

ENTE	RIF. ATT O	PROPOSTA/RICHIESTA ENTE COMPETENTE DA RECEPIRE IN FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA E REALIZZAZIONE
MINISTERO DELLA CULTURA SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO	MIC\MIC_SABAP-TO\17\11\2022\0022243-P	<p>b) Con riferimento alle previsioni di tutela della Parte II del d.lgs 42/2004 e s.m.i. (TUTELA ARCHEOLOGICA)</p> <p>Alla luce di quanto sopra, questa Soprintendenza prende atto delle criticità evidenziate con le analisi di laboratorio, che impediscono l'esecuzione del piano di indagini archeologiche preventive approvato da questo Ufficio con la nota prot. 11186 del 06.06.2022, e autorizza la Società RFI a rimandare le attività di verifica archeologica nell'ambito delle lavorazioni previste in appalto. Si ribadisce che dovrà essere assicurata l'assistenza archeologica continuativa - effettuata da una Ditta archeologica, in possesso dei requisiti di legge, che ne curerà la realizzazione sotto il controllo tecnico-scientifico della Soprintendenza scrivente – a tutte le operazioni di scavo e di movimentazione terra; eventuali rinvenimenti di depositi o strutture di interesse archeologico potranno comportare la richiesta di ampliamenti o approfondimenti degli scavi, allo scopo di valutare la compatibilità tra le opere previste in progetto e le evidenze rinvenute, tutelate ai sensi della normativa vigente.</p>
Regione Valle d'Aosta - finanze, Innovazione, Opere Pubbliche e Territorio	DGR 917/2022 del 11/08/2022	<p><u>Interventi alla stazione di Hône</u></p> <p>Si prevedono pertanto una serie di accorgimenti progettuali quali la realizzazione un sovrappasso pedonale invece di un sottopasso e l'innalzamento della una quota di calpestio del marciapiede. Inoltre, dovrà essere valutata, d'intesa con le Strutture di RFI preposte alla gestione, esercizio e sicurezza della linea, la possibilità di installazione di sistemi di allarme, evacuazione e monitoraggio.</p> <p><u>Stazione di Nus</u></p> <p>Nella realizzazione dei nuovi fabbricati e nella ristrutturazione o manutenzione di quelli esistenti (in questi ultimi casi ove gli interventi riguardino le pertinenze in oggetto), devono essere adottati accorgimenti per limitare gli effetti di eventuali flussi di acque, con particolare attenzione nei confronti di quelli provenienti dalla rete viabile.</p> <p><u>Aree di cantiere</u></p> <p>Si ricorda che per tali aree non è comunque esclusa la possibilità di coinvolgimento in fenomeni parossistici, pertanto si consiglia di tenerne conto all'interno del piano della sicurezza.</p> <p>L'area identificata nel Comune di Chambave si colloca in area a elevata pericolosità della cartografia dei terreni sede di frane di cui all'art. 35 della l.r. 11/1998. Si richiede pertanto di valutare l'opportunità di individuare un sito alternativo. Per quanto riguarda una delle aree identificate nel Comune di Hône, si comunica che questa si colloca in prossimità delle sponde della Dora Baltea. Si richiede di rivedere la posizione e/o le dimensioni dell'area al fine di garantire la fascia di rispetto di 10 m dalle sponde del corso d'acqua ai sensi dell'art. 41 della l.r. 11/1998. In tal caso RFI dovrà richiedere preventivamente alla Struttura gestione demanio idrico della Regione autonoma Valle d'Aosta il rilascio dell'apposito benestare disciplinante le modalità che consentono di operare all'interno dei corsi d'acqua. A tal proposito l'istanza autorizzativa dovrà essere corredata delle tavole progettuali riguardanti la cantierizzazione dei lavori da eseguire all'interno degli alvei. L'esecuzione delle lavorazioni, inoltre, non deve arrecare pregiudizio ai Consorzi di Miglioramento Fondiario utilizzatori dei canali irrigui storici (appartenenti al demanio idrico regionale) intersecati dall'infrastruttura ferroviaria. A questi Consorzi, pertanto, dovrà essere sempre garantito l'approvvigionamento idrico per l'adacquamento dei fondi di competenza anche durante l'esecuzione delle lavorazioni interferenti con i suddetti canali, qualora eseguite nella stagione irrigua.</p>

<p>Regione Valle d'Aosta - assessorato beni culturali</p>	<p>DGR 917/2022 del 11/08/2022</p>	<p>Per quanto concerne le controsagome di protezione “a portale” e “a bandiera” le stesse non dovranno essere collocate nelle immediate vicinanze o in diretto rapporto visivo con fabbricati classificati “monumento” e “documento” dai P.R.G.C.;</p> <p>in riferimento alle due passerelle pedonali ferroviarie poste alle progressive chilometriche 89+405 nel Comune di Quart e 84+277 nel Comune di Fénis, si evidenzia che, a seguito della verifica di interesse culturale di cui ai provvedimenti prot. 10605/bc/vinc e prot. 10603/bc/vinc del 27/12/2021, le stesse sono state classificate - ai sensi della disciplina urbanistica regionale l.r. n. 11 del 1998 - strutture di pregio storico e culturale, per le particolarità costruttive e gli intrinseci elementi stilistici databili (Ccd). Ai sensi della medesima disciplina, pertanto, stante la classificazione attribuita a tali strutture, in assenza di idonei strumenti attuativi sono ammessi esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro e risanamento conservativo per cui è da escludere la loro demolizione;</p> <p>Relativamente all’inserimento sulle due passerelle citate di elementi di protezione denominati negli elaborati “pannelli oscuranti protezione TE”, si reputa che la soluzione informalmente inviata, costituita da lastre di vetro stratificato in sostituzione delle reti metalliche originariamente proposte possa, in generale, garantire un migliore inserimento visivo delle protezioni in relazione al contesto paesaggistico circostante e alle caratteristiche storico-architettoniche delle passerelle stesse. Si ritiene opportuno, tuttavia, che nella prosecuzione dell’iter progettuale si concordino con i comuni di Quart e Fénis – che leggono per conoscenza – e, qualora gli interventi ricadano in zona vincolata paesaggisticamente con questa Soprintendenza, i dettagli progettuali di intervento sulle singole passerelle;</p> <p>Per quanto attiene la stazione di Hône-Bard la passerella pedonale e la sua eventuale copertura, dovranno essere valutate da questa Soprintendenza in una fase successiva a scala di dettaglio.</p>
<p>Regione Valle d'Aosta - finanze, Innovazione, Opere Pubbliche e Territorio</p>	<p>DGR 917/2022 del 11/08/2022</p>	<p><u>Comuni di Saint-Marcel e di Quart:</u></p> <p>Il rifacimento, con adeguamento planoaltimetrico dei cavalcavia delle strade comunali e dei tratti di connessione alla viabilità limitrofa, costituisce individuazione di viabilità pubblica in previsione. Con riferimento alle medesime opere, si prescrive che la sezione trasversale della 3 carreggiata stradale, come definita all’articolo 99, comma 2 della l.r. 11/1998, sia resa coerente con le disposizioni dell’articolo 21 delle norme di attuazione del PTP e pertanto ricondotta ad una larghezza massima di metri 5,75, oltre ad eventuali altre superfici necessarie alla contestuale realizzazione di una viabilità pedonale o ciclabile. Infine si evidenzia che non è ammissibile l’intervento edilizio di demolizione e ricostruzione delle due passerelle pedonali ferroviarie poste nel Comune di Quart e nel Comune di Fénis in quanto, a seguito della verifica di interesse culturale di cui ai provvedimenti prot. 10605/bc/vinc e prot. 10603/bc/vinc del 27/12/2021, le stesse sono state classificate strutture di pregio storico e culturale ai sensi della disciplina urbanistica regionale l.r. n. 11/1998.</p>

