

PARCO NATURALE REGIONALE DELLE DOLOMITI D'AMPEZZO

PIANO AMBIENTALE DEL PARCO

ALLEGATO C

ELENCO DELLE STRADE

A. MANUTENZIONE ORDINARIA

Con riferimento all'art. 9 della Normativa, per manutenzione ordinaria di una strada o di un sentiero si intende il mantenimento delle caratteristiche originarie con eventuale sostituzione degli elementi danneggiati o vetusti. Questo tipo di interventi non richiede progettazione ed autorizzazione specifiche e richiede tutt'al più una comunicazione all'Autorità Forestale nel caso di interventi che interessino l'assetto vegetazionale. Il soggetto abilitato ad effettuare gli interventi di manutenzione ordinaria sulla viabilità silvo-pastorale e sulla sentieristica sono le Regole d'Ampezzo, le quali possono a loro volta delegare, per alcune strade o sentieri di accesso a rifugi, i rispettivi gestori. Per le strade statali e per le strade aperte al traffico, nonché per i tracciati per lo sci nordico, previo parere favorevole dell'ente gestore, i soggetti abilitati ad intervenire sono rispettivamente l'A.N.A.S. ed il Comune di Cortina. La manutenzione ordinaria consiste pertanto nei seguenti interventi di modesta entità e ricorrente esecuzione:

1. Mantenimento della larghezza della sede stradale o sentieristica;
 2. Mantenimento delle caratteristiche del fondo stradale o sentieristico;
 3. Mantenimento della percorribilità in caso di interruzioni;
 4. Manutenzione di manufatti e parti strutturali con stesse caratteristiche e dimensioni;
 5. Mantenimento delle condizioni di sicurezza della percorribilità;
 6. Mantenimento della segnaletica, della tabellazione e delle sbarre di chiusura al traffico.
1. Il mantenimento della larghezza del tracciato, per le classi da 1 a 4c, si ottiene mediante l'asportazione del materiale inerte franato dai pendii soprastanti o, viceversa, con il rinforzamento delle scarpate sottostanti la sede; per le classi 1 e 2a la larghezza del tracciato va mantenuta tenendo conto anche di una sufficiente ampiezza del campo visuale. Sempre per le classi da 1 a 4c, la larghezza del tracciato si ottiene mediante recisione della vegetazione e ramaglia invadente lateralmente la sede.
 2. Le caratteristiche del fondo si mantengono mediante la regolarizzazione della superficie e in particolare con l'inghiaatura per le classi 2b e 2c, con l'eliminazione delle cause di erosione e la conseguente manutenzione di canalette di sgrondo e gradini per l'interruzione della pendenza nonché per le classi da 5 a 9, con lo sradicamento di eventuale vegetazione invadente cresciuta in sede, per le classi da 3a a 4c, in caso di pesante calpestio da pascolo o da passaggio di escursionisti, il fondo può essere mantenuto anche mediante inerbimento o inzollamento dei tratti tendenzialmente fangosi.
 3. La percorribilità può essere interrotta per franamenti dall'alto o slavine che invadono la sede, per franamento della sede stessa oppure per schianto di alberi. Nel caso di franamenti dall'alto, di slavine di neve e di schianti arborei, la manutenzione impone l'asportazione del materiale franato o invadente la sede; nel caso di modesti franamenti della sede è necessario un ritracciamento del percorso sulla medesima linea o una lieve variazione del tracciato. Per le classi di tracciato 3b, 4a e 4b e per la classe 6, ove la lunghezza del tratto franato sia inferiore a 50 metri, il

ritracciamento può essere considerato manutenzione ordinaria; le modifiche di tracciato per le altre classi della viabilità sono da considerare come manutenzione straordinaria o ristrutturazione secondo la lunghezza del tracciato da ripristinare.

