

INDICE

1. PREMESSA	2
2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	2
3. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA IN DISSESTO	3
4. INQUADRAMENTO NORMATIVO PAESAGGISTICO	6
5. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	8

1. PREMESSA

Il dissesto oggetto del presente progetto sulla S.P. 61 "Tufo - Gazzano – Ponte Dolo" al km 0+330 in prossimità di Gazzano in comune di Villa Minozzo, avvenuto a seguito degli eventi meteorologici particolarmente intensi che hanno interessato il territorio montano della provincia di Reggio Emilia, verificatisi nei primi giorni di febbraio 2019. I detti eventi meteorologici hanno attivato una frana di valle che ha causato il cedimento completo della banchina e di parte della sede stradale. Il movimento franoso interessa per un tratto di circa 30 metri la strada provinciale.

A causa di quanto sopra descritto, nel tratto di strada interessato dal dissesto, per garantire il transito dei veicoli in condizioni di sicurezza è stato istituito un senso unico alternato a vista, introducendo il limite di velocità a 30 km/h.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il dissesto avvenuto lungo la SP 61 "Tufo – Gazzano – ponte Dolo" al km 0+330, nel tratto di strada provinciale in prossimità della località di Gazzano in comune di Villa Minozzo (Figura 1).

Il tratto di strada provinciale interessata dal movimento franoso si snoda sul versante esposto in direzione sud-est, ad una quota altimetrica di circa 975 metri s.l.m. (Lat. 44.273721° e Long. 10.489748°), e appartenente al bacino della T. Dolo, che scorre alla base del pendio interessato dal dissesto (a una distanza dall'area d'intervento di circa 1000 metri).

