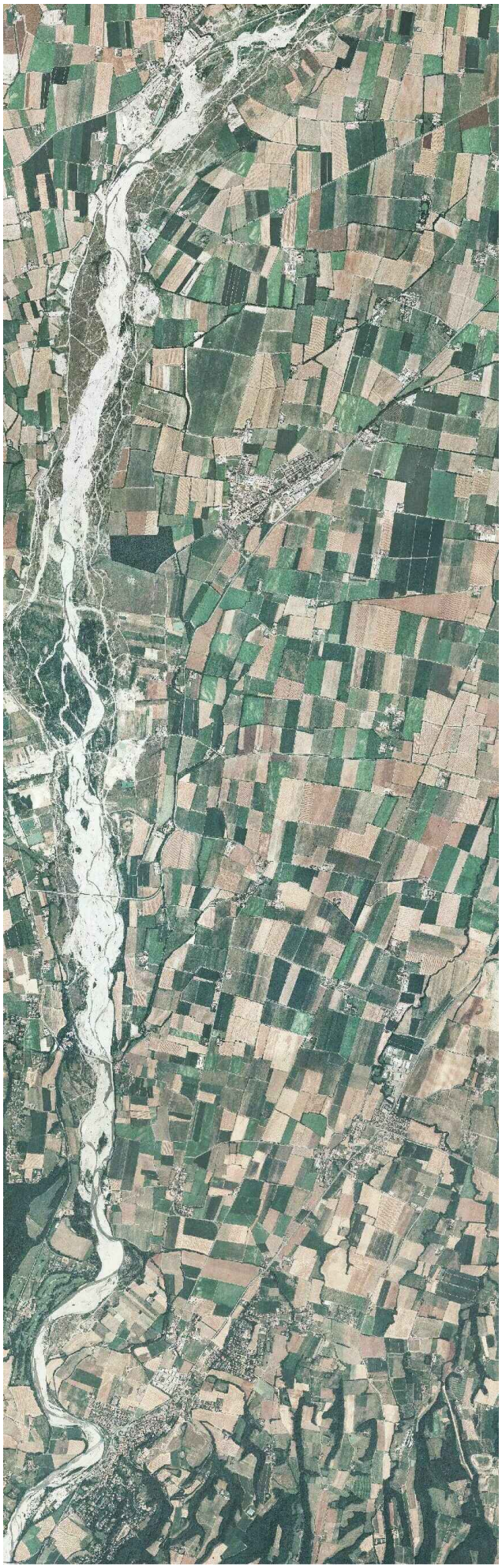


Parco Regionale Fluviale del Trebbia

PARCO REGIONALE FLUVIALE DEL TREBBIA

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

PROGRAMMA INVESTIMENTI AREE PROTETTE 2021-2023 EOCC_PI21-23-01

PROPOSTA DI VARIANTE DEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI RIVENIENTE DAGLI INTERVENTI AFFERENTI IL PIANO REGIONALE INVESTIMENTI 2021-23 "PARCO FLUVIALE REGIONALE DEL TREBBIA"

Gruppo di lavoro:

dott. geol. Marco Rogna
Chiusa Viarola, n. 9 43036 Fidenza (PR)

dott. arch. Alessandro Galluppi
Via IV Novembre, n. 158 20122 Piacenza (PC)

dott. arch. Roberto Ziliani
Via Lucia De Silvestri, n. 12 29020 Gossolengo (PC)

COMUNE DI GOSSOLENGO

PIANO OPERATIVO COMUNALE
STRALCIO
ex art. 53 L.R. 24/2017

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

APRILE 2023

COMUNE DI GOSSOLENGO

PIANO OPERATIVO COMUNALE STRALCIO

FORMATO AI SENSI DELL'ART. 53 DELLA L.R. N. 24/2017 PER LA LOCALIZZAZIONE DI INTERVENTI DI MANUTENZIONE E POTENZIAMENTO RETE CICLOTURISTICA ED ESCURSIONISTICA DEL PARCO REGIONALE FLUVIALE DEL TREBBIA E INSTALLAZIONE E RESTAURO DI SEGNALETICA E CARTELLONISTICA CON REALIZZAZIONE DI STRUTTURE PER LA FRUIZIONE
(*PROGRAMMA REGIONALE DI INVESTIMENTI 2021/2023 PER LE AREE PROTETTE*)

RELAZIONE

GRUPPO DI LAVORO

DOTT. GEOL. MARCO ROGNA

DOTT. ARCH. ALESSANDRO GALLUPPI

DOTT. ARCH. ROBERTO ZILIANI

APRILE 2023

1. INQUADRAMENTO NORMATIVO 3

2. CARATTERISTICHE DEI LAVORI PREVISTI IN PROGETTO 4

2.1 IL PROGRAMMA INVESTIMENTI AREE PROTETTE 2021-2023: PARCO REGIONALE FLUVIALE DEL TREBBIA 4

2.2 CARATTERISTICHE REALIZZATIVE DEI PERCORSI CICLOPEDONALI IN PROGETTO 6

3. IL CONTESTO URBANISTICO 9

4. NORMATIVA DI RIFERIMENTO 9

5. CONDIZIONI DI FATTIBILITÀ ECONOMICO FINANZIARIA 14

6. APPOSIZIONE DI VINCOLI ESPROPRIATIVI 14

7. ELENCO TAVOLE 15

8. ELABORATI DEL PIANO OPERATIVO COMUNALE STRALCIO 15

Con Atto del Comitato Esecutivo dell'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Occidentale n. 85 del 27/10/2021 sono stati approvati i progetti definitivi/esecutivi relativi al Programma di Investimenti Aree Protette 2021/203 – Parco Regionale Fluviale del Trebbia aventi per oggetto la manutenzione e potenziamento della rete cicloturistica ed escursionistica e delle strutture di fruizione, nonché l'installazione e manutenzione della relativa segnaletica e cartellonistica.

Al fine di recepire alcune variazioni ed implementazioni del tracciato, risulta necessario provvedere alla modifica ed aggiornamento dei progetti di cui sopra, con conseguente approvazione dei progetti esecutivi aggiornati in variante agli strumenti urbanistici dei comuni interessati da attuarsi con procedimento unico ex art. 53 L.r. 24/2017.

1. INQUADRAMENTO NORMATIVO

La nuova legge urbanistica L.R. 24/2017 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio", all'art. 4, prevede la possibilità per i Comuni di dare attuazione, nel corso della prima fase del periodo transitorio e nelle more dell'approvazione del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG), ad una parte delle previsioni della pianificazione urbanistica vigente, nonché di apportare ad essa eventuali variazioni, mediante l'applicazione della normativa previgente. In particolare, i Comuni possono avviare e approvare procedimenti quali le varianti specifiche agli strumenti urbanistici vigenti, ma anche le varianti ai POC vigenti, così come i cosiddetti POC "stralcio" o POC "anticipatori", relativi a singole opere pubbliche o insediamenti previsti dal PSC.

