



**REALIZZAZIONE ED ADEGUAMENTO DELLA VIABILITA' FORESTALE DI INTERESSE AIB DI CROCE A VEGLIA, DI COLLEGAMENTO CON LE FRAZIONI DI PONTITO, SAN QUIRICO E MEDICINA NEL COMUNE DI PESCIA (PT)  
PSR 2014-2020 Sottomisura 8.3 Annualità 2015 - CUP ARTEA 714871**

## **PROGETTO DEFINITIVO ESECUTIVO**

### **Elaborato 1**

# **RELAZIONE DESCRITTIVA**

#### **PROGETTISTA RESPONSABILE**

Dott. For. Katuscia Begliomini

#### **GRUPPO DI LAVORO**

Dott. For. Fiamma Rocchi

<b>Codice</b> 08571	<b>Emesso</b> Begliomini	<b>D.R.E.AM. ITALIA Soc. Coop. Agr. For.</b>  Via Garibaldi n.6, Pratovecchio Stia (Ar) - Tel. 0575 52.95.14  Via Enrico Bindi n.14, Pistoia – Tel 0573 36.59.67 <a href="http://www.dream-italia.it">http://www.dream-italia.it</a>	<b>AZIENDA CON SISTEMA DI GESTIONE QUALITÀ CERTIFICATO DA DNV = ISO 9001 =</b>	
<b>Rev.</b> 00	<b>Controllato</b> Rocchi			
<b>Data</b> Dic. 2018	<b>Approvato dir. tec.</b> Miozzo			

## SOMMARIO

<b>1. PREMESSA</b> .....	<b>2</b>
SOGGETTO BENEFICIARIO: .....	3
<b>2- DESCRIZIONE DEL TERRITORIO</b> .....	<b>4</b>
2.1 - LIMITI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI .....	4
<b>3. VINCOLI E CLASSIFICAZIONI CHE INTERESSANO L'AREA</b> .....	<b>6</b>
3.1 - VINCOLO IDROGEOLOGICO AI SENSI DEL R.D. 3267/23 E L.R. 39/00 .....	6
3.2 - VINCOLI PAESAGGISTICI EX L. 1497/39 ED EX L. 431/85 .....	7
<b>4. LOCALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI IN AREE NATURA 2000</b> .....	<b>9</b>
<b>5. DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE</b> .....	<b>11</b>
<b>6. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI</b> .....	<b>13</b>

### ALLEGATI:

- Allegato 1 – Inquadramento su CTR
- Allegato 2 – Inquadramento su Ortofoto
- Allegato 3 – Particolari costruttivi



## 1. PREMESSA

Gli interventi previsti dal presente progetto “Realizzazione ed adeguamento della viabilità forestale di interesse AIB di Croce a Veglia, di collegamento con le frazioni di Pontito, San Quirico e Medicina nel Comune di Pescia (PT) - PSR 2014-2020 sottomisura 8.3 annualità 2015 - Cup Artea 714877” fanno riferimento alla richiesta di aiuto presentata dal Comune di Pescia per i finanziamenti dell’”UNIONE EUROPEA-REPUBBLICA ITALIANA REGIONE TOSCANA - PROGRAMMA DI SVILUPPO RURALE 2014-2020 -REGOLAMENTO (CE) 1305/2013 – in attuazione della Sottomisura 8.3 “Sostegno alla prevenzione dei danni arrecati alle foreste da incendi, calamità naturali ed eventi catastrofici” Sottomisura 8.3 Annualità 2015.

Nello specifico, gli interventi ricadono nella tipologia” I.a.5) Realizzazione ed adeguamento funzionale della viabilità forestale di interesse AIB”.

L’obiettivo è migliorare l’infrastruttura viaria che rappresenta l’accesso e il collegamento di un’ampia area boscata dalla frazione di Pontito, passando per il crinale di Croce a Veglia, fino alla frazione di Medicina, scendendo di quota verso la pianura, fino alla viabilità pubblica.

Questa viabilità rappresenta anche il tracciato di accesso all’invaso antincendio in loc. Botra.

Gli interventi interessano viabilità forestali a fondo naturale in area boscata nel Comune di Pescia (PT), classificato comune ad ELEVATO RISCHIO DI INCENDIO (vedi Appendice I - A).

Gli interventi contenuti nel presente progetto scaturiscono dall’assegnazione a seguito della Domanda d’aiuto sui fondi del PSR 2014-2020.

Nello specifico, gli interventi ricadono prevalentemente nella tipologia 1) Azioni di prevenzione contro gli incendi boschivi che con il punto I.a.5) ammette le attività per la realizzazione ed adeguamento funzionale della viabilità forestale di interesse AIB:

**Soggetto Beneficiario:**

Denominazione: COMUNE DI PESCIA

Ragione Sociale: COMUNE DI PESCIA

C.F. 00141930479

Recapito: Piazza Mazzini n. 1, 51017 -Pescia - PT

Telefono - Centralino 0572 4920

Fax - 0572 492253

PEC [comune.pescia@legalmail.it](mailto:comune.pescia@legalmail.it)

## 2- DESCRIZIONE DEL TERRITORIO

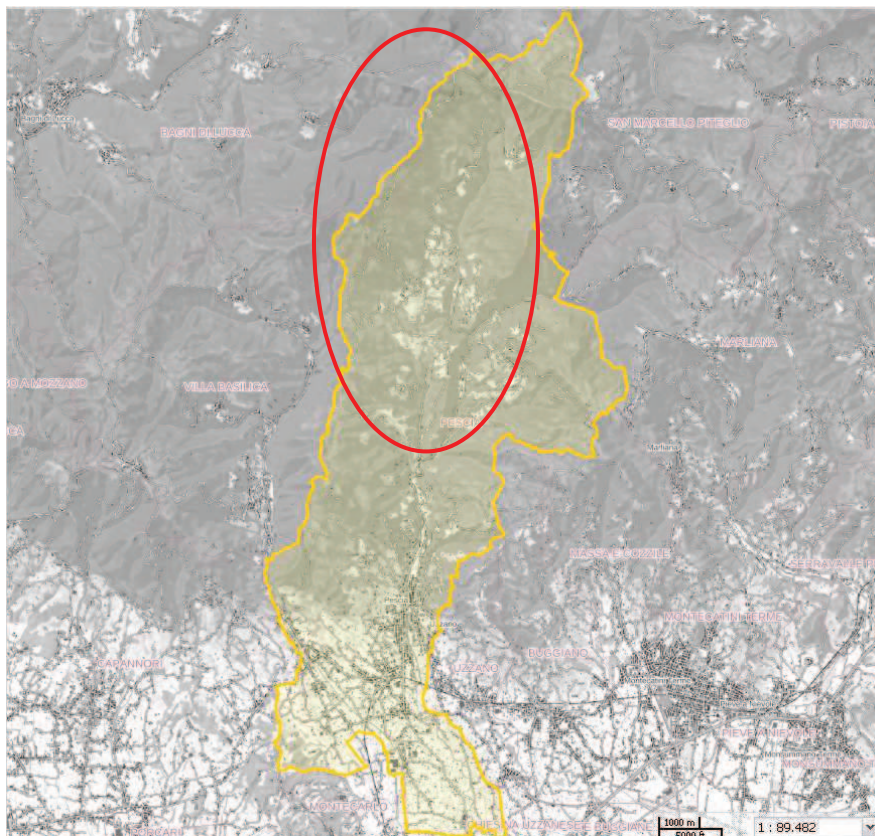
### **2.1 - Limiti amministrativi e geografici**

Il tracciato oggetto del progetto, della lunghezza complessiva di 15,25 km, è compreso interamente all'interno del territorio comunale di Pescia, in Provincia di Pistoia, e rappresenta parte di un importante collegamento delle frazioni montane di Pontito, San Quirico e Medicina on la viabilità pubblica.

Il tracciato in oggetto attraversa un'area piuttosto estesa e varia che si snoda, procedendo da est verso ovest, dal cimitero di Pontito verso Monte Granaio, passando per Croce a Veglia (917 m.s.l.). Per questo tratto il tracciato ricalca la strada comunale di Casabasciana; in prossimità del Monte Granaio il tracciato abbandona la strada Comunale e prende la direzione sud, verso località Piani. Da qui con la stessa direzione sud-ovest, il percorso procede fino alla fine in area boscata e resta in prossimità del crinale fino alla Croce del Sargentino, dove si inoltra nel versante mantenendosi circa sulla stessa quota fino al laghetto antincendio in località Botra.

Al bivio della Madonna del Tamburino la strada, ritornata sul crinale, inizia la discesa verso Medicina e la valle Torrente Pescia e continua fino alla Cappella delle Mura dove termina il tratto interessato dal progetto.

Poco dopo Monte di Carne Magra, la strada si biforca e procede verso San Quirico in direzione Est per un tratto di intervento di circa 1,16 km, mentre verso Sud in direzione Medicina, procede per circa 2,6 km.



