

lavoro

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

fase
progettuale

**PROGETTO DI FATTIBILITA'
TECNICO - ECONOMICA**

elaborato

VALSAT - RAPPORTO AMBIENTALE

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

APRILE 2026

revisioni

data

oggetto

Settembre
2026

Aggiornamento PUG

Dimensione

A4

Elaborato n°

B.14

INDICE

1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE E METODOLOGICHE	4
1.1. CONTENUTI E FINALITÀ DEL RAPPORTO AMBIENTALE.....	6
2. I CONTENUTI DELLA VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI	7
2.1. DESCRIZIONE DI SINTESI DELL'INTERVENTO PREVISTO	7
2.2. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E SOCIALE	14
3. VERIFICA DI COERENZA ESTERNA CON QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	15
3.1. PIANI E PROGRAMMI	15
3.1.1. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Parma	15
3.1.2. Pianificazione Comunale	21
3.2. COERENZA ESTERNA DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	37
4. VERIFICA DI CONFORMITA' AI VINCOLI.....	41
4.1. QUADRO VINCOLISTICO COMUNALE PRE - VIGENTE	41
4.2. QUADRO VINCOLISTICO DEL PUG APPROVATO	51
4.3. SALVAGUARDIE IDRAULICHE.....	65
4.4. CONFORMITA' GENERALE AL SISTEMA VINCOLISTICO	66
5. QUADRO CONOSCITIVO DIAGNOSTICO.....	68
5.1. SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DELLA SOSTA.....	70
5.1.1. Ruolo del sistema della mobilità nel contesto territoriale	70
5.1.2. Struttura della rete e criticità gerarchiche	70
5.1.3. La domanda di mobilità e caratteristiche dei flussi.....	71
5.1.4. Effetti del sistema della mobilità sulle matrici ambientali	73
5.1.5. Sicurezza stradale.....	74
5.1.6. Mobilità sostenibile e componenti deboli	74
5.1.7. Il sistema della sosta.....	75
5.2. ATMOSFERA E QUALITÀ DELL'ARIA.....	77
5.3. CLIMA ACUSTICO.....	80
5.3.1. Inquadramento normativo e classificazione acustica	80
5.3.2. Caratterizzazione dello stato di fatto.....	83
5.3.3. Modellazione previsionale e scenario di progetto.....	84
5.3.4. Valutazione degli impatti e rispetto dei limiti	86
5.3.5. Effetti cumulativi e considerazioni di sintesi.....	87
5.4. ELETTROMAGNETISMO	88
5.4.1. Descrizione dell'interferenza	88
5.4.2. Inquadramento e risoluzione dell'interferenza	89
5.5. SUOLO E SOTTOSUOLO	91
5.6. SISTEMA IDRICO E GESTIONE DELLE ACQUE	92

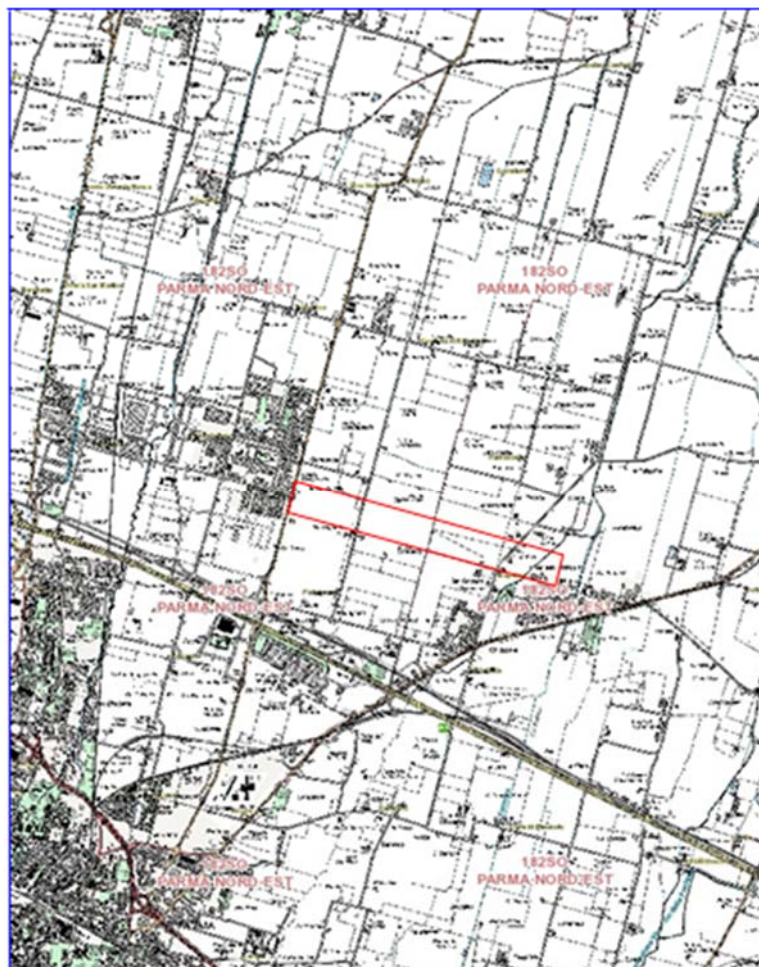
5.7. ECOSISTEMI E RETE ECOLOGICA.....	94
5.8. PAESAGGIO E PATRIMONIO STORICO CULTURALE	98
5.9. SISTEMA SOCIO-ECONOMICO E SALUTE.....	100
5.9.1. Popolazione	100
5.9.2. Ambito economico	100
5.10. SINTESI DIAGNOSTICA DEL QUADRO CONOSCITIVO LOCALE	103
6. DEFINIZIONE DEI POTENZIALI EFFETTI INDOTTI E VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' DALLA VARIANTE	105
7. ESITI DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI E RECEPIMENTO DELLE INDICAZIONI DEGLI ENTI	109
7.1. Inquadramento e svolgimento del procedimento	109
7.2. Sintesi delle richieste e recepimento nel progetto	109
7.3. Valutazione ai fini della sostenibilità ambientale	113
8. COERENZA INTERNA DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ.....	114
8.1. Criteri e metodologia di valutazione	114
8.2. Interpretazione della matrice	115
8.3. Valutazione complessiva di coerenza	116
9. VALUTAZIONE COMPLESSIVA DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE	117
10. MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI DELL'INTERVENTO.....	119

1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE E METODOLOGICHE

Il presente piano di fattibilità tecnico-economica accompagna la variante urbanistica legata al progetto di realizzazione di un collegamento viario tra la S.P. 72 Parma – Mezzani (via Burla) e la S.P. 62R della Cisa (via Mantova), deliberato dall'Accordo Territoriale stipulato tra le Amministrazioni Comunali di Parma e Sorbolo e la Amministrazione Provinciale di Parma, finalizzato all'attuazione delle aree di trasformazione di natura commerciale.