4. I manufatti e le parti strutturali di un percorso, se funzionali alla percorribilità in sicurezza dell'intero tracciato, vanno considerati parte integrante dell'opera viaria nel suo complesso e non come manufatti a se stanti. Per tutte le classi di tracciato, sono da considerare manufatti di carattere strutturale le passerelle o ponti, le recinzioni di protezione o ringhiere metalliche, i muri di sostegno, i canali per lo sgrondo delle acque o cunette, eventuali gradini, le tabellazioni e le segnaletiche; per le classi di tracciato 1 e 2 sono inoltre da considerare manufatti i tombini di scolo delle acque, mentre per la classe 6 (vie ferrate) sono da considerare come tali gli infissi metallici nella roccia, eventuali scale metalliche e tutti i tratti di corda fissa. Ove non vengano modificate caratteristiche e dimensioni dei manufatti, la loro sostituzione o la sostituzione di parti di essi è da considerare come manutenzione ordinaria.
5. Le condizioni di sicurezza vengono garantite mediante l'eliminazione di materiale o piante pericolanti sopra il tracciato (tutte le classi), mediante il ripristino o il mantenimento di parti strutturali nei tratti esposti o negli attraversamenti di corsi d'acqua (classi da 1 a 4b), mediante eliminazione di tratti sbrucioloevoli e con l'adozione di strategie che riducano la velocità sui tracciati percorsi da mezzi meccanici. Per i percorsi o i tratti classificabili nella voce 6, la manutenzione della sicurezza e della percorribilità consistono nella sostituzione di infissi instabili e tratti di corda metallica usurata o rotta.
6. La segnaletica per le classi 1 e 2a è costituita da cartelli e delimitatori stradali, indicazioni orizzontali su asfalto e da tabelloni informativi, mentre per le classi 2b, 2c, 3a, 4a, 6 è costituita da tabelle indicatrici in legno e da bolli colorati su punti fissi sul terreno ad intervalli più o meno regolari. La segnaletica stradale per le classi 1 e 2a è conforme alle norme del Codice della Strada. La segnaletica orizzontale delle classi da 2a a 3a e della classe 4a è conforme alla segnaletica adottata in zone di montagna dal C.A.I. ed è talvolta provvista anche di un numero. La manutenzione della segnaletica verticale è costituita da sostituzione di tabelle e quella orizzontale da riverniciatura ed integrazione periodica dei punti fissi su terreno e sull'asfalto. In questa categoria di interventi è compresa anche la manutenzione in efficienza delle sbarre metalliche di chiusura al traffico.

B. MANUTENZIONE STRAORDINARIA

Per manutenzione straordinaria di una strada o di un sentiero si intende il mantenimento delle caratteristiche complessive dell'intero percorso, con lievi modificazioni a livello delle parti strutturali o di brevi parti del tracciato. Viene considerato altresì manutenzione straordinaria il miglioramento delle condizioni di sicurezza della percorribilità. Questo tipo di interventi non richiede progettazione ed autorizzazione specifica, ma richiede comunicazione alle autorità competenti, ovvero il Sindaco di Cortina ed il Corpo Forestale dello Stato. Il soggetto abilitato ad effettuare gli interventi di manutenzione straordinaria sulla viabilità silvo-pastorale e sulla sentieristica sono le Regole d'Ampezzo, le quali possono a loro volta delegare, per alcune strade o sentieri di accesso a rifugi, i rispettivi gestori. Per le strade statali e per le strade aperte al traffico, nonché per i tracciati per lo sci nordico, previo parere favorevole dell'ente gestore, i soggetti abilitati ad intervenire sono rispettivamente l'A.N.A.S. ed il Comune di Cortina. La manutenzione straordinaria consiste pertanto nei seguenti interventi di modesta entità e periodicamente ricorrenti, che vengono per lo più attuati in seguito a danneggiamenti da eventi meteorici:

1. Modificazione del tracciato o ritracciamento di strade forestali per tratti di lunghezza inferiore a 50 metri (planimetrici);
 2. Modificazione del tracciato di sentieri per tratti di lunghezza compresa fra i 50 e i 100 metri (planimetrici);
 3. Ritracciamento di sentieri nel caso di franamenti con cancellazione completa del tracciato;
 4. Sostituzione di lunghi tratti di corda fissa su vie ferrate con modificazioni del tracciato;
 5. Modificazioni delle caratteristiche del fondo di piste forestali e sentieri;
 6. Costruzione di manufatti con materiale reperito in loco per l'esercizio di attività silvo-pastorali e per il miglioramento della sicurezza;
 7. Modificazioni delle caratteristiche di manufatti esistenti sulle strade forestali.
1. In seguito allo scalzamento basale della scarpata stradale inferiore, dovuto in genere alla erosione da ruscellamento, si verificano talvolta dei franamenti delle sedi stradali che, per le classi da 2b a 3b, vengono riparati o ritracciando sulla stessa sede il percorso, oppure portando il tracciato a monte della nicchia di distacco, nel caso essa non sia eccessivamente distante. Brevi spostamenti del tracciato possono essere effettuati anche nel caso in cui la sede stradale sia stata investita da massi di dimensioni tali da essere difficilmente spostabili o demolibili. L'intervento è seguito da inerbimento delle scarpate e da consolidamento delle superfici franate con idoneo materiale vegetale.
 2. La modificazione del tracciato di sentieri della classe 4 per tratti relativamente lunghi, può rendersi necessaria in seguito a franamento di pendii in terra o in roccia, sui quali il ritracciamento sia particolarmente difficoltoso a causa della inconsistenza del materiale di base e del conseguente permanere del rischio di franamento. La modificazione del tracciato può rendersi altresì necessaria nel caso di ruscellamenti deviati che abbiano invaso la sede del percorso erodendone completamente il fondo e nel caso di tratti di sentiero che siano periodicamente soggetti a pericolo di crolli di sassi dalle pareti rocciose sovrastanti. L'intervento di modificazione viene realizzato ricavando un tracciato di caratteristiche simili al precedente, con eventuali serpentine per diminuire il rischio di erosione e con eventuale inerbimento delle superfici movimentate.

