



Firmato digitalmente da:

SAGNELLI DAVIDE

Firmato il 10/06/2024 17:58

Regione Piemonte Comune di Frabosa Sottana

Seriale Certificato: 2400671

Valido dal 28/04/2023 al 28/04/2026

InfoCamere Qualified Electronic Signature



Unione Montana Mondolè

Provincia di Cuneo



Unione Montana
Mondolè



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

Parte IV - Art. 41 - D.Lgs. 31/03/2023, n. 36

PER LA REALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO SEGGIOVIARIO
ESAPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO

“TURRA - CIMA DURAND”

Descrizione:

RELAZIONE

Scala	Eseguito	Verif/approvato	Data	Vodice elaborato
			Maggio 2024	

01. PREMESSA

Il presente elaborato viene redatto per evidenziare le modifiche del progetto di fattibilità tecnico economica che verrà inoltrato per il recepimento delle autorizzazioni di legge rispetto al progetto presentato per la fase di verifica ambientale ed escluso dalla valutazione di impatto ambientale con **DD 449/A1811B/2021 del 22/2/2021**.

02. LE MOTIVAZIONI

Le modifiche rispetto al progetto presentato al nucleo di valutazione sono conseguenti all'affidamento da parte di Artesina Spa alla Società Leitner della progettazione definitiva/esecutiva funiviaria.

Il ricalcolo del profilo di linea con le nuove tecnologie disponibili rende possibile la realizzazione di un profilo di linea caratterizzato da n° 2 sostegni in meno con un sostanziale minore impatto sul territorio sia per quanto riguarda le infrastrutture dedicate all'impianto sia per quanto riguarda la cantierizzazione.

03. IL NUOVO PROGETTO

Il progetto non subirà sostanziali modifiche rispetto al progetto originario e sarà quindi caratterizzato dalle stesse opere previste in zona imbarco e sbarco.

Le modificazioni morfologiche necessarie per la realizzazione delle opere non subiranno modifiche se non per lo scavo e la realizzazione di n° 2 sostegni in meno.

La lunghezza dell'impianto e la localizzazione della linea non subiranno modifiche.

Le opere di recupero, compensazione e mitigazione non subiranno modifiche (ad eccezione del recupero delle aree di linea con n° 2 sostegni in meno).

Di seguito si riportano le caratteristiche tecniche della seggiovia esaposto così come presentata nella fase di verifica e quella attuale con i sostegni di linea diminuiti di due unità.

	Servizio invernale		Progetto attuale	Progetto fase di verifica
	Tipo di impianto		seggiovia esaposto	seggiovia esaposto
	quota s.l.m. della stazione a valle (p.i.) M.T.:	m s.l.m.	1740.20	1740.20
	quota s.l.m. della stazione a monte (p.i.) R.F.	m s.l.m.	2081.60	2081.60
	quota fune	m.	3,50	3,50
	dislivello fra le stazioni terminali	m	341.40	341,40
	lunghezza inclinata	m	1540.50	1555,13
	numero totale sostegni	n.	11	13
	numero totale sostegni d'appoggio	n.	8	9
	numero totale sostegni di ritenuta	n.	1	1
	numero totale sostegni doppio effetto	n.	2	3
	diametro fune portante	mm	44	42
	intervallo in linea	m	6,10	6,10
	numero dei veicoli totale (finale)	n.	73 (82)	68 (73)
	numero morse per veicolo	n.	1	1
	intervallo di tempo minimo tra i veicoli	s	9.0	9,0
	equidistanza minima tra i veicoli	m	45	45
	velocità di esercizio	m/s	5	5
	velocità con motore di recupero	m/s	1.0	1,0
	portata oraria teorica (finale)	p/h	2400 (2700)	2.400
	numero motori principali elettrici (az. diretto)	n.	1	2
	potenza assorbita a regime (finale)	kW	360(385)	2*240
	senso di rotazione		antiorario	Antiorario
	tempo di percorrenza	s	5'07"	5' 06"

Le differenze come già indicato riguardano i sostegni di linea in numero e in localizzazione.

04. DESCRIZIONE DELLE MODIFICHE

Lungo la medesima linea si avrà cura di realizzare n° 8 sostegni di appoggio, n° 1 sostegno di ritenuta e n° 3 sostegni a doppio effetto.

Per la corretta localizzazione si rimanda alle tavole n° 2-3-4.

Le tavole n° 3 e n° 4 evidenziano come i novi sostegni verranno realizzati su terreni

caratterizzati da una modesta acclività. D'altra parte il profilo della nuova seggiovia presenta una notevole regolarità e i nuovi siti di realizzazione dei sostegni non presentano particolari problematiche in merito alla morfologia dei luoghi.

Per quanto concerne i movimenti terra e le opere di recupero si precisa:

- resteranno all'incirca invariate (al netto di piccole modifiche dovute ad approfondimenti progettuali) per quanto concerne le opere relative alla stazione di imbarco e di sbarco.
- subiranno una modifica in diminuzione per gli scavi lungo la linea .

Nella tabella di seguito si riportano le modifiche delle superfici coinvolte

ZONE	progetto attuale [m²]	progetto presentato per fase verifica [m²]
Ex Sciovia	1.594	895
Linea	8.814	8.596
Linea Elettrica	162	327
Livellamento primo tratto sotto linea	0	820
Sottopasso	3.860	3.824
Zona Monte	4.848	5.077
Zona Valle	7.738	7.745
Plinti	365	432
Totale complessivo	27.380	27.716

Nelle tabelle successive si evidenziano le modifiche nei movimenti terra

Progetto presentato per verifica	Volume scavo [m³]	Volume riporto [m³]
Zona Sottopasso	1614	1479
Zona Monte	610	985
Zona Valle	4327	4273
Ex Sciovia	115	436
Realizzazione plinti	312	312
Linee elettriche	48	48
Scavo di linea	933	933
Piste cantiere	132,5	132,15
Totale	8.092	8.598

Progetto atualizzato	Volume scavo [m³]	Volume riporto [m³]
Zona Sottopasso	1614	1479
Zona Monte	595	737
Zona Valle	4306	3926
Zona valle per raccordo	48	382
Ex Sciovia	115	436
Realizzazione plinti	264	264
Linee elettriche	38	38
Scavo di linea	933	933
Piste cantiere	105	105
Totale	8018	8300

05- CONCLUSIONI

Si allegato alla presente relazione le seguenti tavole:

- Relazione esplicativa delle modifiche
- Profilo, longitudinale
- Sistemazione morfologica – planimetrie
- Sistemazione morfologica - Sezioni

Si tratta degli elaborati che subiranno sostanziali modifiche rispetto al progetto presentato in fase di verifica mentre le restanti tavole risulteranno invariate o con modifiche di dettaglio.