

lavoro

**Prolungamento di Via Franklin
tra SP72 Parma-Mezzani
e SP62R della Cisa**

fase
progettuale

**PROGETTO DI FATTIBILITA'
TECNICO - ECONOMICA**

elaborato

**STUDIO PREVISIONALE DI
IMPATTO ACUSTICO
Controdeduzioni**

progettisti

DOTT. ING. MARCO PEDRINI
Via Pelacani 5 - Parma
mail info@pedrinistudio.it
tel. 0521 499309

DOTT. ING. MARCO PETROLINI
via Sandro Pertini 12/a - Parma
mail info@petrolinistudio.it
tel. 0521 463882

DOTT. ING. CRISTIAN BOTTI
Via Pizzolese 2 - Parma
mail cristianbotti@gmail.com
tel. 0521 1581838

DOTT. ING. Iunior MATTEO CHIONNA
CASTELLI GADOLINI
Strada Due Castagne 33 – Parma
mail mchionna87@gmail.com
tel. 345 9000716

Prima emissione

MARZO 2026

Dimensione

A4

Elaborato n°

B.09a

Via Cotti, 13 - 43035 San Michele Tiorre - Felino (PR)

Tel. 0521-336192 E-mail info@studiomac.it

Spett.le Comune di Parma
SETTORE OPERE PUBBLICHE
S.O. Lavori Pubblici ed Attuazione PNRR
Largo Torello de' Strada, 11/A
43121 Parma (PR)

Spett.le ARPAE Emilia-Romagna
Servizio Territoriale
PARMA
Via Spalato, 2
43123 Parma (PR)
c.a. Dott. Matteo Olivieri

Oggetto: TRASMISSIONE COMUNICAZIONE IN RIFERIMENTO ALLA RICHIESTA CHIARIMENTI ARPAE (Prot. 05/11/2025.0315926.E - Rif. Arpae PG 172223 del 30/09/2025 - Sinadoc 11923/2025) - MATRICE RUMORE PROLUNGAMENTO DI VIA FRANKLIN, TRA LA SP PARMA - MEZZANI E LA SP 62R, IN SOSTITUZIONE DEL SOGGETTO ATTUATORE INADEMPIENTE (OBIETTIVO COMPLETAMENTO OPERE DI URBANIZZAZIONE E NUOVI INTERVENTI) (CUP I97H21006950005 - CUI L00162210348202100006) - Procedimento Unico ex art. 53 della L.R. 24/2017

Il sottoscritto Dott. Geol. Luca Calzolari, nato a Parma il 7 luglio 1971, (c.f. CLZLCU71L07G337R) residente in via Cotti, 13 a San Michele Tiorre, località Felino (PR), Tecnico Competente in Acustica Ambientale (Det. Dir. Provincia n° 3662 del 6 ottobre 2006, Iscr. Reg. RER 00099, Iscr. Naz. 5146), in relazione agli studi prodotti ed alle richieste pervenute comunica quanto segue:

- la taratura del modello utilizzato è stata realizzata con misure dirette di durata superiore a 24 ore, per ciascuna delle infrastrutture viarie considerate significative per il progetto (SP72, Strada Pedrignano, Strada Chiozzola e Via Caduti del Lavoro);
- l'utilizzo del software Citymap per la modellazione dello stato di fatto, così come per quello di progetto, prevede la correlazione tra il traffico veicolare, con la tipologia dei mezzi e le modalità di percorrenza, rispetto alle emissioni acustiche dell'infrastruttura nel tratto considerato;
- i volumi di traffico considerati dal software per lo stato di fatto sono stati verificati con una rilevazione semplificata dei flussi di traffico [parzialmente presidiata (solo alcuni periodi della giornata), rilevazioni solo diurne] operata in tutti e quattro i tratti stradali;
- il raffronto ha permesso di accertare una sostanziale coerenza del modello ottenuto dal software, con una leggera sottostima del traffico veicolare presente ^(*);
- per quanto riguarda il flusso di traffico atteso sulla nuova infrastruttura ci si è rifatti PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) 2025-2035 del Comune di Parma, adottato con Delibera di Giunta Comunale n° 117 del 2 aprile 2025 e di cui si riporta un estratto (Allegato 1). Nel Piano il nuovo tratto viario considera 311 U-Auto equivalenti nel periodo di punta antimeridiano (PA), compreso tra le 7:30 e le 9:30. Questo dato equivale ad un flusso orario complessivo (est-ovest) di circa 156 auto-equivalenti/ora per le ore di punta;

^(*) NOTA: la sottostima del software è probabilmente legata ai modelli di automezzi considerati, con modelli datati e quindi maggiormente emissivi.

