

NUOVA LINEA TORINO LIONE - NOUVELLE LIGNE LYON TURIN
PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE - PARTIE COMMUNE FRANCO-ITALIENNE

LOTTO COSTRUTTIVO 1 / LOT DE CONSTRUCTION 1
CANTIERE OPERATIVO 02C/CHANTIER DE CONSTRUCTION 02C
RILOCALIZZAZIONE DELL'AUTOPORTO DI SUSÀ
DEPLACEMENT DE L'AUTOPORTO DE SUSE
PROGETTO ESECUTIVO - ETUDES D'EXECUTION
CUP C11J05000030001 - CIG 682325367F

ESPROPRI
GENERALI

RELAZIONE METODOLOGICA ESPROPRI, ASSERVIMENTI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE

Indice	Date/ Data	Modifications / Modifiche	Etabli par / Concepito da	Vérifié par / Controllato da	Autorisé par / Autorizzato da
0	30/04/2017	Première diffusion / Prima emissione	A. BENNA (-)	L.BARBERIS (MUSINET Eng.)	C.GIOVANNETTI (MUSINET Eng.)
A	31/08/2017	Revisione a seguito commenti TELT Révision suite aux commentaires TELT	A. BENNA (-)	L.BARBERIS (MUSINET Eng.)	C.GIOVANNETTI (MUSINET Eng.)

1	0	2	C	C	1	6	1	6	7	O	O	A	0	O	G	
Lot Cos. Lot.Con.	Cantiere operativo/ Chantier de construction		Contratto/Contrat				Opera/Oeuvre		Tratto Tronçon	Parte Partie						

E	G	N	R	E	3	2	0	0	A
Fase Phase	Tipo documento Type de document		Oggetto Objet	Numero documento Numéro de document			Indice Index		

I PROGETTISTI/LES DESIGNERS



Dott. Arch. Corrado GIOVANNETTI
Albo di Torino
N° 2736

SCALA / ÉCHELLE

-

L'APPALTATORE/L'ENTREPRENEUR

IL DIRETTORE DEI LAVORI/LE MAÎTRE D'ŒUVRE

SOMMAIRE / INDICE

1. INTRODUZIONE	3
2. RIFERIMENTI NORMATIVI.....	3
3. ORGANIZZAZIONE DEGLI ELABORATI	3
4. LE MAPPE CATASTALI.....	4
5. LA GEOREFERENZIAZIONE	4
6. LE TAVOLE GRAFICHE DEL PIANO PARTICELLARE.....	5
6.1 Il quadro di unione comunale	5
6.2 La simbologia dei titoli di occupazione.....	5
6.3 La creazione delle tavole di piano particellare	6
6.4 I criteri adottati nell'individuazione delle aree di occupazione	7
6.5 L'individuazione delle fasce di rispetto	9
6.6 La campitura delle aree di occupazione.....	9
6.7 La numerazione delle particelle del piano particellare	10
7. LE VISURE CATASTALI.....	10
8. L'ELENCO DITTE.....	10

1. Introduzione

Gli interventi contenuti nel presente progetto esecutivo riguardano la realizzazione delle opere necessarie per lo spostamento dei manufatti e delle attività interferite dalla Nuova Linea Torino Lione nella piana di Susa nella zona dell'esistente autoporto il cui progetto definitivo è stato approvato con la Delibera CIPE n. 19 del 20 febbraio 2015 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 6 agosto 2015.

Le opere in progetto riguardano la ricollocazione in comune di San Didero (TO) e, in piccola parte in comune di Bruzolo (TO), dei manufatti e servizi attualmente presenti nell'area dell'autoporto di Susa unitamente ai necessari collegamenti all'Autostrada A32 e alla viabilità ordinaria.

Il sito individuato è adiacente all'autostrada A32 in direzione Nord, è ubicato in prossimità di un canale idraulico (canale N.I.E.) e si sviluppa per una superficie complessiva di circa mq. 68.000. Il collegamento alla viabilità esistente sarà garantito sia mediante un nuovo accesso all'autostrada A32 sia mediante la realizzazione di una rotatoria sulla SS 25 del Moncenisio.