Il Comune di Gossolengo, non avendo ancora perfezionato l'adeguamento della propria strumentazione urbanistica alla nuova legge urbanistica regionale n. 24/2017, sono tuttora vigenti il PSC e il RUE di cui alla L.R. n. 20/2000 mentre il POC a suo tempo elaborato è scaduto per effetto della decadenza quinquennale stabilita dalla L.R. n. 20/2000. Pertanto la localizzazione delle opere previste nel territorio di questo Comune è effettuata anche attraverso l'elaborazione di un POC stralcio ancora ammissibile in ragione del carattere pubblico di tali interventi, come ha chiarito la Regione Emilia-Romagna con l'Atto di coordinamento tecnico approvato dalla Giunta regionale il 22 novembre 2021 con deliberazione n. 1.956, ai fini della loro localizzazione e dell'apposizione del vincolo espropriativo finalizzato all'asservimento delle superfici di proprietà privata e della dichiarazione di pubblica utilità dei medesimi.

Attraverso il presente procedimento si intende approvare un POC "stralcio" al fine di dare attivare due ambiti interessati dal Programma di Investimenti Aree Protette 2021/203 – Parco Regionale Fluviale del Trebbia che prevedono la realizzazione di due tratti di percorso ciclopedonale in località Prebonina ed in località Rossia, da realizzarsi attivando l'apposizione

del vincolo espropriativo finalizzato all'asservimento delle superfici di proprietà privata e della dichiarazione di pubblica utilità dei medesimi.

2. CARATTERISTICHE DEI LAVORI PREVISTI IN PROGETTO

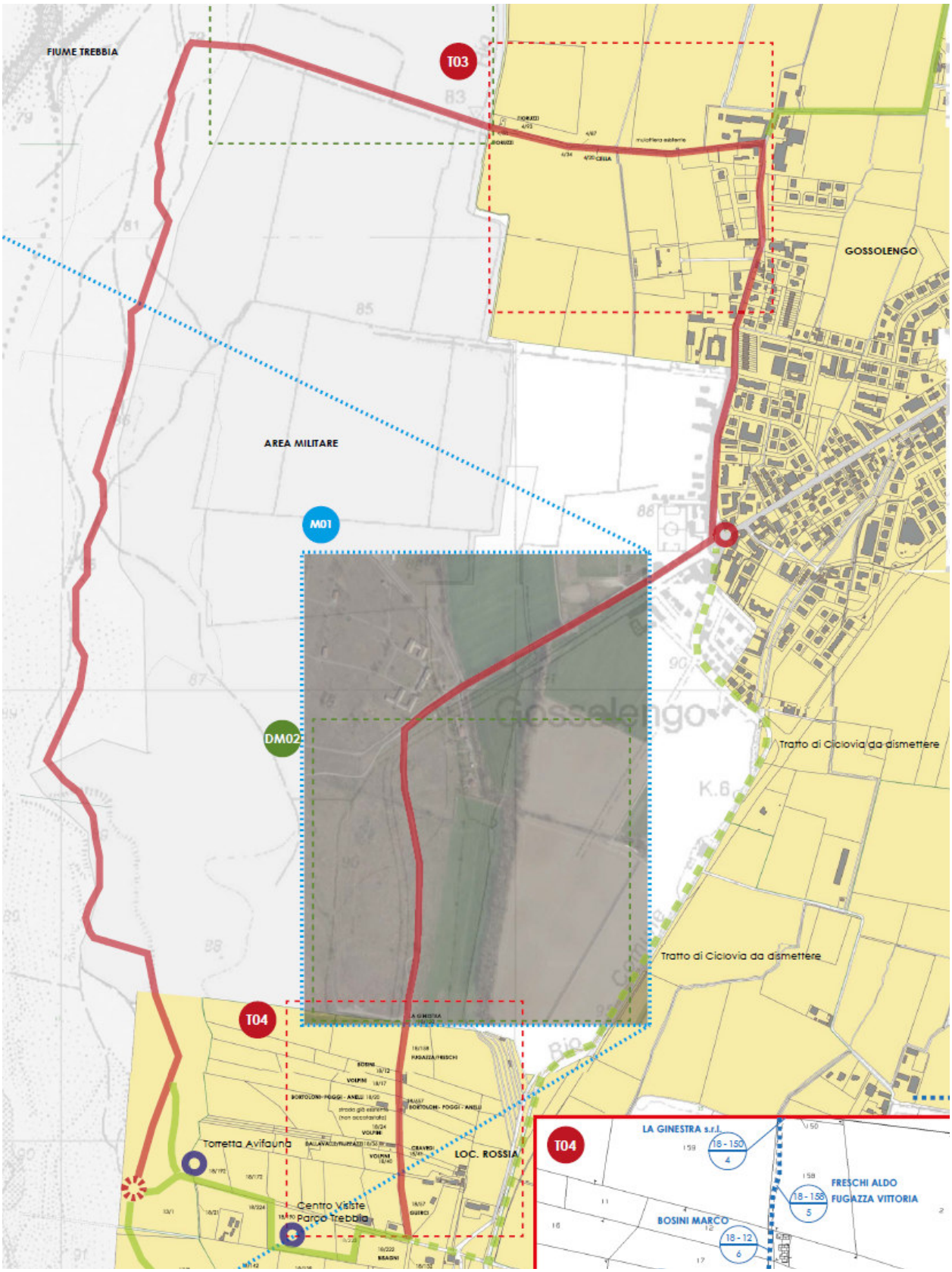
2.1 IL PROGRAMMA INVESTIMENTI AREE PROTETTE 2021-2023: PARCO REGIONALE FLUVIALE DEL TREBBIA

Il progetto interessa un'area che in passato ha visto alcuni interventi sulla rete ciclopedonale che hanno privilegiato percorsi di tipo lineare per collegare i vari centri di interesse lungo l'asta del fiume.

Quanto in esame, integrando i percorsi esistenti con interventi di manutenzione dell'esistente e con una nuova progettualità che prevede anche circuiti ad anello, da svilupparsi in alcuni punti caratteristici del territorio e da collegarsi ai percorsi già presenti con tratti di connessione, si prefigge di conseguire una più idonea offerta fruitiva creando una rete costituita da sentieristica e percorsi ciclopedonali di varia tipologia ed estensione.

La maggior parte del percorso in progetto utilizza la sede di strade esistenti; siano esse carraie o stradelli agricoli, strade a bassa incidenza di traffico veicolare o con divieto di accesso agli automezzi o dismesse. Il tracciato si sviluppa sia in sponda destra che sinistra, integrandosi con i percorsi esistenti quali la Ciclovia dei Parchi e le opere realizzate con il primo impianto del Parco Regionale Fluviale del Trebbia.

