

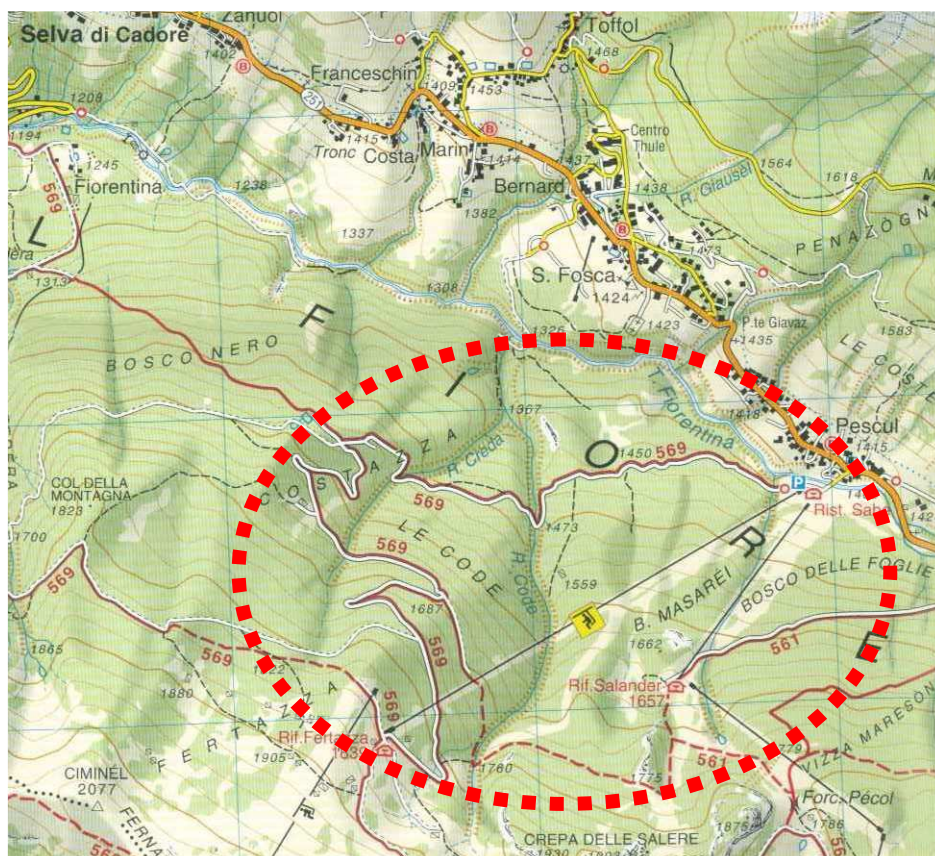
1 – Premessa

La Società Val Fiorentina Spa, gestore della ski-area di Pescul, intende provvedere all'adeguamento della viabilità silvo-pastorale a servizio del versante sinistro della Val Fiorentina nel tratto compreso tra le loc. Crignole, Le Code e Fertaza.

Attualmente il pendio è attraversato dalla "Strada comunale di Crignale" (Fg. 30), che prosegue dopo il Rio Creda sulla "Strada comunale sotto Fernazza" (Fgg. 22 e 30).

Quest'ultima strada accatastata viene abbandonata poco sotto Fertaza (Fg. 30), per terminare negli ultimi 800 m in prossimità del Rif. Fertaza (arrivo della seggiovia).

Nel complesso trattasi di una strada trattorabile in ghiaia, che garantisce l'accesso alla viabilità forestale secondaria (Bosch Negher, Col de la Montagna, Revigiaza, Viza de la Lasta) e viene utilizzata sia per finalità connesse alla gestione del bosco privato e regoliero (legnatico, interventi selvicolturali) sia come strada di servizio dell'impianto di risalita e delle piste da sci del comprensorio di Pescul.



2 – Infrastrutturalità e multifunzionalità dell'intervento

La finalità esclusiva dell'intervento risiede nell'intento di adeguare la trattorabile esistente in modo da ottenere una strada camionabile a servizio dei fondi di proprietà della Società Val Fiorentina Spa (Fg. 28 mapp. 56, 60, 84, 86, 106, 122, 123), dei terreni ad essa concessi in affitto e del comprensorio privato e regoliero, allo scopo di favorire l'efficiente gestione del patrimonio forestale a fini selvicolturali e di manutenzione della multifunzionalità del bosco.

L'investimento è strutturato in rete, in quanto la strada si dirama dalla S.P. 250 "della Val di Zoldo e Val Cellina" in loc. Pescul.

L'infrastrutturalità dell'intervento è garantita dalla lunghezza complessiva del tracciato oggetto di intervento, che supera 1 Km e viene quindi ad avere carattere di interesse territoriale vasto. La strada camionabile consentirà l'accesso al bosco con camion a rimorchio fino ai piazzali di concentrazione del legname e agli innesti della viabilità forestale secondaria (piste di strascico, strade trattorabili).

