



TEKNE

DI MARTINA E ASSOCIATI

T E K N E
di Martina e associati

Via Beaulard, 22
10139 TORINO
P.IVA: 10776510017
TEL: 011/0364820
FAX: 011/0364822
www.teknetorino.com

REGIONE
PIEMONTE

PROVINCIA DI
CUNEO

COMUNE DI ACCEGLIO

PSR 2014-2020 - MIS. M4
OPERAZIONE 4.3.4

INFRASTRUTTURE PER L'ACCESSO E LA
GESTIONE DELLE RISORSE PASTORALI

ALPEGGI VALLONE DEL MOLLASCO
AD ACCEGLIO

Redatto da:				
Codice:	MA225E01_0	MA225E01_1	MA225E01_2	
Data:	Marzo 2018	Dic. 2018	MAG. 2019	
Rev:	0	1	2	3

Note:

Fase progettuale:

PROGETTO ESECUTIVO

N° Elaborato

1

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

Data:

maggio 2019

Scala:

Il Progettista:

Dott. Ing. Livio MARTINA

TUTTI I DIRITTI
R I S E R V A T I
vietata la riproduzione,
anche parziale, di
questo elaborato senza
specificata autorizzazione
del redattore e del
firmatario del progetto

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI CUNEO

COMUNE DI ACCEGLIO

PSR 2014-2020 - MIS. M4

OPERAZIONE 4.3.4

INFRASTRUTTURE PER L'ACCESSO E LA GESTIONE

DELLE RISORSE PASTORALI

ALPEGGI VALLONE DEL MOLLASCO AD ACCEGLIO

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA

Indice:

1	PREMESSE	3
2	OBIETTIVI DEL PROGETTO	3
2.1	Analisi dei fenomeni pregressi	3
2.2	IPOTESI PROGETTUALI PER RIAPRIRE IN SICUREZZA LA STRADA PER MADONNA DELLE GRAZIE E GLI ALPEGGI DI TRAVERSIERE, PRAREONDO, SEBOLETTA E FONSCINEA	8
3	TIPOLOGIA DELL'INFRASTRUTTURA	11
4	TIPO DI VEICOLI	11
5	CRITERI DI SCELTA DELLA SEZIONE TRASVERSALE	11
6	CRITERI GENERALI SEGUITI NEL PROGETTO PLANO-ALTIMETRICO DEL TRACCIATO	12
7	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO	12
8	INSERIMENTO NEL PAESAGGIO PER VINCOLI AMBIENTALI, ARCHEOLOGICI E NATURALI 14	
9	CONDIZIONI OROGRAFICHE, GEOLOGICHE E DI GIACITURA	15
10	CONDIZIONI IDROLOGICHE-IDRAULICHE	15

11	STRUMENTI E METODI PER IL RILIEVO TOPOGRAFICO INTEGRATIVO	15
12	DESCRIZIONE DELLE OPERE D'ARTE PRINCIPALI E MINORI	15
13	SCELTA DEI MATERIALI	16
14	PRESCRIZIONI GENERALI DEL CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO	16
15	COMPUTO DEI VOLUMI DI SCAVO E RIPORTO	17
16	CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE	17
17	VALUTAZIONE DEI COSTI E QUADRO ECONOMICO DI SPESA	17
18	AUTORIZZAZIONI	18
19	CANTIERIZZAZIONE	18
20	ALLEGATI - SCHEDE MONOGRAFICHE PUNTI FIDUCIALI	18

1 PREMESSE

Il Comune di Acceglio annovera tra le sue proprietà diversi alpeggi che vengono attribuiti in uso con bandi pubblici ai margari che salgono in quota nei periodi estivi per pascolare gli animali.

Tali alpeggi sono raggiungibili con delle strade comunali di tipo sterrato di alta montagna .

La strada comunale che risale il vallone del T. Mollasco, affluente in sinistra orografica del T. Maira, si diparte dalla SP422 in sinistra orografica in corrispondenza della Borgata Villaro, e percorre il vallone del Torrente Mollasco diretta verso la Cappella di Madonna delle Grazie, le grange e i numerosi alpeggi ubicati nelle praterie della testa del bacino.

In corrispondenza della quota 1850 m s.l.m., a valle delle Grange Varzio e della cappella, la strada attraversa il torrente Mollasco portandosi dalla sinistra orografica alla destra.

Prima del ponte del Paset, di attraversamento del torrente Mollasco, la parete sovrastante la strada risulta molto instabile e generalmente a primavera scarica sulla strada massi interrompendo la viabilità.

