



UNIONE MONTANA ALPI GRAIE

CITTA' METROPOLITANA DI TORINO

PROGETTO NUOVA SCIOVIA "COLLE DELLE LANCE"

ITALIA

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI
TORINO

COMUNE DI
USSEGLIO

PROGETTO DEFINITIVO

OGGETTO DELL'ELABORATO

RELAZIONE TECNICA GENERALE

CODICE GENERALE ELABORATO

COMMESSA	CODICE OPERA	AREA PROGETTAZIONE	LIVELLO PROGETTO	N° ELABORATO	VERSIONE
ST122-20	RICDL	RI	D	1.2	1

IDENTIFICAZIONE FILE: ST122-20_RICDL_RI_D_1.2_0.doc

Versione	Data	Disegnato	Approvato	Oggetto
0	01/2020	MG	FB	Prima emissione
1				
2				
3				

RESPONSABILE DI PROGETTO



- dott. ing. Francesco BELMONDO

PROGETTISTI



- dott. ing. Francesco BELMONDO

- dott. ing. Alberto BETTINI

TIMBRI - FIRME



RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

arch. Marco MICHELOTTI

FIRMA

BBE Studio Ing. Associati – Via Brunetta, 12 – 10059 SUSA (TO)
Tel. 0122/32897 – Fax 0122/738012
e-mail info@bbesrl.it
P.IVA 07147450014

Questo elaborato è di proprietà dell'Unione Montana Alpi Graie - Città Metropolitana di Torino
Qualsiasi divulgazione o riproduzione anche parziale deve essere espressamente autorizzata

SOMMARIO

1.	PREMESSA	4
2.	CARATTERISTICHE GENERALI.....	7
3.	DESCRIZIONE TECNICA LOCALI DI COMANDO	9
4.	CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'IMPIANTO.....	10
5.	FUNI.....	12
6.	RIFERIMENTI NORMATIVI E VINCOLI DI LEGGE	13
7.	LE OPERE ELETTROMECCANICHE	14
8.	LA CANTIERIZZAZIONE.....	16
8.1	Organizzazione	16
8.2	Accessibilità e traffico.....	17
8.3	Demolizioni di strutture esistenti	17
8.4	Recupero delle aree di cantiere	17
9.	DISPONIBILITA' DEI TERRENI	19
10.	VIABILITA', TRASPORTI E STRUTTURE TURISTICO-RICETTIVE	20
11.	ALTRE RISPONDEnze NORMATIVE: NAVIGAZIONE AEREA	21

1. PREMESSA

Il presente progetto è già stato valutato in Conferenza dei Servizi negli anni 2010 e 2011. Oggi viene integralmente ripresentato, aggiornato alla normativa oggi cogente nei vari ambiti (ambientale, geologico, geotecnico, strutturale, impiantistico) con le seguenti piccole modifiche:

- Per mancanza di fondi (rispetto alla versione originale) sono stati levati i due esploditori gazex per la bonifica della pista 1 (in sinistra orografica della nuova sciovia) ribaltando il costo della bonifica sulla gestione (con esploditori elitrasportati)
- Spostamento di alcuni sostegni sui rami di salita e discesa, senza toccare le stazioni di valle, monte e le due curve

Tutto il resto contenuto nel presente progetto è assolutamente identico a quanto già valutato nel 2010/2011, di cui si allegano per completezza e semplicità di consultazione il verbale della conferenza dei servizi del 13/10/2010 ove venivano chieste alcune integrazioni e la Determina Dirigenziale n.9 del 25/01/2011 con cui la Comunità Montana Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone approvava il progetto.

L'Unione Montana Alpi Graie ha aderito alle iniziative individuate dalla deliberazione della Giunta regionale n. 48-6154 del 15 dicembre 2017 finalizzate al "Miglioramento dell'Offerta Turistica Invernale" ed alla "Sostituzione sciovia Colle delle Lance", richiedendo l'avvio alla procedura per la sottoscrizione di un Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. 267/2000, con la Regione Piemonte –

Assessorato alla Cultura ed al Turismo.– Con deliberazione Giunta dell'Unione Alpi Graie n. 11 del 15 febbraio 2018, immediatamente esecutiva, è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica.

In data 22 giugno 2018 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma tra la Regione Piemonte e l'Unione Montana Alpi Graie per la realizzazione dell'intervento di "Miglioramento dell'offerta turistica invernale".

Con lettera prot. n° 632 del 24 giugno 2020 l'Unione Montana Alpi Graie ha convocato idonea Conferenza dei Servizi, in prima seduta, per il giorno 23/07/ 2020, ai sensi degli artt. 5 e 7 del D.P.G.R. 29 novembre 2004 n° 13/R.

La nuova sciovia a linea singola "Colle delle Lance" (1845,50 – 2203,00 m s.l.m.) nel comune di Usseglio frazione Pian Benot (Provincia di Torino), verrà costruita in sostituzione della vecchia sciovia omonima in scadenza di vita tecnica lungo un nuovo tracciato e mantenendo pressoché inalterato il posizionamento della stazione di valle.

La nuova sciovia avrà una portata oraria di 715 sciatori/ora e senso di marcia orario; verrà azionata da un motore a corrente continua che gli consentirà di raggiungere la velocità massima di 3,20 m/s. La stazione di valle, del tipo motrice e tenditrice, verrà ubicata nella stessa zona dell'attuale stazione, consentendo un agevole imbarco agli sciatori vista la zona sostanzialmente pianeggiante. Il tracciato del nuovo impianto è spostato in destra orografica rispetto all'esistente: conseguentemente la stazione di valle risulta essere spostata di circa 37 m rispetto alle attuali strutture. La nuova zona di sgancio sciatori verrà ubicata circa 165 m a destra dell'attuale zona di sgancio in una zona particolarmente idonea allo scopo per conformazione naturale, mentre la stazione di rinvio ancoraggio sarà ubicata circa 57 m più a monte al fine di rispettare la normativa vigente.

La peculiarità fondamentale della sciovia in progetto è quella che il ramo di salita sciatori ed il ramo di ritorno traini non sono paralleli: lungo la pista di risalita, infatti, nr.2 pulegge ad asse pressoché verticale deviano planimetricamente l'asse della fune traente (1^a curva alla progressiva 488,31 m con angolo pari a 26,82° e 2^a curva alla progressiva 747,57 m con angolo pari a 22,76°). Il ramo di ritorno traini è invece rettilineo e collega la stazione di monte con la stazione di valle a notevole distanza dal ramo salita: conseguentemente i sostegni di linea a sezione quadrata sono corredati di testata zoppa in quanto devono sorreggere unicamente un ramo di fune. Tutti i sostegni presentano inclinazione in direzione longitudinale (lungo linea) mentre solamente quelli relativi al ramo di salita presentano inclinazione trasversale; i sostegni del ramo di discesa non sono infatti inclinati trasversalmente.

Verranno installate due nuove garitte: una a valle per il personale e sede delle apparecchiature di comando e sicurezza ed una a monte, di dimensioni più contenute, per il semplice ricovero del personale di controllo.

Gli scavi e più in generale i movimenti terra saranno contenuti al minimo indispensabile al fine di raccordare e regolarizzare la pista di risalita e per l'effettuazione dei getti dei plinti

delle due stazioni e dei nr.17 sostegni di linea previsti sul ramo salita (comprensivi dei sostegni ad angolo) e dei nr.5 sostegni di linea previsti sul ramo di ritorno traini.

2. CARATTERISTICHE GENERALI

La scivola è del tipo monoposto a fune alta con traini di tipo progressivo e morsetti elastici di attacco alla fune di trazione.

I morsetti sono del tipo ad ammorsamento fisso, ma spostabili con facilità; la loro chiusura, essendo controllata da apposita molla, può essere eseguita in modo da assicurare una aderenza fune - morsetto prefissata e controllabile.

