

**Indice**

<b>1</b>	<b>IL PIANO DELLA VIABILTA' SILVO – PASTORALE DELLA COMUNITA' MONTANA .....</b>	<b>2</b>
1.1	PREMESSA.....	2
1.2	LA VIABILITA' SILVO-PASTORALE: RIFERIMENTI NORMATIVI.....	3
1.2.1	DEFINIZIONE DI VIABILITÀ SILVO PASTORALE .....	4
1.2.2	CLASSI DI TRANSITABILITA' .....	4
1.2.3	CLASSI DI ACCESSIBILITA' .....	7
1.3	IL RILIEVO DELLA VIABILITÀ SILVO PASTORALE .....	8
1.4	ARCHIVIAZIONE DEI DATI TERRITORIALI RELATIVI ALLA VIABILITA' SILVO-PASTORALE .....	12
1.5	ARTICOLAZIONE DEL PIANO DELLA VIABILITA' .....	13
1.6	SINTESI DEL QUADRO VIABILISTICO EMERSO .....	13
1.6.1	CARATTERISTICHE DEL TRATTO .....	13
1.6.2	MANUFATTI ED OPERE PARTICOLARI .....	21
1.6.3	4.3 VALUTAZIONI SINTETICHE.....	24
1.7	PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE DI NUOVA VIABILITA' SILVO- PASTORALE	28
<b>2</b>	<b>REGOLAMENTO PER LA VIABILITA' AGRO – SILVO - PASTORALE</b>	<b>29</b>

# 1 IL PIANO DELLA VIABILITA' SILVO – PASTORALE DELLA COMUNITA' MONTANA

## 1.1 PREMESSA

Il piano della viabilità silvo-pastorale costituisce l'elemento di indagine e programmazione delle strutture viarie a servizio delle aree rurali della Comunità Montana.

Il presente documento illustra le modalità di redazione del piano della viabilità silvo-pastorale, specificando la metodologia di classificazione, le proposte di intervento a carico dei tratti stradali e le proposte di nuova viabilità.

Le strade agro-silvo-pastorali e le piste forestali sono di fondamentale importanza per lo svolgimento delle seguenti funzioni:

- migliorare e ottimizzare le condizioni di lavoro nei boschi;
- ridurre le spese di taglio consentendo l'accesso agli operatori con attrezzature nel bosco. Un bosco tagliato in condizioni viabilistiche ottimali subisce meno danni legati all'attività di esbosco;
- facilitare le attività antincendio e di pronto intervento;
- ottimizzare la fruibilità dei boschi da parte di turisti, scolaresche e camminatori occasionali;
- le strade forestali servono per un corretto governo e coltivazione del bosco, di conseguenza una rete viaria razionale consente una migliore gestione dei comprensori boscati.

L'obiettivo della pianificazione del sistema della viabilità silvo-pastorale della Comunità Montana è quello di recuperare e migliorare il patrimonio viabilistico presente sul territorio. A tal fine il Piano di Indirizzo Forestale classifica il sistema viabilistico della Comunità Montana e propone obiettivi di intervento e manutenzione ai fini del migliore utilizzo della rete stradale agro – silvo - pastorale.

## 1.2 LA VIABILITA' SILVO-PASTORALE: RIFERIMENTI NORMATIVI

---

La Regione Lombardia, con la **Legge sulla montagna 29 giugno 1998, n. 10**, definisce il sistema della viabilità locale stabilendo alcune linee di principio:

- destinare proprie risorse per realizzare e migliorare la percorribilità e la sicurezza delle strade;
- definire una classificazione della viabilità a servizio dell'attività agro-silvo-pastorale non prevista dal "Nuovo Codice della strada" ai sensi Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

L'art. 10 comma 2 lettere a) e b) classifica la viabilità a servizio dell'attività agro-silvo-pastorale distinguendo:

**strada interpoderale** "se collega alle strade locali del Comune le aziende agro-silvo-pastorali e non è soggetta al pubblico transito motorizzato";

**strada silvo-pastorale** "se collega alle reti interpoderale o locale del Comune aree forestali o pascolive e non è soggetta al pubblico transito".

La classificazione delle strade a servizio dell'attività agro-silvo-pastorale, proposta dalla L.R. 10/98 e in precedenza definita dalla Legge Forestale 8/76 (per le sole strade forestali), all'atto pratico non risulta semplice, infatti, solo nelle aree di pianura e in alcune zone, di limitata estensione territoriale, montane e collinari ad elevata vocazione agricola, vi è una funzione prevalente rispetto alle altre. In questi ambiti la maggioranza delle strade è polifunzionale ovvero di presidio del territorio con rilevante utilizzo anche a fini turistici e ricreativi.

La Regione Lombardia con **Delibera di Giunta n. 7/14016 del 8° agosto 2003** pubblicata sul B.U.R.L., 3° supplemento straordinario al n° 35 del 29 agosto 2003 ha fornito una serie di indicazioni di natura tecnica ed amministrativa per la realizzazione di nuove strade agro-silvo-pastorali, per l'attuazione d'interventi di adeguamento e di manutenzione delle strade esistenti e per la regolamentazione dell'accesso e della sicurezza di transito.

Nello specifico il documento contiene:

- la definizione delle strade agro-silvo-pastorali e della viabilità minore di tipo pedonale;
- la definizione delle classi delle strade in base alle caratteristiche costruttive, al fine di indicare gli automezzi autorizzati al transito con i relativi carichi massimi ammissibili;
- il Regolamento tipo da utilizzarsi su base comunale per disciplinare l'accesso e il transito sulla viabilità agro-silvo-pastorale;
- la metodologia per la redazione del Piano della viabilità agro-silvo-pastorale definito su due livelli di complessità;
- linee d'indirizzo tecnico per la realizzazione di nuove strade e per le manutenzioni;
- la convenzione con soggetti privati e la dichiarazione d'assenso fra privati per disciplinare l'accesso e il transito sulla viabilità agro-silvo-pastorale di proprietà privata.

La direttiva è stata emanata in applicazione dell'art. 10 della L.R. n. 10 del 29 giugno 1998, ed è rivolta sia ai Comuni, nonché ai tecnici progettisti.

La delibera, inoltre, revoca e sostituisce la d.g.r. del 14 aprile 1987, n. 4/19653 "Definizione delle strade e piste forestali che rientrano nelle opere antincendio e in quelle di conservazione e utilizzazione boschiva".

### 1.2.1 DEFINIZIONE DI VIABILITÀ SILVO PASTORALE

---

La d.g.r. fornisce la seguente definizione di viabilità silvo-pastorale: **strade agro - silvo-pastorali** sono quelle infrastrutture polifunzionali, finalizzate ad utilizzo prevalentemente di tipo agro-silvo-pastorale, non adibite al pubblico transito, non soggette alle norme del codice della strada, nelle quali il transito è sottoposto all'applicazione di uno specifico regolamento.

In questa categoria di strade vengono comprese tutte quelle infrastrutture di collegamento utilizzate prevalentemente per lo svolgimento delle attività agricole e forestali periodiche. La funzionalità di queste strade consente il collegamento:

- dalle aziende agro-silvo-pastorali alle strade locali del comune;
- dalle aree forestali o pascolive alle rete interpoderale o alle strade locali del comune.

Queste strade sono tracciati permanenti che hanno particolari caratteristiche costruttive (larghezza, pendenza, ecc.) con specifiche tipologie delle opere d'arte, di ridotto impatto ambientale, e soggette a periodiche manutenzioni.

**Piste forestali** sono quelle infrastrutture temporanee, a funzionalità limitata, realizzate solo per l'esecuzione di specifici lavori forestali, sistemazioni idraulico-agrario-forestali e opere di difesa del suolo. Queste piste hanno un utilizzo limitato nel tempo in funzione degli interventi da realizzarsi nell'area servita dalla pista, per cui il tracciato dovrà in ogni caso essere ripristinato al termine dei lavori.

Le caratteristiche delle piste forestali, non prevedono la realizzazione di opere d'arte, necessitano della sola risagomatura del terreno. Esse possono fare parte dei progetti di taglio o delle opere di cantiere previste dai progetti di sistemazione idraulica o di difesa del suolo.

**Viabilità minore** è costituita dall'insieme dei tracciati, distinti in mulattiere, sentieri e itinerari alpini, che per le loro caratteristiche tecniche sono a prevalente uso pedonale.

Nonostante la sua funzione principale sia di tipo ricreativo, storico o culturale (si pensi ad esempio ai tracciati delle strade militari della prima guerra mondiale), può ricoprire un ruolo significativo nella gestione attiva del territorio montano, in quanto a volte può costituire le uniche vie d'accesso in ambienti difficili.

### 1.2.2 CLASSI DI TRANSITABILITÀ

---

Tenuto conto delle indicazioni della citata delibera di giunta regionale sono state introdotte le seguenti classi, da applicarsi sia alla rete esistente, sia ai tratti che saranno realizzati o migliorati in futuro:

- la **prima** destinata al transito di autocarri privi di rimorchio con un peso complessivo inferiore a 250 q;
- la **seconda** destinata al transito di trattori con rimorchio ed autocarri leggeri con peso complessivo inferiore a 200 q;

- la **terza** destinata al transito di automezzi leggeri (fuoristrada, trattori di piccole dimensioni di potenza massima 90 CV, ecc.) con peso complessivo inferiore a 100 q;
- la **quarta** destinata a mezzi leggeri con peso complessivo inferiore a 40 q.

Si tenga presente che per quanto riguarda i carichi, il Regolamento comunale (previsto dalla DG 7/14016 del 8° agosto 2003) potrà prevedere dei carichi superiori a quelli indicati in tabella per tutte le strade, con particolare riferimento a quelle di nuova costruzione, qualora esplicitamente valutati con prove di carico.

Per quanto riguarda le caratteristiche di **larghezza e raggio di curvatura**, si fa riferimento alle caratteristiche commerciali dei mezzi cui si riferisce la relativa classe. Per le strade di nuova realizzazione si precisa che la larghezza massima non deve comunque superare i 4,5 m comprensivi di banchina.