Via Cotti, 13 - 43035 San Michele Tiorre - Felino (PR)

Tel. 0521-336192 E-mail info@studiomac.it

- nell'implementazione del modello di calcolo da noi realizzato per lo stato di progetto, il flusso di traffico è stato considerato pari a 180 auto equivalenti/ora e quindi decisamente superiore rispetto alle previsioni del PUMS;
- in merito alle cautele assunte nella valutazione dei risultati derivanti dal modello previsionale realizzato, si vuole sottolineare come le verifiche siano state operate tra lo scenario in progetto ed i limiti di zona, senza considerare le fasce di rispetto della nuova infrastruttura in progetto;
- le verifiche operate rispetto ai limiti di zona hanno evidenziato per lo stato di progetto un delta sempre superiore ai 3dB, che corrisponde ad un raddoppio dei flussi di traffico e quindi con un cospicuo margine a favore di sicurezza.

Il sottoscritto spera di avere esaurientemente argomentato in merito alle richieste ricevute. Restando a disposizione per gli eventuali approfondimenti in materia di emissioni acustiche (matrice rumore) che dovranno eventualmente essere condotti nel corso della fase esecutiva del progetto, si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.

San Michele Tiorre, lì 7 gennaio 2026



Dott. Geol. Geom. Luca Calzolari

Tecnico competente in acustica ambientale

(ai sensi art. 2 Legge 26 ottobre 1995, n. 447)

Provincia di Parma Determina Dirigente n. 3662 del 6/10/2006

Iscr. Reg. RER 00099 Iscr. Naz. 5146

Via Cotti, 13 - 43035 San Michele Tiorre - Felino (PR)

Tel. 0521-336192 E-mail info@studiomac.it

ALLEGATO 1

***Sintesi elementi del PUMS 2025-2035 del Comune di Parma
(Piano Urbano della Mobilità Sostenibile)
Adottato con Delibera di Giunta Comunale n° 117 del 2 aprile 2025***