Il nuovo asse viario si configura come un prolungamento di Via Benjamin Franklin e Via Forlanini, collegando due radiali che penetrano nel centro urbano da nord-est. Questo percorso attraverserà appezzamenti agricoli allineati con la maglia regolare della centuriazione e, innestandosi in località Chiozzola con la esistente Via Caduti del Lavoro, si innesterà sulla via Mantova sgravando l'attuale viabilità dal traffico pesante e realizzando un collegamento diretto con le aree produttive in corso di realizzazione (APEA APS1 – Comune di Sorbolo Mezzani) in ampliamento all'esistente zona produttiva di Chiozzola e quella adiacente, posta ad est e già autorizzata (APEA APS2 – Comune di Sorbolo di Mezzani).

La nuova strada costituirà un importante collegamento bilaterale tra due assi viabilistici che attualmente mancano di raccordi significativi. Essa consentirà nuovi flussi veicolari tra le aree a nord del Comune di Sorbolo e gli insediamenti produttivi dei comparti S.P.I.P., rendendo più immediato l'accesso al casello autostradale della A1.



Individuazione dell'area di progetto su CTR



Individuazione dell'area di progetto su ortofoto

1.1. CONTENUTI E FINALITÀ DEL RAPPORTO AMBIENTALE

L'intervento riguarda il prolungamento di via Franklin, infrastruttura già prevista dalla pianificazione vigente, rispetto alla quale la proposta progettuale introduce limitate modifiche plano-altimetriche del tracciato, nonché la razionalizzazione delle soluzioni di intersezione, con particolare riferimento all'eliminazione della rotatoria intermedia prevista in corrispondenza dell'intersezione con strada Pedrignano. Tali modifiche, pur non alterando in modo sostanziale l'impianto complessivo della previsione infrastrutturale, determinano una parziale difformità rispetto alle perimetrazioni e alle destinazioni urbanistiche attualmente vigenti.

Inoltre, la realizzazione dell'opera comporta la necessità di attivare procedure espropriative sulle aree interessate dal nuovo tracciato, configurando pertanto una variante urbanistica localizzata ai sensi del procedimento unico di cui all'art. 53 della L.R. Emilia-Romagna n. 24/2017.

Alla luce di tali elementi, l'intervento si configura come variante puntuale agli strumenti urbanistici vigenti, riconducibile alle modifiche di limitata entità di previsioni già insediate nel quadro pianificatorio comunale. Tuttavia, in considerazione della natura dell'opera (infrastruttura viaria) e della necessità di valutare in modo organico i potenziali effetti sull'ambiente e sul territorio, si procede alla redazione della Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat), ai sensi della L.R. Emilia-Romagna n. 24/2017.

La Valsat, in coerenza con quanto previsto dalla normativa regionale, assume i contenuti propri della valutazione ambientale dei piani, integrando le considerazioni ambientali e territoriali nel processo decisionale e verificando la sostenibilità delle scelte progettuali, con particolare riferimento agli effetti indotti dalla variante rispetto al contesto di riferimento.

In tale ambito, si evidenzia come le modifiche introdotte dal progetto:

- non comportino l'introduzione di nuove previsioni infrastrutturali, ma la ridefinizione locale di un tracciato già pianificato;
- determinino un consumo di suolo limitato e circoscritto, strettamente connesso alla funzionalità dell'opera;
- configurino effetti potenziali prevalentemente di scala locale, connessi alla fase di realizzazione e all'esercizio dell'infrastruttura.

Ai fini della redazione della presente Valsat, si è fatto riferimento ai criteri di cui all'Allegato VI alla Parte II del D.Lgs. 152/2006, assunti quale quadro metodologico di riferimento per l'individuazione e la valutazione dei potenziali effetti ambientali, in coerenza con la prassi consolidata e con i contenuti richiesti per gli elaborati di valutazione ambientale.

L'Allegato I del D.Lgs. 152/2006 definisce infatti i criteri per la verifica dei possibili impatti significativi sull'ambiente, con riferimento sia alle caratteristiche del piano o programma, sia alle caratteristiche degli impatti e delle aree interessate. Tali criteri costituiscono il riferimento per l'organizzazione dei contenuti della presente relazione.

2. I CONTENUTI DELLA VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI

La puntuale descrizione dell'intervento oggetto di Variante è riportata nell'elaborato A.1 – Relazione Illustrativa, cui si rimanda per gli approfondimenti tecnici di dettaglio.

Nel presente paragrafo si descrivono le azioni progettuali che determinano la necessità di modifica degli strumenti urbanistici comunali e che costituiscono oggetto della presente Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat).

L'intervento riguarda il prolungamento di via Franklin, infrastruttura già prevista dalla pianificazione urbanistica comunale, che viene attuata attraverso una soluzione progettuale che introduce limitati scostamenti rispetto al tracciato vigente, mantenendone tuttavia invariata la funzione strategica all'interno del sistema della mobilità comunale.

In particolare, la variante si rende necessaria in quanto:

- il tracciato di progetto si discosta localmente da quello previsto negli strumenti urbanistici vigenti, determinando una diversa perimetrazione delle aree destinate a viabilità;
- viene eliminata la rotatoria intermedia prevista all'intersezione con strada Pedrignano, sostituita da una configurazione più lineare e funzionale del tracciato;
- l'intervento interessa aree attualmente a destinazione agricola, rendendo necessaria l'attivazione delle procedure esproprie;
- si rende necessario adeguare le previsioni urbanistiche alle effettive condizioni morfologiche, infrastrutturali e ambientali del contesto attraversato.

L'infrastruttura mantiene il ruolo di asse di collegamento strategico tra la viabilità esistente e gli ambiti produttivi del quadrante nord-est, contribuendo alla razionalizzazione dei flussi di traffico, in particolare di quelli pesanti, e al miglioramento dell'accessibilità alle aree logistiche e industriali.

