PROVINCIA DI IMPERIA
VIALE MATTEOTTI, 147 I-18100 IMPERIA

SEGGIOVIA BIPOSTO AD AMMORSAMENTO FISSO

"TRE PINI – CIMA DELLA VALLETTA"

COMPRENSORIO SCIISTICO DI MONESI – COMUNE DI TRIORA

PROGETTO DEFINITIVO

Descrizione:

RELAZIONE TECNICA-SPECIALISTICA
RELAZIONE PAESAGGISTICA

I Progettisti:

- Arch. Claudia PONZIO



Responsabile del procedimento:

- Ing. Michele RUSSO
  (Dirigente Settore Viabilità, Trasporti e Grandi Infrastrutture Provincia Imperia)

Co-progettisti:

- Ing. Michele RUSSO
  (Dirigente Settore Viabilità, Trasporti e Grandi Infrastrutture Provincia Imperia)

Rev.	Data	Oggetto della revisione	Eseguito	Verif./Approv.	Nome elaborato
00	28.11.2012	Prima Emissione	CP	RM	12077_AF004_PD00
01					
02					

Questo elaborato è di proprietà della Dimensione Ingenierie S.r.l., qualsivoglia divulgazione o riproduzione anche parziale deve essere espressamente autorizzata

QUADRO 1 - DATI GENERALI

1. RICHIEDENTE:

PROVINCIA DI IMPERIA – Viale Matteotti n.147, 18100 Imperia.

□Persona fisica □società □impresa **X Ente**

2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO (1):

L'impianto in esame è costituito da una seggiovia monofune ad ammorsamento fisso nella quale i veicoli biposto sono ammorsati su di una fune portante - traente, chiusa ad anello mediante impalmatura e dotata di moto continuo unidirezionale con senso di rotazione antiorario. L'anello di fune è movimentato da un argano motore posto nella stazione a valle ed è posto in tensione da un cilindro idraulico ubicato nella stazione a monte.

Essa interesserà una superficie d'intervento a monte pari a mq 2.200 mq, a valle pari a mq 5.000,00 ed un'area d'intervento lungo la linea pari a mq 1.300,00.

3. OPERA CORRELATA A:

□edificio
□area di pertinenza o intorno dell'edificio
□lotto di terreno
□strade, corsi d'acqua
X territorio aperto

4. CARATTERE DELL'INTERVENTO:

□temporaneo o stagionale
X permanente: **X a) fisso**
□b) rimovibile

5.a DESTINAZIONE D'USO DELL'AREA INTERESSATA:

□residenziale **X turistico-ricettiva** □industriale/artigianale □agricola/funzioni connesse
□commerciale □direzionale □altro …….

5.b USO ATTUALE DEL SUOLO:

□urbano □agricolo □boscato **X naturale** **X non coltivato** □altro

6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA:

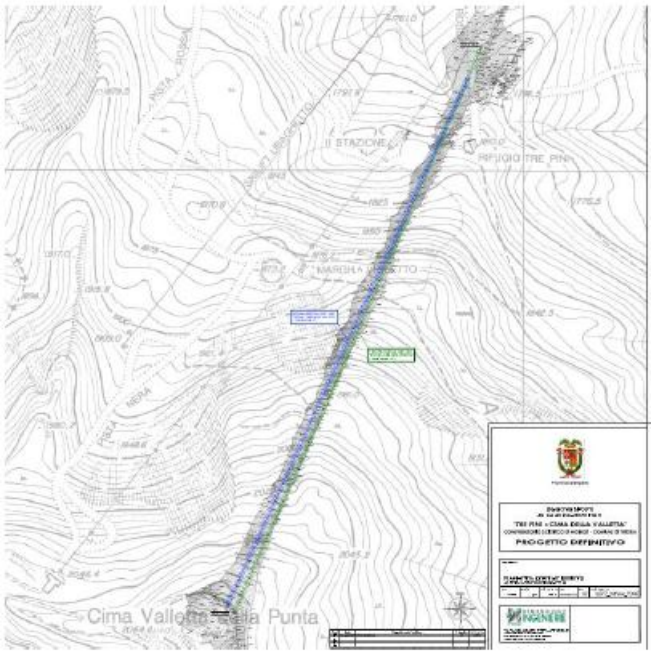
□centro storico □area urbana □area periurbana □territorio agricolo □insediamento sparso
□insediamento agricolo **X area naturale**

7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO:

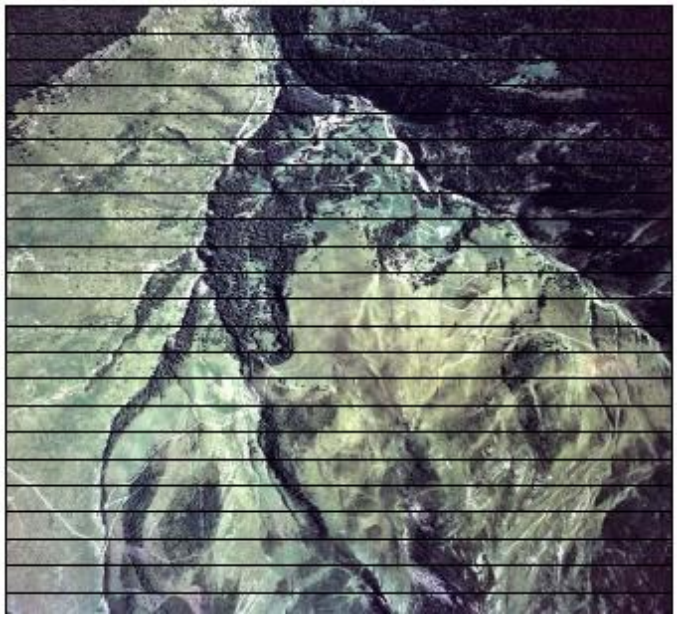
□costa (bassa/alta) □ambito lacustre/vallivo □pianura **X versante (collinare/montano**)
□altopiano/promontorio □piana valliva(montana/collinare) □terrazzamento □crinale

8. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO:

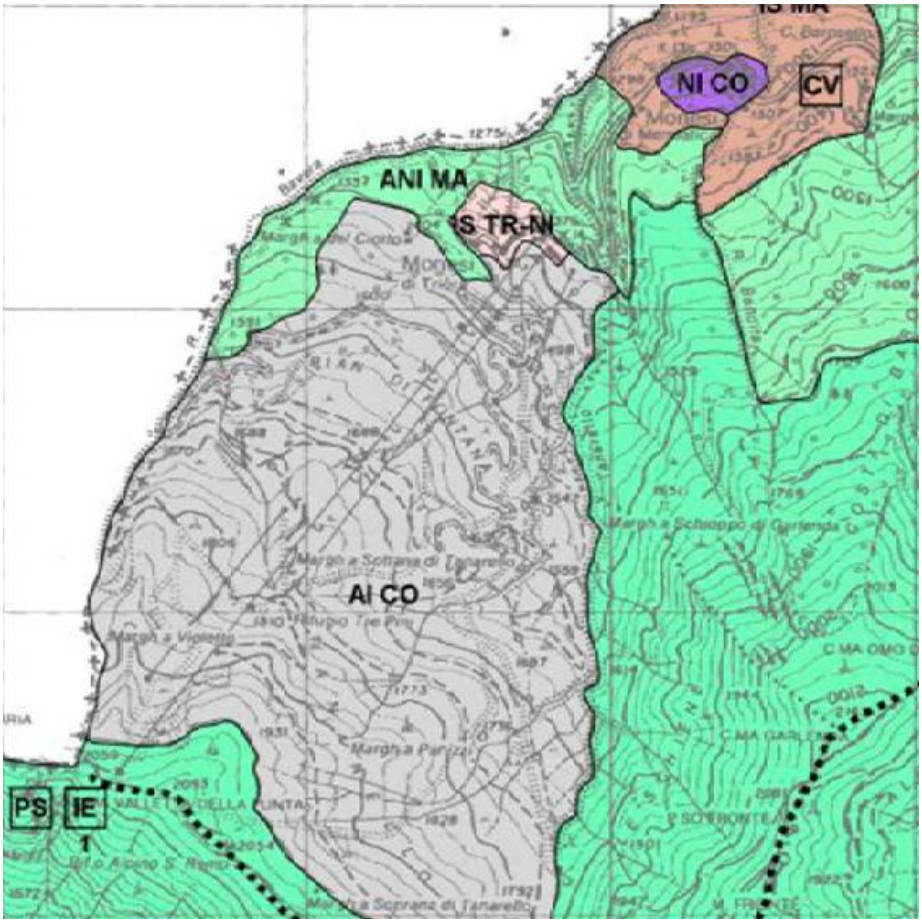
a) estratto CTR con individuazione dell'ambito di progetto



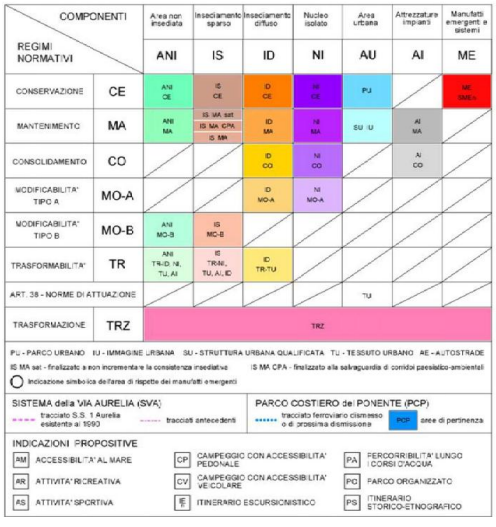
b) Ortofoto

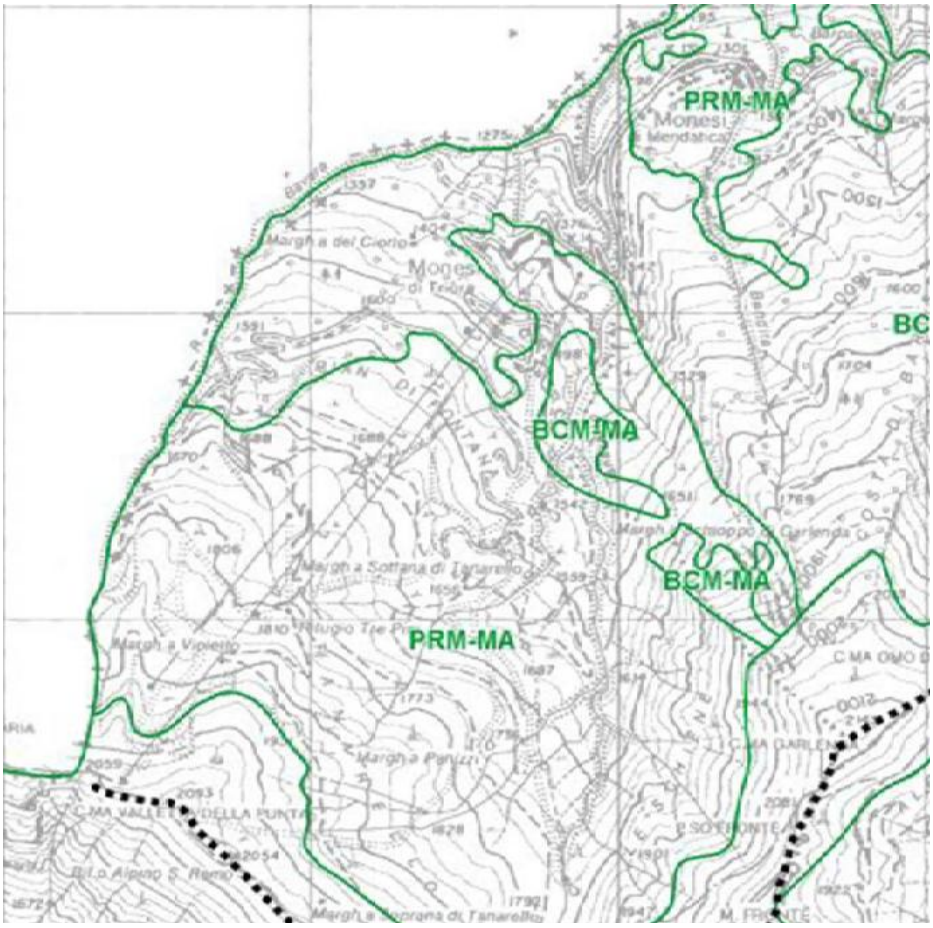


c) P.T.C.P.



- **PTCP Tav. 46 Assetto Insediativo: zona AI CO – Attrezzature ed Impianti**
  - **Regime Normativo di Consolidamento;**





- **PTCP Tav. 46 Assetto Vegetazionale: zona PRM-MA – Praterie**
  - **Regime Normativo di Mantenimento;**
  - **zona BCM-CO – Bosco di Conifere**
  - **Regime Normativo di Consolidamento**

COMPONENTI / REGIMI NORMATIVI		Colture		Bosco di angiosperme		Bosco di conifere				Zone miste
		COL		BA		BC		PR		—
		Insediamenti tipici serie	Insediamenti diffusi serie	Termofile	Mesofile	Termofile	Mesofile	Termofila	Mesofila	/
		COL ISS	COL IDS	BAT	BAM	BCT	BCM	PRT	PRM	/
CONSERVAZIONE	CE	—	—	CE						
MANTENIMENTO	MA	COL ISS	—	—	—	BCT MA	BCM MA	PR-MA —	PR-MA PRM MA	BAT.BCT MA
CONSOLIDAMENTO	CO	—	COL IDS	BA-CO BAM CO	BA-CO BAT CO	BCT CO	BCM CO	—	—	BAT.BCT CO
				BA (VRI)-CO						BCM.BAM CO
MODIFICABILITA'	MO	—	—			BCT MO-BAT	BCM MO-BAM	—	—	—
TRASFORMAZIONE	TRZ					BCT TRZ BAT	BCM TRZ BAM	PR-TRZ-BA		PR.BC TRZ-BA
								PRT-TRZ BA	PRM-TRZ BAM	PRT.BCT TRZ-BAT
								PRT-TRZ BAT	PRM-TRZ BAM BCM	
								PRT-TRZ-BAM		PRT.BC TRZ-BA