Il progetto ha ottenuto l'ammissibilità al finanziamento comunicato dalla Regione Piemonte con protocollo n. 220942-SIAP del 27/09/2017 per un importo ammesso al finanziamento di € 294.544,18 previsto dall'Operazione 4.3.4 "Infrastrutture per l'accesso e la gestione delle risorse forestali e pastorali" del PSR2014-2020 nelle tipologie superfici d'alpeggio - pista trattabile.

Con Decreto del Sindaco n. 10 del 23/03/2018 il Comune di Acceglio ha approvato in linea tecnica il progetto esecutivo e con Decreto del Sindaco n. 55 del 21/12/2018 il Comune di Acceglio ha approvato il progetto esecutivo revisionato a seguito delle richieste di integrazioni della Regione Piemonte ai fini del rilascio dell'autorizzazione per il vincolo idrogeologico (Regione Piemonte prot. 00056966/2018 del 06/12/2018).

La presente revisione del progetto recepisce le prescrizioni della citata nota della Regione Piemonte.

2 OBIETTIVI DEL PROGETTO

2.1 ANALISI DEI FENOMENI PREGRESSI

L'accesso carrabile alla parte alta del Vallone del Mollasco ove sono ubicati numerosi alpeggi concessi ai margari dal Comune non è attualmente più percorribile a causa di fenomeni di crollo massi verificatisi sull'attuale percorso

In data maggio 2013 si è verificato il primo crollo consistente di massi che è stato rimosso con un intervento di somma urgenza .

Il crollo ha comportato il distacco di 4 blocchi di notevoli dimensioni, di cui 3 massi, di volumetria complessiva pari a 600-800 mc, permangono sulla carreggiata stradale, e un altro, di circa 4 mc, è rinvenibile in alveo 20 m circa a valle del ponte su cui si è schiantato danneggiandolo, oltre a materiale lapideo di pezzatura inferiore sempre franato sulla sede stradale. Si riporta uno stralcio della relazione di progetto per il ripristino delle condizioni di percorribilità della strada e dell'attraversamento:

Nelle sottostanti foto 1 e 2 sono documentati i crolli avvenuti





- *Materiale franato dal versante sovrastante la strada e accumulatosi sulla sede stradale disposto su di una lunghezza di 50 ml:*
 - *Blocco 1: dimensioni 4,50 m x 2,50 m x 2,00 m*
 - *Blocco 2: dimensioni 3,50 m x 2,00 m x 2,50 m*
 - *Blocco 3: dimensioni 8,50 m x 3,00 m x 7,00 m*
 - *Materiale di dimensioni inferiori*
- *Ponte: costituito da un assito in legno poggiante su una struttura metallica (n° 7 IPE 300) integrata da travi in legno (n° 4 travi in legno Ø 25-30 cm) e da spalle in cls. Il blocco crollato dal versante, ora in alveo, ha investito il ponte distruggendolo parzialmente e rendendolo completamente inagibile. Un profilato IPE 300 è danneggiato, un trave in legname è crollato. L'assito è distrutto così come il parapetto in legno di monte e di valle. Anche la spalla sinistra in cls presenta una profonda crepa provocata dall'impatto del blocco.*

In data ottobre 2015 un nuovo crollo ha ostruito la viabilità che è stata nuovamente ripristinata con un intervento di somma urgenza.

Il crollo ha comportato il distacco di materiale litoide dal versante per una volumetria stimata pari a circa 250 mc che ha invaso la sede strada per una lunghezza di circa 18 m, una larghezza di circa 4 m. Spiccano 3 blocchi di notevoli dimensioni, che permangono sulla carreggiata stradale oltre a quelli di minori dimensioni. Un altro è rinvenibile in alveo 20 m circa a valle del ponte, oltre a materiale lapideo di pezzatura inferiore sempre franato sulla sede stradale.

