera fra i territori della Provincia di Torino e quelli della Provincia di Cuneo).

<sup>1</sup> La crescita attuale del turismo in bicicletta non potrà inoltre che essere ulteriormente stimolata dalle forti innovazioni che interessano l'offerta, anzitutto l'introduzione delle bici elettriche, che aprono il mercato a fasce di domanda sinora escluse a causa della soglia di capacità fisica e le possibilità di prenotazione e fruizione automatizzata data dall'utilizzo di internet e dalla diffusione degli smartphone.



### **Gestione delle opere post realizzazione**

Lo sviluppo del territorio, con particolare riferimento al cicloturismo, ma non solo, viste le valenze anche in tema eno-gastronomico, di attività sportive e storico culturali di un percorso che abbraccia una estesa porzione del territorio regionale, dovrà necessariamente passare da una gestione unitaria e coordinata fra gli enti e le amministrazioni interessate. Valendo naturalmente in primis il principio dell'interesse pubblico, non si potrà tuttavia pensare alla gestione dell'intero sistema dei percorsi e dello sviluppo turistico, senza l'intervento di soggetti privati. Dovrà essere dunque di estrema importanza l'individuazione di meccanismi di gestione che pur lasciando proprietà dei manufatti e delle infrastrutture in mano pubblica, consenta spazi di intervento e di redditività a soggetti privati che possano garantire un effettivo sviluppo del turismo nell'area in esame.

In particolare in questo momento ci sono due soggetti pubblici differenti che hanno un ruolo in merito ai tracciati ciclabili già esistenti e quelli in essere:

- Le Ferrovie dello Stato sono proprietarie sia del sedime dei tracciati delle piste ciclabili realizzate sulle ex strade ferrate (Via delle Risorgive), sia degli immobili e dei siti delle stazioni dismesse.

Le amministrazioni comunali sono responsabili delle strade bianche e interpoderali ove passa parte del tracciato previsto da Eurovelo 8.

Negli scorsi anni le Ferrovie hanno manifestato l'intenzione di alienare i fabbricati delle stazioni, ma occorre rilevare che l'acquisizione dei medesimi da parte delle amministrazioni comunali potrebbe risultare troppo onerosa ed economicamente insostenibile per questi enti.

Per tale ragione il sistema più corretto ed economicamente sostenibile di gestione del patrimonio costituito dalle ex stazioni è quello del comodato d'uso.

Il loro recupero potrà avvenire tramite la realizzazione di project-financing rivolti a soggetti privati qualificati interessati alla realizzazione di strutture ricettive e di servizio ai cicloturisti.

Infatti il tal modo l'ente proprietario affidando la gestione delle ex stazioni e dei loro sedimi ad un soggetto secondo, quale un consorzio costituito dai Comuni che partecipano al progetto della ciclovia, per un tempo stabilito (es 30 anni), si ritroverebbe al termine del periodo di comodato, un insieme di beni sicuramente valorizzati nella loro funzione e non deprezzati per lo stato di abbandono in cui vertono attualmente, allo stesso tempo potendoli mantenere a bilancio per tutto il periodo, come patrimonio immobiliare di valore effettivo.

Viceversa il consorzio potrà occuparsi in modo diretto della ristrutturazione e manutenzione degli edifici o valutare il recupero degli edifici tramite procedure di project-financing, nonché della gestione dei servizi offerti (bike sharing, ospitalità, ristoro, ecc...). In tal modo l'ente gestore potrà affrontare in maniera più sostenibile i costi di ristrutturazione e valorizzazione di beni presenti sul territorio, liberando risorse per offrire servizi utili ad attrarre turismo ed ulteriori investimenti e allo stesso tempo contribuire alla creazione di posti di lavoro. Si presume infatti che la gestione dei servizi turistici sull'intera tratta, possa portare alla creazione di almeno 5/6 posti di lavoro.

Anche per quanto concerne le opere manutentive sul tracciato, le stesse potranno essere gestite dal consorzio di comuni partecipanti con accordi di programma con le singole amministrazioni coinvolte.

Alla base del progetto c'è la consapevolezza delle potenzialità che il mercato cicloturistico sempre più emergente e di tendenza può generare: con 200 mila arrivi, di cui l'85% composto da stranieri e un milione di presenze nel 2013, il Piemonte è infatti la terza regione italiana (dopo il Trentino Alto Adige e l'Emilia Romagna) per presenze di cicloturisti. Ne emerge quindi una visione di cicloturismo come vera opportunità di sviluppo economico, fonte di occupazione e di valorizzazione del territorio.

### **Valutazioni economiche sul ritorno economico del Progetto - Raffronto con altre realtà:**

#### **Greenway**

Greenway è una delle opere di compensazione ambientale previste in relazione alla realizzazione dell'autostrada pedemontana lombarda. Si tratta di un progetto di pista ciclabile che si estenderà per circa 110 km dalla provincia di Varese a quella di Bergamo, sfruttando alcune tratte ciclabili preesistenti seguendo il tracciato della nuova autostrada.

Secondo i risultati di uno studio di Greenway in termini di ritorno economico per il territorio, si stima che l'indotto economico della ciclovie, intesa come opera in grado di inserirsi nei più ampi network ciclabili europei, potrebbe essere compreso tra i 6 e i 22 milioni di euro/anno. Ciò in base al differente indotto di un cicloturista che pernotta lungo il percorso (che sempre secondo i dati Eurovelo spende in media 57,08 euro al giorno incluso il pernottamento, rispetto a un cicloturista in giornata (15,39 euro al giorno, di cui il 60-75% per bere e mangiare).

Uno studio dell'Unione Europea stima che nel 2012 l'impatto economico del cicloturismo in Europa sia stato di circa 44 miliardi di euro, generati da oltre 2 milioni di viaggi e 20 milioni di pernottamenti.

In Germania esistono 7 milioni di cicloturisti che hanno generato nel 2012 un fatturato di 9 miliardi di euro, mentre in Francia 2 miliardi di euro.