Per quanto riguarda, invece, la **pendenza**, si fa riferimento a due aspetti correlati tra loro: sicurezza di transito dei mezzi (slittamento) ed erosione (degradazione del piano viabile in termini di transitabilità e stabilità).

Dal punto di vista della sicurezza, occorre considerare che questa è garantita per mezzi a pieno carico su pendenze superiori a 8÷10% per autocarri pesanti, 10÷12% per mezzi forestali con rimorchio, 14÷15% per trattori senza rimorchio; tali limiti possono non essere validi per mezzi speciali, che tuttavia non sono particolarmente diffusi nella Regione. Date le condizioni, generalmente difficili in cui si sviluppano queste strade, ed in particolare quelle a uso prevalentemente forestale, occorre accettare che vi possano essere brevi tratti in cui le condizioni sopracitate non vengano rispettate, senza per questo declassare l'intera strada. Per questo motivo è stato introdotto il concetto di pendenza prevalente, cioè quella pendenza che si riscontra più frequentemente lungo il percorso e che caratterizza almeno il 70÷80% dello sviluppo del tracciato.

Dal punto di vista dell'erosione, è invece fondamentale considerare la pendenza massima che si può avere sui singoli tratti, e che deve tenere in considerazione i seguenti aspetti:

- pendenze elevate innescano processi erosivi significativi;
- il degrado del piano viario riduce la stabilità della struttura e peggiora le condizioni di transito;
- strade di classe inferiore possono accettare condizioni di transito peggiori.

Sulla base di tali considerazioni sono stati fissati i limiti massimi per ciascuna classe distinguendo tra **fondo naturale e fondo stabilizzato**.

RETE VIABILE AGRO SILVO PASTORALE							
Classe di transibilità <sup>1</sup>	Fattore di transibilità		Larghezza minima <sup>2</sup> (m)	Pendenza (%)		Raggio tornanti (m)	
	Mezzi	Carico ammissibile <sup>3</sup> (q)		Prevalente	Massima		
					Fondo naturale		Fondo stabilizzato
I	Autocarri	250	3,5	<10	12	16	9
II	Trattori con rimorchio	200	2,52	<12	14	20	8
III	Piccoli automezzi	100	2,0	<14	16	25	6
IV	Piccoli automezzi	40	1,8	>14	>16	>25	<6

<sup>1</sup> La classe di transibilità è determinata dal parametro più sfavorevole che ne costituisce il limite di transibilità;

<sup>2</sup> Comprensivo di banchina 0.5 m.

<sup>3</sup> Sono possibili dei carichi superiori a quelli indicati in tabella per tutte le strade ed in particolare per quelle di nuova costruzione qualora esplicitamente valutati con prove di carico;

### 1.2.3 CLASSI DI ACCESSIBILITA'

---

L'accessibilità è un parametro che definisce la possibilità di accedere ai soprassuoli boscati di un determinato territorio tramite viabilità di tipo agro-silvo-pastorale.

Essa è definita secondo tre classi, distinte in base alla distanza dalla rete viabilistica o in base al dislivello necessario per raggiungere il soprassuolo. Le tre classi di accessibilità vengono di seguito elencate, così come definite dai Criteri Regionali per la compilazione dei Piani di Assestamento.

- **I classe:** zone site in terreni pianeggianti raggiungibili con piste lunghe non oltre 1 km ed in altre situazioni con meno di 100 metri di dislivello
- **II classe:** zone distanti da strade oltre 1000 metri se in terreni pianeggianti (fino al 10% di pendenza) e tra i 100 e i 300 metri di dislivello
- **III classe:** zone che superano i limiti precedentemente citati

Nella cartografia di Piano è stata realizzata anche una tavola dell'accessibilità dei soprassuoli. Utilizzando il Modello Digitale del Terreno con celle 20\*20m è stato possibile determinare il dislivello correggendolo con il parametro della pendenza. Il dato di accessibilità così ottenuto è stato inoltre utilizzato per valutare l'attitudine produttiva dei soprassuoli: più un bosco è servito da viabilità, maggiormente esplica la propria attitudine alla produzione.

### 1.3 IL RILIEVO DELLA VIABILITÀ SILVO PASTORALE

Partendo da una base costituita dalla Carta Tecnica Regionale in scala 1:10.000 e dalle ortofoto volo 2003, tramite interpretazione video assistita si è provveduto all'individuazione preliminare dei possibili tracciati appartenenti alla viabilità silvo-pastorale.

Questo elaborato intermedio ha costituito la base di partenza per il successivo rilievo di campo attraverso il quale è stato possibile individuare e distinguere la viabilità minore, costituita da sentieri, mulattiere, e dalle strade silvo-pastorali vere e proprie. Ogni tratto stradale è stato percorso al fine di raccogliere la documentazione fotografica e di descrivere le principali caratteristiche (dimensione e conservazione) del piano viario, delle scarpate e delle opere di regimazione delle acque. Dall'analisi di quanto rilevato, ogni tratto è stato inoltre classificato in base alle sue caratteristiche costruttive, in conformità a quanto deliberato dalla Giunta Regionale l'8 agosto 2003 con la D.G.R. n. 7/14016 (pubblicata sul B.U.R.L., 3° supplemento straordinario al n° 35 del 29 agosto 2003), in modo da restituirne la classe di transitabilità attuale.

In particolare l'attività di campo è stata finalizzata a:

- suddivisione della viabilità nelle categorie: viabilità principale, viabilità Agro-Silvo-Pastorale, viabilità di accesso a fabbricati privati;
- georeferenziazione dell'eventuale esistenza di limiti nell'accesso delle strade pubbliche e private (sbarre – catene – cancelli), che sono visibili nel sistema informativo prodotto con icone distintive delle diverse tipologie;
- rilevamento e tracciatura mediante palmare GPS dei tratti stradali non censiti nella cartografia disponibile (perché di realizzazione recente o perché non individuabili con la fotointerpretazione di foto aeree non invernali);
- compilazione di una scheda descrittiva per ogni tratto stradale omogeneo contenente i campi di seguito elencati.
- analisi territoriale in ambiente GIS per la definizione delle classi di accessibilità per l'individuazione delle aree boscate ancora da servire.

#### CARATTERISTICHE DEL TRATTO

- **località di partenza e di arrivo** – nome
- **quota di partenza e di arrivo** – m s.l.m.
- **lunghezza del tratto** – m
- **immagine di inizio tratto** – file .jpg
- **fondo stradale** – naturale; stabilizzato; asfaltato; cementato; selciato; sistemi speciali; misto; non rilevato
- **erosione del fondo stradale** – assente; scarsa; sensibile; elevata; non rilevato
- **smaltimento idrico** – insufficiente; sufficiente; buono; non rilevato
- **pendenza massima su fondo naturale** – 12%; 14%; 16%; >16%; non rilevato
- **pendenza massima su fondo stabilizzato** – 16%; 20%; 25%; >25%; non rilevato
- **pendenza prevalente** – < 10%; < 12%; < 14%; > 14%; non rilevato
- **larghezza massima, minima e prevalente** – 3 + 0,5 m; 2 + 0,5 m; 2 m; 1,8 m; non rilevato



- **tipologia delle scarpate di monte e di valle** – naturale; terra; terra stabilizzata a tratti; terra stabilizzata; roccia; roccia stabilizzata a tratti; roccia stabilizzata; terra e roccia stabilizzati a tratti; terra e roccia stabilizzati; terra e roccia; calcestruzzo; non rilevato
- **stabilità delle scarpate di monte e di valle** – stabile; a tratti instabile; instabile; non rilevato

#### MANUFATTI ED OPERE PARTICOLARI

- **presenza di guadi, ponti ed opere di sostegno**
- **presenza di tornanti e loro numero**
- **raggio minimo dei tornanti** – < 6 m; 6 m, 8 m; 9 m; non rilevato
- **presenza di piazzole di scambio**
- **caratterizzazione delle piazzole di scambio** – assenti, presenti ma insufficienti; presenti e sufficienti
- **presenza di piazzole di inversione**
- **presenza di sbarre**
- **localizzazione delle sbarre nel tratto** – assenti; accesso principale; accesso secondario; entrambi gli accessi; intermedia/e; accesso principale ed intermedia; accesso secondario ed intermedia; entrambi gli accessi ed intermedia

#### VALUTAZIONI SINTETICHE

- **giudizio sintetico di transitabilità** – non transitabile; pessima; scarsa; sufficiente, discreta; buona
- **classe transitabilità** – I autocarri; II trattori con rimorchio; III trattori di piccole dimensioni; IV piccoli automezzi; V non transitabile; non rilevato
- **fattore limitante** – nessuno; larghezza; pendenza, tornanti, sbarre; guadi; ponti/tobotti; multi
- **tipo di proprietà** – privata, comunale; demaniale, mista; altro, non rilevato
- **tipo di accesso** – libero; con sbarra; regolamentato; altro, non rilevato

Prima di descrivere nello specifico i criteri di rilevamento, sembra opportuno premettere che l'operazione di stima del rilevatore (per i parametri che la richiedono) è stata effettuata tenendo sempre in considerazione l'utilizzo pratico e reale per cui il dato è stato rilevato, oltre che il buon senso e le conoscenze degli operatori. Questo ha creato alcuni conflitti con quanto contenuto nella direttiva regionale, risultata in alcuni casi "lontana" dalla realtà di un territorio collinare/montano come quello della CMVS. Nello specifico del parametro "classe di transitabilità", ad esempio, viene considerata come non transitabile a trattori di piccole dimensioni una strada della larghezza inferiore ai 2 m e della pendenza massima su fondo naturale maggiore del 16%: nella realtà però si è avuto modo di constatare che strade con queste caratteristiche sono spesso transitate (senza esporsi ad inutili rischi) da mezzi che secondo la direttiva regionale non potrebbero tecnicamente farlo. Il giudizio sintetico di transitabilità è stato quindi formulato in base al criterio del reale utilizzo del tratto stradale e non in base a tabelle.

