

NOTE SUL PROGETTO STRADA EX MILITARE MONESI – LA BRIGUE – LIMONE PIEMONTE

Il Comitato di Sorveglianza del programma ALCOTRA 2007-13 ha accolto la domanda di finanziamento per il progetto presentato "Strada ex-militare Monesi- La Brigue- Limone P.te- Col de Tende". Il progetto, il cui importo complessivo pari a 1.875.000 è stato presentato dalla Comunità Montana Alto Tanaro Cebano Monregalese in qualità di capofila, in partenariato con la Provincia di Imperia ed il Sivom (per conto dei Comuni di Tende e La Brigue) e redatto con l'assistenza tecnica della società Chintana srl.

Gli interventi previsti in progetto possono essere riassunti nelle seguenti 4 categorie:

1 – “OPERE DI CONSOLIDAMENTO E DI MESSA IN SICUREZZA DELLA STRADA MONESI – LA BRIGUE - LIMONE PIEMONTE – COL DE TENDE”

L'intervento strutturale intende procedere alla realizzazione delle opere di consolidamento e di messa in sicurezza della strada, ripristinando le porzioni dell'infrastruttura attualmente non più agibili o a forte rischio di degrado, che ricadono sia sul versante italiano che su quello francese.

Il tracciato della strada è realizzato totalmente a mezza costa, per cui, la massima parte dello stesso è sorretto da muri di sottoscarpa, realizzati in pietrame a faccia a vista, rappresentanti vere e proprie opere d'arte, ma in stato di pressoché totale abbandono e con porzioni già evidentemente semidistrutte.

Nello specifico, la strada si sviluppa come segue:

- dalla frazione di Monesi fino al confine tra le Province di Imperia e Cuneo (rio Bavera) nel territorio del Comune di Triora (Liguria);
- dal Rio Bavera fino al Colle dei Signori, su terreni di proprietà dei Comuni di Briga Alta, di Mendatica, di Pornassio, di Montegrosso Pian Latte e di Tenda;
- dal Colle dei Signori e sino al Passo della Boaria, in territorio francese, nel Comune La Brigue;
- dal passo della Boaria sino al Vallone Cabanaira, in prossimità del Colle di Tenda, su terreni del Comune di Limone Piemonte;
- dal Vallone Cabanaria fino al Col de Tende.

Per accertare la reale situazione di fatto del tracciato, sono stati effettuati diversi sopralluoghi condotti dallo staff di progettazione composto dai tecnici dei Comuni interessati, individuando i punti di maggiore criticità. Sulla base di questi puntuali rilevamenti sono stati definiti e computati gli interventi da eseguirsi.

In questa progettualità sono stati quindi computati gli interventi di primaria necessità, vale a dire quelli più urgenti ed indispensabili per garantire il consolidamento e la messa in sicurezza della strada in modo da consentirne il regolare transito.

Le tipologie delle opere da realizzarsi risultano quindi essere le seguenti:

- OPERE DI RECUPERO E CONSOLIDAMENTO DELLA MURATURA

L'intervento, da realizzarsi in più punti, sarà realizzato ripristinando il muretto originario mediante l'impiego di pietrame e malta cementizia opportunamente dosata di cemento e di sabbia, a corsi regolari ed a mosaico regolare per garantire il ripristino della viabilità.

- OPERE DI CONSOLIDAMENTO DEI CORDOLI STRADALI

L'intervento contempla la realizzazione dei cordoli di contenimento, la legatura delle murature in pietrame mediante scavo accurato fatto a mano, la casseratura di contenimento, l'armatura in acciaio, il successivo disarmo e reinterro per ripristinare la viabilità dei tratti danneggiati.

- OPERE DI SCAVO

In alcuni punti, sarà necessario procedere con minime opere di scavo e di sbancamento con asportazione di terreno lungo le sponde. I materiali saranno riutilizzati per i livellamenti del tracciato.

- OPERE DI REGOLARIZZAZIONE DEL FONDO STRADALE

In alcuni tratti si procederà: alla regolarizzazione del fondo in cemento mediante accurato scavo a mano per la creazione del cassonetto e la livellatura delle buche; alla casseratura a valle di contenimento del getto; alla realizzazione dell'armatura in acciaio ed il successivo disarmo e rialzo con materiale stabilizzato realizzato ad opera d'arte.

- OPERE DI REGIMAZIONE DELLE ACQUE

Si intende infine procedere al ripristino ed alla sistemazione dell'attraversamento stradale sul Rio Bavera, posto sul confine tra la Provincia di Cuneo e quella di Imperia.

Considerata la collocazione in alta quota della infrastruttura, che si sviluppa tra i 1.800 ed i 2.000 m slm, è evidente che i lavori edili si potranno realizzare solamente nel periodo estivo, tra giugno e settembre.