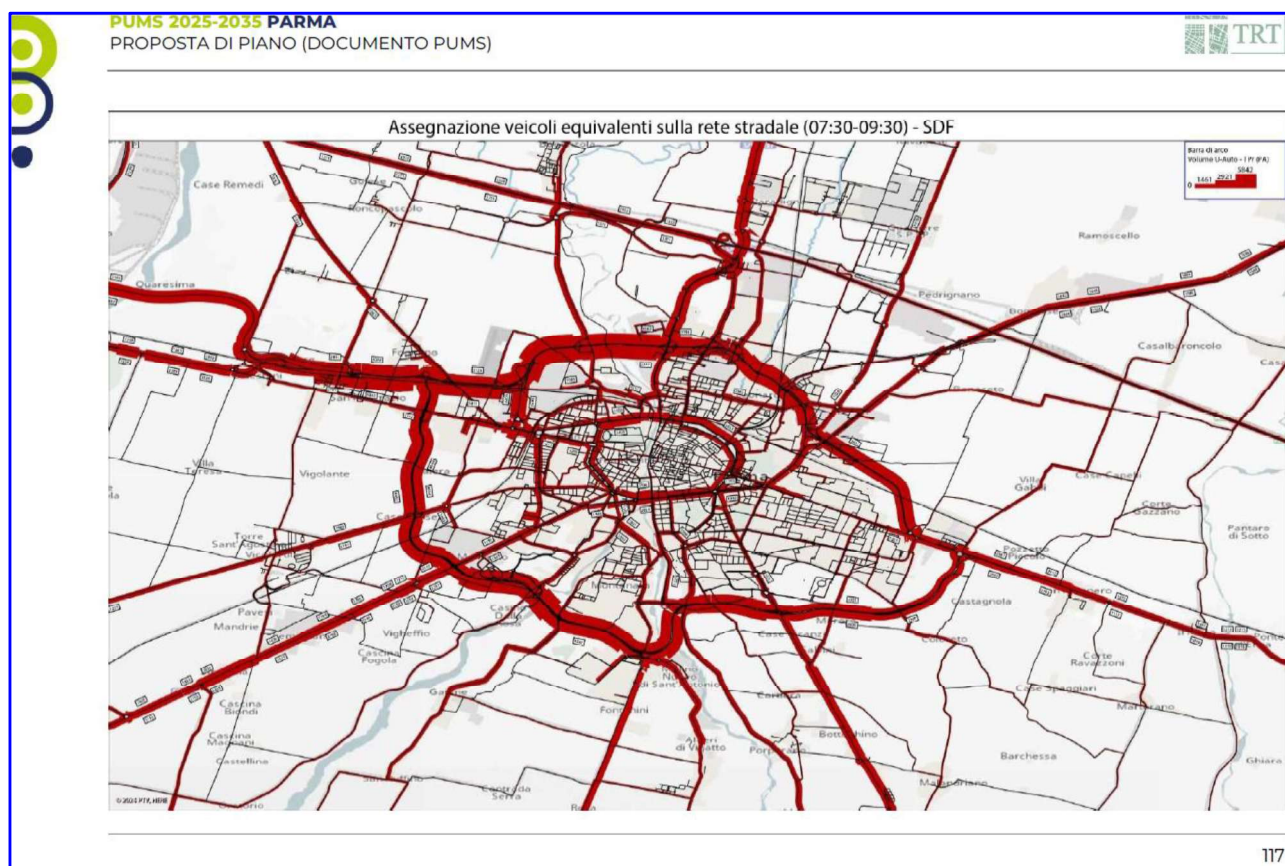
Estratto Proposta di Piano (Documento PUMS) – Febbraio 2025**Flussogrammi rete stradale**

