

Spettabile

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. REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Settore Sicurezza Territoriale e Protezione Civile

UT - Sicurezza Territoriale e Protezione Civile

USTPC - PR

c.a. Responsabile Ing. Gabriele Bertozzi

e p.c. c.a. dott. Andrea Pelosio

Rif. Prot 17753 del 21/06/2024

Parma, data Protocollo.
vedi file .xml

Classifica: 6.10.20 - Fascicolo: 815/2017A/A -15

Oggetto: progetto denominato "REALIZZAZIONE DI PISTA CICLO-PEDONALE IN FREGIO AL TORRENTE BAGANZA PER IL COLLEGAMENTO TRA LA CITTÀ 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).
VALUTAZIONI DI COMPETENZA.

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. Il tracciato si sviluppa a monte dell'attuale competenza territoriale assegnato all'Agenzia, ossia con partenza a sud del Ponte Dei Carrettieri, nella città di Parma, e fino all'abitato di Sala Baganza, in prossimità dell'attuale cantiere per la costruenda Cassa di Espansione del torrente Baganza, percorrendo la sinistra idraulica.
2. AIPO, tuttavia, è interessata ad esprimere le proprie valutazioni di merito in virtù della riorganizzazione delle competenze idrauliche in atto sul bacino del torrente Baganza, operando, in questa fase transitoria, di concerto con la Regione Emilia-Romagna UT Sicurezza Territoriale e Protezione Civile di Parma, con cui ha effettuato incontri prodromici.

3. Dalla lettura del PFTE si apprende che il tracciato della pista ciclo-pedonale sarà caratterizzato dall'utilizzo di almeno tre differenti tipologie di sezioni costruttive tipiche:

- a) la sezione standard di TIPO A, utilizzata per una progressiva di circa 7.800 m rispetto ai 9.500 m complessivi contemplati dal progetto;
- b) la sezione standard di TIPO B, utilizzata per un tratto di circa 340 m sul margine della fascia B del PAI, in aderenza a Strada Farnese, dove è già presente un arginello a cui il tracciato dovrà affiancarsi e conformarsi alla medesima quota di sommità arginale esistente;
- c) la sezione standard di TIPO C, utilizzata per una lunghezza complessiva di circa 1.400 m, e adottata nei tratti in cui la localizzazione della pista è in adiacenza o superiormente alle arginature esistenti sulla sponda idraulica sinistra del torrente.

Complessivamente un tracciato che viene ubicato in adiacenza o in sommità delle arginature esistente della detta sponda di sinistra idraulica.

4. Il tracciato lambisce esternamente il cantiere della costruenda Cassa di Espansione del torrente Baganza. Qualora le opere di realizzazione, nonché la futura messa in servizio, del tracciato della pista ciclo-pedonale si configurino come potenzialmente confliggenti, dando atto anche delle differenti tempistiche di esecuzione e delle evoluzioni e potenziali modifiche degli stessi, sarà necessario acquisire una specifica autorizzazione. Le scelte progettuali dovranno essere funzionali a governare ogni elemento inerente la tipologia costruttiva, il tracciato adottato, le soluzioni temporanee e definitive utilizzate per il superamento delle interferenze, indagando e tutelando con il massimo grado di sicurezza l'utenza coinvolta per entrambe le infrastrutture succitate, ossia la viabilità di mezzi e personale occorrenti alla cantierabilità della costruenda cassa e alla sua futura gestione e la viabilità ciclo-pedonale indotta dalla pista.

5. In forza dei principi esposti negli articoli 10 e 12 del R.D. 523/1904 e s.m.i. ogni onere attinente alla futura manutenzione di tale pista ciclo-pedonale, comprese le potenziali interferenze con sedimi demaniali, non potrà essere imputata all'autorità idraulica o comunque a questa Agenzia scrivente: tale considerazione si chiede pertanto che venga recepita negli elaborati di progetto. Qualora si concretizzino conflittualità tra la posizione della pista ciclo-pedonale, oggi esposte nel PFTE, e le nuove esigenze strutturali per rendere ad esempio le arginature meglio manutenibili, e quindi con una conformazione anche differente rispetto dallo stato attuale, sarà necessario contemplare ogni costo economico di riflesso indotto da tale operazione, quale ad esempio proprio la rimozione e lo spostamento della medesima pista, ritenendo questa Agenzia non coinvolgibile onerosamente nell'iniziativa.

6. Per quanto attiene agli aspetti della sicurezza, si manifestano perplessità circa l'opportunità di proseguire in questa specifica scelta di tracciato, nei tratti interni alla fascia B: nel merito, infatti, la relazione di compatibilità idraulica esplicita che, si cita testualmente, *"Nei tratti in cui la pista ciclabile è interna alla fascia B la stessa è interessata dai deflussi ed espansione della piena di riferimento pertanto la struttura non è in sicurezza idraulica e può essere soggetta a danneggiamenti dal transito delle portate. Relativamente alla sicurezza dei fruitori la stessa non può essere garantita in questi tratti e pertanto il progetto dovrà precedere sia sistemi di chiusura della pista ciclabile e completa interdizione del passaggio della popolazione sia sistemi di allerta e informazione. Al fine di salvaguardare la sicurezza della popolazione l'uso della pista andrà interrotto durante le allerte meteo e durante gli eventi di piena. Prima della messa in funzione del bene dovranno essere attivate ed operative le procedure di gestione dello stesso soprattutto in relazione all'apertura/chiusura del transito ciclopeditone."*; tale situazione si ritiene essere oggettivamente di difficile gestione e pertanto si confida che la Provincia individui soluzioni alternative di percorso e progettuali per migliorare il grado di sicurezza dell'infrastruttura ciclabile, e quindi dei suoi fruitori, in risposta agli scenari emergenziali paventati e di possibile accadimento.

7. L'utilizzo e/o la potenziale occupazione delle aree demaniali sarà regolamentato all'interno del procedimento di concessione previsto per legge: l'espressione del relativo parere di questa Agenzia conterrà

pertanto le prescrizioni e le indicazioni per la gestione e manutenzione di tali areali occupati dalla pista ciclo-pedonale, valutazioni oggi non esprimibili in quanto il PFTE non contiene i livelli di dettaglio costruttivi necessari.

Per la realizzazione della pista ciclo-pedonale si esprime un parere favorevole condizionato, in quanto si chiede che siano prese in esame e risolte le riserve e le criticità poc'anzi esposte.

Si Resta a disposizione per ogni ulteriore contributo o valutazione, si coglie l'occasione per porgere Distinti Saluti.

IL DIRETTORE f.f.,
in qualità di Dirigente della DTI Emilia Occidentale
Ing. Gianluca Zanichelli
*(documento firmato digitalmente ai sensi
del D. lgs. 82/2005 e s.m.i.)*

VISTO: L'incaricata di Elevata Qualificazione Tecnica