BAT - BOSCO DI ANGIOSPERME TERMOFILE: leccio, roverella, orniello

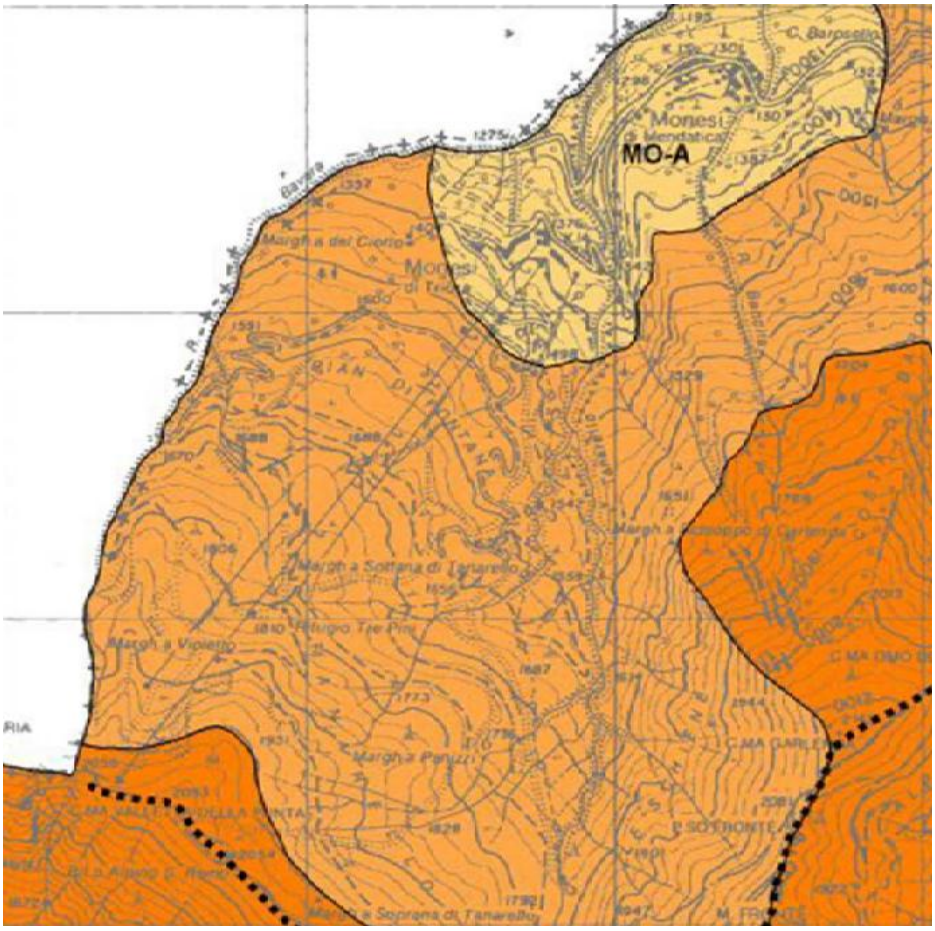
BCT - BOSCO DI CONIFERE TERMOFILE: pinastro, pino d'Aleppo, pino domestico

BAM - BOSCO DI ANGIOSPERME MESOFILE: carpino nero, orniello, ciliegio, noce, castagno, maggiociondolo, aceri, rovere, cerro, sorbo montano, frassino maggiore, salicone, pioppo tremula, maggiociondolo alpino, sorbo degli uccellatori, betulle, faggio

BCM - BOSCO DI CONIFERE MESOFILE: pino silvestre, tasso, abete bianco

VRI - VEGETAZIONE RIPARIA: ontano nero, salici, pioppo bianco

N.B. - Le specie indicate nella presente legenda individuano i boschi cui tendere, non le essenze da impiegare direttamente nei rimboschimenti. L'impiego localizzato di esemplari di specie consolidatrici (robinia, ontano napoletano) o di conifere a rapido accrescimento (pino strobo, abete di Douglas), nell'ambito dei piani di assestamento forestale, deve essere definito a livello non locale ma puntuale.



- **PTC Tav. 46 Regime Normativo di Mantenimento**

REGIMI NORMATIVI		CAVE
CONSERVAZIONE	CE	A CIELO APERTO Ca
MANTENIMENTO	MA	IN SOTTOSUOLO Cs
CONSOLIDAMENTO	CO	CORSI D'ACQUA RN
MODIFICABILITA' TIPO A	MO-A	INDICAZIONI DI RECEPIMENTO GRANDI INFRASTRUTTURE
MODIFICABILITA' TIPO B	MO-B	F FERROVIARIE S STRADALI E AUTOSTRADALI TS TECNOLOGICHE E SPECIALI
TRASFORMAZIONE	TR	P PORTUALI A AEROPORTUALI

QUADRO 2 – ANALISI DELLO STATO ATTUALE:

1.DESCRIZIONE PARTICOLAREGGIATA DEI CARATTERI PAESAGGISTICI DEL CONTESTO AMBIENTALE DELL'AREA.

Monesi di Triora è una frazione del comune di Triora in Provincia di Imperia sulle Alpi liguri. Monesi è l'unica frazione di Triora non situata nella Valle Argentina ma in Val Tanaro e per questo è più facilmente raggiungibile dal comune di Mendatica. Per tale ragione i servizi urbani di Monesi di Triora sono curati dal Comune di Mendatica, mentre la vigilanza sui campi da sci è prerogativa dei Carabinieri della Stazione di Nava. Nei pressi di Monesi nasce il fiume Tanaro, inizialmente con il nome di Tanarello, unico affluente alpino di destra del Po.

Questa località è posta a 1376 m s.l.m. alle pendici del monte Saccarello, 2201 m s.l.m., il monte più alto della Liguria. Nei pressi della cima, a 2164m di quota fu posto oltre cento anni or sono, il monumento al Redentore, a simbolo e protezione delle Alpi Marittime, come recita una targa sul suo basamento.

L'Alta Val Tanaro fu originariamente popolata più di duemila anni fa dai Ligures che Strabone, nel settimo libro della sua "Geografia", descrive come amanti di territori montuosi, a differenza dei Celti che preferivano le pianure.

Le prime notizie relative a questa antica popolazione locale risalgono al 205 a.c. nel corso delle prime spedizioni romane in questi luoghi del console Tiberio Sempronio Gracco e L. Aurelio Lentulo col fine di creare vie di transito verso Marsiglia. Si sa così di un'aspra battaglia che i Ligures locali intrapresero contro i vicini Ingauni, tribù appartenente allo stesso popolo, battaglia che si inserisce nella conosciuta ed aspra disputa fra Roma e Cartagine. Mentre gli Ingauni strinsero alleanza con Annibale, i Ligures scelsero di schierarsi con i Romani.

Questa fu la ragione per cui, secondo le "Storie" di Tito Livio, gli ingauni – cartaginesi decisero un'incursione in Alta Val Tanaro che fu all'origine dello scontro.

Con la fine della Seconda Guerra Punica, vinta dai Romani, gli Ingauni si affrettarono a stringere alleanza con questi ultimi, e continuarono invece le guerre fra Ligures e Romani fino alla definitiva inclusione della Valle Tanaro nel mondo romano: la cosiddetta IX Regio Liguria, l'unica valle alpina dell'Impero, che si estendeva dal mare sino al corso del Po.

Della dominazione romana restano sul territorio tracce soprattutto di tipo architettonico e viario. A partire dal II secolo a.C. iniziò un lungo periodo di pace per questo territorio caratterizzato da un importante atto formale: la riorganizzazione amministrativa attuata ai tempi dell'Imperatore Onorio (395 – 423 d. C.) che tese ad organizzare il territorio in "municipia" con la nascita dei "distretti – castra" comprendenti i "municipia" stessi. Il paesaggio si arricchì della presenza del "Castrum", il fortilizio.

APPUNTI SUL MEDIO EVO

Mentre le città si cingevano di mura, nelle campagne nascevano queste strutture caratterizzate da una cinta con torre e cappella, ideale per raccogliere le genti del contado. Originarie delle frontiere centrali e balcaniche dell'Impero, erano accompagnate da

fortificazioni minori (castella) e da torri di segnalazione (turres) di cui sopravvivono molte testimonianze sul territorio vallivo. Questo nuovo ordinamento portò l'Alta Val Tanaro a gravitare per la prima volta verso la Pianura Padana piuttosto che verso il mar Ligure.

Dopo le prime invasioni barbariche, evento storico significativo fu per queste terre l'invasione dei Longobardi (568 d.C) che conquistarono il Nord Italia tranne la Liguria costiera per quasi un secolo la quale restò in mano bizantina e che proprio in quegli anni assunse il nome di Marittima Italorum, rompendo per la prima volta la continuità politico – amministrativa – ecclesiastica fra la costa e l'interno, fra l'Albenghese e l'Alta Val Tanaro.

Le montagne valtanarine divennero in quegli anni zona di confine fra due mondi, uno romano – germanico e uno greco – bizantino, che si sarebbero affrontati in battaglia di lì a poco. Con la conquista del Regno Longobardo, avvenuta nel 774, Carlo Magno assunse il titolo di Re dei Longobardi e poi d'Italia. I territori cisalpini vennero suddivisi in cinque ducati: Italia Neustria, Italia Austria, Aemilia, Tuscia e Littus Maris.Nell'890 Ugo di Spoleto ripartì il ducato d'Italia Neustria in due marche: d'Italia (Torino) e di Longobardia (Milano).

Il nostro territorio fu compreso nella prima. Intorno al IX secolo arrivarono in zona orde di predoni, che la tradizione e la storiografia di fine Ottocento e inizio Novecento ha voluto identificare come saracene, anche sulla scorta di testimonianze storiche e di cronache delle epoche successive.

I Saraceni sarebbero penetrati nell'entroterra ligure e piemontese giungendo da Frassineto, l'attuale Saint Tropez, funestando con saccheggi e predazioni tutto il Piemonte meridionale. Sul nostro territorio restano tracce del loro passaggio in antiche torri di avvistamento, in alcuni toponimi e nei fonemi di alcuni dialetti come l'ormeasco.

Importanti tradizioni come il Bal Do Sabre di Bagnasco, antica danza di spadonari, porta gli echi di una leggenda legata al loro passaggio e dominio su questo territorio. Anche il grano saraceno, uno dei prodotti tipici della Valle, pare sia stato introdotto proprio da queste popolazioni.

Nel 951 Berengario II re d'Italia suddivise la Marca di Torino in quattro parti, affidandole a persone di fiducia investite dell'importante compito di riportare la pace in queste terre funestate dal passaggio delle orde saracene. Al proprio figlio Guido affidò quella di Ivrea; ad Arduino detto il Glabro spettò la più vasta, cioè quella di Torino. A Oberto spettò la marca della Liguria Orientale e ad Aleramo la marca della Liguria Occidentale comprendente le terre tra il Po, il Belbo – Tanaro, l'Orba ed il mare con capoluogo a Savona.

Molte le leggende fiorite sul nostro territorio che lo riguardano, soprattutto quella concernente la sua travagliata storia d'amore con la bella Adelasia. La storia ci narra che due nobili che due nobili coniugi franchi, scesi in Italia attorno al 920 per recarsi a Roma in pellegrinaggio, giunti a Sezzadio(AL) ebbero un figlio che chiamarono Aleramo. Lasciato in custodia ad una nutrice locale, proseguirono il loro viaggio, ma a Roma morirono. I signori di Sezzadio allevarono il bambino, crescendolo all'uso delle armi e in seguito lo inviarono come paggio alla corte germanica di Ottone I il Grande, che cinse la corona d'Italia nel 936. Nella tremenda battaglia contro Aroldo, re di Danimarca e contro il re d'Ungheria, avvenuta verso la metà del X secolo, Aleramo dimostrò tutto il suo coraggio e riuscì a batter gli Ungheresi sul Fiume Lech, vincendo poco dopo anche il re di Danimarca e convertendolo al Cristianesimo. Ottone I lo ricoprì di onori e lo volle con sé a palazzo. Qui conobbe la bella Adelasia, figlia appunto di Ottone, ma poiché il re avversava le loro nozze, i due giovani fuggirono, arrivando

così fino sulle rive del Mar Ligure. Aleramo vendette i cavalli, si comprò gli attrezzi necessari per il taglio degli alberi, onde ricavarne legname per le navi e per il carbone da vendere ai paesi vicini. I due sposi si sarebbero dunque stabiliti secondo questa leggenda a Garessio in una grotta chiamata "Gorbu du Paré", o forse ad Ormea ed ebbero quattro figli. Il destino volle che le guerre contro i Saraceni portassero nei luoghi dove viveva Aleramo il re Ottone I, il quale caduto ferito in un'imboscata fu curato proprio da sua figlia e salvato una seconda volta da Aleramo.

Da allora ebbe inizio, per dono di Ottone I, il Marchesato del Monferrato con capostipite Aleramo, principe – carbonaio. Un'altra leggenda riguardante Aleramo racconta che furono le miracolose acque sgorgate dalla fonte di S. Bernardo a Garessio, a sollevarlo da disturbi renali e circolatori che lo avevano colpito. La fantomatica presenza di Aleramo, ma sarebbe meglio della Marca Aleramica di cui fu il capostipite, è riscontrabile anche in molte strade e piazze ad esso intitolate sul territorio vallivo.

I SARACENI

La presenza dei Saraceni in Alta Val Tanaro verso la fine del primo millennio è documentata da numerosi studi e ricerche: "I Saraceni nelle Valli di Cuneo" di V. G. Brunelli, "Le grotte dei Saraceni ad Ormea tra leggenda e storia" di G. Casanova, gli studi di B. Luppi e G. Patrucco e da ultimi G. Bocca e M. Lentini "Saraceni nelle Alpi, storia, miti e tradizioni di un'invasione medievale nelle Regioni Alpine occidentali".

Tracce visibili del loro passaggio sono presenti su tutto il territorio dell'Alta Val Tanaro. Lo dimostra la presenza di monumenti tuttora in buono stato di conservazione che funzionarono come punti privilegiati di avvistamento al fine di impedirne le scorrerie e di grotte, rifugi da essi utilizzati nello loro incursioni. Ad Ormea testimoniano il loro passaggio la Torre Saracena di Barchi e la Grotta dei Saraceni di Ormea.

Diversi ricercatori italiani e stranieri hanno inoltre documentato coi loro studi l'influenza di matrici linguistiche della costa settentrionale dell'Africa su toponimi e su alcune denominazioni del dialetto d'Ormea.

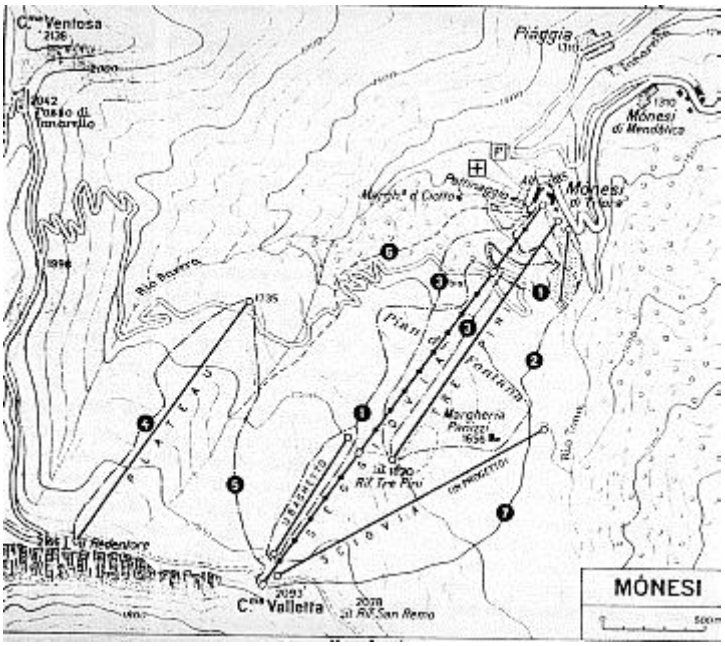
Un' altro rilevante ricordo del passaggio dei Saraceni su questo territorio è desumibile da un certo tipo di gastronomia basata su coltivazioni con buona probabilità introdotte in Alta Val Tanaro in seguito al contatto avuto con questo popolo.