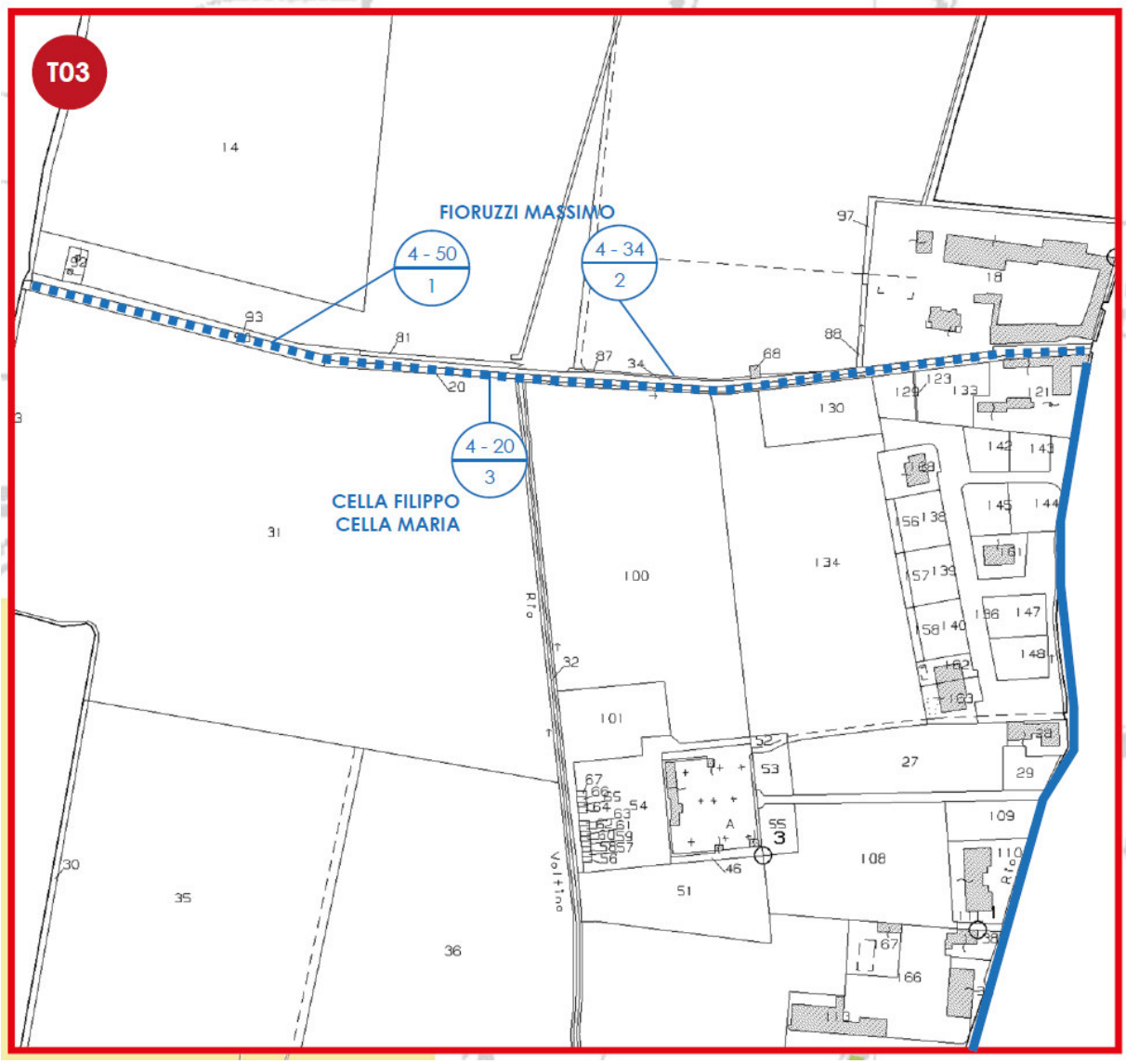
Fra i Comuni interessati dall'intervento figura anche il Comune di Gossolengo in sponda destra della Trebbia (*ved. Tav. 1 e 5 del Progetto definitivo/esecutivo* di cui ne viene riportato un estratto).


FIUME TREBBIA
T03
GOSSOLENGO
AREA MILITARE
M01
DM02
Tratto di Ciclovia da dismettere
Tratto di Ciclovia da dismettere
T04
Torretta Avifauna
LOC. ROSSIA
Centro Visite
Parco Trebbia
T04
LA GINESTRA s.r.l.
18 - 150
4
FRESCHI ALDO
FUGAZZA VITTORIA
18 - 158
5
BOSINI MARCO
18 - 12
6

2.2 CARATTERISTICHE REALIZZATIVE DEI PERCORSI CICLOPEDONALI IN PROGETTO

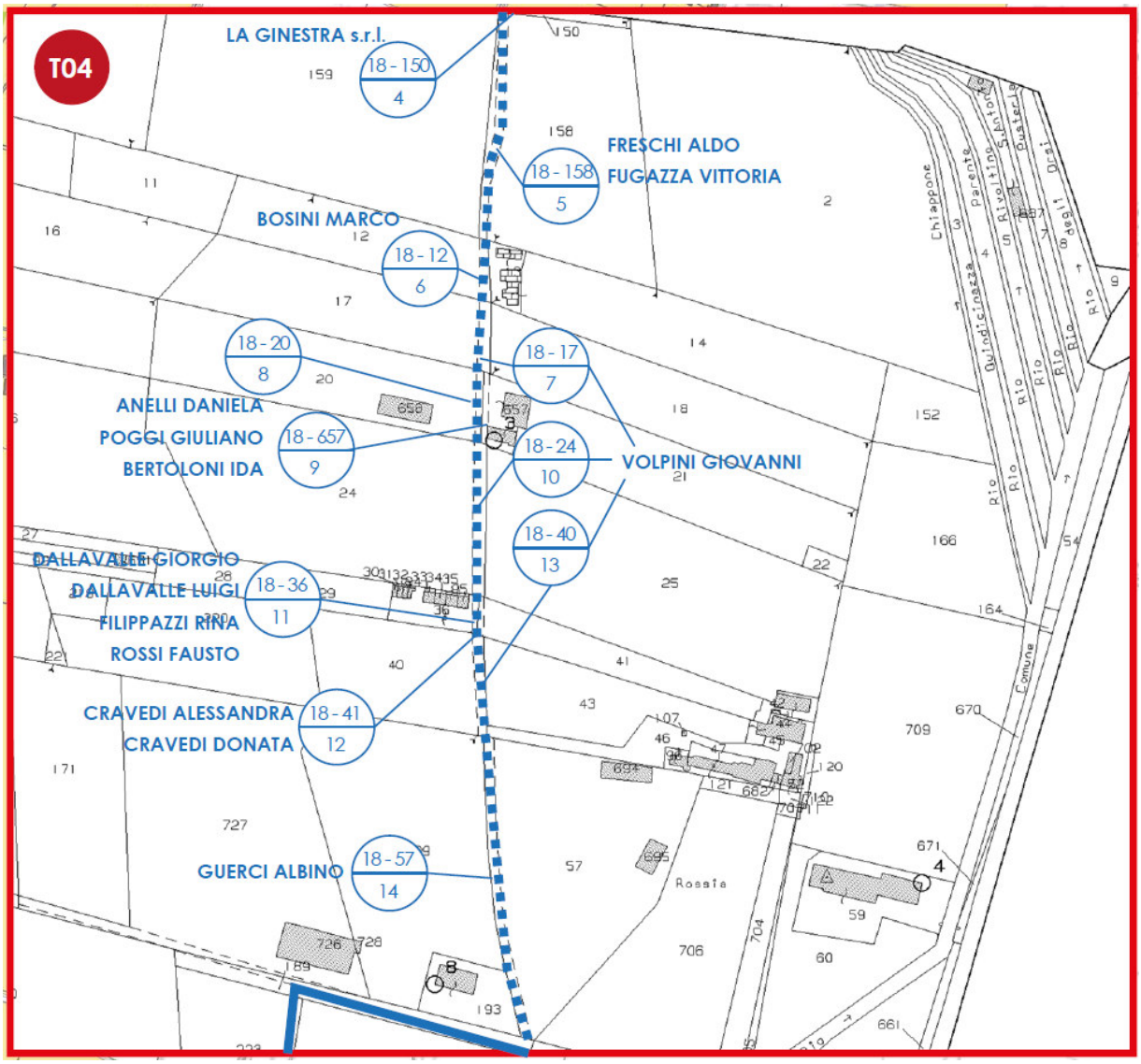
Nel comune di **Gossolengo** è previsto un anello di lunghezza pari a circa 7,5 Km che collega l'abitato con l'area ripariale del fiume fino a Ponte Nuovo. Il percorso si snoda su strade esistenti e si sviluppa anche su un tratto della ciclopedonale già esistente, realizzata con precedenti interventi dell'Ente che necessitano di essere ricostituiti.

