





(che delimita la Fascia B del PAI); qui l'argine esistente presenta tuttavia dimensioni già oggi piuttosto importanti, in diversi tratti anche con quote superiori alla strada comunale adiacente.

- 3) In tema di sicurezza, qualche perplessità destano i due tratti in cui la pista risulta all'interno della Fascia B (quello immediatamente a monte del ponte della tangenziale di Parma e quello in prossimità della località Tarchioni), date le obiettive difficoltà a regimentare in maniera efficiente il rischio idraulico correlato a tali areali. Si invita quindi la Provincia a individuare diverse soluzioni progettuali per tali tratti, che garantiscano comunque un utilizzo in sicurezza della pista (oltre che una minore manutenzione).
- 4) Relativamente all'utilizzo e/o possibile occupazione delle aree demaniali (arginature comprese) si rammenta che le stesse dovranno essere concesionate ai sensi delle normative vigenti (L.R. 7/2004 e s.m.i.). Nell'ambito di tale concessione saranno rese dall'autorità idraulica competente (noi e AIPo) le prescrizioni e le indicazioni per la gestione e la manutenzione delle aree demaniali interessate dalla pista, il cui contenuto tecnico-progettuale dovrà quindi avere un grado di dettaglio ben maggiore di quello oggi presentato.
- 5) A tal proposito, anche in previsione di un eventuale passaggio della titolarità della pista ciclo-pedonale dalla Provincia ad altri enti pubblici (Comuni??), si ricorda che ai sensi degli art. 10 e 12 del R.D. 523/1904 la manutenzione della stessa, comprese tutte le eventuali interferenze con l'area demaniale, non potrà essere in ogni caso imputata all'autorità idraulica. Ciò dovrà essere ben esplicitato negli elaborati del progetto definitivo/esecutivo.
- 6) Relativamente al tratto di pista ciclo-pedonale in parte interferente con il cantiere della Cassa di espansione del Baganza, occorre considerare che parte del sedime della pista è (e resterà anche nei prossimi mesi/anni) interessata da viabilità e cantieristica inerenti al progetto della cassa. Occorrerà pertanto concordare con AIPo e con le imprese interessate dai lavori citati le modalità di realizzazione e fruizione di tali aree, anche al fine di coordinare al meglio l'utilizzo in sicurezza delle stesse.

Sulla scorta di quanto sopra evidenziato, si ritiene di dare un parere sostanzialmente favorevole alla realizzazione della pista ciclo-pedonale in oggetto, purché il progetto definitivo/esecutivo tenga in debito conto delle riserve e perplessità evidenziate, soprattutto quelle legate al giusto compromesso tra il progetto della pista ciclo-pedonale e il progetto dei sovralti arginali.

A tal proposito, si evidenzia che gli adeguamenti arginali previsti, ovviamente in termini di sezione tipo e non di dimensionamento definitivo (**vedi sezione allegata**), legato come anzi detto ad uno studio idraulico in itinere, prevedono la realizzazione di un cassonetto carrabile alla sommità dell'argine, necessario per garantire la sicurezza arginale e l'espletamento del servizio di piena. Questo comporta che nei tratti in cui il futuro adeguamento arginale dovesse intercettare e/o inglobare la pista la stessa potrà essere convenientemente spostata sulla sommità dell'argine definitivo, con un chiaro miglioramento della sua valenza ed efficienza.

A disposizione per ulteriori valutazioni o contributi, si porgono distinti saluti

Ing. Gabriele Bertozzi
(documento firmato digitalmente)

AB/GDD/AP

A stylized illustration of two trees. The tree on the left is green with a brown trunk, and the tree on the right is white with a brown trunk. They are standing on a hill with a woven, basket-like pattern. The background is white.

Diagramma di un muretto di contenimento a gradino con pendenza 3:2. Il muretto ha una base di 1,5m e una altezza di 0,5m. La pendenza è indicata da un triangolo con cateti 2 e 3. Il muretto è realizzato in calcestruzzo a 150kg/m³ e ha una larghezza di 0,15m. La base è scavata di 0,15m sotto il piano campagna. La pendenza è indicata da un triangolo con cateti 2 e 3. Il muretto è realizzato in calcestruzzo a 150kg/m³ e ha una larghezza di 0,15m. La base è scavata di 0,15m sotto il piano campagna.