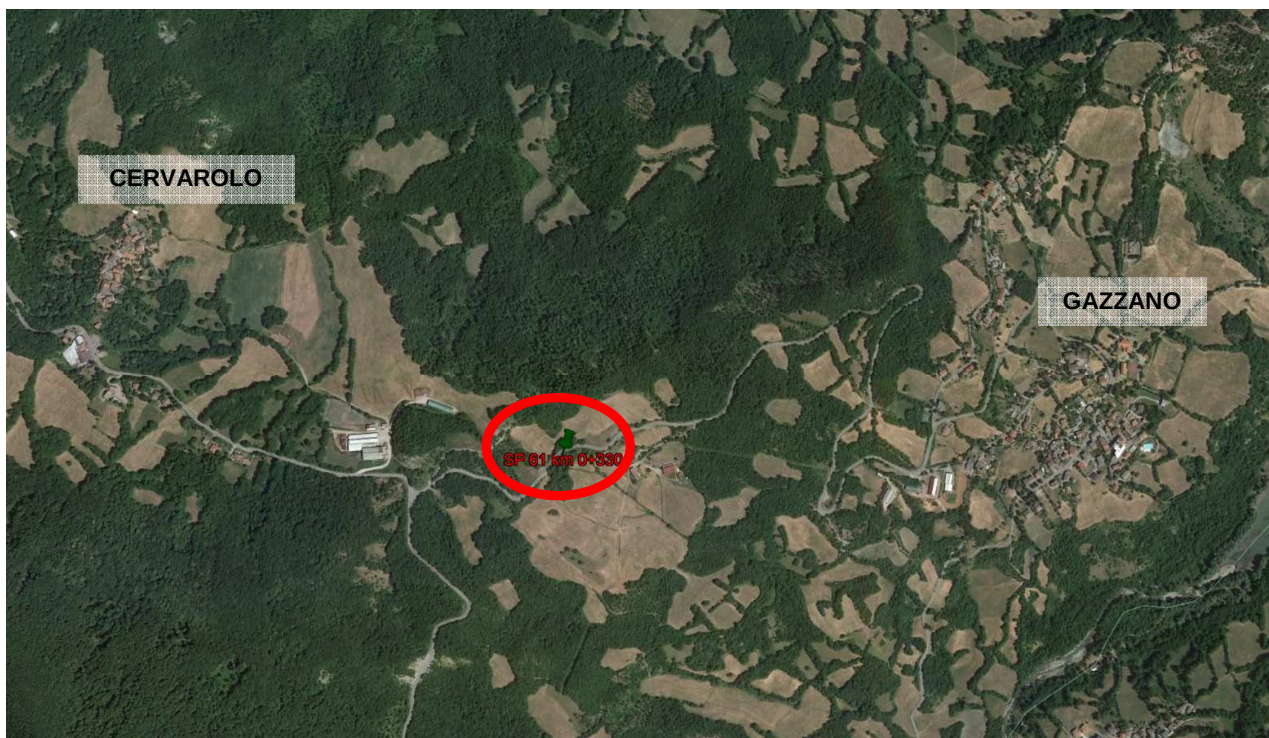


Figura 1 – Individuazione dell'area in dissesto da immagine dall'alto e delle località più vicine.

L'opera di sostegno in progetto ricade prevalentemente all'interno delle aree del patrimonio stradale provinciale e in parte nel mappale 754 del foglio 127 del catasto del comune di Villa Minozzo.

Si precisa inoltre come il tratto di strada al km 0+330 della SP 61, dove sarà realizzata l'opera di consolidamento/sostegno, non è stato indicato come strategico ai fini di Protezione Civile.

3. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA IN DISSESTO



Foto 1 – Vista da ovest del dissesto che ha interessato la scarpata di valle, durante le fasi di istituzione del senso unico alternato a vista con limitazione della velocità (02/02/2019).



Foto 2 – Particolare dell'evoluzione del dissesto lungo la scarpata di valle, con cedimento completo della banchina stradale (05/02/2019).



Foto 3 – Vista da est del dissesto che ha interessato la scarpata di valle (18/04/2019).



Foto 4 – Vista da valle del colamento del terreno franato lungo il pendio (18/04/2019).

Dalla cartografia Geologica della Regione Emilia-Romagna disponibile on-line sul sito della Regione (cfr. Figura 2), si deduce che l'area in dissesto è un'attivazione della frana quiescente per

colamento già cartografata, i depositi presenti nel più immediato contorno dell'area interessata sono:

- deposito di frana quiescente per colamento di fango (a2d): deposito gravitativo senza evidenze di movimenti in atto o recenti, alla data del rilevamento o dell'aggiornamento. Generalmente si presenta con profili regolari, vegetazione con grado di sviluppo analogo a quello delle aree circostanti non in frana, assenza di terreno smosso e assenza di lesioni recenti a manufatti, quali edifici o strade. Per queste frane sussistono oggettive possibilità di riattivazione poiché le cause preparatorie e scatenanti che hanno portato all'origine e all'evoluzione del movimento gravitativo non hanno, nelle attuali condizioni morfoclimatiche, esaurito la loro potenzialità. Sono quindi frane ad attività intermittente con tempi di ritorno lunghi, generalmente superiori a vari anni. Rientrano in questa categoria anche i corpi franosi oggetto di interventi di consolidamento, se non supportati da adeguate campagne di monitoraggio o da evidenze di drastiche modifiche all'assetto dei luoghi;
- argilliti variegate con calcari (AVC): argille intensamente tettonizzate, argilliti - unità costituite in prevalenza da argille che a causa della loro storia tettonica risultano intensamente piegate e fratturate dalla scala dell'affioramento fino alla scala del campione ("argille scagliose").