Si riporta nuovamente uno stralcio della relazione di progetto per il ripristino delle condizioni di percorribilità della strada e dell'attraversamento:

Durante il sopralluogo si è proceduto al rilievo dello stato di fatto da cui risulta quanto segue:

- *Materiale franato dal versante sovrastante la strada e accumulatosi sulla sede stradale disposto su di una lunghezza di 18 ml:*
 - *Blocco 1: dimensioni 2,50 m x 2,00 m x 1,00 m*
 - *Blocco 2: dimensioni 3,00 m x 3,00 m x 3,00 m*
 - *Blocco 3: dimensioni 3,00 m x 0,80 m x 1,060 m*
 - *Materiale di dimensioni inferiori*
- *Ponte: danneggiamento del parapetto in legno di monte e di valle lato destra orografica.*



Materiale accumulatosi sul sedime stradale (vista dal versante opposto in sinistra orografica)



Materiale accumulatosi sul sedime stradale (vista da valle)



Materiale litoide accumulatosi sul ponte e parapetto danneggiato



Porzione del versante oggetto di crollo

Successivamente a tali crolli e vista le condizioni della parete sovrastante la strada rappresentata nella successiva foto il Sindaco ha emesso ordinanza di non transitabilità della strada in oggetto (Ordinanza n° 3 del 11/06/2016 prot. 1316) per cui **allo stato attuale la strada risulta non percorribile e l'alto Vallone del Mollasco è raggiungibile solo a piedi.**

2.2 IPOTESI PROGETTUALI PER RIAPRIRE IN SICUREZZA LA STRADA PER MADONNA DELLE GRAZIE E GLI ALPEGGI DI TRAVERSIERE, PRAREONDO, SEBOLETTA E FONSCINEA

Alla luce dei fenomeni avvenuti e delle condizioni di stabilità del tratto di versante sovrastante l'attuale strada, ai fini di garantire il ripristino della viabilità verso gli alpeggi e la cappella della Madonna delle Grazie, è necessario intervenire con opere di disgaggio e placcaggio con reti sul versante instabile oppure trovare una soluzione di tracciato alternativa all'attuale strada.

Da un primo sommario confronto appare sicuramente più conveniente ricercare un tracciato alternativo per poter superare il tratto instabile .

Nella sottostante immagine è riportata ed evidenziata la zona instabile.



I lavori di consolidamento della parete instabile, che sarebbero necessari per mettere in sicurezza il tratto di strada, risultano parecchio onerosi.

Trattasi infatti di operare con disgaggi chiodature e opere di contenimento con reti in aderenza su una superficie considerevole circa 6.000 mq con un costo presunto di circa 76 euro /mq comporta un costo di 456.000,00 a cui aggiungere i costi della sicurezza e delle spese generali ed IVA per un costo complessivo di circa 600.000,00 euro.

L'alternativa all'intervento sopra descritto è la realizzazione di una viabilità alternativa che, utilizzando la strada comunale dei Serri, si congiunga alla esistente viabilità eliminando la situazione di pericolo sopra evidenziata garantendo così il raggiungimento degli alpeggi.

Nella sottostante figura è rappresentato il versante su cui può agevolmente essere ricavata la nuova strada per il raggiungimento degli alpeggi dell'alta valle del Mollasco.



3 TIPOLOGIA DELL'INFRASTRUTTURA

La strada è di tipo pastorale, diretta agli alpeggi del vallone del Mollasco e, come illustrato nei paragrafi precedenti, consente di ripristinare il collegamento agli alpeggi attualmente interrotto.

4 TIPO DI VEICOLI

La strada è percorribile da autoveicoli e fuoristrada ad uso agricolo-pastorale al servizio degli alpeggi.

5 CRITERI DI SCELTA DELLA SEZIONE TRASVERSALE

La scelta della sezione trasversale è avvenuta mettendo in primo piano i seguenti elementi:

- riutilizzo dei materiali presenti in loco (terra, pietrame)
- minimizzazione dell'apporto dei materiale dall'esterno
- inserimento paesaggistico del nuovo tratto di viabilità

Tali elementi hanno indotto il progettista ad optare per l'utilizzo di opere di sostegno costituite da terre rinforzate, da muretti in pietrame e da reti metalliche abbinate a biostuoia rinverdata.

Il pacchetto stradale è previsto in misto granulare anidro per fondazioni stradali, composto di grossa sabbia e ciottoli di dimensioni non superiori ai cm 12, assolutamente scevro di materie terrose ed organiche e con minime quantità di materie limose o argillose, compattato, e regolarizzato con materiale fine secondo il piano stabilito

La regimazione delle acque è realizzata con tagliacque trasversali in legname, con fosso in terra al piede della scarpata di monte; nei punti di maggiore depressione è prevista la posa di tubazioni in cls con tombini di raccolta acqua.