Sia le opere definitive, sia quelle temporanee, interferiranno con la viabilità e con sopra sotto servizi esistenti che dovranno essere spostati determinando occupazioni di nuove aree.

Tutte le occupazioni determinate dalla realizzazione di dette opere ed installazioni di cantiere sono state già rappresentate sul progetto definitivo approvato con la predetta delibera CIPE. Gli elaborati espropriativi del presente progetto esecutivo contengono solamente le modeste differenze derivanti dal passaggio tra la progettazione definitiva e quella esecutiva e saranno rappresentate sui fogli catastali suddivise per tipologia di occupazione (definitiva, temporanea, ecc.) e per tipologia di destinazione (Autoporto, viabilità autostradale, ecc.).

2. Riferimenti normativi

Le principali parti normative e giurisprudenziali in materia espropriativa cui fare riferimento sono:

- DPR 327/2001 e s.m.i. - Testo Unico delle Espropriazioni.
- Sentenza della Corte Costituzionale n. 348 del 24 ottobre 2007 (dichiarazione di incostituzionalità dei commi 1 e 2 dell'art. 37 DPR 327/2001 e successivo adeguamento normativo con legge 244/2007 art. 2 comma 80).
- Sentenza della Corte Costituzionale n. 181 del 10 giugno 2011 (modifiche all'art. 40 DPR 327/2001).
- Sentenza della Corte Costituzionale n. 338 del 22 dicembre 2011 (dichiarazione di incostituzionalità del comma 7 dell'art. 37 DPR 327/2001).

3. Organizzazione degli elaborati

A causa della complessità dell'opera e dei suoi complementi ed in considerazione del fatto che le aree necessarie per la risoluzione dei sopra-sotto servizi interferiti e l'installazione dei cantieri saranno necessarie fin da subito, gli elaborati espropriativi conterranno in un unico documento tutte le aree necessarie ordinatamente suddivise per titoli di occupazione, intendendosi per "titolo" la destinazione finale dei sedimi interessati (Sede autoporto, Viabilità autostradale, Altre viabilità, Opere a Verde, ecc.).

4. Le mappe catastali

Le mappe catastali utilizzate come supporto di base per la stesura delle tavole del piano particellare sono state reperite presso l'Agenzia del Territorio di Torino direttamente in formato digitale nel mese di maggio 2012 e verificate a maggio 2017.

Tale cartografia è poi stata trasferita su Autocad con specifici criteri suddividendo le varie entità (linee di particelle, linee di fabbricati, corsi d'acqua, strade ecc.) in layer precostituiti nel file prototipo.

5. La georeferenziazione

Le mappe catastali sono rappresentate in un sistema di coordinate locali (Cassini – Soldner) dove l'origine ($X=0$ e $Y=0$) è diversa per ogni comune (normalmente coincidente con la sommità del campanile della chiesa principale) e i vertici delle particelle sono stati determinati con misurazioni eseguite con l'ausilio di squadro agrimensore e canna metrica alla fine del 1800, in seguito aggiornate con misurazioni collegate a riferimenti locali quali termini lapidei, spigoli di fabbricati ecc. Tali misurazioni, inizialmente trascritte su "abbozzi di campagna", sono poi state trasferite, normalmente in scala 1:1500 per la zona della provincia di Torino, su "canapine" della dimensione circa di un A0. Queste "canapine", nel tempo aggiornate, sono ancora oggi gli unici supporti dai quali è possibile ricavare legalmente la geometria delle proprietà fondiarie ai fini dell'individuazione delle parti del territorio da includere nei provvedimenti di esproprio, asservimento, occupazione temporanea per la realizzazione delle opere pubbliche.