Di seguito sono enunciati i criteri di rilevamento o di stima (con eventuali precisazioni):

#### CARATTERISTICHE DEL TRATTO

- **località di partenza e di arrivo** – rilevata tramite CTR o dalla segnaletica viabilistica locale
- **quota di partenza e di arrivo** (m s.l.m.) – rilevata tramite CTR
- **lunghezza del tratto** – rilevata sul pc tramite una funzionalità del software ArcGis
- **immagine di inizio tratto** – ripresa con fotocamera digitale
- **fondo stradale** – rilevato sul campo; la dicitura “misto” è stata utilizzata quando non si ha una tipologia di fondo che prevale nettamente sulle altre presenti; i tratti di strada con elevata pendenza (> 20%) sono risultati quasi sempre cementati, onde consentire il transito
- **erosione del fondo stradale** – rilevata in funzione di presenza ed entità (profondità) dei canali prodotti dal ruscellamento delle acque; in caso di fondo cementato o asfaltato l'erosione è stata considerata “assente”, tranne nei casi in cui si evidenziava presenza di fossi ai lati della superficie cementata/asfaltata
- **smaltimento idrico** – stimato dai rilevatori in base alle caratteristiche fisiche del fondo stradale (permeabilità, impermeabilità, forma della superficie stradale, ecc.) e presenza di ristagni significativi; è stata considerata anche la presenza di canali di scolo o altre opere per allontanare le acque dalla sede stradale
- **pendenza massima su fondo naturale e/o stabilizzato** – stimata dai rilevatori; particolare attenzione è stata data alla caratterizzazione della pendenza massima su fondo naturale, poiché rappresenta un importante fattore limitante il transito
- **pendenza prevalente** – stimata dai rilevatori come giudizio sintetico della pendenza del tratto (salita/discesa)
- **larghezza massima, minima e prevalente** – stimata dai rilevatori; particolare attenzione è stata data alla caratterizzazione della larghezza minima, poiché rappresenta un importante fattore limitante il transito
- **tipologia delle scarpate di monte e di valle** – rilevata in base alla tipologia prevalente lungo il tratto: spesso si è però riscontrato l'alternarsi di molti differenti tipi di scarpate per cui è risultato difficile dare un giudizio di sintesi relativo al tratto completo; non è prevista nel campo la tipologia “muro in pietrame a secco”, che invece sarebbe stato utile inserire
- **stabilità delle scarpate di monte e di valle** – rilevata sulla base di presenza, entità e estensione spaziale di fenomeni franosi, smottamenti e cedimenti a carico delle scarpate

#### MANUFATTI ED OPERE PARTICOLARI

- **presenza di guadi, ponti ed opere di sostegno** – rilevata la semplice esistenza
- **presenza di tornanti, loro numero e raggio minimo** – rilevata l'esistenza ed il numero; stimato il raggio del tornante più stretto, così da fornire un'indicazione dell'eventuale limite al transito del tratto stradale
- **presenza di piazzole di scambio e loro caratterizzazione** – sono state considerate come piazzole di scambio tutti gli allargamenti della carreggiata in grado di consentire il passaggio a due veicoli affiancati, anche nel caso in cui questi allargamenti non siano prodotti per questo scopo specifico; nei casi in cui si è rilevata la presenza delle piazzole di scambio, è stato espresso un giudizio sulla sufficienza di queste ultime in base al loro numero rispetto relazione alla lunghezza del tratto;
- **presenza di piazzole di inversione** – si è considerata presente la piazzola di inversione in quei casi in cui, giunti al termine del tratto è stato possibile invertire con relativa facilità il senso di marcia

- **presenza di sbarre e loro localizzazione nel tratto** – rilevata la presenza di sbarre; localizzazione delle stesse in base alla posizione prossimale e/o distale all'interno del tratto

#### VALUTAZIONI SINTETICHE

- **classe transitabilità** – espresso come sintesi delle caratteristiche medie globali del tratto percorso; importanza particolare è stata data alle caratteristiche del tratto che risultano come fattori limitanti il transito (es. strozzatura della carreggiata, tornante stretto, salita molto ripida con fondo scivoloso, ecc.)
- **fattore limitante** – rilevato sulla base della caratteristica del tratto in grado di impedire il transito alla classe di transitabilità immediatamente superiore a quella assegnata al tratto (es. se è stata assegnata ad un tratto la II classe di transitabilità, con fattore limitante tornanti, significa che la presenza di tornanti impedisce il transito a veicoli appartenenti alla I classe di transitabilità)
- **giudizio sintetico di transitabilità** – espresso come valutazione qualificante il tratto in riferimento alla classe di transitabilità assegnata; va ad indagare quei fattori che possono agevolare/compromettere la possibilità di transito (es. presenza di erosione a fossi nella sede stradale, fondo viscido con inclinazione del piano stradale verso valle, cedimento delle scarpate a monte/valle, ecc)
- **tipo di proprietà** – non rilevabile sul campo a causa della impossibilità di verificare con certezza la veridicità dei cartelli di proprietà privata affissi dai presunti possessori del tratto
- **tipo di accesso** – rilevato in funzione della presenza/assenza di sbarre; il transito regolamentato è stato considerato tale in presenza di cartelli stradali affissi dal comune territorialmente competente

## 1.4 ARCHIVIAZIONE DEI DATI TERRITORIALI RELATIVI ALLA VIABILITA' SILVO-PASTORALE

L'analisi e l'elaborazione dei dati è stata svolta in ambiente GIS, ottenendo così un sistema di dati georeferenziato.

Vista l'elevata mole di informazioni raccolte e il livello di dettaglio nel rilievo, per ridurre al minimo l'errore di data entry e facilitare la successiva consultazione da parte dell'utente, è stato strutturato un DataBase attraverso il software Access di Microsoft che stocca tutti i dati illustrati individuando un campo per ciascuna informazione.

Il DataBase è denominato **dBaseVASP\_CMVS** e contiene un record per ciascun tratto stradale rilevato; in particolare l'identificativo della strada costituisce la chiave primaria del DataBase ed è univocamente legato al numero che compare nella Carta della Viabilità Silvo-Pastorale.

**MASCHERA PER LA CONSULTAZIONE DEL DBASE**

**Microsoft Access - [Tbl\_TRATTI STRADALI]**

**Viabilità Agro Silvo Pastorale - Comunità Montana Valle Seriana**

STRADA:

FOTO:

**CARATTERISTICHE DEL TRATTO**

LOCALITA' PARTENZA	Villa di Serio_val pradell	QUOTA INIZIO m slm	290
LOCALITA' ARRIVO	Monte Baita	QUOTA FINE m slm	360
		LUNGHEZZA m	590
LARGHEZZA MINIMA m	2.0	PENDENZA MAX Fondo Naturale %	12
LARGHEZZA MASSIMA m	2.0+0.5	PENDENZA MAX Fondo Stabilizzato %	16
LARGHEZZA PREVALENTE m	2.0+0.5	PENDENZA PREVALENTE %	<12
PIANO STRADALE	-	SCARPATA A MONTE	Calcestruzzo
FONDO STRADALE	Misto	SCARPATA A VALLE	Terra e roccia stabilizzati a tratti
EROSIONE FONDO	Scarsa	STABILITA' Sc. Monte	Stabile
SMALTIMENTO IDRICO	Buono	STABILITA' Sc. Valle	Stabile

**MANUFATTI ED OPERE PARTICOLARI**

GIARDI	<input type="checkbox"/>	TORNANTI	<input type="checkbox"/>	PIAZZOLE DI SCAMBIO	<input checked="" type="checkbox"/>
PONTI	<input type="checkbox"/>	NUMERO	0	CARATTERIZZAZIONE	Presenti e sufficienti
OPERE DI SOSTEGNO	<input type="checkbox"/>	RAGGIO MIN	100	PIAZZOLE DI INVERSIONE	<input type="checkbox"/>
SBARRE	<input checked="" type="checkbox"/>				
LOCALIZZAZIONE	Accesso principale				

TRANSIBILITA'

CLASSE DI TRANSIBILITA'

FATTORE LIMITANTE

PROPRIETA'

ACCESSO

Record: 1 di 273

Visualizzazione Maschera

## 1.5 ARTICOLAZIONE DEL PIANO DELLA VIABILITA'

Il Piano della Viabilità è stato redatto in conformità ai contenuti della citata Delibera di Giunta Regionale (n. 7/14016 del 8° agosto 2003) e si compone di due parti: una conoscitiva, riguardante il censimento e la caratterizzazione della rete esistente e una programmatoria, riguardante gli obiettivi da perseguire sia in termini di conservazione del patrimonio viario esistente sia in termini di espansione dello stesso.