In località Prebonina il percorso si sviluppa su un tratto di viabilità esistente (carraia) che sarà oggetto si un intervento di integrazione del fondo esistente con posa in opera di misto granulare stabilizzato 0/30, spessore medio 5-6 cm, per una lunghezza pari a 617 metri (Fg. 4, Mapp. 50 e 34, ved. particolare T03 della Tav. 5 del progetto definitivo/esecutivo di cui si riporta un estratto).



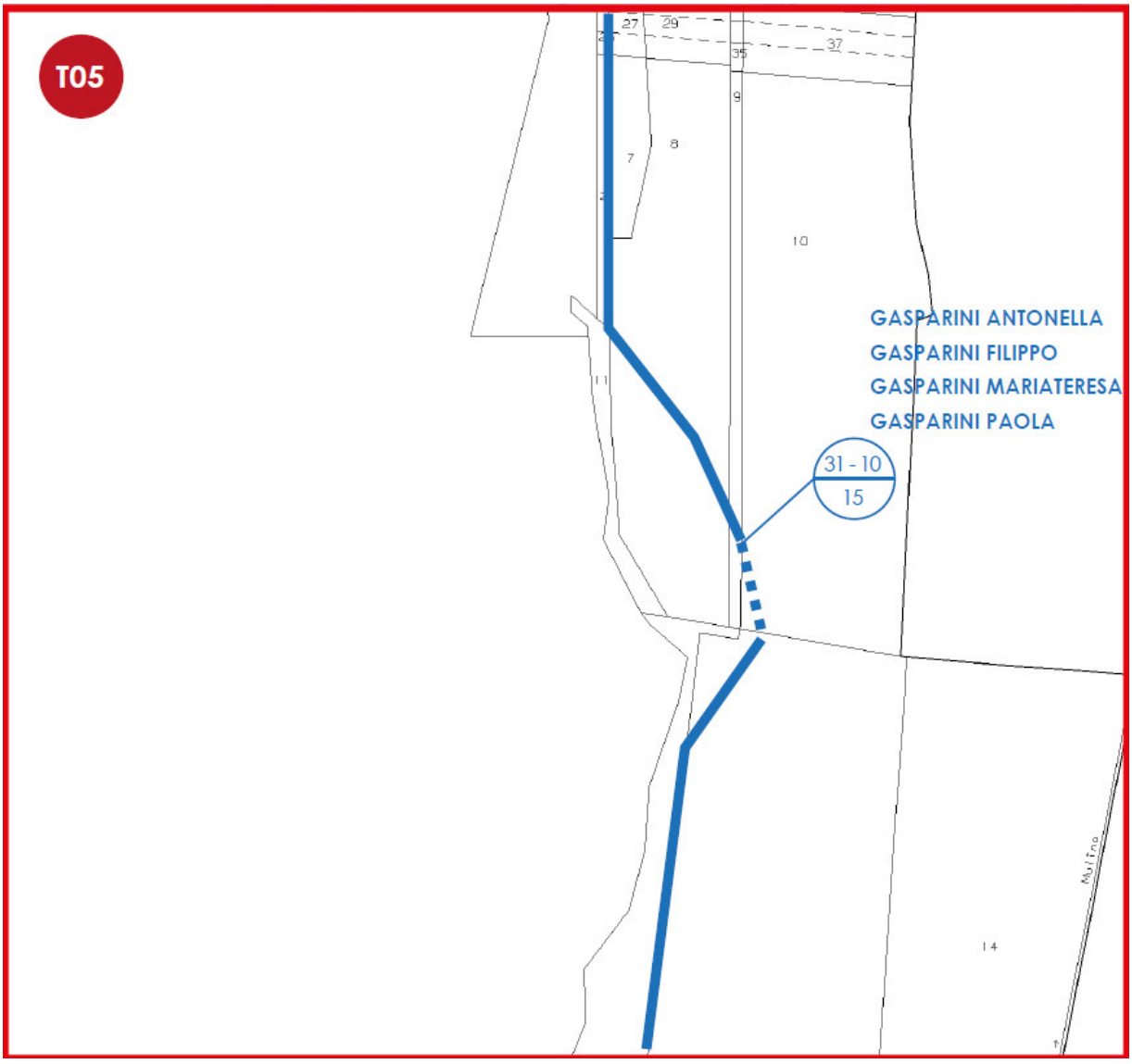
LOCALITA' PREBONINA

In località Rossia il percorso si sviluppa su un tratto di viabilità esistente per una lunghezza di 498 metri (strada secondaria con manto in asfalto) che attualmente non necessita di particolari interventi (Fg. 18, Mapp. 158, 12, 17, 21, 24, 41, 40 e 37, ved. particolare T04 della Tav. 5 del progetto definitivo/esecutivo di cui si riporta un estratto).



LOCALITA' ROSSIA

In località Caratta Gerra il percorso necessita di una deviazione, con conseguente ricostituzione, per l'erosione di un breve tratto della ciclopista esistente (Fg. 31, Mapp. 10, ved. particolare T05 della Tav. 5 del progetto definitivo/esecutivo di cui si riporta un estratto).



LOCALITA' CARATTA GERRA

3. IL CONTESTO URBANISTICO

Fra gli obiettivi che il PSC di Gossolengo persegue troviamo enunciato il miglioramento del sistema di mobilità anche individuando una rete di percorsi ciclabili volta ad incentivare forme di circolazione non motorizzate sia con la finalità di incrementare negli abitati l'uso di questi mezzi per i percorsi tra le abitazioni ed i luoghi di studio, di lavoro o per gli acquisti che per promuovere forme di fruizione ricreative e turistiche più rispettose dell'ambiente che consentano di connettere le popolazioni con le risorse naturali, storico-culturali e paesaggistiche del territorio.