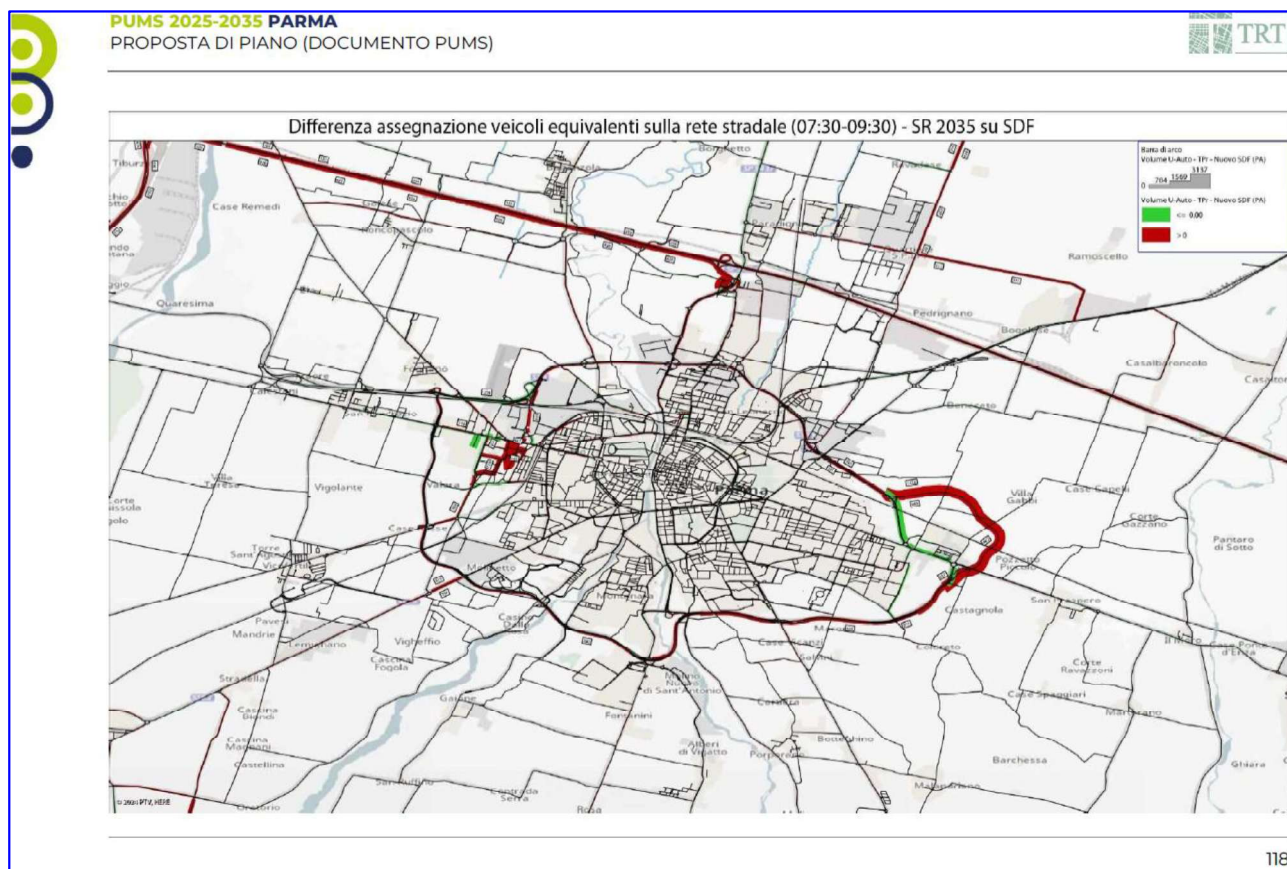
Di seguito si riportano le tavole relative ai risultati dell'assegnazione sulla rete stradale della mobilità privata motorizzata allo stato di fatto (anno base 2023) e la sua evoluzione nello Scenario di Riferimento simulato all'orizzonte temporale del Piano (2035), quest'ultima rappresentata in termini di variazione dei flussi rispetto allo stato di fatto.

La quantità di spostamenti riferiti alla mobilità veicolare oggetto di assegnazione riguarda, evidentemente, solo una parte degli spostamenti complessivamente stimati, ovvero quelli che afferiscono alla quota modale dei mezzi privati, cioè quegli spostamenti che continuano a essere effettuati con l'auto o la moto (e con i veicoli commerciali) a seguito dell'implementazione delle misure dello scenario simulato.