**Fig. 1: Inquadramento geografico rispetto ai limiti comunali**

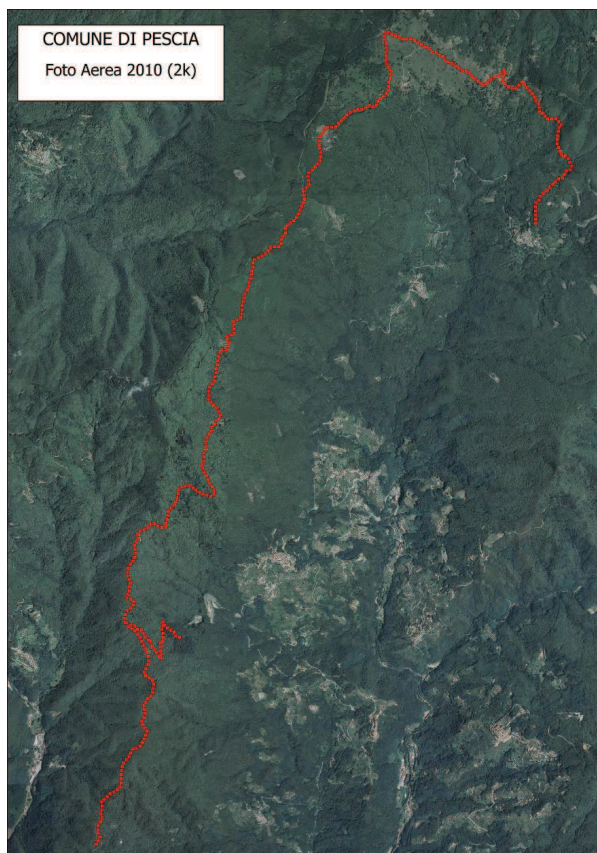


Fig. 2: Inquadramento su ortoimmagine



Fig. 3: Inquadramento su CTR

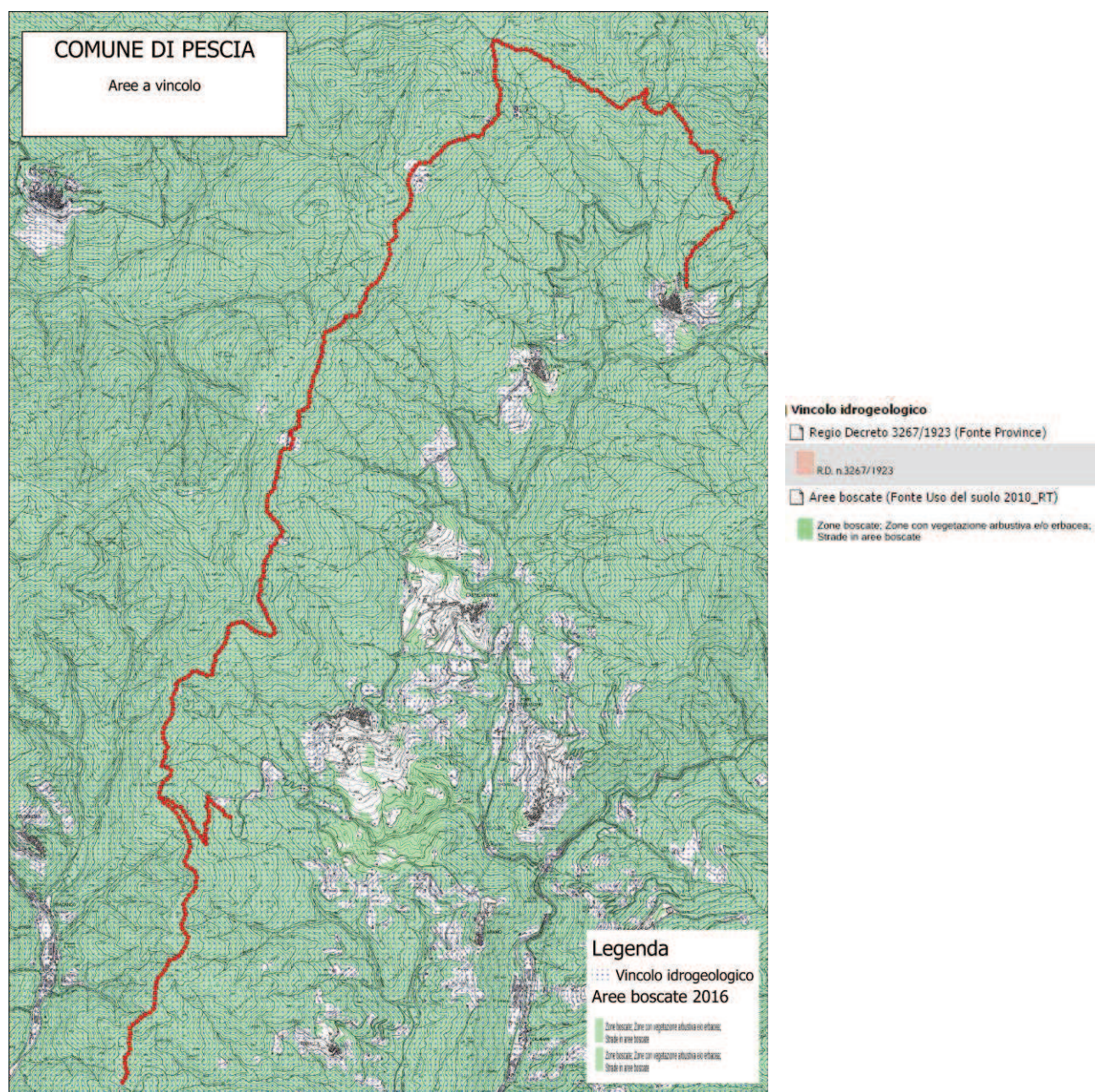


Da un punto di vista topografico, la strada ricade all'interno degli elementi della CTR della Regione Toscana n. 251130, 262010 e 262050 in scala 1:10000.

### 3. VINCOLI E CLASSIFICAZIONI CHE INTERESSANO L'AREA

#### **3.1 - Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/23 e L.R. 39/00**

L'area oggetto di intervento è interamente soggetta al Vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D.3267/1923, che risulta assente solo negli abitati; anche il vincolo legato alle aree boscate (L.R: 39/2000) interessa tutta l'area.

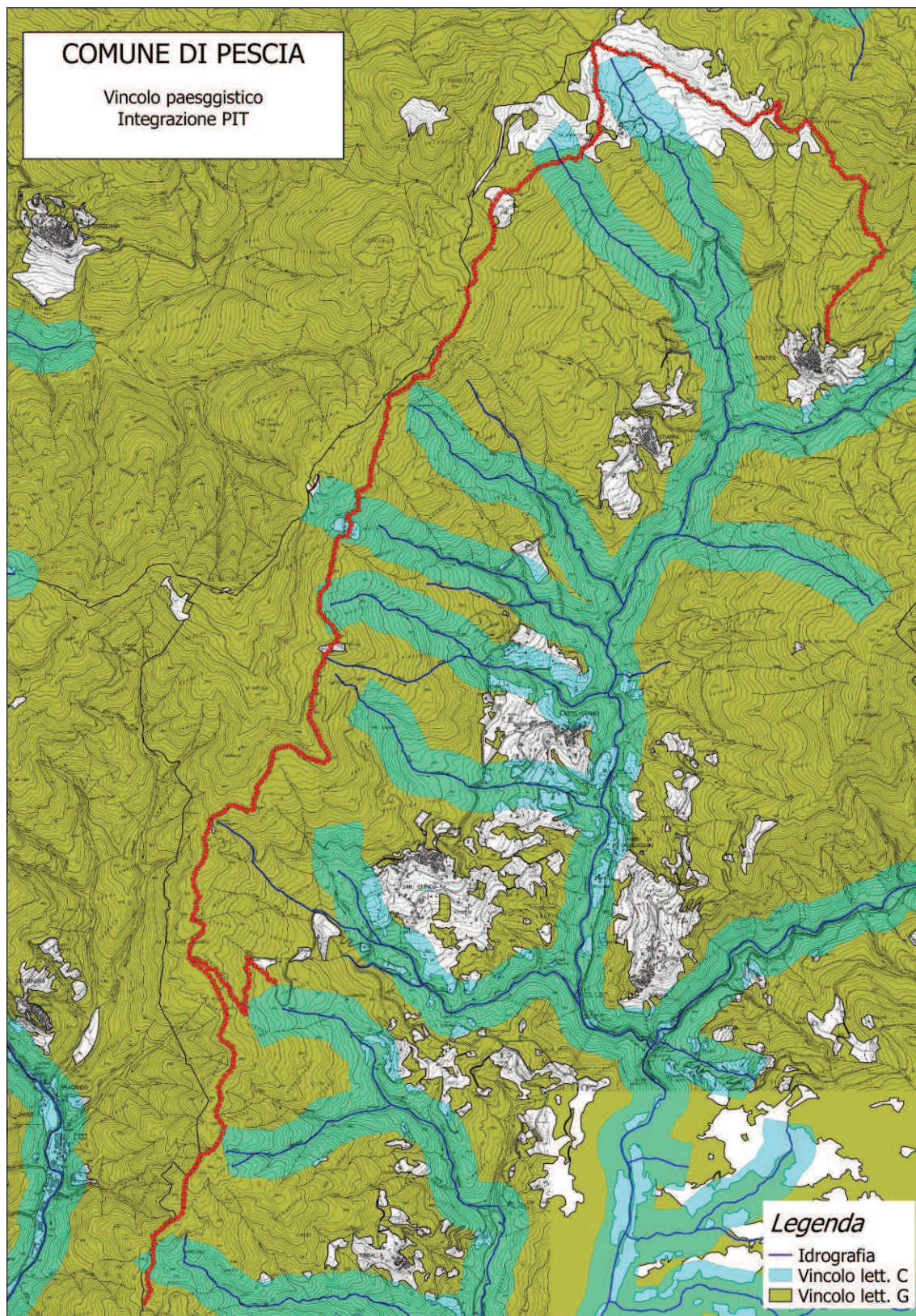


**Fig. 4: Inquadramento Vincolo idrogeologico Aree boscate (fonte Geoscopio)**



### **3.2 - Vincoli paesaggistici ex L. 1497/39 ed ex L. 431/85**

L'area risulta interessata da vincolo paesaggistico in quanto area coperta da boschi.





L'area risulta interessata da vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. C e G del D.Lgs n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, e ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137".

L'area pertanto ai sensi della normativa suddetta sarebbe interessata da vincolo paesaggistico in quanto area coperta da boschi ma occorre precisare che:

- ai sensi del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137", Art. 149, comma c, risultano comprese tra gli interventi **non soggetti ad autorizzazione paesaggistica, le opere antincendio.**

La viabilità oggetto del progetto è finalizzata all' AIB e come tale, essendo opera AIB, va in deroga alla richiesta di autorizzazione paesaggistica.