Il dispositivo di traino è del tipo a funicella di nylon: la funicella si avvolge automaticamente su un raccogliore per effetto di una molla a spirale piana. L'estrazione della funicella dal raccogliore si ottiene applicando uno sforzo sufficiente a vincere la reazione della molla e l'effetto frenante dell'apposito dispositivo antistrappo che assicura la caratteristica di "progressività" al traino.

La progettazione dell'impianto viene eseguita secondo le norme tecniche per le scivole previste dal D.D. n. 337 del 16/11/2012.

La fune traente Ø22 mm è del tipo "Redmond 619" a 114 fili + a.t.; la fune tenditrice Ø16 mm è del tipo EN 12385-4 a 216 fili + a.t..

La puleggia motrice è a sbalzo sottostante l'argano: la fune è guidata all'ingresso e all'uscita della puleggia da un rullo guidafune isolato prima, e successivamente dalla rulliera di avanzamento a 6 rulli in ritenuta.

Il motore è a corrente continua con potenza pari a 120 kW. Il riduttore è un ortogonale tristadio, idoneo per la potenza richiesta e provvisto del dispositivo di mantenimento in orizzontale della puleggia motrice in caso di cedimento dei cuscinetti.

Tra motore e riduttore, oltre ad una trasmissione cardanica è inserito il freno elettroidraulico agente in caso di mancanza di corrente e il dispositivo antiritorno previsto dalle norme per pendenze medie superiori al 25%.

La stazione motrice - tenditrice è situata a valle, con tenditore a gravità (contrappeso) in tiro diretto, pari a 12361 daN.

I sostegni di linea, nr.17 sul ramo salita (comprensivi dei sostegni ad angolo) e nr.5 sul ramo di ritorno traini, sono del tipo a sezione quadrata con testata zoppa recante le rulliere di linea; saranno corredati dell'attrezzatura antinfortunistica prevista dalle norme vigenti.

Sono previsti tutti i dispositivi di comando, sicurezza e telecomunicazione in base alla normativa di cui al D.D. n. 337 del 16/11/2012.

L'impianto risponde totalmente alle norme regolamentari: di conseguenza non viene richiesta alcuna deroga al regolamento tecnico.

Non risultano inoltre attraversamenti, parallelismi od interferenze con altri mezzi di trasporto, linee elettriche e/o di telecomunicazione, strade od altri sottoservizi di interesse pubblico. E' invece da segnalare l'attraversamento, in due tratti, della pista di sci con il ramo di ritorno traini: il primo tratto tra la stazione di valle e il sostegno R1, il secondo tratto in prossimità della zona di sbarco a valle del sostegno 5. Trattasi della pista che dallo sgancio sciatori scende in sinistra orografica e sempre a sinistra del ramo salita e che inevitabilmente deve passare al di sotto del ramo di ritorno traini per permettere agli sciatori di raggiungere l'area di valle della scivola. Come si evince dal profilo longitudinale, i franchi minimi regolamentari sono garantiti.

La carpenteria metallica della linea funiviaria sarà interamente zincata (fusti, testate e falconi), mentre le stazioni di valle e di monte saranno verniciate di colore grigio RAL 7031 con pulegge verniciate di colore giallo RAL 1003.

3. DESCRIZIONE TECNICA LOCALI DI COMANDO

Le caratteristiche principali dei locali aggiuntivi di monte e di valle sono le seguenti:

- struttura in muratura fondata su basamento di c.a., rivestimento delle pareti esterne con pietra locale, copertura in legno e manto in lose. Massima visibilità con angolo morto ridotto dal posto di comando;
- grondaia di dimensioni ridotte per ridurre la presa del vento;
- buona tenuta termica e stabilità strutturale.

Inoltre l'ossatura dei locali di comando deve avere le seguenti caratteristiche:

- blocchi di laterizio e malta adeguati all'uso in zona sismica;
- arcarecci e puntoni in abete piallati sulle quattro facce.

La copertura deve essere realizzata in perline di abete da 2 cm con inserimento di materiale isolante per una buona coibentazione del locale, listelli 6x5 cm con ulteriore rivestimento esterno in lose.

Infine i serramenti devono avere le seguenti caratteristiche di base:

- qualità abete rosso, di fabbricazione artigianale adatti ad ospitare vetri isolati;
- porta di ingresso con passaggio utile di 0,9 m sollevata dal pavimento per evitare sfregamenti con la neve;
- le finestre di ampiezza adeguata sono fisse, provviste di ante esterne rimovibili.

4. CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'IMPIANTO

Le caratteristiche principali dell'impianto sono le seguenti:

- stazione a valle (quota fune 1845,50 m s.l.m.)	motrice - tenditrice
- stazione a monte (quota fune 2203,00 m s.l.m.)	rinvio - ancoraggio
- quota s.l.m. della stazione di valle	m 1841,70
- quota s.l.m. dello sgancio sciatori	m 2189,21
- quota s.l.m. della stazione di monte	m 2199,13
- lunghezza orizzontale della linea (salita)	m 1139,08
- lunghezza orizzontale della linea (ritorno)	m 1057,08
- dislivello della linea	m 357,50
- lunghezza sviluppata della linea (salita)	m 1201,01
- lunghezza sviluppata della linea (ritorno)	m 1126,06
- pendenza media della linea	% 31,38
- lunghezza complessiva anello di fune traente	m 2340,61
- lunghezza orizzontale pista sciatori	m 1084,76
- dislivello tra le pedane	m 347,51
- lunghezza sviluppata pista sciatori	m 1145,90
- pendenza media della pista	% 30,8
- pendenza massima della pista	% 58,3
- senso di marcia dell'impianto	orario
- velocità di esercizio (variabile)	m/s 3,20
- equidistanza tra gli apparecchi di traino	m 16,11
- intervallo tra gli apparecchi di traino	s 5,03"
- portata oraria massima, sciatori/ora	sc/h 715
- azione del contrappeso a valle in tiro diretto (su due rami)	daN 12361
- numero massimo di sciatori in linea	n 71
- numero totale dei dispositivi di traino	n 145
- numero totale dei dispositivi di traino sul ramo salita	n 75
- numero totale dei dispositivi di traino sul ramo ritorno	n 70
- peso di un traino completo di morsetto	kg 21,00
- lunghezza sviluppata dal traino	mm 9990
- lunghezza traino a riposo	mm 2490
- lunghezza funicella di nylon	mm 7500
- sostegni di linea (compresi sostegni ad angolo) ramo salita	n 17
- sostegni di linea ramo ritorno	n 5
- sostegno d'angolo ramo salita	n 2

- rulli di linea e di stazione Ø280mm (salita)	n	92
- rulli di linea e di stazione Ø280mm (ritorno)	n	44
- rulli di linea e di stazione Ø280mm (totale)	n	136
- intervista in linea	m	-
- diametro puleggia motrice	mm	2500
- diametro puleggia rinvio	mm	2500
- diametro puleggia sostegno d'angolo	mm	2200
- tipo di motore	corrente continua	
- potenza motrice occorrente a regime	kW	107
- potenza motrice occorrente all'avviamento	kW	120
- potenza del motore elettrico in c.c.	kW	120
- diametro fune traente	mm	22
- diametro fune tenditrice	mm	16
- linea di segnalazione interrata	cavo 10x1,5	

5. FUNI

Le caratteristiche principali delle funi impiegate nell'impianto sono:

CARATTERISTICHE		TRAENTE	TENDITRICE	TRAINI
Diametro nominale	[mm]	22	16	6
Tipo		Redmont 619	EN 12385-4	nylon
Formazione		114 fili + a.t.	216 fili + a.t.	-
Cordatura		z/Z	z/S	-
Diametro massimo fili	[mm]	1,75	0,88	-
Sezione metallica	[mm ²]	191,0	104,0	-
Resistenza unitaria	[N/mm ²]	1832,46	1605,76	155,00
Carico di rottura (Cr)	[kN]	350	167	-
Peso lineare	[kg/m]	1,73	0,97	0,065
Numero rami	[n]	2	4	-
Tensione massima di progetto	[daN]	8360,42	12360,60	100
Grado di sicurezza calcolato		4,19	5,08	7,00
Fabbricante		Redaelli	Redaelli	-

Linea di segnalazione a 10 poli interrata, più fune di terra.