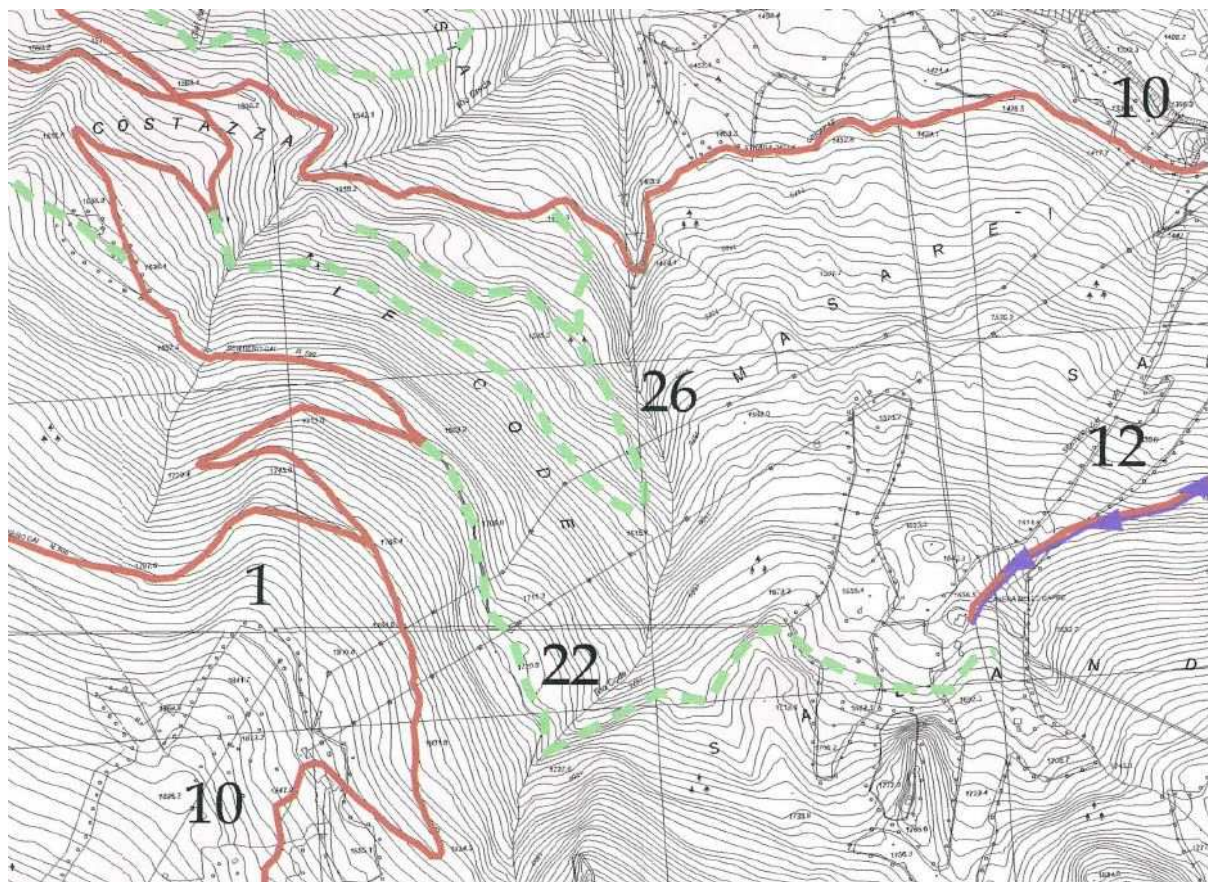
La multifunzionalità dell'opera risiede principalmente nella molteplicità di proprietari privati e pubblici serviti e di unità gestionali assestate attraversate dalla strada (particelle forestali o a prevalente attitudine produttiva). Il tracciato in progetto segue sostanzialmente il sedime della strada comunale e ricade all'interno delle particelle forestali A011/0 (Viza de la Lasta), A008/0 (Val de Pozena), A010/0

(Busa del Ciaudron), A012/0 (Fiorentina), A007/0 (Le Code) e A028/0 (Tabiè Fertaza) del Piano di riassetto dei beni silvo-pastorali delle Regole di Selva di Cadore (in corso di revisione).

La strada risulta già assoggettata alle disposizioni che regolano la transitabilità dei tracciati silvopastorali (art. 3 della L.R. 14/1992 e s.m.i.). Fermo restando il suo regime silvo-pastorale, al termine dei lavori sarà consentito a chiunque il libero e gratuito accesso alla strada.

Non è consentito predisporre sbarra, né pagamento per l'accesso all'infrastruttura.

Ai sensi dell'art. 6 della L.R. 14/1992 e s.m.i., l'intero tracciato risulta inserito al n. 10 (Crignole-Fertazza) del Piano della viabilità silvopastorale dell'Unione Montana Agordina.



Estratto cartografia Piano della viabilità silvo-pastorale dell'Unione montana Agordina (fuori scala).

Oltre 95% dello sviluppo planimetrico del tratto di strada oggetto di adeguamento ricade in bosco, come desumibile dalla cartografia allegata.

3 – Caratteristiche del tracciato

La strada Crignole-Fertaza, così come censita nel Piano della viabilità silvo-pastorale dell'Unione Montana Agordina, ha uno sviluppo planimetrico complessivo di 4.527 m, con partenza a monte del piazzale della seggiovia di Pescul (1412 m s.l.m.) e arrivo a 1848 m s.l.m (sbarco della seggiovia).