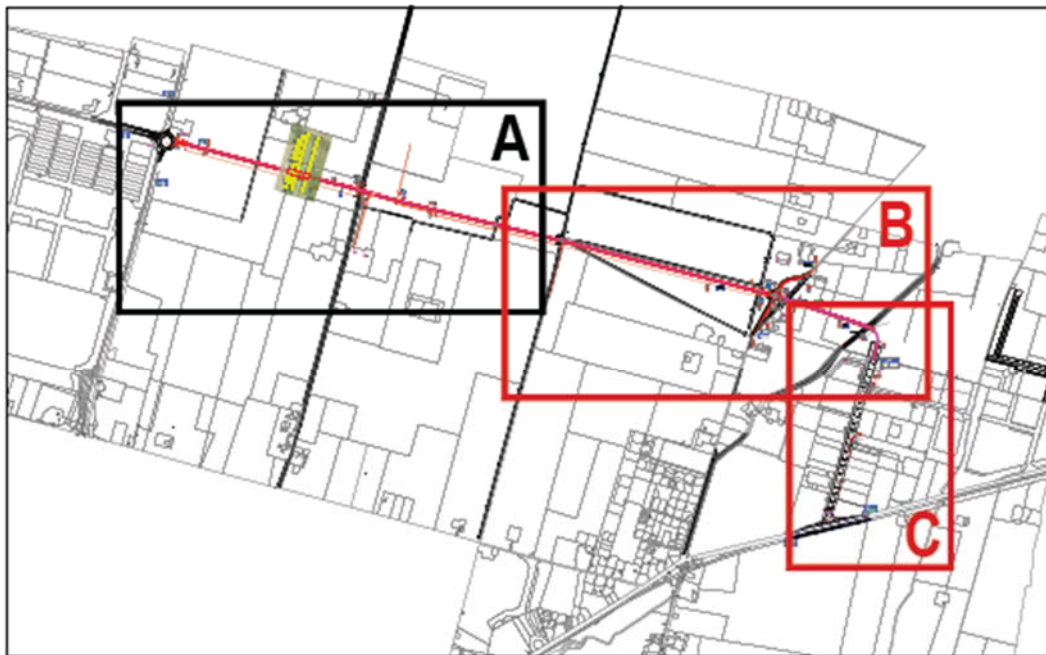
Dal punto di vista urbanistico, la variante si configura quindi come:

- variante puntuale di localizzazione di un'infrastruttura già prevista;
- adeguamento funzionale della previsione viabilistica;
- apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dal nuovo tracciato.

Gli effetti urbanistici risultano pertanto circoscritti e coerenti con il quadro pianificatorio vigente, senza introdurre nuove direttrici infrastrutturali ma intervenendo su una previsione già consolidata.

2.1. DESCRIZIONE DI SINTESI DELL'INTERVENTO PREVISTO

Pur richiamando l'oggetto della presente valutazione, che si limita al "tratto A" dell'intera infrastruttura, si chiarisce che la soluzione progettuale prevede, nel suo complesso, la realizzazione del prolungamento di via Franklin mediante un nuovo asse viario che si sviluppa in direzione est, collegando la viabilità esistente con la rete infrastrutturale principale a servizio del comparto produttivo di Pedrignano.



inquadramento generale

Il tracciato si inserisce in un contesto territoriale a prevalente vocazione agricola, caratterizzato da una struttura fondiaria regolare riconducibile alla centuriazione storica, con presenza di viabilità podereale, canali di scolo e infrastrutture tecnologiche.

Caratteristiche dimensionali e funzionali

L'infrastruttura si configura come strada a una carreggiata con doppio senso di marcia, con sezione idonea al traffico misto e con particolare riferimento al transito di mezzi pesanti.

Le principali caratteristiche tecniche possono essere così sintetizzate:

- carreggiata con due corsie di marcia (una per senso di marcia);
- larghezza delle corsie coerente con standard per traffico pesante ($\approx 3,25\text{--}3,50\text{ m}$);
- presenza di banchine laterali e spazi di pertinenza funzionali alla sicurezza e alla gestione delle acque;
- andamento plano-altimetrico progettato per garantire pendenze contenute e continuità con la morfologia esistente, limitando movimentazioni di terra non necessarie;

Il tracciato si sviluppa per un'estensione complessiva significativa (scala locale-intercomunale), mantenendo un andamento prevalentemente lineare, con raccordi plano-altimetrici definiti in funzione delle interferenze presenti e delle condizioni del suolo.

