

COMUNE DI FRONTONE

Provincia di Pesaro e Urbino

- PROGETTO ESECUTIVO -

INTERVENTO DI POTENZIAMENTO E MESSA IN SICUREZZA DEL COMPRESORIO SCIISTICO DEL MONTE CATRIA SERVITO DALLA CABINOVIA OM06

IMPRESA AFFIDATARIA DEI LAVORI:



Monte Catria Impianti SCARL
Gestione Funivie - Comprensorio Sciistico
Società Coop. A responsabilità limitata
P.I. e C.F. 02500190414
Sede sociale: Via Gasparini 9 - 61029 Urbino (PU)
Sede Operativa: Telecabina OM06 Caprile - M.te Acuto
Strada del Caprile n.100 - 61040 Frontone (PU)

PISTE:
Variante Piste Agosto 2023

Relazione

Identif

1

Vf. 1

Agosto 2023

Progettisti:

Direttore Lavori

Geol. Pera Marcello – Agr. Filippo Biondi

Ing. Federico Murro

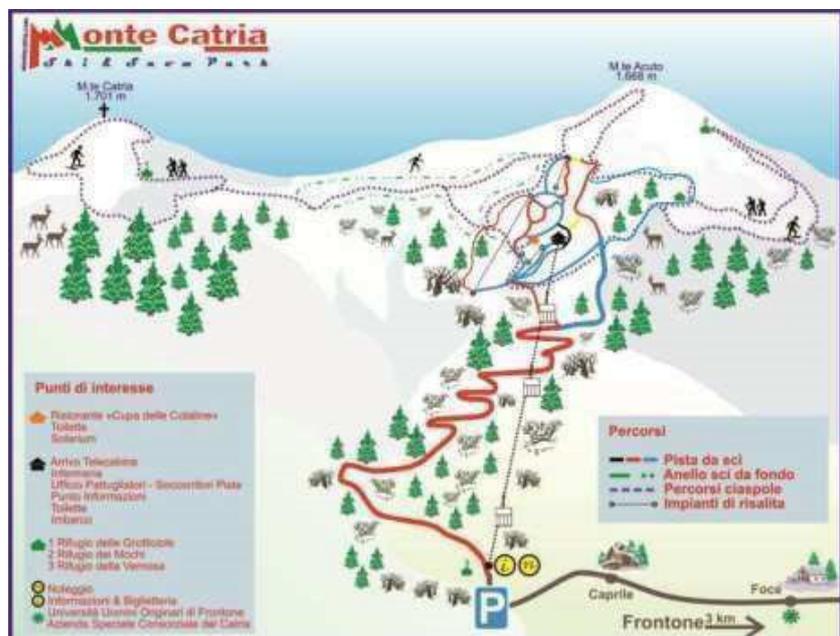
RUP COM. FRONTONE – GEOM. MICHELE CALDARIGI RUP PROVINCIA PU – GEOM. FABIO BERTULLI

Relazione di variante per piste da sci Monte Catria - agosto 2023

Adeguamento, miglioramento e messa in sicurezza delle piste da sci esistenti denominate “Travarco” - “Belvedere”- “ Campo Scuola”- “Direttissima” – “Faggio” – “Panoramica” “Gorghe” – “Cotaline”

Come già citato nella relazione di progetto, le piste sciabili del comprensorio del Monte Catria sono:

- a) Pista Direttissima;
- b) Pista Faggio;
- c) Pista Panoramica;
- d) Pista Travarco;
- e) Pista Belvedere;
- f) Campo Scuola;
- g) Pista Gorghe;
- h) Pista Cotaline A-B.



Esse rappresentano circa il 30% dell'area sciabile in quanto la restante o non è servita da impianti, oppure è utilizzabile esclusivamente con innevamento naturale fino a valle. Come già citato in fase progettuale, molte di queste piste necessitano di lavori di ammodernamento o di opere di adeguamento per la messa in sicurezza, nonché di riprofilature di alcuni tratti di scarpata in quanto l'acqua di ruscellamento e di fusione del manto nevoso non veniva captata e convogliata in modo idoneo su fossi di scarico per il recapito delle acque al più vicino corso d'acqua generando fenomeni erosivi. In quasi tutte le

piste, in fase progettuale, sono stati previsti lavori di taglio boschivo e lavori di movimento terra, quali scavi, riporti e livellamenti.