3. Nel caso in cui la consistenza geo-litologica del versante, soggetto a smottamenti, consenta un ritracciamento sulla stessa sede, e sullo stesso non sussista rischio imminente di nuovi franamenti, i sentieri della classe 4 vengono ritracciati con caratteristiche simili al precedente, ma potenziando eventuali infrastrutture di sostegno ed aumentando il numero di serpentine per diminuire la pendenza media ed il conseguente rischio di erosione. Nel caso di fenomeni di trasporto in massa del detrito che investano la sede sentieristica, il ritracciamento consiste in un semplice scavo di riporto, rimuovendo a valle il materiale ricavato a monte della traccia e consolidando il più possibile la base della stessa e la scarpa sottostante.
4. La modificazione del tracciato delle vie ferrate e dei sentieri attrezzati (classe 6), si rende necessaria allorché si verificano episodi consistenti di crollo delle pareti rocciose su cui si svolge il percorso, o di pareti vicine il cui crollo abbia comunque minacciato la stabilità o la solidità della roccia su cui si sviluppa il tracciato. Tale intervento implica la semplice asportazione degli infissi metallici non più utili e la infissione dei nuovi, con sostituzione della corda metallica sottesa agli infissi.
5. La modificazione delle caratteristiche del fondo di piste forestali e sentieri (classi da 3a a 4b), si ottiene mediante inghiaatura, spargimento di lettiera ed incerbimento, o riempimento parziale di tratti fangosi, difficili da percorrere con mezzi di esbosco o a piedi, oppure mediante lastricatura con materiale reperito in loco dei tratti scivolosi e fangosi.
6. La costruzione di manufatti per l'esercizio delle attività silvo-pastorali e per il miglioramento della sicurezza dei sentieri delle classi 4a e 4b si riferisce alla realizzazione di passerelle per il guado di torrenti e canali, alla formazione di gradinature con tronchetti o piastre rocciose su tratti ripidi e scivolosi, allo scavo di gradinature nella roccia su brevi tratti rocciosi, alla costruzione di recinzioni protettive su tratti esposti. Il tutto viene realizzato con materiale legnoso e litoide reperito in loco, con eventuale aggiunta di tavolame minuto trasportabile senza l'uso di mezzi meccanici.
7. La modificazione delle caratteristiche dei manufatti esistenti sulle strade a prevalente funzione silvo-pastorale (classi 2b e 2c) consiste nella sostituzione di parti in legno con parti in acciaio su ponti e recinzioni, oppure di parti in pietra con parti in cemento armato su muri di sostegno, basamenti di ponti e recinzioni; tali modificazioni hanno come finalità il consolidamento della struttura ed il conseguente miglioramento delle condizioni di sicurezza nelle operazioni di esbosco e di movimento con mezzi meccanici sulla viabilità interna.