Esaminati gli strumenti urbanistici comunali, si è constato che gli interventi e le opere oggetto del presente POC si sviluppano in coerenza con gli obiettivi declinati dal PSC vigente all'interno di ambiti, e relativi vincoli e tutele, che sono trattati nell'apposito allegato "Analisi dei vincoli" a cui si fa riferimento.

4. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Per la parte normativa si farà riferimento a quanto previsto da PSC e RUE.

Al CAPO III – INFRASTRUTTURE E SERVIZI PER LA MOBILITÀ del PSC per quanto attiene al sistema della mobilità ciclopedonale vengono riportate le seguenti norme:

Art. 21 - Rete stradale

Il PSC, per quanto di competenza, classifica le strade ai sensi del D.Lgs. 285/1992 e successive modifiche e integrazioni.

a. strada extraurbana secondaria, di cui alla lettera C, dell'art. 2, del D.Lgs. n. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada);

b. strada urbane di quartiere: sono le strade comunali interne al centro abitato, di cui alla lettera E, dell'art. 2, del D.Lgs. n. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada);

c. strade locali: sono le restanti strade del territorio comunale ad esclusione della rete viaria poderale ed interpoderale, di cui alla lettera F, dell'art. 2, del D.Lgs. n. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada);

d. itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada, di cui alla lettera F-bis, dell'art. 2, del D.Lgs. n. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada).

…omissis…

2. Il PSC, al successivo art. 26, definisce le fasce di rispetto della rete viaria esistente e di progetto, conformemente alla disciplina vigente, al fine della salvaguardia di spazi da destinare alla realizzazione di nuove strade o corsie di servizio, all'ampliamento delle arterie

esistenti, ad aree di sosta per la sicurezza e la funzionalità delle infrastrutture, a percorsi pedonali e ciclabili.

…omissis…

4. Il PSC provvede anche all'indicazione della rete di percorsi ciclabili, che prefigura una serie di interventi a medio e lungo termine finalizzati ad incentivare forme di circolazione non motorizzate che colleghino i centri frazionali con il capoluogo comunale e favoriscano la fruizione a scopi ricreativi e turistici del territorio.

5. Le previsioni grafiche dei nuovi collegamenti viari previsti dal PSC hanno carattere di larga massima fino alla redazione dei progetti delle singole opere; il POC individua i nuovi interventi da attuare nell'arco temporale della propria validità, anche formulando più dettagliate prescrizioni cartografiche e normative per la loro realizzazione senza che ciò costituisca variante al PSC.

…omissis…

PSC - Norme Tecniche Strutturali

…omissis…

Art. 22 - Rete ciclopedonale

1. Il PSC attribuisce particolare rilievo allo sviluppo delle reti alternative alla rete stradale carrabile e promuove il recupero e la formazione di una rete continua, ciclabile e pedonale, escursionistica estesa anche a livello sovracomunale, con il fine inoltre, di garantire o migliorare l'accessibilità ai servizi pubblici e alle aree verdi.

2. La realizzazione di percorsi ciclopedonali deve rispettare quanto stabilito dal RUE con particolare riferimento a quanto disposto dalla L. 366/1998 e dal relativo regolamento tecnico.

3. Qualora il PSC individui itinerari ciclopedonali coincidenti con strade veicolari si deve procedere alla riorganizzazione della circolazione al fine di creare uno spazio sufficiente alla realizzazione della pista stessa.

4. Nei tratti delle strade urbane ed extraurbane di nuova costruzione o soggette a lavori di adeguamento e ristrutturazione, per le quali è prevedibile un consistente utilizzo ciclabile e pedonale, devono essere previsti marciapiedi e piste ciclabili, possibilmente in sede propria.

5. I PUA al fine di orientare e calibrare le scelte urbanistiche e al fine di costruire gli elementi necessari per redigere le attività di valutazione faranno inoltre riferimento ai seguenti indirizzi, allo scopo di favorire la percorribilità ciclo-pedonale a livello comunale, definendo per questo una rete leggera, in particolare in corrispondenza:

a) dei centri urbani;

b) dei servizi pubblici;

c) dei parcheggi e delle aree di sosta;

d) dei nodi principali del trasporto pubblico;

e) dei principali poli per il tempo libero.

6. Le reti ciclabili in progetto inserite hanno carattere indicativo, le loro eventuali modifiche di percorso, derivante da approfondimenti progettuali, non costituiscono variante al PSC, purché il nuovo tracciato garantisca la stessa funzionalità del tratto.

Art. 23 - Infrastrutture stradali, percorsi pedonali e piste ciclabili

…omissis…

7. I percorsi pedonali e le piste ciclabili coincidono con aree destinate o destinabili alla realizzazione del sistema dei percorsi ciclopedonali, secondo schemi di connessione dei diversi ambiti del PSC, che hanno valore di massima e andranno precisati tramite progetti attuativi coordinati di iniziativa pubblica, ovvero precisamente localizzati in sede di progettazione delle opere di urbanizzazione primaria inerenti i singoli interventi edificatori diretti o preventivi.

8. Per tali infrastrutture il PSC persegue strategie di miglioramento qualitativo e di potenziamento delle dotazioni esistenti attraverso obiettivi di manutenzione, razionalizzazione e nuova costruzione tanto di percorsi pedonali quanto di piste ciclabili in sede propria o laterali alla viabilità, per formare una rete di connessione delle aree urbane con il sistema dei servizi pubblici separata dalle strade a traffico veicolare e per favorire la fruizione turistica e per fini escursionistici delle aree di valore naturalistico - ambientale.

9. Il PSC si attua :

a) per intervento diretto sulla base dei progetti coordinati predisposti dalla Pubblica Amministrazione;

b) per intervento diretto convenzionato o intervento preventivo (PUA), secondo le disposizioni del RUE o del POC, in tutti i casi di percorsi ciclopedonali tanto connessi ad attività di trasformazione edilizia per fini edificatori urbani o agricoli, quanto conseguenti ad accordi con i privati ai sensi dell'art. 18 della L.R. n. 20/2000 anche se non connessi ad edificazione urbana o agricola per la realizzazione di strade poderali o interpoderali o di piste di esbosco che entrino a far parte del sistema dei collegamenti ciclopedonali.

10. Gli interventi, funzioni ed usi ammessi per tali infrastrutture sono quelli necessari ad attuare i percorsi ciclopedonali con i relativi elementi di arredo urbano, reti tecnologiche, segnaletica, pubblica illuminazione, attrezzature fisse, da precisare in sede di RUE e POC.