La redazione di tale progetto di variante, si è resa necessaria al fine adeguare le opzioni progettuali alle necessità emerse in fase operativa.

1- in seguito alla presa di coscienza della effettiva morfologia del terreno, nelle aree precedentemente boscate, alle esigenze emerse in fase operativa ed alla presa visione degli effetti degli interventi di progetto realizzati, è emersa la necessità di apportare alcune modifiche progettuali, al fine di rendere:

- a) più sicure e stabili le scarpate oggetto di intervento, migliorare la sicurezza nell'area di arrivo della nuova Seggiovia Travarco Monte Acuto,
- b) ottenere una migliore regimazione idraulica,
- c) mantenere il presupposto progettuale della necessaria eliminazione delle contropendenze al fine di garantire un adeguato grado di sicurezza delle piste. Tali modellamenti si rendono necessari anche per ottenere un ottimale raccordo del terreno tra piste oggetto di intervento ed aree limitrofe alle piste;

2- al fine della messa in sicurezza **dell'area di arrivo della nuova seggiovia Travarco Monte Acuto**, al termine delle prime due stagioni di utilizzo, è emersa la necessità di provvedere ad un modesto ampliamento dell'area di arrivo degli sciatori, che attualmente tendono ad ammassarsi nell'area di arrivo in attesa di scegliere tra le due opzioni di percorso: la pista Gorghe e la pista Acuto; si rende necessario pertanto un modesto intervento di profilatura della scarpata a monte, al fine di consentire un modesto ampliamento dell'area di manovra all'arrivo della seggiovia.

L'arretramento del piede della scarpata interessa una estensione di circa 40, m.l. con un arretramento del piede della scarpata pari a 2,50 m.l..

L'area interessata dall'intervento è priva di vegetazione arborea ed arbustiva ed è caratterizzata dall'affiorare dei litotipi calcarei di substrato; l'intervento non pone pertanto alcun problema in ordine alla stabilità del versante.

I materiali di detrito calcareo di risulta degli scavi saranno distribuiti per il livellamento delle aree circostanti (Si veda Tav 1.3 e Relazione Geologica)

3- si propone un intervento in variante rispetto alle soluzioni originariamente prospettate sulla scarpata a valle della Pista Campo Scuola, laddove in luogo delle gabbionate originariamente previste, verrà realizzata una scarpata naturale, costituita dal detrito calcareo proveniente dagli scavi di progetto.

Tale detrito calcareo, perfettamente idoneo a conseguire l'obiettivo della stabilità del versante delle scarpate, era originariamente destinato ad essere distribuito sulla pista di

fondovalle e sul parcheggio in località Grotticiole, ma si ritiene preferibile adottare tale soluzione (Si veda Tav 1.2 e Relazione Geologica) ;

- 4- Nella Tav. 1.4 è illustrata la situazione delle scarpate a monte della Pista Gorghe, ove sono state alternate la soluzione progettuale del gradonamento e la soluzione progettuale della scarpata a pendenza unica, già verificate sotto il profilo della stabilità in precedenti fasi progettuali

Tutte le zone interessate dai movimenti terra sia per gli scavi che per i riporti saranno modellati in modo da non alterare la morfologia limitrofa e la sicurezza. Inoltre le zone toccate saranno ripristinate mediante il riposizionamento del suolo asportato durante gli scavi e rinverdite con semine adatte al loco. I tempi di apertura degli scavi saranno minimi per non alterare le condizioni geo-statiche del terreno. Si avrà un uso molto attento ed oculato delle macchine escavatrici; per interessare un'area quanto più ristretta possibile per lo scavo e rovinare il meno possibile il manto vegetale.

La Variante proposta è comunque volta al rispetto dei canoni di sicurezza del progetto iniziale autorizzato e della successiva variante di adeguamento tecnico.