

COMUNE:	PALU' DEL FERSINA PALAI EN BERSNTOL
PROVINCIA:	AUTONOMA DI TRENTO
PROGETTO ESECUTIVO:	PROGETTO DI REALIZZAZIONE DI PISTA FORESTALE DI COLLEGAMENTO TRA LE STRADE FORESTALI "LANER" E "STOCKER" IN LOC. HARDIMBL - C.C. PALU' DEL FERSINA (TN)
ELABORATO:	RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA
COMMITTENTE:	COMUNE DI PALU' DEL FERSINA GAMOA VA PALAI EN BERSNTOL Loc. Lenzi, 42 38050 Palù del Fersina (TN)
REALIZZAZIONE:	Studio tecnico di ingegneria ING TERRITORIO Ing. CHRISTIAN TISO Tel: +39.329.803.22.33 email: info@ingterritorio.com http://www.ingterritorio.com
TRENTO, GIUGNO 2021	

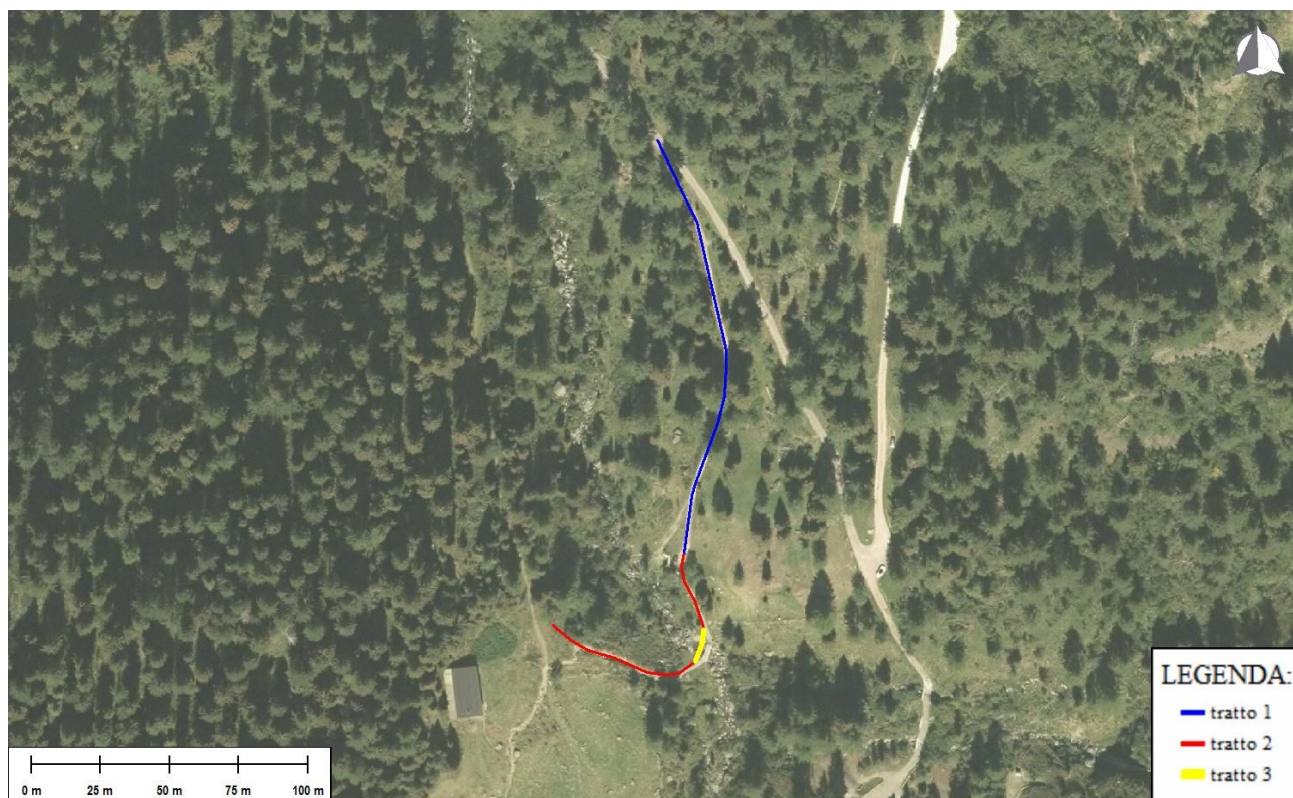
Per conto del Comune di Palù del Fersina è stato predisposto il presente "PROGETTO DI REALIZZAZIONE DI PISTA FORESTALE DI COLLEGAMENTO TRA LE ESISTENTE STRADE FORESTALI "LANER" E "STOCKER" IN LOC. HARDIMBL - C.C. PALU' DEL FERSINA (TN)", comprensiva di costruzione di nuovo attraversamento carrabile del torrente Fersina q. 1567 mediante guado in massi cementati.

L'intervento in progetto si articola nelle seguenti porzioni:

1 – sistemazione generale, con localizzati modesti allargamenti e rettifiche di pista esistente avente sviluppo lineare di circa 160 m, del tratto di pista esistente che collega la strada forestale esistente denominata "Laner" con il manufatto dell'acquedotto comunale, mediante inghiaatura del piano viabile con stabilizzato e posa canalette;

2 – realizzazione di nuovo tratto di collegamento con l'esistente strada forestale "Stocker", nello specifico con la piazzola di manovra del tratto finale dell'infrastruttura, avente caratteristiche di pista con inghiaatura del piano viabile con stabilizzato e posa canalette, riprendendo sostanzialmente il tracciato di un sentiero già esistente;

3 – all'interno del tratto suddetto è prevista la costruzione di uno nuovo guado con profilo a catenaria per l'attraversamento del Torrente Fersina, con struttura con massi ciclopici cementati.