6. RIFERIMENTI NORMATIVI E VINCOLI DI LEGGE

Nel seguito si elencano i riferimenti normativi e i vincoli di Legge relativamente alla progettazione e alla realizzazione dell'impianto in oggetto:

D.M. del 11.03.1988: "Norme tecniche riguardanti le indagini sui terreni e sulle rocce, la stabilità dei pendii naturali e delle scarpate, i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo delle opere di sostegno delle terre e delle opere di fondazione".

D.P.R. n° 753 del 11.07.1980: "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto".

D.D. n. 337 del 16 novembre 2012 "Disposizioni e prescrizioni tecniche per le infrastrutture degli impianti a fune adibiti al trasporto di persone".

L.R. 14.12.1989 n. 74: "Disciplina degli impianti funiviari in servizio pubblico per il trasporto di persone";

Decreto del Presidente della Giunta Regionale 29 novembre 2004 n. 13/R riguardante la documentazione da presentare per nuovi impianti di trasporto a fune;

D.Lgs. 12 giugno 2003, n.210: "Attuazione della direttiva 2000/9/CE in materia di impianti a fune adibiti al trasporto di persone e relativo sistema sanzionatorio".

7. LE OPERE ELETTROMECCANICHE

L'impianto in progetto è costituito da una sciovia monoposto ad ammorsamento fisso nella quale i traini sono ammorsati su di una fune traente, chiusa ad anello mediante impalmatura e dotata di moto continuo unidirezionale con senso di rotazione orario. L'anello di fune è movimentato da un argano motore posto nella stazione a valle ed è posto in tensione da un tenditore a gravità (contrappeso) ubicato nella medesima stazione. A monte è prevista una stazione di rinvio fissa.

L'impianto comprende le seguenti stazioni:

una stazione di rinvio ancoraggio a monte, ubicata a quota 2203,00 m s.l.m.;

una stazione motrice e tenditrice a valle, ubicata a quota 1845,50 m s.l.m..

Le strutture portanti delle stazioni sono realizzate in carpenteria metallica e costituiscono supporto per i dispositivi di stazione.

La copertura della stazione di valle è stata concepita temperando criteri di minimo impatto ambientale con soluzioni che garantiscano funzionalità ed efficace protezione di tutti quegli organi meccanici coinvolti nella sicurezza e nella funzionalità dell'impianto. La stazione di monte è invece priva di copertura.

La stazione motrice e tenditrice è situata a valle a quota 1845,50 m s.l.m.. Il fabbricato della stazione è costituito essenzialmente da un rigido corpo in carpenteria metallica, che sostiene l'argano motore, con relative passerelle di controllo e manutenzione, oltre alla copertura.

La cabina di controllo è collocata sul lato della salita degli sciatori, in posizione tale da consentire un facile controllo del movimento degli stessi in ingresso. La posizione del locale di comando è stata studiata per consentire un facile controllo di tutta la linea. La garitta ha una dimensione in pianta di metri 3,0 x 2,5 circa: essa è realizzata in muratura rivestita in pietre, poggia su una fondazione in c.a. e presenta una copertura con orditura portante in legno e manto di copertura in lose.

La stazione rinvio ancoraggio è situata a monte alla quota di 2203,00 m s.l.m. ed è costituita da una stele di supporto in cemento armato su cui sono fissate le rulliere di

avanstazione. Non sono previste coperture in quanto le tecnologie utilizzate non richiedono sistemi di protezione.

La cabina di controllo di monte è collocata in destra orografica (lo sgancio degli sciatori è previsto sul lato in sinistra orografica) in posizione tale da consentire un facile controllo del movimento degli sciatori durante la fase di sgancio. La posizione del locale di comando è stata studiata per consentire un facile controllo di tutta la linea. La garitta ha una dimensione in pianta di metri 2,0 x 2,0 circa: essa è realizzata in muratura rivestita in pietre, poggia su una fondazione in c.a. e presenta una copertura con orditura portante in legno e manto di copertura in lose.

L'alimentazione elettrica necessaria per il funzionamento del motore in corrente continua viene prelevata dalla cabina di trasformazione posta a poca distanza dalla stazione di valle (si tratta della cabina che alimenta anche la vicina stazione di pompaggio dell'impianto di innevamento programmato).

Lo scavo di linea per la posa del cavo multiconduttore di linea, del cavo di BT per l'alimentazione elettrica della garitta di monte, della fune di terra e del nastro di segnalazione ha una profondità di 70 cm e sezione trapezia con larghezza alla base di 40 cm ed alla testa di 120 cm. Lungo il ramo di discesa sarà in parte aereo, così da evitare di effettuare scavi in una zona in cui è sostanzialmente difficile intervenire anche con mezzi di tipo ragno. Ove verrà realizzato lo scavo di linea si interverrà a mezzi tipo ragno e/o miniescavatori. Tale scavo in trincea verrà realizzato a tronchi ovvero verrà aperto e richiuso non appena ultimate le operazioni su tratti di lunghezza limitata. In tal modo non verrà lasciato aperto uno scavo lungo tutto il tracciato con conseguenti rischi di innesco di fenomeni di ruscellamento e di erosione.

8. LA CANTIERIZZAZIONE

8.1 Organizzazione

La cantierizzazione per la costruzione dell'opera in progetto sarà organizzata con mezzi operanti sul terreno con l'ausilio dell'elicottero per i trasporti in quota e per l'effettuazione dei getti in cls della stazione di monte e dei sostegni di linea.

Le aree di cantiere, opportunamente recintate, saranno dotate, al loro interno, di uffici di cantiere, depositi, locali di ricovero per pronto soccorso, WC chimici, magazzini materiali pesanti e zone rifiuti. Su tali aree non sono necessarie particolari operazioni di preparazione del substrato eccetto la realizzazione di un bordo di contenimento in terra avente funzione di delimitazione.

Gli oli verranno portati in quota quando necessario e immediatamente utilizzati. Non è previsto stoccaggio di prodotti lubrificanti in quota.

Non verrà effettuato il lavaggio delle betoniere in sito; questa operazione verrà demandata ad apposite ditte specializzate presso loro strutture.

All'interno delle suddette aree avverrà il provvisorio accantonamento in cumuli separati, dei materiali provenienti dagli scavi, in attesa di riutilizzo in loco poiché tutti i movimenti terra previsti nel progetto sono in totale compensazione scavi/riporti.

Nelle aree oggetto di intervento opereranno mezzi d'opera di tipo diverso quali pale meccaniche cingolate, dumper, "ragni", escavatori cingolati, autobetoniere con pompa, autogru e autocarri a trazione integrale. Lo scavo di linea previsto per la posa di cavi di segnalazione ed elettrici, di profondità di 70 cm circa, sarà realizzato con mezzi tipo ragno e miniescavatori. Tale scavo in trincea verrà realizzato a tronchi ovvero verrà aperto e richiuso non appena ultimate le operazioni su tratti di lunghezza limitata. In tal modo non verrà lasciato aperto uno scavo lungo tutto il tracciato con conseguenti rischi di innesco di fenomeni di ruscellamento e di erosione. Si stima che l'occupazione temporanea per questi interventi sotto linea sia definibile con una traccia valle - monte di larghezza pari a metri 4 sia sul ramo di salita, sia sul ramo di ritorno traini.