Ogni chilometro di ciclabile turistica genera un indotto annuo tra i 110 e i 350.000 euro

In Francia, Olanda e Danimarca, il valore aggiunto annuo è rispettivamente stimato intorno a 5,6 miliardi di euro, 750 milioni di euro, 400 milioni di euro.

La Francia è inoltre la più importante destinazione per i tour operator che si occupano di cicloturismo, seguita dall'Austria, mentre la maggior parte dei cicloturisti vengono da Germania e Gran Bretagna.

Per quanto riguarda l'Italia, (cfr. Cicloturismo e cicloturisti in Trentino, Provincia autonoma di Trento - Osservatorio provinciale per il turismo) lo studio ha stimato in circa 100 milioni di euro all'anno gli introiti turistici generati dai suoi 400 km di piste ciclabili (valore che si avvicina al costo sostenuto per la realizzazione di tali infrastrutture, che dimostrano quindi la possibilità di un rientro molto veloce dell'investimento).

Per stimare il valore del cicloturismo in Italia è possibile applicare il dato di Trento, opportunamente ridotto del 25% per prudenza ai circa 17mila km di piste ciclabili nazionali previste dalla rete Bicalitalia. In questo modo si ottiene un valore potenziale del cicloturismo italiano di circa 3,2 miliardi di euro. Attualmente quasi mezzo milione di turisti visita l'Italia in sella a una bici e spesso soggiorna in una delle oltre ventimila aziende agrituristiche del Paese. Nel 2013 sono arrivati in bici oltre 450 mila turisti e di questi il 42% solo dalla Germania, il paese con il più alto numero di cicloamatori (se ne contano 2,5 milioni secondo i dati della Borsa del Turismo Sportivo) e dove il fenomeno è cresciuto negli ultimi due anni del 15%.

#### **Analisi dei vantaggi (benefici) e svantaggi (costi)**

Il progetto della Ciclovía EV8 nel tratto da Torino a Limone Piemonte ha l'obiettivo di completare e raccordare le opere infrastrutturali realizzate negli anni<sup>1</sup> portando ad un miglioramento significativo degli standard di qualità e dei servizi ciclabili in modo da aumentarne l'attrattività in relazione al contesto storico e paesaggistico di riferimento. Tenderà inoltre a sviluppare e potenziare la rete ricettiva creando nuove opportunità di lavoro (es. attraverso la conversione delle stazioni ferroviarie in disuso in posti tappa cicloturistici e officine di noleggio e assistenza o la conversione di spazi inutilizzati delle le stazioni ferroviarie attive - Airasca, Saluzzo, Cuneo, Borgo San Dalmazzo, Limone Piemonte - in ciclostazioni in modo da favorire l'intermodalità treno+bici) e migliorare l'accoglienza esistente nelle due provincie che allo stato attuale è presente sul territorio con una grande varietà di situazioni, ma scarsamente specializzata nel settore cicloturistico.

In tal senso saranno avviate con le associazioni di categoria azioni per stimolare la rete tra gli operatori, favorendo sinergie e scambi tra categorie, oltre alla conoscenza del territorio da parte degli operatori, fattore indispensabile per la valorizzazione della propria proposta turistica.

L'attività di programmazione e di realizzazione delle opere infrastrutturali in ordine di priorità potrà essere avviata congiuntamente:

- attingendo a finanziamenti regionali e comunitari messi in atto dalla programmazione regionale 2014-2020;
- attraverso l'acquisizione delle stazioni/aree di proprietà, direttamente da RFI;
- avviando accordi di programma fra Regione Piemonte e RFI, con procedure di project-financing che coinvolgano soggetti privati (la conversione di stazioni abbandonate in ciclo stazioni, ecc...).

Verrà inoltre avviata con le ATL un'attività di promozione per un'offerta turistica di qualità, intesa come prodotto turistico completo che coinvolga le modalità di trasporto, i servizi, le emergenze storiche, culturali e paesaggistiche esistenti, includendo nell'offerta anche la rete di iniziative culturali e di richiamo turistico presenti sul territorio su scala macroterritoriale.

Tra i servizi di trasporto integrato andrà sviluppato in modo adeguato il noleggio bici ad oggi carente o di scarsa qualità. Tale carenza potrà però trasformarsi in opportunità imprenditoriale per nuovi modelli di microimpresa.

Andrà sviluppato il servizio legato alle guide turistiche le quali dovranno specializzarsi maggiormente nel servizio cicloturistico e mettersi in rete per una gestione organizzata e completa sul territorio, in particolar modo nei giorni festivi che continuano ad essere un punto debole del sistema turistico locale per l'assenza di garanzia di copertura dei servizi sempre richiesti dalla fruizione cicloturistica (informazioni, assistenza meccanica, visite guidate, musei aperti).

### **Effetti indotti di sviluppo della qualità sociale – ambientale e paesaggistica**

Il progetto avrà un basso impatto ambientale insistendo principalmente su percorsi ciclabili in sede separata o su sezioni stradali esistenti a bassa o nulla fruizione veicolare e tenderà a valorizzare la rete dei beni storici e culturali presenti nei territori attraversati, nonché la rete dei beni naturalistici (il sistema delle acque - fiumi, canali, ecc.- la prossimità dei parchi regionali, le riserve naturali) e paesaggistici (dai paesaggi urbani, a quelli periurbani, di pianura e produttivi, di fondovalle, di versante e montano).

Gli elementi di origine antropica presenti sul territorio sono prevalenti e caratterizzano fortemente il paesaggio rendendolo unico rispetto ad altri (per esempio la pianura del fiume Po) per la prevalenza di ambienti "a mosaico", ovvero ambienti di dimensioni relativamente piccole come superfici e lunghezze che si susseguono lungo il percorso e che rendono vario e mai

---

<sup>1</sup> 4.142.108,00 € nel solo tratto Stupinigi – Moretta e 1.991.500,00 € fra Cuneo e Limone Piemonte

monotono il tracciato. Dove si andranno ad eseguire interventi di realizzazione di nuovi tracciati si dovrà mantenere l'aspetto peculiare della linearità del percorso, seguendo con il tracciato del percorso elementi fisici già presenti (un fossato di irrigazione, un filare, una siepe). In tal modo il percorso permetterà di sottolineare ed evidenziare l'aspetto peculiare e caratteristico del paesaggio e verrà percepito come un tutt'uno.