Il tratto in cui si intende intervenire è compreso tra quota 1474 m s.l.m (a monte del ponte sul Rio Code) e quota 1848 m s.l.m. (sbarco della seggiovia) per una lunghezza complessiva di a 3.580 m. Il dislivello complessivo superato è di 374 m, per una pendenza media del 10,5%.

All'interno del tratto in questione la somma della lunghezza delle livellette con pendenza compresa tra il 14 e il 18% è pari a circa 434 m e, dunque, inferiore al 30% dello sviluppo complessivo del tracciato oggetto di adeguamento, come desumibile dal profilo altimetrico longitudinale allegato.

La strada esistente presenta le condizioni di transitabilità classificabili, ai sensi dell'Allegato tecnico della D.G.R. 736 del 28/05/2018, nella classe di percorrenza 3.

L'inserimento in tale categoria non dipende da particolari limiti di pendenza longitudinale o di larghezza della carreggiata, che sono quasi ovunque in linea con le soglie stabilite dal bando del PSR per le strade camionabili, ma è dovuta ai ridotti raggi di curvatura dei tornanti, all'inefficienza dei sistemi di raccolta e smaltimento delle acque piovane (scarsi, sottodimensionati, deteriorati e/o eccessivamente impegnativi da mantenere) e alla ridotta portanza della carreggiata in alcuni tratti

(tornanti, tratti maggiormente acclivi), particolarmente sollecitati dal passaggio dei mezzi forestali pesanti e, dunque, esposti a continue erosioni e sfondamenti.

L'attuazione del progetto consentirà di conferire al tracciato esistente le caratteristiche dimensionali di strada silvo-pastorale camionabile (classe di percorrenza 2).

Ai fini dell'attribuzione del punteggio secondo i criteri di priorità del bando del P.S.R., si precisa che le opere progettate consistono in interventi localizzati di adeguamento ricadenti prevalentemente sul sedime dei tracciati comunali esistenti e/o accatastati.

Pertanto, l'investimento è inquadrabile nell'ambito degli interventi di adeguamento della viabilità esistente.

Lo studio degli interventi è stato indirizzato alla risoluzione delle principali carenze del tracciato che impediscono l'agevole accesso agli autocarri.

In particolare, il tracciato proposto deve garantire:

- la percorribilità dei mezzi di soccorso, vigilanza, antincendio, come previsto dalla D.G.R. 341/2012;
- il rispetto dei parametri tecnici fissati dal bando di finanziamento del P.S.R. Veneto 2014-2020 (tipo di intervento 4.3.1 - Allegato B par. 11.1) per l'adeguamento della viabilità forestale in classe di percorrenza 2 (raggio di curvatura minimo dei tornanti 8 m; pendenza massima tra il 14% e il 18% su non più del 30% dello sviluppo complessivo del tracciato; pendenza media massima complessiva del 14%; pendenza minima del 2%; possibilità di stabilizzazione del fondo dei tornanti o dei tratti con pendenza superiore al 14% su un massimo del 30% dello sviluppo);
- la sicurezza e la durabilità delle opere nei tratti sensibili sotto l'aspetto idrogeologico;
- il rispetto dei vincoli ambientali e paesaggistici della zona e la minimizzazione del disturbo e dell'impatto estetico delle opere rispetto ai principali itinerari escursionistici della Val Fiorentina;
- l'adempimento dei requisiti di finanziabilità fissati dalla sottomisura 4.3.1 del bando P.S.R.;
- la sostenibilità economica della spesa.

La soluzione tecnica in esame è la più economica possibile, compatibilmente con le condizioni idrogeologiche, ambientali e di sicurezza dell'area in esame.

Tab. 1 - *Ingombro planimetrico dell'opera e particelle catastali coinvolte dal progetto.*

Comune	Fg.	map.	Supf. (mq)	Intestatario
Selva di Cadore	22	5	738	MAGNIFICA REGOLA DI SELVA E PESCOL DI CADORE
Selva di Cadore	22	8	238	MAGNIFICA REGOLA DI SELVA E PESCOL DI CADORE
Selva di Cadore	22	9	31	MAGNIFICA REGOLA DI SELVA E PESCOL DI CADORE
Selva di Cadore	22	14	10	MAGNIFICA REGOLA DI SELVA E PESCOL DI CADORE
Selva di Cadore	22	16	1.444	MAGNIFICA REGOLA DI SELVA E PESCOL DI CADORE
Selva di Cadore	22	22	590	MAGNIFICA REGOLA DI SELVA E PESCOL DI CADORE
Selva di Cadore	28	24	111	MAGNIFICA REGOLA DI SELVA E PESCOL DI CADORE
Selva di Cadore	28	29	230	NICOLAI RENZO
Selva di Cadore	28	30	144	LORENZINI ALESSANDRO
Selva di Cadore	28	31	27	MARTINI GIOVANNI
Selva di Cadore	28	112	102	COMUNE DI SELVA DI CADORE
Selva di Cadore	30	1	1.271	MAGNIFICA REGOLA DI SELVA E PESCOL DI CADORE
Selva di Cadore	30	2	1.231	MAGNIFICA REGOLA DI SELVA E PESCOL DI CADORE
Selva di Cadore	30	3	1.401	MAGNIFICA REGOLA DI SELVA E PESCOL DI CADORE
Selva di Cadore	30	4	2.140	MAGNIFICA REGOLA DI SELVA E PESCOL DI CADORE
Totale strada esistente non accatastata			9.708	
Sedime esistente accatastato	22 e 30		947	COMUNE DI SELVA DI CADORE
Totale carreggiata in progetto			10.655	