<p>Regione Valle d'Aosta - Struttura Viabilità e opere stradali</p>	<p>DGR 917/2022 del 11/08/2022</p>	<p>Comune di Saint-Christophe, in merito all'intervento di cui è caso, e di seguito riportate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizzare un pozzetto di dimensioni 150 x 150 con chiusino in acciaio e piastra in calcestruzzo (A); • Realizzare una cabina 2,50 x 3,00 con chiusino in acciaio e piastra in calcestruzzo (B); • Intervenire sulla cabina esistente (C) al fine di effettuare i ribaltamenti; • Garantire l'accesso dei privati ai fabbricati che hanno accesso lungo i tratti privati di strada paralleli alla ferrovia. <p>Per la parte idraulica esistente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nella tubazione prevista DN 1000 ospitare il canale irriguo da intercettare; • Nella tubazione prevista DN 400 ospitare la fognatura comunale da intercettare; • prevedere una Camicia in acciaio DN 250 mm per ospitare un Tubo PEAD PN16 - DN 180; • prevedere una Camicia in acciaio DN 200 mm per ospitare un Tubo PEAD PN16 - DN 140; • prevedere all'interno di una delle camicie sopra definite un cavo dati schermato in rame 2/6 fili per dati del telecontrollo; • posizionare sulle condotte n. 2 x Saracinesche Hawle Cuneo gommato DN 150 mm in pozzetto C e B; • posizionare sulle condotte n. 2 x Saracinesca Hawle Cuneo gommato DN 125 mm in pozzetto C e B; • posizionare sulle condotte n. 2 x Saracinesca Hawle Cuneo gommato DN 100 mm in pozzetto B e A; • sfiati e scarichi per le condotte con profili altimetrici compromessi. <p>ed inoltre per il progetto: prevedere una Camicia in acciaio DN 200 mm per ospitare un Tubo PEAD ad uso irrigazione rurale.” dovrà essere presentato alla Struttura scrivente un cronoprogramma dei lavori, e dovranno essere specificate le modifiche previste alla viabilità. l'installazione e la manutenzione della segnaletica di cantiere, per tutta la durata del medesimo, sarà a cura e spese del Concessionario. Vista la presenza sul cavalferrovia di numerosi sottoservizi, gli stessi dovranno essere riposizionati, a cure e spese del Concessionario, in base a quanto previsto dal Codice della Strada, o sotto il piano stradale, nell'impalcato del ponte, o nei marciapiedi laterali previsti in progetto. Prima della realizzazione degli interventi di cui è caso dovrà essere richiesta alla Struttura scrivente la necessaria Concessione, nella quale saranno inserite, tra le altre, le seguenti prescrizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) si dovrà trasmettere alla Struttura scrivente, almeno 30 giorni prima dell'inizio dei lavori, il cronoprogramma degli interventi, con la descrizione della viabilità alternativa; 2) le opere accessorie della strada regionale, interessata dai lavori, dovranno essere immediatamente ripristinate. In ogni caso, non dovrà essere compromessa la stabilità delle opere strutturali adiacenti l'intervento, di proprietà dell'Amministrazione regionale; 3) il ripristino di tutte le opere e i manufatti adiacenti manomessi, banchine, cordoli e cunette dovrà essere eseguito a regola d'arte; 4) le caratteristiche dei manufatti e delle opere d'arte utilizzate per staffaggi e ancoraggi non dovranno subire alterazioni nel tempo. Il materiale utilizzato per staffaggi e ancoraggi dovrà essere in Inox o trattato con processo di zincatura a caldo; 5) gli staffaggi non potranno essere realizzati sui cordoli o sulle copertine delle opere d'arte di pertinenza della strada regionale. Le condutture ancorate su manufatti stradali (es murature ecc) dovranno essere posizionate ad una distanza di almeno 30 cm. da cordoli o copertine dei manufatti stessi; 6) le condutture dovranno essere posate a profondità non inferiore a 1 m. rispetto al manto stradale (art. 66 del D.P.R. 495/1992) e dovranno essere identificabili mediante l'apposita georete; 7) il materiale di risulta dovrà essere allontanato contemporaneamente alle operazioni di scavo; 8) si dovrà provvedere alla successiva e tempestiva stesa di conglomerato bituminoso (tappetone) a riempimento sino a raggiungere la preesistente quota del piano viabile, e al ricarica di eventuali avvallamenti che dovessero verificarsi prima della stesa del manto d'usura definitivo; 9) per evitare nel tempo cedimenti del piano viabile, si richiede che la pavimentazione stradale manomessa venga rinforzata con l'utilizzo di conglomerato bituminoso costituito da geogriglia in fibra di vetro, accoppiata durante il processo di produzione mediante cucitura ad un geotessile non tessuto (riferimento: elenco prezzi regionale - S44.D10.010). La geogriglia dovrà essere posizionata provvedendo preliminarmente ad effettuare la fresatura per una profondità di 11 cm. rispetto al piano viabile e per una larghezza pari allo scavo, maggiorata di almeno 20 cm. per lato; 10) il ripristino definitivo dovrà prevedere la successiva fresatura fino alla profondità di 11 cm., quindi la stesa e cilindratura di uno strato di 7 cm. di binder (strato di collegamento) ed uno strato di 4 cm. di tappeto (manto d'usura), opportunamente raccordati alla preesistente pavimentazione e con
---	------------------------------------	---

- andamento regolare, per una larghezza pari a metri dieci lineari (ortogonali rispetto al senso di marcia e a cavaliere dell'attraversamento) per gli attraversamenti, e alla mezza careggiata interessata dagli scavi per le percorrenze stradali;
- 11) gli attacchi dei ripristini, laterali e frontali, dovranno essere preparati con adeguati prodotti, in modo che vi sia una perfetta aderenza tra il ripristino e la pavimentazione preesistente;
- 12) la configurazione finale del piano viabile a seguito dell'intervento non dovrà presentare alcun dislivello, sia in direzione longitudinale sia in direzione trasversale, rispetto alla configurazione originaria;
- 13) non dovranno essere realizzati nuovi pozzetti sulla sede stradale;
- 14) sia durante la realizzazione degli interventi, sia a lavori ultimati, si dovrà evitare, in ogni modo, l'apporto di materiale di qualsiasi natura sulla sede della Strada Regionale;
- 15) l'installazione e la manutenzione di tutta la segnaletica di cantiere, compresi i necessari cartelli di indicazione della viabilità provvisoria, sarà a cura e spese del Concessionario;
- 16) il ripristino della segnaletica orizzontale e verticale dovrà essere ripristinata, a cura del Concessionario, con adeguati materiali che garantiscano i medesimi requisiti della segnaletica preesistente;
- 17) l'autorizzazione per l'utilizzo dei manufatti esistenti s'intende fatta entro i limiti della competenza dell'Amministrazione regionale, fatto salvo il diritto di terzi. Qualora non di proprietà dell'Amministrazione regionale, l'utilizzo dei manufatti esistenti dovrà essere preventivamente autorizzata dal proprietario dell'infrastruttura;
- 18) l'Amministrazione Regionale non potrà essere ritenuta responsabile di eventuali danni e disagi derivanti dall'espletamento del servizio sgombero neve e/o da infiltrazioni di acque provenienti dalla Strada Regionale;
- 19) al termine dei lavori, il Concessionario dovrà inoltrare alla Struttura Viabilità e Opere Stradali gli elaborati tecnici che riportino il tracciato dell'infrastruttura realizzata, con indicazione delle percorrenze, degli attraversamenti e dei pozzetti eseguiti. Oltre ad una copia cartacea dovrà essere fornito il tracciato in formato digitale, su n. 2 cd/dvd nei formati (.shp) - (.dxf) - (.dwg);
- 20) dovranno essere adottate le seguenti modalità di produzione dei files che consentano, mediante procedure automatizzate, di accedere alle informazioni desiderate:
- a) SHP: Utilizzare una colonna denominata "livello", valorizzata con una delle voci della lista di seguito riportata per i contenuti specifici;
- b) DXF/ DWG: Utilizzare come denominazione di "layer / livello" le voci della lista di seguito riportata per i contenuti specifici:
- ACQUEDOTTO
 - FOGNATURA
 - ILLUMINAZIONE PUBBLICA
 - LINEE ELETTRICHE BT - CEG
 - LINEE ELETTRICHE BT - DEVAL
 - LINEE ELETTRICHE BT - ALTRI GESTORI
 - LINEE ELETTRICHE MT - CEG
 - LINEE ELETTRICHE MT - DEVAL
 - LINEE ELETTRICHE MT - ALTRI GESTORI
 - LINEA IN RAME - TIM
 - FIBRA OTTICA - CVA
 - FIBRA OTTICA - OPEN FIBER
 - FIBRA OTTICA - TIM
 - FIBRA OTTICA - VDA BROADBUSINESS
 - FIBRA OTTICA - ALTRI GESTORI
 - TELERISCALDAMENTO
 - METANODOTTO - ENI
 - METANODOTTO - ALTRI GESTORI