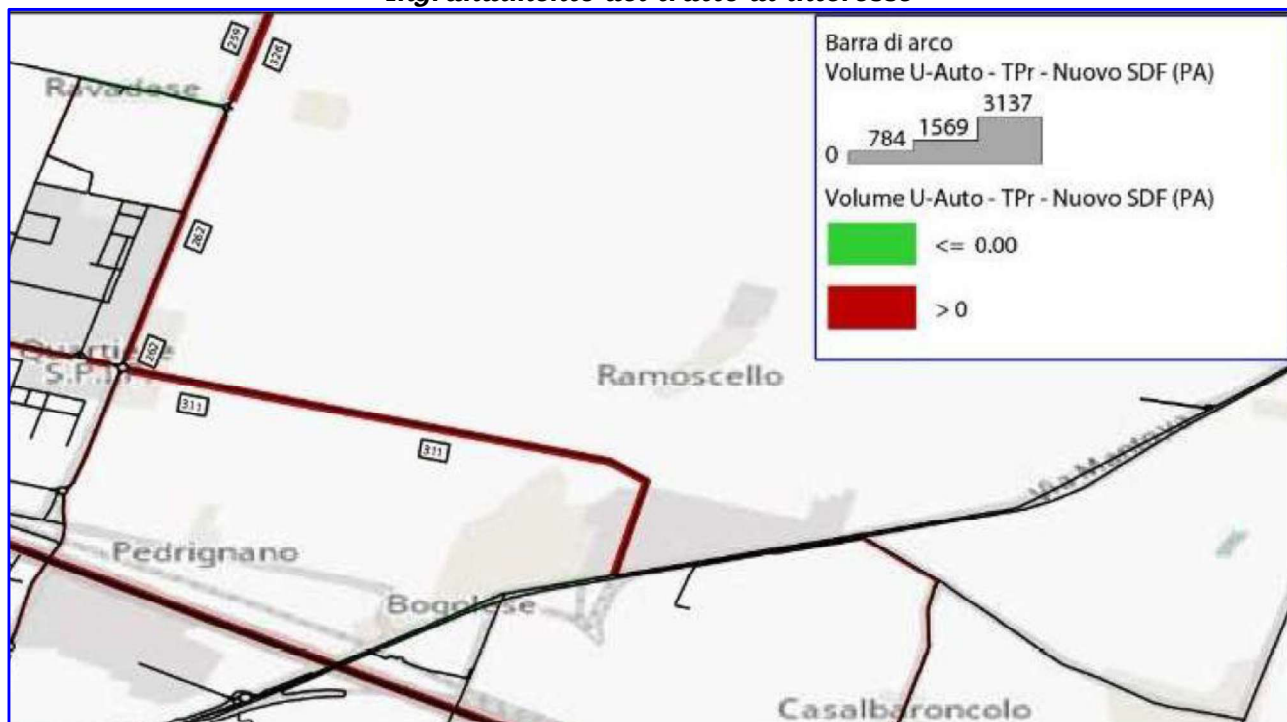
Nello Scenario di Riferimento, in particolare, è possibile apprezzare:

- lo spostamento dei flussi veicolari sulla nuova viabilità a chiusura dell'anello delle tangenziali, sul lato orientale della città, con il conseguente decremento del traffico sui brevi tratti più prossimi alla via Emilia (da nord e da sud) e sulla via Emilia stessa tra le due rotatorie;
- un incremento dei flussi in corrispondenza della zona Crocetta, a seguito della realizzazione delle previsioni insediative relative al Piano Urbanistico Attuativo (PUA) ivi localizzato;
- una maggiore attrattività del casello autostradale A1 di Parma, con particolare riferimento alla carreggiata proveniente da Milano, conseguente all'apertura della nuova autostrada TiBre nel tratto completo tra Parma e Verona (già prevista nel quadro programmatico sovraordinato);
- un generalizzato maggiore utilizzo dell'intero sistema delle tangenziali di Parma;
- una sostanziale stabilità dei flussi sulla rete stradale urbana, interna al centro abitato.