8.2 Accessibilità e traffico

Usseglio è una stazione di sport invernali situata nelle Alpi Occidentali, al confine tra la Francia e l'Italia nell'alta Valle di Lanzo.

La località, che dista circa 75 km da Torino, è raggiungibile con le auto ed i mezzi pubblici tramite la strada provinciale della Valle di Viù, collegante Torino, Venaria Reale, Germagnano, Viù, Lemie, Usseglio e la fraz. Perinera. Dalla frazione Perinera tramite una strada comunale lunga circa 4 km, si raggiunge la frazione di Benot (1627,00 m s.l.m.), da dove si diparte il comprensorio sciistico di Usseglio. La Valle di Viù è inoltre legata alla limitrofa Valle di Susa tramite la strada provinciale del Colle del Lys, lunga circa 30 km, che collega Almese in Valle di Susa con Viù.

Le viabilità di cui sopra non necessita di particolari interventi di sistemazione. Durante le fasi di cantiere, dato che le strade impiegate dai mezzi sono le stesse che garantiscono l'accesso alla frazione di Pian Benot di residenti e turisti, dovrà essere previsto il supporto ed eventualmente la sorveglianza delle forze dell'ordine lungo i tratti viari più trafficati, in modo da garantire la sicurezza dei movimenti dei mezzi pesanti durante i periodi di maggiore afflusso turistico.

Per quanto concerne le piste a fondo naturale, utilizzate per il raggiungimento delle aree di cantiere a quote superiori ai 1600 m s.l.m. di Pian Benot, sarebbe necessario prevederne l'interdizione, almeno durante le giornate lavorative, al turismo escursionistico il quale potrà avvalersi di percorsi alternativi per l'accesso al versante per l'effettuazione delle gite in quota.

8.3 Demolizioni di strutture esistenti

All'interno del presente progetto è prevista la demolizione della sciovia esistente con recupero ambientale delle aree attualmente destinate ai plinti in c.a..

8.4 Recupero delle aree di cantiere

Al termine dei lavori le aree di cantiere verranno ripristinate e riportate allo stato ante-operam. Le aree adibite a piazzale saranno opportunamente ripulite dai rifiuti di ogni genere. Si procederà quindi alla sistemazione del terreno.

Dovranno essere prestati tutti gli accorgimenti possibili per evitare gocciolamenti o cadute di materiali sul terreno; in caso di caduta di materiali o calcestruzzo, il terreno in oggetto verrà asportato e smaltito secondo le modalità previste dalla normativa vigente. Successivamente verrà riportato nuovo terreno, possibilmente proveniente da ambiti limitrofi quali le superfici di stazione soggette a movimento terra.

9. DISPONIBILITA' DEI TERRENI

La realizzazione dell'impianto comporta l'occupazione permanente e/o temporanea di vari terreni in relazione a:

- allestimento del cantiere e delimitazione delle aree di intervento;
- realizzazione delle strutture di stazione e di linea con occupazione del suolo e attraversamenti aerei.

I lavori di costruzione del nuovo impianto funiviario comportano la realizzazione delle strutture tecniche necessarie per il collocamento delle stazioni terminali, a valle ed a monte, oltre alla realizzazione della linea, costituita da due rami di fune non paralleli ciascuno dei quali è sostenuto da idonei sostegni di linea a fusto centrale con testata zoppa, fissati nel terreno tramite un adeguato plinto di fondazione in c.a..

10. VIABILITA', TRASPORTI E STRUTTURE TURISTICO-RICETTIVE

Usseglio è una stazione di sport invernali situata nelle Alpi Occidentali, al confine tra la Francia e l'Italia nell'alta Valle di Lanzo.

La località, che dista circa 75 km da Torino, è raggiungibile con le auto ed i mezzi pubblici tramite la strada provinciale della Valle di Viù, collegante Torino, Venaria Reale, Germagnano, Viù, Lemie, Usseglio e la fraz. Perinera. Dalla frazione Perinera tramite una strada comunale lunga circa 4 km, si raggiunge la frazione di Benot (1627,00 m s.l.m.), da dove si diparte il comprensorio sciistico di Usseglio. La Valle di Viù è inoltre legata alla limitrofa Valle di Susa tramite la strada provinciale del Colle del Lys, lunga circa 30 km, che collega Almese in Valle di Susa con Viù.

Usseglio è inoltre servita da servizi di trasporto pubblico di autobus della SATTI e dell'UNIONE MONTANA VALLI DI LANZO che la collegano con Ciriè.

La località di Usseglio dispone di 4 strutture ricettive alberghiere per una capacità di circa 150 posti letto a rotazione e di circa 500 posti letto dislocati nelle seconde case.

La stazione turistica è inoltre dotata di pista per lo sci nordico, scuole di sci alpino e di fondo, centro ippico, campi da bocce, pista di pattinaggio, pista di minigolf e di una palestra di roccia.

11. ALTRE RISPONDEnze NORMATIVE: NAVIGAZIONE AEREA

La scivovia monoposto a fune alta "Colle delle Lance", situata interamente nel Comune di Usseglio (TO), è costituita da nr.17 sostegni di linea dislocati lungo il ramo di salita (comprensivi dei due sostegni ad angolo) e da nr.5 sostegni lungo il ramo di ritorno traini. Entrambe le stazioni hanno i meccanismi ad un'altezza massima dal suolo pari a 4,30 m, mentre i sostegni di linea intermedi hanno altezze variabili da un minimo di 6 m ad un massimo di 13 m. Con riferimento al profilo longitudinale del ramo di ritorno traini in scala 1:500 (elaborato grafico ST122-20_RICDL_RI_D_1.5.2.2_0) e considerando la configurazione della fune più sfavorevole ai fini delle presenti verifiche, si osserva che il ramo di ritorno traini, tra la progressiva 813,42 m e la progressiva 996,69 m corre ad una distanza superiore a 20 m rispetto al terreno non innevato con un massimo di 34 m alla progressiva 938,19 m.

Con riferimento alle normative vigenti in merito alla segnalazione degli ostacoli alla navigazione aerea, vista la Legge 4 febbraio 1963, nr.58 "Modificazioni ed aggiunte agli articoli dal 714 al 717 del Codice della Navigazione" e viste le circolari attuative emesse successivamente, risulta che l'impianto funiviario in oggetto costituisce ostacolo lineare alla navigazione aerea, ma non necessita di alcuna segnalazione.

ALLEGATI:

- Verbale CdS del 13/10/2020
- D.D. n.9 del 10/01/2020 Conclusioni CdS ed Autorizzazione ai sensi DPGR 29/11/2004 n.13/R

*Comunità Montana Valli di Lanzo,
Ceronda e Casternone*

*Frazione Fè n° 2 - 10070 CERES (TO)
Tel. 0123/53.120 - 53.491 - Fax 0123/521.556
E-mail: ufficiotecnico.vallidilanzo@reteunitaria.piemonte.it*

SERVIZIO TECNICO

Prot. n. 449

Ceres, 25 GEN. 2011

Spett.le
ARPA Piemonte
Settore Meteoidrografico
e Reti di Monitoraggio
Via Pio VII, 9
10135 - TORINO
alla c.a. Dr. Andrea BERTEA

Spett.le
Corpo Forestale dello Stato
Coordinamento Provinciale di Torino
Strada antica di Collegno, 259
10146 - TORINO
alla c.a. Dr. Diego NOVERI

Spett.le
Regione Piemonte
Settore Idraulica Forestale
e Tutela del Territorio
C.so Stati Uniti, 21
10128 - TORINO
alla c.a. Dr. Vito DEBRANDO

Spett.le
Regione Piemonte
Direzione Pianificazione
e Gestione Urbanistica
Settore Gestione Beni Ambientali
Via Avogadro, 30
10121 - TORINO
alla c.a. Dr.ssa Patrizia FILIPPI