Al termine della fase conoscitiva l'elaborato cartografico riportante i tratti stradali è stato messo a disposizione delle Amministrazioni Comunali per la presentazione di eventuali correzioni o integrazioni. Si ricorda che ai sensi della stessa DGR spetta ai Comuni dotare ciascun tratto stradale di un regolamento che ne disciplini l'uso; per volontà della Comunità Montana sono stati distinti due livelli di importanza delle strade silvo-pastorali: strade a servizio delle proprietà pubbliche assestate o strategiche per il comparto forestale e agricolo che non potranno prescindere dalla gestione tramite regolamento, e altre strade minori censite per le quali spetterà al Comune la scelta di regolamentarne o meno l'accesso

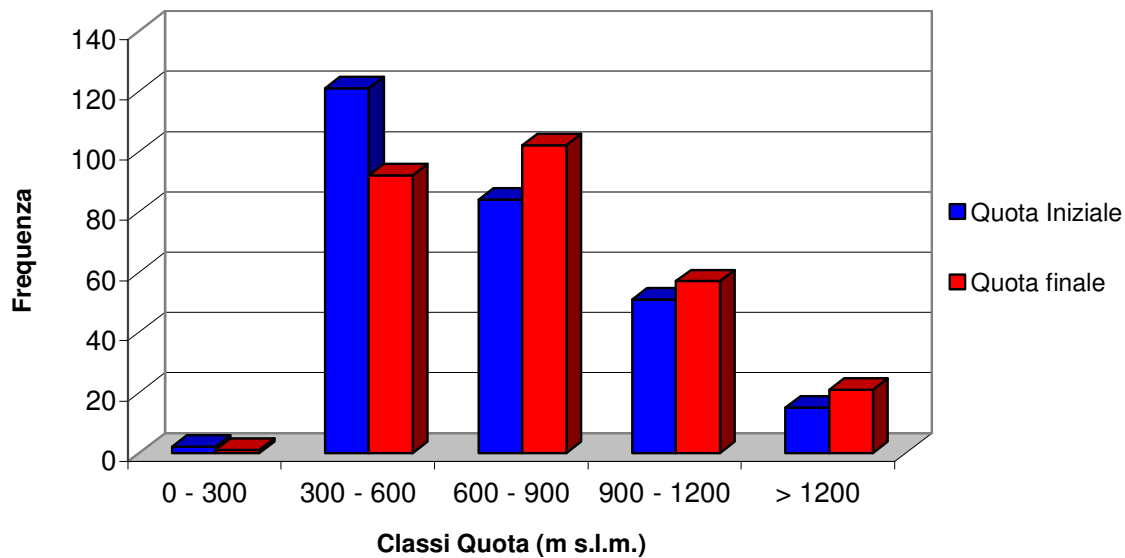
## 1.6 SINTESI DEL QUADRO VIABILISTICO EMERSO

### 1.6.1 CARATTERISTICHE DEL TRATTO

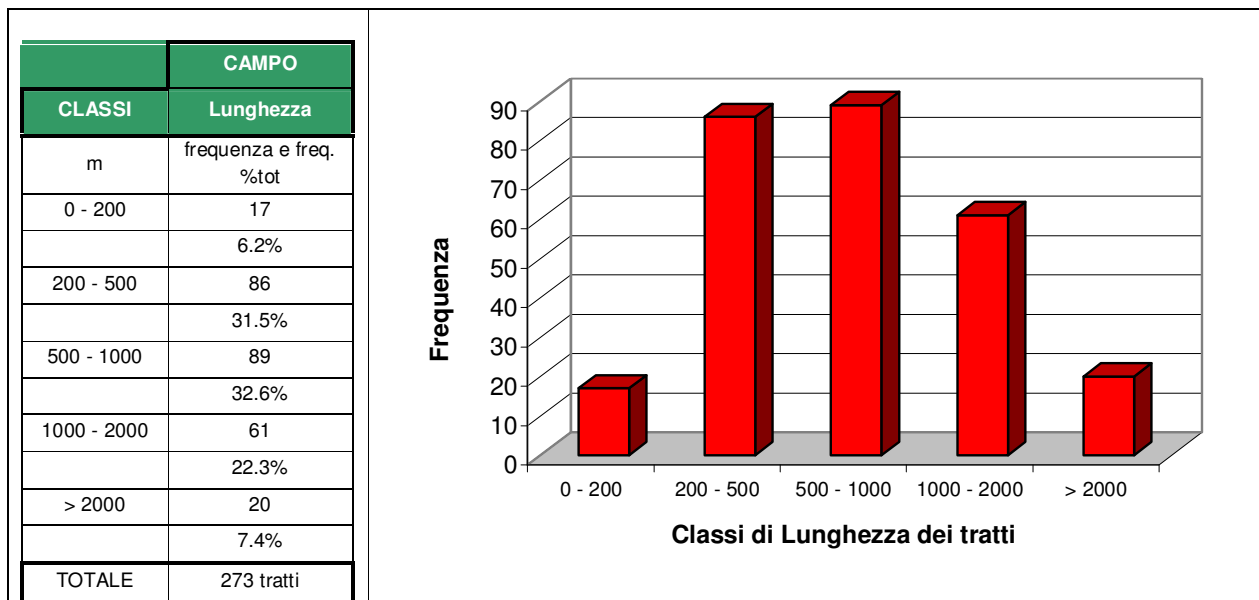
Di seguito si riporta la tabulazione dei differenti parametri oggetto di rilevamento o stima durante la fase di campo: i valori relativi alle classi di un certo campo sono riportati sia come numero di casi sul totale di 273 (i.e. frequenza) sia come numero di casi percentuale (i.e. frequenza percentuale). Si è deciso di costruire alcuni grafici relativi ai campi ritenuti di maggiore importanza, onde rendere più rapida ed intuitiva l'interpretazione dei dati.

CAMPO		CAMPO	
CLASSI	Quota Iniziale	CLASSI	Quota finale
m	frequenza e freq. %tot	m	frequenza e freq. %tot
0 - 300	2	0 - 300	1
	0.7%		0.4%
300 - 600	121	300 - 600	92
	44.3%		33.6%
600 - 900	84	600 - 900	102
	30.8%		37.4%
900 - 1200	51	900 - 1200	57
	18.7%		20.9%
> 1200	15	> 1200	21
	5.5%		7.7%
TOTALE	273 tratti	TOTALE	273 tratti

Frequenza e frequenza percentuale relativa al campo "Quota"



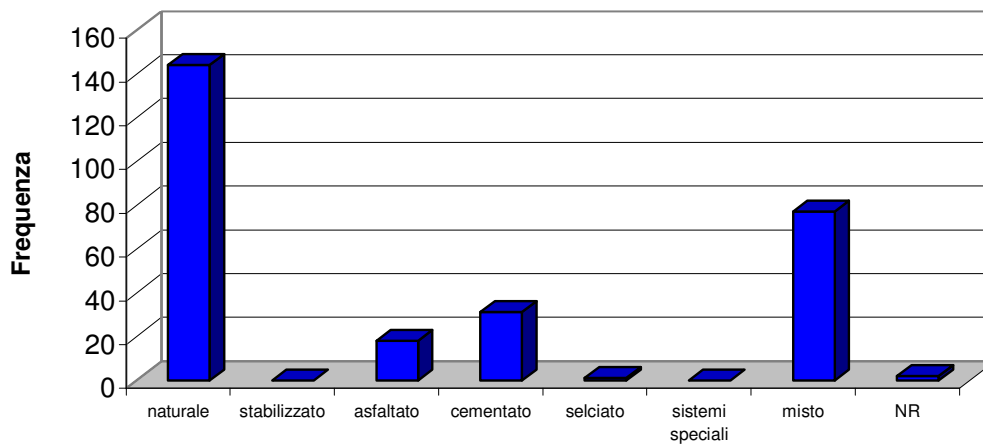
Frequenza delle classi relative ai campi "Quota Iniziale" e "Quota Finale"



Frequenza e frequenza percentuale relativa alle 5 classi di lunghezza dei tratti

	CAMPO
CLASSI	Fondo stradale
	frequenza e freq. %tot
naturale	144
	52.7%
stabilizzato	0
	0%
asfaltato	18
	6.6%
cementato	31
	11.4%
selciato	1
	0.4%
sistemi speciali	0
	0%
misto	77
	28.2%
NR	2
	0.7%
TOTALE	273 tratti

**Frequenza e frequenza percentuale relativa al campo "Fondo Stradale"**



**Classi di Fondo stradale**

**Frequenza delle classi relative al campo "Fondo Stradale"**

	CAMPO
CLASSI	Erosione del Fondo Stradale
	frequenza e freq. %tot
assente	47
	17.2%
scarsa	176
	64.4%
sensibile	42
	15.4%
elevata	7
	2.6%
NR	1
	0.4%
TOTALE	273 tratti

**Frequenza e frequenza percentuale relativa al campo "Erosione del Fondo"**

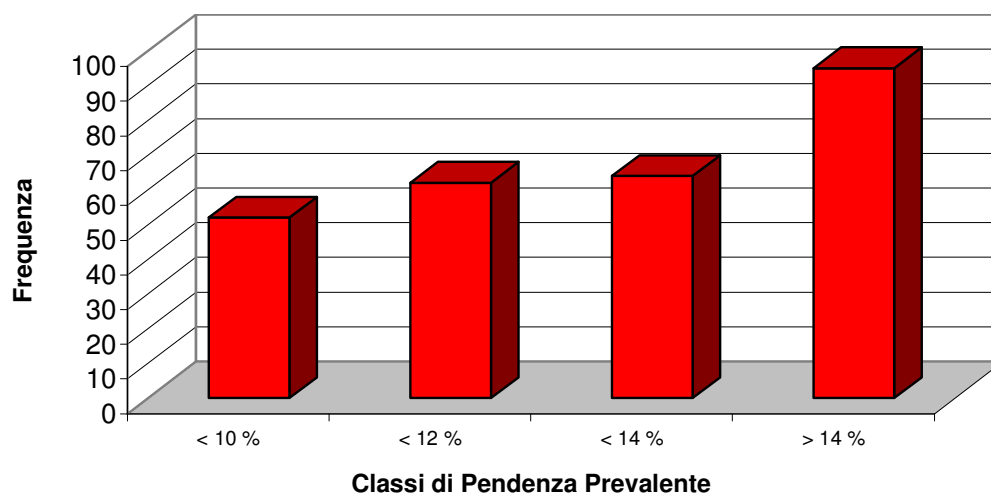
	CAMPO
CLASSI	Smaltimento Idrico
	frequenza e freq. %tot
insufficiente	58
	21.2%
sufficiente	147
	53.8%
buono	66
	24.3%
NR	2
	0.7%
TOTALE	273 tratti