2-STRUTTURAZIONE DI UN MECCANISMO DI GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA

Saranno definite le modalità attraverso le quali i partner del progetto potranno avviare un'efficace azione di "governo" dell'infrastruttura, operando per una sua gestione unitaria e condivisa, in un'ottica di sistema; in particolare, si procederà a determinare:

- le caratteristiche del soggetto gestore (natura giuridica, composizione);
- le modalità di suo funzionamento (compiti e funzioni, procedure di intervento, meccanismi di assunzione delle decisioni, organi, ...)
- i rapporti tra il soggetto gestore e gli enti proprietari della strada;
- la tipologia delle azioni affidate alla sua competenza.

In questo senso, saranno create le condizioni affinché il modello di collaborazione che ha accompagnato i partner nella partecipazione alla presente iniziativa progettuale prosegua oltre i

termini della sua realizzazione, assicurando che vengano assunte con tempestività ed in modo concertato tutte le decisioni relative a:

- manutenzione ordinaria e straordinaria della strada;
- iniziative specifiche per promuoverne una fruizione sostenibile (servizi alternativi al traffico veicolare privato);
- investimenti per il potenziamento dell'infrastruttura, in modo da migliorarne l'efficienza a favore del sistema economico locale;
- pianificazione integrata della viabilità e del sistema sentieristico connesso alla strada

3- DEFINIZIONE DEL REGOLAMENTO DI FRUIZIONE DELLA STRADA

Il progetto si propone di giungere ad una regolamentazione condivisa della strada, sperimentando soluzioni che, compatibilmente con le prescrizioni della normativa vigente consentano la gestione della mobilità sulla strada, rendendola accessibile preservando, al contempo, i fragili ambienti della montagna. Sarà quindi studiato ed elaborato un regolamento di accesso alla strada e di sua fruizione che:

- definisca forme di limitazione del traffico veicolare, riducendo l'accesso ai mezzi motorizzati privati e privilegiando frequentazioni poco invasive (ad esempio, escursionismo, biciclette, cavalli, ...);
- individui eventuali limiti di carico (determinazione di un numero massimo di auto private ammissibili), anche attraverso l'istituzione di modalità di utilizzo a pagamento (non necessariamente sotto forma di pedaggio, ma come tariffa per l'utilizzo di servizi accessori, quali i parcheggi o le aree di pic nic);
- orienti il traffico e la viabilità, anche tramite il contingentamento dei giorni e degli orari di accesso;
- risolva, in un'ottica di sostenibilità, i conflitti di fruizione e le incompatibilità che potrebbero generarsi tra differenti fruitori del territorio: da un lato, fra automobilisti, motociclisti, ciclisti, escursionisti in transito sulla strada, dall'altro, fra i turisti e le comunità locali (soprattutto le attività agricole, per questioni quali il parcheggio selvaggio nei prati, il transito fuori strada, l'abbandono dei rifiuti, ...);
- definisca i meccanismi di sanzione a carico dei trasgressori.

4 – ALLESTIMENTO DELLA SEGNALETICA

Prima di procedere alla riapertura della strada, sarà opportuno prevedere l'allestimento di una nuova ed apposita segnaletica, considerando la realizzazione di almeno tre tipologie di cartellonistica da collocare lungo il tracciato, per regolamentarne la fruizione coerentemente con il nuovo modello di gestione sostenibile e transfrontaliero che si intende predisporre:

- la collocazione in almeno n. 8 postazioni diverse di n. 8 bacheche, realizzate in legno, sulle quali riportare: la carta tecnica della strada in tutta la sua lunghezza riprodotta a colori, con indicazione

dei confini (comunali, provinciali, regionali e transfrontalieri) e dei comuni limitrofi; i punti di accesso; le porzioni di tracciato lungo i quali l'accesso è limitato; l'estratto del regolamento che ne disciplina la fruizione; il periodo di apertura della strada; i divieti; le sanzioni. A titolo informativo, sarà schematizzata la comparazione della segnaletica italiana e francese utilizzata, in modo che l'utenza che percorre la strada, sia sul lato italiano che su quello francese, possa comprenderne chiaramente il significato. Nel caso in cui si decida di attivare un servizio di trasporto, pubblico o privato, per garantire e regolamentare la fruizione del percorso, ad esempio mediante la predisposizione di navette, in modo da ridurre (o abbattere totalmente) il traffico veicolare, saranno fornite sulla bacheca tutte le informazioni in merito al loro utilizzo (luoghi di partenza, orari, tragitto, ...). Sullo stesso pannello saranno anche riportati i recapiti mail e telefonici dei soggetti preposti a fornire informazioni sulla strada e sulla sua fruizione. I testi riportati sulle bacheche, considerata la frequentazione internazionale, e non solo transfrontaliera, dell'area, saranno in quattro lingue: italiano, francese, inglese e tedesco.

- La predisposizione di almeno n. 50 cartelli stradali direzionali da collocare lungo le principali strade di accesso all'area (comunali e provinciali, italiane e francesi), realizzati in linea con le predisposizioni del codice della strada di riferimento di ciascun paese.

- L'allestimento di cartelli di accesso e di divieto, realizzati in linea con le predisposizioni del codice della strada di riferimento, da collocare nei n. 16 diversi punti di accesso alla strada in oggetto, sia sul versante italiano che su quello francese.