Spett.le
Regione Piemonte
Direzione Regionale Turismo
Via Avogadro, 30
10121 - TORINO
alla c.a. Dr.ssa Marzia BARACCHINO

Spett.le
Regione Piemonte
Direzione Tutela
e Risanamento Ambientale
Via Principe Amedeo, 17
10123 - TORINO

Spett.le
Soprintendenza per i Beni
Architettonici
e per il Paesaggio del Piemonte
Piazza San Giovanni, 2
10122 - TORINO

Spett.le
Ministero dei Trasporti U.S.T.I.F.
Strada Cebrosa, 27
10036 - SETTIMO T.SE (TO)

Spett.le
Comune di
10070 - Usseglio (TO)

Spett.li
Sciovie Usseglio
Frazione Pian Benot
10070- Usseglio

Spett.le
B.B.E. S.r.l. Studio Ingegneri
Associati
Corso Stati Uniti, 43
10059 - SUSA (TO)



OGGETTO: L.R. n° 44/2000 art. 96, comma 1 lettera O. - D.P.G.R. 29/11/2004, n°13/R.
Progetto per "Realizzazione Nuova Sciovia del Colle delle Lance nel Comune di Usseglio".
Trasmissione Determinazione e Verbale Seduta Conclusiva Conferenza dei Servizi.

Con riferimento alla Conferenza dei Servizi per l'autorizzazione dell'infrastruttura citata in oggetto, in allegato alla presente si trasmette copia conforme all'originale della Determinazione del Responsabile del Procedimento n° 9 del 25/01/2011 e dei Verbale della Seduta Conclusiva tenutasi in data 10/01/2011.

Ringraziando anticipatamente per la cortese collaborazione, si porgono distinti saluti.



IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(Geom. Paolo CAIROLA)

COMUNITA' MONTANA DELLE VALLI DI LANZO

CERONDA E CASTERNONE

CERES – (Torino)

DETERMINA N°

09/11

DEL

25/01/2011

OGGETTO:

**D.P.G.R. 29/11/2004 N°13/R- APPROVAZIONE DEL PROGETTO
DEFINITIVO PER LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA SCIOVIA
COLLE DELLE LANCE NEL COMUNAE DI USSEGLIO –
DETERMINAZIONE DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI.**

Frazione Fè 2 – 10070 CERES – Tel. 0123/53.339 – 53.491 – Fax 0123/53.716

DETERMINA N° 9/11 DEL 25/01/2011

OGGETTO: D.P.G.R. 29/11/2004 N° 13/R - APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO PER LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA SCIOVIA COLLE DELLE LANCE NEL COMUNE DI USSEGLIO - DETERMINAZIONI DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI.

**IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(Geom. Paolo CAIROLA)**

Visti gli art. 96 e 98 della L.R. 26/04/2000 n° 44 e successive modifiche ed integrazioni, i quali hanno trasferito alle Comunità Montane le funzioni circa l'approvazione dei progetti per la realizzazione di nuovi impianti a fune;

Visto il D.P.G.R. 29/11/2004 n° 13/R "Regolamento regionale relativo alle procedure per l'approvazione dei progetti per la realizzazione di nuovi impianti a fune e per l'ammodernamento di impianti esistenti da parte delle Comunità montane (art. 96 comma 1, lettera o, della L.R. 44/2000). Abrogazione del regolamento regionale 19/5/2003, n. 7/R";

Richiamata la Deliberazione della Giunta della Comunità Montana delle Valli di Lanzo Ceronda e Casternone n. 33/10 del 11/03/2010, esecutiva, con la quale veniva nominato Responsabile del Procedimento per il conseguimento degli atti di assenso e le dichiarazioni necessarie per l'approvazione dei progetti relativi alla realizzazione di nuovi impianti a fune e per l'ammodernamento di impianti esistenti sul territorio comunitario, ai sensi dell'art. 5 del DPGR n. 13/R/2004, il sottoscritto Responsabile del Servizio Tecnico Geom. Paolo Cairoia;

Premesso che:

- Il Comune di Usseglio, aderiva alla proposta avanzata dalla Provincia di Torino di sottoscrivere e approvare un Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n° 267/2000, tra la Regione Piemonte, la medesima Provincia di Torino, la Comunità Montana Val Sangone, la Comunità Montana Valchiusella, i Comuni di Ala di Stura, Valprato Soana e Usseglio, finalizzato alla "Riqualificazione delle stazioni invernali minori della Provincia di Torino";
- Con il Piano degli Interventi allegato all'Accordo di Programma, sottoscritto tra le parti in data 27/11/2007, è stato concesso, tra l'altro, un finanziamento, a totale carico della Regione Piemonte, per la Progettazione Preliminare e la Verifica di Compatibilità Ambientale per la "Realizzazione nuova seggiovia Le Lance nel Comune di Usseglio" per un importo complessivo di €. 180.000,00.=
- Con Deliberazione di Giunta Comunale n° 92 del 06/12/2008, esecutiva, è stato affidato in concessione all'Associazione Temporanea di Imprese formata da CCM Finotello S.r.l., BBE Studio Ingegneri Associati e SCI Sciovie Usseglio S.n.c., la progettazione preliminare, definitiva e la produzione della documentazione tecnica atta ad attivare la procedura di VIA ex art. 12 L.R. n° 40/1998 e s.m.e i., al fine dell'ottenimento di tutte le autorizzazioni finalizzate alla realizzazione della nuova seggiovia Le Lance nel Comune di Usseglio con un corrispettivo pari a €. 180.000,00 inclusa IVA, nonché approvata la bozza di contratto aggiuntivo disciplinante i rapporti finanziari e le modalità operative per l'espletamento dell'incarico professionale suddetto;
- Con Deliberazione di Giunta Comunale n° 75 in data 25/07/2009, esecutiva, il Comune di Usseglio approvava il Progetto Preliminare per la "Costruzione della nuova sciovia del Colle delle Lance", redatto dai Progettisti Ing. Francesco BELMONDO e Alberto BETTINI dello Studio BBE di Susa;
- Con Deliberazione di Giunta comunale n° 40 del 22/07/2010, esecutiva, il Comune di Usseglio approvava gli elaborati costituenti il Progetto Definitivo per la "Costruzione della nuova sciovia del Colle delle Lance nel Comune di Usseglio", redatto dai

Progettisti Ing. Francesco BELMONDO e Ing. Alberto BETTINI dello Studio BBE di Susa, con un importo complessivo pari a €. 2.350.000,00.=;

- Il Progetto definitivo sopraccitato è stato redatto conformemente al D.P.G.R. 29/11/2004, n°13/R e contiene gli elaborati e la documentazione di cui all'Allegato A);
- Il Comune di Usseglio con nota Prot. n° 1556 del 23/08/2010, ha trasmesso a questa Comunità Montana gli elaborati costituenti il Progetto definitivo precitato ai sensi del D.P.G.R. n. 13/R del 29/11/2004, art. 1 e successivi;
- Con lettera prot. n. 5043 del 24/08/2010 la Comunità Montana Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone ha quindi convocato idonea Conferenza dei Servizi, in prima seduta, per il giorno Mercoledì 13/10/2010, ai sensi dell'art. 5 del D.P.G.R. 29/11/2004, n° 13/R;
- La prima riunione si svolgeva regolarmente in data 13/10/2010 e lo stesso giorno veniva effettuato un sopralluogo sulle aree oggetto di intervento come risulta da verbale in pari data allegato alla presente per divenirne parte integrante e sostanziale già trasmesso a tutti gli enti convocati con nota prot. n. 6613 in data 05/11/2010;
- In data 21/12/2010 sono stati consegnati alla Comunità Montana le integrazioni richieste nella prima seduta e sopralluogo della conferenza dei servizi e pertanto il giorno stesso con lettera prot. n. 7664 la Comunità Montana Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone ha convocato la Conferenza dei Servizi Conclusiva per il giorno Lunedì 10/01/2011, e contestualmente ha trasmesso a tutti gli Enti interessati gli elaborati progettuali integrativi;
- La seconda e conclusiva riunione della C. d. S. si svolgeva regolarmente in data 10/01/2011 come da verbale redatto in pari data, allegato alla presente per divenirne parte integrante e sostanziale;