La rete ciclabile sarà lo strumento in grado di cogliere e apprezzare le differenze ambientali e paesaggistiche che il territorio offre, aumentare la conoscenza e la consapevolezza dell'importanza della salvaguardia del territorio.

La presenza di infrastrutture ciclabili frequentate, indurrà i residenti delle aree limitrofe alla rete ad un miglioramento delle condizioni micro-territoriali, alla valorizzazione dei propri luoghi e allo sviluppo di attività di servizio commerciali-imprenditoriali atte a generare interessanti valori economici.

Lo stesso recupero di edifici e manufatti dismessi, in particolare quelli relativi alle ex ferrovie quali, stazioni, caselli, depositi, avrà il pregio di fermarne il degrado in atto ormai da un trentennio, ossia da quando la ferrovia venne chiusa, allo stesso recuperando edifici da considerare di valore storico-ambientale in quanto presenti sul territorio ormai dalla metà dell'800.

## Individuazione dei punti di forza, delle minacce e delle opportunità offerte dal territorio di riferimento

### **Punti di forza:**

- **Posizione geografica:** la vicinanza alla città di Torino, con i tracciati di Corona Verde e Ven-To e la connessione con le principali infrastrutture viarie della Regione (autostrade, ferrovie, alta velocità, aeroporti di Torino e Cuneo) è strategica per il collegamento con la Francia e l'Europa centrale.

Nel settore sud-ovest, importante il collegamento diretto con la riviera di Ponente e la Costa Azzurra (nello specifico Nizza, Ventimiglia).

Dopo la positiva esperienza delle Olimpiadi invernali del 2006, che hanno costruito per la città di Torino una vocazione turistica che in precedenza non aveva, anche altre aree della Regione si sono interessate al tema del turismo, particolarmente interessante in anni di crisi e di svolte post-industriali. Tuttavia i cosiddetti territori di mezzo, ossia quelli che non sono città e non sono montagna, hanno avuto sino ad oggi difficoltà nel costruirsi un'identità in tale settore. Il cicloturismo, unito a specificità quali l'enogastronomia è invece in grado di garantire quello sviluppo turistico ideale per territori che non investiti dall'urbanizzazione e industrializzazione massiva degli anni '60 e '70, hanno conservato pressoché intatte peculiarità paesaggistiche e storico-culturali, semplicemente da attivare e potenziare.

- **Ambiente naturale:** un territorio di pianure, valli e montagne ad alta qualità ambientale (vasta copertura boschiva, e di aree a pascolo nelle zone più alte, importanti risorse idriche connesse al sistema idrografico superficiale diffuso, ampie fasce di vegetazione naturale lungo i corsi d'acqua. Grande patrimonio naturale costituito da parchi naturali (Parco del Po, Parco del Mercantour e Val des Merveilles), riserve naturali (riserva di Palanfrè); notevole biodiversità; ricchezza di flora e fauna.

- **Struttura paesaggistica:** struttura morfologica e paesaggistica di grande bellezza e qualità percettiva, varietà e qualità delle sequenze di paesaggi che si succedono lungo il percorso dai

monti allo sbocco in pianura. La parte di percorso che si svolge in pianura da Moncalieri sino a Cuneo, offre nelle giornate di bel tempo, una vista a 360° in grado di spaziare dalle Marittime, attraverso Monviso, Rocciamelone, Gran Paradiso, sino al Monte Rosa, per poi proseguire sulla collina di Torino, con Superga sempre in vista, sino al Monferrato e la Langa.

- **Urbanizzazione:** anche se in adiacenza alla conurbazione di Torino e alla città di Cuneo, e nonostante la presenza di diversi nuclei con più di 10.000 abitanti, il territorio interessato dal percorso in progetto si sviluppa essenzialmente in ambienti con ottime valenze paesaggistiche, lontano da situazioni urbane compromesse da eccessiva edificazione o con aree industriali impattanti, anzi piuttosto con numerosi paesi caratteristici, piccole frazioni, insediamenti sparsi e cascate storiche. Allo stesso tempo, la presenza di nuclei importanti, garantisce una buona dotazione di servizi di base.

- **Patrimonio storico costruito:** importanza e qualità del patrimonio costruito concentrato e diffuso (piccoli centri storici, insediamenti caratteristici, gli ottocenteschi Forte Centrale e Forte Margherita, Castelli, il marchesato di Saluzzo e la residenza sabauda di Racconigi, la città di Pinerolo, la palazzina di caccia di Stupinigi, nuclei sparsi con tipologie architettoniche caratteristiche; elementi puntuali quali, chiese parrocchiali e cappelle, strutture ruderali di rilievo, cascate storiche.

- **Agricoltura:** attività importante legata a industrie agroalimentari di qualità; aumento regolare della produttività agricola e delle dimensioni delle aziende; sviluppo dell'agricoltura biologica; importanza dei frutteti, dell'orticoltura (fragole, piccoli frutti, verdure) e della cerealicoltura (grano duro, mais), miele; produzione di formaggi tipici locali, vini di qualità, agricoltura di nicchia su prodotti di qualità, in particolare in montagna; coltura di piante aromatiche; allevamento bovino, ovino e suino importante.

- **Infrastrutture:** collegamenti ferroviari (SFM Chivasso-Pinerolo) e autostradali (autostrada del Pinerolese) diretti con la città di Torino e con quindi con le principali direttrici europee.

Importanza del colle di Tenda, del transito veicolare verso la Liguria e la Costa Azzurra, di cui il 17% costituito da mezzi pesanti.

Attuali investimenti per il raddoppio della galleria del Tenda.

Importanza della ferrovia storica Cuneo-Ventimiglia-Nizza.

Collegamento autostradale di Cuneo (autostrada Asti-Cuneo) con Torino e la Liguria.

- **Turismo:** attività trainante sull'intero territorio da Torino e Stupinigi, a Pinerolo, sino a Cuneo, Saluzzo e Limone Piemonte, tutte mete turistiche di rilievo sia in inverno che in estate per le emergenze storiche, culturali e ambientali.