…omissis…

PSC - Norme Tecniche Strutturali

11. I parametri urbanistici ed edilizi e requisiti tipologici relativi a queste infrastrutture sono quelli precisati nel RUE sulla base dei seguenti criteri :

a) le piste ciclabili di nuova realizzazione è opportuno siano accompagnate da sistemazioni a verde quali siepi, siepi alberate, aiuole di piante tappezzanti, filari alberati e, ovunque le condizioni lo consentano, tali percorsi vanno allontanati e protetti dalle sedi veicolari;

…omissis…

g) le piste ciclabili devono avere una larghezza non inferiore a 2,50 mt affinché possano garantire il passaggio di biciclette nei due sensi. In presenza di punti singolari deve essere comunque garantita la larghezza di 2 mt;

h) le piste ciclabili devono essere di norma separate dalle carreggiate stradali da elementi fisici in rilievo o da opportuno dislivello. In questo secondo caso il percorso ciclabile dovrà essere adeguatamente raccordato nei punti di attraversamento delle carreggiate;

i) nei casi di attraversamenti carrabili della pista, oltre a garantire la continuità planialtimetrica delle superfici, si dovrà assicurare le segnalazioni di attraversamento mediante appositi segnali, garantendo comunque una adeguata visibilità dal veicolo in manovra verso la pista ciclabile.

12. I Piani attuativi ed i progetti unitari gli Ambiti per i nuovi insediamenti dovranno prevedere, in sede di POC, percorsi pedonali e ciclabili in sede propria distinti e separati dalla viabilità carrabile, preferibilmente in posizioni protette da schermi edilizi e/o vegetali, assicurando un efficace collegamento tra residenze, servizi e attrezzature, aree verdi e sedi di attività economiche e punti di connessione con la rete della viabilità (parcheggi) e del trasporto pubblico (fermate principali).

13. L'Amministrazione Comunale attua uno specifico programma di interventi per la realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali anche attraverso l'utilizzo, in forma convenzionata o previa acquisizione, di tratti di sentieri su suolo privato o demaniale, con particolare attenzione per il collegamento di località di interesse naturalistico - ambientale e storico-culturale, di attrezzature sportive e ricreative, di parchi urbani, di attrezzature collettive e di quartiere.

Nella PARTE II – CARATTERISTICHE DEGLI SPAZI PUBBLICI del RUE per quanto attiene al sistema della mobilità ciclopedonale vengono riportate le seguenti norme:

…omissis…

ART. 2/II PERCORSI CICLABILI

1. Per la definizione delle relative prestazioni, gli spazi dedicati al transito delle biciclette sono distinti dal Regolamento Edilizio in ragione del diverso presumibile loro uso prevalente: tracciati ciclabili per gli spostamenti necessari (piste ciclabili urbane) e tracciati ciclabili per il loisir e il tempo libero (piste ciclabili rurali).

2. I percorsi ciclabili sono generalmente costituiti da:

- carreggiate;
- intersezioni;
- fasce verdi di separazione/protezione dalle carreggiate carrabili (alberature, siepi, ecc.);
- altri elementi di separazione/protezione;
- pavimentazioni.

3. La realizzazione dei percorsi ciclabili deve essere incentivata al fine di favorire l'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto, individuando percorsi alternativi al transito veicolare.

4. Le piste ciclabili, qualora siano destinate ad un solo senso di marcia, devono avere larghezza minima di 1,50 m; le piste a due sensi di marcia devono avere larghezza minima di m 2,50, riducibili a 2,00 nelle zone storiche, e dovranno possibilmente essere separate o sopraelevate rispetto alla carreggiata degli autoveicoli, in modo da garantire la massima sicurezza per i ciclisti. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.

La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.

5. I nuovi tratti di piste ciclabili devono inserirsi nella rete complessiva individuata dagli strumenti urbanistici o comunque essere finalizzati all'accesso ai servizi pubblici o alle aree verdi.

…omissis…

9. Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato del Capoluogo o di collegamento con i centri abitati frazionali, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

a) piste ciclabili in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;

b) piste ciclabili su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;

c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale;

d) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;

e) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

…omissis…

5. CONDIZIONI DI FATTIBILITÀ ECONOMICO FINANZIARIA

Con specifico riferimento all'apposizione del vincolo espropriativo, gli Elaborati del POC stralcio sono integrati con un Elaborato predisposto, conformemente a quanto prescritto dall'articolo 10, comma 1, della L.R. n. 37/2002, indicante le aree interessate e i nominativi di coloro che risultano proprietari delle stesse secondo le risultanze dei registri catastali.

Il POC è quindi corredato da una relazione sulla fattibilità economica-finanziaria a cui si rimanda.

6. APPOSIZIONE DI VINCOLI ESPROPRIATIVI

Ai sensi dell'art. 8, comma 1, della LR 37/2002, il presente POC assume valore di "atto di apposizione di vincolo espropriativo" in quanto individua le aree sulle quali apporre un vincolo urbanistico finalizzato all'acquisizione coattiva di beni immobili destinati alla realizzazione di opere pubbliche.

L'elenco delle aree interessate con i relativi nominativi dei proprietari costituisce parte integrante del POC.

La dichiarazione di pubblica utilità avverrà contestualmente all'approvazione dei progetti definitivi, ai quali verranno allegati i piani particellari contenenti l'esatta quantificazione delle superfici da espropriare.

Con specifico riferimento all'apposizione del vincolo espropriativo, gli Elaborati del POC stralcio sono integrati con un Elaborato predisposto, conformemente a quanto prescritto dall'articolo 10, comma 1, della L.R. n. 37/2002, indicante le aree interessate e i nominativi di coloro che risultano proprietari delle stesse secondo le risultanze dei registri catastali.

Con riferimento agli estratti catastali di cui alle grafiche T03 e T04 di cui sopra si rimanda al Piano Particellare degli Asservimenti allegato al progetto definitivo/esecutivo.