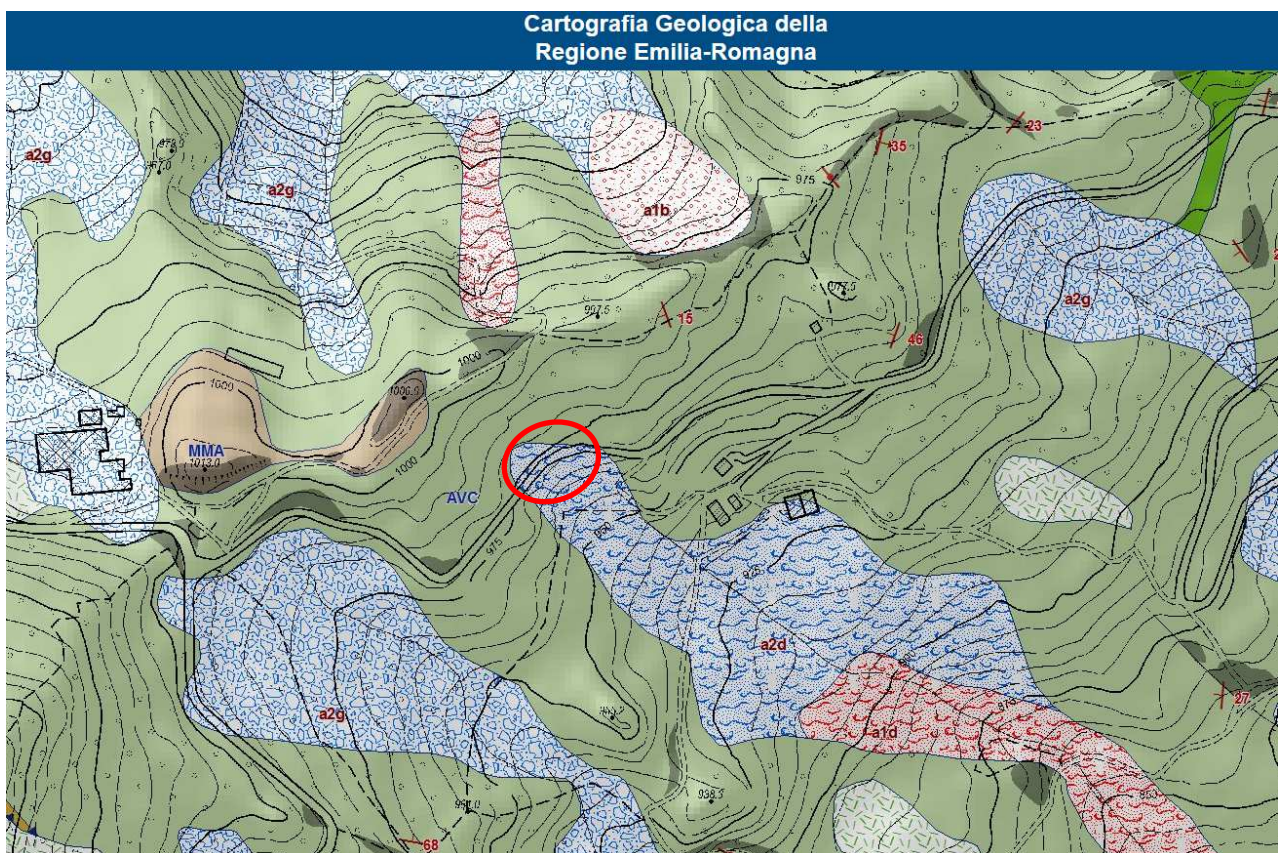


Figura 2 - Estratto della Cartografia Geologica della Regione Emilia-Romagna, per l'area interessata dal dissesto.

4. INQUADRAMENTO NORMATIVO PAESAGGISTICO

Dall'estratto della "Carta dei beni paesaggistici del territorio provinciale" del PTCP della Provincia di Reggio Emilia – TAV P4 SUD - (v. Figura 3), è riportato il T. Dolo (n° 3 numero non visibile in Figura 3). L'area d'intervento per la sistemazione del dissesto sulla SP 61 al km 0+330, è ubicata a una distanza superiore a 150 metri dal T. Dolo.

Dalla Figura 3 si nota come l'area d'intervento lungo la sede stradale ricade parzialmente nell'area denominata "boschi".