In tempi recenti, con l'avvento dell'informatica, queste "canapine" sono state digitalizzate creando una copia identica in formato digitale che ha sostituito quella cartacea. Ovviamente per garantire la corretta cronistoria dei passaggi amministrativi tale operazione non ha determinato modifiche rispetto alla copia cartacea né ha apportato miglioramenti alla rappresentazione del territorio.

Pertanto ogni comune ha una propria origine e il territorio, essendo rappresentato in scala 1:1500; è stato suddiviso su più fogli di mappa contigui i cui confini esterni, già all'impianto delle mappe stesse, non coincidono con quelli dei fogli confinanti. Allo stesso modo non trovano coincidenza neppure i confini tra i comuni.

Contrariamente la cartografia utilizzata per la progettazione delle opere deriva da misurazioni rigorose e quindi garantisce un ottimo livello di precisione nella rappresentazione del territorio.

Le mappe catastali, dunque, sono state realizzate verso la fine del 1800 ed aggiornate fino ai giorni nostri, mentre la cartografia di progetto è stata realizzata in epoca recente, le prime sono espresse in coordinate locali (ogni comune è espresso in un suo riferimento cartesiano) mentre la seconda è espressa in coordinate generali (es. gauss boaga). Per questi motivi non è realizzabile una sovrapposizione perfetta delle due cartografie ma solo la migliore possibile da conseguire in particolare nelle zone su cui insiste l'opera pubblica.

È stato pertanto necessario rototraslare le mappe catastali sulla cartografia progettuale in modo da ottenere l'indispensabile sovrapposizione tra le due cartografie. Tale operazione è stata eseguita secondo precisi criteri:

- individuazione di una serie di coppie di punti presenti sia sul progetto sia sulla mappa catastale;
- estrazione delle relative coordinate (per lo stesso punto sono state estratte le coordinate espresse sia nel sistema della cartografia progettuale sia in quello della cartografia catastale);
- ricerca del baricentro dei due sistemi di coordinate;
- calcolo delle coordinate baricentriche delle coppie dei punti prescelti;
- attraverso l'eliminazione delle coppie dei punti riportanti scarti quadratici medi elevati scelta dei punti da ritenersi affidabili;
- mediante tale procedura ed i noti calcoli di rototraslazione individuazione della miglior sovrapposizione tra la cartografia progettuale e quella catastale;
- collaudo finale e piccoli spostamenti atti a migliorare la sovrapposizione nelle parti di passaggio dell'opera

Poiché lo scopo della predetta operazione è quello di individuare nel modo più preciso possibile le porzioni delle particelle catastali interessate dalla realizzazione dell'opera, tale procedura è stata eseguita singolarmente per ciascuno dei fogli di mappa catastale interessati dal progetto con particolare attenzione alle zone su cui insisterà l'opera.

Per i motivi esposti si segnala che sono possibili scostamenti tra la rappresentazione del terreno catastale e quella fotogrammetrica diversi per ogni zona.

6. Le tavole grafiche del Piano Particellare

6.1 Il quadro di unione comunale

Considerata la particolarità dell'opera ed il suo sviluppo lungo il territorio è stato predisposto un quadro d'unione generale finalizzato ad indirizzare la ricerca della zona interessata composta da:

- asse di progetto in scala ridotta ed opere connesse;
- perimetro dei confini comunali e dei fogli catastali;
- indicazione delle squadrature delle singole tavole di piano particellare;

6.2 La simbologia dei titoli di occupazione

Ferma restando la georeferenziazione delle opere ed il loro ingombro, definiti ambedue dal progettista, è stato redatto il piano particellare secondo i seguenti "titoli" di occupazione che riprendono la prassi normalmente utilizzata nei progetti ferroviari:

- 1) aree da espropriarsi per il nuovo Autoporto;
- 2) aree da espropriarsi per la viabilità autostradale;
- 3) aree da espropriarsi per le altre viabilità;
- 4) aree da espropriarsi per le deviazioni dei canali irrigui e dei fossi esistenti;
- 5) aree da espropriarsi per sistemazioni e manufatti idraulici;
- 6) aree da espropriarsi per le sistemazioni ambientali;
- 7) aree da asservirsi per le reti impiantistiche (di elettrodotto, di fognatura, , ecc.);
- 8) aree da asservirsi per la viabilità poderale;
- 9) aree da occuparsi temporaneamente non preordinate all'esproprio.