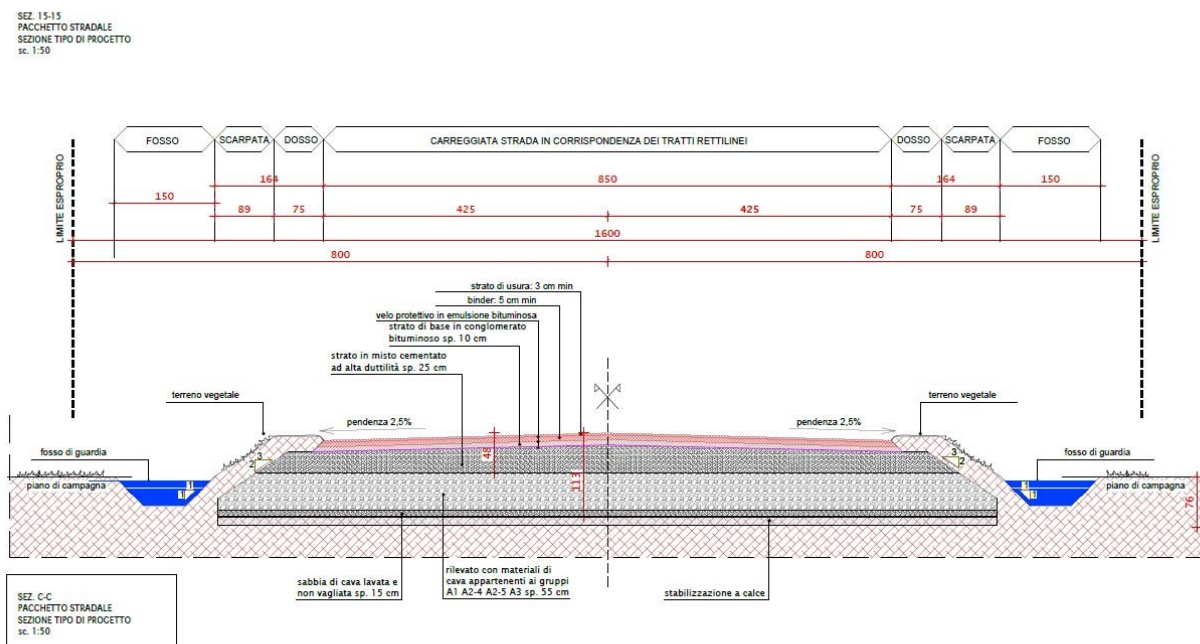


Planimetria di tracciato - tratto A

Intersezioni e accessibilità

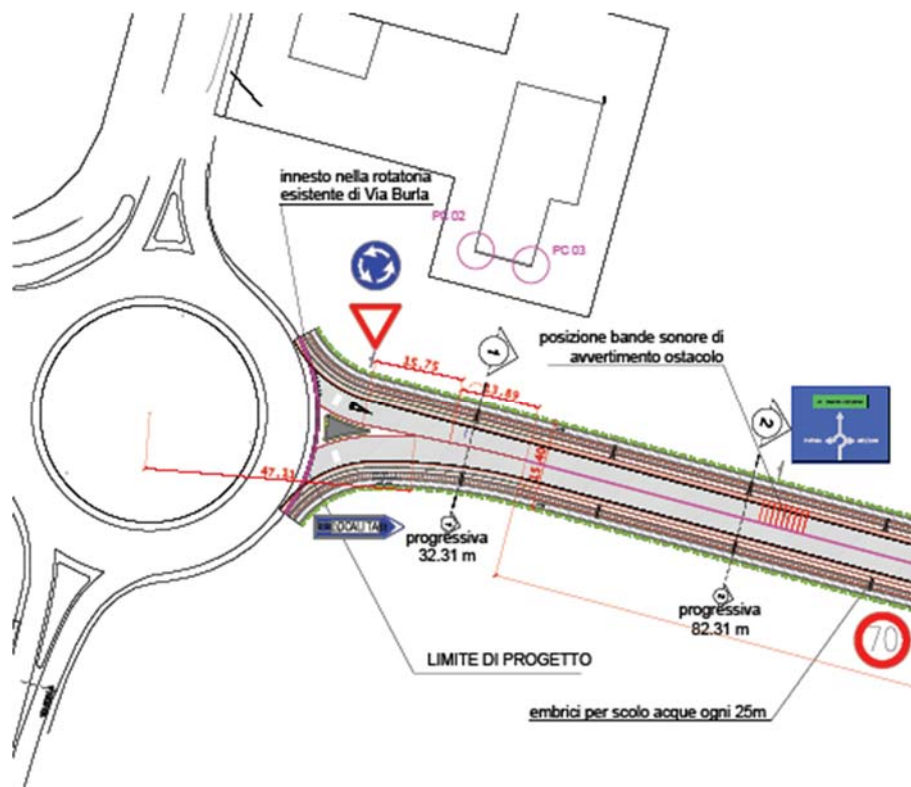
Il sistema delle intersezioni è stato oggetto di una semplificazione progettuale rispetto agli strumenti vigenti, attraverso:

- eliminazione della rotatoria prevista su strada Pedrignano;
- introduzione di innesti a raso e soluzioni di connessione più lineari;
- razionalizzazione degli accessi laterali e poderali, con riduzione dei punti di conflitto.

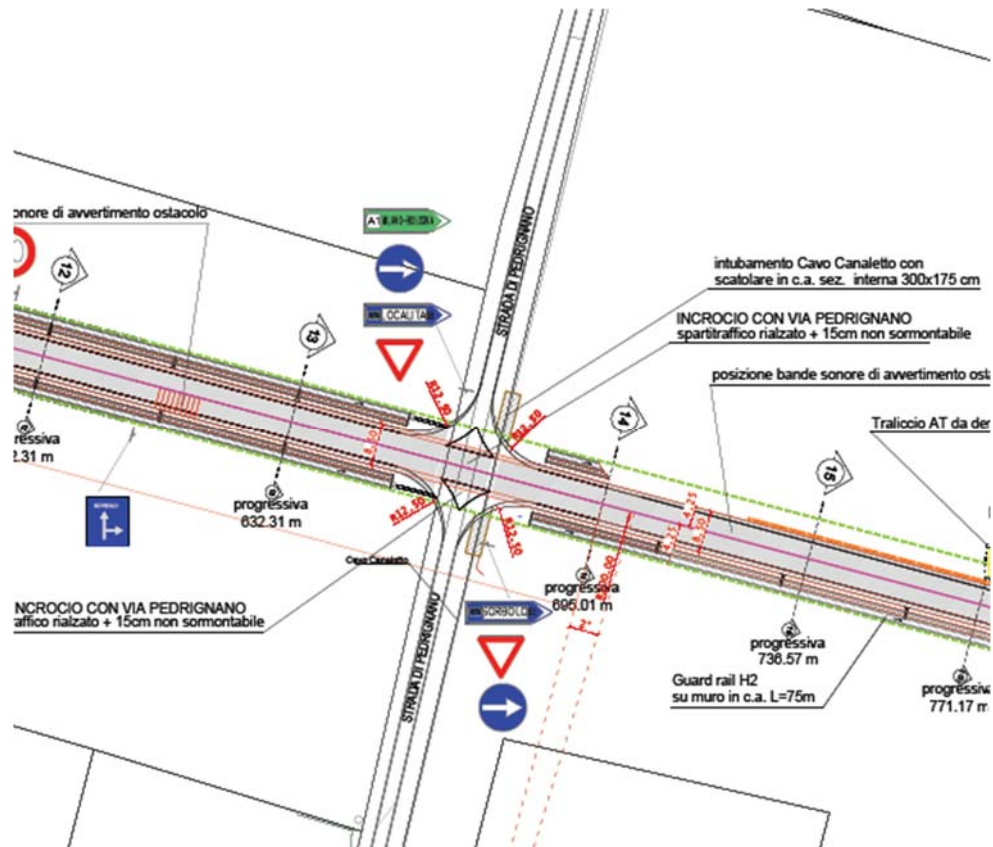


Sezione stradale tipo

- maggiore continuità dei flussi;
- riduzione delle manovre complesse;
- miglioramento della sicurezza complessiva dell'infrastruttura.