Dato atto che con le pronunce rese in Conferenza dei Servizi dai soggetti invitati, nonché dai pareri pervenuti, il progetto definitivo presentato, completo di tutti gli atti integrativi richiesti e prodotti, per la realizzazione delle opere di cui all'oggetto, hanno acquisito gli assenti e le approvazioni previsti dal DPGR 29/11/2004 n. 13/R subordinatamente al recepimento integrale delle condizioni, delle prescrizioni e raccomandazioni formulate dagli Enti partecipanti ed allegati alla presente per divenirne parte integrante e sostanziale;

Atteso che il Verbale di Riunione Conclusiva, unitamente al presente provvedimento di approvazione del progetto definitivo e autorizzazione alla redazione del progetto esecutivo ed esecuzione degli interventi verrà inviato al Ministero dei Trasporti U.S.T.I.F. per gli adempimenti previsti dal Decreto Dirigenziale, prot. R.D. 3674-08/07/2003 del 13/07/2009 ed il pronunciamento per quanto di competenza e rilascio del prescritto nulla-osta tecnico ai sensi del D.P.R. n° 753/80;

Vista la L.R. 14/12/1989 n° 74;

Visto il D.P.R. 11/07/1980 n° 753;

Vista la L.R. 26/04/2000 n° 44 così come modificata dalla L.R. 5/2001;

Visto il D.P.G.R. 29/11/2004 n° 13/R;

Accertato che il presente atto non comporta impegno di spesa per la Comunità Montana e quindi non è richiesto il visto del Responsabile del servizio finanziario;

Ritenuto doveroso procedere in merito,

DETERMINA

Di approvare, per quanto di competenza, il verbale conclusivo della Conferenza dei Servizi, redatto in data 10/01/2011, per l'approvazione de progetto definitivo per la realizzazione della "Nuova Sciovia Colle delle Lance nel Comune di Usseglio".

Di approvare, ai sensi del D.P.G.R. 29/11/2004 n° 13/R "Regolamento regionale relativo alle procedure per l'approvazione dei progetti per la realizzazione di nuovi impianti a fune e per l'ammodernamento di impianti esistenti da parte delle Comunità montane (art. 96 comma 1, lettera o, della L.R. 44/2000). Abrogazione del regolamento regionale 19/5/2003, n. 7/R" il Progetto Definitivo per la realizzazione della "Nuova Sciovia Colle delle Lance nel Comune di Usseglio".

Di dare atto che il presente verbale, unitamente al presente provvedimento di approvazione del progetto definitivo e autorizzazione alla redazione del progetto esecutivo ed esecuzione degli interventi verrà inviato al Ministero dei Trasporti U.S.T.I.F. per gli adempimenti previsti dal Decreto Dirigenziale, prot. R.D. 3674-08/07/2003 del 13/07/2009 ed il pronunciamento per quanto di competenza e rilascio del prescritto nulla-osta tecnico ai sensi del D.P.R. n° 753/80.

Di stabilire che la determinazione conclusiva del procedimento prevista dall'art. 9 del regolamento DPGR 29/11/2004 n. 13/R, al fine del rilascio della Concessione da parte dell'Ente concedente sarà assunta ad ottenimento del nulla-osta tecnico ai fini della sicurezza, rilasciato dall'U.S.T.I.F. di Torino ai sensi dell'art. 3 del DPR 753/80.

Di demandare al Progettista e Direttore dei Lavori il recepimento, nella redazione del Progetto Esecutivo dell'opera in oggetto, di tutte le raccomandazioni e prescrizioni contenute nei pareri e autorizzazioni rilasciate dagli Enti partecipanti alla Conferenza dei Servizi e allegati al presente provvedimento.

Di demandare al Responsabile del Procedimento, nominato dal Comune di Usseglio, per la realizzazione degli interventi, il controllo sui contenuti del Progetto Esecutivo dell'Opera, sul rispetto di tutte le prescrizioni e modalità di esecuzione degli interventi conformemente a quanto richiesto e stabilito nei pareri e autorizzazioni rilasciate dagli Enti competenti partecipanti alla Conferenza dei Servizi nonché gli adempimenti e le attività proprie stabilite successive alla realizzazione della Sciovia.

Sono fatti salvi eventuali ulteriori adempimenti regolamentari e legislativi che esulano dalla competenza di questo Ente.

Di trasmettere copia del presente provvedimento, unitamente al verbale della seconda e conclusiva riunione della Conferenza dei Servizi a tutte le Amministrazioni competenti ed invitate alla stessa.

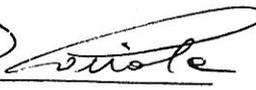
Di dare atto che il presente atto non comporta impegno di spesa per la Comunità Montana e quindi non è richiesto il visto del Responsabile del servizio finanziario.

Contro il presente provvedimento è ammessa proposizione di ricorso Giurisdizionale avanti al Tribunale Amministrativo Regionale competente per il territorio entro 60 giorni dalla data di avvenuta pubblicazione o della piena conoscenza secondo le modalità di cui alla legge 06/12/1971, n. 1034; ovvero Ricorso Straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla data di avvenuta notificazione ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 25/11/1971, n. 1199.

Server\Impianti a fune\Usseglio\Sciovia Colle Lance\Conferenza dei Servizi\Determina RdP CdS pc



Il Responsabile del Servizio Tecnico

solo 

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il presente atto viene pubblicato all'Albo Pretorio della Comunità Montana per 15 giorni consecutivi con decorrenza dal 26/01/2011 al 10/02/2011

Ceres, lì 26/01/2011



Il Segretario



Accertata la disponibilità sui capitoli ed impegni

Emesso mandato n° _____ in data _____

Il Ragioniere

CONFERENZA DEI SERVIZI AVENTE AD OGGETTO L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO PER LA REALIZZAZIONE DELLA "NUOVA SCIOVIA COLLE DELLE LANCE NEL COMUNE DI USSEGLIO".

L'anno duemiladieci (2010), il giorno tredici (13), del mese di Ottobre, alle ore 10.00 presso la sala riunioni della Giunta nella sede della Comunità Montana delle Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone in Ceres (TO) Frazione Fè n.2, il Geom. Paolo CAIROLA, Responsabile del Servizio Tecnico della Comunità Montana Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone, in qualità di Responsabile del Procedimento, assume la presidenza dei lavori della Conferenza dei Servizi per l'approvazione del Progetto definitivo per la realizzazione della nuova sciovia Colle delle Lance nel Comune di Usseglio (TO);

Visti gli art. 96 e 98 della L.R. 26/04/2000 n° 44 e successive modifiche ed integrazioni, i quali hanno trasferito alle Comunità Montane le funzioni circa l'approvazione dei progetti per la realizzazione di nuovi impianti a fune;

Visto il D.P.G.R. 29/11/2004 n° 13/R "Regolamento regionale relativo alle procedure per l'approvazione dei progetti per la realizzazione di nuovi impianti a fune e per l'ammodernamento di impianti esistenti da parte delle Comunità montane (art. 96 comma 1, lettera o, della L.R. 44/2000). Abrogazione del regolamento regionale 19/05/2003, n. 7/R";

PREMESSO CHE:

- La Comunità Montana Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone con propria Deliberazione n°33/10 dell'11/03/2010 nominava Responsabile del Procedimento per il conseguimento degli atti di assenso e le dichiarazioni eventualmente necessarie per l'approvazione dei progetti relativi alla realizzazione di nuovi impianti a fune e per l'ammodernamento di impianti esistenti sul territorio comunitario, ai sensi dell'art. 5 del D.P.G.R. n° 13/R/2004, il Responsabile del Servizio Tecnico di questo Ente, Geom. Paolo CAIROLA;
- Il Comune di Usseglio, aderiva alla proposta avanzata dalla Provincia di Torino di sottoscrivere e approvare un Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n° 267/2000, tra la Regione Piemonte, la medesima Provincia di Torino, la Comunità Montana Val Sangone, la Comunità Montana Valchiusella, i Comuni di Ala di Stura, Valprato Soana e Usseglio, finalizzato alla " Riquilificazione delle stazioni invernali minori della Provincia di Torino";
- Con il Piano degli Interventi allegato all'Accordo di Programma, sottoscritto tra le parti in data 27/11/2007, è stato concesso, tra l'altro, un finanziamento, a totale carico della Regione Piemonte, per la Progettazione Preliminare e la Verifica di Compatibilità Ambientale per la "Realizzazione nuova seggiovia Le Lance nel Comune di Usseglio" per un importo complessivo di €. 180.000,00.=
- Con Deliberazione di Giunta Comunale n° 92 del 06/12/2008, esecutiva, è stato affidato in concessione all'Associazione Temporanea di Imprese formata da CCM Finotello S.r.l., BBE Studio Ingegneri Associati e SCI Sciovie Usseglio S.n.c., la progettazione preliminare, definitiva e la produzione della documentazione tecnica atta ad attivare la procedura di VIA ex art. 12 L.R. n° 40/1998 e s.m.e i., al fine dell'ottenimento di tutte le autorizzazioni finalizzate alla realizzazione della nuova seggiovia Le Lance nel Comune di Usseglio con un corrispettivo pari a €. 180.000,00 inclusa IVA, nonché approvata la bozza di contratto aggiuntivo disciplinante i rapporti finanziari e le modalità operative per l'espletamento dell'incarico professionale suddetto;

- Con Deliberazione di Giunta Comunale n° 75 in data 25/07/2009, esecutiva, il Comune di Usseglio approvava il Progetto Preliminare per la "Costruzione della nuova scivola del Colle delle Lance", redatto dai Progettisti Ing. Francesco BELMONDO e Alberto BETTINI dello Studio BBE di Susa;
- Con Deliberazione di Giunta comunale n° 40 del 22/07/2010, esecutiva, il Comune di Usseglio approvava gli elaborati costituenti il Progetto Definitivo per la "Costruzione della nuova scivola del Colle delle Lance nel Comune di Usseglio", redatto dai Progettisti Ing. Francesco BELMONDO e Ing. Alberto BETTINI dello Studio BBE di Susa, con un importo complessivo pari a €. 2.350.000,00.=;
- Il Progetto definitivo sopracitato è stato redatto conformemente al D.P.G.R. 29/11/2004, n°13/R e contiene gli elaborati e la documentazione di cui all'Allegato A);
- Che il Comune di Usseglio con nota Prot. n° 1556 del 23/08/2010, ha trasmesso a questa Comunità Montana gli elaborati costituenti il Progetto definitivo precitato ai sensi del D.P.G.R. n. 13/R del 29/11/2004, art. 1 e successivi;
- Che con lettera prot. n. 5043 del 24/08/2010 la Comunità Montana Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone ha quindi convocato idonea Conferenza dei Servizi, in prima seduta, per il giorno Mercoledì 13/10/2010, ai sensi dell'art. 5 del D.P.G.R. 29/11/2004, n° 13/R;
- Che alla prima seduta della Conferenza dei Servizi convocata per la data odierna sono stati invitati i seguenti soggetti:

AMMINISTRAZIONI COMPETENTI

- ARPA Piemonte,
- Corpo Forestale dello Stato - Coordinamento provinciale di Torino,
- Regione Piemonte – Settore Idraulica forestale e Tutela del Territorio,
- Regione Piemonte - Direzione Pianificazione e Gestione urbanistica – Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio,
- Regione Piemonte - Direzione Regionale Turismo,
- Regione Piemonte - Direzione Ambiente,
- Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Piemonte,
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti U.S.T.I.F. di Torino,
- Comune di Usseglio (TO)
- Società Scivole Usseglio (Concessionario);
- Studio BBE Srl di Susa (Progettisti).

ENTE PROPONENTE

- Comune di Usseglio.

PROGETTISTA

- Dott. Ing. Francesco Belmonto e Dott. Ing. Alberto BETTINI dello Studio BBE Srl di Susa.

Preso atto della regolarità delle convocazioni;

Verificata la partecipazione ai lavori dei seguenti soggetti:

- Ing. Francesco Belmonto coordinatore del gruppo di progettazione, il quale si avvale della presenza dei consulenti Dott. Geol. Paolo Sassone e Dott. For. Silvio Durante;
- Ing. Luca De Antonis e Dr.ssa Viola Erdini – Regione Piemonte – Direzione Ambiente;
- Sig.ra. Patrizia Filippi – Regione Piemonte - Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio;
- Dr. Andrea Berdea - ARPA Piemonte ;
- Dott. Vito Debrando – Regione Piemonte - Settore Idraulica forestale e Tutela del Territorio.
- Ing. Giuseppe Borgogno – Regione Piemonte – Direzione Turismo.
- Sig. Aldo Fantozzi – Sindaco del Comune di Usseglio

Preso atto dell'assenza dei sottoelencati soggetti, pur se regolarmente convocati:

- Corpo Forestale dello Stato,
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti U.S.T.I.F. di Torino,
- Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Piemonte,

Dato atto che il Ministero per i Beni e Attività Culturali, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte, Soprintendenza per la Provincia di Torino ha trasmesso con lettera in data 29/09/2010, prot. 20934cl-34.10.09/1087 il parere favorevole condizionato per la realizzazione dell'intervento in oggetto;

Preso atto che non sono pervenute altri pareri e osservazioni da parte dei soggetti privati o portatori di interessi diffusi;

TUTTO CIO' PREMESSO

1. Il Presidente apre la seduta alle ore 10.00 ringraziando i presenti per la partecipazione alla Conferenza e la collaborazione prestata e comunica ai partecipanti i contenuti e le finalità della Conferenza, nonché indicazioni sul programma di svolgimento della riunione. Illustra ai partecipanti le fonti di finanziamento relative agli interventi in progetto.

A tal proposito comunica che la data per l'adozione della determinazione conclusiva viene stabilito entro 90 giorni dalla data del presente verbale.

2. Il Presidente ricorda alle Amministrazioni presenti che esse sono state chiamate in Conferenza per esprimere, per quanto di loro competenza, il proprio assenso sul progetto, già inviato in precedenza a ciascuna di esse, ai sensi dell'art. 7 del D.P.G.R. 29/11/2004 n° 13/R.

3. Il coordinatore del gruppo di progettazione Ing. Francesco Belmondo, procede all'illustrazione delle caratteristiche essenziali del progetto in argomento ed alla sua localizzazione nel contesto territoriale fornendo gli opportuni chiarimenti alle richieste dei partecipanti.

4. Il Geol. Paolo Sassone relaziona sullo Studio geologico e geomorfologico effettuato a supporto della progettazione, fornendo i chiarimenti richiesti dai presenti.

Di comune accordo, viste le condizioni meteorologiche favorevoli ed il tempo a disposizione, all'unanimità si concorda di eseguire il sopralluogo in data odierna e pertanto alle ore 11,00 i partecipanti alla conferenza dei servizi si trasferiscono sulla zona oggetto degli interventi.

Giunti in località Benot del Comune di Usseglio alle ore 12.15 il progettista illustra nuovamente il progetto precisando le motivazioni ed i criteri adottati in merito alle scelte e alle tipologie delle strutture, le modalità di posa in opera delle stesse.