Inoltre, secondo il D.P.R. 13 febbraio 2017 , n. 31 - Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata ed in particolare l'ALLEGATO A - (di cui all'art. 2, comma 1) – riportante gli **INTERVENTI ED OPERE IN AREE VINCOLATE ESCLUSI DALL'AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA** compaiono::

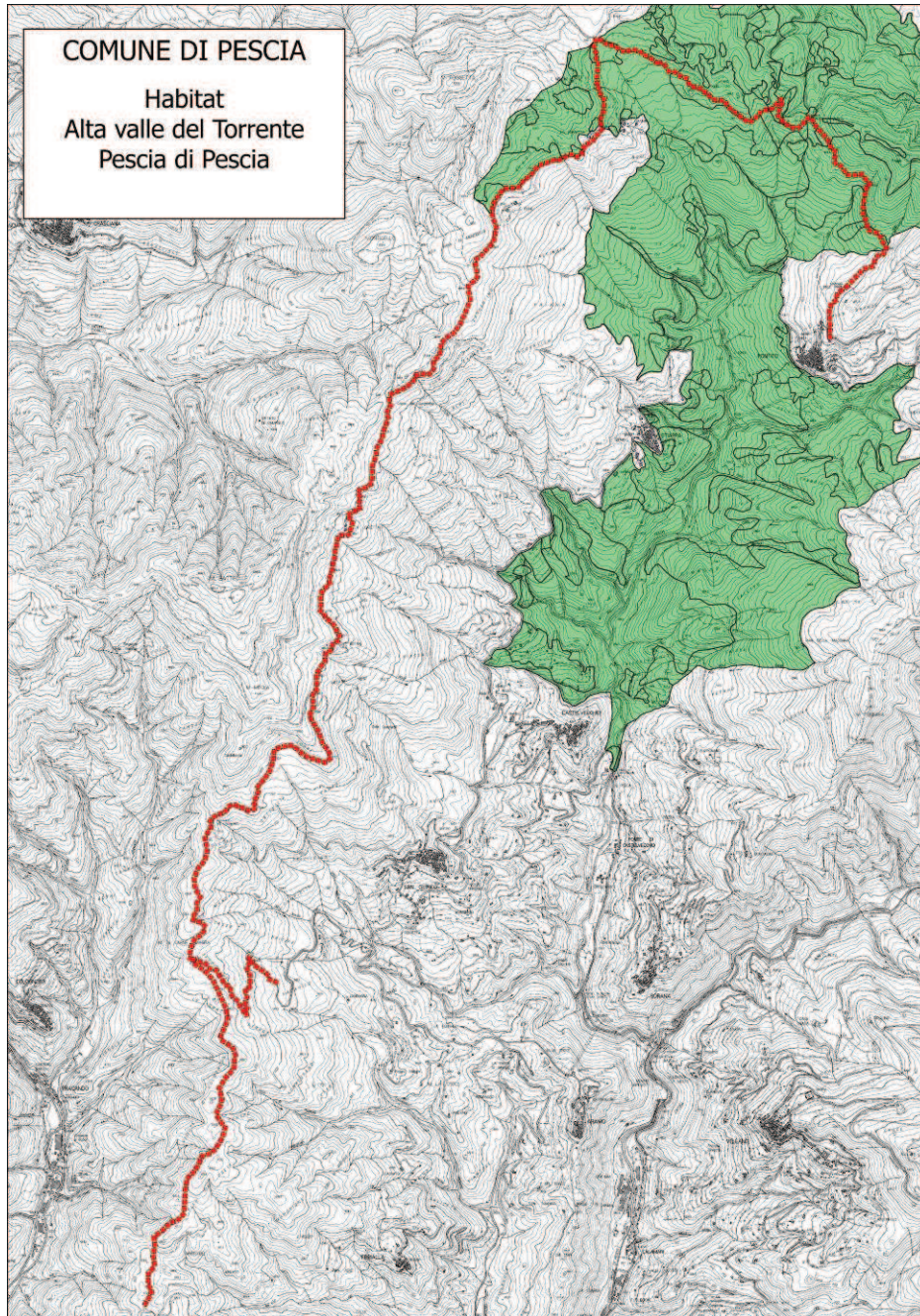
**A.20.** *nell'ambito degli interventi di cui all'[art. 149, comma 1, lettera c\) del Codice](#):  
.....; interventi di realizzazione o adeguamento della viabilità forestale al servizio delle attività agro-silvo-pastorali e funzionali alla gestione e tutela del territorio, vietate al transito ordinario, con fondo non asfaltato e a carreggiata unica, previsti da piani o strumenti di gestione forestale approvati dalla Regione previo parere favorevole del Soprintendente per la parte inerente la realizzazione o adeguamento della viabilità forestale;*

**A.26.** *interventi puntuali di ingegneria naturalistica diretti alla regimazione delle acque e/o alla conservazione del suolo che prevedano l'utilizzo di piante autoctone e pioniere, anche in combinazione con materiali inerti di origine locale o con materiali artificiali biodegradabili;*

**Per tutte le motivazioni sopra esposte, per le tipologie di interventi previsti dal progetto, NON è richiesta l'Autorizzazione paesaggistica.**

#### 4. LOCALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI IN AREE NATURA 2000

Il sentiero oggetto di intervento ricade in parte all'interno dell'area ZSC ex-SIC IT 5130008 Alta valle del torrente Pescia di Pescia.







Regione Toscana



Firenze, 04/Jul/2018  
 Punto selezionato:  
 Coordinate proiettate: 637321.473570, 4874062.369456  
 Coordinate geografiche: 10.712984, 44.007051  
 Mappa scala: 1:15000.038101

## Aree Protette

## Strato: Siti Natura 2000 - Zone Speciali di Conservazione (ZSC)- ex SIC

AREA (mq):	15857733.0619926
COD_SIR:	127
NAT2000:	IT5130008
NOME:	Alta Valle del torrente Pescia di Pescia
CODPREC:	127
BIOPREC:	IT5130008
NOMPREC:	Alta Valle del torrente Pescia di Pescia
REE:	SI
CLAS:	6
TIPO:	ZSC
ZONA:	ZT
DESIGNAZIONE ZSC:	SI ( <a href="#">D.M. 24-05-2016</a> )
SCHEDA NATURA 2000 (Fonte MATTM):	≈
NOTE:	

Relativamente a questo aspetto, il Comune di Pescia ha presentato lo Studio di Incidenza redatto dalla Dott. Ssa Antonella Grazzini e dalla Dott.ssa Alessandra Sani, ai competenti uffici regionali.

## 5. DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE

Il progetto riguarda l'adeguamento finalizzato all'uso AIB, di una strada bianca che percorre un'area boscata, che dalla frazione di Pontito, congiunge, passando da Croce a Veglia, fino al bivio della frazione di Medicina.

La strada segue un percorso montano a tratti di crinale, iniziando ad una quota di circa 800 m s.l.m. e terminando presso Medicina ad una quota poco superiore ai 500 m s.l.m.; per un lungo tratto, tra le località di Croce a Veglia e Botro, la viabilità si mantiene attorno alla quota di 900-1000 m s.l.m.

La viabilità in oggetto presenta una lunghezza di poco superiore a 15 km e mostra tratti con fondo in buono stato e tratti che necessitano di sistemazione del fondo ed opere di ingegneria naturalistica sulle scarpate stradali.

Da un punto di vista descrittivo, possiamo suddividere la viabilità in tratti omogenei sia come caratteristiche che come tipologia di interventi, oltre che per maggiore facilità di comprensione:

- 1- Superata la Madonna delle Grazie fino a Croce a Veglia:0,75 km
- 2- Croce a Veglia fino a trivio per Serra a Pracchia: 1,8 km
- 3- Da trivio fino a Monte di Carne Magra: 7,87 km
- 4- Da Monte di Carne Magra verso San Quirico: 1,16 km
- 5- Da Monte di Carne Magra verso Medicina: 2,56 km

Sinteticamente si riportano delle brevi descrizioni dei suddetti tratti:

1- Superata la Madonna delle Grazie fino a Croce a Veglia:0,75 km

Poco dopo la chiesa della Madonna delle Grazie la strada passa da asfaltata ad una strada bianca, con parziale ricarico. Questo primo tratto presenta notevoli problemi di erosione con mancanza di opere di regimazione adeguate (tombini, tubazioni di attraversamento, canaletta laterale) fino alla quota di circa 900 m; da qui il tracciato diventa pianeggiante e a fondo sterrato e mostra solo problemi legati all'invasione della vegetazione arbustiva che tende chiudere la sezione stradale oltre a qualche punto con ristagni d'acqua.

2- Croce a Veglia fino a trivio per Serra a Pracchia: 1,8 km

Questo tratto risulta particolare anche dal punto di vista geologico come riportato nella relazione geologica allegata al progetto, oltre che da un punto di vista vegetazionale, due fattori che hanno

contribuito a far classificare l'area nel ZSC ex-SIC IT 5130008 Alta valle del torrente Pescia di Pescia.

Questo tratto si presenta con problemi legati alla mancanza di una canaletta laterale efficiente motivo per cui le acque di ruscellamento scorrono spesso sulla sede stradale provocando la formazione di solchi di erosione profondi. Si hanno, inoltre, alcuni tombini ormai non più funzionali.

### 3. Da trivio fino a Monte di Carne Magra: 7,87 km

Il tratto più lungo attraversa in prevalenza aree boscate intervallate da radure a prato. Il tracciato da un punto di vista geologico si presenta omogeneo. La sede viaria è prevalentemente a fondo sterrato con tratti in cui affiorano massi rocciosi legati all'erosione da parte delle acque di ruscellamento che non vengono ben raccolte e regimate.

Si osserva l'assenza di canaletta laterale o, dove presente, questa si presenta sopraelevata rispetto al piano stradale rendendo necessario il livellamento del dosso che si è formato tra la canaletta e la sede viaria. Le opere di raccolta costituite da tombini sono spesso otturati e le tubazioni in cls si presentano otturate, spezzate o insufficienti.

Lungo il tracciato sono presenti alcune sorgenti che non vengono ben convogliate ma si disperdono lungo la strada creando problemi di ruscellamento, erosione o in alcuni casi di ristagno.

Le scarpate di monte sono caratterizzate da modesti fenomeni di crollo di materiale detritico che tende ad otturare la canaletta o a ridurre la larghezza della strada. E' inoltre presente un fenomeno di avvallamento della sede viaria che rende necessario rialzare il piano.

In corrispondenza delle Casette, a monte della strada sono presenti sorgenti che terminano in un fossetto che non ha più una sezione definita e tende a far fuoriuscire l'acqua al momento di un maggior apporto di acqua che non viene ben raccolta dal tombino a valle.

### 4. Da Monte di Carne Magra verso San Quirico: 1,16 km

Il tracciato inizia poco dopo San Quirico lasciando una strada asfaltata che prosegue a fondo sterrato. Il tratto a fondo sterrato risulta caratterizzato da vari attraversamenti che a monte necessitano di opere di sistemazione idraulica. Le scarpate di monte con modesti fenomeni di erosione, causati anche dalla caduta di alcune piante di pino e di castagno di cui sono rimaste le ceppaie scoperte, necessitano di riprofilatura e di opere di contenimento in modo da aprire la canaletta ed evitarne la chiusura. Il fondo, in particolare sui tornanti, presenta solchi di erosione profondi e necessita di rifacimento della massicciata.