Stralcio Planimetria di progetto – inserimento rotatoria via Burla



Stralcio Planimetria di progetto – incrocio via Pedrignano

Gestione delle interferenze

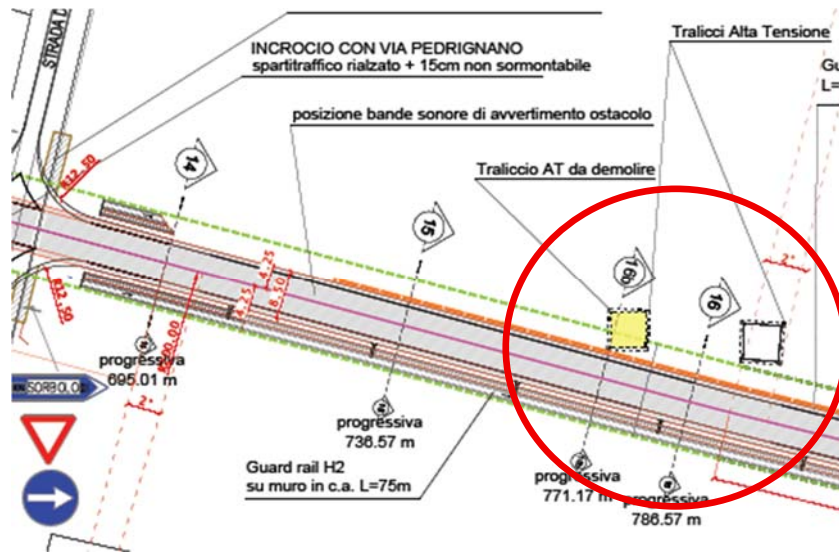
L'infrastruttura interagisce con un sistema territoriale complesso, rispetto al quale il progetto prevede interventi puntuali di risoluzione:

- reticolo idraulico minore: realizzazione di tombinamenti e attraversamenti idraulici, con mantenimento della continuità del deflusso;
- viabilità rurale: ripristino e riorganizzazione degli accessi ai fondi agricoli, con eventuali adeguamenti plano-altimetrici;
- sottoservizi e infrastrutture tecnologiche: verifica delle interferenze con linee elettriche e reti esistenti e rispetto delle relative fasce di tutela;

Opere accessorie

Sono inoltre previste:

- opere di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche (cunette, caditoie, recapito nel reticolo esistente);
- sistemazioni marginali e modellazioni del terreno con pendenze compatibili con il contesto agricolo;
- predisposizione di elementi di sicurezza stradale (segnaletica, dispositivi di ritenuta);



Stralcio Planimetria di progetto – interferenza linea AT da demolire

L'intervento si configura quindi come infrastruttura lineare di nuova realizzazione, ma strettamente integrata con il contesto territoriale esistente, sia sotto il profilo funzionale che morfologico.

Interventi di mitigazione ambientale e inserimento paesaggistico

La realizzazione del prolungamento di via Franklin avviene in un contesto agricolo caratterizzato da una forte riconoscibilità paesaggistica, legata alla regolarità dell'impianto fondiario e alla presenza di elementi lineari quali filari, canali e viabilità rurale, così come ampiamente illustrato nella Relazione paesaggistica allegata al Procedimento (elaborato A.8).



Figura 5 – Schema dei segni paesaggistici principali. In giallo viene evidenziata la viabilità di progetto, in blu i corsi d'acqua principali e in canali di bonifica, in rosso gli elementi della centuriazione e in bianco i filari principali

In tale contesto, gli interventi di mitigazione ambientale e inserimento paesaggistico sono finalizzati a:

- ridurre l'impatto visivo dell'infrastruttura;
- garantire una migliore integrazione con il paesaggio agrario;
- contribuire al miglioramento della qualità ambientale complessiva.

Le principali azioni previste riguardano:

- realizzazione di fasce vegetate lineari lungo il tracciato, con funzione schermante e di connessione ecologica;
- utilizzo di specie arboree e arbustive coerenti con il contesto locale;
- rispetto delle distanze previste dalle infrastrutture esistenti (es. elettrodotti) e ai coni di visibilità necessari per la sicurezza stradale;
- mantenimento e, ove possibile, valorizzazione degli elementi vegetazionali esistenti.

La definizione degli interventi di mitigazione tiene conto delle condizioni di fattibilità legate alla presenza di sottoservizi e alla necessità di garantire la sicurezza della circolazione.

2.2. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E SOCIALE

L'intervento si inserisce nel quadro delle strategie locali di miglioramento della mobilità e di supporto allo sviluppo delle aree produttive, contribuendo al contempo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

In particolare, il progetto persegue i seguenti obiettivi:

1. Miglioramento della funzionalità della rete viaria e riduzione delle criticità legate alla congestione del traffico;
2. Riduzione delle emissioni in atmosfera e del rumore attraverso la fluidificazione dei flussi veicolari;
3. Incremento della sicurezza stradale mediante la razionalizzazione delle intersezioni e la riduzione dei punti di conflitto;
4. Miglioramento dell'accessibilità alle aree produttive e logistiche;
5. Riduzione delle interferenze tra traffico pesante e viabilità locale, con benefici per la qualità della vita e la sicurezza degli insediamenti limitrofi.

3. VERIFICA DI COERENZA ESTERNA CON QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

In questa sezione viene affrontata l'analisi del sistema programmatico e vincolistico di riferimento, al fine di esaminare il grado di coerenza o conformità delle strategie con il quadro della pianificazione alla scala sovraregionale, provinciale e comunale.

In questa sezione si riporta l'analisi della pianificazione provinciale e comunale di riferimento. In considerazione della data di avvio del procedimento, l'analisi comprende anche gli strumenti urbanistici comunali previgenti, vigenti al momento dell'avvio del procedimento, oltre al Piano Urbanistico Generale (PUG) successivamente approvato. Nello specifico, sono stati considerati:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Parma;
- Piano Strutturale Comunale (PSC) pre-vigente;
- Piano Operativo Comunale (POC) pre-vigente;
- Regolamento Urbanistico Comunale (RUE) pre-vigente;
- Piano Urbanistico Generale (PUG) approvato.

L'analisi e la definizione del quadro programmatico, a cui necessariamente attenersi in fase di definizione e valutazione di strategie e scelte progettuali, fornisce, infatti, gli elementi conoscitivi circa le relazioni ed i rapporti tra l'opera in progetto e i principali strumenti di pianificazione, programmazione e prescrizione generali e settoriali, con i cui obiettivi le strategie di progetto devono trovare coerenza e conformità.