Circa l'utilizzo delle terre rinforzate in alternativa ad altre tipologie di opere di sostegno previste dalle Linee Guida al PSR operazioni 4.3.4, si è optato per tale soluzione per alcune motivazioni di seguito illustrate:

- Si ritiene sia la soluzione che maggiormente si inserisce nel contesto paesaggistico circostante, rappresentato da pascoli
- Non è presente in zona materiale lapideo di dimensioni idonee all'utilizzo per la realizzazione di scogliere
- Il trasporto di massi e/o legname per la costruzione di scogliere e/o palificate di sostegno sarebbe particolarmente oneroso dal punto di vista cantieristico vista la distanza dalla viabilità di accesso principale e la tipologia di strada per il raggiungimento del cantiere.
- Il trasporto del materiale per l'esecuzione delle terre rinforzate (casseri e teli) è più agevole
- È possibile il riutilizzo del materiale terroso in loco derivante dagli scavi.

6 CRITERI GENERALI SEGUITI NEL PROGETTO PLANO-ALTIMETRICO DEL TRACCIATO

Il tracciato ricalca una mulattiera esistente che si distacca dalla Strada vicinale di Bellino a quota 1995 m s.l.m. per raggiungere la Cappella di Madonna delle Grazie ricollegandosi alla strada esistente per il Vallone del Mollasco a quota 1990 m s.l.m.

Il tracciato della strada segue le curve di livello e non presenta interferenze con manufatti esistenti. Il Rio Baretta viene attraversato alla pk 0+491 a quota 1995 m con un guado in pietrame.

7 DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La pista pastorale in progetto ha uno sviluppo lineare di 1221 metri e si sviluppa, dipartendosi dalla Strada dei Serri in località Grange Ponza, seguendo le curve di livello sopra Le baite di Verzio di Sotto. Il primo tratto si sviluppa su un pianoro adibito a pascolo fin verso le grange di Verzio sotto per l'appunto.

Da queste grange, seguendo il sentiero pedonale che collegava le grange alla cappella di Madonna delle Grazie, si snoda a mezza costa la nuova viabilità.

Il tratto ove il pendio ha la maggior pendenza trasversale è ubicato tra le grange e il rio Baretta.

In questo tratto la scarpata di valle è contenuta da rilevati in terra rinforzata e le scarpate di monte sono consolidate con l'inserimento di una rete in aderenza costituita da una rete metallica a maglia romboidale abbinata ad una biostuia (595 ml)..

L'attraversamento del rio Baretta avviene con un guado realizzato con una tubazione in acciaio ondulato diametro 1000 mm e solettone a corda molle in massi cementati.

A valle è prevista una platea di dissipazione in massi cementati.

La larghezza della carreggiata è di mt 3,00 oltre a 50 cm di banchina e 50 cm di fosso di scolo lato monte.

La strada si ricollega a quella esistente diretta verso la testata del Vallone del Mollasco in località Madonna delle Grazie.

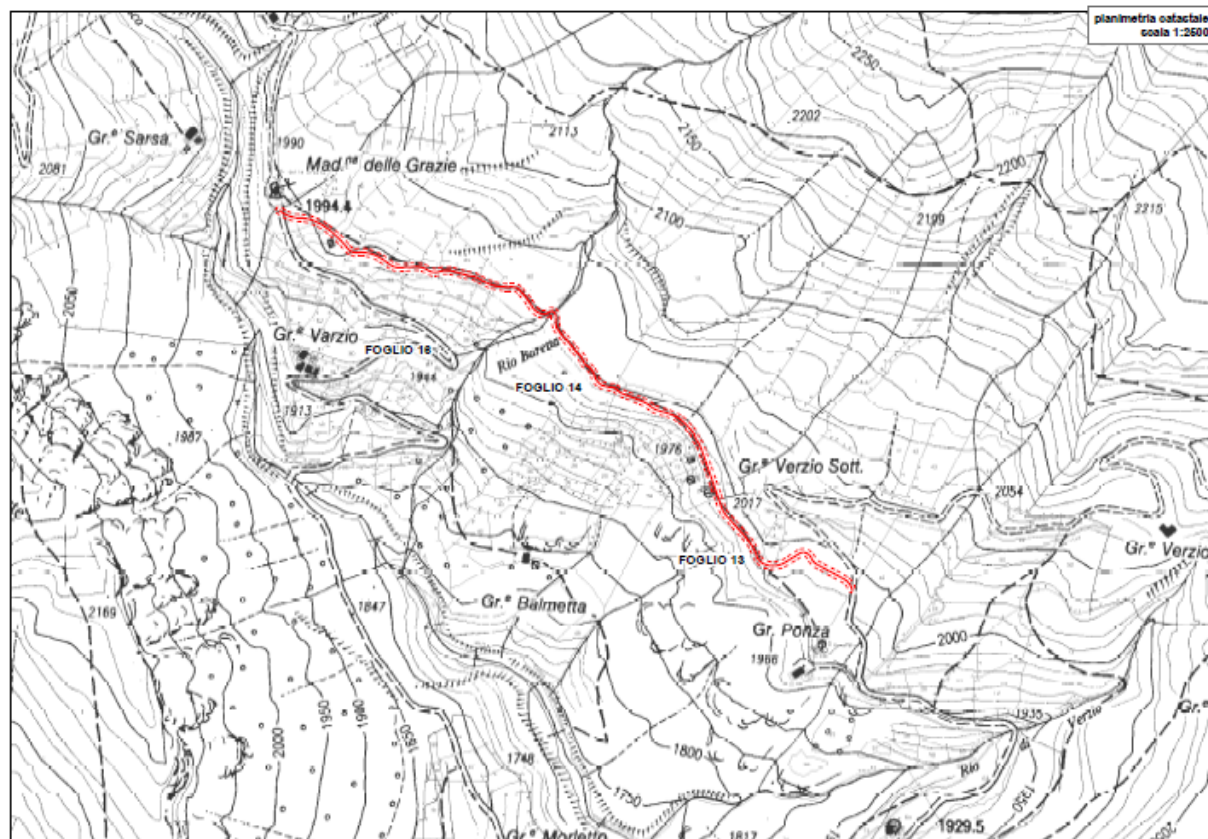
La sede stradale sarà rifinita con 20 cm di misto naturale stabilizzato accuratamente rullato.