4 – Interventi previsti

Oltre alla propedeutica rimozione e completo smaltimento della vegetazione arborea e arbustiva di intralcio e al rinverdimento delle superfici rimaneggiate, mediante semina a spaglio di idoneo miscuglio di sementi, nel dettaglio si prevedono i seguenti interventi.

Sezioni	Interventi
3-4	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di scogliera in massi ciclopici posati a secco a contenimento della scarpata di monte cedevole. - Stabilizzazione del terreno a monte della scogliera mediante stesura di biostuoia atta a favorire l'attecchimento del cotico erbaceo.
118-126 - tornante 1	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliamento a 8 m del raggio di curvatura del tornante mediante sbancamento della scarpata di monte. - Ricostruzione della scarpata di monte mediante realizzazione di terra rinforzata destinata all'inerbimento. - Stabilizzazione a calce e cemento del fondo della carreggiata previa integrazione del cassonetto con idoneo materiale di cava.
147 - guado 3	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di un guado in pietrame intasato con il cls.
149-158 - tornante 2	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliamento a 8 m del raggio di curvatura del tornante mediante sbancamento della scarpata di monte. - Ricostruzione della scarpata di monte mediante realizzazione di terra rinforzata destinata all'inerbimento. - Sez. 153-155: realizzazione di un fosso drenante di guardia in corrispondenza della pista forestale che si dirama dall'esterno del tornante. - Stabilizzazione a calce e cemento del fondo della carreggiata previa integrazione del cassonetto con idoneo materiale di cava.
159 - guado 2	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di un guado in pietrame intasato con il cls.
159-161	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di un fosso drenante longitudinale con pozzetto a monte del guado 2 e tubo di scarico sotto il guado 2.
175-179	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di un fosso drenante longitudinale con pozzetto e tubo di scarico.
179-187 - tornante 3	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliamento a 8 m del raggio di curvatura del tornante attraverso riporto e ricostruzione della scarpata di valle mediante realizzazione di terra rinforzata destinata all'inerbimento. - Stabilizzazione a calce e cemento del fondo della carreggiata previa integrazione del cassonetto con idoneo materiale di cava.
255-263 - tornante 4	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliamento a 8 m del raggio di curvatura del tornante attraverso riporto e ricostruzione della scarpata di valle mediante realizzazione di terra rinforzata destinata all'inerbimento. - Stabilizzazione a calce e cemento del fondo della carreggiata previa integrazione del cassonetto con idoneo materiale di cava.
291-298 - tornante 5	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliamento a 8 m del raggio di curvatura del tornante attraverso riporto e ricostruzione della scarpata di valle mediante realizzazione di terra rinforzata destinata all'inerbimento. - Ampliamento a 8 m del raggio di curvatura del tornante mediante sbancamento della scarpata di monte ed erezione di scogliera di massi posati a secco a contenimento della nuova scarpata. - Stabilizzazione del terreno a monte della scogliera mediante stesura di biostuoia atta a favorire l'attecchimento del cotico erbaceo. - Stabilizzazione a calce e cemento del fondo della carreggiata previa integrazione del cassonetto con idoneo materiale di cava.
375 - guado 1	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di un guado in pietrame intasato con il cls.
348-357	<ul style="list-style-type: none"> - Rettifica delle livellette al fine di conferire alla strada una pendenza inferiore al 18% (come richiesto dal bando del P.S.R.) mediante ricostruzione di un tratto di 130 m di strada. - Stabilizzazione a calce e cemento del fondo della carreggiata previa integrazione del cassonetto con idoneo materiale di cava.
350	<ul style="list-style-type: none"> - Sostituzione del guado esistente a seguito della traslazione della carreggiata.
359-370 - tornante 6	<ul style="list-style-type: none"> - Stabilizzazione a calce e cemento del fondo della carreggiata previa integrazione del cassonetto con idoneo materiale di cava.
378-382	<ul style="list-style-type: none"> - Stabilizzazione a calce e cemento del fondo della carreggiata previa integrazione del cassonetto con idoneo materiale di cava.
1-382	<ul style="list-style-type: none"> - Posa delle canalette trasversali caccia-acqua, in parte in putrella di ferro e in parte preconfezionate in cls. armato.

E' previsto il riutilizzo in loco dell'intero volume escavato. Il cantiere è in deficit di materiale.