A valle del quadro programmatico e pianificatorio, è stato infine, indagato il sistema dei vincoli ambientali e paesaggistici che potrebbero interagire con gli interventi e le strategie progettuali.

All'interno dell'elaborato *B11 – Proposta variante urbanistica*, vengono riportate tutte le cartografie degli strumenti vigenti di scala comunale interessate dall'intervento (tratto A interno al comune di Parma), nonché viene proposta la cartografia adeguata al progetto oggetto del presente Procedimento.

3.1. PIANI E PROGRAMMI

3.1.1. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Parma

La Provincia di Parma con delibera del Consiglio Provinciale n. 71 del 7 Luglio 2003 ha approvato il proprio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, adeguato alla legislazione urbanistica regionale (LR 20/2000) e nel corso degli anni ha prodotto una serie di varianti (alcune in itinere) e costantemente aggiornato attraverso varianti parziali e puntuali.

Il PTCP rappresenta il principale strumento a disposizione della comunità provinciale per il governo del territorio, finalizzato a delineare obiettivi ed elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale, in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico e con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, sismiche, idrogeologiche, paesaggistiche e ambientali.

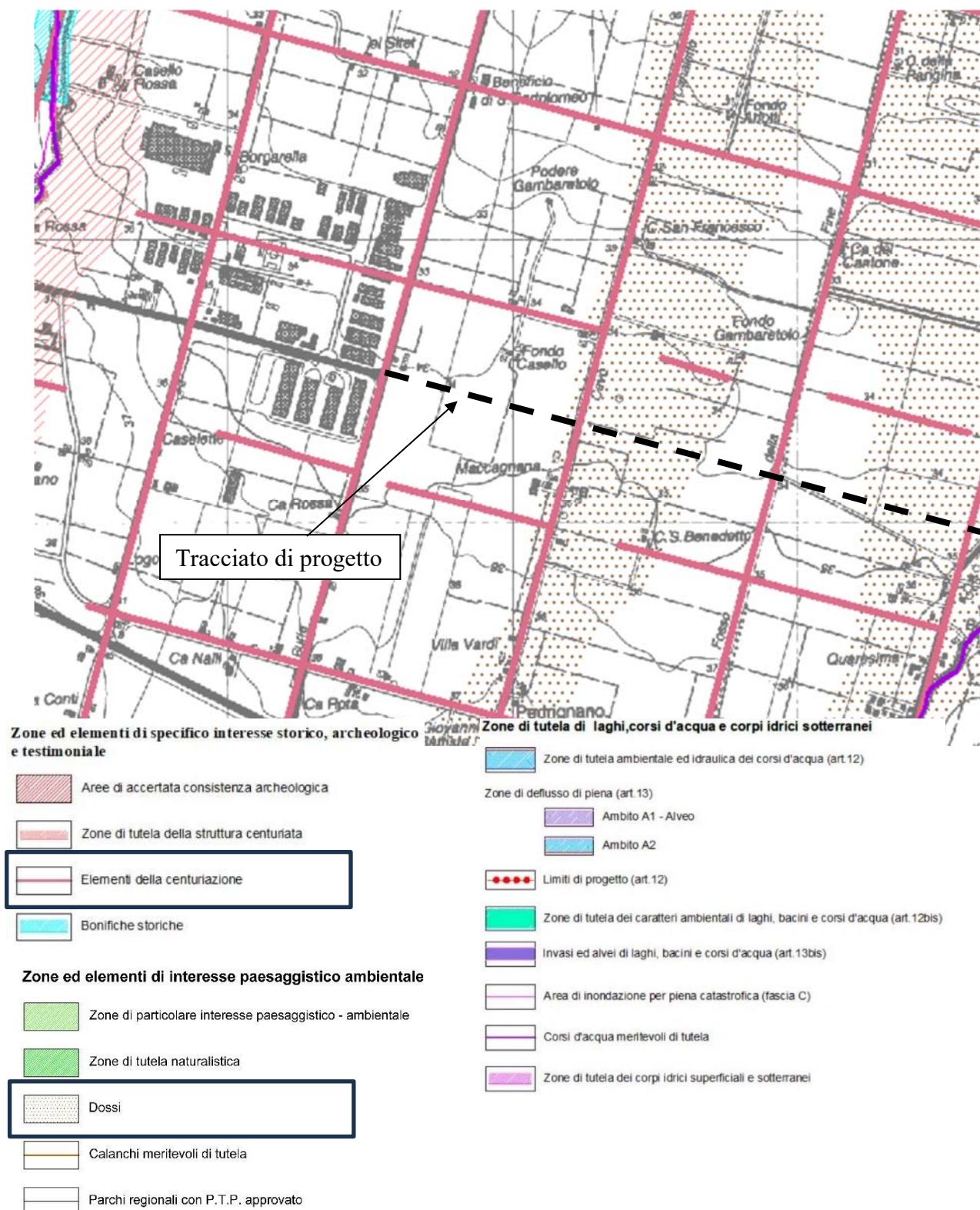
Tale identità impone che il PTCP sia caratterizzato da un costante processo di aggiornamento e adeguamento, volto essenzialmente a consolidarlo quale strumento di coordinamento territoriale ed orientamento strategico, maggiormente flessibile ed efficiente, sia nei confronti dei piani provinciali di settore con valenza territoriale, che nell'ambito della pianificazione d'area vasta.

Entrando nel merito dei contenuti di piano, grande importanza viene assunta dall'analisi della cartografia di piano e della relativa normativa associata.

A seguire si riporta una rassegna delle tavole più significative.

Tavola C1.7 – Tutela ambientale paesistica e storico culturale

Dall'analisi della tavola Tutela Ambientale, Paesistica e Storico-Culturale emerge che l'ambito di intervento interferisce con zone ed elementi di interesse paesaggistico ambientale – dossi e con gli Elementi della centuriazione.



Di seguito si riporta lo stralcio della Norma di interesse.

Art. 16 - Zone ed elementi di interesse storico-archeologico: aree di accertata e rilevante consistenza archeologica, zone di tutela della struttura centuriata, elementi della centuriazione

1 - Le disposizioni di cui al presente articolo sono finalizzate alla tutela dei beni di interesse storico-archeologico accertati e/o vincolati ai sensi di leggi nazionali o regionali, ovvero di atti amministrativi o di strumenti di pianificazione dello Stato, della Regione, di Enti locali.

[...]