7. ELENCO TAVOLE

Tavole POC Stralcio

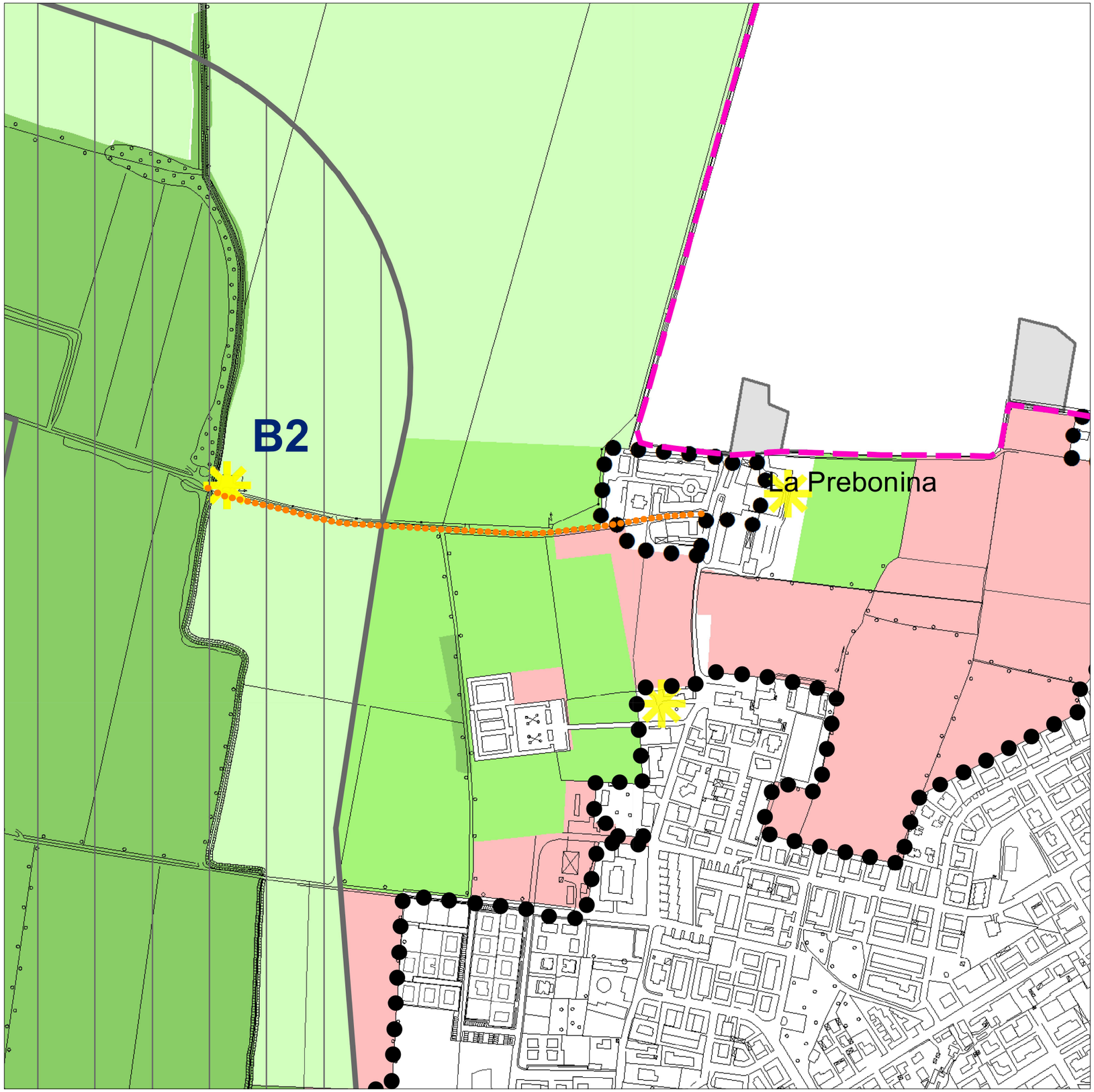
Tavola n. 1: Ambito T03 – La Prebonina
Tavola n. 2: Ambito T04 – Rossia.
Tavola n. 3: Ambito T05 – Caratta Gerra.

Tavole Vincoli e Rispetti: Inquadramento del percorso in progetto nelle tavole allegate all'elaborato Analisi dei vincoli:

Tavola n. 1 La Prebonina: PSC 02 Aspetti condizionanti. Tutele.
Tavola n. 2 Rossia: PSC 02 Aspetti condizionanti. Tutele.
Tavola n. 3 Caratta Gerra: PSC 02 Aspetti condizionanti. Tutele.
Tavola n. 4 La Prebonina: PSC 03 Aspetti condizionanti. Rispetti.
Tavola n. 5 Rossia: PSC 03 Aspetti condizionanti. Rispetti.
Tavola n. 6 Caratta Gerra: PSC 03 Aspetti condizionanti. Rispetti.

8. ELABORATI DEL PIANO OPERATIVO COMUNALE STRALCIO

Relazione illustrativa
Tavole POC Stralcio
Analisi dei vincoli
Relazione di fattibilità economico finanziaria
Relazione Particellare
Piano particellare degli Asservimenti
Valsat, Rapporto ambientale
Valsat, Sintesi non tecnica
Valutazione di Incidenza
Relazione di compatibilità geologica

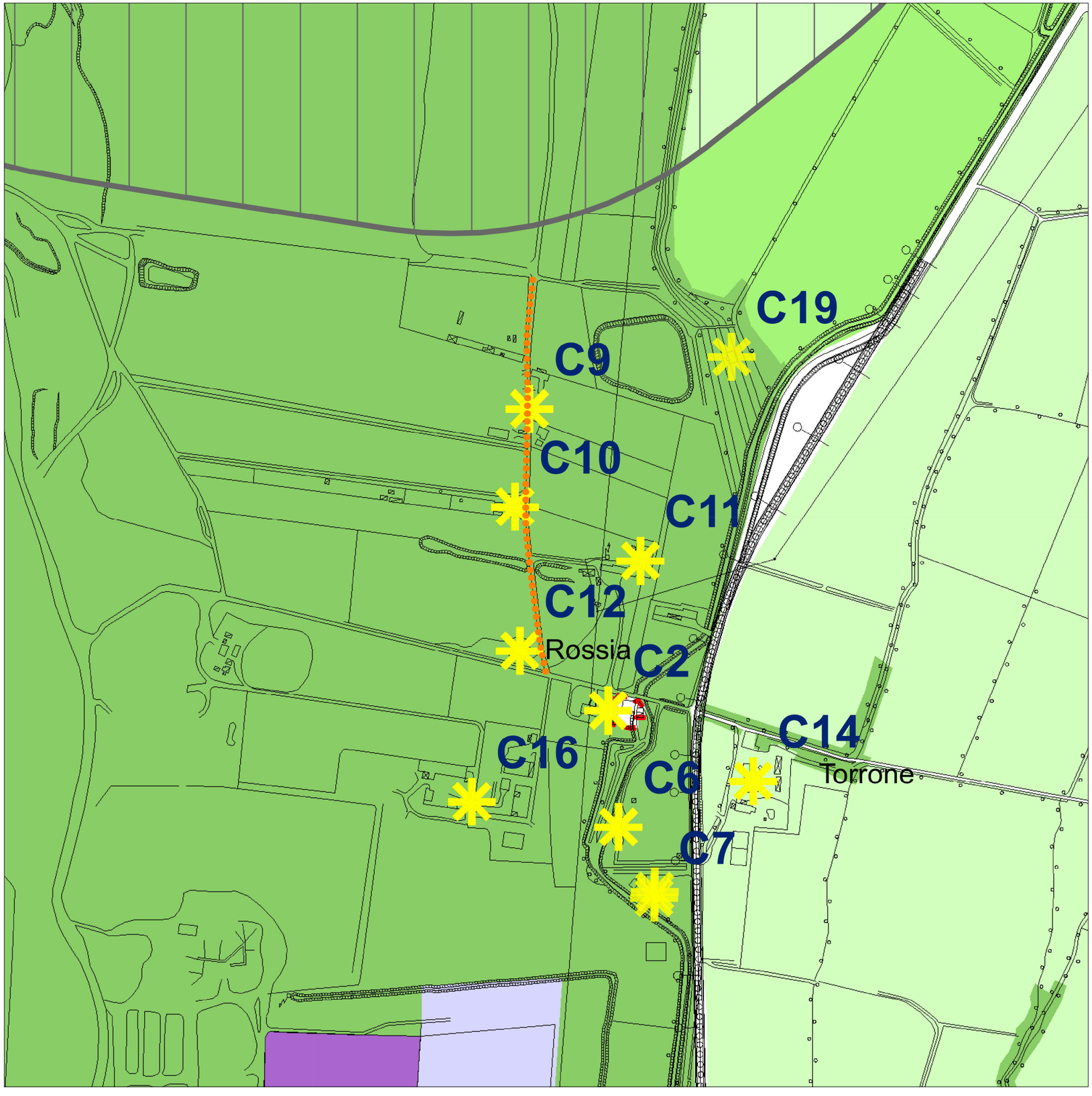


LEGENDA

- Territorio urbanizzato
- Ambiti per nuovi insediamenti
- Impianti fissi di lavorazione inerti (art. 14/IV)
- Area per la raccolta e trattamento inerti da demolizione (art. 14bis/IV)
- Insediamenti Rurali
- Insediamenti in zona agricola di rilevante interesse storico
- Aree di valore naturale e ambientale (art. 35/IV)
- Ambiti agricoli periurbani (art. 26/IV)
- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 21/IV)
- Area di rispetto e servitù militare (art. 49/IV)
- Zona di tutela della struttura centuriata. Ambiti con elementi diffusi
- Confini comunali
- Territorio urbanizzato extracomunale

Percorso ciclopedonale di cui al Piano Regionale Investimenti 2021-2023
Parco Regionale Fluviale del Trebbia.
Tratto oggetto di vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità.