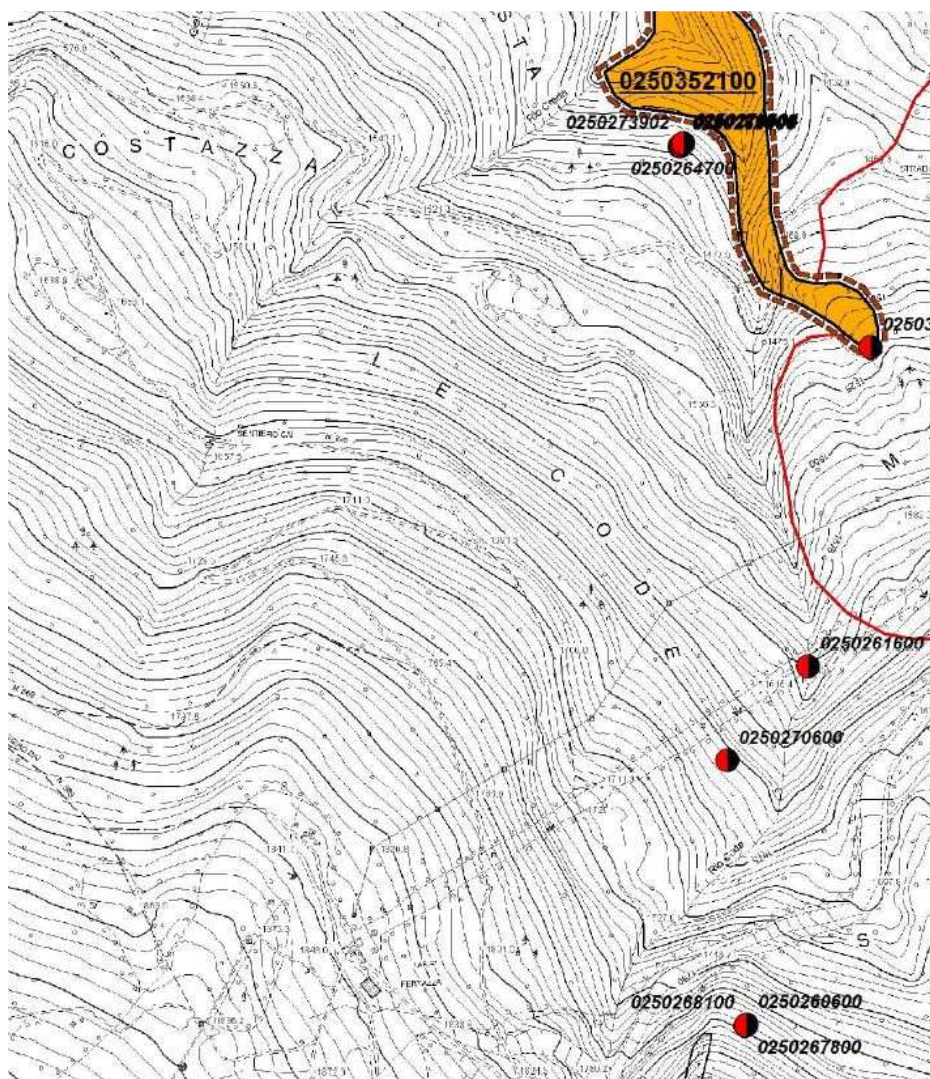
Totale sterri (mc)	1.049
Totale rilevati per la nuova sede stradale (mc)	1.205
Totale reimpiego nella formazione dei rilevati (mc)	1.049
Deficit sterri-riporti (mc)	156

5 – Quadro vincolistico

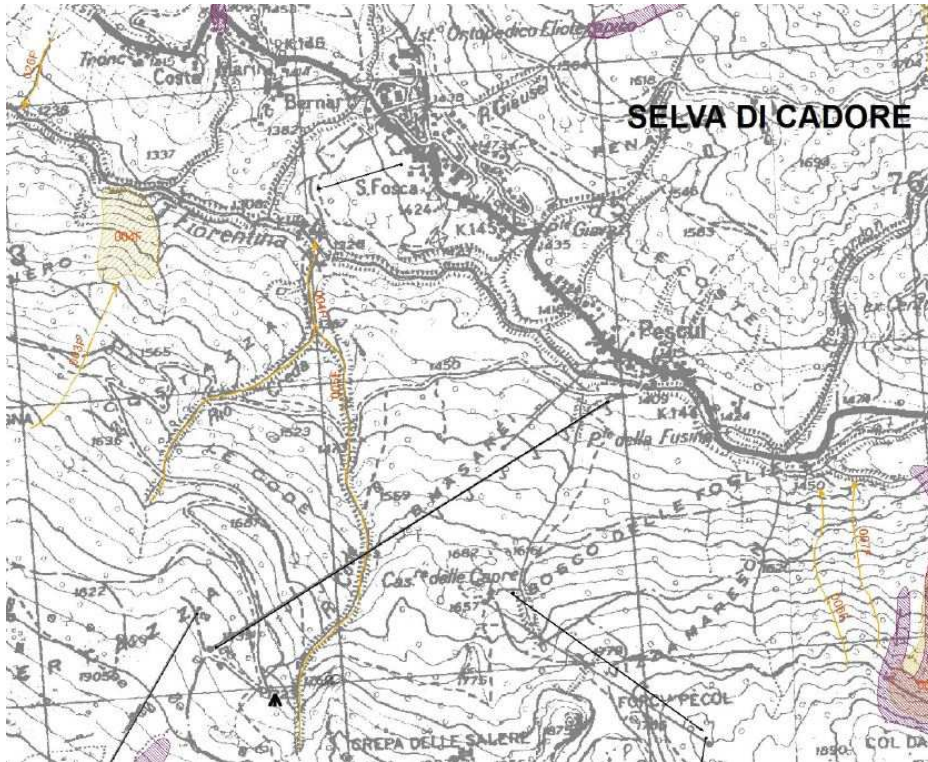
Il progetto in esame interessa aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 lett. c), d), g) e h) del D.Lgs. 22/01/2004 n. 42 s.m.i. Trattandosi di interventi di adeguamento della viabilità forestale esistente, la relazione paesaggistica viene prodotta in forma semplificata ai sensi dei punti B.31 e B.35 dell'Allegato B (Elenco interventi di lieve entità soggetti a procedimento autorizzatorio semplificato) del D.Lgs. n. 31 del 13/02/2017.