		<ul style="list-style-type: none"> • OLEODOTTO - ENI • TUBAZIONE DN 75 - PREDISPOSIZIONE • TUBAZIONE DN 125 - PREDISPOSIZIONE • TUBAZIONE DN 160 - PREDISPOSIZIONE <p>Per altri contenuti a corredo dei disegni progettuali che non siano riconducibili ai livelli inseriti nella lista, si lascia libertà di scelta.</p> <p>21) gli elaborati dovranno essere georeferiti con coordinate di tipo ED50 / UTM zone 32N (EPSG 23032);</p> <p>22) il Concessionario dovrà trasmettere la suddetta documentazione accompagnata da una dichiarazione che attesti la piena rispondenza tra le opere eseguite e quanto riportato negli elaborati "As Built", predisposti nei vari formati. Qualora nominato, tale dichiarazione dovrà essere certificata dal Direttore dei lavori;</p> <p>Si precisa infine che a lavori eseguiti dovrà essere presentato, alla scrivente Struttura, il collaudo statico del ponte.</p>
<p>Regione Valle d'Aosta - Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Si fa presente, , che nella realizzazione degli stessi dovrà essere tenuta coerenza con i contenuti dello studio di compatibilità redatto dal gruppo di progettazione di RFI, al fine di garantire un adeguato contenimento della vulnerabilità delle opere rispetto al quadro del dissesto idrogeologico esistente; - ai sensi del R.D. 523/1904, fatti salvi eventuali diritti di terzi, si autorizza l'esecuzione degli interventi in argomento interferenti con le superfici appartenenti al demanio. Si fa presente che la suddetta autorizzazione viene rilasciata ai fini dell'approvazione dell'intervento e per consentire l'appalto dei lavori ma non permette di eseguire eventuali lavorazioni operando all'interno dell'alveo dei corsi d'acqua regionali. In tal caso RFI dovrà richiedere preventivamente alla Struttura gestione demanio idrico della Regione autonoma Valle d'Aosta il rilascio dell'apposito benestare disciplinante le modalità che consentono di operare all'interno dei corsi d'acqua. A tal proposito l'istanza autorizzativa dovrà essere corredata delle tavole progettuali riguardanti la cantierizzazione dei lavori da eseguire all'interno degli alvei. L'esecuzione delle lavorazioni, inoltre, non deve arrecare pregiudizio ai Consorzi di Miglioramento Fondiario utilizzatori dei canali irrigui storici (appartenenti al demanio idrico regionale) intersecati dall'infrastruttura ferroviaria. A questi Consorzi, pertanto, dovrà essere sempre garantito l'approvvigionamento idrico per l'adacquamento dei fondi di competenza anche durante l'esecuzione delle lavorazioni interferenti con i suddetti canali, qualora eseguite nella stagione irrigua.
<p>Regione Valle d'Aosta - Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali</p>	<p>5955/TP del 8 luglio 2022</p>	<p>Integrazione al parere prot. 6061/TP/TPTEC del 13/7/2022.</p> <p>Si ritiene opportuno ricordare che ai sensi del combinato disposto degli articoli 10 e 12 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, - Codice dei beni culturali e del paesaggio – i beni immobili appartenenti allo Stato, alle regioni e agli altri enti pubblici territoriali, la cui esecuzione risalga ad oltre settant'anni e che siano opera di autore non più vivente, sono da “ritenersi beni culturali” fino a quando non sia stata effettuata la verifica di interesse culturale (V.I.C) disciplinata dall'art. 12 del decreto citato, indipendentemente dalla classificazione attribuita agli stessi dallo strumento urbanistico comunale. Fino a conclusione di tale procedura, i beni aventi le caratteristiche richiamate sono da ritenersi, ai sensi della disciplina urbanistica regionale l.r. 11/98 e relativi provvedimenti di attuazione, edifici monumento e pertanto, sugli stessi sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e risanamento conservativo.</p>

<p>Regione Valle d'Aosta - Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali Patrimonio archeologico e restauro beni monumentali</p>	<p>Prot. n. 9234 BC/DRV del 31/10/2022</p>	<p>Donnas – Stazione Ferroviaria – Trincee archeologiche 1, 2, 3 – Codice sito 023-0011/01 La presenza di un paleosuolo alla quota di -1,50 dal piano attuale, seppure si tratti di un deposito debolmente antropizzato, impone la necessità di un controllo archeologico in corso d’opera delle operazioni di scavo, che nel settore dell’edificio raggiungeranno i -2 m dal piano di campagna. Le operazioni di scavo che in questi settori si spingeranno oltre i 150 cm di profondità dal piano di campagna dovranno dunque essere eseguite sotto sorveglianza archeologica, da effettuarsi da parte di un archeologo professionista, compresa la realizzazione della documentazione; dovranno essere comunicati all’Ufficio scrivente (a mezzo PEC) la data di inizio lavori e il nominativo del professionista incaricato, con congruo anticipo rispetto all’inizio del cantiere; tutte le operazioni di scavo dovranno essere realizzate con un mezzo meccanico di piccole dimensioni.</p> <p>Fénis – Località Les Crêtes – Saggio 1 – Codice sito 045-0009/01 – Magnetometria MM2 La presenza di un paleosuolo alla quota di -1 dal piano attuale impone la necessità di un controllo archeologico in corso d’opera delle operazioni di scavo del fosso drenante, successivamente all’esecuzione della palificata e delle operazioni ad essa connesse. Le operazioni di scavo che in questi settori si spingeranno oltre i 100 cm di profondità dal piano di campagna dovranno dunque essere eseguite sotto sorveglianza archeologica, da effettuarsi da parte di un archeologo professionista, compresa la realizzazione della documentazione; dovranno essere comunicati all’Ufficio scrivente (a mezzo PEC) la data di inizio lavori e il nominativo del professionista incaricato, con congruo anticipo rispetto all’inizio del cantiere; tutte le operazioni di scavo dovranno essere realizzate con un mezzo meccanico di piccole dimensioni.</p> <p>Quart – Località Villefranche – Magnetometrie MM4, MM5, MM6 Alla luce tuttavia dell’ingente volumetria di scavo necessaria alla creazione del raccordo viabilistico, si ritiene necessario che le operazioni in questi settori siano eseguite sotto sorveglianza archeologica, da effettuarsi da parte di un archeologo professionista, compresa la realizzazione della documentazione; dovranno essere comunicati all’Ufficio scrivente (a mezzo PEC) la data di inizio lavori e il nominativo del professionista incaricato, con congruo anticipo rispetto all’inizio del cantiere; tutte le operazioni di scavo dovranno essere realizzate con un mezzo meccanico di piccole dimensioni.</p>
<p>Saint Marcel</p>	<p>DGR 917/2022 del 11/08/2022</p>	<p>Il progetto prevede la traslazione del tracciato della viabilità di accesso e del sovrappasso verso Ovest (sottozona Eg19 del PRG), interessando alcuni terreni agricoli per i quali sarà necessario prendere contatti con i relativi proprietari. La soluzione ipotizzata supera la problematica della gestione del sedime dell’attuale strada comunale di accesso alla stazione ferroviaria, che a questo punto non dovrà più essere dismesso e rimarrà funzionale alla gestione e manutenzione del sifone. Si chiede di conoscere se in fase di cantierizzazione e realizzazione dell’opera l’Area Tecnica AT09 e l’Area di stoccaggio AS10 interesseranno le aree già ipotizzate nella progettazione preliminare. Si chiede inoltre di sapere – a lavori ultimati – a quale soggetto verrà trasferita la titolarità dell’intera opera o di parte di essa e le incombenze che ne conseguiranno (accessibilità, manutenzione, responsabilità, ecc.). Per la realizzazione si richiama ad ogni buon conto quanto previsto dal PTP (Piano Territoriale Paesistico) della Valle d’Aosta che all’art. art. 21, comma 1 lettera b) prevede: “le sezioni trasversali della carreggiata devono essere congruenti con il volume di traffico atteso sulla base di corretti calcoli previsionali e, comunque, non superiori a metri 5,75 nei tronchi della rete stradale extraurbana, non appartenenti a strade statali e regionali”.</p>
<p>Hone</p>	<p>DGR 917/2022 del 11/08/2022</p>	<p><u>AREA DI STOCCAGGIO AS06 IN VIA AOSTA.</u> A seguito del parere contrario espresso dal Comune (“in quanto tale manufatto andrebbe gravemente a impattare sulla viabilità, già fortemente penalizzata dalla demolizione del cavalcavia ferroviario alla progressiva km 54+311. In alternativa si rendono disponibili per le medesime finalità le aree di proprietà comunale meglio evidenziate in giallo nell’allegata planimetria (f.21 mapp. 193 – 197 – 198 – 883 – 1162 – 1164 – 1166 - 1169) per complessivi mq 1268. “) dovrà essere valutata la possibilità di delocalizzazione dell’area di stoccaggio AS06 sulle aree messe a disposizione dall’Amministrazione. <u>REALIZZAZIONE/SISTEMAZIONE DI MURETTI E RECINZIONE A DELIMITAZIONE DELLA SEDE FERROVIARIA.</u> A seguito della richiesta del Comune di “garantire la sicurezza e l’inaccessibilità alla sede ferroviaria (ovviamente salve le zone all’uopo dedicate) mediante la realizzazione di muretti e la posa di adeguate recinzioni a delimitazione della stessa in tutto il centro abitato”, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere approfondita la richiesta, valutando congiuntamente all’apposita Struttura di RFI responsabile della gestione e manutenzione dell’asset ferroviario in quali ambiti della linea prevederne la realizzazione.</p>