Quella principale è la coltivazione del grano saraceno, che , seppure a fasi alterne e fino alla metà del Ventesimo Secolo si è sempre coltivato nella nostra Valle. Oggi la sua coltivazione è praticata in modo sporadico da alcuni contadini della zona, ma sopravvive il suo utilizzo in cucina. La polenta a base di patate e di farina di grano saraceno è di fatto il piatto tradizionale per eccellenza dell'Alta Val Tanaro.

Le leggende sul passaggio dei Saraceni in Alta Val Tanaro sono peraltro molte. Alcune si intrecciano con la vicenda di Aleramo, di cui si è da sempre raccontato di un lungo periodo di permanenza in queste zone, quando fuggì dall'Imperatore con l'amata Adelasia prima delle battaglie contro i Saraceni e della riconciliazione. Di fatto sia ad Ormea che a Garessio esistono strade dedicate ad Aleramo.



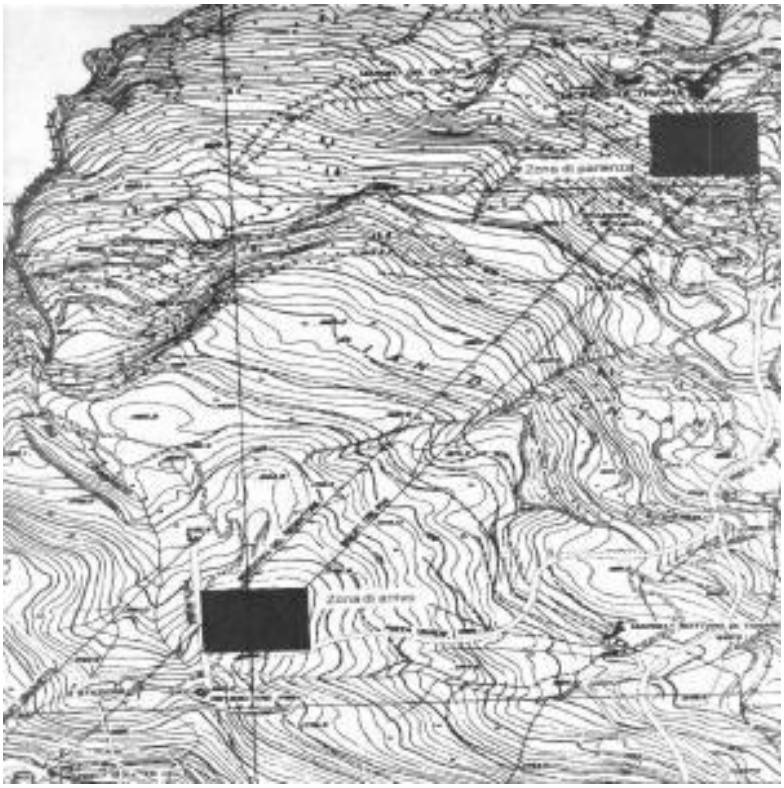
Foto storica



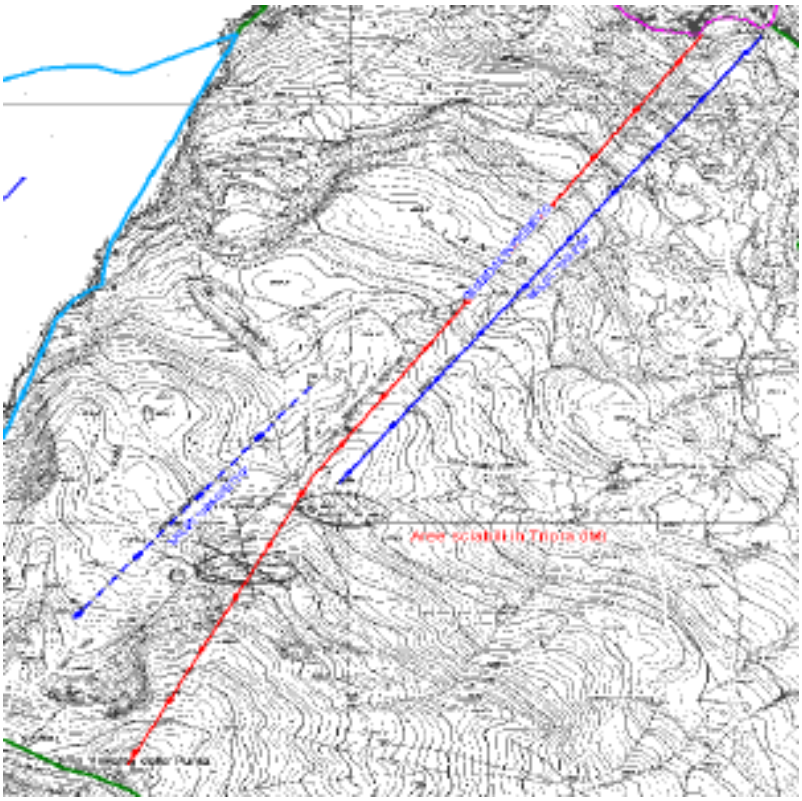
Cartografia storica piste sciistiche



Foto storica del Redentore



Stralcio Cartografico



- **configurazioni e caratteri geomorfologici**.



Le Alpi Liguri costituiscono il tratto iniziale delle Alpi, a cavallo fra Piemonte, Liguria e Francia (Dipartimento delle Alpi Marittime).

Sono comprese fra il Colle di Cadibona (o Bocchetta di Altare) e il Colle di Tenda.

Il Colle di Cadibona le separa dall'Appennino Ligure, mentre il Colle di Tenda le divide dalle Alpi Marittime.

- **appartenenza a sistemi naturalistici (biotopi, riserve, parchi naturali, boschi);**

Le superfici interessate dai lavori risultano totalmente a copertura erbacea e/o arbustiva. Trattasi di praterie alpine secondarie ai cui margini sono presenti aree boschive. Si alternano poi zone coperte da arbusti di rododendro, naturale evoluzione della vegetazione del pascolo in seguito al suo progressivo abbandono.

Per queste aree la vegetazione potenziale può essere ricondotta a formazioni forestali stabili, appartenenti alla vegetazione tipica del Piano Montano superiore (Faggeta ed Abetina) come specificato nel PTC della Provincia di Imperia che evidenzia per i settori ad esposizione nord, una risalita del Piano Montano sino a 2.000 m di quota. Le aree in questione confinano alle quote superiori con il Piano subalpino che è caratterizzato dalla presenza del rodoreto-vaccinieto, associazione di rododendro ferrugineo e mirtillo nero, in corrispondenza del crinale della dorsale Maccarello/Frontè, la più elevata della Liguria.

La vegetazione attuale è di tipo prativo ed i pascoli delle alte quote risultano i migliori di tutta la Liguria e considerati pertanto un'importante risorsa. Dove il pascolo è in abbandono o nelle zone più difficili da raggiungere dal bestiame, si sono diffusi gli arbusteti a rododendro (Rodhodendron ferrugineum) e mirtillo nero (Vaccinium myrtillus).

- **sistemi insediativi storici (centri storici, edifici storici diffusi);**

In generale il sistema insediativo della valle Tanarello, di scarsa consistenza, è costituito da aggregati con sviluppo irregolare, bassa densità, discontinuità ed eterogenei, prevalentemente localizzati nella parte occidentale, quali: Monesi, Valcona, Soprana, Valcona Sottana, Le Salse, Nava e Colle di Nava e sul versante alpino il complesso sciistico di Monesi Alta.

Triora (capoluogo)

Secondo alcuni storici locali il borgo ha molto probabilmente avuto origine nell'epoca romana, dalla tribù dei Liguri Montani, che si sottomisero all'Impero romano dopo lunghe lotte nel territorio. Come altri paesi vicini venne sottoposto alla Marca Aleramica e successivamente a quella facente capo ad Arduino d'Ivrea.

In seguito divenne possedimento, intorno al XII secolo, del conte di Badalucco (politicamente dipendente dai conti di Ventimiglia) ed iniziò a stringere alleanze con i paesi e borghi attigui, specialmente con quelli maggiormente vicini alla politica espansionistica della Repubblica di Genova, e ad acquistare nuove terre tra cui metà *castrum* di Castelvittorio. La stretta vicinanza politica con Genova fece sì che in un atto del 4 marzo 1261, rogato poi l'8 novembre del 1267, si sancisse il passaggio di Triora come nuovo feudo della repubblica genovese. Il passaggio di proprietà giovò molto al paese e al borgo - soprattutto per le numerose concessioni offerte da Genova, tra cui la libera pena capitale - tanto da diventarne comune capofila della nuova podesteria comprendente i borghi - ora comuni a tutti gli effetti – di Molini di Triora, Montalto Ligure, Badalucco, Castelvittorio, Ceriana e Baiardo.

La creazione di nuove cinte murarie e l'erezione di cinque fortezze difensive creò una sorta di nucleo fortificato, quasi inespugnabile, che mise a dura prova le truppe dell'imperatore Carlo IV nella tentata conquista del borgo. Persino la Repubblica ebbe notevoli problemi nella sua gestione, leggermente inasprita per le continue tasse imposte agli abitanti, tanto da far imprigionare il capo delle milizie e distruggere parte della fortezza. Nonostante i dissapori creatisi la popolazione rispose positivamente alle chiamate di guerra, specie nella famosa Battaglia della Meloria del 1284, dove Triora e la sua podesteria inviarono nella battaglia marinara contro Pisa circa duecentocinquanta balestrieri a sostegno di Genova.

Nel 1625 l'esercito piemontese, guidato da Casa Savoia, cercò invano la conquista del borgo, che strenuamente difese le proprie terre, a differenza di altri paesi vicini che - dati alle fiamme - si arresero ai sabaudi. Ulteriori scontri si ebbero nel 1671 con il comune di Briga per futili motivi legati al territorio da pascolo.

In seguito alla caduta della Repubblica di Genova nel 1797 e all'istituzione della Repubblica Ligure di Napoleone Bonaparte, Triora divenne capoluogo cantonale della *Giurisdizione degli Ulivi* e dal 1805 parte integrante del Dipartimento delle Alpi Marittime francese.



Triora, vista dal cimitero

Il Congresso di Vienna del 1814 stabilì il ritorno di Triora nei territori del Regno di Sardegna, così come gli altri comuni liguri della precedente repubblica democratica ligure napoleonica, e il definitivo passaggio nel neo-costituito Regno d'Italia.

Nel corso del XX secolo la storia di Triora subì, secondo alcuni per le continue liti tra amministratori, notevoli contrasti governativi specie riguardo al territorio comunale, anche in seguito alla costituzione del comune di Molini di Triora nel 1903.

La seconda guerra mondiale contribuì drasticamente alla decadenza del comune, dove la furia nazista si accanì furiosamente il 2 e 3 luglio del 1944. Il borgo venne dato alle fiamme e furono rasi al suolo interi quartieri, causandone il repentino spopolamento.

Finita la guerra si ridisegnarono i confini comunali nel 1947 e si stabilì l'assorbimento della frazioni brigasche di Realdo e Verdeggia, che scatenò vivaci contese comunali.

Dal 1973 al 30 aprile 2011 ha fatto parte della Comunità Montana Argentina Armea, quest'ultima soppressa con la Legge Regionale n° 23 del 29 dicembre 2010 e in vigore dal1º maggio 2011.

Briga (distanza da Monesi 1 Km)

È costituito dalle borgate di Piaggia (capoluogo), Upega e Carnino, ossia da quella porzione del Comune di Briga Marittima che, essendo situata nell'alto bacino del Tanaro, è rimasta italiana dopo il passaggio dell'alta Val Roia alla Francia.

L'attuale comune di Briga Alta mantiene il toponimo "**Briga**" in ricordo del vecchio comune, mentre Briga Marittima, attualmente denominata **La Brigue**, è passata alla nazione transalpina dopo la seconda guerra mondiale insieme al comune di Tenda per gli effetti dei Trattati di Parigi del 10 febbraio1947.

Mendatica e San Bernardo di Mendatica (distanza da Monesi rispettivamente 9 e 4 Km)

Secondo fonti locali il primitivo villaggio di Mendatica sorse presumibilmente a seguito dell'assedio e della successiva distruzione di Albenga, avvenuta nel 644, ad opera dei Longobardi. Parte della popolazione si rifugiò infatti nell'entroterra dell'odierno comune,

creando insediamenti abitativi o piccoli villaggi sparsi fra le colline. Tra i primi nuclei sorgerà in seguito il paese denominato Mendatica.

Ad incrementare la popolazione dei villaggi furono soprattutto le frequenti invasioni e scorribande dei pirati saraceni, maggiormente nel VIII e IX secolo, lungo la costa ligure della Riviera di Ponente che costrinsero gli abitanti costieri a spingersi verso l'entroterra ponentina e quindi incrementando i villaggi montani. Nonostante le più facili invasioni sulla costa i Saraceni risalirono anche nei paesi collinari, raggiungendo tra l'altro la stessa Mendatica, lasciando segni tangibili della loro presenza ancora oggi con numerose testimonianze e racconti locali.

Intorno all'anno 1000 divenne feudo imperiale e concessa ai marchesi di Clavesana, potenti signori feudali della zona specie nel ponente ligure e basso Piemonte, fino al passaggio amministrativo e feudale ai conti di Ventimiglia. Dai nuovi signori feudatari, in particolare dal conte Oberto di Garessio, feudatario locale dei conti ventimigliesi, ottennero nel 1321 il diritto di possedere un proprio notaio e la conseguente riconoscenza di una propria autonomia locale, specie nel settore amministrativo e fiscale.

Nel 1385 Mendatica fu inglobata nel vasto territorio della Repubblica di Genova diventando di fatto per molti anni cuscinetto fra il ducato della casata reale dei Savoia e la repubblica genovese. Nel Congresso di Vienna, svoltosi dopo la caduta di Napoleone Bonaparte nel 1815, il territorio fu definitivamente assegnato al Regno di Sardegna - così come il resto della Liguria - e nel 1861 inglobato nel neo Regno d'Italia.

Dal 1973 al 31 dicembre 2008 ha fatto parte della Comunità Montana Alta Valle Arroscia e con le nuove disposizioni della Legge Regionale n° 24 del 4 luglio 2008, in vigore dal 1º gennaio 2009, ha fatto parte della Comunità Montana dell'Olivo e Alta Valle Arroscia, quest'ultima soppressa con la Legge Regionale n° 23 del 29 dicembre 2010 e in vigore dal 1º maggio 2011.

Colle di Nava-Montescio (distanza da Monesi 9 Km)

Forte Montescio, a N, tra Colle di Nava e la colla dei Cancelli di Cosio di Arroscia, permetteva di sorvegliare la Valle del Tanarello, verso la Francia. Molto discosto dagli altri fortini, è in condizioni di forte degrado architettonico ed è pericoloso entrarvi a causa della possibilità di crolli.

Upega (distanza da Monesi 13 Km)

In seguito al trattato di pace del 16 settembre 1947, i Comuni di Briga Marittima e di Tenda passarono alla Francia mentre parte dei territori brigaschi rimasti italiani si costituirono in un nuovo comune chiamato appunto Briga Alta. In realtà Briga Alta non esiste come paese in sé, ma come comune formato da tre frazioni, Piaggia, Carnino e Upega appunto, isolate l'una dalle altre nella stagione invernale. Nonostante l'appartenenza alla provincia di Cuneo, la popolazione fa parte di una minoranza etno-linguistica chiamata brigaschi, fortemente influenzata dalla vicina Liguria e la cui parlata, foneticamente e morfologicamente ligure, risente anche dell'influsso nizzardo-occitano e più limitatamente di quello piemontese.