### 5. Da Monte di Carne Magra verso Medicina: 2,56 km

Partendo da Medicina, dopo un tratto che presenta problemi di chiusura dalla vegetazione che provoca il restringimento della carreggiata, inizia una porzione di strada con un solco profondo centrale che rende estremamente pericoloso il passaggio con gli autoveicoli e quindi per i mezzi AIB. Oltrepassato questo tratto, la strada corre per una buona misura incassata tra due scarpate rendendo impossibile l'allontanamento delle acque di ruscellamento che pertanto dovranno essere "spezzate" con punti di apertura. Dove possibile si dovrà procedere con la realizzazione di una canaletta. I tratti fuori dal bosco risultano invasi da vegetazione arbustiva, in particolare felci e ginestra.

## 6. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

La tipologia di interventi proposti consente di recuperare la viabilità e permettere la percorribilità in sicurezza ai mezzi AIB ed al personale impegnato nelle operazioni di spegnimento; occorre, infatti, attuare una serie di interventi di adeguamento e miglioramento mediante la sistemazione dei movimenti franosi, lavorazioni sul fondo ed a carico delle opere di regimazione.

Nello specifico, pertanto, gli interventi previsti ricadono nella tipologia "**I.a.5) Realizzazione ed adeguamento funzionale della viabilità forestale di interesse AIB**" della Sottomisura 8.3 "Sostegno alla prevenzione dei danni arrecati alle foreste da incendi, calamità naturali ed eventi catastrofici" Annualità 2015 del PSR 2014-2020.

Sono compresi in questa sezione gli interventi di:

*- adeguamento funzionale della viabilità forestale di interesse AIB esistente, consistente nell'esecuzione di interventi rivolti alla canalizzazione delle acque, alla stabilizzazione del fondo stradale e/o delle scarpate stradali, realizzazione di opere accessorie, adeguamento del tracciato per consentirne la percorrenza in sicurezza ai mezzi correntemente utilizzati nelle attività connesse alla prevenzione e allo spegnimento degli incendi.*

Gli interventi in progetto saranno diversi a seconda dei tratti presi in esame.

In maniera schematica, gli interventi si possono raggruppare schematicamente nelle seguenti tipologie di lavorazione:

- Decespugliamento a carico di alcune porzioni di viabilità per 2 m per lato; tale lavorazione è propedeutica alle operazioni di realizzazione della canaletta laterale e delle opere di attraversamento.

- Abbattimento di alberi inclinati, caduti o a rischio caduta sul piano viario e di alcune ceppaie “scivolate” lungo la scarpata a monte vicino alla carreggiata, che possono rappresentare pericolo per l’inclinazione e l’instabilità dei fusti.
- Livellamento a carico di alcuni tratti del piano viario per una larghezza media di 3,5 metri; nell’intervento sono comprese anche operazioni di rimozione del materiale terroso franato dalle scarpate, e degli elementi lapidei che ostruiscono la carreggiata e il deflusso delle acque superficiali. E’ compresa, in questa lavorazione la formazione degli sciacqui trasversali da realizzare in terra o con inerti del ricarico. Localmente è prevista anche la sistemazione del piano viario con scavo, ripristino del cassonetto e della massiciata mediante formazione di rilevato stradale e rullatura; in numerosi tratti è previsto solo il riporto con materiale lapideo.
- Formazione di canaletta laterale mediante scavo a sezione ristretta di profondità mediante scavo.
- Costruzione di tratti di palizzate in legname a contenere il terreno dalla scarpata, a monte della canaletta.
- Costruzione di un tratto di palificata doppia in legname e pietrame a valle strada per rialzare il piano stradale.
- Realizzazione di piccoli tratti di palificate doppie in corrispondenza di alcuni punti di erosione della scarpata.
- Realizzazione di brigliette in legname e pietrame in corrispondenza di due impluvi sul tratto che sale da San Quirico
- Realizzazione di attraversamenti per la raccolta delle acque e convogliamento delle stesse verso gli impluvi esistenti. Verranno poste in opera tubazioni in PEAD che raccolgono le acque da pozzetti in muratura di pietrame e malta.
- Costruzione di alcuni tratti di canalette in legname all’uscita degli attraversamenti.
- Pulizia dei tombini e degli attraversamenti sotto carreggiata stradale.
- Sostituzione di alcune tubazioni di attraversamento esistenti ma in Cls e troncate sotto strada
- Realizzazione di basti rovesci in pietrame e malta

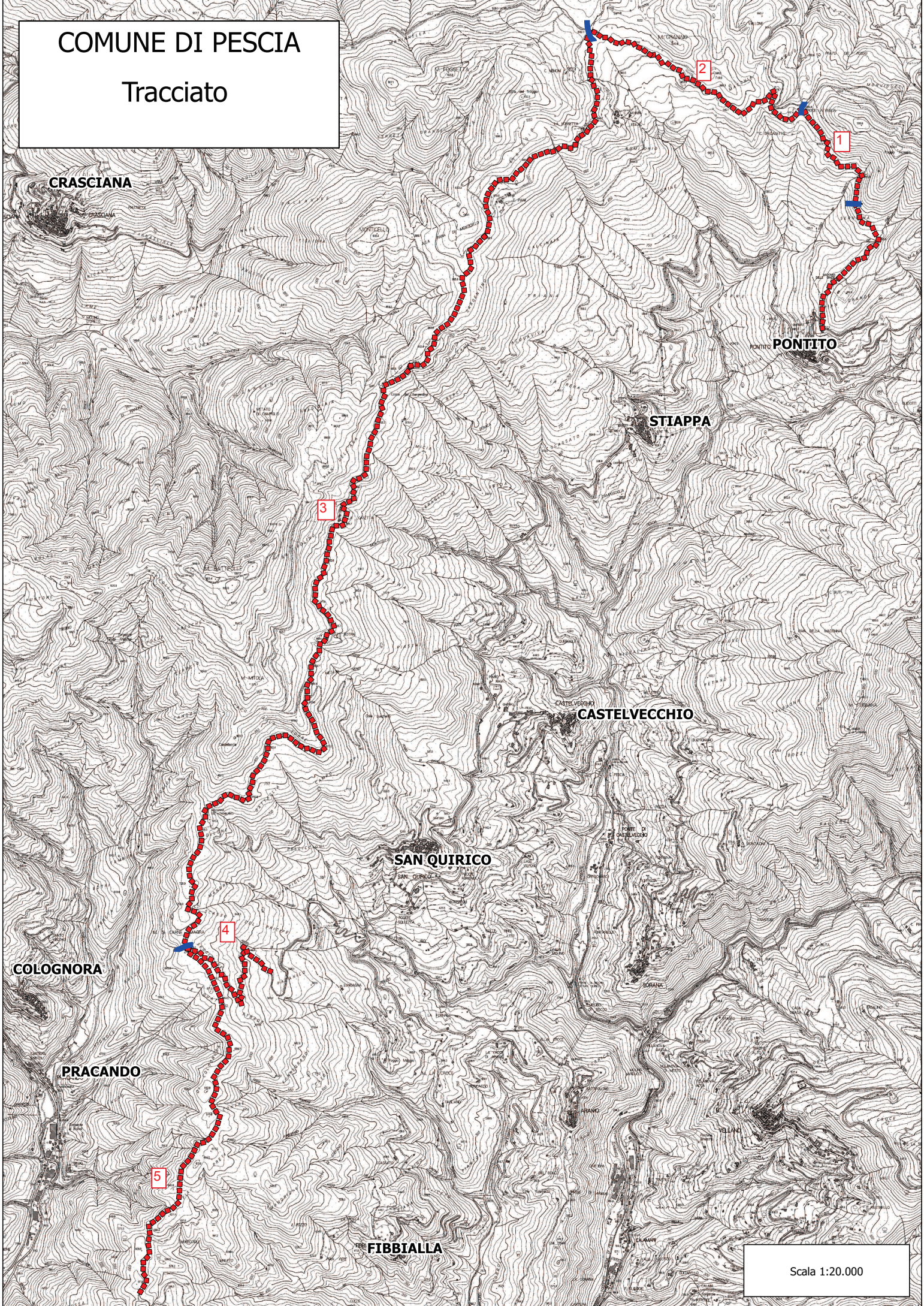
Per il dettaglio degli interventi si rimanda, inoltre, al computo ed alle tavole dei particolari allegate.