Nus	DGR 917/2022 del 11/08/2022	<p>Facendo seguito al sopralluogo ed alle comunicazioni intercorse in merito alla riqualificazione della stazione ferroviaria di Nus, si rileva con soddisfazione che è stata recepita la soluzione proposta dal Comune di incrementare il parcheggio pertinenziale variando la viabilità. Dagli elaborati pervenuti non si rileva invece nessuna soluzione in merito alla realizzazione di adeguati servizi igienico-sanitari a disposizione degli utenti. Come già sottolineato in occasione del sopralluogo, già attualmente questa carenza determina situazioni di sporcizia e degrado, situazione che dev'essere assolutamente risolta nell'intervento di riqualificazione. In considerazione del fatto che la batteria di servizi (disabili+uomini+donne) non può trovare locazione all'interno della struttura, si suggerisce la realizzazione di un piccolo corpo (anche prefabbricato) a tale scopo dedicato nell'area posta a ponente dell'edificio, al fine di conservare l'integrità del volume storico e risolvere in maniera semplice ed accessibile la problematica.</p>
Quart	DGR 917/2022 del 11/08/2022	<p><u>INTERVENTO RELATIVO AL PONTE CANALE al km 89+405 OOCC</u> La Soprintendenza ha ritenuto che la passerella presenti un interesse locale e ne ha disposto la classificazione quale “edificio C – di pregio storico, culturale, architettonico, ambientale”, demandando al P.R.G. del Comune di Quart la gestione della tutela del bene e l'attivazione delle procedure di variante al P.R.G. per recepire la nuova classificazione. Alla luce di quanto sopra si esprime parere urbanistico negativo in relazione all'intervento di demolizione della passerella e costruzione del nuovo ponte-canale.</p> <p><u>INTERVENTO RELATIVO AL SOVRAPPASSO al km 91+353 OOCC</u> <u>Prescrizioni</u> Gli elaborati di progetto prevedono il rifacimento e adeguamento della strada comunale esistente, con adeguamento del tracciato e della sezione stradale. Tale intervento dovrà essere realizzato nel rispetto dell'art.33 delle NTA, in particolare delle seguenti determinazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - “le scarpate devono essere inerbite”, con messa a dimora di specie locali; - “i muri a sostegno della piattaforma stradale devono presentare rivestimento in pietra [...], possibilmente senza copertine cementizie sommitali”: si ritengono a tal fine compatibili i pannelli prefabbricati con rivestimento in pietra previsti in progetto, purché texture e colore delle superfici a vista si presentino simili alla pietra locale; <p>L'intervento dovrà inoltre essere realizzato nel rispetto dell'art.21, comma 1), lett. b) delle Norme Tecniche di attuazione del PTP, nello specifico: La sezione trasversale della carreggiata, intesa come spazio compreso tra le due strisce bianche, non dovrà avere sezione superiore a 5,75 m;</p> <p><u>Indirizzi progettuali</u> Conseguentemente al ridimensionamento della carreggiata di cui alla precedente prescrizione, si chiede la riduzione di entrambe le banchine alla larghezza di 0,50 m, uniformando tale sezione lungo tutto il tracciato della nuova viabilità. Si chiede inoltre la soppressione del parapetto di separazione tra il marciapiede ed il camminamento di servizio sul lato est del sovrappasso e l'ampiamiento della larghezza del marciapiede a m. 2,50 al fine di renderlo ciclopeditonale.</p> <p>Inoltre, esaminata la sezione di dettaglio del nuovo sovrappasso e riscontrata la previsione di tre cavidotti Dn200 sotto il marciapiede lato destro, dei quali non è specificata la funzione, si chiede di destinarli alla risoluzione delle interferenze di seguito elencate ed evidenziate anche in sede di sopralluogo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presenza di una condotta dell'acquedotto per collegamento pozzi esistenti a fondo valle, - Previsione di posa della nuova rete gas metano, affidata a Italgas, delle quale sono in corso le procedure autorizzative, - Attraversamento rete fibra di Inva s.p.a, prevedendo ove necessario gli opportuni adeguamenti delle sezioni e della tipologia di cavidotto, in funzione delle specifiche esigenze. <p><u>PASSAGGIO A LIVELLO al km 89+983 OOCC</u> In relazione al posizionamento delle controsagome si chiede che lo stesso sia concordato con l'Amministrazione scrivente in sede di redazione del progetto esecutivo.</p>

Saint Christophe	DGR 917/2022 del 11/08/2022	<p>In fase di progettazione esecutiva dovranno essere approfondite le seguenti richieste:</p> <p>per la parte edile:</p> <ul style="list-style-type: none"> · realizzare un pozzetto di dimensioni 150 x 150 con chiusino in ghisa sferoidale classe D400 tondo con passo pari a 60 cm. e piastra in calcestruzzo (A); · realizzare una cabina 2,50 x 3,00 con chiusino in ghisa sferoidale classe D400 tondo con passo pari a 60 cm e piastra in calcestruzzo (B); · intervenire sulla cabina esistente (C) al fine di effettuare i ribaltamenti; · garantire l'accesso dei privati ai fabbricati che hanno accesso lungo la i tratti privati di strada paralleli alla ferrovia; <p>per la parte idraulica esistente:</p> <ul style="list-style-type: none"> · nella tubazione prevista DN 1000 ospitare il canale irriguo da intercettare; · nella tubazione prevista DN 400 ospitare la fognatura comunale da intercettare · prevedere una Camicia in acciaio DN 250 mm per ospitare un Tubo PEAD PN16 - DN 180; · prevedere una Camicia in acciaio DN 200 mm per ospitare un Tubo PEAD PN16 - DN 140; · prevedere all'interno di una delle camicie sopra definite una cavo dati schermato in rame 2/6 fili per dati del telecontrollo; · posizionare sulle condotte n. 2 x Saracinesche Hawle Cuneo gommato DN 150 mm in pozzetto C e B; · posizionare sulle condotte n. 2 x Saracinesca Hawle Cuneo gommato DN 125 mm in pozzetto C e B; · posizionare sulle condotte n. 2 x Saracinesca Hawle Cuneo gommato DN 100 mm in pozzetto B e A; · sfiati e scarichi per le condotte con profili altimetrici compromessi; <p>ed inoltre per il progetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> · prevedere una Camicia in acciaio DN 200 mm per ospitare un Tubo PEAD ad uso irrigazione rurale; <p>in linea generale</p> <ul style="list-style-type: none"> · le tubazioni dovranno garantire i servizi anche durante la fase di cantiere; infatti non sarà consentito, salvo per brevissimi periodi di poche ore, interrompere il flusso acquedottistico e fognario. Si consiglia vivamente di realizzare una trincea per intercettare le tubazioni e le reti per poi procedere con i ribaltamenti su reti provvisorie. Si dovranno posizionare le tubazioni definitive durante l'esecuzione dei lavori dell'impalcato e successivamente procedere a ribaltare le tubazioni provvisorie su quelle definitive già posizionate; · il costo stimato da prevedere per le condotte provvisorie e definitive ammonta ad 80.000 oltre IVA per un totale stimato di 100.000 da definire nel dettaglio prima dell'esecuzione dei lavori mediante richiesta specifica alla ditta a cui è affidato il servizio di manutenzione e gestione dell'acquedotto e rete fognaria comunale; · vi è la presenza non gestita da questo Ente di rete Fibra ottica INVA/TELECOM, della rete gas MP di ITALGAS e rete elettrica gestita da CEG che dovranno essere opportunamente risolte evitando potenziali disservizi alla popolazione; <p>possibilmente prevedere un collegamento pedonale provvisorio al fine di consentire il passaggio di persone nel tratto tra la rotonda di Meysattaz i fabbricati sottesi alla strada Rue Grande-Charrière/palazzo RAI;</p>
REGIONE PIEMONTE	D.G.R. n. 12 - 6005	<p>Essendo il quantitativo di materiali litoidi necessari inferiore alle soglie di cui all'art. 13 comma 1 della L.R. 23/2016, non è necessario formulare osservazioni o prescrizioni particolari nella specifica fase autorizzativa in corso, tuttavia quale specificazione in fase di redazione del progetto esecutivo si richiede di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. indicare le quantità di fabbisogni di materiali inerti e la destinazione dei materiali inerti scavati suddividendole per territori regionali; 2. di determinare il massimo riutilizzo del materiale scavato all'interno del cantiere, sia per quanto riguarda il terreno di scotico che per le terre e rocce da scavo; 3. per i materiali inerti da acquisire esternamente, in un'ottica di tutela dei giacimenti, si richiede di privilegiare, per quanto possibile, l'utilizzo di materiali riciclati;