Il progetto interessa aree boscate sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi del 30/12/1923 n. 3267 (PMPF art. 54). E' pertanto necessario conseguire il preventivo nullaosta ai movimenti terra e al taglio della vegetazione arboreo-arbustiva lungo il tracciato da parte dell'Unità Operativa Forestale Est di Belluno.

All'interno della zona interessata dal progetto, il P.A.I. del bacino idrografico del Piave non individua alcuna area di pericolosità idraulica, geologica o valanghiva.



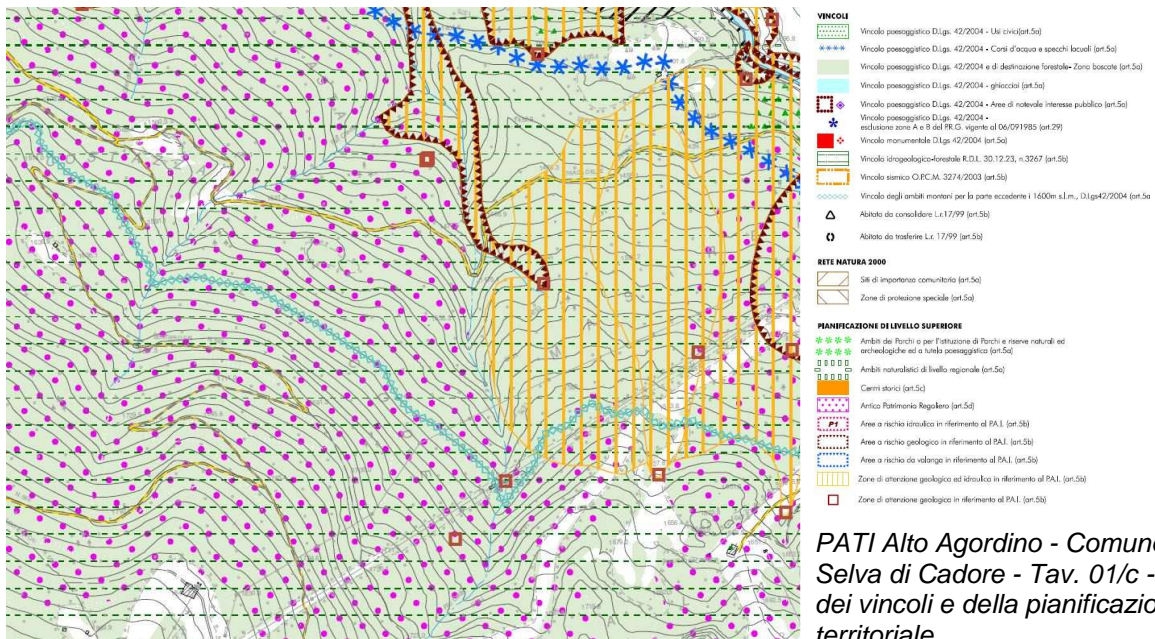
*P.A.I. Piave -
Comune di Selva di
Cadore - Tav. 3.3 -
Pericolosità
geologica.*



*P.A.I. Piave -
 Comune di Selva di
 Cadore - Tav. della
 Pericolosità da
 valanga.*

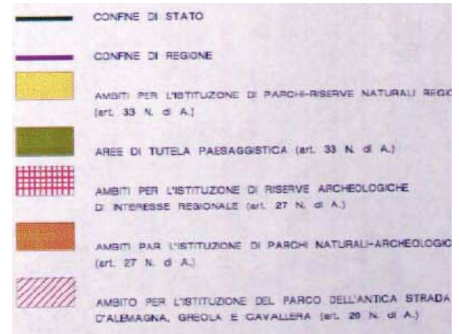
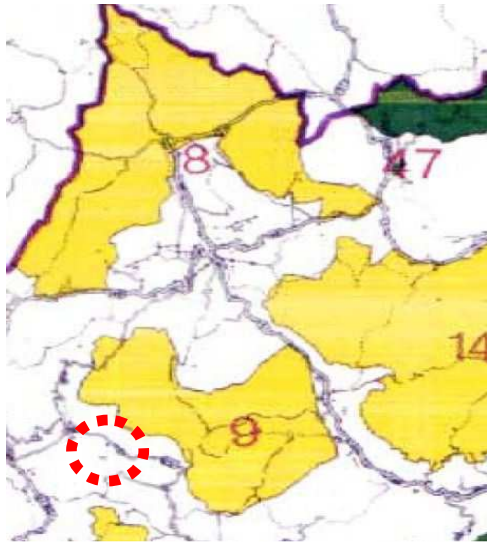
In ogni caso, trattandosi di interventi di adeguamento di una strada esistente che prevedono l'elevazione di opere in terra rinforzata e scogliere a contenimento di alcuni tratti di scarpata e dell'introduzione di una variante al tracciato finalizzata alla rettifica della livelletta, si allega apposita relazione geologica.