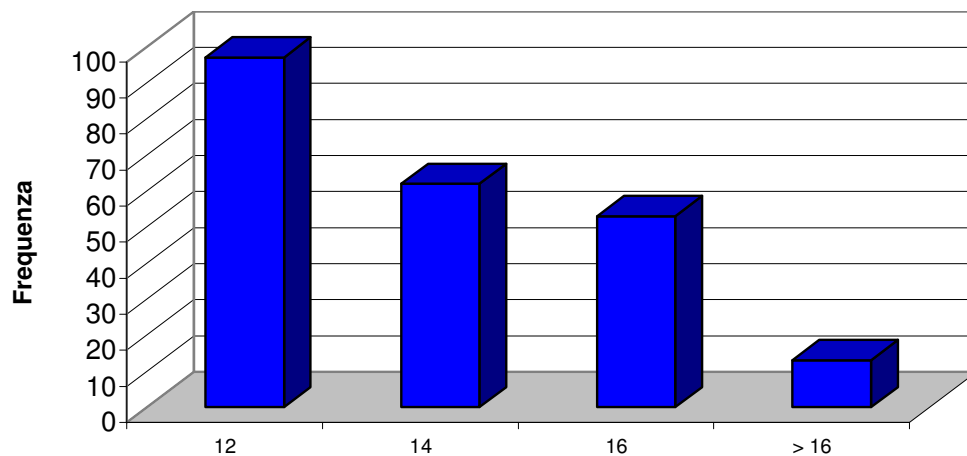
**Frequenza e frequenza percentuale relativa al campo "Smaltimento Idrico"**



CAMPO		CAMPO		CAMPO	
CLASSI	Pend. MAX su Fondo Naturale	CLASSI	Pend. MAX su Fondo Stabilizzato	CLASSI	Pend. PREVALENTE
%	frequenza e freq. %tot	%	frequenza e freq. %tot	%	frequenza e freq. %tot
12	97	16	102	< 10	52
	43.1%		70.3%		19%
14	62	20	39	< 12	62
	27.5%		26.9%		22.7%
16	53	25	2	< 14	64
	23.6%		1.4%		23.5%
> 16	13	> 25	2	> 14	95
	5.8%		1.4%		34.8%
TOTALE	225 tratti	TOTALE	145 tratti	TOTALE	273 tratti

Frequenza e frequenza percentuale relativa ai campi legati alla pendenza stradale

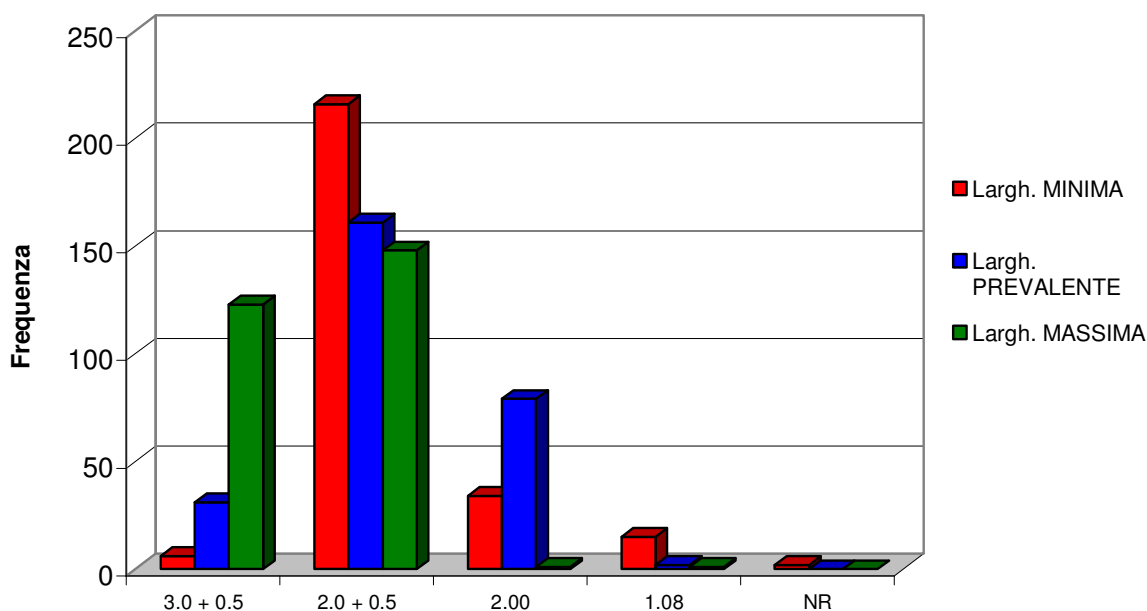


**Classi di Pend. Max su Fondo Naturale**

**Frequenza relativa alle classi dei campi "Pendenza Prevalente" e "Pendenza Massima su Fondo Naturale"**

	CAMPO		
CLASSI	Largh. MINIMA	Largh. PREVALENTE	Largh. MASSIMA
metri	frequenza e freq. %tot	frequenza e freq. %tot	frequenza e freq. %tot
3.0 + 0.5	6	31	123
	2.2%	11.4%	45.1%
2.0 + 0.5	216	161	148
	79.1%	59%	54.1%
2.0	34	79	1
	12.5%	28.9%	0.4%
1.8	15	2	1
	5.5%	0.7%	0.4%
NR	2	0	0
	0.7%	0%	0%
TOTALE	273 tratti	273 tratti	273 tratti

**Frequenza e frequenza percentuale relative ai campi "Larghezza Minima, Prevalente e Massima"**



Classi di Larghezza della sede stradale

Frequenza relativa alle classi dei campi "Larghezza Minima, Prevalente e Massima"

CLASSI	CAMPO	
	Scarpata di MONTE	Scarpata di VALLE
	frequenza e freq. %tot	frequenza e freq. %tot
naturale	211 77.2%	266 97.3%
terra	2 0.7%	2 0.7%
terra stabilizzata a tratti	0 0%	0 0%
terra stabilizzata	0 0%	1 0.4%
roccia	13 4.8%	1 0.4%
roccia stabilizzata a tratti	0 0%	0 0%
roccia stabilizzata	3 1.1%	0 0%
terra e roccia stabilizzati a tratti	3 1.1%	1 0.4%
terra e roccia stabilizzati	0 0%	0 0%
terra e roccia	37 13.6%	1 0.4%
calcestruzzo	4	0

	1.5%	0%
NR	0	1
	0%	0.4%
TOTALE	273 tratti	273 tratti

**Frequenza e frequenza percentuale relative ai campi "Scarpata di Monte" e "Scarpata di Valle"**

	CAMPO	
CLASSI	Stabilità scarp. MONTE	Stabilità scarp. VALLE
	frequenza e freq. %tot	frequenza e freq. %tot
stabile	267	265
	97.8%	97.1%
a tratti instabile	5	7
	1.8%	2.5%
instabile	0	1
	0%	0.4%
NR	1	0
	0.4%	0%
TOTALE	273 tratti	273 tratti

**Frequenza e frequenza percentuale relative ai campi "Stabilità scarpata di Monte" e "Stabilità scarpata di Valle"**

## 1.6.2 MANUFATTI ED OPERE PARTICOLARI

CAMPO	
	presenti in
guadi	10 tratti
ponti	15 tratti
opere di sostegno	12 tratti

**Presenza di Guadi, Ponti, Opere di sostegno nei 273 tratti**

	CAMPO
CLASSI	Tornanti
	frequenza e freq. %tot
tratti con presenza di tornanti/e	122
	44.7%

	# Tornanti per tratto
≤ 2	71
	58.2%
> 2 - ≤ 4	28
	23%
> 4 - ≤ 6	10
	8.2%
> 6	13
	10.6%

	Raggio dei tornanti
< 6 m	20
	16.4%
6 m	95
	77.9%
8 m	7
	5.7%
9 m	0
	0%

**Frequenza e frequenza percentuale relative ai campi legati ai tornanti**

	CAMPO
CLASSI	Piazzole di Scambio/Inversione
	frequenza e freq. %tot
tratti con presenza di piazzole di inversione	181
	66.3%
tratti con presenza di piazzole di scambio	193
	70.7%

	Caratterizzazione piazzole di scambio
presenti ma insufficienti	21
	7.7%
presenti e sufficienti	165
	60.4%
assenti	87
	31.9%
TOTALE	273 tratti

**Frequenza e frequenza percentuale relative ai campi legati alle piazzole di scambio ed inversione**

	CAMPO
CLASSI	Sbarre
	frequenza e freq. %tot
tratti con presenza di sbarre/a	112
	41%

	Localizzazione
accesso principale	65
	58%
accesso secondario	1
	0.9%
entrambi gli accessi	3
	2.7%
intermedia/e	30
	26.8%
accesso principale ed intermedie	13
	11.6%
accesso secondario e intermedie	0

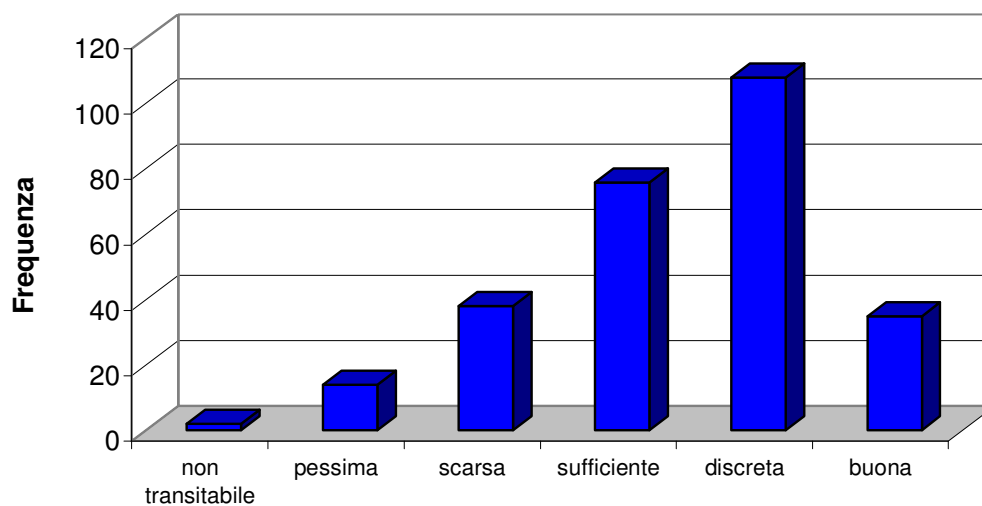
	0%
entrambi gli accessi ed intermedie	0
	0%