7 - Gli elementi caratterizzanti l'impianto storico della centuriazione di cui alla lettera c) del secondo comma sono: le strade; le strade poderali ed interpoderali; i canali di scolo e di irrigazione disposti lungo gli assi principali della centuriazione; i tabernacoli agli incroci degli assi; le case coloniche; le piantate ed i relitti dei filari di antico impianto orientati secondo la centuriazione, nonché ogni altro elemento riconducibile attraverso l'esame dei fatti topografici alla divisione agraria romana.

[...]

Art. 15 Particolari disposizioni di tutela di specifici elementi: dossi e calanchi meritevoli di tutela

1 - Sono stabiliti per gli strumenti di pianificazione comunale i seguenti indirizzi:

a) devono essere tutelati i crinali, anche non ricadenti nella delimitazione di cui al primo comma del precedente articolo 9, dettando specifiche disposizioni volte a salvaguardarne il profilo ed i coni visuali nonché i punti di vista;

b) devono essere individuati gli elementi caratterizzanti particolari modalità di infrastrutturazione del territorio (strade, ponti, canali, argini, terrazzamenti e simili), ove presenti nei sistemi, nelle zone e negli elementi di cui al presente titolo, e dettate le relative disposizioni di tutela;

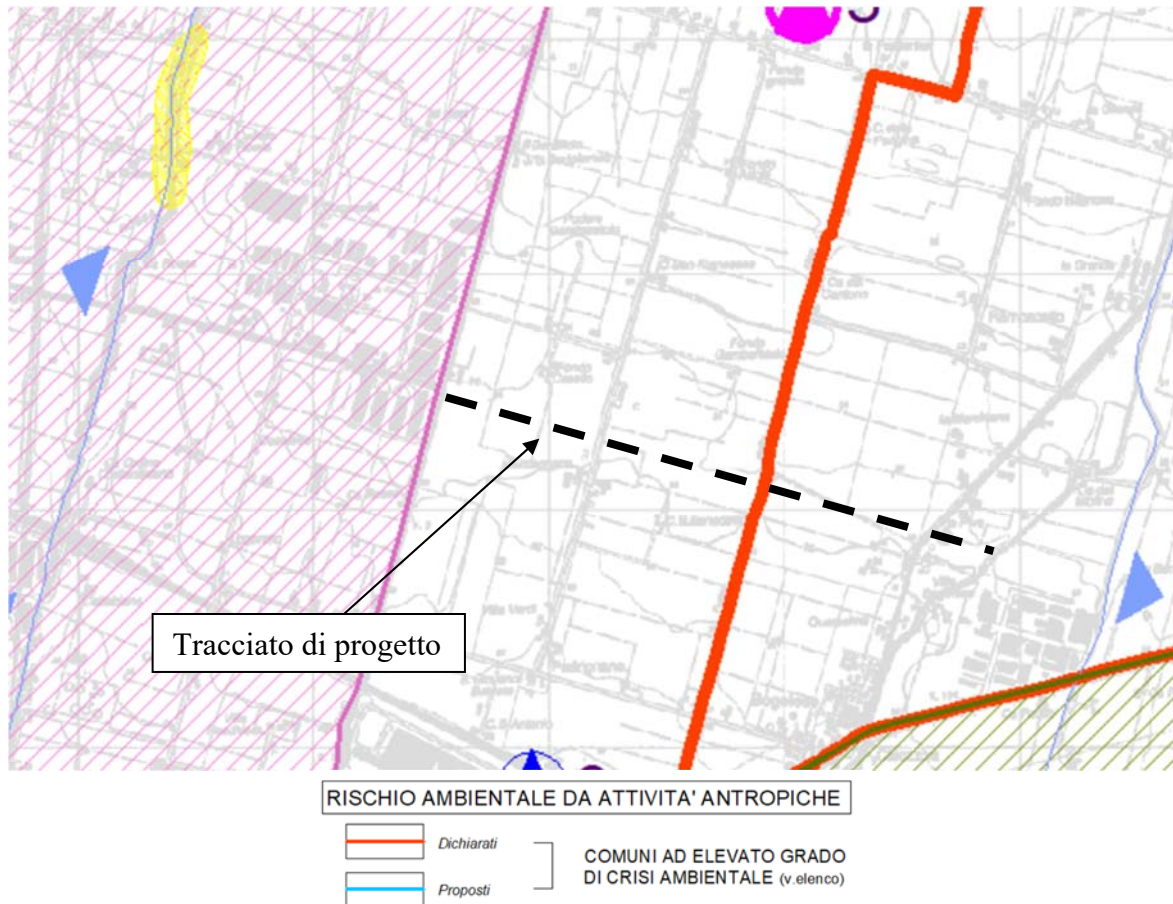
c) devono essere definite le caratteristiche costruttive, tipologiche e formali coerenti con le tradizioni locali, nel cui rispetto devono essere effettuati gli interventi previsti o consentiti nei sistemi, nelle zone e negli elementi di cui al presente titolo.

2 - Nei dossi di pianura indicati nelle tavole C.1 in scala 1:25.000, ed esattamente delimitati da parte degli strumenti urbanistici comunali vale la prescrizione per cui sono vietate le attività che possano alterare negativamente le caratteristiche morfologiche ed ambientali in essere, essendo comunque vietate le attività estrattive fini a se stesse e le discariche di qualsiasi tipo; per contro in tali aree sono consentiti opere ed interventi finalizzati alla messa in sicurezza idraulica della rete idrografica superficiale, purché rivolte alla tutela e salvaguardia delle popolazioni residenti.

[...]

Tavola C4 – Carta del rischio ambientale e dei principali interventi di difesa

Dall'analisi della tavola Carta del rischio ambientale e dei principali interventi di difesa emerge che l'infrastruttura è prevista all'interno di due comuni ad elevato rischio di crisi ambientali dichiarato.



Stralcio Tavola C4.1 Carta del rischio ambientale e dei principali interventi di difesa e relativa legenda

Di seguito si riporta lo stralcio della Norma di interesse.

Art. 37 - Rischi ambientali e principali interventi di difesa

1 - La Tavola C4 - "Carta dei rischi ambientali e dei principali interventi di difesa" individua gli ambiti territoriali soggetti a rischio idrogeologico e rischio idraulico, coerentemente con le previsioni del PAI, a rischio di inquinamento degli acquiferi principali, rischio sismico, rischio ambientale da attività antropiche. Riguardano le aree con ordinari vincoli di tutela ambientale idonee, per tradizione, vocazione e specializzazione, ad una attività di produzione di beni agroalimentari ad alta intensità e concentrazione. Tali sono considerate le aree, al di fuori della zona di ricarica del complesso acquifero, ove un'elevata attitudine colturale dei suoli si associa alla presenza di un tessuto aziendale efficiente e vitale.