L'insediamento umano in queste vallate è risalente al 900 d.C., e fu conseguenza all'invasione dei Saraceni nel basso Piemonte, quando la popolazione cercò e trovò scampo nelle valli più impervie dell'interno vivendo di pastorizia (allevamento della pecora brigasca) e di coltivazione di orzo, segale, avena, miglio e patate. Sono ancor oggi visibili le tracce dell'estremo tentativo dell'uomo di strappare alla montagna ogni metro di terra coltivabile, creando terrazzamenti che arrivano fino agli estremi pendii rocciosi che sovrastano il paese.

Da allora (sino ai primi anni del XX secolo questa frazione contava 1000 abitanti) si è assistito ad un graduale ma inesorabile spopolamento (fino alle poche anime che oggi popolano questa borgata) che ha colpito molti territori montani ricchi di fascino e bellezza ma limitati per attività produttive e fortemente penalizzati dalle vie di comunicazione. La strada provinciale che oggi viene percorsa, venne realizzata negli anni 50 dall'impresa Feltrinelli in cambio dello sfruttamento di legname presente in grande quantità nelle Navette e nel Bosco Nero. Prima di allora l'accesso all'abitato avveniva attraverso una vecchia mulattiera ancor oggi visibile lungo lo spettacolare "orrido" delle Fascette.

Colle di Nava e Ponte di Nava (distanza da Monesi rispettivamente 13 e 15 Km)

Il **Colle di Nava** - detto anche semplicemente **Col di Nava** (934 m s.l.m.) - è un valico delle Alpi liguri, situato nel territorio comunale di Pornassio, provincia di Imperia, che mette in comunicazione la valle Arroscia (Liguria) e la valle Tanaro (Piemonte).

Dal punto di vista orografico il colle separa le due sottosezioni delle Alpi Liguri: le Prealpi Liguri ed est e le Alpi del Marguareis ad ovest.

Attraverso il colle di Nava transita la Strada statale 28 del Colle di Nava, che collega Imperia al Monregalese e al Cuneese. Il primo comune piemontese che si incontra è Ormea, provincia di Cuneo.

Sul valico è presente un centro abitato, *Nava*, suddiviso in due borgate, quasi unite tra loro: *Colle di Nava* - sulla vetta – e *Case di Nava*, a 500 metri dalla vetta sul versante della Val Tanaro. A 4 km dalla vetta, sul versante della Valle Tanaro in località **Ponte di Nava** (territorio del comune di Ormea), è posto il confine tra Liguria e Piemonte.

Centro turistico montano posto a soli 30 km da Imperia e dalla Riviera di Ponente, gode di un clima tipicamente alpino, con inverni freddi, frequenti nevicate ed estati fresche. Sul colle vi sono 4 hotel e due campeggi. È celebre anche per la coltivazione della lavanda, detta "Coldinava", da cui si estraggono prodotti cosmetici.

Viozene (distanza da Monesi rispettivamente 19 Km)

Paese la cui storia si perde nella notte dei tempi, il toponimo "Viozene" si ritiene debba essere ricondotto ai Liguri Vagienni, un'antica popolazione che si insediò su gran parte del territorio che oggi costituisce la provincia di Cuneo e della quale si cominciò a perdere ogni traccia attorno al II secolo a.C., quando i Liguri, pur animati da uno spirito indomito, dovettero cedere ed arrendersi ai Romani. Dopo varie vicissitudini, attorno al decimo secolo, presumibilmente dal 906, il territorio fu oggetto di dominazione da parte dei Saraceni, il cui passaggio è testimoniato dai ruderi di alcune torri ancora visibili nei pressi di Ormea, nonché

da numerosi vocaboli rimasti nell'uso comune delle popolazioni locali. Data probabilmente da questo periodo un primo intenso flusso migratorio di famiglie brigasche (Dolla, Dani, Pastorelli, etc.) alla ricerca di un possibile riparo dalla ferocia degli invasori. Cacciati, nel 983, i Saraceni, il territorio entrò a far parte del Marchesato di Ceva e dopo una lunga serie di traversie, passò ai Savoia. "La questione delle Viozzene": a questa espressione vanno ricondotti le accese dispute ed i fatti violenti che si verificarono tra gli uomini di Pieve di Teco e quelli di Ormea dall'inizio del 1200 fino al 1789. Motivo del contendere era il possesso dei pascoli e dei prati del bacino dell'Alto Tanaro, che fin dall'antichità venivano sfruttati per condurvi le mandrie e le greggi durante il periodo estivo. D'altra parte, in un'economia a forte connotazione agricola e pastorale qual era quella dell'epoca, i pascoli rappresentavano un elemento fondamentale di sopravvivenza, non essendovi altra possibilità nei mesi estivi di alimentare il bestiame, se non quella dell'alpeggio. In un succedersi ostinato di atti di vandalismo, di fasi cruente e di inutili tentativi di conciliazione, le dispute si trascinarono fino al 1785, allorché, a seguito dell'ennesimo attacco proditorio da parte dei Pievesi, il re Vittorio Amedeo III decise di occupare militarmente il territorio e a tal fine inviò un manipolo di soldati.

- **paesaggi agrari (assetti culturali tipici, sistemi tipologici rurali quali cascine, masserie, baite, ecc.)**

L'aspetto che ci presenta la terra nelle zone abitate non è quello originario, possiamo dire "naturale", ma quello prodotto dalla millenaria trasformazione umana per rendere il territorio più idoneo alle proprie esigenze vitali. Siccome la prima delle esigenze vitali delle società umane è la produzione di cibo, il territorio naturale è stato convertito in territorio agrario, i paesaggi che ci presenta il pianeta sono, sulle terre abitate, paesaggi agrari.

Ogni società ha modificato, peraltro, lo scenario naturale secondo la densità della propria popolazione e l'evoluzione delle tecniche di cui disponeva: ogni paesaggio agrario è la combinazione degli elementi originari (clima, natura dei terreni, disponibilità di acque) e delle tecniche usate dalla popolazione che vi vive, quelle tecniche che possono essere catalogate come "sistemi agrari". Ogni sistema agrario, espressione del livello tecnico di un popolo ad uno stadio specifico della sua storia, ha generato un preciso paesaggio agrario.

In questa zona della Valle Tanarello il manto vegetale, con aspetti di assoluto pregio naturalistico, è costituito da una notevole varietà di cenosi: dal bosco montano di latifoglie, a lembi di abetaie e lariceti, alle pinete di pino silvestre. I versanti più elevati ospitano estese macchie di rododendro alternate a radure prative. Di particolare interesse naturalistico à la vegetazione rupestre.

- **tessiture territoriali storiche (viabilità storica)**

L'ubicazione di Monesi è del tutto singolare, situata a soli 30 Km dalla costa ed in parte affacciantisi direttamente sul mare.
Il suo raggiungimento può avvenire nell'arco di circa meno di un'ora.
La viabilità principale si può ricondurre alle tre strade statali: la SS n.28 da Imperia a Pieve di Teco, la SS n.453 da Albenga a Pieve di Teco e la SS n.458 da Arma di Taggia a Triora.

Il percorso della SS 28, da Imperia a Pieve di Teco, è attualmente buono, visto che è possibile evitare il Colle di S. Bartolomeo; recentemente è stata ulteriormente migliorata con la realizzazione del tratto tra Imperia e Chiusavecchia.

Un discorso non dissimile deve essere fatto per la SS 453, che da Albenga raggiunge Pieve di teco, con un percorso soddisfacente specie dopo la realizzazione di gallerie e circonvallazioni di alcuni centri abitati che erano caratterizzati da percorsi stretti, tortuosi e regolati da semafori per la viabilità, in un unico senso di marcia.

Il collegamento da Pieve di teco a Monesi, via Mendatica, è soddisfacente sebbene migliorabile; il tratto fra Acquetico e Mendatica, in parte è stato migliorato.

Il collegamento da Pieve di Teco a Monesi, via Colle di Nava, ha un percorso leggermente più lungo del precedente, ma nel complesso più soddisfacente, specie per gli interventi di allargamento che sono stati eseguiti. Questo collegamento risulta particolarmente importante per gli sciatori del basso cuneese, che provengono da Ormea e Garessio.

La realizzazione della galleria Armo-Cantarana ha permesso un collegamento più rapido tra Valle Arroscia e l'alta Val Tanaro.

L'attuale SS 548 della Valle Argentina, invece, presenta ancora le caratteristiche di un tracciato di montagna.

dal Cuneese: a Ceva si segue la SS28 che, passando da Garessio e Ormea, arriva al Colle di Nava. Da qui si prende la provinciale che svolta a destra e si arriva a Monesi di Triora dopo aver superato le frazioni di San Bernardo e Monesi di Mendatica.

dalla Liguria: sia da Albenga che da Imperia, si prende la statale che porta a Pieve di Teco.

Da qui si prosegue per Mendatica-San Bernardo-Monesi di Triora.

- **appartenenza a sistemi tipologici di forte caratterizzazione locale e sovralocale (sistema delle cascine a corte chiusa, sistema delle ville, uso sistematico della pietra, o del legno, o del laterizio a vista, ambiti a cromatismo prevalente)**

L'ambiente di tipo montano risente dei secolari scambi con l'alta valle del Tanaro, la stessa architettura soprattutto nel tipo di copertura a "ciappe", grandi lastre di pietra locale e nelle strutture delle case rustiche legate ai modelli alpini con maggiore uso del legno. Tradizionale di questa zona è anche la lavorazione della scura pietra locale, che ebbe il suo centro nella cosiddetta "scuola di Cènova", attiva a partire dal sec, XV e di cui sono rimasti i bei capitelli, portali, decorazioni scolpite sparsi in tutta la zona e fino alle valli di Oneglia, Triora e di Tenda.

La configurazione paesistica d'insieme, in presenza di una prevalente connotazione naturalistico-ambientale e di un sistema insediativo scarsamente incidente, si contraddistingue per l'assoluta rilevanza di valori morfologici e vegetazionali del territorio, la cui conservazione è certamente da attribuirsi alla ridotta utilizzazione agricola dei suoli, ai limitati sviluppi delle funzioni turistiche ed alla relativa inacessibilità veicolare di vaste parti dell'ambito.

- **appartenenza a percorsi panoramici o ad ambiti di percezione da punti o percorsi panoramici;**



- **appartenenza ad ambiti a forte valenza simbolica (in rapporto visivo diretto con luoghi celebrati dalla devozione popolare, dalle guide turistiche, dalle rappresentazioni pittoriche o letterarie).**



Era l'anno 1900 quando Papa Leone XIII, durante la Messa della vigilia di Natale, dichiarò di voler celebrare l'arrivo del XX secolo dedicando il Novecento al Redentore. La sua iniziativa coinvolse tutte le regioni italiane che si fecero carico di individuare le vette montane che avrebbero accolto le statue, i monumenti o le gigantesche croci per rappresentare il Redentore. Così, dapprima in treno, poi con i carri trainati da buoi, ed infine a forza di braccia, questa gigantesca scultura del Cristo Redentore venne trasportata fin quassù. L'inaugurazione avvenne il 15 settembre 1901 ma, poiché i lavori non erano stati completati per tempo (mancava il piedistallo), la cerimonia venne ripetuta nel settembre dell'anno successivo innanzi a migliaia di fedeli. La statua, di dimensioni imponenti

(complessivamente la parte bronzea e quella in muratura s'innalzano per 14 metri), è collocata a quota 2166 - 18 marzo 2011.

PARAMETRI PER LA LETTURA DELLE CARATTERISTICHE PAESAGGISTICHE, UTILI PER L'ATTIVITÀ DI VERIFICA DELLA COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO:

Parametri di lettura di qualità e criticità paesaggistiche:

- **diversità: riconoscimento di caratteri /elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici, ecc..**

L'ambito di progetto risente dell'isolamento a cui è sempre stato soggetto e della scarsa presenza umana. Gli aspetti ricorrenti sono quelli di un ambito rurale con caratteri originari inalterati, dove non esiste un'attività umana che abbia inciso in maniera sensibile sul paesaggio naturale.

- **integrità: permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi).**

L'integrità del luogo nella sua specificità naturalistico-paesistica è garantita dall'attenzione e dal rispetto dell'habitat presente.

- **qualità visiva: presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc..**

Gli habitat segnalati nel SIC, indicano la presenza di terreni erbosi su calcarei alpini con una percentuale nel sito del 45%, faggeti di Luzulum Fagetum con una percentuale nel sito del 10%, praterie magre da fieno a bassa altitudine con una percentuale del 5%, lande alpine e subalpine con una percentuale del 5%, ghiaioni del mediterraneo occidentale e termofili delle Alpi con una percentuale dell'1%.

La presenza prevalente di praterie è dovuta ai terreni arsi e pascolativi dell'area e allo scioglimento delle nevi che rendono i terreni battuti e compatti adatti a specie tipicamente prative. Nelle vicinanze dell'area assumono rilevante importanza gli habitat alpini con ghiaioni termofili e terreni erbosi calcarei carsici.

A valle delle aree oggetto degli interventi si incontrano faggete, con presenze relittuali di tipo alpino dovute agli spostamenti delle ere glaciali.rarità: presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari;

- **degrado: perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali.**

Anche se le aree coinvolte alla realizzazione dei manufatti in progetto che modificano lo stato dei luoghi, sono di modeste estensioni, è fondamentale prevedere idonei interventi di recupero e mitigazione ambientale limitando il più possibile l'introduzione di elementi estranei alla flora e alla fauna locali ed evitando di creare alterazioni negli equlibri ecosistemici

Parametri di lettura del rischio paesaggistico, antropico e ambientale:

- **sensibilità: capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado della qualità complessiva**.

Il territorio è di elevatissimo pregio naturalistico-ambientale anche con presenza di SIC. Sono di interesse rilevante anche le attività della pastorizia presenti.

- **vulnerabilità/fragilità: condizione di facile alterazione o distruzione dei caratteri connotativi**.

Elemento d'attenzione è la franosità piuttosto diffusa.

- **capacità di assorbimento visuale: attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità.**

Oltre agli aspetti (marginali) di invasione "fisica" da parte dei sostegni della seggiovia all'interno del SIC, gli impianti derivano dai flussi turistici concentrati, i cui effetti vanno adeguatamente esaminati e valutati in relazione agli obblighi di tutela degli habitat e luoghi

- **stabilità: capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidate.**

Essendo già intervenuti con un'opera uguale a quella dell'attuale progetto, è stato riscontrato un buon livello di capacità di assorbimento del contesto delle "perturbazioni" arrecate dall'intervento ritenendo possibile la conclusione dell'impianto con secondo tratto grazie alla permanenza dell'efficienza del sistema ecologico.

- **instabilità: situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici**.