Molteplicità delle attività a contatto con la natura con condizioni favorevoli per lo sviluppo di un turismo sostenibile.

Ampia disponibilità di reti di percorsi ciclabili a livello locale.

Vicinanza a strutture di grande interesse turistico e sportivo, quali il bio-parco ZOOM e la scuola di paracadutismo di Cumiana e le palestre di arrampicata di Rocca Sbarua nei pressi del Rifugio Melano-Casa Canada.

- **Accoglienza:** grande varietà di situazioni sul territorio di riferimento costituito da Hotel, Affittacamere, B&B, alberghi in dimore storiche che possono essere attrezzate con servizi ai cicloturisti.

- **Cultura:** numerosi musei anche di carattere etnologico ed eno-gastronomico (museo del Gusto di Frossasco).

- **Rete di percorsi turistici:** disponibilità di un'ampia rete percorsi secondari di collegamento di tipo escursionistico, ciclabile e per mountain bike, su viabilità storica secondaria a bassa frequentazione veicolare.

- **Informazione e comunicazione:** immagine di forte attrattività e richiamo, innovazione anche nel prodotto turistico standard da implementare la comunicazione all'estero.

## **Punti di debolezza**

- **Ambiente naturale:** non si riscontrano nel territorio in esame particolari punti di debolezza o minacce allo sviluppo della rete ciclabile, né del conseguente incremento del flusso turistico atteso, se non quelle legate in parte alla necessità di connessione dei percorsi già esistenti e una certa carenza in termini di ospitalità, in particolare nei settori di pianura.

Così come al momento paiono poco efficaci le politiche di comunicazione, in particolare verso l'estero che sono senz'altro da potenziare e implementare con indagini mirate e sviluppare in modo dettagliato in un portale unico aggiornato continuamente.

In alcuni casi poi si riscontra la presenza di attività industriali che generano un evidente impatto visuale difficilmente modificabile.

- **Infrastrutture:** per quanto concerne le connessioni con la Francia, il collegamento con la Val Roja è difficile sotto il profilo ciclabile per sezioni stradali ridotte e presenza di traffico di autoveicoli e traffico pesante, il colle di Tenda costituisce nei fatti una ostruzione nella percorribilità del percorso EUROVELO, la rete attuale di trasporto ferroviario è insufficiente sia come numero di viaggi a/r sia come prestazione dei vagoni per trasporto bici; la linea Cuneo-Nizza da sviluppare e rendere produttiva e sostenibile economicamente. Vi sono carenze del servizio ferroviario e dei nodi di interconnessione bici/treno nelle varie stazioni. Si riscontra la presenza di traffico pesante lungo la SS 20 della valle Vermentagna e di mezzi per trasporto materiale estrattivo che mette a forte rischio l'utilizzo di alcune tratte di percorsi ciclabili in sede mista. Inoltre occorre migliorare e integrare le infrastrutture ciclabili esistenti anche con interventi di nuove infrastrutture secondo standard internazionali. Anche il servizio di noleggio bici è carente e spesso di scarsa qualità.

- **Accoglienza e turismo** si segnala un certo numero di strutture alberghiere da riqualificare secondo criteri qualitativi standard internazionali legati alla ciclabilità. E la necessità di mettere in rete le opportunità turistiche legate alle fiere e manifestazioni di rilievo, come fulcri di richiamo e di sviluppo e integrazione delle occasioni turistiche. Si riscontra la mancanza di "fare sistema" dei diversi operatori a vario titolo coinvolti nelle realtà locali o sovra locale. Sulla qualità di molte delle proposte di offerta – sia per quanto attiene la rete dei percorsi, sia con riferimento ai servizi a supporto dei cicloturisti quali ricettività, assistenza, servizi integrativi di trasporto – hanno influito sino ad oggi, in maniera negativa i limiti amministrativi e quindi anche burocratici, nei quali risulta confinata la progettualità da parte dei soggetti proponenti l'offerta stessa. Ne scaturisce quindi la sua parcellizzazione e disomogeneità nelle diverse aree territoriali coinvolte dal progetto. A queste problematiche locali va aggiunta anche una certa evidente difficoltà ad adeguarsi agli standard di offerta internazionali che vedono i paesi più all'avanguardia in questo segmento, utilizzare strumenti specifici finalizzati proprio alla omogeneizzazione dei servizi sull'intero territorio nazionale come accade, per fare un esempio tra i tanti, in Germania dove esiste un 'Catalogo dei criteri minimi'.

- **Informazione e comunicazione:** molto disomogenea e insufficiente in ampie parti, eccessivo numero di siti sullo stesso argomento (comune, provincia, Ascom, Atl, comuni...), genera difficoltà di rappresentare la situazione nella sua interezza.

- **Formazione in funzione dello sviluppo turistico:** mancanza di idonea formazione dei giovani alle attività turistiche secondo standard internazionali definiti.

Per quel che riguarda l'accoglienza, la provincia di Cuneo e la Città Metropolitana di Torino presentano una grande varietà di situazioni. Infatti, sebbene gli operatori siano numerosi, essi sono scarsamente specializzati nel settore cicloturistico. Le associazioni di categoria, tuttavia, hanno avviato azioni per stimolare la rete tra gli operatori, ma tendono a non aprirsi per favorire scambi tra categorie. Viene evidenziata spesso la scarsa conoscenza del loro territorio da parte

degli operatori, fattore che invece potrebbe aiutarli a valorizzarlo e a valorizzare la propria proposta turistica.

Vi è una mancanza dei trasporti integrati; anche il servizio di noleggio bici è carente e spesso di scarsa qualità. Tali carenze si possono però trasformare in opportunità imprenditoriali per nuovi modelli di microimpresa. I giorni festivi continuano ad essere un punto debole del sistema turistico locale, perché non si riesce a garantire la disponibilità di servizi sempre più richiesti dai turisti (informazioni, assistenza meccanica),

Anche le guide turistiche dovrebbero specializzarsi maggiormente nel servizio cicloturistico e mettersi in rete.

