Firma digitalmente da
ANDREA CANDELA
CN = CANDELA ANDREA
O = non presente
C = IT

Firma digitalmente da
Giovanni Gaiotti
O = Ordine degli Ingegneri della Provincia di Cuneo/80019740044
C = IT

Allegato 1B

COLLEGAMENTO FRA IL COMPRENSORIO SCIISTICO DI ARTESINA E PRATO NEVOSO

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI CUNEO

COMUNE DI FRABOSA SOTTANA

PROGETTO DEFINITIVO
SEGGIOVIA BIPOSTO AD AMMORSAMENTO PERMANENTE "ROCCHE GIARDINA (1575,15-1925,35)"

RELAZIONE GENERALE INTEGRATIVA

Revisione	Elaborato	Approvato
1.0	*marzo 2017*	*21 marzo 2017*
2.0	*marzo 2017*	*06 aprile 2017*
Firma		

Codice elaborato A13004rIGNR1b.0

Ultima modifica: integrazioni a seguito di richieste della conferenza dei servizi.

ENTE APPALTANTE

COMUNE DI FRABOSA SOTTANA

STUDIO TECNICO ASSOCIATO
ING. GIOVANNI & ALESSANDRO GAIOTTI
Via G. Macario, 3 - 12012 BOVES (CN) tel 0171 380447 email: sta-g@tiscali.it
Cod. fisc. e P. IVA 02968330049

Progettista

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI CUNEO
A1496 Dott. Ing. Alessandro Gaiotti

R.U.P
p.i. Andrea Candela

Il coordinatore del progetto

ORDINE INGEGNERI N. 322
PROVINCIA DI CUNEO
Dott. Ing. Giovanni GAIOTTI

1. 1) PREMESSA

La presente relazione espone le integrazioni predisposte a seguito delle richieste emerse in sede di conferenza dei servizi, al progetto per la costruzione e l'esercizio della seggiovia biposto ad ammorsamento permanente "Rocche Giardina" in Comune di Frabosa Sottana.

Per la descrizione del progetto si fa riferimento alla Relazione Generale datata 14 aprile 2015 ed allegata al progetto definitivo.

La richiesta di integrazioni è stata definita sia con il verbale relativo alla Riunione della Conferenza dei Servizi del 29.08.2015, e sia con la lettera (Prot. A16030 Classificazione 11.100. 389/2015) della Regione Piemonte Direzione Ambiente, Governo e Tutela del Territorio Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio.

Per facilitare l'esame delle informazioni riportate e quella dei documenti allegati, si richiama di seguito l'elenco delle integrazioni richieste, con aggiunta di un numero progressivo che ne facilita la lettura.

2. ELENCO DELLE INTEGRAZIONI RICHIESTE IN SEDE DI CONFERENZA DEI SERVIZI DELLA REGIONE PIEMONTE DEL 29.08.2015 E CONTENUTI INTEGRATIVI

Le integrazioni, contenute in parte nel presente documento e in parte negli allegati progettuali, riguardano i seguenti punti dell'elenco di richieste:

2.1 Punto 1) Approfondimenti di indagine su fenomeni valanghivi valutando la possibilità di realizzare opere di tipo attivo.

Gli approfondimenti richiesti sono forniti nella relazione redatta dal Dott. Geologo Giuseppe Galliano "RELAZIONE NIVOLOGICA.

2.2 Punto 2 Valutare la possibilità di ridurre l'entità delle opere in terre rinforzate previste presso la stazione di monte e quella di valle.

Alla stazione di valle è stato ridotto il piazzale della stazione di partenza e quello rimasto è stato raccordato nella parte verso valle con scarpate con angolo di inclinazione crescente ma mai superiore a 35° riducendo così l'impatto visivo dovuto a brusche variazioni di pendio caratteristico delle terre rinforzate.

Con questa soluzione non vengono più realizzate opere in terre rinforzate.

Per ridurre l'impatto delle scarpate verso monte del piazzale di partenza non si realizza più il magazzino parzialmente interrato ed il terreno in sezione di scavo è sostenuto per un breve tratto con palizzate inerbite e nella restante parte con scarpate inerbite. Quanto descritto è rappresentato negli elaborati:

- Allegato 25 (Stazione di partenza del 16 febbraio 2016, sostituisce quello datato 14 aprile 2015)
- Allegato 26 (Movimenti terra alla stazione di partenza - planimetria del 16 febbraio 2016, sostituisce quello datato 14 aprile 2015)

- Allegato 25b (Stazione di partenza - sezioni del 16 febbraio 2016 nuovo elaborato).

La stazione di monte è stata spostata verso valle di circa 1,5 metri.
Questa soluzione, associata all'inversione del senso di marcia dell'impianto, permetterà di raccordare la zona pianeggiante di arrivo degli sciatori al terreno circostante, con scarpate aventi inclinazione inferiore alla massima consentita. Il piazzale di arrivo della vecchia sciovia sarà rimosso, ripristinando l'andamento originario del terreno e la terra risultante verrà riutilizzata nella formazione del terrapieno presso l'area di arrivo della seggiovia. Le scarpate verso monte risulteranno più contenute (Nella sezione in asse dell'impianto si passa da un'altezza dello scavo di sbancamento da circa 7 metri a circa 3,00 metri), come riscontabile nell'aggiornamento degli elaborati:

- Allegato 24 (Profilo longitudinale di linea del 16 febbraio 2016, sostituisce quello datato 14 aprile 2015);
- Allegato 27 (Stazione di arrivo del 16 febbraio 2016, sostituisce quello datato 14 aprile 2015);
- Allegato 28 (Movimenti terra alla stazione di arrivo – planimetria e sezioni del 16 febbraio 2016, sostituisce quello datato 14 aprile 2015)

2.3 Punto 3) Puntuali chiarimenti circa lo smantellamento della sciovia esistente accompagnati da apposito aggiornamento progettuale di demolizione dell'impianto e di recupero ambientale dei siti

E' stato redatto l'elaborato Allegato 24b in cui sono indicati gli interventi di demolizione e le nuove costruzioni. Nell'aggiornamento dell'Allegato 31 (Elaborati grafici opere di recupero, mitigazione e compensazione ambientale) è descritto il recupero ambientale dei siti.

2.4 Punto 4) Documentazione fotografica più esaustiva con riprese da diversi punti di osservazione.

Nell'Allegato 32b è stata integrata la documentazione fotografica con immagini sia estive che invernali e con foto inserimenti realistici estesi ad un adeguato intorno.

2.5 Punto 5) Elaborati progettuali completi di pianta, prospetti e sezioni delle due cabine di comando; analoghi elaborati siano prodotti riguardo al magazzino di valle.

Nell'Allegato 29 (del 16 febbraio 2016 che sostituisce quello datato 14 aprile 2015), sono riportati prospetti e sezioni delle due cabine di comando. Come detto precedentemente, il magazzino alla stazione di valle non sarà realizzato.

2.6 Punto 6) Rilievo grafico e fotografico del sottopasso oggetto di demolizione.

Nell'Allegato 32b è stato maggiormente dettagliato il rilievo fotografico del sottopasso oggetto di demolizione. Per il rilievo grafico si fa riferimento all'Allegato 29 (Sistemazione pista in zona sottopasso sciovia) del progetto definitivo.

2.7 Punto 7) Chiarimenti circa le opere di manutenzione previste lungo la viabilità sterrata per l'accesso alle zone di intervento.

Gli eventuali interventi di manutenzione ordinaria consisteranno nel riportare alla situazione preesistente il sedime stradale eventualmente deteriorato dai mezzi che accedono alle zone di intervento.