Le opere progettate (compresa la scogliera tra le sez. 3-4) non sono ubicate in prossimità di impluvi demaniali, ovvero entro la fascia di 10 m di rispetto idraulico, e non interferiscono in alcun modo con il regime idraulico del Rio Code e del Rio Creda, sicché non necessitano del rilascio di pareri/autorizzazioni/concessioni idrauliche da parte del Genio civile di Belluno (L.R. 41/1988).

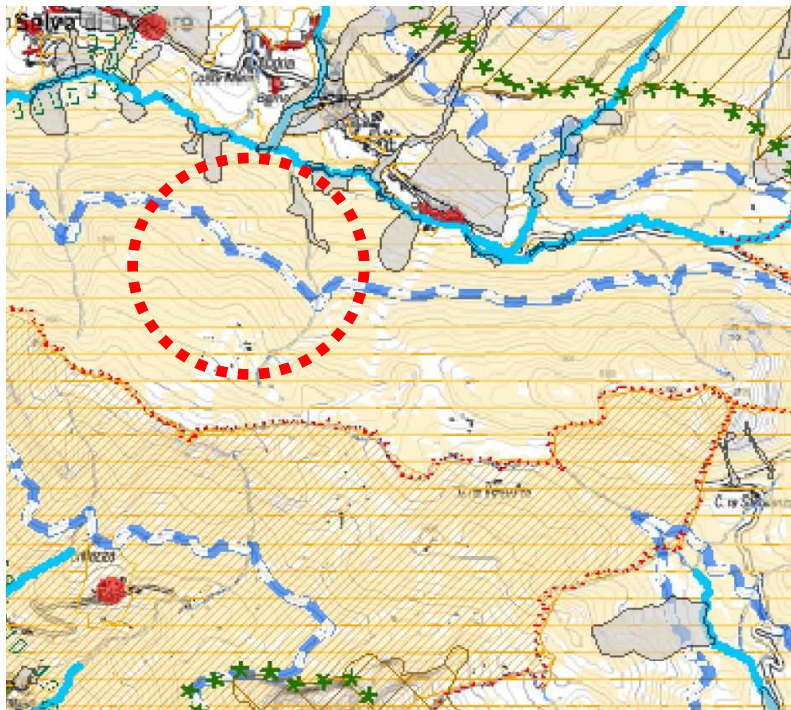


*PATI Alto Agordino - Comune di
 Selva di Cadore - Tav. 01/c - Carta
 dei vincoli e della pianificazione
 territoriale.*

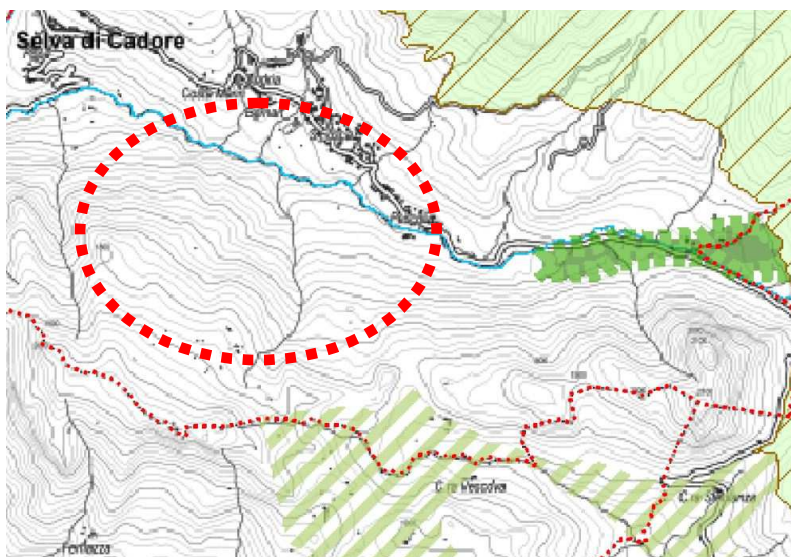
I piani sovraordinati allo strumento urbanistico comunale (PTRC, PTCP) non aggiungono alcunché al quadro vincolistico sopra e nel seguito illustrato.



P.T.R.C. (1986) - Tav. 5 - Ambiti per l'istituzione di parchi e riserve regionali naturali e archeologici e aree di massima tutela paesaggistica. L'area in questione è esterna a tali ambiti.



P.T.C.P. - Tav. C1a - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale.



P.T.C.P. - Tav. C3a - Componenti del sistema ambientale.