**ALLEGATO N. 1**  
**INQUADRAMENTO TOPOGRAFICO e**  
**CARTA DEGLI INTERVENTI**  
**SCALE VARIE**



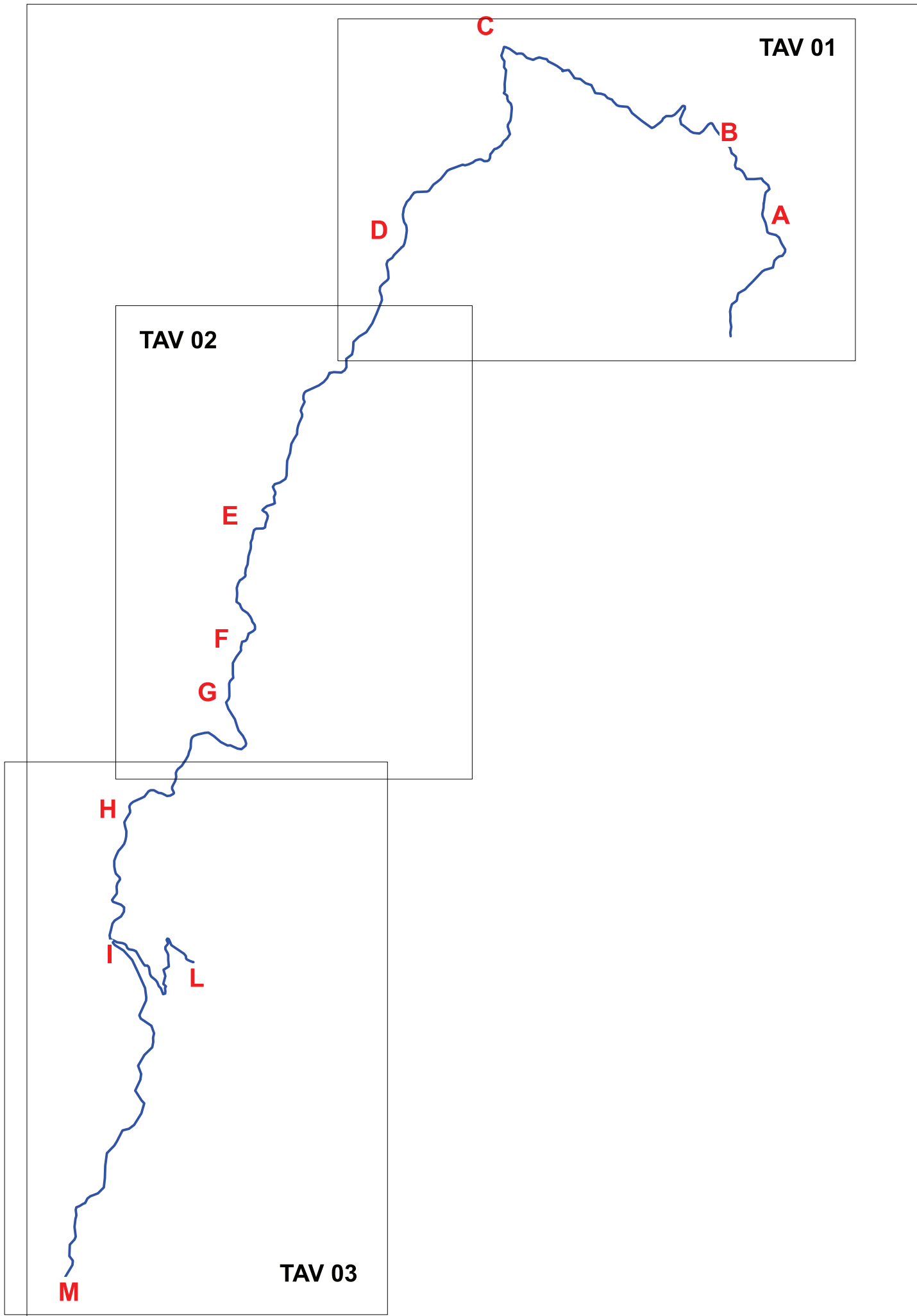
# COMUNE DI PESCIA

## Tracciato



Scala 1:20.000





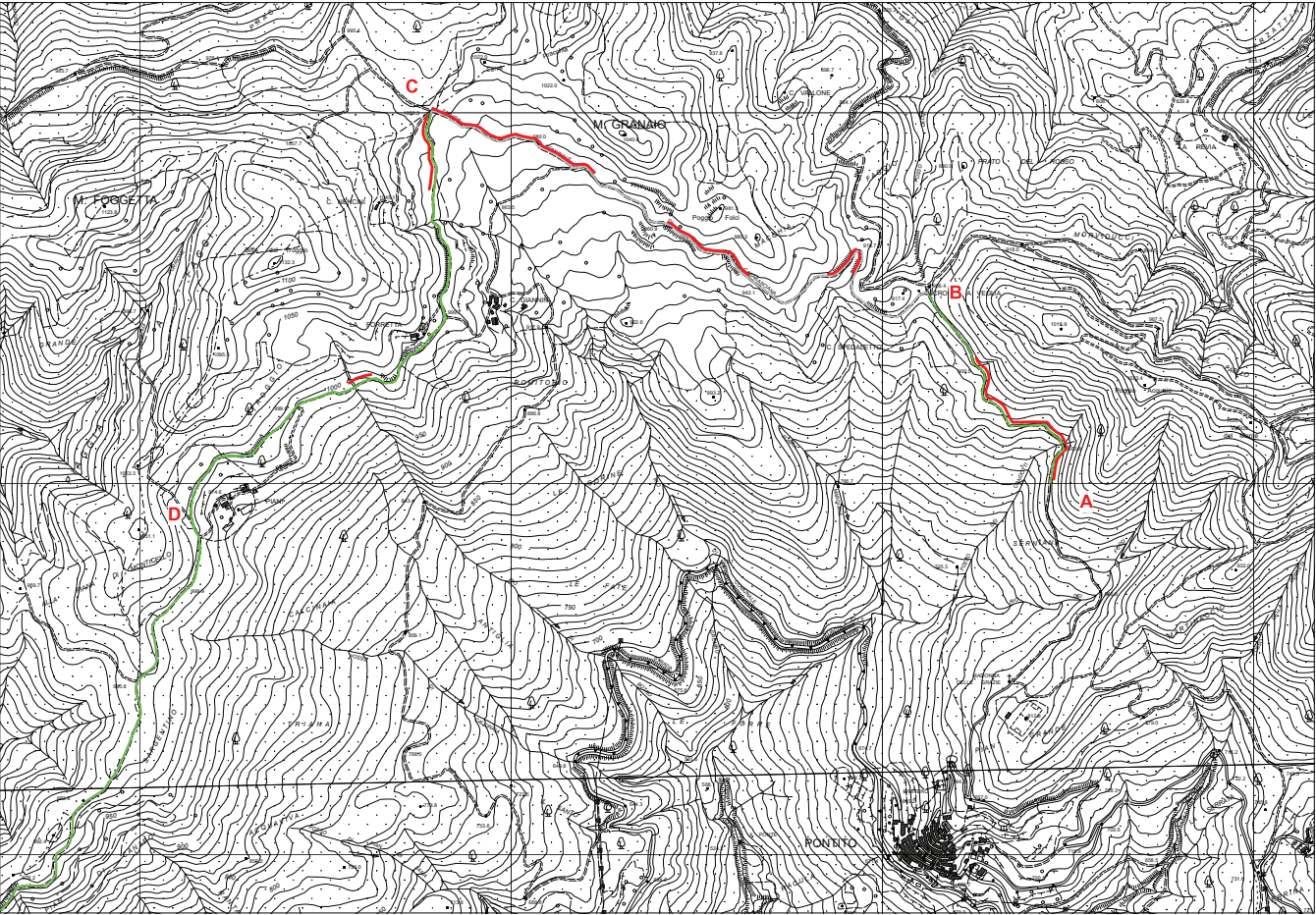
TAV 01

TAV 02

TAV 03

**QUADRO D'UNIONE  
INTERVENTI DI REALIZZAZIONE CANALETTA E DECESPUGLIAMENTO**

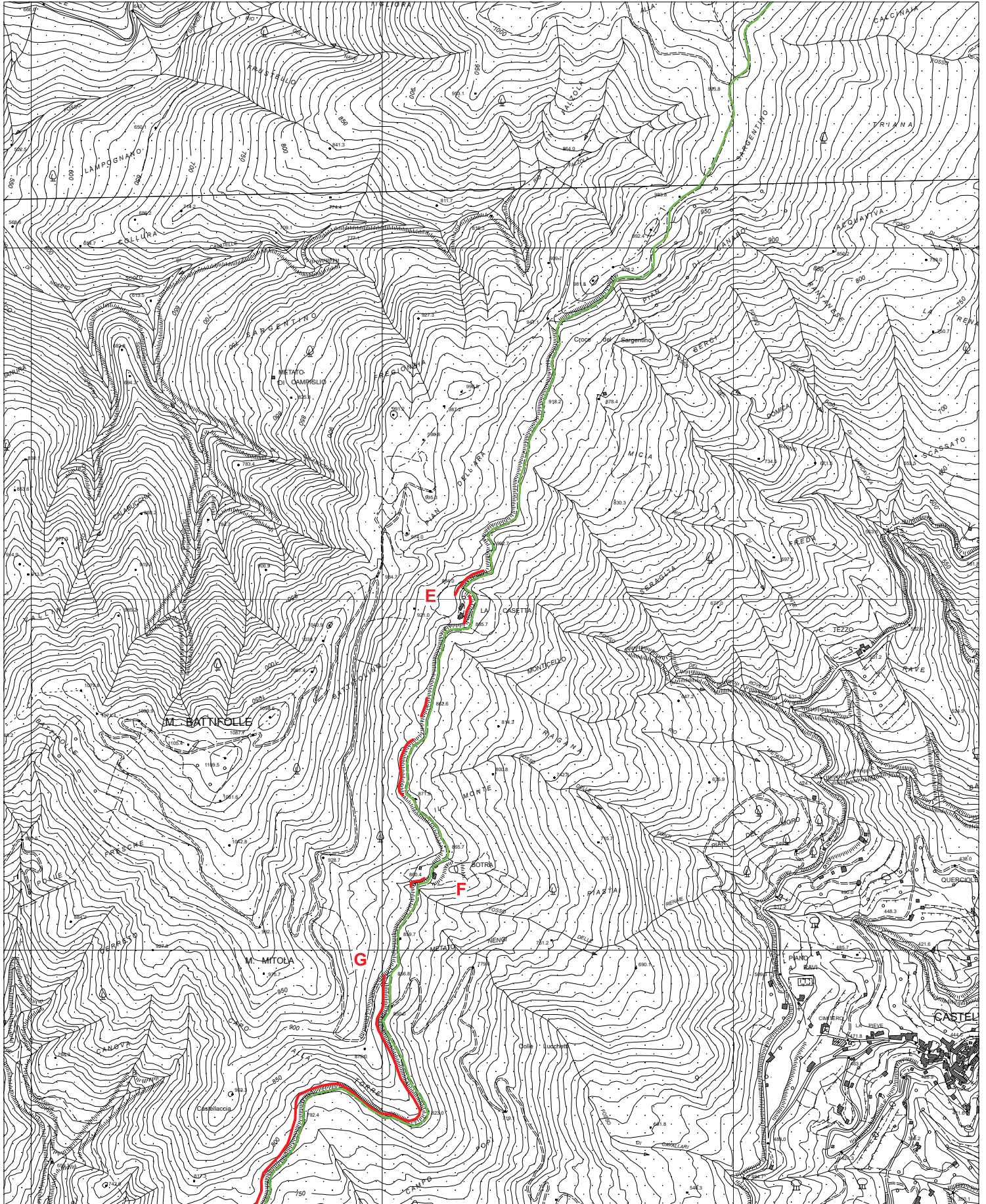




Decespugliamento sulle due scarpate per 2 m per lato