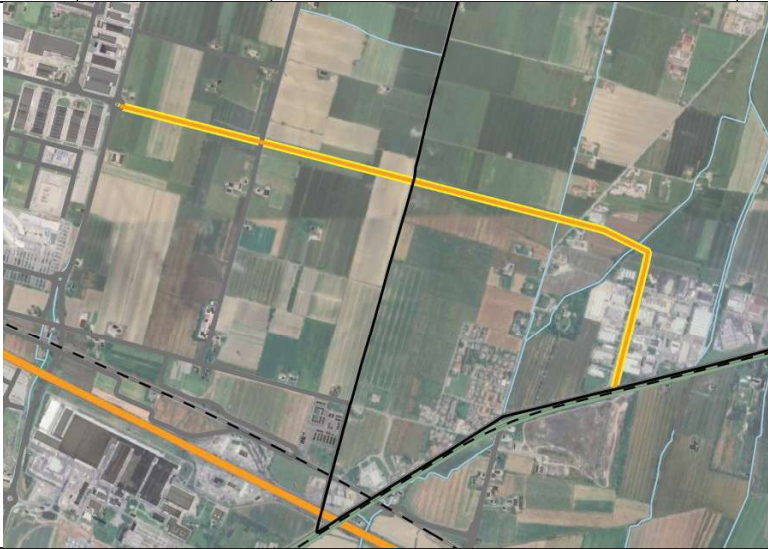
Ingrandimento del tratto di interesse





Dettaglio degli scenari

	N.	MACROAMBITO	AMBITO DELL'INTERVENTO	DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO	SCENARIO				PERIODO		
					QS	SR	SAP1	SAP2	BREVE	MEDIO	LUNGO
AV	V01	1. Rete viaria	1.1. Nuovi assi viari (viabilità territoriale) [V]	Messa in esercizio A15 TiBre (tratto Parma - Trecasali)	X				X		
AV	V02	1. Rete viaria	1.1. Nuovi assi viari (viabilità territoriale) [V]	A15 TiBre (tratto Trecasali - Verona)	X						X
AV	V03	1. Rete viaria	1.1. Nuovi assi viari (viabilità territoriale) [V]	Completamento Cispadana (tratto S. Secondo - Colorno - Brescello)	X						X
AV	V04	1. Rete viaria	1.1. Nuovi assi viari (viabilità territoriale) [V]	Completamento Pedemontana (tratto Collecchio - Felino - Treversetolo - S. Polo d'E.)	X						X
AV	V05	1. Rete viaria	1.1. Nuovi assi viari (viabilità territoriale) [V]	Collegamento Tangenziale Sud - Tangenziale Nord	X						X
AV	V06	1. Rete viaria	1.1. Nuovi assi viari (viabilità territoriale) [V]	Casello A15 Medesano	X						X
SP	V07	1. Rete viaria	1.1. Nuovi assi viari (viabilità territoriale) [V]	Via Emilia bis (tratto Parma - S. Ilario d'E.)			X	X			X
AV	D01	1. Rete viaria	1.2. Adeguamento rete viaria (viabilità territoriale) [D]	Adeguamento SS62 Cisa Sud (tratto Parma - Collecchio)	X				X		
AV	D02	1. Rete viaria	1.2. Adeguamento rete viaria (viabilità territoriale) [D]	Quarta corsia A1 Autostrada del Sole (tratto Milano - Modena)	X						X
SR	C01	1. Rete viaria	1.3. Nuove connessioni stradali [C]	Collegamento SS62 Cisa (Chiozzola) - SP72 Mezzani (SPIP)		X			X		

Macroambito	Codice	Ambito dell'intervento	Denominazione dell'intervento	Scenario
Rete viaria	C01	Nuove connessioni stradali	Collegamento SS62 Cisa (Chiozzola) - SP72 Mezzani (SPIP)	SR
				
	Effetti	Commento		
Matrici ambientali: consumo di suolo	-	La realizzazione della nuova viabilità comporta un consumo di suolo pari a circa 31.950 m²		
Matrici ambientali: emissioni di inquinanti	=	Il nuovo tracciato comporta un aumento delle emissioni attualmente caratterizzanti l'area in quanto si inserisce in un contesto con viabilità ridotta		
Matrici ambientali: emissioni climalteranti	=	Il nuovo tracciato comporta un aumento delle emissioni attualmente caratterizzanti l'area in quanto si inserisce in un contesto con viabilità ridotta		
Matrici ambientali: rumore	=	Il nuovo tracciato attraversa aree ad oggi scarsamente abitate		
Matrici ambientali: Rete Natura 2000/Aree protette/Biodiversità	=	Non si riscontrano interferenze con la rete Natura 2000 né con aree protette (Vd. Allegato cartografico)		
Matrici ambientali: Pericolosità idraulica	©	Il nuovo tracciato attraversa una porzione di territorio caratterizzata da pericolosità idraulica P2 e P3 e pertanto dovrà essere valutata la compatibilità idraulica attraverso apposito studio (Vd. Allegato cartografico)		
Sicurezza	=	Non si rilevano effetti sulla sicurezza stradale		
Popolazione (fasce deboli rappresentate da anziani e giovani)	=	L'intervento non ha effetti sulla popolazione		
Paesaggio / Arredo Urbano	-	L'intervento si inserisce in un contesto attualmente agricolo modificandone il paesaggio. Inoltre, interferisce con corsi d'acqua tutelati ai sensi dell'art. 142 lettera c) del dlgs 42/2004 (Vd. Allegato cartografico)		
Turismo	=	L'intervento non ha effetti sul turismo		