<p>REGIONE PIEMONTE</p>	<p>D.G.R. n. 12 - 6005</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nella fase successiva di progettazione inserire nella relazione geologico-tecnica una dichiarazione che attesti che le attuali condizioni di dissesto sono compatibili con la realizzazione delle opere, se connesse ai fenomeni di idrogeologici – erosione con gli scenari evolutivi della dinamica fluviale legati all’impatto delle stesse opere sul territorio, con la pericolosità ed il rischio per le aree contermini e per l’insediamento di che trattasi, tenuto conto della particolare ubicazione, in area a rischio (ved. Elaborato di progetto NT2600D69RGGE0001001A _ Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica vers. Febbraio 2022) delle opere previste precisando altresì che “gli interventi previsti debbono assicurare il mantenimento e il miglioramento delle condizioni di drenaggio superficiale dell’area, l’assenza di interferenze negative con il regime delle falde freatiche presenti”; 2. effettuare tutte le verifiche del caso, da parte dei soggetti attuatori e/o interessati all’esecuzione degli interventi in progetto, al fine di sottoscrivere l’atto liberatorio che escluda ogni responsabilità dell’amministrazione pubblica in ordine a eventuali futuri danni a cose e/o persone comunque derivanti dal dissesto idraulico delle aree in argomento, secondo quanto previsto dall’art. 18, comma 7 delle N.A. del PAI. 3. A titolo collaborativo si evidenzia che alcune aree demaniali, tutelate dal R.D. 523/1904 e s.m.i., risultano di competenza dell’A.I.Po e pertanto dovrà essere richiesto il parere tecnico-idraulico a quest’ultima. 4. Infine ed in tutt’uno con il Provvedimento finale, si richiede che la ditta proponente prenda contatto con il Settore Tecnico Regionale Città Metropolitana di Torino, prima dell’inizio dei lavori interessanti aree del demanio idrico , per meglio definire il rilascio delle Concessioni Demaniali ai sensi della l.r. n 12 del 18/05/2004 e s.m.i. e relativo Regolamento n. 14/R/2004 e s.m.i. A tal fine il richiedente dovrà allegare gli estratti di mappa catastale (limitatamente alle aree interessate dai lavori) sovrapponendo graficamente le opere interessanti le aree del demanio idrico dello Stato, avendo cura di indicare i nomi dei rii/fiumi/torrenti ed allegando altresì una tabella riepilogativa del tipo di attraversamento (staffaggio a ponte, sub-alveo od aereo) e del Comune nel quale vi ricadono. Dovrà essere specificato se trattasi di occupazione temporanea o definitiva di aree appartenenti al demanio idrico dello Stato. Si porta a conoscenza che nel caso di attraversamenti di ponti dovrà essere rispettato quanto previsto dalla Determina Dirigenziale n. 431 del 23 febbraio 2016 “Misure di semplificazione per il rilascio di autorizzazione idraulica e della concessione demaniale per l’attraversamento di corsi d’acqua demaniali con linee tecnologiche ed infrastrutture lineari a rete su manufatti esistenti”.
<p>REGIONE PIEMONTE</p>	<p>D.G.R. n. 12 - 6005</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Con riferimento alla scelta progettuale presentata per la risoluzione dell’interferenza tra i lavori di elettrificazione e l’esistente cavalcavia sulla SS26 in uscita da Ivrea verso Aosta, che prevedeva la chiusura per un periodo di circa 8 mesi, deviando i traffici su strade locali, il progetto definitivo dovrà essere modificato, in accordo con quanto contenuto nella nota RFI, acquisita agli atti con prot. n. 34370 del 08.08.2022, in recepimento alle criticità rappresentate circa le ricadute di tale scelta progettuale sulla viabilità esistente e sugli eventuali vincoli da porre alla tipologia di transiti, a favore di una soluzione progettuale che preveda un intervento sulla livelletta del binario, agendo su quest’ultima con significativi interventi di consolidamento ai piedi della galleria, per uno sviluppo di circa 100 metri al suo interno, consentendo la non demolizione del cavalcaferrovia stradale esistente, con risoluzione delle criticità connesse all’intervento ferroviario; 2. Per quanto attiene i lavori di innalzamento della viabilità di Corso Cavour all’altezza di via Riva, in Comune di Ivrea, nel corso della procedura sono state presentate da RFI alcune proposte migliorative e mitigative connesse al nuovo assetto viabilistico all’altezza di Piazza Perrone, per cui si demanda al Comune di Ivrea la scelta della soluzione progettuale, che dovrà essere acquisita da RFI nelle successive fasi progettuali; 3. Preso atto che con nota acquisita agli atti con prot. n. 34370 del 08.08.2022, RFI ha manifestato la propria disponibilità a valutare proposte di interventi mitigativi/compensativi per il Comune di Ivrea, all’altezza di Corso Cavour, si richiede che le stesse siano approfondite nelle successive fasi progettuali, congiuntamente alla competente Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio; 4. Qualora si concretizzino le condizioni per un ripristino del raccordo, oggi non attivo, a servizio dell’area industriale posta a circa 1,5 km dalla stazione di Borgofranco d’Ivrea, RFI dovrà assicurare il derivante attrezzaggio impiantistico della stazione, nel rispetto della normativa vigente in materia di gestione dei raccordi ferroviari, di accesso alla rete ferroviaria nazionale nonché di risoluzione delle interferenze derivanti dalla circolazione dei convogli sul binario di raccordo e le viabilità esistenti. 5. Sia verificata, in sede di progetto esecutivo, prima dell’inizio lavori e durante i lavori, l’ottemperanza alle prescrizioni vincolanti impartite con Provvedimento del Ministero dell’Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, (oggi Ministero della Transizione Ecologica – MiTE) Direzione Generale per le valutazioni Ambientali, n. 3907 del 18.02.2011 tramite attivazione, a cura del Proponente, di specifica istanza ex art. 28, c. 3 del D.Lgs.152/2006

<p>Regione Valle d'Aosta - finanze, Innovazione, Opere Pubbliche e Territorio</p>	<p>6601/PT del 09/06/2022</p>	<p>Comuni di Saint-Marcel e di Quart: Il rifacimento, con adeguamento planoaltimetrico dei cavalcavia delle strade comunali e dei tratti di connessione alla viabilità limitrofa, costituisce individuazione di viabilità pubblica in previsione. Con riferimento alle medesime opere, si prescrive che la sezione trasversale della 3 carreggiata stradale, come definita all'articolo 99, comma 2 della l.r. 11/1998, sia resa coerente con le disposizioni dell'articolo 21 delle norme di attuazione del PTP e pertanto ricondotta ad una larghezza massima di metri 5,75, oltre ad eventuali altre superfici necessarie alla contestuale realizzazione di una viabilità pedonale o ciclabile. Infine si evidenzia che non è ammissibile l'intervento edilizio di demolizione e ricostruzione delle due passerelle pedonali ferroviarie poste nel Comune di Quart e nel Comune di Fénis in quanto, a seguito della verifica di interesse culturale di cui ai provvedimenti prot. 10605/bc/vinc e prot. 10603/bc/vinc del 27/12/2021, le stesse sono state classificate strutture di pregio storico e culturale ai sensi della disciplina urbanistica regionale l.r. n. 11/1998.</p>
<p>Regione PIEMONTE</p>	<p>PEC del Settore scrivente prot. 224001</p>	<p>- sia verificata, in sede di progetto esecutivo, prima dell'inizio lavori e durante i lavori, l'ottemperanza alle prescrizioni vincolanti impartite con Provvedimento del Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, (oggi Ministero della Transizione Ecologica – MiTE) Direzione Generale per le valutazioni Ambientali, n. 3907 del 18.02.2011 tramite attivazione, a cura del Proponente, di specifica istanza ex art. 28, c. 3 del D.Lgs.152/2006; - siano ottemperate sul progetto in epigrafe, le prescrizioni contenute nel parere di competenza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, espresso ai sensi dell'art. 215, comma 3, del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.</p>
<p>Comune di Saint Marcel</p>	<p>Parere del 5/08/2022</p>	<p>Il progetto prevede la traslazione del tracciato della viabilità di accesso e del sovrappasso verso Ovest (sottozona Eg19 del PRG), interessando alcuni terreni agricoli per i quali sarà necessario prendere contatti con i relativi proprietari.</p> <ul style="list-style-type: none"> •La soluzione ipotizzata supera la problematica della gestione del sedime dell'attuale strada comunale di accesso alla stazione ferroviaria, che a questo punto non dovrà più essere dismesso e rimarrà funzionale alla gestione e manutenzione del sifone. •Si chiede di conoscere se, in virtù della soluzione progettuale in variante, durante le operazioni di cantierizzazione ed esecuzione dell'opera, l'accesso veicolare per le attività e le abitazioni poste sul lato Nord della ferrovia verrà garantito utilizzando la viabilità ed il sovrappasso esistenti o se sia stato considerato il ripristino del passaggio a livello attualmente dismesso. •Si chiede di conoscere se in fase di cantierizzazione e realizzazione dell'opera l'Area Tecnica AT09 e l'Area di stoccaggio AS10 interesseranno le aree già ipotizzate nella progettazione preliminare. •Si chiede inoltre di sapere – a lavori ultimati – a quale soggetto verrà trasferita la titolarità dell'intera opera o di parte di essa e le incombenze che ne conseguiranno (accessibilità, manutenzione, responsabilità, ecc.). •Per la realizzazione si richiama ad ogni buon conto quanto previsto dal PTP (Piano Territoriale Paesistico) della Valle d'Aosta che all'art. art. 21, comma 1 lettera b) prevede: "le sezioni trasversali della carreggiata devono essere congruenti con il volume di traffico atteso sulla base di corretti calcoli previsionali e, comunque, non superiori a metri 5,75 nei tronchi della rete stradale extraurbana, non appartenenti a strade statali e regionali".