Realizzazione canaletta tramite scavo

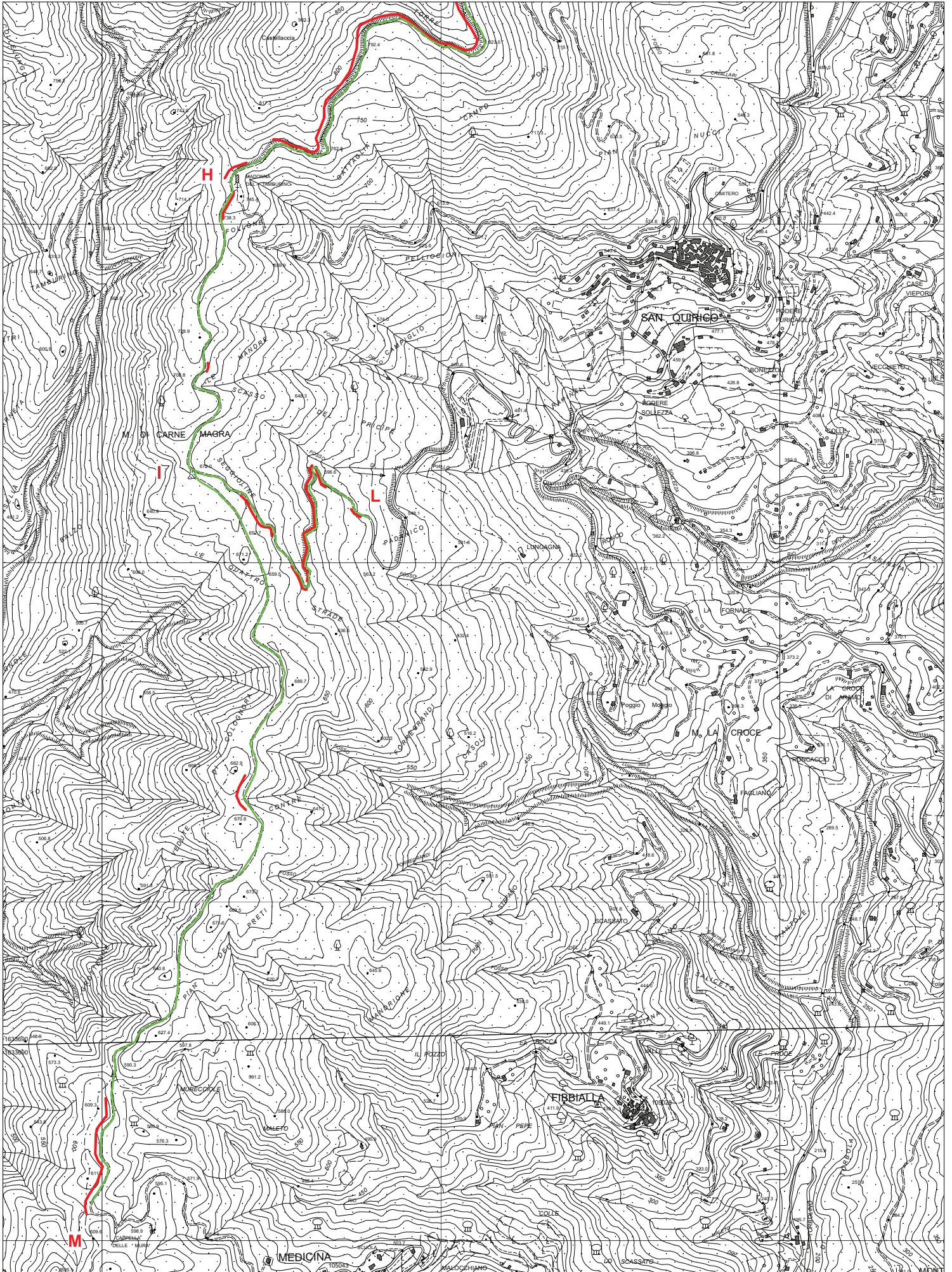


Decespugliamento sulle due scarpate per 2 m per lato



Realizzazione canaletta tramite scavo



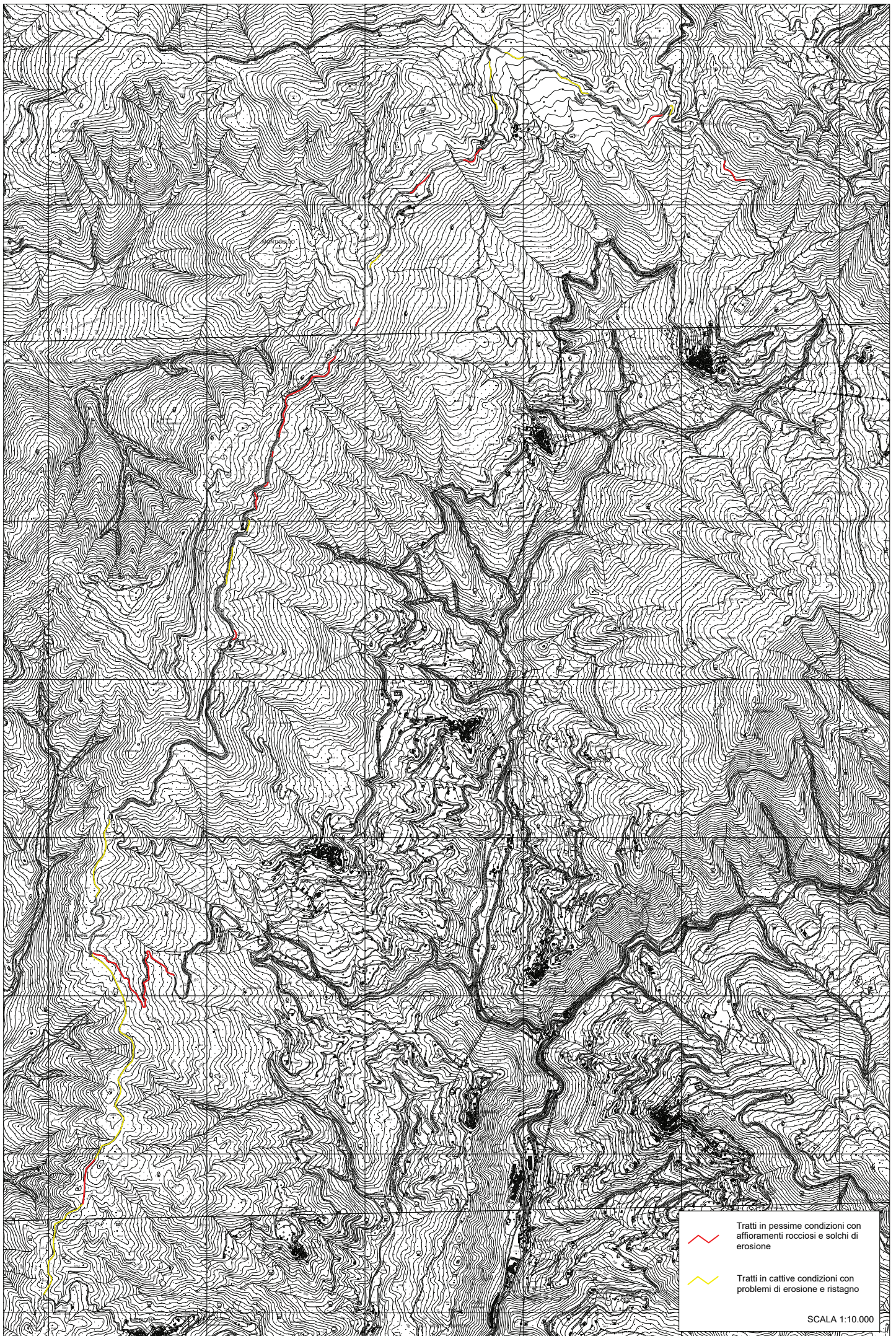


Decespugliamento sulle due scarpate per 2 m per lato



Realizzazione canaletta tramite scavo





Tratti in pessime condizioni con  
affioramenti rocciosi e solchi di  
erosione

Tratti in cattive condizioni con  