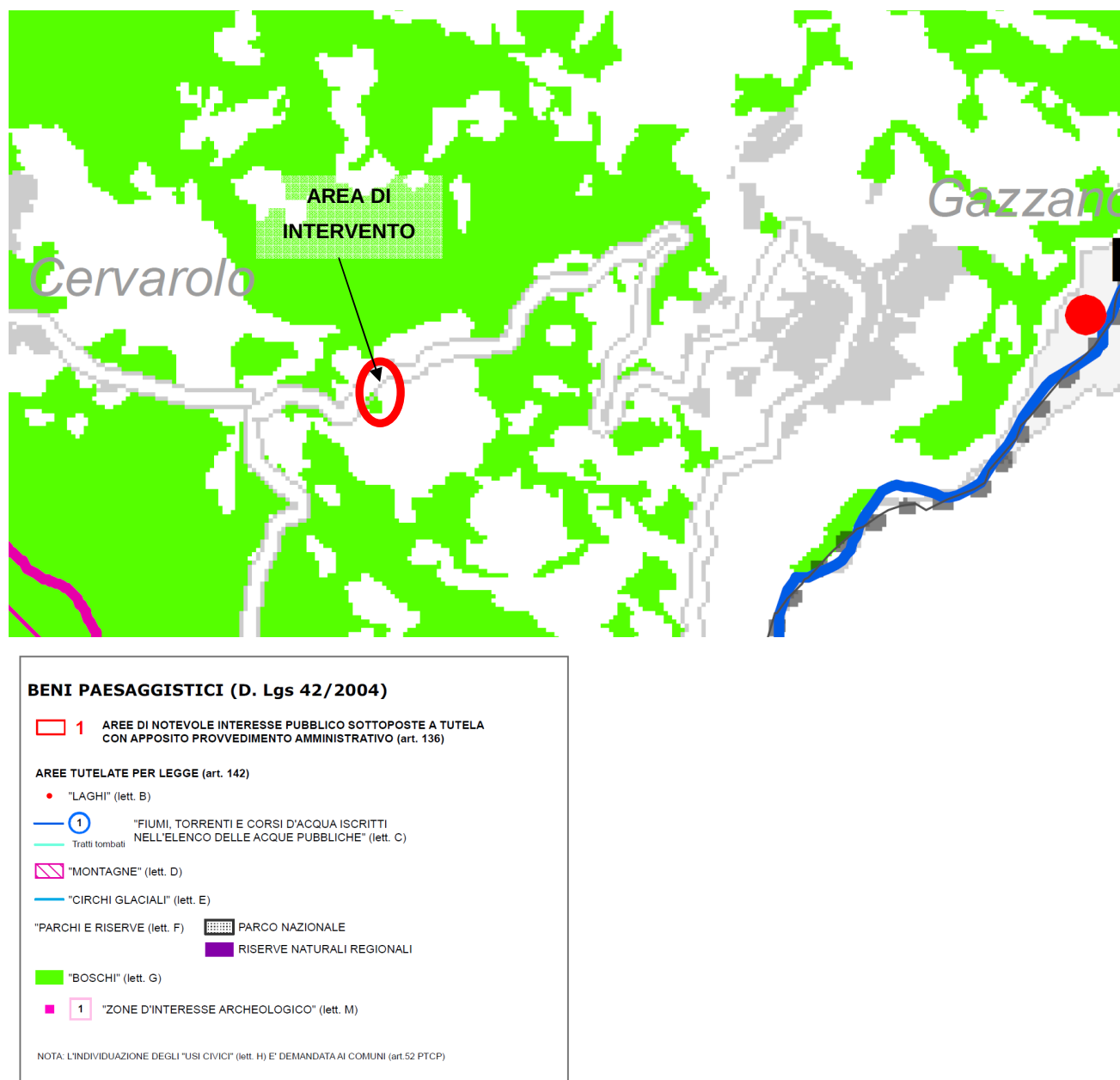


Figura 3 – Estratto della "Carta dei beni paesaggistici del territorio provinciale" del PTCP della Provincia di Reggio Emilia – TAV P4 SUD e relativa legenda.