<p>Regione Valle d'Aosta - Settore Viabilità</p>	<p>DGR 917/2022 del 11/08/2022</p>	<p>Viste le osservazioni del comune di Saint-Christophe, in merito all'intervento di cui è caso, e di seguito riportate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizzare un pozzetto di dimensioni 150 x 150 con chiusino in acciaio e piastra in calcestruzzo; • Realizzare una cabina 2,50 x 3,00 con chiusino in acciaio e piastra in calcestruzzo; • Intervenire sulla cabina esistente al fine di effettuare i ribaltamenti; • Garantire l'accesso dei privati ai fabbricati che hanno accesso lungo i tratti privati di strada paralleli alla ferrovia. • Nella tubazione prevista DN 1000 ospitare il canale irriguo da intercettare; • Nella tubazione prevista DN 400 ospitare la fognatura comunale da intercettare; • prevedere una Camicia in acciaio DN 250 mm per ospitare un Tubo PEAD PN16 -DN 180; • prevedere una Camicia in acciaio DN 200 mm per ospitare un Tubo PEAD PN16 -DN 140; • prevedere all'interno di una delle camicie sopra definite una cavo dati schermato in rame 2/6 fili per dati del telecontrollo; • posizionare sulle condotte n. 2 x Saracinesche Hawle Cuneo gommato DN 150 mm in pozzetto C e B; • posizionare sulle condotte n. 2 x Saracinesca Hawle Cuneo gommato DN 125 mm in pozzetto C e B; • posizionare sulle condotte n. 2 x Saracinesca Hawle Cuneo gommato DN 100 mm in pozzetto B e A; • sfiati e scarichi per le condotte con profili altimetrici compromessi. • prevedere una Camicia in acciaio DN 200 mm per ospitare un Tubo PEAD ad uso irrigazione rurale. <p>Prima della realizzazione degli interventi di cui è caso dovrà essere richiesta alla Struttura scrivente la necessaria Concessione, nella quale saranno inserite, tra le altre, le seguenti prescrizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) si dovrà trasmettere alla Struttura scrivente, almeno 30 giorni prima dell'inizio dei lavori, il cronoprogramma degli interventi, con la descrizione della viabilità alternativa; 2) le opere accessorie della strada regionale, interessata dai lavori, dovranno essere immediatamente ripristinate. In ogni caso, non dovrà essere compromessa la stabilità delle opere strutturali adiacenti l'intervento, di proprietà dell'Amministrazione regionale; 3) il ripristino di tutte le opere e i manufatti adiacenti manomessi, banchine, cordoli e cunette dovrà essere eseguito a regola d'arte; 4) le caratteristiche dei manufatti e delle opere d'arte utilizzate per staffaggi e ancoraggi non dovranno subire alterazioni nel tempo. Il materiale utilizzato per staffaggi e ancoraggi dovrà essere in Inox o trattato con processo di zincatura a caldo; 5) gli staffaggi non potranno essere realizzati sui cordoli o sulle copertine delle opere d'arte di pertinenza della strada regionale. Le condutture ancorate su manufatti stradali (es murature ecc) dovranno essere posizionate ad una distanza di almeno 30 cm. da cordoli o copertine dei manufatti stessi; 6) le condutture dovranno essere posate a profondità non inferiore a 1 m. rispetto al manto stradale (art. 66 del D.P.R. 495/1992) e dovranno essere identificabili mediante l'apposita georete; 7) il materiale di risulta dovrà essere allontanato contemporaneamente alle operazioni di scavo; 8) si dovrà provvedere alla successiva e tempestiva stesa di conglomerato bituminoso (tappetone) a riempimento sino a raggiungere la preesistente quota del piano viabile, e al ricarica di eventuali avvallamenti che dovessero verificarsi prima della stesa del manto d'usura definitivo; 9) per evitare nel tempo cedimenti del piano viabile, si richiede che la pavimentazione stradale manomessa venga rinforzata con l'utilizzo di conglomerato bituminoso costituito da geogriglia in fibra di vetro, accoppiata durante il processo di produzione mediante cucitura ad un geotessile non tessuto (riferimento: elenco prezzi regionale -S44.D10.010). La geogriglia dovrà essere posizionata provvedendo preliminarmente ad effettuare la fresatura per una profondità di 11 cm. rispetto al piano viabile e per una larghezza pari allo scavo, maggiorata di almeno 20 cm. per lato; 10) il ripristino definitivo dovrà prevedere la successiva fresatura fino alla profondità di 11 cm., quindi la stesa e cilindatura di uno strato di 7 cm. di binder (strato di collegamento) ed uno strato di 4 cm. di tappeto (manto d'usura), opportunamente raccordati alla preesistente pavimentazione e con andamento regolare, per una larghezza pari a metri dieci lineari (ortogonali rispetto al senso di marcia e a cavaliere dell'attraversamento) per gli attraversamenti, e alla mezza careggiata interessata dagli scavi per le percorrenze stradali; 11) gli attacchi dei ripristini, laterali e frontali, dovranno essere preparati con adeguati prodotti, in modo che vi sia una perfetta aderenza tra il ripristino e la pavimentazione preesistente; 12) la configurazione finale del piano viabile a seguito dell'intervento non dovrà presentare alcun dislivello, sia in direzione longitudinale sia in direzione trasversale, rispetto alla configurazione originaria; 13) non dovranno essere realizzati nuovi pozzetti sulla sede stradale; 14) sia durante la realizzazione degli interventi, sia a lavori ultimati, si dovrà evitare, in ogni modo, l'apporto di materiale di qualsiasi natura sulla sede della Strada Regionale;
--	------------------------------------	--

15) l'installazione e la manutenzione di tutta la segnaletica di cantiere, compresi i necessari cartelli di indicazione della viabilità provvisoria, sarà a cura e spese del Concessionario;

16) il ripristino della segnaletica orizzontale e verticale dovrà essere ripristinata, a cura del Concessionario, con adeguati materiali che garantiscano i medesimi requisiti della segnaletica preesistente;

17) l'autorizzazione per l'utilizzo dei manufatti esistenti s'intende fatta entro i limiti della competenza dell'Amministrazione regionale, fatto salvo il diritto di terzi. Qualora non di proprietà dell'Amministrazione regionale, l'utilizzo dei manufatti esistenti dovrà essere preventivamente autorizzata dal proprietario dell'infrastruttura;

18) l'Amministrazione Regionale non potrà essere ritenuta responsabile di eventuali danni e disagi derivanti dall'espletamento del servizio sgombero neve e/o da infiltrazioni di acque provenienti dalla Strada Regionale;

19) al termine dei lavori, il Concessionario dovrà inoltrare alla Struttura Viabilità e Opere Stradali gli elaborati tecnici che riportino il tracciato dell'infrastruttura realizzata, con indicazione delle percorrenze, degli attraversamenti e dei pozzetti eseguiti. Oltre ad una copia cartacea dovrà essere fornito il tracciato in formato digitale, su n. 2 cd/dvd nei formati (.shp) -(.dxf) -(.dwg);

20) dovranno essere adottate le seguenti modalità di produzione dei files che consentano, mediante procedure automatizzate, di accedere alle informazioni desiderate:

a) SHP: Utilizzare una colonna denominata "livello", valorizzata con una delle voci della lista di seguito riportata per i contenuti specifici;

b) DXF/ DWG: Utilizzare come denominazione di "layer / livello" le voci della lista di seguito riportata per i contenuti specifici:

- ACQUEDOTTO
- FOGNATURA
- ILLUMINAZIONE PUBBLICA
- LINEE ELETTRICHE BT -CEG
- LINEE ELETTRICHE BT -DEVAL
- LINEE ELETTRICHE BT -ALTRI GESTORI
- LINEE ELETTRICHE MT -CEG
- LINEE ELETTRICHE MT -DEVAL
- LINEE ELETTRICHE MT -ALTRI GESTORI
- LINEA IN RAME -TIM
- FIBRA OTTICA -CVA
- FIBRA OTTICA -OPEN FIBER
- FIBRA OTTICA -TIM
- FIBRA OTTICA -VDA BROADBUSINESS
- FIBRA OTTICA -ALTRI GESTORI
- TELERISCALDAMENTO
- METANODOTTO -ENI
- METANODOTTO -ALTRI GESTORI
- OLEODOTTO -ENI
- TUBAZIONE DN 75 -PREDISPOSIZIONE
- TUBAZIONE DN 125 -PREDISPOSIZIONE
- TUBAZIONE DN 160 -PREDISPOSIZIONE

Per altri contenuti a corredo dei disegni progettuali che non siano riconducibili ai livelli inseriti nella lista, si lascia libertà di scelta.

21) gli elaborati dovranno essere georeferiti con coordinate di tipo ED50 / UTM zone 32N (EPSG 23032);

22) il Concessionario dovrà trasmettere la suddetta documentazione accompagnata da una dichiarazione che attesti la piena rispondenza tra le opere eseguite e quanto riportato negli elaborati "As Built", predisposti nei vari formati. Qualora nominato, tale dichiarazione dovrà essere certificata dal Direttore dei lavori; Si precisa infine che a lavori eseguiti dovrà essere presentato, alla scrivente Struttura, il collaudo statico del ponte.