SETTORE SICUREZZA TERRITORIALE E PROTEZIONE CIVILE EMILIA

UT SICUREZZA TERRITORIALE E PROTEZIONE CIVILE

USTPC - PR

RESPONSABILE ING. GABRIELE BERTOZZI

Alla Provincia di Parma
Sistemi Informativi Territoriali (SIT) - Sicurezza
territoriale - Pianificazione d'emergenza
c.a. Dott. Andrea Corradi
protocollo@postacert.provincia.parma.it

E p.c.

All'AIPo
Agenzia Interregionale per il Fiume Po
protocollo@cert.agenziapo.it

Oggetto: (2024.650.20.16/142) progetto denominato “REALIZZAZIONE DI PISTA CICLOPEDONALE IN FREGIO AL TORRENTE BAGANZA PER IL COLLEGAMENTO TRA LA CITTA' DI PARMA E L'ABITATO DI SALA BAGANZA” - CUP D41B23000200007 relativamente ad interventi localizzati nei Comuni di Parma e Collecchio. (Vs. Rif. Prot. 17869 del 21/06/2024).

Considerazioni e valutazioni di competenza.

(Ns. Prot. 21/06/2024.0040897.E)

In relazione al progetto di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di pista ciclo-pedonale in fregio al Torrente Baganza per il collegamento tra la città di Parma e Sala Baganza, presa visione degli elaborati, per quanto di competenza, si esprimono le seguenti valutazioni e considerazioni:

- 1) Gran parte del tracciato della pista verrà realizzato con una sezione standard di TIPO A (circa 7.800 m rispetto ai 9.500 m complessivi) o di TIPO C (per una lunghezza complessiva di circa 1.400 m), che prevedono la localizzazione in adiacenza o superiormente alle arginature esistenti sulla sponda idraulica sinistra. Tale scelta, peraltro condivisibile per non interferire con il rischio idraulico (le tratte in oggetto sono per lo più localizzate al limite della Fascia B) gravante su tali areali e per consentire una più economica realizzazione (e manutenzione) della pista, è tuttavia correlata con un assetto idraulico di progetto che non sarà quello definitivo; è infatti in corso uno specifico studio per dimensionare ed adeguare in maniera opportuna tutte le attuali arginature del T. Baganza al nuovo assetto idraulico, assetto che si determinerà al completamento della Cassa di espansione del Baganza, col rischio che tali adeguamenti possano interferire con la pista realizzata, specie se gli stessi comporteranno l'occupazione e lo sfruttamento dell'intero sedime arginale che è stato di recente acquisito (o verrà presto acquisito) al demanio idrico regionale.
- 2) Una problematica simile riguarda anche il tratto interessato dalla sezione tipologica di TIPO B, della lunghezza indicativa di circa 340 m, che costeggia Strada Farnese in prossimità di Via Pancrazio Soncini, e che prevede il rialzo del tracciato già attualmente esistente al fine di uniformare la quota del piano finito della pista alla quota sommitale dell'arginello esistente

Strada Garibaldi 75 tel. 0521.788711-714-710
43121 PARMA

Email: stpc.parma@regione.emilia-romagna.it
PEC: stpc.parma@postacert.regione.emilia-romagna.it

(che delimita la Fascia B del PAI); qui l'argine esistente presenta tuttavia dimensioni già oggi piuttosto importanti, in diversi tratti anche con quote superiori alla strada comunale adiacente.