Nelle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G., all'art. 19 c. 6 viene specificato : *"Nella zona agricola E1 è vietato procedere a movimenti di terra, asportazione di materiali inerti, lavori di terrazzamento e di demolizione, alterazione di corsi d'acqua, abbattimento di macchie e filari alberati: è fatta eccezione per le opere strettamente ed inderogabilmente indispensabili per l'attività agricola e forestale, nonché per la difesa del suolo da parte delle autorità preposte"*.

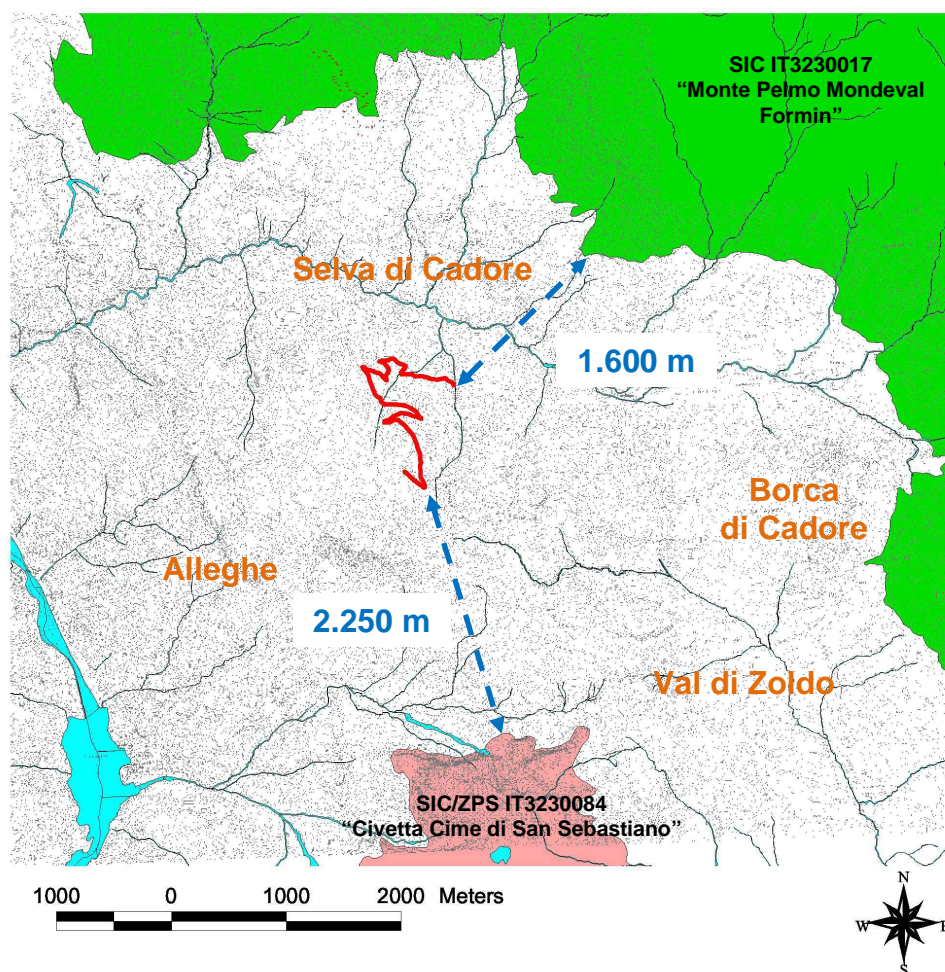
Lo scopo per cui la strada viene progettata appare quindi in piena sintonia con quanto stabilito dallo strumento urbanistico.

Le terre e rocce da scavo saranno prodotte da un sottosuolo naturale, privo di matrici di riporto di natura estranea al sito. Pertanto, considerato il riutilizzo integrale a fini di costruzione del materiale da scavo nello stesso sito in cui è stato scavato, trova applicazione l'esclusione dalla disciplina sui rifiuti disposta dall'art. 185, comma 1, lett. c) del D.Lgs. n. 152/2006.

Il D.P.R. 120/2017 prevede che il produttore delle terre e rocce da scavo invii ad ARPAV una dichiarazione relativa alle caratteristiche dei materiali da scavare secondo le modalità definite all'art. 21. La dichiarazione deve essere sottoscritta dal produttore, cioè il soggetto la cui attività materiale produce le terre e rocce da scavo (non dal proprietario/proponente o dal progettista/direttore dei lavori). Il modello di autocertificazione deve essere inviato solamente all'indirizzo PEC del Comune di Selva, in cui ricade il sito di produzione.

Il tracciato in oggetto ricade completamente all'esterno dei confini delle Aree Natura 2000 delimitate dalla Regione Veneto in applicazione della Dir. 92/43/CEE (Habitat).

In conformità alle disposizioni di cui alla D.G.R. n. 1400 del 29/08/2017, il progetto non è sottoposto all'obbligo di applicazione della procedura di Valutazione di incidenza ambientale (VIInCA). Ai sensi dell'Allegato A par. 2.2 p.to 23 della Delibera è sufficiente la compilazione del modulo Allegato E (non assoggettabilità), accompagnato dall'apposita relazione tecnica.



Ubicazione della strada di progetto (in rosso) rispetto ai limiti dei Siti Natura 2000 del Veneto (scala 1:60.000).