Tuttavia la progettazione esecutiva ha determinato l'eliminazione di aree originariamente previste nonché la modifica della destinazione finale di altre (es: da occupazione temporanea nel progetto originario ad occupazione definitiva nel progetto di variante).

È stato quindi necessario redigere gli elaborati espropriativi tenendo anche conto della predetta situazione in modo da illustrare graficamente (piani particellari) ed analiticamente (elenchi ditte) le modifiche alle occupazioni originarie introdotte dalla variante.

Sono perciò stati inseriti i seguenti titoli di occupazione:

- 1) occupazioni definitive in variante
- 2) asservimenti in variante
- 3) occupazioni temporanee in variante
- 4) aree non più soggette ad occupazione definitiva
- 5) area non più soggetta ad asservimento
- 6) area non più soggetta ad occupazione temporanea

Tutte le nuove singole opere, o parti di esse, come definite dal progettista, sono state suddivise secondo i predetti titoli di occupazione ed opportunamente rappresentate nelle tavole di piano particellare per mezzo di campiture eseguite mediante apposita retinatura colorata la cui legenda è riportata nelle singole tavole di piano particellare.

Ai fini di una corretta lettura delle proprietà catastali si evidenzia che le particelle appartenenti a soggetti speciali (Demanio, Strade, Acque Pubbliche, ecc.) sono state campite con retinature specifiche ed in particolare:

- in colore verde oliva le strade pubbliche e le aree riconducibili al Demanio ramo strade e all'ANAS;
- in colore celeste le acque pubbliche;
- in colore rosa pallido le particelle riconducibili al Demanio ramo Ferrovie e a RFI;
- in colore crema le particelle appartenenti al Patrimonio dello Stato.

Tali campiture determinano i confini oltre i quali l'esproprio non dovrà eseguirsi poiché le proprietà delle aree così individuate sono già appartenenti ad enti pubblici. Per l'occupazione o per l'acquisizione delle stesse si dovrà procedere, secondo il tipo di occupazione e dell'utilità pubblica prevalente, o con specifici provvedimenti amministrativi (sdemanializzazione / demanializzazione) o attraverso convenzionamenti.

Per differenziare anche graficamente le occupazioni da eseguirsi sulle aree di proprietà di soggetti speciali rispetto a quelle da eseguirsi su aree di proprietà privata è stato utilizzato un retino al posto di una campitura piena in modo da mantenere visibile la campitura di riferimento che identifica il tipo di soggetto proprietario (ANAS, RFI, ecc.).

6.3 La creazione delle tavole di piano particellare

Per le ragioni esposte nel precedente paragrafo 4 – La georeferenziazione, ogni tavola di piano particellare è costituita da uno o più fogli di mappa catastale. Essa inizia e termina con un confine di foglio catastale e contiene solo fogli catastali appartenenti allo stesso comune. Nell'ambito di una stessa tavola di piano particellare è stata eseguita una "mosaicatura" dei fogli di mappa cioè sono state corrette le linee di contatto tra un foglio e quelli confinanti. Al fine di limitare la modifica delle superfici catastali delle singole particelle, tale operazione è stata eseguita in modo da eliminare il minor numero di linee costituenti le particelle stesse, agendo solo sulle strade e/o i corsi d'acqua che generalmente coincidono con i confini dei fogli.

Questa operazione viene svolta a causa dell'imprecisa rappresentazione grafica dei confini dei fogli catastali che non sono tra loro coincidenti e con l'obiettivo di realizzare elaborati leggibili che non contengano sovrapposizioni di linee appartenenti a fogli differenti.