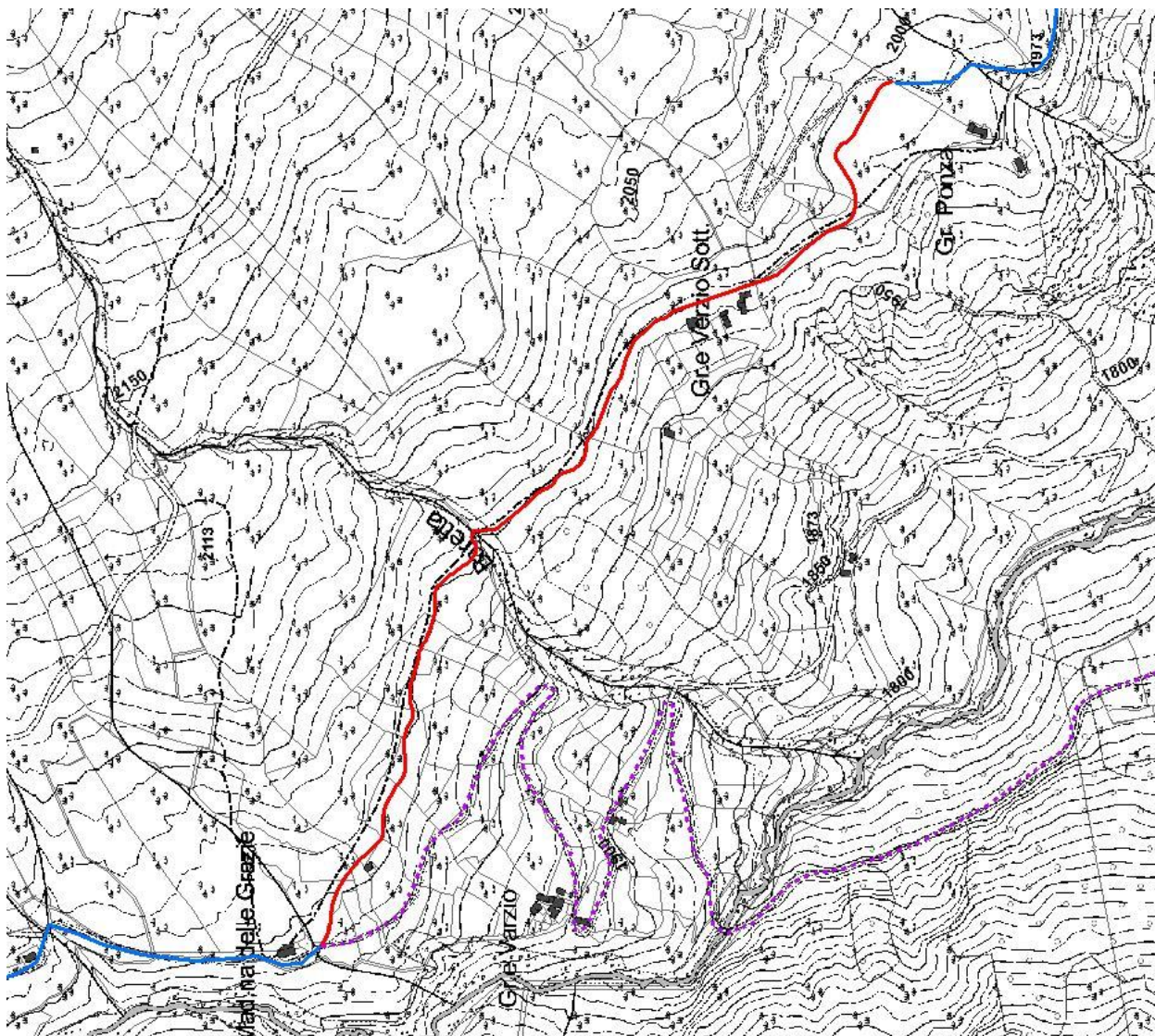
Lo smaltimento delle acque di piattaforma e di versante sono garantiti da tagliacqua trasversali realizzati in legno e da una cunetta lato monte con attraversamenti costituiti da tubazioni in cls.