**Frequenza e frequenza percentuale relative ai campi legati alle sbarre**

## 1.6.3 4.3 VALUTAZIONI SINTETICHE

	CAMPO
CLASSI	Transitabilità
	frequenza e freq. %tot
non transitabile	2
	0.7%
pessima	14
	5.2%
scarsa	38
	13.9%
sufficiente	76
	27.8%
discreta	108
	39.6%
buona	35
	12.8%
TOTALE	273 tratti

Valutazione relativa alla "Transitabilità" dei tratti



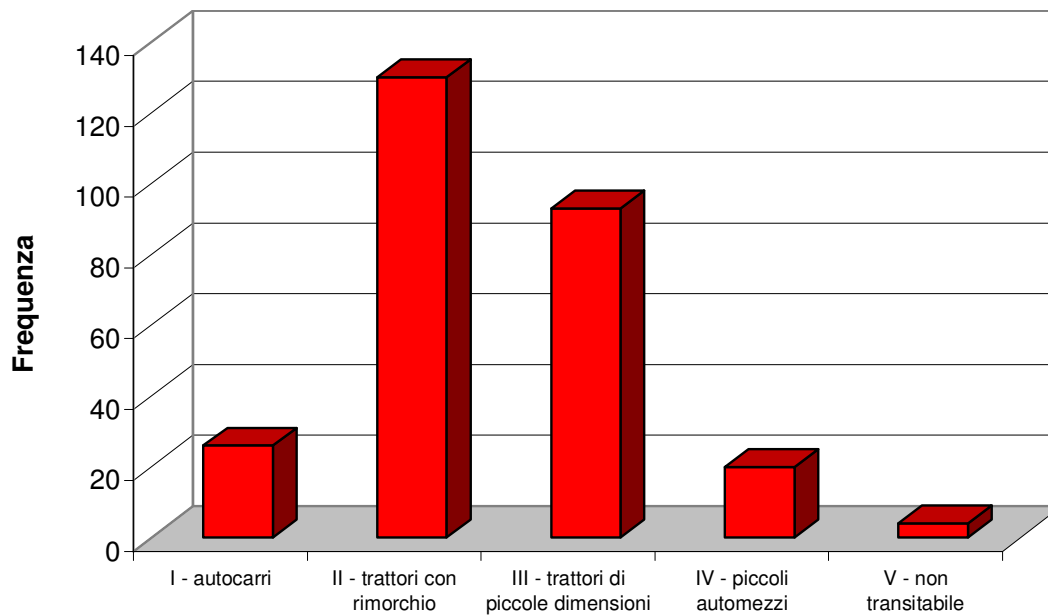
Giudizio di Transitabilità

Valutazione relativa alla "Transitabilità" dei tratti



	CAMPO
CLASSI	Classe di Transitabilità
	frequenza e freq. %tot
I - autocarri	25
	9.1%
II - trattori con rimorchio	131
	48%
III - trattori di piccole dimensioni	93
	34.1%
IV - piccoli automezzi	20
	7.3%
V - non transitabile	4
	1.5%
NR	0
	0%
TOTALE	273 tratti

Valutazione relativa al campo "Classe di Transitabilità"

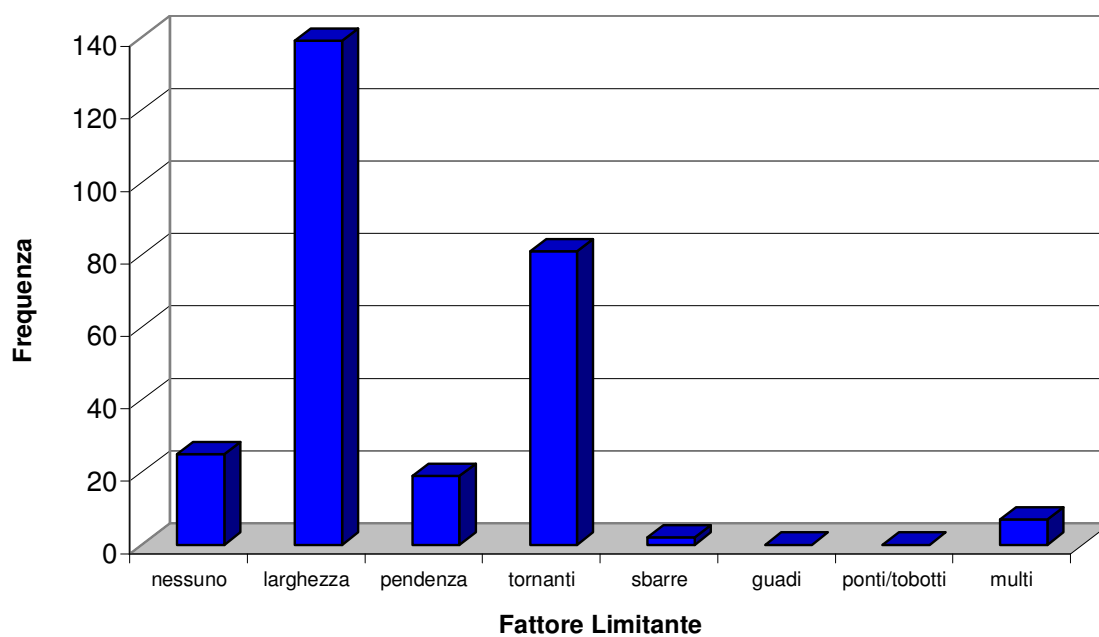


Classi di Transitabilità

Valutazione relativa al campo "Classe di Transitabilità"

	CAMPO
CLASSI	Fattore Limitante
	frequenza e freq. %tot
nessuno	25
	9.2%
larghezza	139
	50.8%
pendenza	19
	7.0%
tornanti	81
	29.7%
sbarre	2
	0.7%
guadi	0
	0%
ponti/tobotti	0
	0%
multi	7
	2.6%
TOTALE	273 tratti

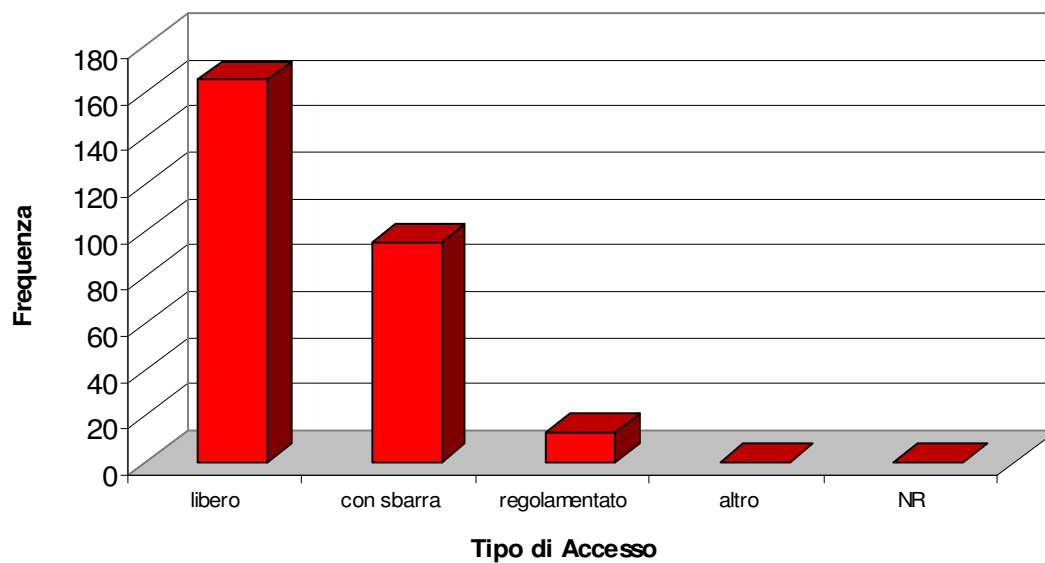
Valutazione relativa al campo "Fattore Limitante"



Valutazione relativa al campo "Fattore Limitante"

	CAMPO
CLASSI	Accesso
	frequenza e freq. %tot
libero	165
	60.4%
con sbarra	95
	34.8%
regolamentato	13
	4.8%
altro	0
	0%
NR	0
	0%
TOTALE	273 tratti

Valutazione relativa al campo "Tipo di Accesso"



Valutazione relativa al campo "Tipo di Accesso"

## 1.7 PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE DI NUOVA VIABILITA' SILVO-PASTORALE

Le necessità di un utilizzo maggiormente funzionale dei soprassuoli forestali suggerisce la realizzazione di nuova viabilità silvo-pastorale. Il piano della viabilità indica pertanto le seguenti tratte stradali di progetto:

Programma di realizzazione di nuova viabilità silvo-pastorale		
Comune	Descrizione	Lunghezza (m) stimata
Gandino	Si diparte dalla strada 284 verso un edificio rurale	206
Gandino - Monticelli	Si diparte dalla strada 303 verso un edificio rurale	491
Gandino – Valle Servalli	Si diparte dalla strada 296 verso un edificio rurale	626
Gandino – Monte Sparavera	A prolungamento della strada 302 verso un edificio rurale	257
Gandino – Monticelli	Prolungamento della strada 303 a servizio della particella 20	514
Gandino – Valle Lunga	A servizio delle particelle 13 – 14 – 15 - 16	850
Gandino - Cornalunga	A servizio della particella 10	493
Peia – Monte Pizzetto	Bretella della strada 105 a servizio delle particelle 2 e 3	668
Peia – Valle delle tre Fontane	Prolungamento della strada 309 a servizio delle particelle 9 e 10	635
Gazzaniga – Monte Cedrina	Prolungamento della strada 12 a servizio delle particelle 2 e 4	550
Casnigo – La Fabbrichetta	A servizio delle particelle 3 – 4 – 5 - 8	1791
Casnigo - Monte Beio	Prolungamento della strada 181 a servizio delle particelle 2 – 3 - 4	520
Casnigo – Valle Asinina	A servizio delle particelle 2 e 3	456
Selvino	A servizio delle particelle 2 e 3	1263
Selvino	A servizio della particella 3	770
Selvino – Fonte Cantor	A servizio della particella 2	495
Albino – Bosco Fellongo	Prolungamento della strada 137 a servizio delle particelle 22 e 23	507
Albino – Valle Brandena	Prolungamento della strada 103 a servizio delle particelle 11 – 12 - 13	1829
Albino – Valle Brandena	A servizio della particella 11	522
Pradalunga - Vallogna	Prolungamento della strada 80 a servizio della particella 2	1448
Aviatico – Col del Bates, Monte Rena, Ganda	Prolungamento della strada 110 a servizio delle particelle 17 e 18	1409

In tabella sono evidenziate in verde le strade in previsione all'interno dei Piani di Assestamento Forestale vigenti. Gli altri tracciati provengono da segnalazioni e richieste delle Amministrazioni Comunali.