C. RISTRUTTURAZIONE

La ristrutturazione di una strada o di un sentiero va intesa come una modificazione radicale delle caratteristiche del tracciato o una modificazione su lunghi tratti della stessa nel caso di strade. Essa richiede talvolta la costruzione di opere murarie e spesso la esecuzione di movimenti di terra non trascurabili, con conseguente impiego di mezzi meccanici. Questo tipo di interventi richiede una progettazione ed una autorizzazione specifica da parte delle autorità competenti e deve essere previsto nell'elenco degli interventi su strade e sentieri. Gli interventi di ristrutturazione prevedibili nel corso del prossimo decennio sono comunque molto limitati in numero e consistenza e l'unico soggetto abilitato ad effettuarli, sulla viabilità non statale, sono le Regole d'Ampezzo. La ristrutturazione consiste pertanto nei seguenti interventi:

1. Modificazione della larghezza della sede stradale (strade e strade silvo-pastorali);
 2. Modificazione delle caratteristiche del fondo stradale (strade e strade silvo-pastorali);
 3. Costruzione ex-novo di manufatti o parti strutturali (strade e strade silvo-pastorali);
 4. Modificazione dei tracciati: di strade aperte al traffico veicolare anche per tratti brevi, di strade forestali per tratti di lunghezza superiore ai 50 metri (planimetrici), di sentieri per tratti di lunghezza superiore ai 100 metri (planimetrici);
 5. Ritracciamento delle piste forestali nel caso di grandi franamenti con cancellazione completa del tracciato;
 6. Creazione ex-novo di tratti di sentiero per il collegamento di tracciati già esistenti.
1. La modificazione della larghezza di una strada di grande traffico implica un aumento della capacità portante in termini di traffico veicolare e talvolta anche un aumento del limite massimo della velocità raggiungibile dagli automezzi. Nel caso di strade a corsia singola, l'allargamento, anche parziale, comporta in molti casi un miglioramento delle condizioni di sicurezza ed un aumento delle possibilità di incrocio e scambio di veicoli provenienti da direzioni opposte. Nel caso di strade forestali chiuse al traffico l'allargamento comporta solamente un aumento dello spazio di manovra per mezzi di esbosco e trasporto di legname.
 2. La modificazione del fondo di strade forestali consiste nella sostituzione del manto di copertura ghiaioso con asfalto o con altro materiale simile (anche cemento armato per brevi tratti). Lo scopo è quello di diminuire l'accidentalità del fondo e di facilitare di conseguenza il transito di automezzi adibiti al trasporto di persone o materiali e di mezzi di locomozione per disabili.
 3. 4. 5. Le modalità di esecuzione di questi interventi e le loro finalità e compatibilità con gli scopi istitutivi, essendo essi soggetti a regolare progettazione ed autorizzazione, vengono di volta in volta valutate sulla base della documentazione tecnica progettuale; la compatibilità dei pochi interventi previsti con le finalità istitutive e la loro coerenza con l'impostazione generale del Piano Ambientale, è comunque valutabile attraverso gli elenchi specifici allegati.
 6. La realizzazione ex-novo di tratti di sentiero per esigenze di collegamento consiste, in tutti i casi previsti, nella realizzazione di una traccia di lunghezza modesta, in quanto nelle Dolomiti d'Ampezzo sono molto rare le aree in cui, per collegamenti per scopo silvo-pastorale o bellico, non esista già un tracciato preesistente.

Elenco delle strade comprese nel Parco e nelle aree contigue LEGENDA:	
n°	Codice alfabetico della strada nel Piano Ambientale: - La lettera maiuscola indica una strada aperta al traffico dei veicoli; - La lettera minuscola indica una strada chiusa al traffico dei veicoli;
n° CAI numero S.S. s.n.	Numero sentiero segnalato C.A.I. Strada Statale Sentiero segnalato senza numerazione
ZONA: SP P CP	Zona silvo-pastorale Zona di penetrazione Zona contigua di penetrazione

Nota: Le previsioni relative alle strade statali di cui alle lettere A, B, C, s) hanno carattere di direttiva.

Parco Naturale delle Dolomiti d'Ampezzo

ELENCO DELLE STRADE COMPRESSE NEL PARCO E NELLE AREE CONTIGUE

n°	ESTREMI DELLA STRADA E LOCALITA' ATTRAVERSAE	n° CAI	ZONA	DESTINAZIONE ATTUALE	DESTINAZIONE PREVISTA	NOTE ED INTERVENTI PREVISTI
A	Ponte Felizon - Tornichè - Ospitale - Cimabanche	S.S. n.51	P	Strada statale di grande traffico turistico e commerciale	Riduzione del traffico pesante con scopi commerciali	Eventuale regolamentazione del traffico; deviazione in galleria ad Ospitale
B	Rubianco - Rozes - Rio Lagazuoi	S.S. n.48	CP	Strada statale di grande traffico turistico	Come l'attuale	
C	Passo Tre Croci - Rudavoi - Ruvietta	S.S. n.48	CP	Strada statale di grande traffico turistico	Come l'attuale	
D	Fiammes (Km.109 della S.S. n.51) - Ponte Felizon	10	CP	Strada aperta al traffico, di accesso all'entrata principale del Parco Pista per sci nordico	Come l'attuale Eliminazione del transito dei campers	Eventuale allargamento della carreggiata o creazione di piazzole di scambio; posizionamento di sbarra anticamper al bivio con la strada statale