- 3) In tema di sicurezza, qualche perplessità destano i due tratti in cui la pista risulta all'interno della Fascia B (quello immediatamente a monte del ponte della tangenziale di Parma e quello in prossimità della località Tarchioni), date le obiettive difficoltà a regimentare in maniera efficiente il rischio idraulico correlato a tali areali. Si invita quindi la Provincia a individuare diverse soluzioni progettuali per tali tratti, che garantiscano comunque un utilizzo in sicurezza della pista (oltre che una minore manutenzione).
- 4) Relativamente all'utilizzo e/o possibile occupazione delle aree demaniali (arginature comprese) si rammenta che le stesse dovranno essere concesionate ai sensi delle normative vigenti (L.R. 7/2004 e s.m.i.). Nell'ambito di tale concessione saranno rese dall'autorità idraulica competente (noi e AIPo) le prescrizioni e le indicazioni per la gestione e la manutenzione delle aree demaniali interessate dalla pista, il cui contenuto tecnico-progettuale dovrà quindi avere un grado di dettaglio ben maggiore di quello oggi presentato.
- 5) A tal proposito, anche in previsione di un eventuale passaggio della titolarità della pista ciclo-pedonale dalla Provincia ad altri enti pubblici (Comuni??), si ricorda che ai sensi degli art. 10 e 12 del R.D. 523/1904 la manutenzione della stessa, comprese tutte le eventuali interferenze con l'area demaniale, non potrà essere in ogni caso imputata all'autorità idraulica. Ciò dovrà essere ben esplicitato negli elaborati del progetto definitivo/esecutivo.
- 6) Relativamente al tratto di pista ciclo-pedonale in parte interferente con il cantiere della Cassa di espansione del Baganza, occorre considerare che parte del sedime della pista è (e resterà anche nei prossimi mesi/anni) interessata da viabilità e cantieristica inerenti al progetto della cassa. Occorrerà pertanto concordare con AIPo e con le imprese interessate dai lavori citati le modalità di realizzazione e fruizione di tali aree, anche al fine di coordinare al meglio l'utilizzo in sicurezza delle stesse.

Sulla scorta di quanto sopra evidenziato, si ritiene di dare un parere sostanzialmente favorevole alla realizzazione della pista ciclo-pedonale in oggetto, purché il progetto definitivo/esecutivo tenga in debito conto delle riserve e perplessità evidenziate, soprattutto quelle legate al giusto compromesso tra il progetto della pista ciclo-pedonale e il progetto dei sovralti arginali.

A tal proposito, si evidenzia che gli adeguamenti arginali previsti, ovviamente in termini di sezione tipo e non di dimensionamento definitivo (**vedi sezione allegata**), legato come anzi detto ad uno studio idraulico in itinere, prevedono la realizzazione di un cassonetto carrabile alla sommità dell'argine, necessario per garantire la sicurezza arginale e l'espletamento del servizio di piena. Questo comporta che nei tratti in cui il futuro adeguamento arginale dovesse intercettare e/o inglobare la pista la stessa potrà essere convenientemente spostata sulla sommità dell'argine definitivo, con un chiaro miglioramento della sua valenza ed efficienza.

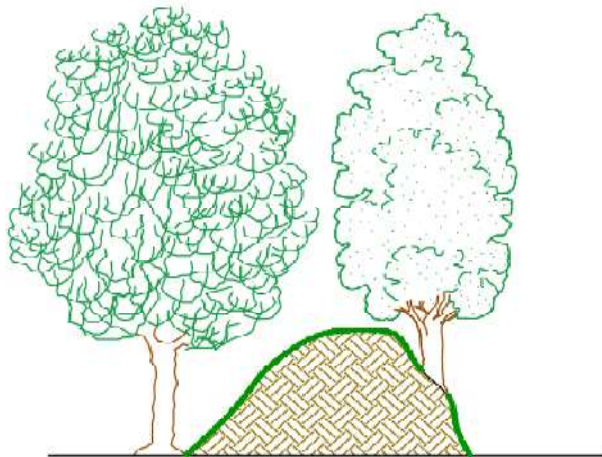
A disposizione per ulteriori valutazioni o contributi, si porgono distinti saluti

Ing. Gabriele Bertozzi
(documento firmato digitalmente)

AB/GDD/AP

Ringrosso argini Torr. Baganza

Sezione Tipo Argine stato di fatto



Sezione Tipo Argine carrabile