Infine si registra una scarsità di materiale informativo e una crescente confusione su quelli che sono i servizi di informazione turistica (spesso chiusi, sebbene essenziali).

## **Previsione della sostenibilità dei costi e della copertura finanziaria**

Lo sviluppo del cicloturismo sulle piste ciclabili, in particolare sulle dorsali, genera notevoli introiti ed un rapido ritorno degli investimenti. In Francia si stima che un cicloturista spenda tra i 64 e 57 euro al giorno. Allo stesso tempo è stato valutato che un euro investito su una pista ciclabile, genera almeno un euro di entrate all'anno per il turismo (cifre del cicloturismo in Francia nel 2012, fonte DGCIS). Questi dati ci permettono di supporre in via prudenziale che la somma investita nello sviluppo delle dorsali ciclabili sarà recuperata rapidamente con gli introiti derivati dal turismo.

Il progetto si appoggia essenzialmente su infrastrutture esistenti che completa, ma soprattutto che organizza e rende appetibili turisticamente. Lo studio dei servizi, delle connessioni e dell'intermodalità, così come la creazione dei servizi complementari, della segnaletica e la messa in sicurezza dei tracciati, permetteranno di promuovere un'offerta ciclabile di qualità sulla rete delle ciclabili. Questa offerta avvierà uno sviluppo turistico di più ampio respiro. Sebbene il progetto sia stato generato con finalità di sviluppo turistico, sarà anche volano per attività legate al tempo libero per le popolazioni locali, che potranno giovare dell'offerta cicloturistica creata.

Gli interventi coordinati all'interno del progetto garantiranno collegamenti efficaci tra paesi contermini, accordi con tour operator specializzati del settore, servizi innovativi correlati (officine, noleggi) e "oasi" tecniche e di ristoro per bici e ciclisti in ogni località. Ospitalità a tutto campo mediante convenzioni con B&B, agriturismi, alberghi, strutture ricettive. Unitarietà nel coordinamento a garanzia di pulizia e manutenzione, promozione in tutte le forme, passa parola integrato col web e segnaletica riconoscibile.

Lo sviluppo di queste attività verrà anche supportato, garantendone la sostenibilità economica e sociale da parte della popolazione locale, attraverso strumenti ordinari di gestione territoriale dei comuni che il progetto tenterà di gestire "a scala ridotta", adottando l'approccio integrato pubblico privato mediante strumenti di recupero e riqualificazione urbana PRU, Programmi Integrati PRINT, Trasformazione Urbana STU, alienazione beni pubblici con convenzione, Progetti Urbani PU, Strumenti per la gestione urbana, Project financing, concessioni di beni, società ad economia mista SEM.

Questi strumenti o la loro attuazione metodologica all'interno dei piani regolatori dei comuni, pur senza la creazione di società dedicate, permetteranno di individuare ambiti dove far confluire investimenti privati per lo sviluppo delle attività economiche legate alla pista ciclabile.

In aiuto di tali investimenti si farà riferimento alle opportunità di finanziamento offerte dalla programmazione europea 2014 -2020 sia a favore dei soggetti pubblici, che delle imprese private

anche attraverso convezioni ad hoc con il sistema bancario locale (Bcc, Casse di Risparmio, ecc.) che verrà coinvolto nello sviluppo del progetto.

## Filiera

Il Progetto della Ciclovia EUROVELO8 nel tratto Torino-Saluzzo-Cuneo-Limone Piemonte potrà trarre benefici considerevoli in termini di fruizione e presenze non soltanto per la sua natura di tracciato europeo, ma per la connessione con gli altri tracciati prioritari previsti dalla pianificazione regionale che potranno a vario titolo beneficiare di misure di finanziamento della programmazione 2014-2020 (Fondi Fesr, programmi Alcotra, Psr).

Nello specifico il progetto :

- è la prosecuzione naturale del tracciato di Ven-To e di Corona di Delizie e beneficerà del turismo legato alle residenze sabaude (Torino, Venaria Reale, Stupinigi, Racconigi);
- trarrà beneficio dai flussi turistici che in misura sempre maggiore interessano la città di Torino, nonché di quelli verso le valli olimpiche (Valle di Susa e Chisone), infine dai flussi da e per la riviera ligure e la Costa azzurra attraverso l'intermodalità ferroviaria che la Regione Piemonte intende sviluppare i prossimi anni;
- potrà trarre beneficio verso Pinerolo dalla ricca storia della città legata al ciclismo, con i passaggi frequenti del Giro d'Italia (anche nel 2016) e dai percorsi che interessano la valle Chisone e quella di Susa, tra loro connesse attraverso il colle del Sestriere e la ciclovia parallela alla SR 589;
- potrà trarre beneficio a Saluzzo, non solo dalla propria vocazione turistica di città ricca di storia e cultura, ma anche dalla connessione dei tracciati della Via del Monviso che seguendo l'andamento del Po da Saluzzo si discosterà per salire nella valle del Monviso sino alla sorgente del Po e da quello proveniente da Savigliano, Fossano, Cherasco collegati alle ciclovie Provenzale e Via del Mare;
- a Cuneo è prevista la connessione con il tracciato della ciclovia Provenzale già in gran parte fruibile che collega Alba con Cuneo e, attraverso la Valle Stura permette il raggiungimento territori dell'Alta Provenza e Provenza.

La programmazione transfrontaliera in atto che coinvolge la Regione Piemonte le Provincie di Cuneo, Torino e Imperia con i territori francesi della Regione PACA, potrà essere utile a sviluppare e avviare importanti progetti integrati alla mobilità sostenibile (intermodalità) e la promozione dell'offerta turistica su area transfrontaliera. L'attività di coordinamento da attuarsi tra i soggetti aderenti all'iniziativa proposta e di relazione con le amministrazioni provinciali e regionali potrà contribuire alla realizzazione di un'opera condivisa e attivare una corretta pianificazione per la realizzazione degli interventi materiali e immateriali previsti e scongiurare la frammentazione territoriale tra le linee progettuali proposte.