Gli scarichi delle acque della cunetta avviene tramite tombini realizzati con tubazione in cls terminanti, laddove necessario, in un mezzo tubo di lamiera con dissipatore terminale in pietrame.

I ripristini verranno eseguiti mediante ridistesa dello scotico precedentemente accantonato e conservato ed idrosemina delle superfici lavorate (sia scarpate che zone di cantiere).

Nella sottostante immagine è riportato su base CTR il nuovo tracciato





8 INSERIMENTO NEL PAESAGGIO PER VINCOLI AMBIENTALI, ARCHEOLOGICI E NATURALI

Il territorio oggetto di intervento è soggetto a vincolo paesaggistico ex lege (art. 142 comma 1 lett. d del D.lgs 42/04) in quanto ricadente oltre la quota altimetrica dei 1.6000 m s.l.m. Non è soggetto ad altri vincoli ambientali (Rete Natura 2000, parchi, ecc.) e non è data evidenza di interesse archeologico.

Ricade in territorio soggetto a vincolo idrogeologico ai sensi della L.R. 45/89.

Come detto, le opere in progetto sono state studiate al fine di minimizzare le interferenze con il contesto paesaggistico di riferimento attraverso la scelta dell'impiego di opere di sostegno che massimizzino il reimpiego dei materiali, fattore che consente la migliore integrazione delle stesse nel contesto, e attraverso la definizione di un tracciato che seguendo le curve di livello eviti tagli netti sul versante.

Tali scelte consentono anche di avere un bilancio delle materie pari a zero.

9 CONDIZIONI OROGRAFICHE, GEOLOGICHE E DI GIACITURA

La relazione Geologica, elaborato n. 2 di progetto, cui si rimanda, illustra ampiamente le caratteristiche geomorfologiche dell'area di intervento.

La strada si sviluppa sul versante sinistro del Vallone del Mollasco.

L'intero vallone del Mollasco è costituito da calcescisti molto ricchi in componente argillosa, da cui il nome locale che hanno formato estesi depositi di origine colluviale e detritico-colluviali.

Questi ultimi derivano anche dalla rielaborazione dei depositi glaciali.

Nel versante sinistro del vallone del Mollasco, in cui ricade la pista in progetto, la foliazione dei calcescisti è disposta a franapoggio.

Il versante su cui insiste la pista in progetto è interessato da antichi movimenti gravitativi con riattivazioni recenti, quali rigonfiamenti dovuti a movimenti differenziali lenti e continui sia superficiali che profondi che però, sulla base dei dovuti approfondimenti nel versante, non sono evidenti sul versante su cui si snoda la pista in progetto.

10 CONDIZIONI IDROLOGICHE-IDRAULICHE

Il versante oggetto di intervento presenta una naturale regimazione delle acque garantita dalla presenza di avallamenti ed impluvi e di rii recettori. La strada ne intercetta uno che viene attraversato con un guado.

11 STRUMENTI E METODI PER IL RILIEVO TOPOGRAFICO INTEGRATIVO

Per l'area in esame è presente un rilievo a curve di livello di dettaglio restituito in coordinate UTM32N WGS84 con la precisione voluta per il progetto esecutivo.