Comune di Saint Christophe	Prot 0008785 del 11/07/20	<p>per la parte edile:</p> <ul style="list-style-type: none"> · realizzare un pozzetto di dimensioni 150 x 150 con chiusino in ghisa sferoidale classe D400 tondo con passo pari a 60 cm. e piastra in calcestruzzo (A); · realizzare una cabina 2,50 x 3,00 con chiusino in ghisa sferoidale classe D400 tondo con passo pari a 60 cm e piastra in calcestruzzo (B); · intervenire sulla cabina esistente (C) al fine di effettuare i ribaltamenti; · garantire l'accesso dei privati ai fabbricati che hanno accesso lungo la i tratti privati di strada paralleli alla ferrovia; <p>per la parte idraulica esistente:</p> <ul style="list-style-type: none"> · nella tubazione prevista DN 1000 ospitare il canale irriguo da intercettare; · nella tubazione prevista DN 400 ospitare la fognatura comunale da intercettare · prevedere una Camicia in acciaio DN 250 mm per ospitare un Tubo PEAD PN16 - DN 180; · prevedere una Camicia in acciaio DN 200 mm per ospitare un Tubo PEAD PN16 - DN 140; · prevedere all'interno di una delle camicie sopra definite una cavo dati schermato in rame 2/6 fili per dati del telecontrollo; · posizionare sulle condotte n. 2 x Saracinesche Hawle Cuneo gommato DN 150 mm in pozzetto C e B; · posizionare sulle condotte n. 2 x Saracinesca Hawle Cuneo gommato DN 125 mm in pozzetto C e B; · posizionare sulle condotte n. 2 x Saracinesca Hawle Cuneo gommato DN 100 mm in pozzetto B e A; · sfiati e scarichi per le condotte con profili altimetrici compromessi; <p>ed inoltre per il progetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> · prevedere una Camicia in acciaio DN 200 mm per ospitare un Tubo PEAD ad uso irrigazione rurale; <p>in linea generale</p> <ul style="list-style-type: none"> · le tubazioni dovranno garantire i servizi anche durante la fase di cantiere; infatti non sarà consentito, salvo per brevissimi periodi di poche ore, interrompere il flusso acquedottistico e fognario. Si consiglia vivamente di realizzare una trincea per intercettare le tubazioni e le reti per poi procedere con i ribaltamenti su reti provvisorie. Si dovranno posizionare le tubazioni definitive durante l'esecuzione dei lavori dell'impalcato e successivamente procedere a ribaltare le tubazioni provvisorie su quelle definitive già posizionate; · il costo stimato da prevedere per le condotte provvisorie e definitive ammonta ad \square 80.000 oltre IVA per un totale stimato di \square 100.000 da definire nel dettaglio prima dell'esecuzione dei lavori mediante richiesta specifica alla ditta a cui è affidato il servizio di manutenzione e gestione dell'acquedotto e rete fognaria comunale; · vi è la presenza non gestita da questo Ente di rete Fibra ottica INVA/TELECOM, della rete gas MP di ITALGAS e rete elettrica gestita da CEG che dovranno essere opportunamente risolte evitando potenziali disservizi alla popolazione; · dovrà essere valutata la possibilità di prevedere un collegamento pedonale provvisorio al fine di consentire il passaggio di persone nel tratto tra la rotonda di Meysattaz i fabbricati sottesi alla strada Rue Grande-Charrière/palazzo RAI;
Comune di QUINCINETTO	Prot 2521 del 11/08/2022	<ol style="list-style-type: none"> 1. poiché i terreni ad Est della linea ferroviaria tra i km 45+544 e 45+998 e compresi tra questa e il fiume Dora Baltea risulteranno interclusi in conseguenza alla prevista futura eliminazione dell'esistente passaggio a livello (al km 45+544), con realizzazione in altro progetto di una nuova strada parallela alla ferrovia, posta ad Est rispetto l'esistente binario; tale strada sarà per quanto possibile in adiacenza ai binari e dovrà sovrappassare al km 45+994 la linea ferroviaria per connettersi all'esistente strada comunale (via Stazione) ad Ovest della linea F.S.; pertanto si richiede di valutare l'opportunità di realizzare i pali di sospensione della linea elettrica con basamenti a sbalzo posti sul lato ovest dei binari in modo da consentire la massima prossimità tra bordo strada e binari; 2. Nel tratto ove la linea ferroviaria in trincea è limitrofa a via Stazione, tra i km 45+820 e 45+993, si chiede di valutare l'esigenza di realizzare la protezione indiretta ai contatti accidentali, mediante opportuna barriera bordo strada; 3. sono in fase di avanzato completamento le procedure autorizzative da parte RFI e SAV per realizzare una viabilità comunale parallela alla rete RF tra le progressive 46+155 e 46+372, posta ad Ovest dei binari e in adiacenza agli stessi; si chiede di valutare l'opportunità di realizzare i pali di sospensione della linea elettrica con basamenti a sbalzo posti sul lato est dei binari in modo da consentire la massima prossimità tra bordo strada e binari;

Comune di
QUART

Prot 0008748 del 18/07/2022

INTERVENTO RELATIVO AL PONTE CANALE al km 89+405 OOCC

La Soprintendenza ha ritenuto che la passerella presenti un interesse locale e ne ha disposto la classificazione quale “edificio C – di pregio storico, culturale, architettonico, ambientale”, demandando al P.R.G. del Comune di Quart la gestione della tutela del bene e l’attivazione delle procedure di variante al P.R.G. per recepire la nuova classificazione. Alla luce di quanto sopra si esprime parere urbanistico negativo in relazione all’intervento di demolizione della passerella e costruzione del nuovo ponte-canale.

INTERVENTO RELATIVO AL SOVRAPPASSO al km 91+353 OOCC

Prescrizioni

Gli elaborati di progetto prevedono il rifacimento e adeguamento della strada comunale esistente, con adeguamento del tracciato e della sezione stradale. Tale intervento dovrà essere realizzato nel rispetto dell’art.33 delle NTA, in particolare delle seguenti determinazioni:

- “le scarpate devono essere inerbite”, con messa a dimora di specie locali;
- “i muri a sostegno della piattaforma stradale devono presentare rivestimento in pietra [...], possibilmente senza copertine cementizie sommitali”: si ritengono a tal fine compatibili i pannelli prefabbricati con rivestimento in pietra previsti in progetto, purché texture e colore delle superfici a vista si presentino simili alla pietra locale;

L’intervento dovrà inoltre essere realizzato nel rispetto dell’art.21, comma 1), lett. b) delle Norme Tecniche di attuazione del PTP, nello specifico: La sezione trasversale della carreggiata, intesa come spazio compreso tra le due strisce bianche, non dovrà avere sezione superiore a 5,75 m;

Indirizzi progettuali

Conseguentemente al ridimensionamento della carreggiata di cui alla precedente prescrizione, si chiede la riduzione di entrambe le banchine alla larghezza di 0,50 m, uniformando tale sezione lungo tutto il tracciato della nuova viabilità. Si chiede inoltre la soppressione del parapetto di separazione tra il marciapiede ed il camminamento di servizio sul lato est del sovrappasso e l’ampiamiento della larghezza del marciapiede a m. 2,50 al fine di renderlo ciclopeditonale.

Inoltre, esaminata la sezione di dettaglio del nuovo sovrappasso e riscontrata la previsione di tre cavidotti Dn200 sotto il marciapiede lato destro, dei quali non è specificata la funzione, si chiede di destinarli alla risoluzione delle interferenze di seguito elencate ed evidenziate anche in sede di sopralluogo:

- Presenza di una condotta dell’acquedotto per collegamento pozzi esistenti a fondo valle,
- Previsione di posa della nuova rete gas metano, affidata a Italgas, delle quale sono in corso le procedure autorizzative,
- Attraversamento rete fibra di Inva s.p.a, prevedendo ove necessario gli opportuni adeguamenti delle sezioni e della tipologia di cavidotto, in funzione delle specifiche esigenze.

PASSAGGIO A LIVELLO al km 89+983 OOCC

In relazione al posizionamento delle controsagome si chiede che lo stesso sia concordato con l’Amministrazione scrivente in sede di redazione del progetto esecutivo.