## Fattibilità tecnica



### **Sintesi delle opere infrastrutturali previste e costi di interventi tipo**

Le opere infrastrutturali saranno oggetto di valutazione specifica dello studio di fattibilità.

Dal punto di vista della fattibilità tecnica, non esistono particolari problematiche in quanto parte del percorso è già esistente e, in linea generale, si tratta di eseguire opere di raccordo o di sistemazione di tratti in parte sterrati.

Allo stesso modo le ipotesi di recupero delle stazioni dismesse a fini turistici, rappresenta un valore aggiunto al percorso in oggetto, senza tuttavia rappresentarne un vincolo in termini di fattibilità.

In altre parole è possibile in un orizzonte temporale di breve/medio termine, completare interamente il tracciato con le opere stradali essenziali e a costi sufficientemente contenuti, ed in un secondo tempo procedere al recupero delle stazioni dismesse, per gradi, valutando nel tempo le necessità e le potenzialità che si svilupperanno, anche in rapporto alle iniziative private attese sul territorio, con tempistiche calibrate alle necessità e alle risorse disponibili.

Si riportano di seguito gli interventi previsti e i costi di larga massima ipotizzati:

#### **Tratto Stupinigi – Moretta**

*Completamento asfaltatura tratti None-Volvera e Volvera-Airasca:*

- lavori di adeguamento/asfaltatura viabilità esistente per una lunghezza di 10,1 Km

Costo indicativo ipotizzato € 220.000,00.

*Realizzazione di un ponti di attraversamento del torrente Chisola:*

- realizzazione a Volvera di passerella ciclopedonale sul Chisola per una lunghezza di 40 m

Costo indicativo ipotizzato € 40.000,00.

*Realizzazione di punto di interscambio treno-bici presso la stazione di Airasca:*

- lavori di adeguamento dei locali e delle aree esterne
- servizi al cicloturista (internet – canone di ricarica elettrica – canone di pulizia locali – gestione e manutenzione biciclette e biciclette a pedalata assistita).

Costo indicativo ipotizzato € 240.000,00.

*Realizzazione di ciclostazione presso la stazione di Scalenghe:*

- lavori di adeguamento dei locali e delle aree esterne
- servizi al cicloturista (internet – canone di ricarica elettrica – canone di pulizia locali – gestione e manutenzione biciclette e biciclette a pedalata assistita).

Costo indicativo ipotizzato € 420.000,00.

*Realizzazione di ciclostazione presso la stazione di Moretta:*

- lavori di adeguamento dei locali e delle aree esterne
- servizi al cicloturista (internet – canone di ricarica elettrica – canone di pulizia locali – gestione e manutenzione biciclette e biciclette a pedalata assistita).

Costo indicativo ipotizzato € 530.000,00.

#### **Tratto Moretta – Cuneo**

*Realizzazione di tratto di ciclopista protetta nell'abitato di Costigliole Saluzzo:*

- nuovo tratto di pista ciclabile per una lunghezza di 0,3 Km

Costo indicativo ipotizzato € 20.000,00.

*Adeguamento intersezioni stradali nell'abitato di Busca:*

Costo indicativo ipotizzato € 25.000,00.

#### **Tratto Cuneo – Limone Piemonte**

*Realizzazione di tratti di pista ciclabile a Cuneo:*

- nuovo tratto di pista ciclabile in località Roata Rossi per una lunghezza di 2,3 Km
- nuovo tratto di pista ciclabile in località S. Benigno per una lunghezza di 0,5 Km
- nuovo tratto di pista ciclabile in località Madonna dell'Olmo per una lunghezza di 0,4 Km
- adeguamento corsia ciclabile e marciapiede sul Viadotto Soleri per una lunghezza di 0,1 Km

Costo indicativo ipotizzato € 235.000,00.

*Realizzazione di passerella a Roccavione:*

- realizzazione di passerella in acciaio e legno sul torrente Gesso per una lunghezza di 0,6 Km  
Costo indicativo ipotizzato € 590.000,00.

*Realizzazione di punto di sosta informativo presso la stazione di Borgo San Dalmazzo:*

- lavori di adeguamento dei locali
- servizi al cicloturista (internet – canone di ricarica elettrica – canone di pulizia locali – gestione e manutenzione biciclette e biciclette a pedalata assistita).

Costo indicativo ipotizzato € 20.000,00.

*Realizzazione di ciclo stazione presso la stazione di Limone Piemonte:*

- lavori di adeguamento dei locali e delle aree esterne
- servizi al cicloturista (internet – canone di ricarica elettrica – canone di pulizia locali – gestione e manutenzione biciclette e biciclette a pedalata assistita).

Costo indicativo ipotizzato € 55.000,00.

*Realizzazione di attraversamento protetto nell'abitato di Limone Piemonte:*

- nuovo tratto di pista ciclabile per una lunghezza di 0,3 Km

Costo indicativo ipotizzato € 25.000,00.

*Realizzazione di tratto di pista ciclabile tra Vernante e Limone:*

- nuovo tratto di pista ciclabile per una lunghezza di 11,0 Km

Costo indicativo ipotizzato € 230.000,00.

*Realizzazione di tratto di pista ciclabile tra Robilante e Roccavione:*

- nuovo tratto di pista ciclabile in sede separata per una lunghezza di 5,0 Km

Costo indicativo ipotizzato € 190.000,00.

*Realizzazione di tre ponti di attraversamento del torrente Vermenagna*

- realizzazione di ponti in legno di lunghezza 16 m/cad

Costo indicativo ipotizzato € 70.000,00.

Riepilogo dei costi ipotizzati per il completamento/adeguamento dell'intero tracciato.