problemi di erosione e ristagno

SCALA 1:10.000



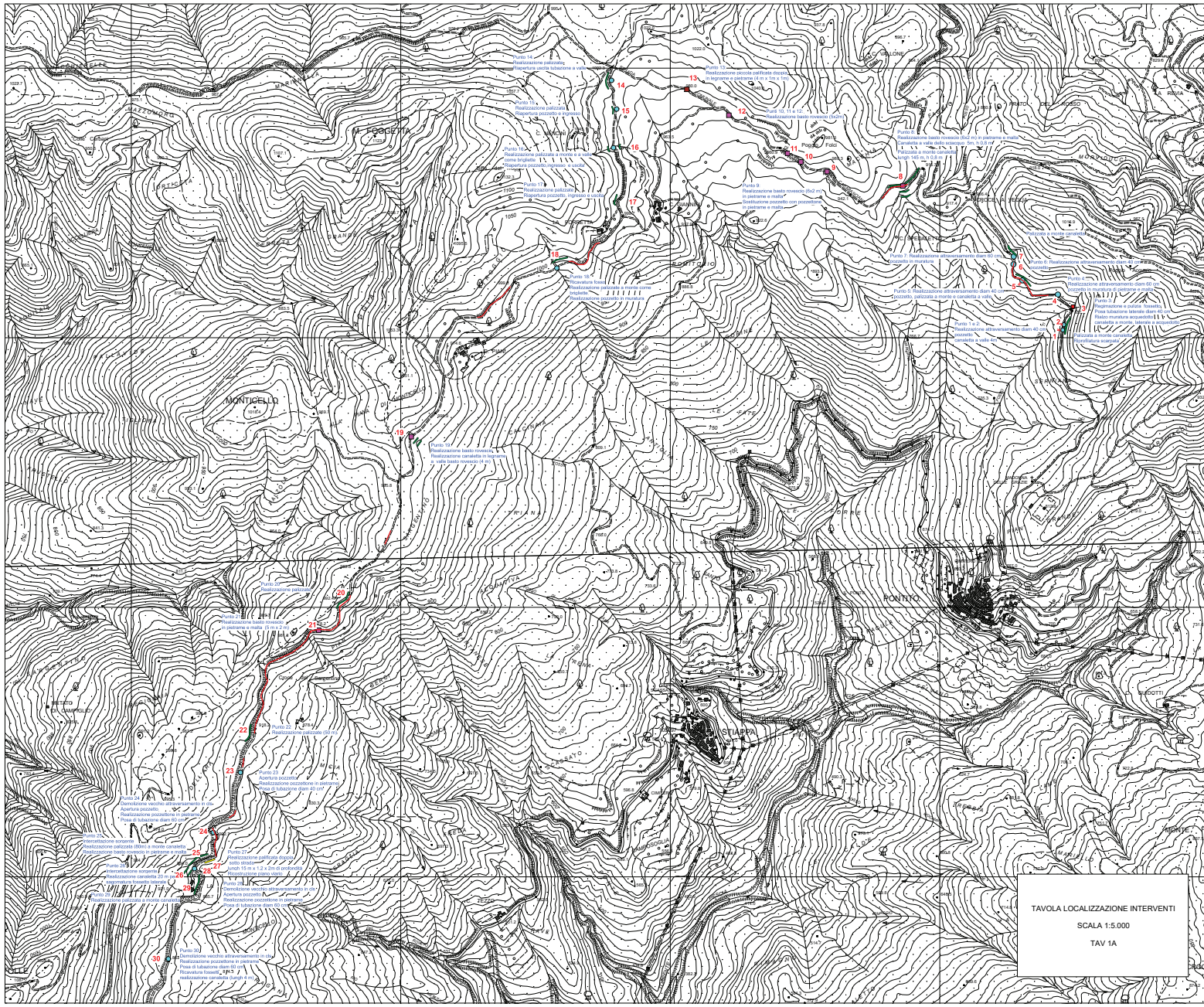


TAVOLA LOCALIZZAZIONE INTERVENTI  
SCALA 1:5.000  
TAV. 1A



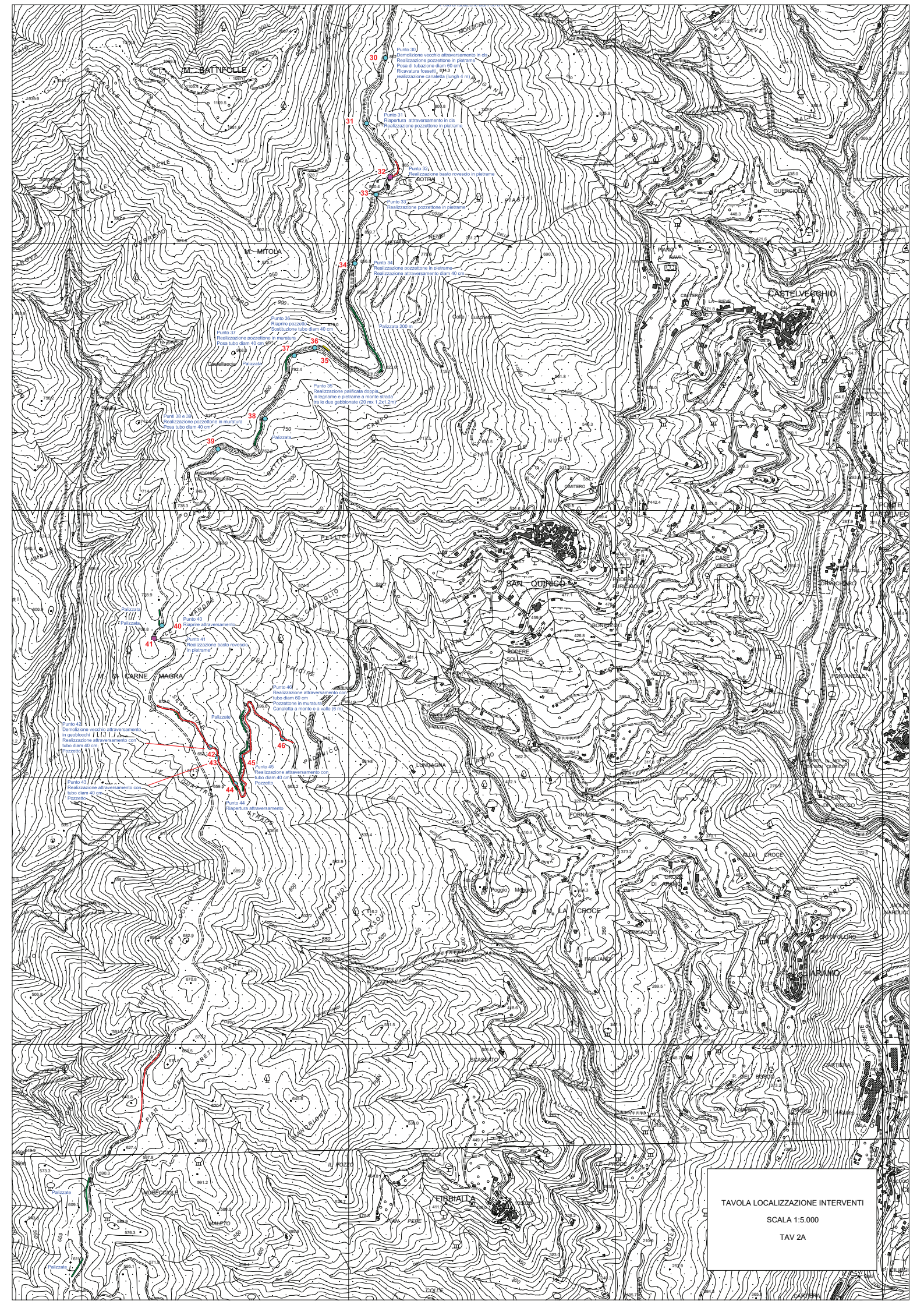


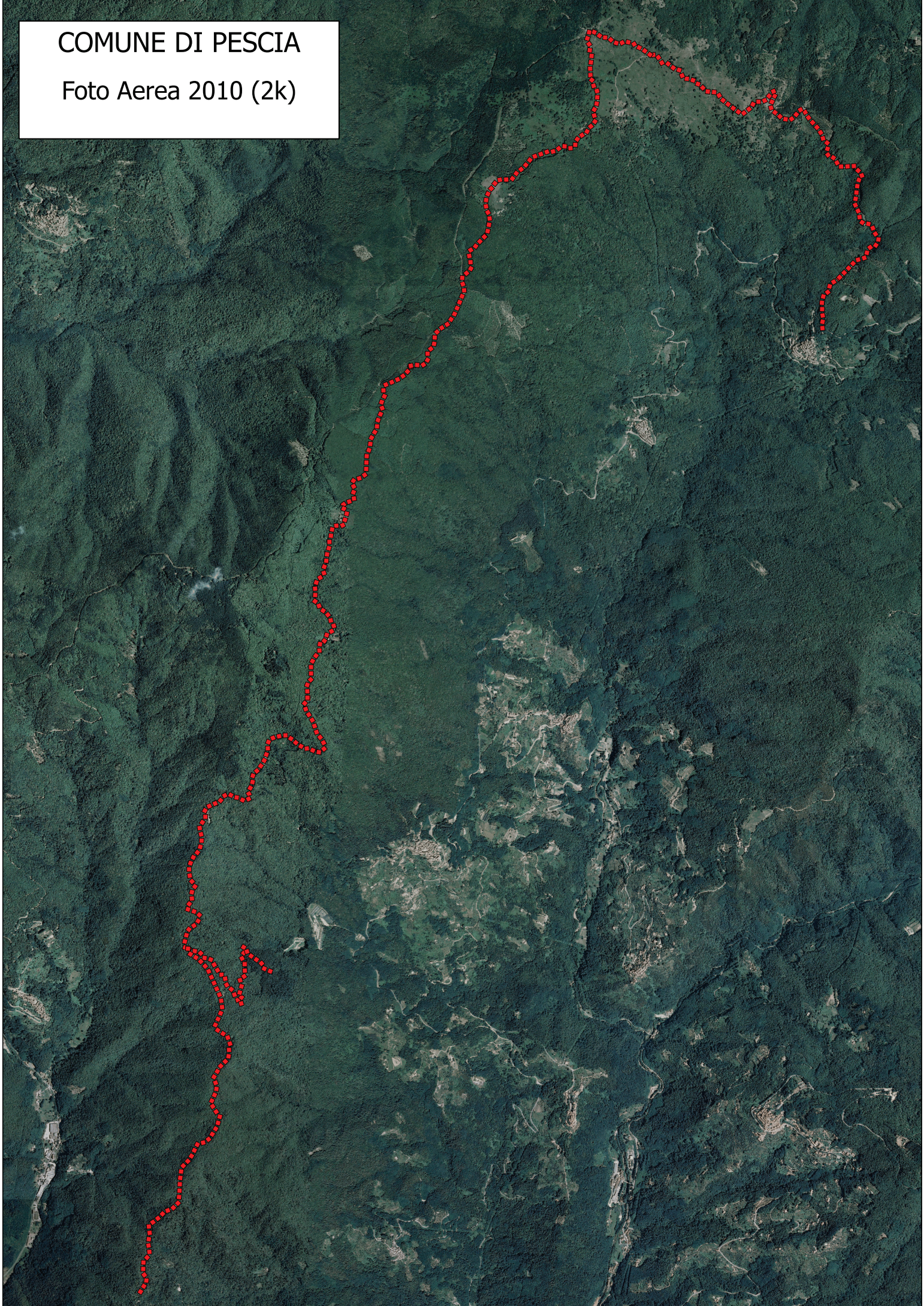
TAVOLA LOCALIZZAZIONE INTERVENTI  
SCALA 1:5.000  
TAV 2A

**ALLEGATO N. 2**  
**INQUADRAMENTO SU ORTOFOTO**



COMUNE DI PESCIA

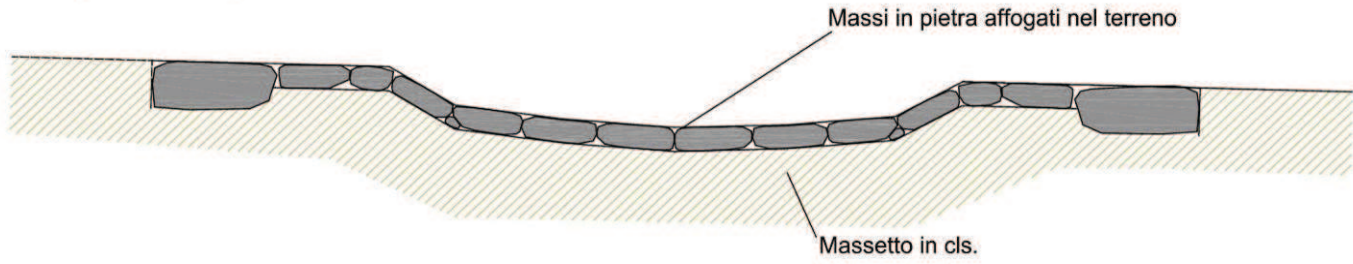
Foto Aerea 2010 (2k)