Tratti in cui si articola l'intervento

Nel suo complesso l'intervento proposto consentirà all'amministrazione proponente di ottenere un razionale collegamento tra infrastrutture forestali, particolarmente utile in chiave di gestione del territorio, dal punto di vista sia agro-silvo-pastorale che forestale, ma anche dal punto di vista della protezione civile.

L'infrastrutturazione proposta infatti costituirà una valida alternativa alla strada forestale "Laner" per tutte le attività economiche e sociali che si svolgono nella parte alta della valle (tra cui si evidenziano la Miniera museo di Erdemolo¹, Rifugio del Lago di Erdemolo², Rifugio di Sette Selle³, cantieri forestali ed altre attività agro-silvo-pastorali, ecc...), quale strada in grado di garantire un razionale ed efficace accesso con mezzi meccanici di dimensioni contenute (fuoristrada, trattori, furgoncini, vetture awd e assimilabili).

Secondo quanto previsto dalle norme forestali provinciali⁴, di cui si riporta di seguito un estratto, si tratta di strada forestale ordinaria, avente i seguenti parametri dimensionali:

Categoria	Carreggiata (m)*	Banchina (m)*	Stato superficiale*	Opere*	Mezzi	Pendenza massima (%)*	Raggio minimo di curvatura (m)*
strada forestale camionabile	minimo: 3,0 massimo: 4,0	0,5	stabilizzato	SI	- autocarri con rimorchio - autocarri - mezzi speciali (gru a cavo o cippatrici su camion) - trattori con rimorchio - auto	12 (18)	8
strada forestale ordinaria	minimo: 1,8 massimo: 3,0	0,25	stabilizzato	SI	- trattori con rimorchio - automezzi 4x4	16 (20)	5
pista d'esbosco	minimo: 1,8 massimo: 3,0	-	fondo naturale	NO (salvo eccezioni)	- automezzi fuoristrada 4x4 - trattori - mezzi specialistici	16 (25)	4
sentiero forestale	massimo: 1,2	-	fondo naturale	NO (salvo eccezioni)	-	-	-

Parametri dimensionali e caratteristiche tecniche di strade forestali e piste d'esbosco

In sintesi le caratteristiche tecniche principali della strada forestale in progetto nel primo settore sono:

- quota di riferimento presso allaccio su s.f. Laner 1656 m s.l.m.;
- quota di riferimento presso allaccio su s.f. Stocker 1670 m s.l.m.;
- quota minima lungo il tracciato 1657 m s.l.m. guado su T. Fersina;
- lunghezza lungo tracciati esistenti m 160 circa;
- lunghezza totale m 260 circa;
- larghezza sede stradale m 2,00 più 0,25 m di banchina;
- fondo stradale realizzato mediante
 - spianamento e compattamento del terreno naturale
 - posa strato di sottofondo solo su tratto di nuova costruzione
 - posa strato di stabilizzato con inerte calcareo ben assortito;
- posa di canalette trasversali che sgrondino in stabili ed affermati colatoi naturali;

¹ <http://www.valledeimocheni.it/la-miniera-gruab-va-hardimbl>

² https://www.trentinorifugi.com/index.php?bsclef=schede_rifugi&ex=html&viewnews=ok&ln=it&id=132&catid=9

³ <http://www.setteselle.altervista.org/>

⁴ D.P.G.P. 3/11/2008, n.51-158/Leg.

- posa di predisposizione di cavidotto con pozzetti carrabili ogni 30-50 m;
- scarpate in terra e banchina stradale sistemate e inerbite;
- scarpate in scogliera con massi di pietra locale (porfido).

Il progetto definitivo ha ottenuto le seguenti autorizzazioni:

- Autorizzazione paesaggistica della Commissione per La Pianificazione Territoriale ed il Paesaggio della Comunità Alta Valsugana e Bersntol con Delibera n. 240/2019 del 04/07/2019
- Concessione, agli effetti idraulici e patrimoniali, del Servizio Bacini Montani della Provincia Autonoma di Trento con Determinazione del Dirigente N. 571 del 24/07/2019
- Autorizzazione, agli effetti idraulici e patrimoniali, dell'U.D.F. di Pergine Valsugana del Servizio Foreste della Provincia Autonoma di Trento con Autorizzazione N. 117 del 13/04/2021

Dal punto di vista geologico i terreni naturali presenti sono depositi sciolti quaternari che ricoprono il sottostante substrato di litologia porfirica. Si tratta di depositi detritici misti di versante e torrentizi organizzati in conoide e - nell'incisione d'alveo del torrente Fersina – depositi alluvionali francamente torrentizi attuali. I depositi sono entrambe sono formati da ghiaie e sabbie con frequenti trovanti e massi, anche di origine erratica, di litologia porfirica, e generalmente si presentano a buona permeabilità e buone caratteristiche geotecniche in termini di portanza, stabilità e drenaggio.

Verranno posate una serie di canalette di sgrondo trasversali delle acque meteoriche di scorrimento superficiale intercettate dalla superficie stradale che sverseranno in stabili ed affermati colatoi naturali.

Per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo, il progetto prevede la completa compensazione in sito di scavi e riporti, pertanto le medesime saranno da trattare ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 152/06.

Trento, maggio 2021

Il progettista