nr°	ESTREMI DELLA STRADA E LOCALITA' ATTRAVERSAE	nr° CAI	ZONA	DESTINAZIONE ATTUALE	DESTINAZIONE PREVISTA	NOTE ED INTERVENTI PREVISTI
E	Sant'Uberto - Malga ra Stua	6	P	Strada aperta al traffico escluso il periodo dal 15/7 al 15/9 di ogni anno Pista ciclabile	Istituzione di un servizio di navetta nel periodo di chiusura	Sistemazione del tratto sotto Son Pouses; eventuale allargamento in occasione dell'interramento della linea elettrica per la Malga; allargamento delle piazzole di scambio; posizionamento di sbarra anticamper al bivio con la strada statale e di guard-rail di legno lungo il percorso
F	Spones de Pomedes - Rifugio Dibona	403	CP	Strada aperta al traffico, di accesso al Parco	Eventuale regolamentazione stagionale del traffico	Asfaltatura del tratto precedente il Rifugio Dibona; posizionamento di sbarra anticamper al bivio con la strada statale
a	Ponte Felizon - Pian de Loa	10	P	Pista per lo sci nordico Pista ciclabile Percorso per disabili Percorso pedonale	Come l'attuale Eventuale servizio di trasporto a cavallo	
b	Ponte Felizon - Ospitale - Cimabanche	208	P	Pista per sci nordico Pista ciclabile Percorso pedonale	Come l'attuale Percorso per disabili	Sistemazione del fondo per la percorribilità di biciclette e carrozine; posa in opera di recinzioni di protezione sui tratti pericolosi e di barriere divisorie nei tratti adiacenti alla strada statale

n°	ESTREMI DELLA STRADA E LOCALITA' ATTRAVERSALE	n° CAI	ZONA	DESTINAZIONE ATTUALE	DESTINAZIONE PREVISTA	NOTE ED INTERVENTI PREVISTI
c	Lastié - Sant'Uberto - Ru dei Caai	s.n.	P	Pista di esbosco Percorso pedonale	Come l'attuale Pista per sci nordico Pista ciclabile	Finitura del collegamento vicino al Ru dei Caai; creazione di un sottopassaggio per il collegamento con la strada di Val Granda (g)
d	Cimabanche - Val Pra del Vecia - Cimabanche	s.n.	P	Pista per sci nordico Pista di esbosco Percorso pedonale	Come l'attuale Pista ciclabile Percorso per disabili	Sistemazione del fondo per la percorribilità di biciclette e carrozine
e	Ponte de ra Sia - Pian de ra Spines - Pienza dei Cazadore - Ponte Felizon	417	P CP	Pista di esbosco Pista per sci nordico Pista ciclabile Percorso pedonale	Come l'attuale Percorso per disabili	Sistemazione del fondo per la percorribilità di biciclette e carrozine
f	Bosco dell'Impero - corso del Boite - Ponte Felizon	s.n.	CP	Pista per sci nordico Pista ciclabile Percorso pedonale	Come l'attuale Percorso per disabili	Sistemazione del fondo per la percorribilità di biciclette e carrozine
g	Castel - Ponte de r'Ancona - Ponte de Val Granda	201	P	Pista di esbosco Percorso pedonale Pista ciclabile	Come l'attuale Pista per sci nordico Percorso per disabili	Creazione di un sottopassaggio per il collegamento con la strada di Castel (c)