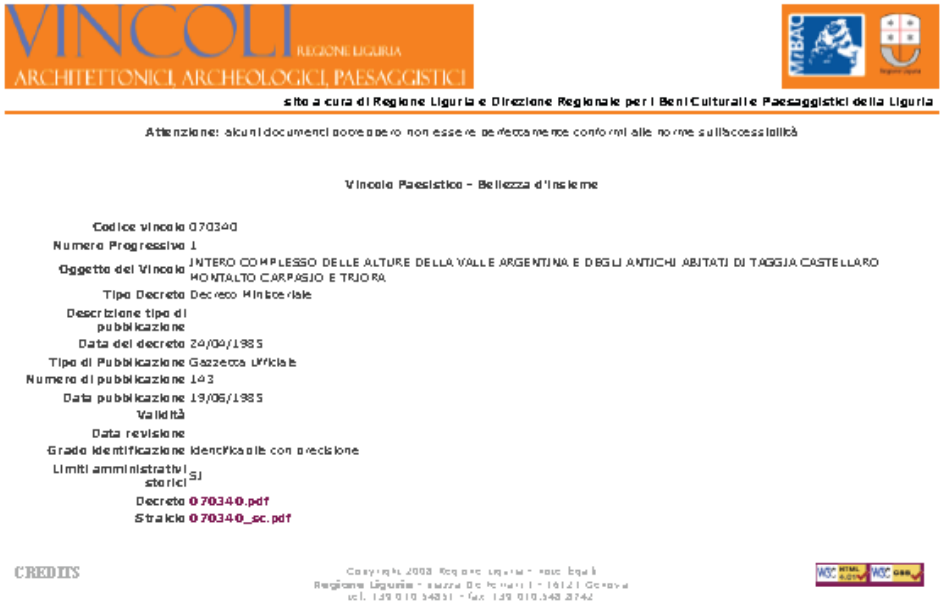
L'instabilità della zona è legata prevalentemente ad aspetti naturalistici: la flora e la fauna locale, il territorio con le sue fragilità legate a fenomeni franosi e sismici, le falde acquifere, la qualità dell'aria. Questi gli indici che sono stati presi in considerazione anche nello Studio di Impatto Ambientale a cui si rimanda per approfondimento.

2. INDICAZIONE E ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA OPERANTI NEL CONTESTO PAESAGGISTICO E NELL' AREA D'INTERVENTO CONSIDERATA.

A)ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art.136 – 141 – 157 D. Lgs. 42/04 e ss.mm.ii.) RILEVABILI DAL SITO www.liguriavincoli.it:

☐cose immobili ☐ville ☐giardini ☐parchi ☐complessi di cose immobili
X bellezze panoramiche.

estremi del provvedimento di tutela e motivazioni in esso indicate


VINCOLI REGIONE LIGURIA
ARCHITETTONICI, ARCHEOLOGICI, PAESAGGISTICI

sito a cura di Regione Liguria e Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Liguria

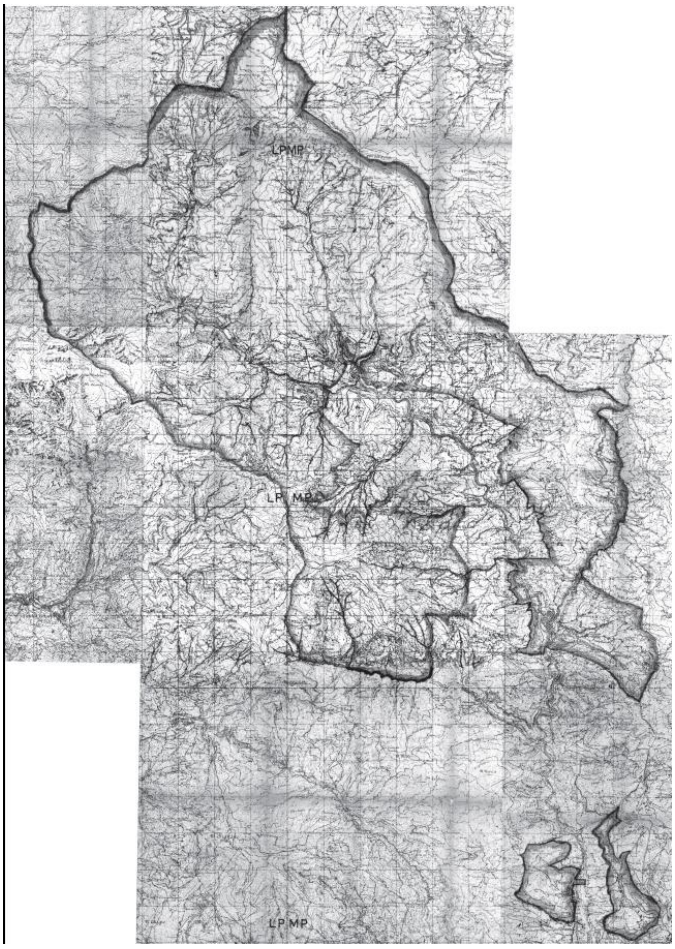
Attenzione: alcuni documenti potrebbero non essere perfettamente conformi alle norme sull'accessibilità

Vincolo Paesistico - Bellezza d'insieme

Codice vincolo	070340
Numero Progressivo	1
Oggetto del Vincolo	INTERO COMPLESSO DELLE ALTURE DELLA VALLE ARGENTINA E DEGLI ANTICHI ABITATI DI TAGGIA CASTELLARO MONTALTO CARPASIO E TRIORA
Tipo Decreto	Decreto Ministeriale
Descrizione tipo di pubblicazione	
Data del decreto	24/09/1985
Tipo di Pubblicazione	Gazzetta Ufficiale
Numero di pubblicazione	143
Data pubblicazione	19/06/1985
Validità	
Data revisione	
Grado identificazione	identificabile con precisione
Limiti amministrativi storici	SI
Decreto	070340.pdf
Stralcio	070340_sc.pdf

CREDITS

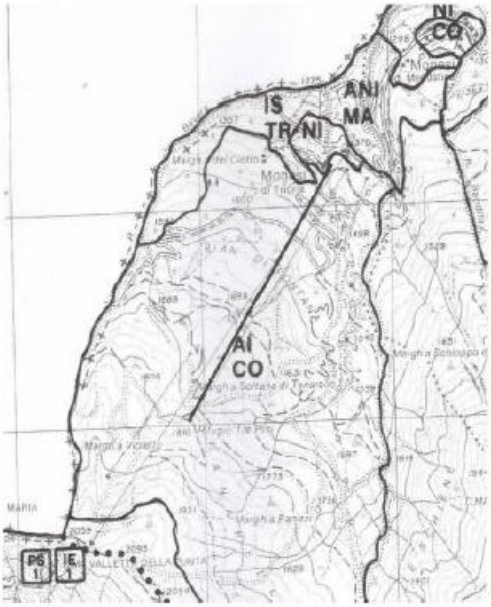
Copyright 2008 Regione Liguria - tutti i diritti riservati



B) PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE (art. 142 del D.Lgs. 42/04 e ss.mm.ii.):
□territori costieri □territori contermini ai laghi □fiumi,torrenti,corsi d'acqua **X montagne sup. 1200/1600 m** □ghiacciai e circhi glaciali **X parchi e riserve** □territori coperti da foreste e boschi
□università agrarie e usi civici □zone umide(da D.P.R. 13/03/76 n° 448) □ vulcani
□zone di interesse archeologico

C) ASSENZA DI BENI CULTURALI TUTELATI AI SENSI DELLA PARTE II DEL D.Lgs.42/04 RILEVABILI DAL SITO www.liguriavincoli.it:

Ulteriori livelli di tutela
Pianificazione paesaggistica (P.T.C.P.)



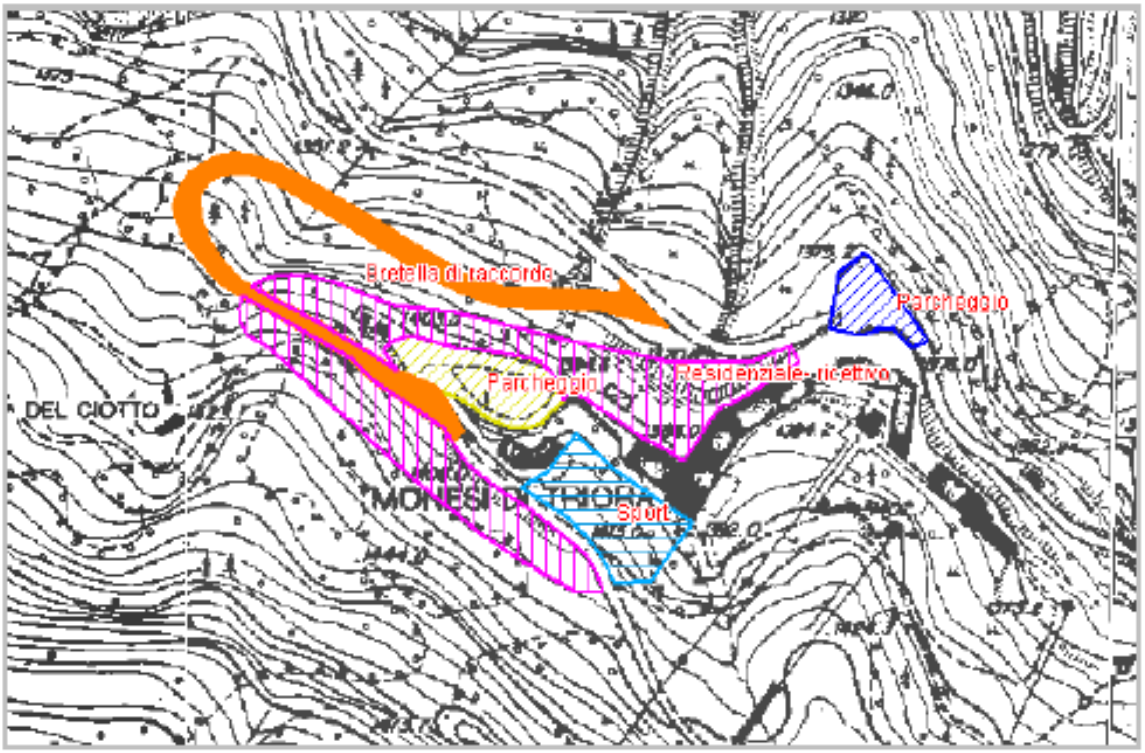
- **Assetto Insediativo: zona AI CO – Attrezzature ed Impianti**
  - **Regime Normativo di Consolidamento;**
- **Assetto Vegetazionale: zona PRM-MA – Praterie**
  - **Regime Normativo di Mantenimento;**
  - **zona BCM-CO – Bosco di Conifere**
  - **Regime Normativo di Consolidamento**
- **Assetto Geomorfologico: zona MO-A e MA**
  - **Regime Normativo di Mantenimento**

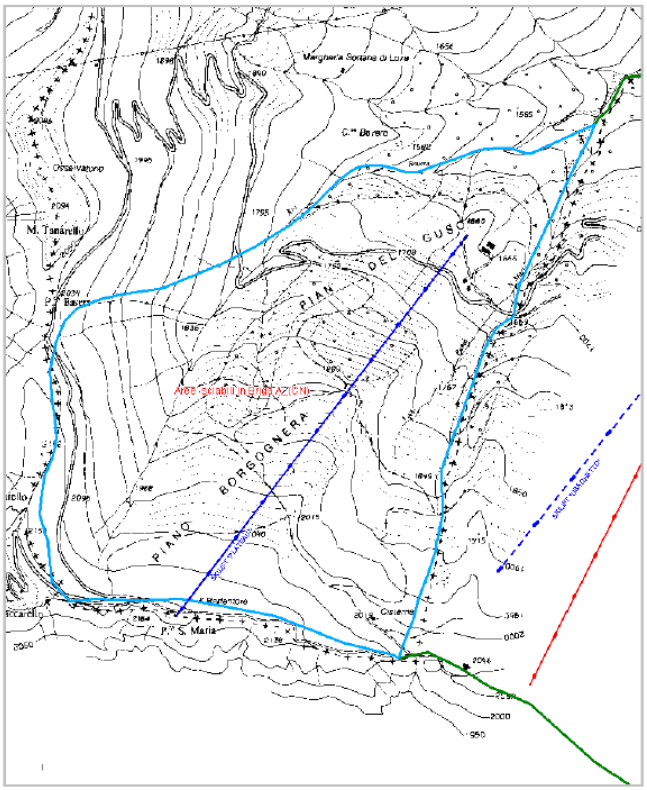
Urbanistica (P.R.G. Livello Puntuale)

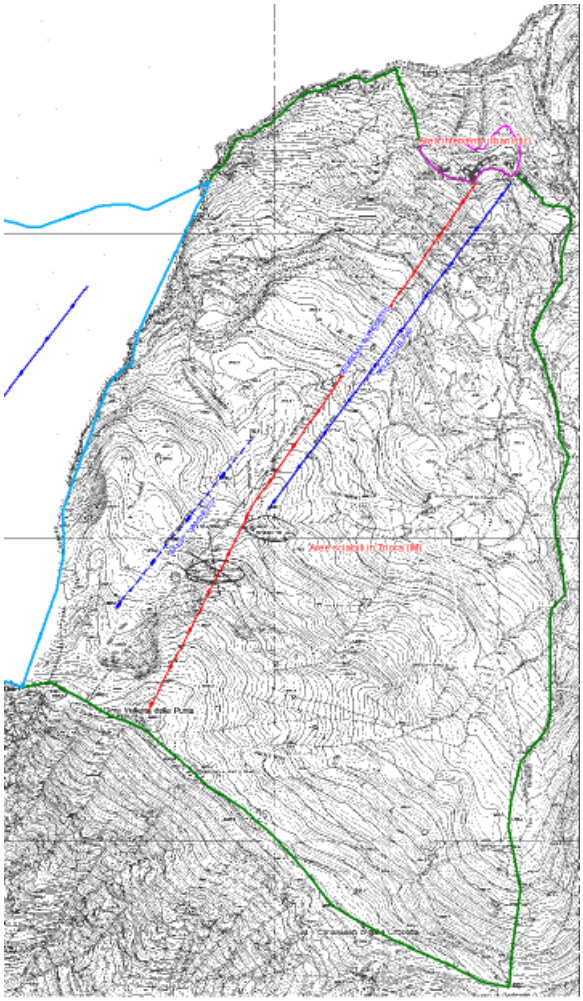
Il Piano Regolatore Generale del Comune di Triora, approvato nel 1987, per la parte della normativa attuativa di merito (art.38, NTA, Aree Sciistiche di Monesi), prevede lo stralcio delle Aree Sciistiche di Monesi, rimandando ad uno Strumento di Pianificazione sovracomunale il compito della regolamentazione urbanistica.