Dalla Figura 4 si nota come dal punto di vista naturalistico l'area d'intervento ricade nel SIC-ZPS IT4030005 Abetina Reale, Alta Val Dolo.

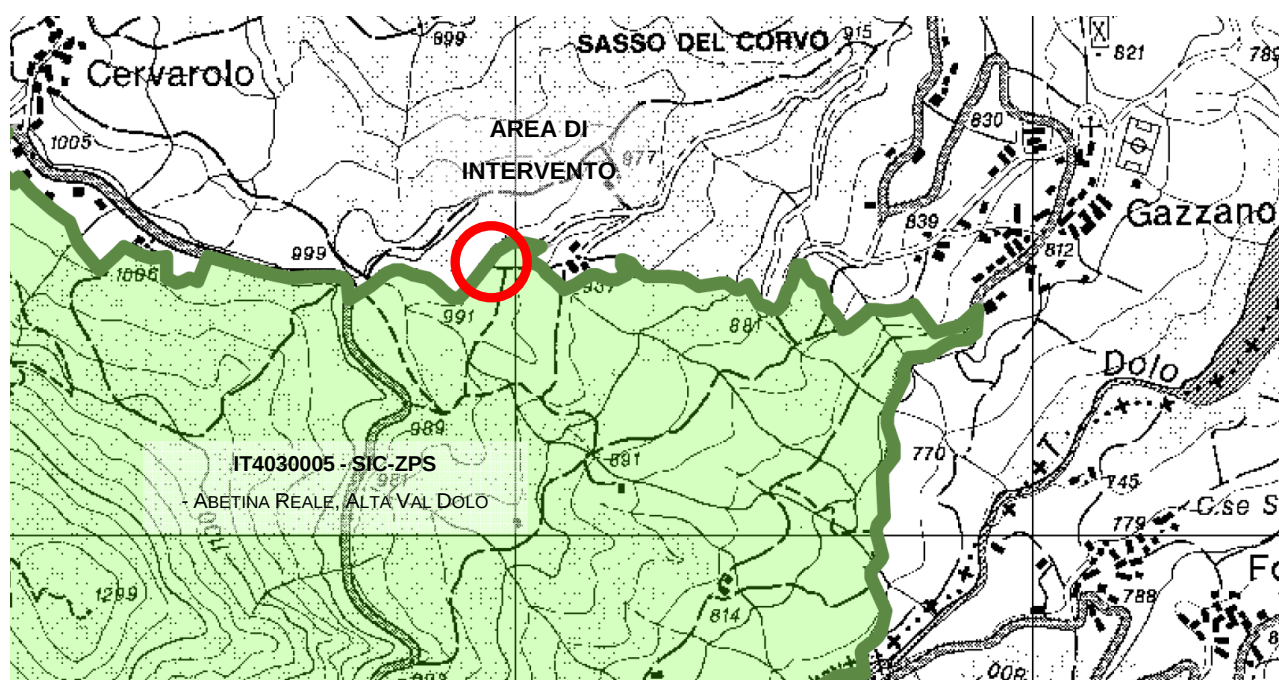
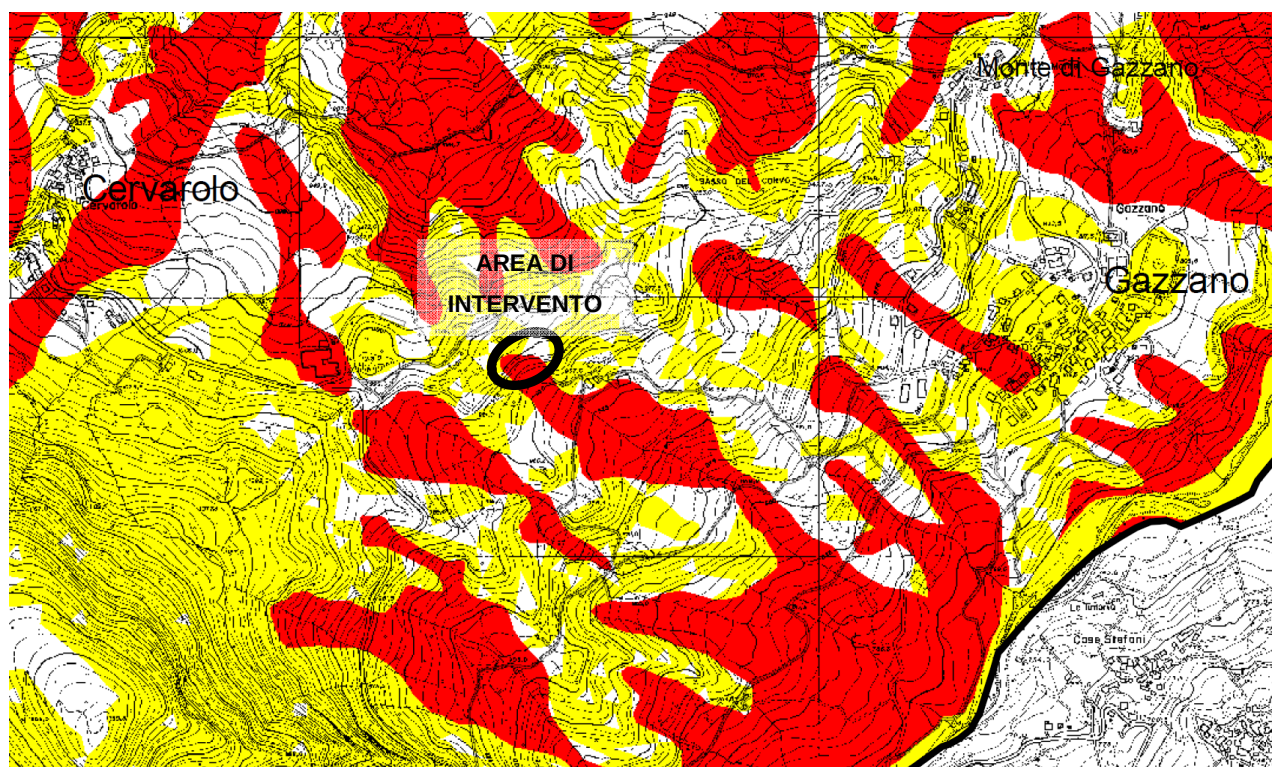