<b>Tratto Stupinigi - Moretta</b>	
Pista ciclabile	€ 260.000,00
Ciclostazioni	€ 1.190.000,00
<b>Tratto Moretta - Cuneo</b>	
Pista ciclabile	€ 45.000,00
Ciclostazioni	/
<b>Tratto Cuneo - Limone</b>	
Pista ciclabile	€ 1.340.000,00
Ciclostazioni	€ 75.000,00
<b>Totale generale</b>	<b>€ 2.910.000,00</b>

E' interessante osservare che i costi ipotizzati per il completamento dell'intero percorso ciclabile di 130 Km fra Moncalieri e Limone Piemonte, nonché per la realizzazione di ciclostazioni e punti sosta, ammontanti a € 2.910.000,00 corrispondono a meno del 50% degli investimenti già effettuati negli anni scorsi sul medesimo tracciato, pari a € 6.130.000,00. Ciò indubbiamente induce a ritenere gli investimenti previsti, sostenibili e auspicabili ai fini di generare e incrementare lo sviluppo del territorio.

### Procedure, tempi e indicazioni di massima sui Vincoli Ambientali

La normativa italiana relativa ai vincoli territoriali ed alle relative procedure e pratiche da seguire è piuttosto complessa e prevede tempistiche tecniche che devono essere necessariamente rispettate e considerate nell'iter di un progetto.

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva dei diversi vincoli ambientali applicabili e relativi riferimenti normativi.

<b>Vincolo</b>	<b>Riferimenti normativi</b>	<b>Applicabilità per le opere previste</b>
Vincolo Idrogeologico	R.D.L. n. 3267 del 30 dicembre 1923 - R.D.L. n. 1126 del 16 maggio 1926 - LR. 45/1989 "Nuove norme per gli interventi da eseguire in terreni sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici" - Circolare n. 4/AMD del 2012	Da verificare puntualmente
Trasformazione del bosco in altra destinazione d'uso	articolo 142 del d.lgs. 42/2004 - articolo 19 della LR. 4/2009 -	Non applicabile salvo verifica puntuale su interventi particolari
Beni paesaggistici	art. 134 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 - art. 146 del d.lgs. 42/2004 - art. 3 della legge regionale 1 dicembre 2008, n. 32 - Deliberazione della Giunta regionale 1 dicembre 2008, n. 34-10229, modificata con Deliberazione della Giunta regionale 16 dicembre 2008, n. 58-10313 - allegato 1 D.P.R. 139/2010	Applicabile – verifica puntuale con gli strumenti urbanistici locali
Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI)	Legge 18 maggio 1989 n°183, art.17 comma 6ter	Verificare la compatibilità delle opere con gli strumenti di pianificazione attuali (VAS)

<b>Vincolo</b>	<b>Ente competente</b>	<b>Tempistica autorizzazione</b>
Vincolo Idrogeologico	Comune Regione	60 giorni dalla data di presentazione dell'istanza
Trasformazione del bosco in altra destinazione d'uso	Comune Regione	60 giorni dalla data di presentazione dell'istanza
Beni paesaggistici	Autorizzazione paesaggistica semplificata allegato 1 D.P.R. 139/2010)	60 giorni dalla data di presentazione dell'istanza
Beni paesaggistici	Autorizzazione paesaggistica ordinaria	105 giorni dalla data di presentazione dell'istanza

### Vincolo Idrogeologico

Le aree sottoposte a vincolo sono localizzate in tutte le provincie piemontesi, principalmente in zone collinari o montane. Possono essere sottoposte a vincolo anche aree con particolari criticità puntuali, pertanto diventa fondamentale, per verificare la sussistenza del vincolo, consultare:

- la Banca dati regionale
- gli Strumenti urbanistici comunali (PRGC)

Si dovrà in ogni caso eseguire una verifica puntuale della sussistenza del vincolo sulle aree di intervento ove si andranno realizzare opere o strutture per cui sia necessario movimentare volumi di terreno o interessare con le lavorazioni superfici esterne (interventi di asfaltatura o sistemazione del fondo stradale, costruzione di ponti o manufatti).

La normativa disciplina gli interventi e le attività da eseguire nelle zone soggette a vincolo, senza precludere la possibilità di intervenire sul territorio, ma subordinandone l'intervento all'ottenimento di una specifica autorizzazione.

Al vincolo idrogeologico possono sovrapporsi altri regimi autorizzativi come il vincolo paesaggistico o forestale.

#### *Competenze e applicabilità del regime vincolistico*

Gli interventi che si ritiene di realizzare sono normalmente di piccola entità e non prevedono, se non in casi eccezionali, movimenti di terra o cambi di destinazione d'uso dei terreni.

In caso di sussistenza del vincolo si rientrerebbe sicuramente nelle competenze comunali (autorizzazione per interventi che interessano superfici fino a 5.000 metri quadrati o volumi di scavo fino a 2.500 metri cubi) a meno che non si voglia intendere un'unica pratica (intervento unico) per cui, a prescindere dalle superfici o dai volumi di intervento, operando sul territorio di più provincie, si rientrerebbe nell'ambito delle autorizzazioni rilasciate alla Regione Piemonte.

#### *Tempistiche di rilascio delle autorizzazioni*

Le autorizzazioni o i dinieghi vengono rilasciate dall'ente competente entro 60 giorni dalla data di ricevimento dell'istanza. Il termine di cui sopra è sospeso per una sola volta e per un periodo non superiore a trenta giorni quando siano necessarie integrazioni o chiarimenti alla documentazione presentata.

#### **Trasformazione del bosco in altra destinazione d'uso**

La normativa nazionale e regionale sottopone a tutela la trasformazione d'uso di superfici boscate (come da definizione art.3 LR 4/2009) vietandola salvo autorizzazione rilasciata dalle amministrazioni competenti. Spesso il regime vincolistico legato alla trasformazione d'uso del bosco si lega strettamente alle procedure autorizzative relative al vincolo idrogeologico.

Per la tipologia di lavori previsti dallo studio di fattibilità non vi sono superfici interessate da lavorazioni che rientrino nella definizione di bosco citata, si dovrà in ogni caso effettuare una verifica puntuale.

#### *Competenze e applicabilità del regime vincolistico*

Se necessaria, l'autorizzazione paesaggistica alla trasformazione d'uso del suolo viene rilasciata dal comune territorialmente competente (superfici inferiori a 30.000 metri quadrati).

La norma prevede, per trasformazioni d'uso di superfici superiori a 500 metri quadrati, la predisposizione di un progetto di compensazione redatto da un tecnico abilitato.