P.T.C. – Piano territoriale di Coordinamento per le Aree sciistiche di Monesi – Tav. 45 – Maggio 2003

NUCLEO MONESI - ZONIZZAZIONE DI PROGETTO (Scala 1: 4.000)





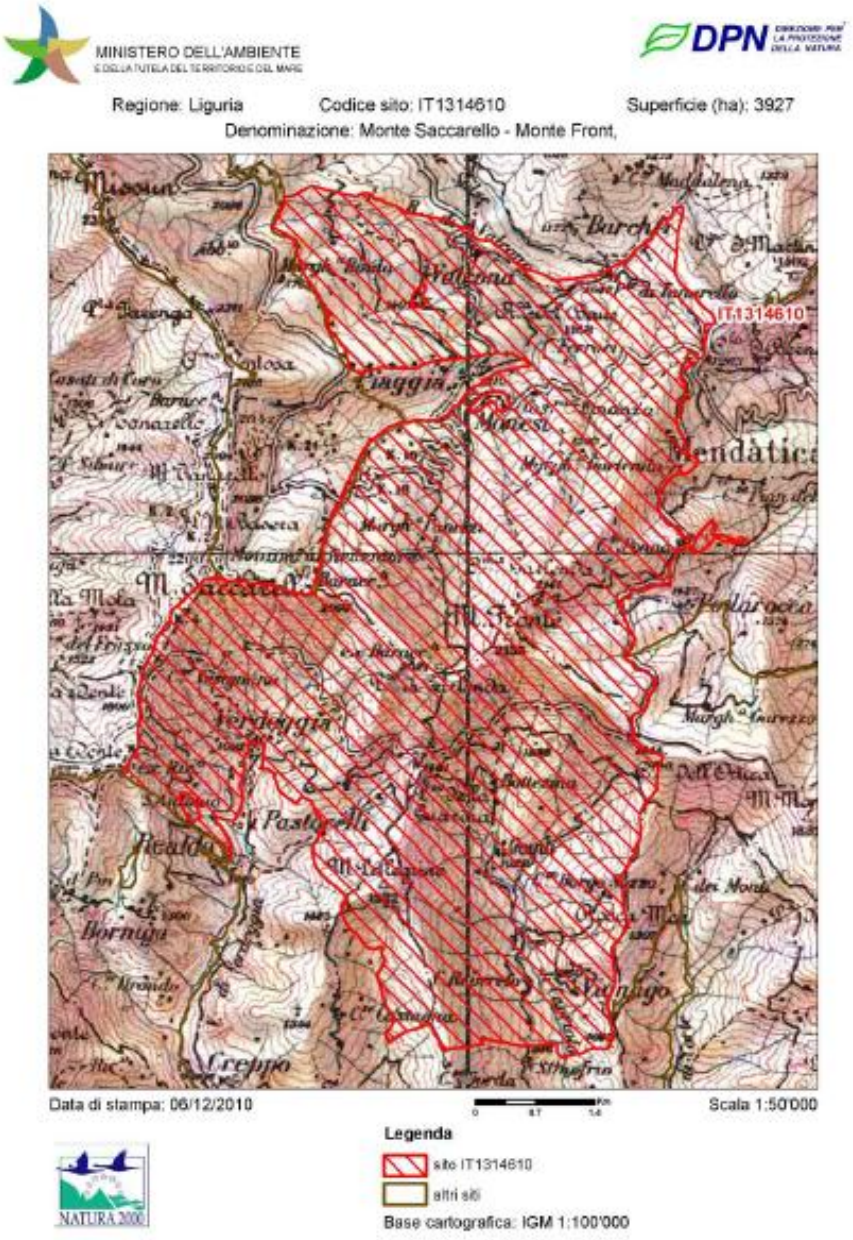


Tutela Territoriale ed altre fonti normative, regolamentari e provvedimentali.

Vincolo ex Legge n.991/52: Classificazione delle zone montane;
Vincolo CEE 268/75: Zone svantaggiate;
Vincolo Dlgs n.146/97: zone svantaggiate o particolarmente svantaggiate

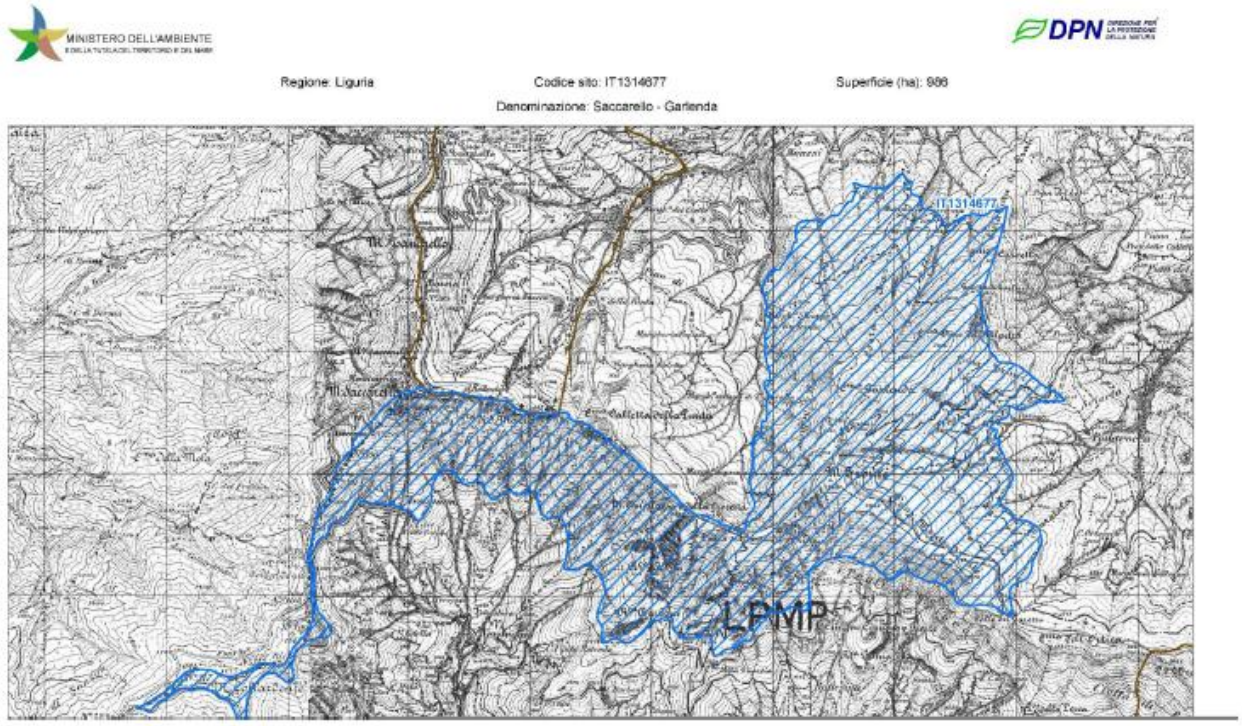
Sito di Interesse Comunitario (S.I.C.)
Codice di riferimento IT1314610 denominato M.Saccarello-M.Frontè.

Il sito presenta un'estensione di circa 39 Kmq, interamente interessata da una strutturazione vegetale tipicamente alpina (habitat di rilievo definiti da lande alpine e subalpine, prati alpini di crinale e di versante, faggete).

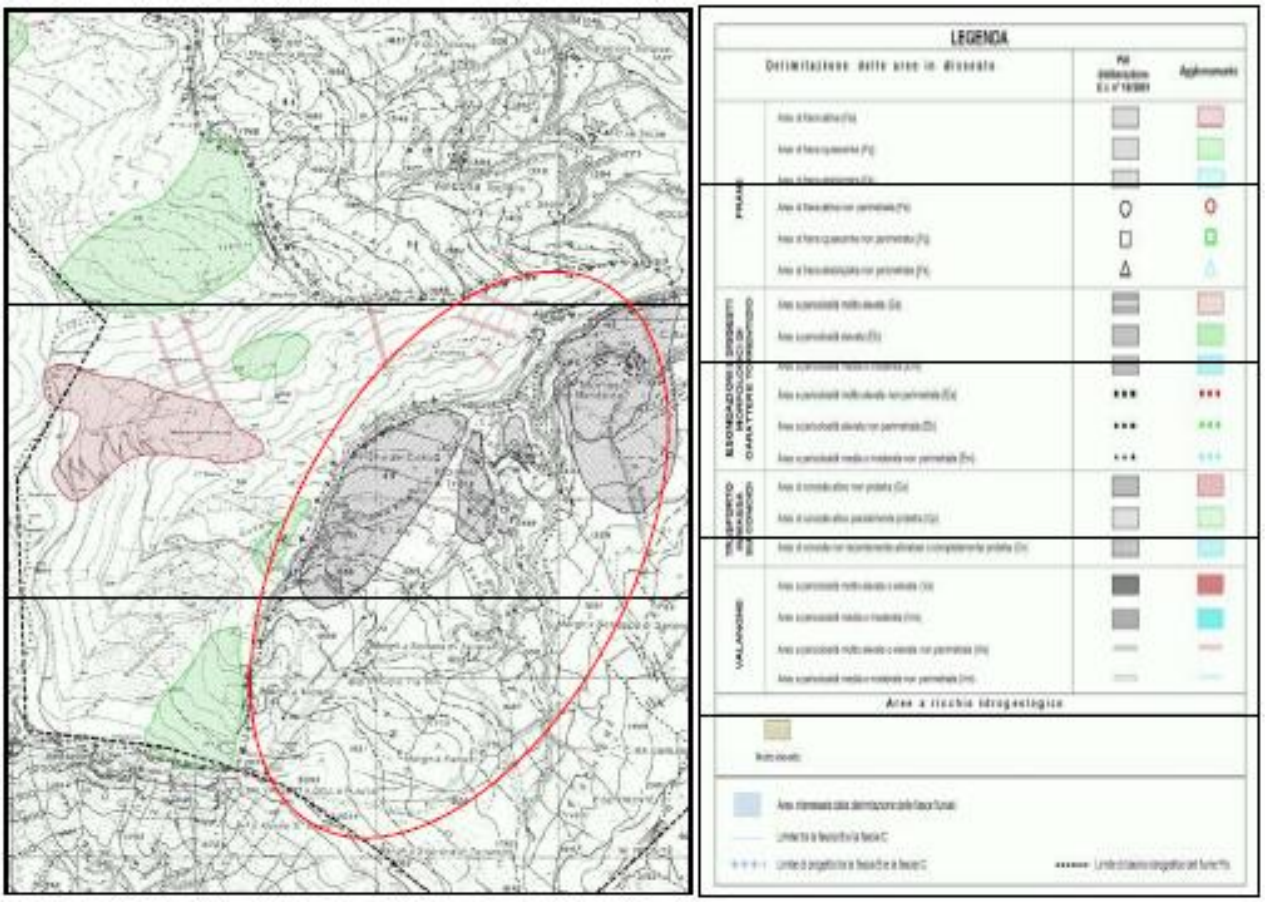


Zona a Protezione Speciale (Z.P.S.)
Codice di riferimento IT1314677.

All'interno del predetto sito, collocata in posizione di versante contrapposta rispetto a quella d'intervento, è evidenziata una Zona a Protezione Speciale (Z.P.S.) che rende questa fascia territoriale di maggiore importanza ambientale e di ulteriore delicatezza d'intervento. Questa zona è individuata dalla sigla IT1314677 e denominata Saccarello-Garlenda, interessa una fascia di territorio di poco meno di 10 Kmq: la zona è stata istituita in coincidenza della localizzazione di un'Oasi di Protezione Faunistica, incluso nel vigente Piano Faunistico Venatorio. La presenza di queste zone, denominate all'interno della legge regionale quali siti sensibili, richiede di per sé la definizione di uno studio di impatto ambientale vista la delicatezza degli ecosistemi in essere, aspetto di rilievo tale che la recentissima normativa regionale ha espressamente indicato l'assoluto rispetto di dette aree impedendo qualsivoglia intervento di mutazione dello stato in atto.



P.A.I. - Cartografia dei dissesti ("Atlante dei rischi idraulici e idrogeologici – delimitazione delle aree in dissesto" Foglio 244 sez. III Mendatica.



Più in dettaglio:

- è cartografato un esteso dissesto in destra orografica del rio Bavera, fisicamente delimitato in direzione ovest dall'alveo stesso del rio citato (con estensione di circa 45 ha);
- presso l'abitato di Monesi di Triora sono visualizzati due processi quiescenti separati da un impluvio secondario interessanti marginalmente le abitazioni (con estensione rispettivamente di 8,5 e 2,7ha);

infine l'abitato di Monesi di Mendatica risulta compreso all'interno di un esteso processo di versante separato in una porzione inferiore attiva (che comprende l'abitato e con una estensione di circa 32 ha) e una porzione superiore classificata come quiescente (con superficie di circa 26 ha).

Gli approfondimenti di indagine condotti e l'analisi foto interpretativa di dettaglio integrata da sopralluoghi in sito, per le verifiche di situazioni puntuali, nonché l'esame della documentazione bibliografica disponibile hanno consentito una definizione del nuovo quadro di dissesto caratterizzato da sostanziali differenze rispetto vigente.

Nel nuovo elaborato è stata affrontata la "Verifica di Compatibilità del PAI" dell'ambito corrispondente al dominio sciabile e all'area della stazione per gli sports invernali del comprensorio di Monesi, in ottemperanza del parere n.129/209 del Comitato Tecnico Regionale – Sezione per la Valutazione di Impatto Ambientale, nella seduta del 27 giugno 2007 in merito alla "Seggiovia biposto ad ammorsamento fisso Monesi – Tre Pini.

I risultati delle analisi condotte hanno consentito di giungere ad una proposta di aggiornamento generale del settore indagato.

Complessivamente il nuovo quadro di dissesto elaborato risulta più dettagliato del vigente, con modifiche sostanziali sia alle tipologie sia ai processi cartografati.

Tenendo conto dei dati disponibili (PS-inSAR, Monitoraggio albergo Redentore) è stata sottolineata la necessità di procedere ad ulteriori approfondimenti nel tempo operati sulla base dei dati citati, in particolare per quanto concerne i sondaggi strumentati con colonne inclinometriche presso l'area urbanizzata che, confrontati con i risultati del controllo condotto attraverso monitoraggio satellitare con tecnica PS (Regione Liguria), consentirà la verifica temporale del reale grado di attività dei processi cartografati e in particolare del dissesto indicato come Fq che coinvolge parte degli edifici esistenti.

3) RAPPRESENTAZIONE GRAFICA E FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE DELL'AREA OGGETTO D' INTERVENTO E DEL CONTESTO PAESAGGISTICO.