L'Ing. Belmondo spiega che:

- L'intero progetto è stato redatto con l'ottica di ottenere il minor impatto visivo degli interventi e la massima sicurezza dell'impianto.
- Durante i lavori verrà impiegato per la realizzazione della linea il trasporto con elicottero e per il materiale accessorio si usufruirà della viabilità esistente.
- I dati storici sui fenomeni valanghivi della zona che non creano problemi all'impianto.

Si prosegue quindi con la visita in sito e con la presa visione delle aree ospitanti:

1. la stazione di valle, la stazione di monte nonché la linea dell'impianto scioviario;
2. le aree oggetto di modificazioni morfologiche;
3. le aree a rischio caduta valanghe e gli accorgimenti adottati per la mitigazione del rischio;

In particolare vengono espresse dai partecipanti le seguenti osservazioni, considerazioni e richieste di integrazioni:

- Il Dott. Andrea BERTEA (ARPA Piemonte) richiede le seguenti integrazioni:

Per gli aspetti nivologici:

- Carta clivometrica di dettaglio del bacino interessato dalla realizzazione del nuovo impianto, finalizzata all'evidenziazione di tutte le eventuali zone potenzialmente sedi di distacco di valanghe e di supporto alla scelta del posizionamento dei dispositivi Gaz-ex
- Modellizzazione della valanga con altezza al distacco con tempo di ritorno centennale su traiettoria rettilinea (ipotizzando pertanto un evento estremo con neve a debole coesione)
- Integrazione allo studio sui dati nivologici disponibili, eventualmente con particolare riferimento all'evento del dicembre 2008, al fine di caratterizzare il regime nivometrico dell'area in esame; si segnala a tal proposito la serie di dati ventennale della stazione di Malciaussia (disponibile on line sul sito di Arpa Piemonte - www.arpa.piemonte.it/annali/meteorologici) e la possibilità di consultazione di serie storiche cartacee del Servizio Idrografico Nazionale
- Piano di Gestione del Rischio Valanghe e PIDAV con nominativo del responsabile della gestione del piano stesso e delle figure necessarie alla sua attuazione (come previsto all'art.1 del D.M.392/2003)

Per gli aspetti geologici ed idrogeologici:

- Letture dei dati inclinometrici e piezometrici sui fori strumenti e prime valutazioni sui risultati ottenuti
 - Redazione di un piano di monitoraggio da attuarsi con cadenza regolare già prima della realizzazione e collaudo dell'opera
 - Aggiornamento delle tavole di progettazione delle opere di regimazione idraulica superficiale e della rete di drenaggi sub-superficiali, nonché delle opere di consolidamento e sostegno previste, anche alla luce delle considerazioni emerse in sede di sopralluogo della Conferenza dei Servizi
- Il Dott. Vito DEBRANDO (Regione Piemonte – Direzione OO.PP. Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste, Settore Idraulica Forestale e Tutela del Territorio) chiede al Progettista:
 - Relativamente all'organizzazione del cantiere, se sono previste opere temporanee (strade, piste ecc) per le quali sono necessari movimenti di terra.
 - Risponde il Progettista Ing. Francesco BELMONDO:
 - Non sono previste strade di cantiere temporanee, né alcun altro tipo di apprestamento temporaneo, in quanto per i movimenti terra si utilizzeranno mezzi tipo escavatore che si muoveranno sulle aree di intervento (pista di risalita e piste di discesa) e mezzi tipo ragno per lo scavo delle fondazioni del ramo discesa. Per i getti del cls ed i montaggi in linea e alla stazione di monte si utilizzerà l'elicottero. Per i montaggi alla stazione di valle si potrà invece utilizzare qualunque automezzo di cantiere in quanto la viabilità è già presente e sfruttabile senza particolari accorgimenti.
 - La Sig.ra Patrizia FILIPPI (Regione Piemonte – Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio) afferma che per quanto riguarda l'inserimento paesaggistico dell'intervento in oggetto, si ritiene necessario acquisire la seguente integrazione:
 - documentazione fotografica integrativa dell'area interessata dalla realizzazione della stazione di monte;
 - in adempimento alle disposizioni di cui al D.P.C.M. 12/12/2005, fotoinserimento realistico dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione in progetto, impianto e manufatti ad esso correlati, comprendente un adeguato intorno dell'area di intervento;
 - elaborati grafici, con particolari costruttivi, inerenti i locali posti in corrispondenza delle stazioni di valle e di monte;
 - elaborati grafici relativi ai manufatti di sostegno previsti lungo la pista;

- chiarimenti circa la tipologia e la collocazione delle reti di protezione di tipo "B" previste lungo la pista, menzionate al paragrafo 0.4 dell'elaborato 1.9.10 e di cui non si trovano dettagli nella documentazione grafica;
- si richiede inoltre che la certificazione di conformità urbanistica sia prodotta in riferimento al progetto definitivo (l'atto trasmesso fa riferimento al progetto preliminare).

L'Ing. Luca DE ANTONIS e la Dr.ssa Viola ERDINI (Regione Piemonte – Direzione Ambiente) chiedono che siano fornite le seguenti integrazioni:

1. nella documentazione fornita sono presenti alcune discordanze: in particolare non è presente la progettazione della scogliera prevista presso la stazione di valle e sono disegnate delle palificate di sostegno al posto delle terre rinforzate nella planimetria degli interventi di recupero ambientale; pertanto nella documentazione integrativa tutte le planimetrie e le sezioni dovranno riportare le opere previste da progetto;
2. la scogliera da realizzarsi presso la stazione di valle dell'impianto in progetto deve essere rivegetata;
3. il disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici deve contenere la descrizione delle terre rinforzate e della scogliera prevista in progetto;
4. le compensazioni ambientali devono essere definite già in sede di progettazione definitiva, prevedendo la sistemazione idrogeologica della zona con maggior presenza d'acqua nella parte bassa della pista, attraverso l'impiego di efficienti sistemi di drenaggio, le cui tipologie sono peraltro descritte nel progetto generale. Inoltre devono essere individuati altri interventi a miglioramento dello stato dei luoghi nell'ambito dell'area di intervento;
5. devono infine essere previste soluzioni per la visualizzazione dei cavi in assenza di piattelli durante la stagione estiva, al fine di prevenire il rischio di collisione dell'avifauna sui cavi stessi, in particolare per quanto concerne il cavo di ritorno. Tali interventi devono essere concordati con l'Osservatorio faunistico regionale.

Tutti gli interventi integrativi devono trovare riscontro negli elaborati progettuali, nel computo metrico estimativo e nel quadro economico.

Rilevata l'assenza di ulteriori interventi da parte dei presenti, acquisito l'impegno da parte dei proponenti ed in particolare del Progettista alla presentazione della documentazione integrativa richiesta alle ore 16,30 il Presidente dichiara chiusa la riunione.

Si dà lettura del presente verbale ai partecipanti e delegati presenti e si acquisiscono di questi ultimi le firme per approvazione.

ENTE	NOME	FIRMA
Responsabile del Procedimento	Geom. Paolo CAIROLA	Firmato in originale
ARPA Piemonte	Dott. Andrea BERTEA	Firmato in originale
Regione Piemonte Settore Idraulica forestale e Tutela del Territorio	Dott. Vito DEBRANDO	Firmato in originale
Regione Piemonte Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio	Sig.ra Patrizia FILIPPI	Firmato in originale
Regione Piemonte Direzione Ambiente	Ing. Luca DE ANTONIS Dr.ssa Viola ERDINI	Firmato in originale
Regione Piemonte Direzione Turismo	Ing. Giuseppe BORGOGNO	Firmato in originale
Comune di Usseglio	Sig. Aldo FANTOZZI	Firmato in originale
Progettisti	Ing. Francesco BELMONDO Geol. Paolo Sassone (consulente) Dott. For. Silvio DURANTE (consulente)	Firmato in originale