Comune di PONT SAINT MARTIN	Prot. n° UT/8384 del 3/08/2022	<p>Viene prescritto quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - che non vi siano interferenze fra il progetto di elettrificazione e il progetto per la “realizzazione della pista ciclabile dei comuni di Pont-Saint-Martin e Donnas”, di cui al parere favorevole espresso con nota PEC prot. n. RFI-DI.T.TO.ING\A0011\P12022\0001762 del 17/03/2022 assunta al Civico Protocollo al n. 3158 in data 18/03/2022; - che le controsagome in corrispondenza dei passaggi a livello siano realizzate tenuto conto di: <ul style="list-style-type: none"> a) presenza di un canale aperto in cls di scolo e raccolta delle acque bianche, sul lato est di via San Giorgio Dora, dove dovrebbe essere posizionata la controsagoma in corrispondenza del PL 48+222. Si propone la realizzazione della controsagoma mantenendo il canale e realizzando il plinto di supporto a fianco, come rappresentato nell'allegata sezione di risoluzione interferenze; b) presenza di un muro di sostegno, sul lato est della strada comunale, dove dovrebbe essere posizionata la controsagoma in corrispondenza del PL PL 49 + 264. Si propone la realizzazione della controsagoma “zoppa”, con suo inserimento direttamente nella testata del muro di sostegno, come rappresentato nell'allegata sezione di risoluzione interferenze.
Comune di NUS		<p>E' stata recepita la soluzione proposta dal Comune di incrementare il parcheggio pertinenziale variando la viabilità. Considerato già il grande afflusso attuale e la prospettiva di un ulteriore incremento dovuto sia ai lavori di riqualificazione sia all'intenzione dei Comuni di Nus, Fenis e Saint Marcel di collegare la stazione alla pista ciclabile, come meglio indicato nelle planimetrie progettuali già inviate in precedenza, i parcheggi previsti sono da ritenersi una dotazione minima. Certo è che la soluzione di arretrare il muretto esistente a monte del piazzale, consentirebbe di avere un maggior spazio a disposizione della struttura.</p> <p>Dagli elaborati pervenuti non si rileva invece nessuna soluzione in merito alla realizzazione di adeguati servizi igienico-sanitari a disposizione degli utenti. Come già sottolineato in occasione del sopralluogo, già attualmente questa carenza determina situazioni di sporcizia e degrado, situazione che dev'essere assolutamente risolta nell'intervento di riqualificazione. In considerazione del fatto che la batteria di servizi (disabili+uomini+donne) non può trovare locazione all'interno della struttura, si suggerisce la realizzazione di un piccolo corpo (anche prefabbricato) a tale scopo dedicato nell'area posta a ponente dell'edificio, al fine di conservare l'integrità del volume storico e risolvere in maniera semplice ed accessibile la problematica.</p>
Comune di IVREA	C.E379 - - 1 - 2022-08-10 - 0029883	<ul style="list-style-type: none"> - le opere di mitigazione su piazza Perrone presentate il 27/07/2022 sono state apprezzate nelle differenti proposte, e soprattutto si è riscontrato un approccio interessante nel processo di valorizzazione dell'area; - similmente si esprime soddisfazione per quanto comunicato nella nota di RFI del 05/08/2022 con cui si è stati informati dell'individuazione di una soluzione che non preveda alcuna lavorazione sull'uscita della galleria in prossimità di via Aosta, eliminando quindi ogni criticità durante il cantiere. <p>Per questo motivo, come già comunicato negli incontri intercorsi, si ritiene che un progetto compensativo adeguato possa prevedere la sistemazione strutturale del lungo Dora e la realizzazione di una infrastruttura per l'attraversamento pedonale sulla Dora.</p>
Comune di BARD		<p>Per la realizzazione dell'intervento si richiama ad ogni buon conto quanto previsto dal PTP (Piano Territoriale Paesistico) della Valle d'Aosta;</p> <p>La parte dei lavori del progetto in esame interessa, nel comune di Bard, una zona esterna al centro cittadino, posta tra una zona poderale e la S.S. 26, di conseguenza lo stesso pare non incidere direttamente sul territorio o sugli aspetti urbanistici;</p> <p>Si chiede di comunicare, a lavori ultimati, a quale soggetto verrà trasferita la titolarità dell'intera opera o di parte di essa e le incombenze che ne conseguiranno (accessibilità, manutenzione, responsabilità, ecc.).</p>
ATIVA	ATV/ORD355 9/2022/U del 22/08/2022	<p>Nei tratti prossimi alla proprietà autostradale, si prescrive che i pali vengano posizionati, rispetto al confine della proprietà suddetta, ad una distanza maggiore dell'altezza del palo stesso.</p> <p>Nel corso dei lavori autorizzati RFI resterà in ogni caso l'unica ed esclusiva responsabile della sicurezza dei propri lavoratori anche con riferimento alla valutazione del rischio in fascia di rispetto autostradale, dei dipendenti dell'ATIVA e di terzi, utenti autostradali inclusi.</p> <p>In ogni caso durante l'esecuzione degli interventi non dovranno essere interessate le pertinenze autostradali.</p>

MOTRA	S_CIRCON/Ind. cl. 10.6.6/501	<p>ESPRIME NULLA CONTRO alla realizzazione dell'intervento, a condizione che nelle successive fasi di progettazione e realizzazione dell'opera, siano rispettati i seguenti vincoli e prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> -venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del Decreto Legislativo n. 66 del 15 marzo 2010 - modificato dal decreto legislativo n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto Infrastrutture (Ufficio B.C.M. del 5° Reparto Infrastrutture in Padova). Una copia del Verbale di Costatazione, rilasciato dal predetto Reparto, dovrà essere inviata anche al Comando Militare Territoriale competente; -siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica", la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60 KV; -sia garantito il transito dei mezzi/sistemi d'arma in dotazione alle Forze Armate marcianti in maniera autonoma ovvero caricati sui c.d. "complessi traino", ovvero, in caso di sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri, sia osservato quanto disposto dal Decreto Ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990; -sia osservato il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.
DEVAL	DEVAL_DIG/P/2022/0002750 - 09/05/2022	<p>-CONNESSIONI RETE ELETTRICA DEVAL:</p> <p>A riguardo si necessita di ricevere con congruo anticipo (minimo 24 mesi) le richieste di allacciamento (una per ciascuna posizione), specificando nel dettaglio se le forniture (stante la loro natura) devono essere contro alimentabili da rete DEVAL e nel caso se la linea di riserva può attestarsi allo stesso impianto primario o se è richiesta la rialimentazione con linea di riserva attestata ad impianto primario diverso. Il corrispettivo per le linee di riserva sarà valorizzato a spesa relativa, definita all'articolo 1.1 del Testo Integrato delle condizioni economiche per l'erogazione del servizio di connessione (TIC). Per ogni punto di consegna dovrà esser messo a disposizione di DEVAL un locale di consegna nel rispetto della normativa vigente CEI 0-16 e delle Regole Tecniche di Connessione di DEVAL.</p> <p>-INTERFERENZE CON LA RETE ELETTRICA DEVAL:</p> <p>Riscontriamo che i lavori interferiscono con le nostre linee elettriche aeree ed interrate a media e bassa tensione. Qualora vengano ravvisate condizioni per cui i nostri impianti risultassero incompatibili con l'opera da realizzare e/o le attività di cantiere, dovrà essere formulata una specifica richiesta di spostamento utilizzando l'apposita modulistica reperibile sul nostro sito www.devalspa.it. Premettiamo che trattandosi di una attività soggetta ad autorizzazioni sia pubbliche che private, i tempi di spostamento non sono a priori determinabili.</p>
SUB-ATO MONTE EMILIUS PIANA D'AOSTA	Prot. n. 1146 del 23/06/2022	<p>Essendo i tubi camicia di protezione del collettore fognario in acciaio ed alcune apparecchiature presenti nell'area del depuratore di Saint Marcel realizzati nel medesimo materiale, dovranno essere minimizzate le correnti vaganti.</p>

SAV	1926/DT del 02/09/2022	<p>Relativamente al parere pervenuto con nota prot. 1926/DT del 02/09/2022, in fase di progettazione esecutiva dovranno essere approfonditi dal punto di vista tecnico e normativo gli aspetti realizzativi legati alle barriere di protezione e reti antilancio sulle opere di attraversamento di competenza SAV.</p> <p>Il progetto esecutivo degli interventi previsti presso la stazione ferroviaria di Nus dovrà essere corredato di uno specifico studio volto a dimostrare la compatibilità di tali interventi con le previsioni di cui agli artt. 35, comma 5, e 36, comma 4, della LR 11/1998 e della DGR n. 2939 del 10.10.2008.</p> <p>Negli elaborati relativi al nuovo sottopasso pedonale ed alle nuove opere di sostegno previste presso la stazione ferroviaria di Nus, il progetto esecutivo dovrà dettagliare, mediante l'inserimento di opportune sezioni trasversali per ogni opera e nelle varie fasi esecutive previste, la distanza delle opere rispetto al muro di controripa all'autostrada A5 e l'entità degli scavi e degli sbancamenti necessari per l'esecuzione delle predette opere. Gli elaborati esecutivi di calcolo del nuovo sottopasso pedonale e delle nuove opere di sostegno dovranno altresì dimostrare che la realizzazione di tali nuove opere non comporti criticità nei confronti del muro di controripa all'autostrada A5.</p> <p>Il progetto esecutivo dovrà contenere la verifica idraulica del predetto manufatto SAV per accertarne l'adeguatezza nei confronti delle portate che verranno captate dal nuovo sistema di smaltimento acque superficiali della banchina nord ed il piazzale della stazione. Tale verifica idraulica dovrà essere condotta considerando che, nel medesimo manufatto idraulico $\Phi 100\text{cm}$ di competenza SAV sottopassante l'autostrada, confluisce anche la portata della fognatura interrata acque bianche di cui alla convenzione FERSERVIZI S.p.A. tra RFI S.p.A. e SAV S.p.A. del 28.05.2009.</p> <p>Il progetto esecutivo dovrà dettagliare quale sia il recapito finale delle acque che convoglieranno nel fosso trapezoidale ed il relativo dimensionamento idraulico, che dovrà garantire l'assenza di ogni rischio di allagamento del sottostante tratto autostradale.</p> <p>Si richiede di ricevere, per l'espressione di competenza, il summenzionato cronoprogramma degli spostamenti, non rinvenibile nella documentazione progettuale messa a disposizione per la procedura di Conferenza di Servizi.</p> <p>Si dovrà assicurare che l'intervento di elettrificazione della tratta ferroviaria Ivrea – Aosta non introduca limitazioni e/o preclusioni alle attività di carattere ispettivo, manutentivo e migliorativo che SAV S.p.A. è tenuta ad attuare, ai sensi delle vigenti disposizioni normative e convenzionali, sulle opere d'arte di competenza nel suo ruolo di Ente gestore dell'autostrada A5 Quincinetto - Aosta.</p>
-----	------------------------	--