RIPRESE FOTOGRAFICHE

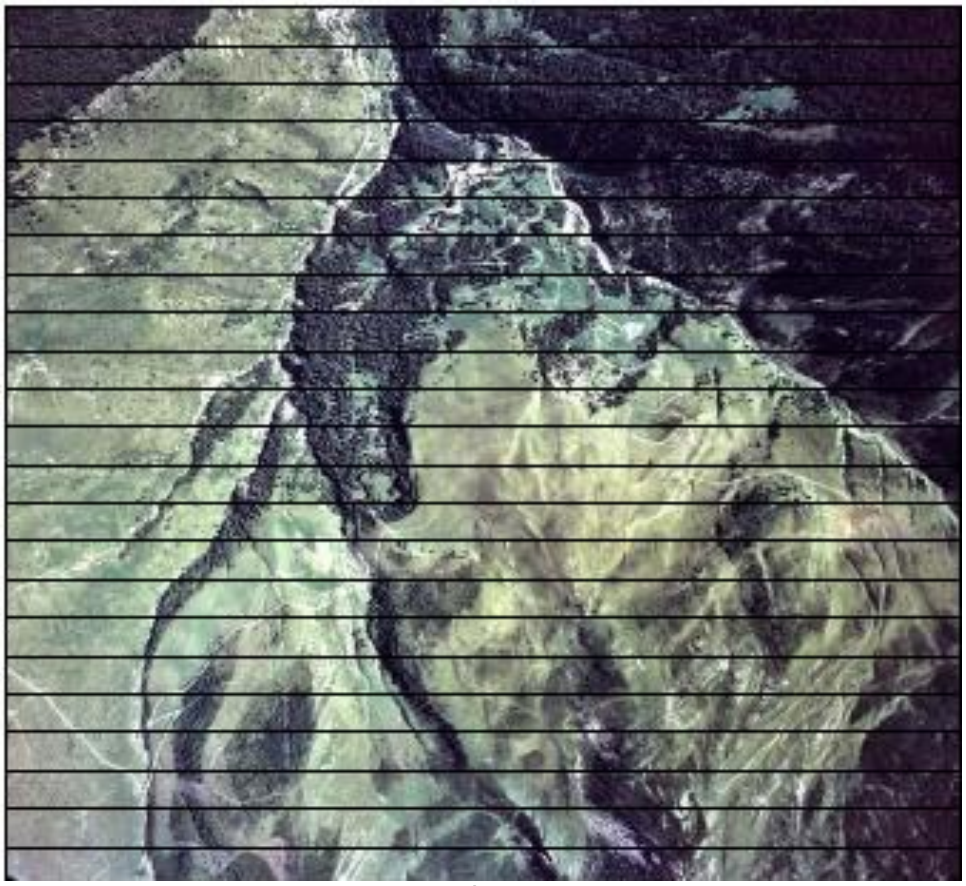


Foto 1: vista aerea

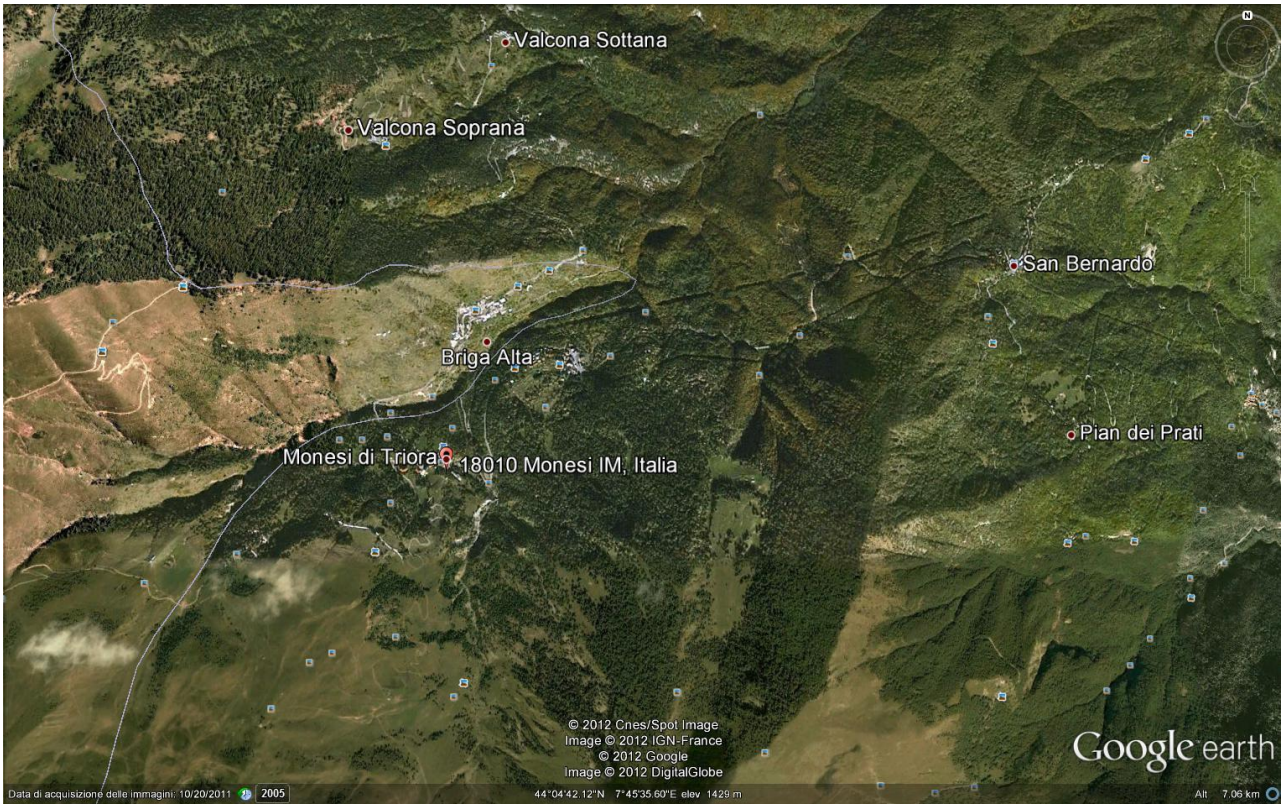


Foto 2: vista satellitare



Foto 3: il contesto, vista verso valle



Foto 4: la vallata con la stazione di monte realizzata (punto di nuova partenza)



Foto 5: vista della stazione di monte esistente



Foto 6: vista del rifugio esistente

QUADRO 3 – ANALISI DEL PROGETTO.

La stazione sciistica di Monesi ha visto una riduzione progressiva delle presenze, per molteplici motivazioni, tra le quali vi è probabilmente anche il mancato rinnovo delle strutture sia alberghiere che impiantistiche, oltre che alla strategia edilizia che ha privilegiato la costruzione di alloggi per privati (seconde case).

Gli interventi qui proposti mirano a rilanciare la stazione effettuando un rinnovo ed una razionalizzazione del sistema di trasporto, che comunque non è sufficiente senza una ristrutturazione degli alberghi presenti sul territorio.

Nella scelta dell'intervento e del posizionamento sono state valutate altre ipotesi tenendo in considerazione il finanziamento pubblico a disposizione ed il fatto che, come già segnalato dal PTC-ASM, l'innevamento sotto i 1500 m s.l.m. è mediamente scarso e discontinuo.

Più ipotesi di soluzioni alternative, inoltre, sono state formulate e valutate da studi propedeutici alla progettazione di dettaglio ed a seguito di ciò è risultato quanto di seguito riportato.

Una prima ipotesi è stata scartata perché particolarmente impattante dal punto di vista economico poiché gravata da costi gestionali piuttosto importanti che la situazione attuale, economicamente già deficitaria, non sarebbe stata in grado di sostenere.

Una seconda ipotesi è stata scartata perché prevedeva un massiccio sviluppo della stazione esistente, ai limiti della potenzialità dell'area sciabile. Una soluzione radicale che prevedeva programmi impegnativi per tutti i settori, da attuare gradualmente attraverso diverse fasi di equilibrio ma auspicabile più per un futuro forse neanche troppo prossimo piuttosto che in un'ottica di immediata esecutività del programma.

Delle ipotesi formulate e valutate è stata, infine, adottata quella considerata ottimale per il quadro connettivo esistente sia dal punto di vista ambientale che tecnico-amministrativo.

La realizzazione di un primo tracciato completato da questo secondo tratto, oggetto di S.I.A., ha permesso di sondare la risposta dell'ambiente in senso lato all'inserimento ed all'esercizio della struttura che, stando ai risultati dei monitoraggi ed alla verifica della risposta del bacino di utenza ha indotto a proseguire sull'idea di completamento dell'intervento.

Nuovo tratto seggiovia biposto

L'impianto in esame è costituito da una seggiovia monofune ad ammorsamento fisso nella quale i veicoli biposto sono ammorsati su di una fune portante - traente, chiusa ad anello mediante impalmatura e dotata di moto continuo unidirezionale con senso di rotazione antiorario. L'anello di fune è movimentato da un argano motore posto nella stazione a valle ed è posto in tensione da un cilindro idraulico ubicato nella stazione a monte.

L'impianto comprende le seguenti stazioni:

- una stazione tenditrice e rinvio a monte

- una stazione motrice a valle.

Le strutture portanti delle stazioni sono realizzate in carpenteria metallica e costituiscono supporto per i dispositivi di stazione.

Le copertura della stazione di valle è stata concepita contemperando criteri di minimo impatto ambientale con soluzioni che garantiscano funzionalità ed efficace protezione di tutti quegli organi meccanici coinvolti nella sicurezza e nella funzionalità dell'impianto.

La stazione di monte è priva di copertura.

Il tiro della fune e i carichi strutturali, in entrambe le stazioni, sono raccolti dall'unica stele in cemento armato.

L'impianto è concepito per il trasporto di sciatori in salita e pedoni salita e discesa.

Il fabbricato della stazione di valle è costituito essenzialmente da un rigido corpo in carpenteria metallica, che sostiene l'argano motore, con relative passerelle di controllo e manutenzione, oltre alla copertura.

La cabina di controllo è collocata sul lato della salita dei passeggeri, in posizione tale da consentire un facile controllo del movimento degli stessi in ingresso.

L'imbarco dei sciatori avviene in direzione della linea mentre quella dei pedoni in direzione ortogonale alla linea.

La stazione rinvio e tensione è situata a monte ed è costituita da una stele di supporto in cemento armato su cui sono vincolate la slitta di scorrimento del carroponte della puleggia tenditrice, e il supporto di ancoraggio del cilindro tenditore.

Non sono previste coperture in quanto le tecnologie utilizzate non richiedono sistemi di protezione.

La cabina di controllo è collocata sul lato arrivo dei passeggeri, in posizione tale da consentire un facile controllo del movimento degli stessi in fase di sbarco.

Quanto sopra nell'ottica di minimizzare i movimenti di terra, riducendo al minimo gli impatti sul territorio.

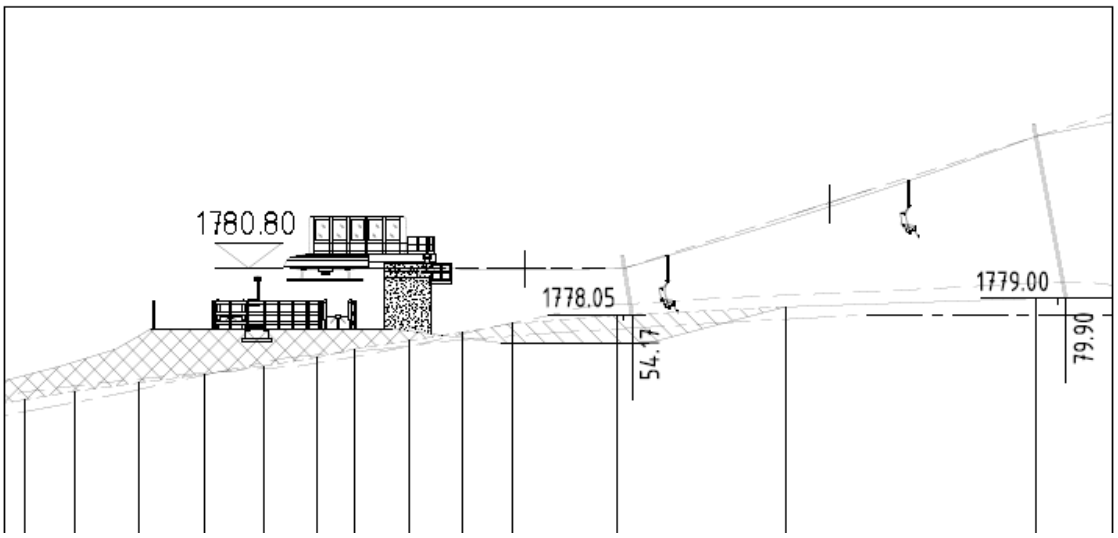
Area di valle

La struttura della stazione poggia su un unico ritto centrale in calcestruzzo faccia a vista connesso ad apposita fondazione in calcestruzzo completamente interrata; le apparecchiature meccaniche sono inserite in una copertura integrale che permette l'accesso del personale agli organi motori, con rivestimento esterno realizzato con pannelli in lamiera o vetroresina, verniciati e dotati di porzioni trasparenti per dare luce naturale all'interno.

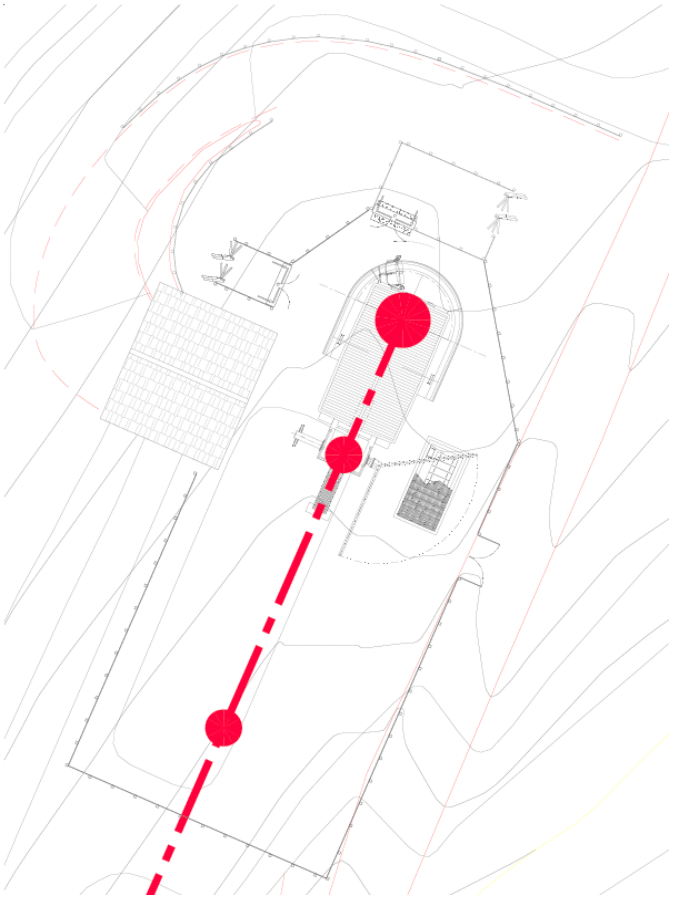
In adiacenza alla stazione della seggiovia, sul lato salita, verrà realizzato un fabbricato ad uso "cabina controllo". La realizzazione avverrà tramite prefabbricato in legno di abete rosso massello trattato con impregnante posto su una struttura di fondazione in calcestruzzo leggermente rialzata, rivestita in pietra, atta a proteggerlo sia dall'umidità del terreno che dalla neve durante il periodo invernale.

Il fabbricato, dotato di ampie finestrature con ante in legno in modo da garantire la massima visibilità sia verso la linea che verso il piano imbarco, avrà copertura in scandole con faldaleria in rame.

Tutte le recinzioni di stazione , sia con funzione di dissuasione che di regolamentazione dei flussi degli sciatori, saranno realizzate con elementi in legno massello di abete opportunamente impregnato e protetto, per la parte interrata, con apposita catramatura.