Trattandosi di un'area priva di vegetazione si è proceduto all'esecuzione di un rilievo integrativo di maggior dettaglio eseguito con una Stazione Totale Meccanizzata Leica mod. TS16I-1, con sensore fotografico integrato, sensibilità angolare 1", meccanizzata per monitoraggi in automatico e utilizzo da operatore singolo, lettura no prisma 1km.

Si riportano in allegato le monografie dei punti fiduciali utilizzati per la georeferenziazione del rilievo.

12 DESCRIZIONE DELLE OPERE D'ARTE PRINCIPALI E MINORI

Le opere d'arte previste a progetto sono:

- terre rinforzate
- muretti di sostegno
- guado
- tombini di raccolta acque

Terre rinforzate

Sono previste sulla scarpata di valle dalla sezione 20.1 alla sezione 21.1 per una lunghezza complessiva di 24 ml dalla sez 22.1 alla sezione 25.1 per complessivi ml 76. Hanno altezza sempre inferiore a 2,00 m .

Opere di sostegno in pietra

Sono opere di sostegno realizzate con pietrame, reperito durante gli scavi, intasato in calcestruzzo Rck 20 N/mm², ed intasate in terra a seconda della posizione e della funzione che devono svolgere e sono previste a monte della strada.

In particolare sono presenti:

- dalla pk 0+216 alla pk 0+ 260:44 ml
- dalla pk 0+314 alla pk 0+ 418: 104 ml
- dalla pk 0+488 alla pk 0+ 663,20: 58,20 ml

esse hanno altezza massima mt 3,50 e altezza media 2,50 mt

Guado

L'attraversamento del rio Baretta alla pk 0+491 avviene con un guado realizzato con una tubazione in cls diametro 1000 mm e solettone a corda molle in massi cementati

A valle è prevista una platea di dissipazione in massi cementati.

Tombini raccolta acque e regimazione acque

Gli scarichi delle acque della cunetta avviene tramite tombini realizzati con tubazioni in cls Ø 600 terminanti, laddove necessario, in un mezzo tubo di lamiera con dissipatore terminale in pietrame.

Lungo la pista sono stati disposti dei tagliacqua in legno che convogliano le acque di ruscellamento nella cunetta di monte .

13 SCELTA DEI MATERIALI

I materiali impiegati per la realizzazione della strada, come detto, sono per quanto possibile derivanti dal reimpiego di materiali disponibili in loco.

L'apporto dall'esterno riguarda il materiale della pavimentazione stradale, il legname per i tagliacqua, le reti da applicare sulla scarpata di monte .

14 PRESCRIZIONI GENERALI DEL CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO

Le lavorazioni trattate nel capitolato prestazionale sono inerenti:

- Movimentazione dei materiali
- Piattaforma stradale
- Realizzazione terre rinforzate
- Realizzazione opere in pietrame
- Raccolta acque

15 COMPUTO DEI VOLUMI DI SCAVO E RIPORTO

I materiali necessari alla realizzazione dell'opera sono per la maggior parte derivanti dalle opere di scavo in quanto sostanzialmente vi è compenso tra scavi e riporti ,

Complessivamente si prevede di scavare 3.417 mc di cui 1.539 mc vengono reimpiegati per la formazione del rilevato stradale, 145 mc per la formazione delle terre rinforzate, e 900 mc di scavo in roccia verranno riutilizzati per le opere in muratura in pietra i restanti mc 833 verranno reimpiegati per risagomare una depressione esistente presso l'innesto della nuova strada in corrispondenza delle grange di Verzio.

16 CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE

Per la realizzazione del nuovo tratto di strada in progetto si prevedono le seguenti lavorazioni:

- apertura cantiere
- tracciamento
- scotico e accantonamento dello scotico
- scavi e riporti e realizzazione opere di sostegno
- esecuzione guado
- esecuzione cunette, sistemazione fondo stradale e finiture varie
- interventi di recupero per ripristini
- smantellamento cantiere

per una durata di 140 gg complessivi.

17 VALUTAZIONE DEI COSTI E QUADRO ECONOMICO DI SPESA

I costi dell'opera sono stati ricavati in base al prezziario Regionale edizione 2016 vigente utilizzando le sezioni 18 , 01e 25 oltre ad un'analisi dei prezzi necessaria per le reti.