## 2 REGOLAMENTO PER LA VIABILITA' AGRO – SILVO - PASTORALE

Si propone uno schema tipo di regolamento per la regolamentazione del transito sulle strade silvo-pastorali nei territori comunali, redatto ai sensi della Delibera di Giunta n. 7/14016 del 8° agosto 2003.

### **Art. 1 Ambito di applicazione**

Le presenti disposizioni hanno il solo ed esclusivo scopo di disciplinare l'accesso e l'utilizzo della viabilità silvo pastorale del Comune di .....

Il presente regolamento disciplina esclusivamente l'accesso e l'utilizzo delle strade agro-silvo-pastorali di proprietà pubblica nonché dei tracciati privati ritenuti di pubblico interesse e censiti nel Piano di indirizzo Forestale.

L'accesso e l'utilizzo delle strade private di pubblica utilità dovrà tuttavia essere oggetto di una specifica convenzione tra la Proprietà e l'Amministrazione o gli Enti interessati.

### **Art. 2 Soggetto gestore**

Soggetto gestore della strada agro-silvo-pastorale è l'Amministrazione Comunale o altro Ente proprietario qui di seguito denominato semplicemente Proprietà.

Tali Soggetti potranno di volta in volta individuare un diverso organo di gestione (ad es. Consorzio Forestale) qui di seguito denominato semplicemente Gestore.

### **Art. 3 Chiusura con cartello**

Il divieto di circolazione è reso noto al pubblico mediante apposizione di idoneo segnale riportante la normativa di riferimento e gli estremi del presente regolamento, da effettuarsi a cura della Proprietà o del Gestore.

### **Art. 4 Chiusura con barriera (facoltativo)**

La strada agro-silvo-pastorale potrà essere chiusa con idonea barriera, e munita di chiave.

La strada agro-silvo-pastorale che attraversa ambiti di particolare rilevanza ambientale e/o faunistica potrà essere sempre chiusa salvo motivate esigenze di tutela e difesa del suolo e del soprassuolo forestale, nonché di persone e cose.

Il titolare del permesso di transito ha l'obbligo, qualora la strada agro-silvo-pastorale sia chiusa con idonea barriera:

di richiudere la medesima dopo ogni passaggio, in modo da non consentire ad altri automezzi non autorizzati di superare in concomitanza lo sbarramento;

di tenere le chiavi della eventuale barriera con il divieto di riproduzione delle stesse e di loro cessione a persone non autorizzate.

#### **Art. 5 Ordinanza di chiusura**

Il Gestore, nel caso di situazioni di pericolo, dissesti, calamità naturali, ecc. dovrà tempestivamente emanare un'Ordinanza di Chiusura al transito estesa anche ai titolari di permessi. L'ordinanza dovrà essere esposta all'inizio della strada dove è stata posizionata la segnaletica di divieto di circolazione.

#### **Art. 6 Pubblico transito**

Il rilascio dell'autorizzazione al transito di ciclomotori, motoveicoli ed autoveicoli sulle strade agro-silvo-pastorali non costituisce elemento di apertura delle medesime al pubblico transito sottoposto alla vigente normativa del Codice Stradale

#### **Art. 7 Domanda di autorizzazione al transito**

La domanda di autorizzazione al transito deve essere presentata al Gestore.

Essa deve contenere le generalità del richiedente e di eventuali altre persone come da successivo art. 8, la residenza, le motivazioni per l'accesso, la denominazione della strada e della località da raggiungere, l'arco temporale relativo al bisogno d'uso.

#### **Art. 8 Rilascio dell'autorizzazione al transito**

L'autorizzazione viene rilasciata dalla dal Gestore entro ... giorni dalla presentazione della domanda e qualora sussistano i requisiti necessari, su apposito modello conforme all'allegato, da collocarsi sul veicolo in maniera ben visibile e di facile verifica per eventuali controlli.

Detto permesso autorizzerà una sola persona alla conduzione di uno solo dei mezzi autorizzati, e sullo stesso andranno indicati:

- a) l'intestatario del permesso;
- b) eventuali altre persone diverse dall'intestatario, fino a un massimo di due, purchè legati all'intestatario da uno dei seguenti vincoli di parentela:
  - discendente di primo grado
  - collaterale di primo grado (coniuge);
- c) l'elenco dei mezzi motorizzati di proprietà dell'intestatario e delle eventuali persone di cui al sopracitato punto b) con l'indicazione del numero di targa, marca e modello e fino ad un massimo di tre.

Il permesso abilita uno dei soggetti come sopra evidenziati (intestatario o altra eventuale persona di cui al punto b) alla guida di uno solo dei mezzi elencati sul permesso. Sul mezzo stesso potranno essere trasportate, compatibilmente con le norme vigenti in materia di circolazione

stradale, anche eventuali persone non rientranti nella fattispecie oggetto del presente regolamento, sino ad un massimo di tre persone compreso il conducente, fatte salve le deroghe previste al successivo art. 12.

L'intestatario del permesso potrà inoltre richiedere in qualsiasi momento un permesso specifico, da rilasciare a un solo soggetto diverso da quello indicato sullo stesso, per un solo mezzo, in considerazione di esigenze particolari quali il trasporto di legna o materiali vari, indicando anche il periodo di validità di detto permesso specifico.

Copia dell'autorizzazione e del contrassegno andrà trasmessa entro ... giorni dal rilascio alla/e Amministrazione/i Comunale/i interessata/e, a disposizione per eventuali riscontri da parte del personale di vigilanza di cui al successivo art. 19.

Nel caso di strade agro-silvo-pastorali gestite che riguardano più Comuni o Enti, l'autorizzazione va rilasciata dalla Proprietà o dal Gestore interessato dal tratto principale, e si intende comunque valevole per l'intero percorso fino al raggiungimento della località indicata nel provvedimento autorizzativo.

Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato alla verifica della rispondenza fra le categorie d'uso dichiarate dal richiedente e le categorie d'utenza di seguito elencate ed autorizzate al transito con veicoli a motore in deroga al divieto di circolazione:

A1) proprietari o affittuari di civili abitazioni e ivi residenti;

A2) proprietari o affittuari di immobili, impianti ed infrastrutture situati nel settore di territorio servito dalla strada e che presentano documentate esigenze connesse alla gestione dei patrimoni agro-silvo-pastorali;

A3) proprietari o affittuari di immobili, impianti ed infrastrutture situati nel settore di territorio servito dalla strada e che presentano documentate esigenze non connesse alla gestione dei patrimoni agro-silvo-pastorali;

B1) personale impiegato presso strutture di servizio per esigenze connesse alla fornitura e allo svolgimento di attività lavorative;



B2) soggetti privati che svolgono pratiche legate all'apicoltura debitamente documentate e autorizzate;

B3) soggetti privati che svolgono attività venatoria da appostamento fisso debitamente documentate e autorizzate;

B4) soggetti privati che svolgono attività di raccolta di piccoli frutti del sottobosco, funghi e tartufi debitamente documentate e autorizzate<sup>4</sup>;

B5) esigenze legate al controllo periodico da parte dei proprietari di bestiame in alpeggio;

C1) esigenze logistiche connesse all'esplicazione sul territorio di specifiche attività economico-professionali, artigianali e d'impresa connesse ad attività agro-forestali ed edili;

C2) esigenze logistiche connesse all'esplicazione di specifiche attività economico-professionali sul territorio (tecnici, professionisti, operatori autonomi e d'impresa);

D1) esigenze didattiche, di studio e di ricerca connesse allo sviluppo e divulgazione delle tematiche ecologico-ambientali purchè debitamente documentate;

---

<sup>4</sup> La Proprietà o il Gestore potranno valutare l'opportunità di non consentire l'accesso ai non residenti.

D2) esigenze legate all'accesso a malghe che usualmente commercializzano i prodotti dell'alpeggio;

D3) esigenze logistiche legate all'effettuazione di manifestazioni, ricorrenze e ritrovi a carattere sociale, ricreativo e sportivo, e che per loro natura e portata non contrastino con le finalità di cui all'art.1 del R.D. 30/12/23 n° 3267 ( Sono sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici i terreni di qualsiasi natura e destinazione che, per effetto di forme di utilizzazione contrastanti con le norme di cui agli artt. 7, 8 e 9, possono con danno pubblico subire denudazioni, perdere la stabilità o turbare il regime delle acque).

E1) esigenze connesse all'effettuazione di sagre, feste campestri, manifestazioni folcloristiche.

#### **Art. 9 Registro permessi**

Il Gestore provvederà ad annotare su apposito registro i permessi rilasciati con indicazione del periodo di validità, relativa scadenza ed importo incassato.

#### **Art. 10 Mezzi autorizzati al transito**

Sulla strada di cui all'oggetto potranno circolare, soltanto i ciclomotori, i motoveicoli e gli autoveicoli che, oltre ad essere idonei ed adeguati alla classe di transitabilità di cui alla Direttiva regionale sulle strade forestali, siano in regola con la vigente normativa amministrativa e di sicurezza in materia di circolazione stradale (decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada").