A causa dei metodi di formazione delle mappe catastali descritti al paragrafo 4, la superficie delle particelle misurata sui file rilasciati dall'Agenzie delle Entrate (superficie grafica) può non coincidere esattamente con la superficie riportata in visura (superficie nominale).

Pertanto l'individuazione delle superfici di occupazione riportate negli elenchi ditte è stata eseguita con le medesime procedure da utilizzarsi per la redazione dei frazionamenti catastali.

Più segnatamente tali procedure prevedono che la superficie grafica misurata sulle mappe catastali delle parti di particelle interessate dalle opere debba essere correlata al rapporto tra la superficie grafica dell'intera particella e la corrispondente superficie nominale (quella in visura).

Ne consegue che la superficie di occupazione indicata negli elenchi ditte potrà discostarsi in più o in meno rispetto alla superficie misurata graficamente nei file forniti dall'Agenzia delle Entrate di una quantità corrispondente alla tolleranza catastale.

Per quanto possa occorrere si precisa che la prassi catastale, con riferimento all'art. 1538 del Codice Civile, considera valida la superficie della visura (superficie nominale) quando la superficie misurata graficamente si discosta da quella nominale di un valore in più o in meno corrispondente ad un ventesimo della superficie nominale stessa.

Infine, si ricorda, che le superfici delle particelle interessate che saranno occupate definitivamente dalle opere potranno non coincidere esattamente con quelle indicate sugli elenchi ditte del progetto. Esse saranno quelle risultanti dal tipo di frazionamento redatto secondo la consueta prassi catastale e sulla base del rilievo topografico delle opere che effettivamente saranno realizzate.

A seguito di tale rilievo saranno nuovamente calcolate le superfici di occupazione di ogni singola particella secondo i disposti delle norme di rilievo catastale ed esse, seppur per quantità minime corrispondenti ad una ragionevole tolleranza, potranno discostarsi da quelle indicate negli elenchi ditte.

6.4 I criteri adottati nell'individuazione delle aree di occupazione

I contorni delle nuove opere (definitive e temporanee) sono stati prelevati direttamente dai file del progetto e quindi inseriti nei file di piano particellare contenenti le mappe catastali opportunamente georeferenziate secondo le indicazioni del paragrafo 4.

Tali contorni rappresentano l'elemento di riferimento per l'individuazione dei limiti delle aree di occupazione limiti che, generalmente, sono collocati lievemente oltre i predetti contorni per consentire l'esecuzione della manutenzione ordinaria.

Per una logica esigenza di uniformità, con la sezione italiana del collegamento (Chiusa San Michele - Settimo Torinese) sono stati adottati criteri analoghi a quelli già utilizzati da RFI - TAV sulla rete AC/AV realizzata od in corso di realizzazione, che comprende, ove possibile, la stipula di accordi-quadro e convenzioni con gli Enti Locali e le associazioni di categoria (*N.B. si evidenzia che la Delibera Regione Piemonte DGR 16/609 del 01/08/2005 di approvazione del Progetto Preliminare della tratta Nazionale, esplicitamente recita :*

“ si ribadisce la richiesta di adottare, anche nella realizzazione dell'opera in oggetto, i criteri stabiliti nelle “Linee Guida per gli indennizzi TAV ” del 22.7.88 sulla linea AC Torino – Milano. “”)

Tuttavia la particolare complessità dell'opera e la natura del territorio da questa attraversato hanno richiesto un maggior dettaglio nella definizione dei criteri di individuazione delle aree da occuparsi, e più in particolare:

- Per la sede in rilevato su muri dell'autostrada o dei suoi complementi il limite di esproprio sarà di mt. 3 dal piede del muro e comunque non inferiore ad una distanza necessaria per la corretta manutenzione;
- Per la sede in viadotto dell'autostrada il terreno sarà espropriato per una fascia di larghezza pari alla proiezione dell'impalcato, o dall'opera più esterna (es. fondazioni delle pile) più due strisce laterali di mt. 3.
- Per gli elettrodotti aerei è stata prevista una fascia di asservimento rispetto alla mezzeria dipendente dal voltaggio ed in particolare, per gli elettrodotti aerei:
 - per elettrodotti a 380 Kv. mt. 35,00 dalla mezzeria;
 - per elettrodotti a 130 Kv. mt 20,00 dalla mezzeria;
 - per elettrodotti a 15 Kv. mt. 15,00 dalla mezzeria;
 - per elettrodotti a bassa tensione mt. KK dalla mezzeria.per quelli interrati:
 - per elettrodotti a 380 Kv. mt. 3,00 dalla mezzeria di ciascuna terna;
 - per elettrodotti a 130 Kv. mt 2,00 dalla mezzeria di ciascuna terna;
 - per elettrodotti a 15 Kv. mt. 2,00 dalla mezzeria;
 - per elettrodotti a bassa tensione mt. 2,00 dalla mezzeria.

Ad opere eseguite sarà definita direttamente con gli Enti proprietari / gestori la dimensione finale della fascia di asservimento.

- Per le tubazioni interrate relative allo spostamento dei sottoservizi interferiti (fognatura, gas, telefoni, ecc.), è stata considerata, per tutte indistintamente, una fascia di asservimento pari a mt. 3,00 per parte rispetto alla mezzeria, oltre ad una fascia laterale di mt. 3,00 per parte in occupazione temporanea, oltre a quella prevista in asservimento, necessaria per le attività di cantiere. Successivamente allo spostamento degli impianti interferenti sarà definita direttamente con gli Ente proprietari / gestori la misura definitiva della fascia di asservimento. Fanno eccezione gli scatolari e le tubazioni di grandi dimensioni per le quali si prevede una fascia di asservimento corrispondente alla loro proiezione in pianta oltre a mt. 2,00 per parte. Rimane invece invariata la fascia di occupazione temporanea.
- I piani particellari contengono inoltre l'indicazione delle aree, anche esterne al contorno dell'opera ferroviaria, interessate da opere di mitigazione di impatto ambientale, che subiscono modifiche significative rispetto alla situazione preesistente e pertanto sono state previste in esproprio definitivo. Per le aree in esproprio è stata aggiunta una ulteriore fascia di mt. 1,50 necessaria per la manutenzione ordinaria;
- Sono state inserite nei piani particellari e nell'elenco ditte con il titolo di “occupazione temporanea” anche le seguenti tipologie di occupazione.
 - eventuali deviazioni provvisorie di strade o di canali irrigui;
 - aree su cui sono previsti cantieri e relativa viabilità;
 - aree di lavoro supplementari indispensabili per l'esecuzione delle opere;
 - eventuali aree interessate da sbancamenti e successivi riempimenti

La determinazione dei titoli di occupazione di ogni singola particella è avvenuta sia sulla base del tipo di opera indicato nel progetto (ferrovia, strade, opere di mitigazione, aree di cantiere ecc.) sia sulla base del proprietario catastale della particella considerata (soggetto privato, ente territoriale, demanio ecc.).

6.5 L'individuazione delle fasce di rispetto

L'art. 164 del Decreto Legislativo 12 aprile 2006 n. 163 indica quali norme devono applicarsi ai progetti delle infrastrutture richiamando l'allegato XXI del decreto medesimo.

In particolare l'art. 11 di detto allegato – Elaborati Grafici del Progetto Definitivo - al punto 2 n) prevede che il progetto definitivo debba contenere le “... *planimetrie stradali, ferroviarie e idrauliche con le indicazioni delle curve di livello, in scala non inferiore a 1:2.000 (1:1.000 per le tratte in area urbana). La planimetria dovrà contenere una rappresentazione del corpo stradale, ferroviario o idraulico, che dovrà essere rappresentato in ogni sua parte (scarpate, opere di sostegno, fossi di guardia, opere idrauliche, reti di recinzione, fasce di rispetto), allo scopo di determinare esattamente l'ingombro dell'infrastruttura ...*”.