POC Stralcio 2023
TAV. 1
Ambito T03 - La Prebonina

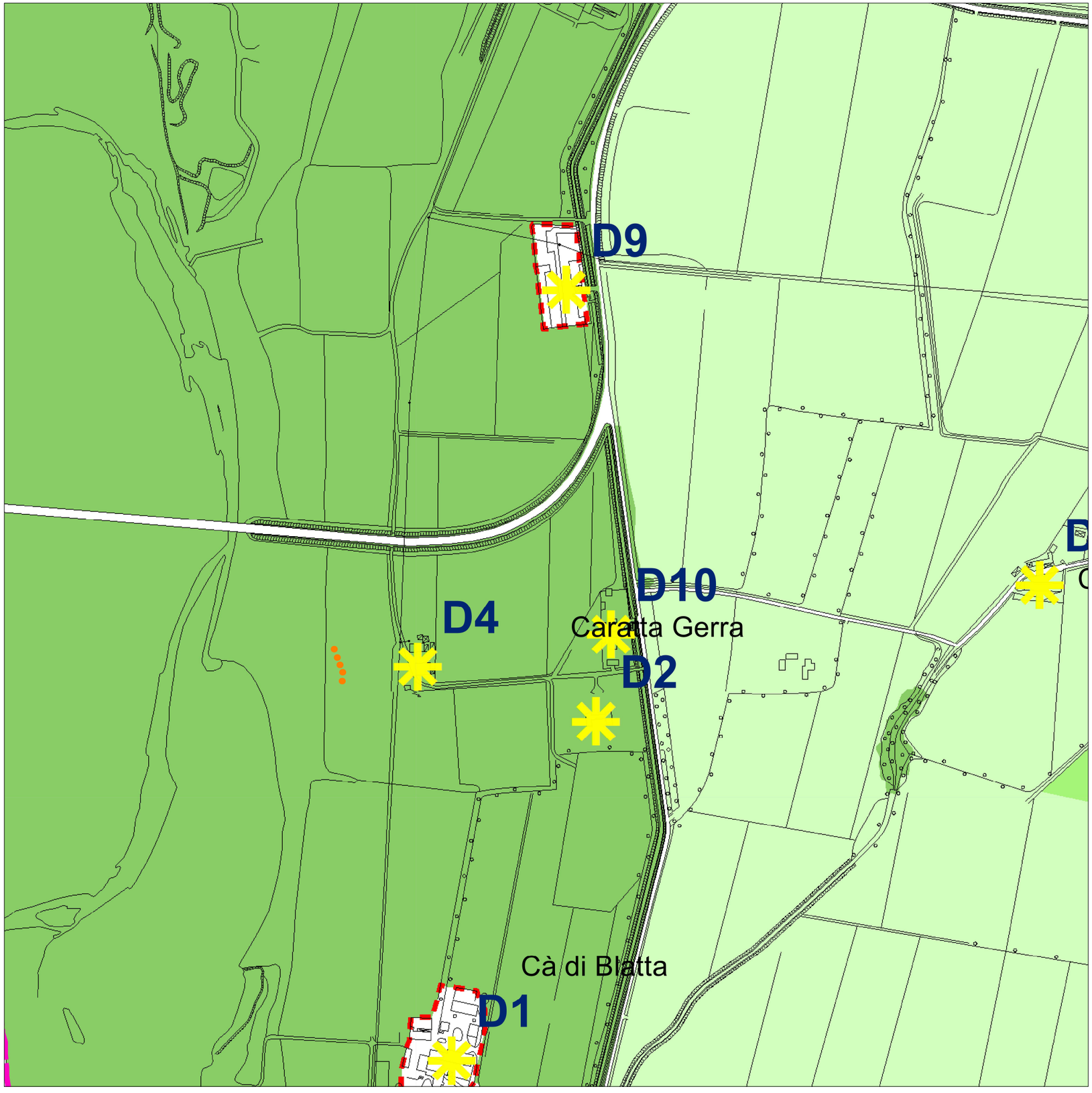


LEGENDA

- Territorio urbanizzato
- Ambiti per nuovi insediamenti
- Impianti fissi di lavorazione inerti (art. 14/IV)
- Area per la raccolta e trattamento inerti da demolizione (art. 14bis/IV)
- Insediamenti Rurali
- Insediamenti in zona agricola di rilevante interesse storico
- Aree di valore naturale e ambientale (art. 35/IV)
- Ambiti agricoli periurbani (art. 26/IV)
- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 21/IV)
- Area di rispetto e servitù militare (art. 49/IV)
- Zona di tutela della struttura centuriata. Ambiti con elementi diffusi
- Confini comunali
- Territorio urbanizzato extracomunale

Percorso ciclopedonale di cui al Piano Regionale Investimenti 2021-2023
Parco Regionale Fluviale del Trebbia.
Tratto oggetto di vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità.

POC Stralcio 2023
TAV. 2
Ambito T04 - Rossia



LEGENDA

- Territorio urbanizzato
- Ambiti per nuovi insediamenti
- Impianti fissi di lavorazione inerti (art. 14/IV)
- Area per la raccolta e trattamento inerti da demolizione (art. 14bis/IV)
- Insediamenti Rurali
- Insediamenti in zona agricola di rilevante interesse storico
- Aree di valore naturale e ambientale (art. 35/IV)
- Ambiti agricoli periurbani (art. 26/IV)
- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 21/IV)
- Area di rispetto e servitù militare (art. 49/IV)
- Zona di tutela della struttura centuriata. Ambiti con elementi diffusi
- Confini comunali
- Territorio urbanizzato extracomunale

Percorso ciclopedonale di cui al Piano Regionale Investimenti 2021-2023
Parco Regionale Fluviale del Trebbia.
Tratto oggetto di vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità.

POC Stralcio 2023
TAV. 3
Ambito T05 - Caratta Gerra

GRUPPO DI LAVORO

DOTT. GEOL. MARCO ROGNA

DOTT. ARCH. ALESSANDRO GALLUPPI

DOTT. ARCH. ROBERTO ZILIANI

APRILE 2023