Si ritiene che, per le superfici eventualmente interessate dai lavori in progetto, non si intervenga su superfici superiori a 500 metri quadrati, quindi si esclude la necessità di presentare un progetto in tal senso.

#### *Tempistiche di rilascio delle autorizzazioni*

Le autorizzazioni o i dinieghi vengono rilasciati dall'ente competente **entro 60 giorni** dalla data di ricevimento dell'istanza. Il termine di cui sopra è sospeso per una sola volta e per un periodo non superiore a trenta giorni quando siano necessarie integrazioni o chiarimenti alla documentazione presentata.

### **Beni paesaggistici**

Il territorio piemontese è caratterizzato dalla presenza di una pluralità di beni paesaggistici che caratterizzano in maniera peculiare il volto del paesaggio regionale.

La realizzazione di ogni intervento modificativo dello stato dei luoghi è subordinata al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica (art. 146 del d.lgs. 42/2004).

#### *Competenze e applicabilità del regime vincolistico*

La competenza a rilasciare l'autorizzazione paesaggistica, previa acquisizione del parere vincolante della Soprintendenza, qualora formulato, è in capo alla Regione o al Comune interessato.

Per gli interventi di lieve entità sono previste procedure semplificate (Decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 139).

I provvedimenti inerenti l'accertamento di compatibilità paesaggistica (art. 167 del d.lgs. 42/2004), rilasciati a seguito dell'acquisizione del parere vincolante della Soprintendenza, sono di competenza dei Comuni, anche se non dotati della Commissione locale per il paesaggio.

Gli interventi prevedibili dallo studio di fattibilità rientrano sicuramente nell'elenco degli interventi per cui è previsto un regime autorizzativo con procedura semplificata (allegato 1 D.P.R. 139/2010), in particolare:

PUNTO 15 - posa in opera di cartelli e altri mezzi pubblicitari non temporanei di cui all'art. 153, comma 1 del Codice, di dimensioni inferiori a 18 mq, ivi comprese le insegne per le attività commerciali o pubblici esercizi (la presente voce non si applica agli immobili soggetti a tutela ai sensi dell'art. 136, comma 1, lettere a), b) e c) del Codice;

PUNTO 17 - interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali adeguamento di rotatorie, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine e marciapiedi, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, nonché quelli relativi alla realizzazione di parcheggi a raso a condizione che assicurino la permeabilità del suolo, sistemazione e arredo di aree verdi;

PUNTO 21 - interventi sistematici di arredo urbano comportanti l'installazione di manufatti e componenti, compresi gli impianti di pubblica illuminazione;

PUNTO 34 - riduzione di superfici boscate in aree di pertinenza di immobili esistenti, per superfici non superiori a 100 mq, preventivamente assentita dalle amministrazioni competenti;

Per altri interventi dovrà essere valutata punto per punto l'applicabilità della procedura autorizzativa ordinaria.

#### *Tempistiche di rilascio delle autorizzazioni*

Le autorizzazioni o i dinieghi vengono rilasciate dall'ente competente entro 60 giorni dalla data di ricevimento dell'istanza per le autorizzazioni paesaggistiche semplificate, entro 105 giorni per le autorizzazioni paesaggistiche ordinarie. Il termine di cui sopra è sospeso per una sola volta e per un periodo non superiore a trenta giorni quando siano necessarie integrazioni o chiarimenti alla documentazione presentata.

### **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) degli strumenti di pianificazione per l'area vasta implica il confronto con le politiche generali di programmazione e pianificazione che agiscono nei vari settori, con particolare riferimento ai relativi obiettivi di qualità ambientale.

La VAS è uno strumento nato per garantire che le operazioni che modificano gli strumenti urbanistici anche locali perseguano politiche ed obiettivi di sostenibilità e qualità ambientale, la cui efficacia viene verificata durante l'attuazione dei Piani mediante il sistema di monitoraggio. Si prevede, nella redazione dello Studio di Fattibilità, di provvedere a predisporre, per tutto il territorio e gli interventi previsti nel loro complesso, una VAS per verificare la compatibilità ambientale di tutti gli interventi con gli attuali strumenti di pianificazione territoriale. Saranno verificati nella procedura di VAS, anche gli interventi rientranti nelle fasce di protezione individuate dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI).

## Tempi

I tempi di realizzazione saranno dettati dalla possibilità di accedere alle risorse finanziarie necessarie per la realizzazione delle azioni previste dallo studio di fattibilità.

Ciò potrà avvenire:

- con risorse pubbliche che i soggetti interessati potranno mettere a bilancio negli anni a venire;
- con risorse provenienti da finanziamenti comunitari e regionali previsti dalla pianificazione 2014-2020;
- con bandi o inviti di partecipazione rivolti a soggetti privati a vario titolo interessati allo svolgimento delle attività previste;

Tenendo presente quanto in premessa, gli atti amministrativi necessari e i tempi previsti saranno i seguenti:

- stesura dei progetti preliminari e definitivi in riferimento a quanto previsto dallo studio di fattibilità e alle relative priorità – 3 mesi;
- approvazione dei progetti preliminari e definitivi – 15 gg;
- ottenimento dei nulla osta necessari da parte di Enti terzi (Autorizzazioni Paesaggistiche, Anas, Amministrazioni provinciali; Soprintendenza beni architettonici in caso di recupero di manufatti vincolati) – 3 mesi;
- realizzazione dei progetti esecutivi – 2 mesi;
- approvazione dei progetti e espletamento delle procedure di gara – 2 mesi;
- realizzazione delle opere - (tempi variabili che si stimano mediamente in 18 mesi).

## Aspetti finanziari

<i>Fonte delle risorse con cui si farà fronte al costo di redazione dello Studio di Fattibilità</i>	<b>Costo</b>
FONDI PROPRI	€ 10.800,00
FONDI DI TERZI (specificare) .....	€.....
CONTRIBUTO REGIONE PIEMONTE RICHIESTO AI SENSI DELLA L.R. n. 4/00 % 80	€ 43.200,00
<b><u>TOTALE</u></b>	<b>€ 54.000,00</b>