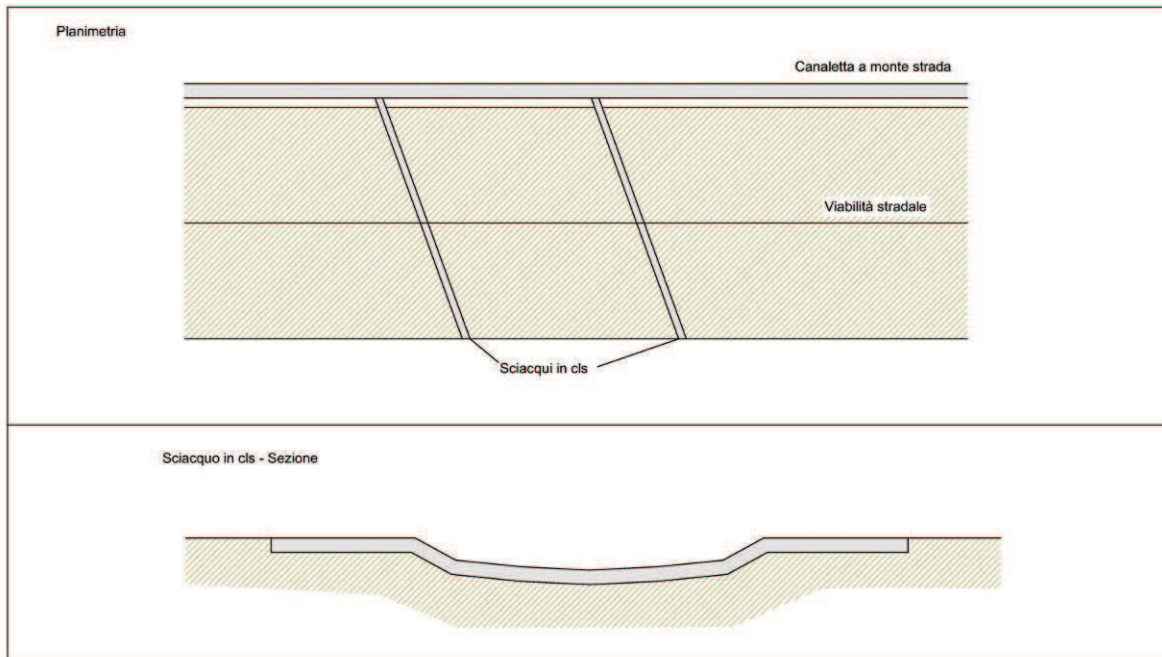


**ALLEGATO N. 3**  
**PARTICOLARI COSTRUTTIVI**

Sciacquo in massi in pietra



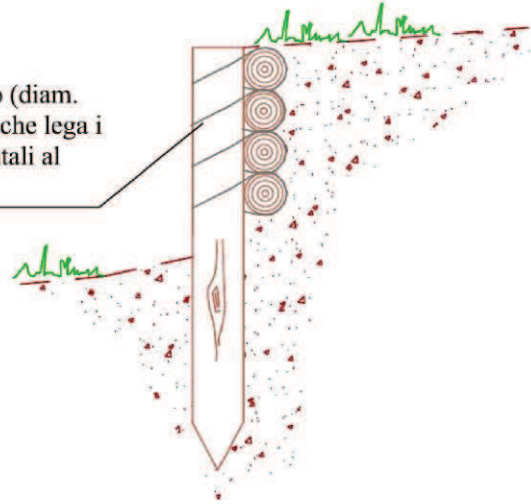
ESEMPIO SCIACQUO TRASVERSALE IN CLS



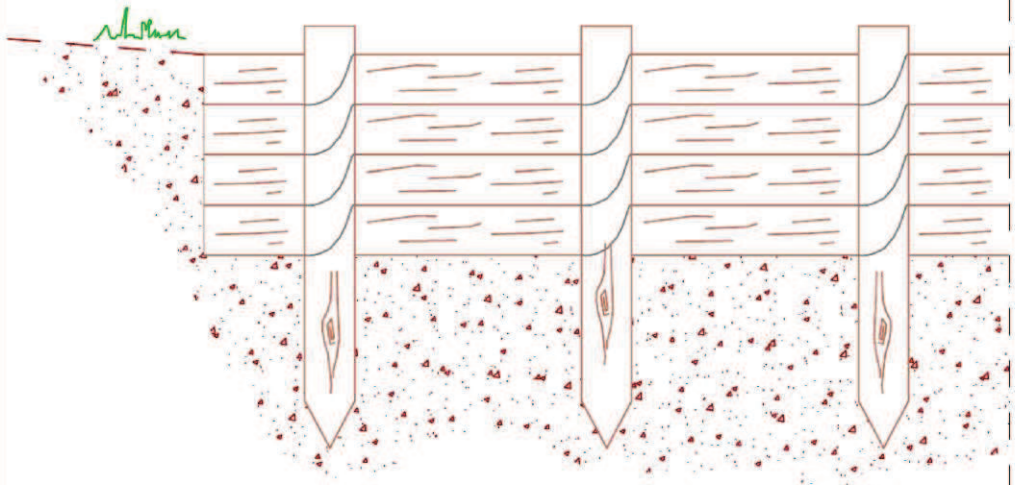
### **PALIZZATA SEMPLICE**

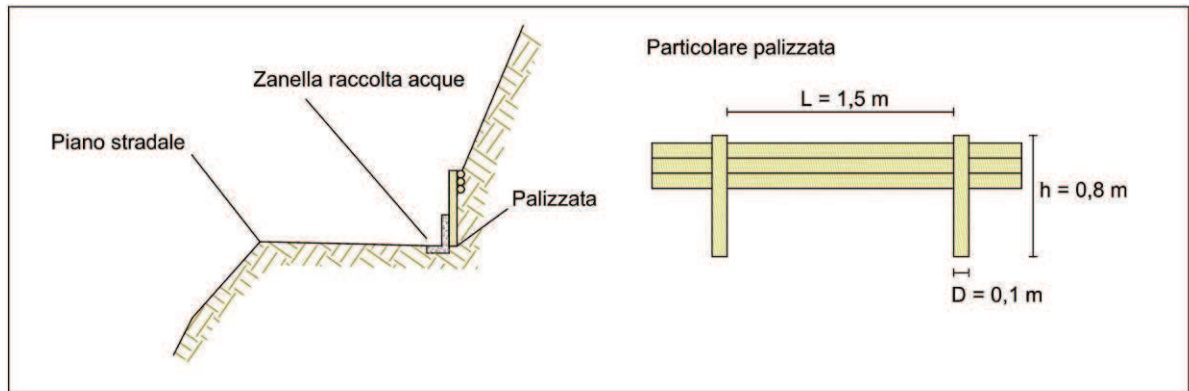
Sezione

Filo di ferro (diam. min 2 mm) che lega i pali orizzontali al montante

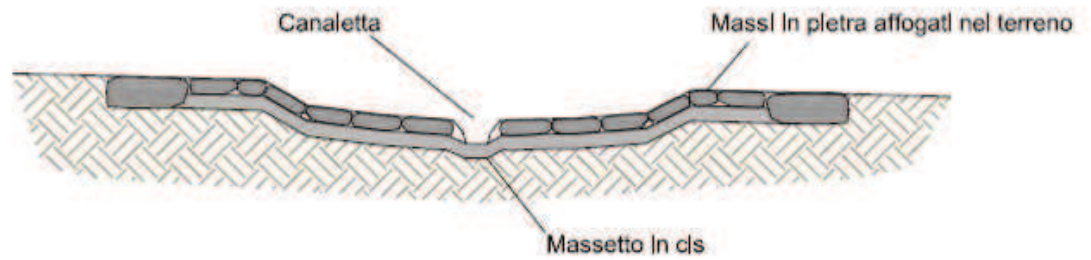


Prospetto





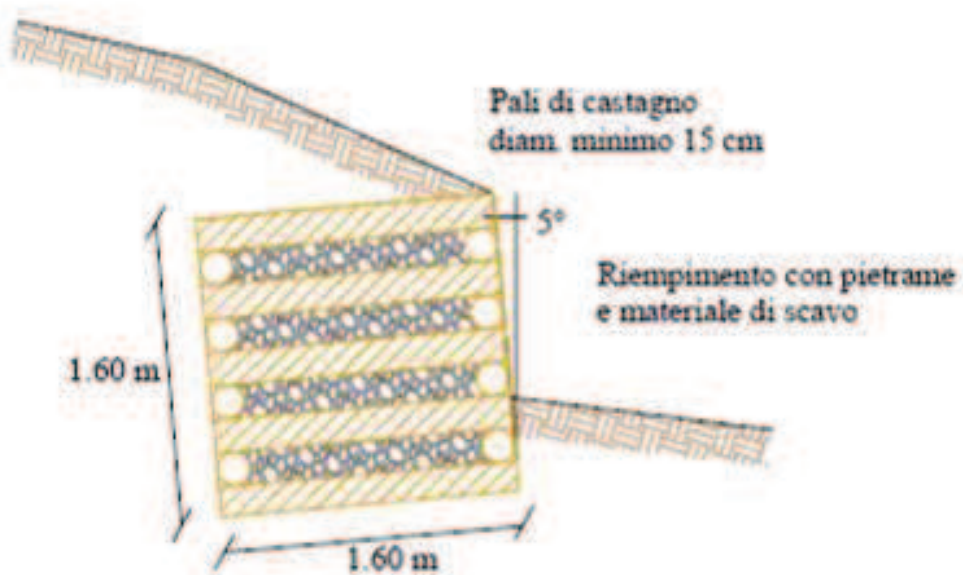
Particolare del guado a basto rovescio



## Palificata - dimensioni indicative

Scala 1:40

### Vista laterale



### Vista frontale

