



Foto 1 - Sez. 3-4. Poco a monte del Ponte sul Rio Code, un tratto di una decina di metri di scarpata di monte continua a cedere in corrispondenza dell'interruzione del muro di contenimento in calcestruzzo. Si opta per l'erezione di una scogliera a secco in massi ciclopici e per la stabilizzazione della scarpata a monte della scogliera e del muro mediante stesura di stuoia.



Foto 2 - Tornante 1. L'attuale raggio di curvatura a centro carreggiata è pari a 5 m. Lo slittamento dei pneumatici dei trattori e degli autocarri nel percorrere la curva, causa la continua erosione e il dissesto del fondo della carreggiata.





Foto 3 - Tornante 1. La quota del piano carrabile esistente rimarrà inalterata mentre il raggio di curvatura verrà ampliato mediante lo sbancamento della scarpata di monte, la quale sarà successivamente sostenuta da una terra rinforzata.



Foto 4 - Tornante 2. Anche questo tornante, pur risultando più ampio del primo e presentando livellette favorevoli, allo stato attuale non raggiunge la soglia di 8 m prevista dal PSR per il parametro del raggio di curvatura della strada camionabile.





Foto 5 - Tornate 2. La terra armata a monte e le opere di raccolta e scarico delle acque previste consentiranno di rendere il fondo camionabile definitivamente efficiente e agevole da mantenere.



Foto 6- Guado 2 da realizzare a monte del tornante 2. All'altezza del guado converge anche lo scarico della trincea drenante longitudinale fino al guado soprastante già esistente.





Foto 7 - Trincea drenante necessaria tra i tornanti 2 e 3.



Foto 8 - Tornante 3 - La presenza del muro di contenimento a monte costringe all'ampliamento del tornante verso valle.





Foto 9 - Tornante 3. Evidente il raggio di curvatura attuale, insufficiente per i mezzi forestali.



Foto 10 - Tornante 4 (raggio di curvatura inferiore a 4 m). La natura del terreno della scarpata di monte sconsiglia l'allargamento del tornante in sbancamento.





Foto 11 - L'attuale scarpata di valle del tornante 4 non presenta controindicazioni all'erezione della terra armata per l'ampliamento del tornante.

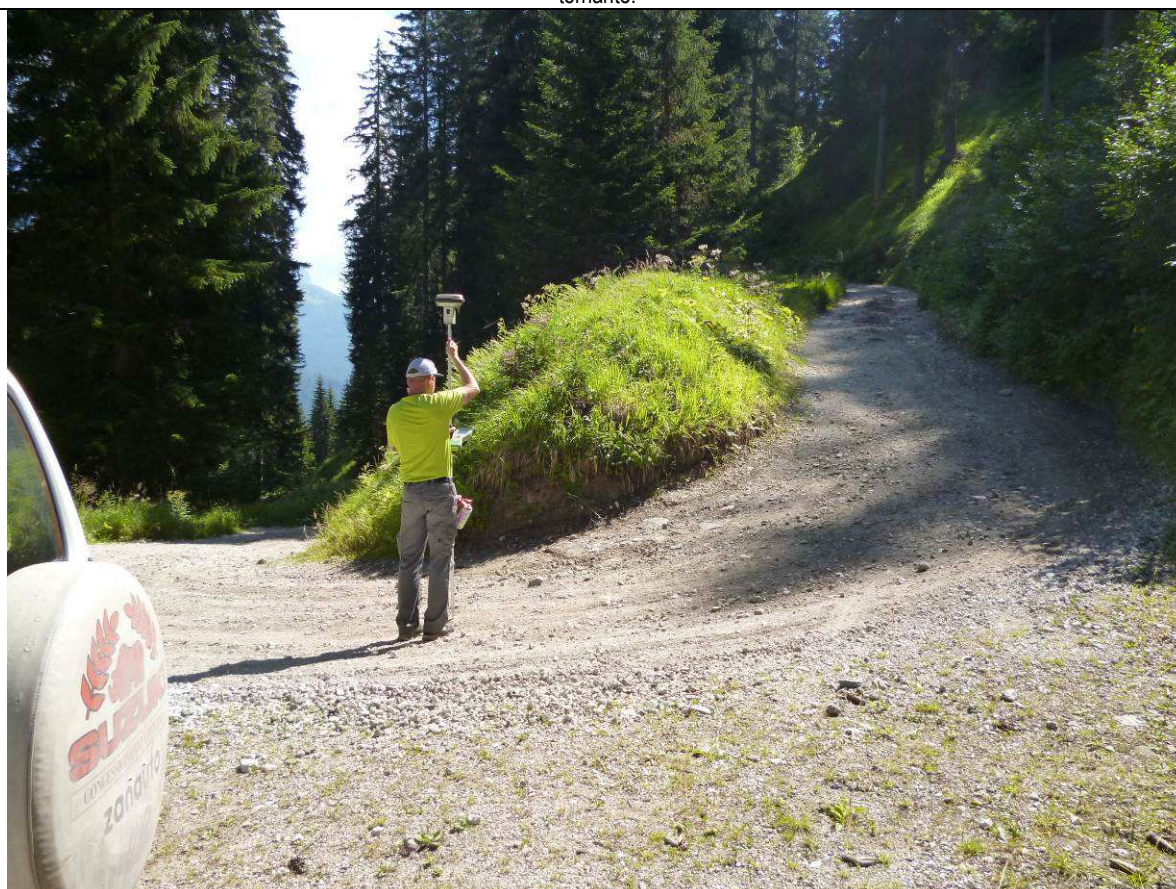


Foto 12 - Tornate 5 (stretto e pendente). Occorre recuperare lo spazio per l'adeguamento del raggio di curvatura del tornante mediante riporto a valle sostenuto da una terra rinforzata e sbancamento a monte con erezione di scogliera a sostegno del versante.





Foto 13 - Tornante 5. L'ampliamento del tornante implica la costruzione di una terra rinforzata a valle e di una scogliera a monte.



Foto 14 - Tornante 5. La scarpata di monte si presenta già dissestata, sicché l'intervento consentirà di porre definitivo rimedio al problema.





Foto 15 - Tra le sez. 348 e 357 la livelletta si impenna per circa 130 m, superando il 18% consentito dal bando PSR per le strade camionabili. Occorre procedere alla rettifica, ritracciando poco più a valle una nuova carreggiata al 17%. Il guado esistente alla sez. 350 dovrà essere ricostruito.



Foto 16 - Attraversamento pista da sci. Alla sez. 357 (guado esistente) la variante si reimmette nella strada esistente.





Foto 17 - Tornante 6 - Il tornante possiede dimensioni idonee al passaggio degli autocarri ma necessita della stabilizzazione definitiva del fondo della carreggiata, spesso erosa dalle acque.



Foto 18 - L'attraversamento della pista a monte del tornante 6. Trattasi di un tratto pianeggiante su cui non si interverrà.





Foto 19 - Ultimo tratto acclive che necessita della stabilizzazione del fondo con inserimento delle canalette caccia-acqua.



Foto 20 - La carreggiata attuale è dotata di canalette in legno ormai deteriorate in quanto marce, logorate e/o sfasciate dal passaggio dei trattori. In queste condizioni la canaletta perde la sua funzione e diviene onerosa da mantenere. Si opta per la sostituzione di tutte le canalette in legno con quelle in cls armato preconfezionate e con quelle metalliche.