Il quadro economico di progetto, elaborato n. 9, è di seguito riportato:

A)	Lavori	
A1)	Importo lavori a base d'asta	€ 198.696,79
A2)	Oneri di sicurezza non soggetti a ribasso	€ 10.000,00
	totale lavori	€ 208.696,79
B)	Somme a disposizione dell'Amministrazione	
B1)	IVA 22% sui lavori	€ 45.913,29
B2)	Spese tecniche (progettazione, DL, CSP, CSE)	€ 21.070,34
B3)	Oneri previdenziali 4% su B2)	€ 842,81
B4)	Incentivo al RUP (1,5%)	€ 3.130,45
B5)	IVA su spese tecniche B2)	€ 4.820,89
	Totale B)	€ 75.777,79
	TOTALE A)+B)	€ 284.474,58

18 AUTORIZZAZIONI

Per la realizzazione delle opere è necessario presentare una denuncia di inizio attività ed ottenere:

- l'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D.lgs 42/04 e s.m.i. in quanto l'area è soggetta a vincolo ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. d) e dell'art. 136 del sopra citato decreto in quanto ricadente all'interno della perimetrazione dell'area vincolata "Zona del gruppo del Monviso e della Val Varaita" istituito con Dichiarazione di notevole interesse pubblico D.M.01/08/1985

Inoltre, è necessario acquisire l'autorizzazione per il vincolo idrogeologico.

19 CANTIERIZZAZIONE

L'accesso alle aree di cantiere è previsto dalla strada comunale diretta al vallone del Mollasco con prosieguo lungo la strada vicinale di Bellino fino a quota 1995.

E' tutta viabilità esistente carrabile che consente l'accesso all'area di cantiere senza necessità di nuova viabilità.

20 ALLEGATI - SCHEDE MONOGRAFICHE PUNTI FIDUCIALI

Punto Fiduciale		01/0130/A016	
Ufficio Provinciale di CUNEO		Sportello di CUNEO Comune di ACCEGLIO	
Comune: ACCEGLIO Sezione:		Foglio: 013 Particella/e: 39	Allegato: 0
Coordinate e quote	Cassini-Soldner X: 21352.250 Y: 18559.150 Origine: Attendibilità: 12	Gauss-Boaga Nord: Est: Fuso:	Quota s.l.m 9999.000 UTM-WGS84 Nord: Est: Fuso: Q. elliss.:
Riferimenti Planimetrico: SPIGOLO N/E DI F.TO Altimetrico: BASE SPIG. SU TERRA NAT.LE			
Fotografia o schizzo prospettico			
Estratto di mappa		Particolari	
Note		Istituito: 31/10/2005 Verificato: Annullato:	

Punto Fiduciale		01/0130/A016
	Ufficio Provinciale di CUNEO	Sportello di CUNEO Comune di ACCEGLIO
Informazioni aggiuntive		

Punto Fiduciale		01/0140/A016	
Ufficio Provinciale di CUNEO		Sportello di CUNEO Comune di ACCEGLIO	
Comune: ACCEGLIO Sezione:		Foglio: 014 Particella/e: 84 Allegato: 0	
Coordinate e quote	Cassini-Soldner X: 20978.000 Y: 18130.500 Origine: Attendibilità: 12	Gauss-Boaga Nord: Est: Fuso:	Quota s.l.m 9999.000 UTM-WGS84 Nord: Est: Fuso: Q. elliss.:
Riferimenti Planimetrico: SPIGOLO SUD DI F.TO Altimetrico: BASE SPIG. SU TERRA			
Fotografia o schizzo prospettico			
Estratto di mappa		Particolari	
Note		Istituito: 16/11/2005 Verificato: Annullato:	

Punto Fiduciale		01/0140/A016
	Ufficio Provinciale di CUNEO	Sportello di CUNEO Comune di ACCEGLIO
Informazioni aggiuntive		

Punto Fiduciale		02/0140/A016	
Ufficio Provinciale di CUNEO		Sportello di CUNEO Comune di ACCEGLIO	
Comune: ACCEGLIO Sezione:		Foglio: 014 Particella/e: 69	Allegato: 0
Coordinate e quote	Cassini-Soldner X: 21055.200 Y: 18675.900 Origine: Attendibilità: 12	Gauss-Boaga Nord: Est: Fuso:	Quota s.l.m 9999.000 Attendibilità: 04 UTM-WGS84 Nord: Est: Fuso: Q. elliss.:
Riferimenti Planimetrico: SPIGOLO S/W DI F.TO Altimetrico: BASE SPIG. SU TERRA			
Fotografia o schizzo prospettico			
Estratto di mappa		Particolari	
Note		Istituito: 16/11/2005 Verificato: Annullato:	

Punto Fiduciario		02/0140/A016
	Ufficio Provinciale di CUNEO	Sportello di CUNEO Comune di ACCEGLIO
Informazioni aggiuntive		