SEZIONE AREA DI VALLE Q. 1780,00



PLANIMETRIA STAZIONE DI VALLE Q. 1780,00

Area di monte

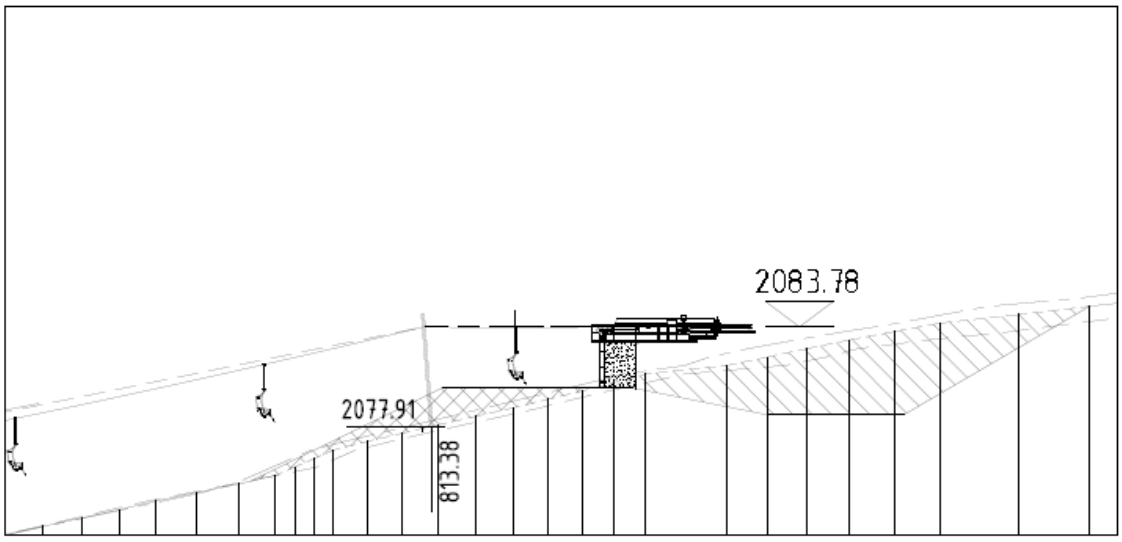
La struttura della stazione tenditrice di monte poggia su un unico ritto centrale in calcestruzzo faccia a vista connesso ad apposita fondazione in calcestruzzo completamente interrata; la puleggia e le apparecchiature meccaniche di tensionamento formano un complesso esteticamente molto leggero. Le strutture metalliche saranno verniciate di colore verde analogo a quello delle strutture della sciovia che rimangono in opera senza alcuna modifica.

In adiacenza alla stazione, sul lato salita nella zona a fianco della pedana di sbarco, verrà realizzato un fabbricato ad uso "cabina di controllo". La realizzazione avverrà tramite prefabbricato in legno di abete rosso massello trattato con impregnante posto su una struttura di fondazione in calcestruzzo leggermente rialzata, rivestita in pietra.

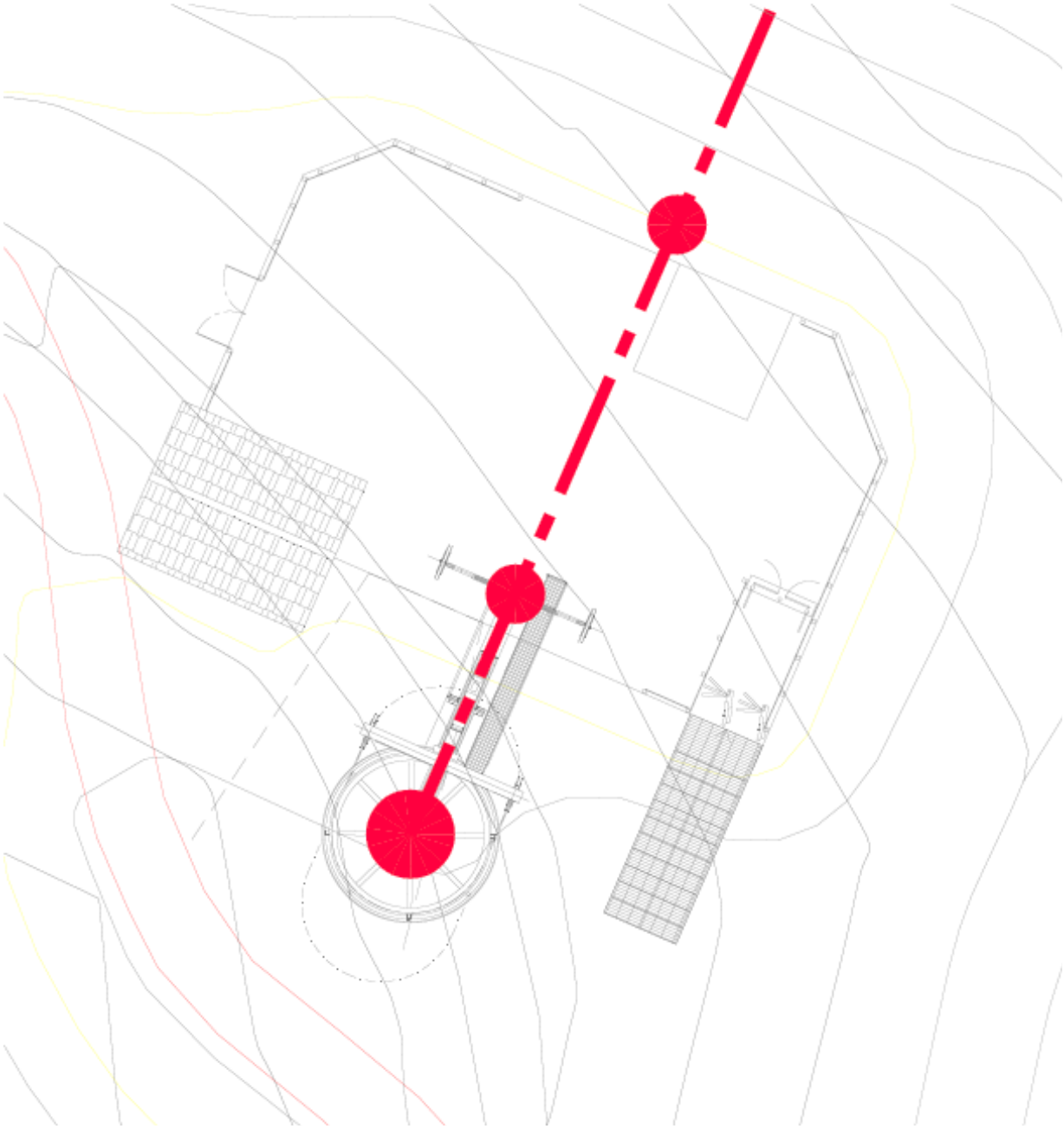
Il fabbricato, dotato di ampie finestrature con ante in legno in modo da garantire la massima visibilità sia verso la linea che verso il piano di sbarco, avrà copertura in scandole con faldaleria in rame.

Le recinzioni di stazione, con funzione di dissuasione e di regolamentazione dei flussi degli sciatori, saranno realizzate con elementi in legno massello di abete opportunamente impregnato e protetto, per la parte interrata, con apposita catramatura.

Le recinzioni di stazione, con funzione di dissuasione e di regolamentazione dei flussi degli sciatori, saranno realizzate con elementi in legno massello di abete opportunamente impregnato e protetto, per la parte interrata, con apposita catramatura.



SEZIONE AREA DI MONTE Q. 2080,00



PLANIMETRIA AREA DI MONTE

QUADRO 4 – ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA.



Area di monte



Area di monte



Area di valle



Area di valle

b) PREVISIONE DEGLI EFFETTI DELLE TRASFORMAZIONI DAL PUNTO DI VISTA PAESAGGISTICO:

- Opere in superficie destinate a durare nel tempo, riferite alle stazioni di partenza ed arrivo e loro pertinenze, plinti e pali di sostegno per quanto riguarda la seggiovia.
- Opere sotterranee anch'esse destinate a durare nel tempo e individuate per quanto riguarda la seggiovia nella realizzazione delle condotte di alimentazione e comando dell'impianto che interesseranno una porzione di terreno lineare sottostante il tracciato con un dislivello di circa m.311 m. per una lunghezza di m.873.
- Opere temporanee riferite esclusivamente all'organizzazione di cantiere e rappresentate da viabilità di accesso al cantiere stesso e alle aree di manovra e stoccaggio temporaneo dei materiali.

c) <u>OPERE DI MITIGAZIONE</u>

- Colorazione mimetica delle strutture metalliche di sostegno;
- utilizzo, nelle opere accessorie, di materiali costruttivi della tradizione locale, quali la pietra ed il legno;
- posizionamento di appositi segnalatori e dissuasori sulle superfici trasparenti della seggiovia, a contenimento dell'impatto sul volo della avifauna;
- "sfrangiatura" dei limiti del varco prodotto nella fascia boscata in corrispondenza del nucleo boscato attraversato;
- per mantenere una certa connessione ecologica nell'ambito della superficie boscata, le piante caducifoglie esistenti (sorbi, ontani, salici, etc.) lungo il tracciato della seggiovia verranno solamente ceduate e periodicamente sottoposte alla riduzione in altezza della chioma, compatibilmente con le esigenze di spazio richieste per la gestione degli impianti;
- chiusura tassativa degli impianti di risalita a metà aprile, epoca in cui il gallo forcello inizia la frequentazione delle arene di canto;
- divieto dell'attività di sci fuoripista, dello sci escursionismo, sci alpinismo ed escursioni con racchette nei canaloni con neve fresca sui versanti esposti a nord, utilizzati abitualmente dal gallo forcello come siti di svernamento;
- divieto della pratica dello ski con risalita in elicottero che costituisce fattore di disturbo per tutte le specie animali;
- nel periodo di funzionamento estivo della seggiovia, regolamentazione del traffico sulla provinciale Monesi-Limone consentendo il passaggio solo ai veicoli autorizzati ed a quelli in transito diretti all'esterno del comprensorio Monesi in direzione Colle dei Signori – Limone Piemonte ovvero in direzione Passo del Tanarello – Francia attraverso appositi cartelli informativi che vietino ai veicoli la fermata e la sosta nel tratto di attraversamento del comprensorio di Monesi eccetto nelle aree appositamente predisposte e segnalate;
- chiusura al transito veicolare non autorizzato del ramo di strada provinciale

dal bivio a quota 1995 s.l.m. in territorio piemontese al M. Saccarello;

- consentire l'attività escursionistica pedonale esclusivamente lungo i sentieri segnati e segnalati, con divieto di divagazione al di fuori dei tracciati, assoluto nel periodo coincidente con la fase riproduttiva degli uccelli nidificati a terra come il gallo forcello: indicativamente da metà aprile a fine agosto;
- consentire l'attività ciclo-escursionistica (mountain bike) soltanto lungo le vie ed i sentieri segnati, con assoluto divieto di divagazione al di fuori dei tracciati; divieto di raccolta dei funghi silvestri costituenti importanti fonti di cibo per gli animali, se non per uso sul posto;
- divieto di attività fuoristradistica sia con autoveicoli che con motocicli;
- divieto di raccolta di piante , fiori e fronde se non per scopi di studio e ricerca;
- divieto di svolgimento dell'attività di arrampicata su roccia;
- adozione di un piano di utilizzo delle aree pascolive del comprensorio con determinazione dei carichi di bestiame e dei turni di pascolamento.

d) MISURE DI COMPENSAZIONE

- Interventi di taglio a "macchia di leopardo" all'interno delle formazioni chiuse di rodereto lungo il versante nord compreso tra Passo Garlenda – M.Frontè e Cima Garlenda, consentendo l'attività di pascolo solo a partire dalla metà di luglio, termine del periodo della cova e schiusa delle uova del gallo forcello;
- interventi di ricostituzione della copertura vegetale nelle aree che presentano fenomeni di erosione e scoticamento innescati dall'eccessiva pressione degli animali al pascolo ovvero dal passaggio non autorizzato di veicoli fuoristrada;
- demolizione della porzione affiorante dei plinti di sostegno della seggiovia Redentore già smantellata, con il rimodellamento e rivegetazione delle relative aree di pertinenza. Operazione da eseguirsi tramite mezzi leggeri "ragno" e sarà limitata ai sostegni facilmente accessibili.

▪ Modificazioni della morfologia, quali sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria, ...) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc:

La cantierizzazione per la costruzione dell'opera in progetto sarà organizzata con mezzi operanti sul terreno e con l'elicottero.

Sul territorio saranno previste apposite aree da adibirsi all'installazione del cantiere che comprenderanno anche zone predisposte per il carico/scarico dell'elicottero.

Le aree di cantiere, opportunamente recintate, saranno dotate, al loro interno, di uffici di cantiere, depositi, locali di ricovero per pronto soccorso, WC chimici, magazzini materiali pesanti e zone rifiuti. Su tali aree non sono necessarie particolari operazioni di preparazione

del substrato eccetto la realizzazione di un bordo di contenimento in terra avente funzione di delimitazione.

Gli oli verranno portati in quota quando necessario e immediatamente utilizzati. Non è previsto stoccaggio di prodotti lubrificanti in quota.

Per i carburanti verranno utilizzate le cisterne presenti sul territorio, tutte debitamente già autorizzate.

Non verrà effettuato il lavaggio delle betoniere in sito; questa operazione verrà demandata ad apposite ditte specializzate presso loro strutture.

All'interno delle suddette aree avverrà il provvisorio accantonamento in cumuli separati, dei materiali provenienti dagli scavi, in attesa di riutilizzo in loco.

Nelle aree oggetto di intervento opereranno mezzi d'opera di tipo diverso quali pale meccaniche cingolate, dumper, "ragni", escavatori cingolati, autobetoniere con pompa, autogru e autocarri a trazione integrale. Lo scavo di linea previsto per la posa di cavi di segnalazione ed elettrici, di dimensioni approssimative cm 70 x 80 di profondità, sarà realizzato con mezzi tipo ragno e miniescavatori. Tale scavo in trincea verrà realizzato a tronchi ovvero verrà aperto e richiuso non appena ultimate le operazioni su tratti di lunghezza limitata. In tal modo non verrà lasciato aperto uno scavo lungo tutto il tracciato con conseguenti rischi di innesco di fenomeni di ruscellamento e di erosione. Si stima che l'occupazione temporanea per questi interventi sotto linea sia definibile con una traccia valle-monte di larghezza pari a metri 4.

Il trasporto aereo sarà utilizzato per il trasferimento del calcestruzzo per l'effettuazione dei getti per le fondazioni dei sostegni di linea e per il montaggio delle strutture meccaniche di linea e della stazione di monte.

Il carico dell'elicottero avverrà in apposita zona predisposta nell'area di valle.

- Modificazioni della compagine vegetale (abbattimento di alberi, eliminazioni di formazioni ripariali,...).
- Modificazioni dello skyline naturale o antropico (profilo dei crinali, profilo dell'insediamento).
- Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico, evidenziando l'incidenza di tali modificazioni sull'assetto paesistico.
- Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico.
- Modificazioni dell'assetto insediativo-storico.
- Modificazioni di caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico (urbano, diffuso, agricolo)
- Modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale.
- Modificazioni dei caratteri strutturali del territorio agricolo (elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, trama parcellare).

- Intrusione (inserimento in un sistema paesaggistico di elementi estranei ed incongrui ai suoi caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici per es. capannone industriale, in

un'area agricola o in un insediamento storico).

- Suddivisione: assente. Non verranno create nuove strade né tracciate nuove piste.
- Frammentazione: assente.
- Riduzione: assente.
- Eliminazione progressiva delle relazioni visive, storico-culturali, simboliche di elementi con il contesto paesaggistico e con l'area e altri elementi del sistema: assente.
- Concentrazione: assente.
- Interruzione di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale: assente.
- Destrutturazione: assente.
- Deconnotazione: assente.

Imperia, 28/11/2012

Firma del Richiedente dell'intervento **Timbro e firma del Progettista**

……..