I predetti mezzi dovranno essere coperti da idonea polizza assicurativa così come previsto dalla legge 990 del 24/12/69.

#### **Art. 11 Limiti di transito**

Gli automezzi di servizio dovranno transitare a velocità moderata non superiore a 30 km/h.

Per quanto riguarda il limite di peso a pieno carico, il riferimento è alle classi di transitabilità di cui alla Direttiva Regionale sulle strade forestali.

RETE VIABILE AGRO SILVO PASTORALE							
Classe di transibilità <sup>5</sup>	Fattore di transibilità		Larghezza minima <sup>6</sup> (m)	Pendenza (%)		Raggio tornanti (m)	
	Mezzi	Carico ammissibile <sup>7</sup> (q)		Prevalente	Massima		
					Fondo naturale		Fondo stabilizzato
I	Autocarri	250	3,5	<10	12	16	9
II	Trattori con rimorchio	200	2,52	<12	14	20	8
III	Piccoli automezzi	100	2,0	<14	16	25	6
IV	Piccoli automezzi	40	1,8	>14	>16	>25	<6

<sup>5</sup> La classe di transibilità è determinata dal parametro più sfavorevole che ne costituisce il limite di transibilità;

<sup>6</sup> Comprensivo di banchina 0.5 m.

<sup>7</sup> Sono possibili dei carichi superiori a quelli indicati in tabella per tutte le strade ed in particolare per quelle di nuova costruzione qualora esplicitamente valutati con prove di carico;

L'attribuzione delle strade ad una determinata categoria è contenuta nella cartografia del Piano di Indirizzo Forestale.

#### **Art. 12 Deroghe ai limiti di persone e peso trasportati**

In casi specifici debitamente motivati la Proprietà o il Gestore competenti potranno autorizzare il trasporto di un numero superiore di persone e di un peso eccedenti rispetto a quanto previsto dai precedenti artt. 7-10-11.

In particolare nel caso di una deroga ai limiti di peso relativamente alle categorie di utenza A1, A2, A3 e C1 di cui al precedente art.8, la Proprietà o il Gestore potranno prevedere la sottoscrizione di una specifica polizza fidejussoria, come da successivo art.16.

#### **Art. 13 Esenzioni ai limiti di transito**

Sono esenti da ogni limitazione:

gli autoveicoli di proprietà dello Stato, della Regione, della Provincia di Lecco, della Comunità Montana, nonché del/dei Comune/i interessato/i e i mezzi di soccorso che per motivi di servizio e/o controllo abbiano necessità di transitare sulla strada agro-silvo-pastorale in argomento;

gli Agenti della Forza Pubblica, i Carabinieri, la Polizia Giudiziaria, la Polizia Municipale, la Guardia di Finanza, il Corpo Forestale dello Stato, le Guardie Venatorie Provinciali e le Guardie Ecologiche Volontarie (solo se a bordo di automezzi di proprietà dell'Ente di rispettiva appartenenza).

#### **Art.14 Sanzioni**

Chiunque acceda senza permesso su detta strada agro-silvo-pastorale è soggetto alla sanzione amministrativa di cui all'art.6 della Legge 30/04/92 n. 285 come modificata dal D.L. n. 360 del 10/09/93 e relativo regolamento di attuazione.

In particolare verrà inflitta la sanzione amministrativa comportante il pagamento di una somma da euro 150 a euro 750 con immediata interruzione del transito e la denuncia penale per il reato di cui all'art. 650 C.P.

L'inosservanza delle norme del presente regolamento, accertata a carico di persone a cui è consentito il transito, è punita con la sanzione amministrativa da € 150 a € 300.

L'Amministrazione Comunale in caso di comprovata e ripetuta infrazione, può sospendere o revocare l'autorizzazione al transito.

Tra le infrazioni vanno ricomprese la contraffazione, l'alterazione, la modifica o la correzione dei permessi rilasciati, il transito in presenza di Ordinanza.

#### **Art. 15 Periodo di validità delle autorizzazioni**

Il periodo di validità delle autorizzazioni dovrà essere strettamente limitato alle necessità temporali d'uso dichiarate e non potrà superare, in ogni caso, l'anno solare;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo A e B il permesso di transito può avere validità variabile fino ad 1 anno;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo C1 il permesso di transito può avere validità pari alla durata dei lavori fino ad 6 mesi eventualmente rinnovabile;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo C2 il permesso di transito può avere validità variabile fino ad 1 mese eventualmente rinnovabile

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo D il permesso di transito deve avere validità giornaliera;

Nel caso specifico della categoria d'utenza C1 (in particolare per taglio dei boschi e trasporto di materiale per lavori edili) il richiedente dovrà specificare il tipo di lavoro svolto, il/i mezzo/i utilizzato/i per il transito e il carico massimo, il titolare abilitato al trasporto del mezzo e il periodo di svolgimento dei lavori.

#### **Art.16 Polizza fidejussoria**

La Proprietà o il Gestore competenti al rilascio dell'autorizzazione potranno richiedere, di volta in volta e subordinatamente al tipo e complessità dei lavori (con particolare riferimento al punto C1 dell'art. 8), la sottoscrizione di una polizza fidejussoria a copertura di eventuali danni all'infrastruttura (sede stradale e manufatti) causati dall'impresa e comprensiva di tutti gli oneri derivanti dalla realizzazione delle opere di ripristino.

#### **Art. 17 Manifestazioni**

Per esigenze connesse all'effettuazione di sagre, feste campestri, manifestazioni folcloristiche, la Proprietà o il Gestore potranno, per il solo giorno in oggetto, consentire la libera circolazione sulla strada interessata dalla manifestazione mediante specifico atto definendo le modalità di accesso, percorrenza e sosta e dandone comunicazione agli Enti competenti almeno 15 giorni prima della data di svolgimento.

A tal fine andranno poste in essere lungo la strada agro-silvo-pastorale tutte le segnalazioni e le indicazioni utili per un corretto accesso, percorrenza e sosta da parte degli utenti.

#### **Art 18 Competizioni**

Gare di ciclocross, mountain-bike, moto-cross, fuoristrada ecc. potranno essere autorizzate dalla Proprietà o dal Gestore mediante una specifica convenzione con gli organizzatori. In tale atto si dovranno prevedere i tempi e i modi del ripristino dello stato dei luoghi prevedendo, subordinatamente al rilascio dell'autorizzazione, la sottoscrizione di una polizza fidejussoria a copertura di eventuali danni all'infrastruttura, (sede stradale e manufatti) causati dalla manifestazione e dalle attività connesse.

### **Art. 19 Vigilanza**

Gli organi di Pubblica Sicurezza, di Polizia Municipale, del Corpo Forestale dello Stato sono incaricati dell'osservanza del presente regolamento.

### **Art. 20 Danni**

Tutti i possessori dei permessi per il transito sulla strada agro-silvo-pastorale di cui al presente regolamento, sono responsabili di eventuali danni a persone ed a cose, sollevando la Proprietà o il Gestore da qualsiasi responsabilità.

### **Art. 21 Manutenzione**

La manutenzione della viabilità agro-silvo-pastorale è a carico della Proprietà o del Gestore.

A tale scopo verrà istituito un apposito fondo vincolato a questa destinazione.

L'ammontare dell'importo da versare da ogni soggetto autorizzato sarà annualmente stabilito dalla Proprietà o dal Gestore in base a una relazione previsionale di spesa e di manutenzione, eventualmente aggiornata nel corso dell'anno.

Sulla base di detta relazione verrà determinato l'importo da versare da ogni richiedente, comunque per un ammontare non superiore:

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo A2 sono a titolo ridotto fino a €.....;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo A3 fino a €.....;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo B1 fino a €.....;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo B2 fino a €.....;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo B3 fino a €.....;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo B4 fino a €.....;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo B5 fino a €.....;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo C1 fino a €.....;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo C2 fino a €.....;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo D1 fino a €.....;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo D2 fino a €.....;

per le categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo D3 fino a €.....;

La manutenzione della viabilità agro-silvo-pastorale è a titolo gratuito per la categoria d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo A1.

#### **Art. 22 Convenzione**

Gli eventuali importi relativi alle categorie d'utenza autorizzate in base alle esigenze di tipo A2, A3, B3, potranno essere commutati, tramite stipula di una convenzione o altro atto tra le parti, in un corrispondente numero di giornate lavorative di manutenzione da svolgere sulla strada in questione ovvero lavori ed opere di manutenzione da realizzarsi sulla medesima.

#### **Art. 23 Classificazione**

La classificazione di cui al comma 2 della L.R. 10/98 è effettuata dalla Comunità Montana sentiti i Comuni.

Per le strade private di pubblica utilità la Comunità Montana procederà alla classificazione su richiesta del/i Proprietario/i.

Entro il mese di febbraio di ogni anno la Comunità Montana redige apposita proposta per l'individuazione, la revisione o l'aggiornamento degli elenchi delle strade agro-silvo-pastorali, evidenziandone il tracciato su apposita cartografia 1:10.000.

Tale proposta è pubblicata all'albo comunale per 15 giorni.

Contro di essa ed entro la scadenza di pubblicazione potranno da chiunque essere avanzate osservazioni e opposizioni da depositarsi presso la Segreteria del Comune.

#### **Art.24 Giornata delle strade (facoltativo)**

Sono istituite a partire dal corrente anno e riprendendo una antica tradizione le "GIORNATE DELLE STRADE", da svolgersi ogni anno nel periodo primaverile e in giorni non lavorativi al fine di provvedere alla pulizia e manutenzione ordinaria e straordinaria della viabilità di cui al presente Regolamento.

#### **Art. 25 Controlli**

La Proprietà o il Gestore della strada agro-silvo-pastorale effettueranno le verifiche preventive e finali atte a determinare la natura e l'entità dei danni arrecati alla medesima nonché la natura e l'entità del ripristino.

Quanto sopra con particolare riferimento agli artt. 13, 17 e 19.