Figura 4 - Siti Natura 2000 nella Provincia di Reggio Emilia.



LIVELLI DI APPROFONDIMENTO

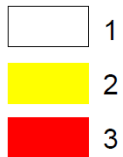


Figura 5 – Estratto della “Rischio sismico - Carta dei livelli di approfondimento” del PTCP della Provincia di Reggio Emilia – TAV P4 SUD e relativa legenda.

Dalla Figura 5 si nota come l'area d'intervento dal punto dei livelli di approfondimento per il rischio sismico ricade in aree con approfondimento di 2 e 3 livello.

5. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto dell'intervento di ripristino e contenimento del tratto di strada interessata dal movimento franoso prevede la realizzazione, lungo la scarpata di valle di un'opera di sostegno in cemento armato fondata su pali trivellati di grande diametro, sul cordolo di collegamento dei pali verrà realizzato un muro sempre in cemento armato.

L'opera in progetto è così composta:

- una paratia di pali trivellati di grande diametro 600 mm; i pali saranno disposti su un'unica fila con interasse di 1,00 metro;
- la palificata sarà collegata tramite un cordolo in c.a. dello spessore di 0,80 metri e larghezza di 1,20 metri;
- si completa l'opera di sostegno con la realizzazione di un muro di altezza pari a 1,50 m e spessore di 0,30 metri posto centralmente sopra al predetto cordolo in c.a.;

A completare l'intervento si prevede la ricostituzione del rilevato stradale mediante il riporto dietro il muro di ghiaia e materiale granulare.