n°	ESTREMI DELLA STRADA E LOCALITA' ATTRAVERSAE	n° CAI	ZONA	DESTINAZIONE ATTUALE	DESTINAZIONE PREVISTA	NOTE ED INTERVENTI PREVISTI
h	Ponte de Pian de Loa - Cason de Pian de Loa - sote Costa dei Sié - Ponte de Pian de Loa	s.n.	P	Pista per sci nordico Percorso pedonale Pista di esbosco	Come l'attuale	Eventuale allargamento in qualche punto per il passaggio del battipista; l'ultimo tratto non rientra propriamente nella categoria delle strade, ma viene citato per il particolare interesse per le mountain-bikes
i	Malga ra Stua - Cianpo de Crosc	6	SP	Percorso pedonale Pista di esbosco Pista ciclabile	Come l'attuale Percorso per disabili Eventuale servizio di trasporto a cavallo	Sistemazione del fondo per la percorribilità di biciclette, carrozine e carrozze
j	Cianpo de Crosc - Val Salata	6	SP	Percorso pedonale Percorso frequentato dalle mountain bikes	Come l'attuale	Sistemazione del fondo sui tratti più ripidi della Val Salata (inghiaitura)
k	Val Salata - Ota del Barancio - Cianpo Ros - Rifugio Biella	6	SP	Percorso pedonale Percorso frequentato dalle mountain bikes	Come l'attuale	Eventuale allargamento dei tratti più stretti (almeno 2,5 metri)
l	Cianpo de Crosc - Rudo de Sote - Fodara Vedla	9	SP	Percorso pedonale Percorso frequentato dalle mountain bikes	Come l'attuale	Sistemazione del fondo e dei muretti a secco; ricostruzione dei ponti

n°	ESTREMI DELLA STRADA E LOCALITA' ATTRAVERSE	n° CAI	ZONA	DESTINAZIONE ATTUALE	DESTINAZIONE PREVISTA	NOTE ED INTERVENTI PREVISTI
m	Rufiedo - Gotres - Lerosa - Tizoi Storte - Malga ra Stua	8	SP	Percorso pedonale Percorso frequentato dalle mountain bikes Pista di esbosco ed accesso al pascolo di Lerosa	Come l'attuale	Ricostruzione dei ponti lungo tutto il tracciato; realizzazione di due tornanti sul tratto dei Tizoi Storte e sistemazione del fondo sullo stesso tratto
n	Sas Scendù - Antruilles	s.n.	SP	Pista di esbosco Percorso pedonale	Come l'attuale	
o	Pian de Loa - Ponte Outo - Progoito - Pian dei Straerte - Pantane	10	SP	Pista di esbosco Percorso pedonale Percorso frequentato dalle mountain bikes	Come l'attuale	Ricostruzione dei ponti e rimozione delle frane; scarifica della sede stradale e livellamento degli affioramenti rocciosi; regimazione delle acque
p	Jou dei Comate - Valon de ra Foia - Posporcora - In po' ra Ola - Ponte dei Cadoris - Lagusciei	409 408 401	SP	Pista di esbosco Percorso pedonale Percorso frequentato dalle mountain bikes	Come l'attuale	Ricostruzione dei ponti; ripristino della larghezza del fondo stradale; non rientra propriamente nella categoria delle strade, ma viene citato per il particolare interesse per le mountain-bikes
q	Pian de ra Zestes - Cianderou - Jou dei Comate	409	CP	Pista di esbosco Percorso pedonale Percorso frequentato dalle mountain bikes	Come l'attuale Pista per disabili da Pié Tofana a In po' Druscie	Sistemazione del fondo e messa in posto di canali di sgondo laterale

n°	ESTREMI DELLA STRADA E LOCALITA' ATTRAVERSAE	n° CAI	ZONA	DESTINAZIONE ATTUALE	DESTINAZIONE PREVISTA	NOTE ED INTERVENTI PREVISTI
r	Rozes - R'Agaroles - Col dei Bos	402 412	SP	Percorso pedonale Percorso frequentato dalle mountain bikes	Come l'attuale	Manutenzione dei muri a secco ed ostruzione dei pozzi lateral
s	R'Agaroles - Ospedalet	s.n.	SP	Percorso pedonale Percorso frequentato dalle mountain bikes	Come l'attuale	Limitazione del traffico di automezzi militari
t	Ospitale - Val Padcon - Sonforchia	203	SP	Pista di esbosco Percorso pedonale Percorso frequentato dalle mountain bikes	Come l'attuale	Ricostruzione dei ponti Sistemazione del fondo e messa in posto di canali di sgondo laterale
u	Rifugio Dibona - Valon de Tofana	403	CP	Strada di accesso alla teleferica del Rifugio Giussani Percorso pedonale frequentato	Come l'attuale	Inghiaitura dei tratti sconnessi
v	Ruvieta - Pousa Marza	s.n.	SP	Pista di esbosco Percorso pedonale	Come l'attuale	Canalizzazione delle acque ed inghiaitura della parte superiore