Il successivo art. 13 – Piano Particellare di Esproprio prevede che “*Sulle mappe catastali sono altresì indicate le eventuali zone di rispetto o da sottoporre a vincolo in relazione a specifiche normative o ad esigenze connesse alla categoria dell'intervento. Vanno inoltre indicate le zone (per opere puntuali) o fasce (per opere a rete) di interesse urbanistico di pertinenza dell'opera.*”

Nel Piano Particellare di esproprio sono dunque rappresentate tali fasce secondo le seguenti modalità:

- con linea tratteggiata in colore marrone la fascia di rispetto della viabilità (Autostradale, Statale, Provinciale e Comunale) la cui ampiezza varia a seconda del tipo di strada e della loro posizione rispetto ai centri abitati. Il nuovo Codice della Strada prevede, fuori dai centri abitati:
 - mt. 60 per le autostrade;
 - mt. 40 per le strade extraurbane principali;
 - mt. 30 per le strade extraurbane secondarie;
 - mt. 20 per le strade locali;
 - mt. 10 per le strade vicinali.

Fuori dai centri abitati, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale:

- mt. 30 per le autostrade;
- mt. 20 per le strade extraurbane principali;
- mt. 10 per le strade extraurbane secondarie.

6.6 La campitura delle aree di occupazione

Sulle aree di occupazione come indicate dal progettista e definite da apposite polilinee, sono state inserite delle campiture colorate corrispondenti ai vari titoli di occupazione uniformemente alla metodologia utilizzata nella progettazione delle altre linee ferroviarie.

La suddivisione delle opere in titoli di occupazioni differente corrisponde anche ad una prima ipotesi della suddivisione delle proprietà dei vari sedimi su cui le opere stesse saranno realizzate.

La peculiarità dell'opera ha reso necessario l'inserimento di ulteriori titoli di occupazione rispetto a quelli normalmente utilizzati. La descrizione dei singoli titoli di occupazione è riportata al paragrafo 6.2 mentre i colori loro assegnati possono essere visionati sugli elaborati grafici.

6.7 La numerazione delle particelle del piano particellare

Al fine di permettere un'agevole consultazione dei dati riguardanti le occupazioni, è stato assegnato, ad ogni particella catastale occupata dalle opere in progetto ed appartenente alla stessa ditta catastale, un "Numero di Piano" progressivo che rimanda, per la consultazione dei dati, ai volumi degli Elenchi Ditte di cui si dirà in seguito.

Tale numero di piano è quindi stato inserito sia negli elaborati del Piano Particellare sia negli Elenchi Ditte e rappresenta l'insieme delle particelle catastali interessate dalle opere appartenenti alla medesima ditta catastale.

7. Le visure catastali

A seguito dell'individuazione delle particelle interessate dalle occupazioni sono state eseguite le relative visure catastali per determinarne i dati identificativi (intestazione, superficie, redditi ecc.). Tali visure sono state eseguite a maggio 2017, inizialmente presso il Nuovo Catasto dei Terreni e, ove necessario, presso il Nuovo Catasto Edilizio Urbano.

Per quanto possa occorrere si ricorda che il DPR 327/2001 – Testo Unico sugli Espropri prevede, al comma 2 dell'art. 3, che tutti gli atti della procedura espropriativa sono disposti nei confronti del soggetto che risulti proprietario secondo i registri catastali.

8. L'elenco ditte

Tutte le informazioni riguardanti le visure catastali come controllate con le procedure evidenziate al precedente paragrafo 7, nonché quelle relative alle informazioni sulle superfici delle aree da occuparsi suddivise per i relativi titoli di occupazione sono riassunte nelle tabelle dell'Elenco Ditte.

In tale elenco sono riportati per ogni ditta catastale intestata:

- il numero d'ordine della ditta;
- il numero di piano associato nelle tavole grafiche di piano particellare;
- la provincia ed il comune della particella interessata;
- i dati catastali delle particelle occupate;
- il dettaglio delle superfici delle aree da occupare (ferrovia, opere idrauliche ecc.);