[...]

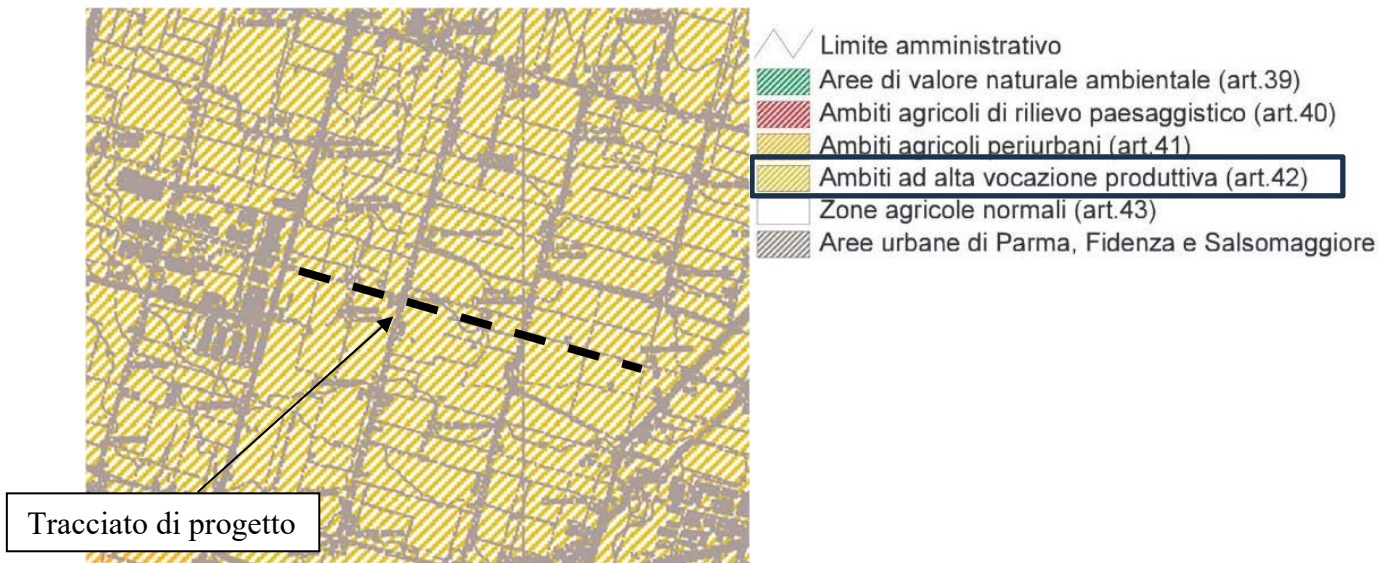
6 - Per i comuni ad elevato grado di crisi ambientale, individuati sulla Tavola C4, sia dichiarati con D.P.C.M. del 22.08.95, ai sensi dell'art. 7 della L. 349/86 e successive modifiche ed integrazioni, che proposti, per i quali è in corso di approvazione da parte della Regione il Piano di Risanamento, si applicano le disposizioni previste dall'allegato 4 del PTCP "Approfondimenti in materia di tutela delle acque".

[...]

Tavola C6 – Carta degli ambiti rurali

Dall'analisi della tavola Carta degli ambiti rurali emerge che l'ambito di intervento ricade a ridosso dell'ambito

agricolo ad alta vocazione produttiva di Parma.



Stralcio Tavola C6 Ambiti rurali e relativa legenda

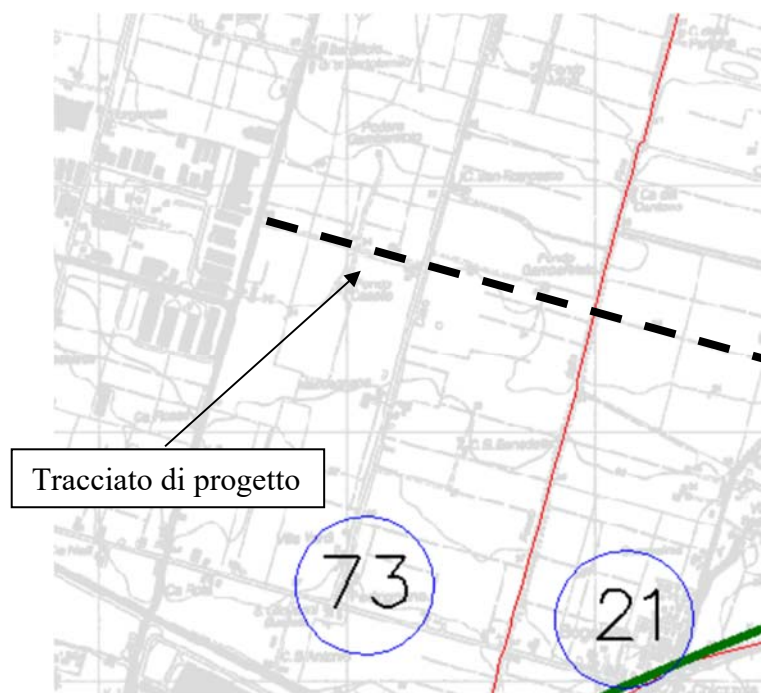
Di seguito si riporta lo stralcio della Norma di interesse.

Art. 42 - Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola

1 - Riguardano le aree con ordinari vincoli di tutela ambientale idonee, per tradizione, vocazione e specializzazione, ad una attività di produzione di beni agroalimentari ad alta intensità e concentrazione. Tali sono considerate le aree, al di fuori della zona di ricarica del complesso acquifero, ove un'elevata attitudine colturale dei suoli si associa alla presenza di un tessuto aziendale efficiente e vitale.
[...]

Tavola C7 – Ambiti di valorizzazione dei beni storico testimoniali: insediamenti urbani e zone di interesse storico

Dalla tavola C.7.1 – Ambiti di valorizzazione dei Beni Storico Testimoniali: Insediamenti Urbani e zone di interesse storico risulta nei pressi dell'ambito di intervento ma non interferiti risultano due insediamenti non tutelati dal P.T.P.R. ma documentati come presente al 1936, di cui solo uno nel territorio di Parma



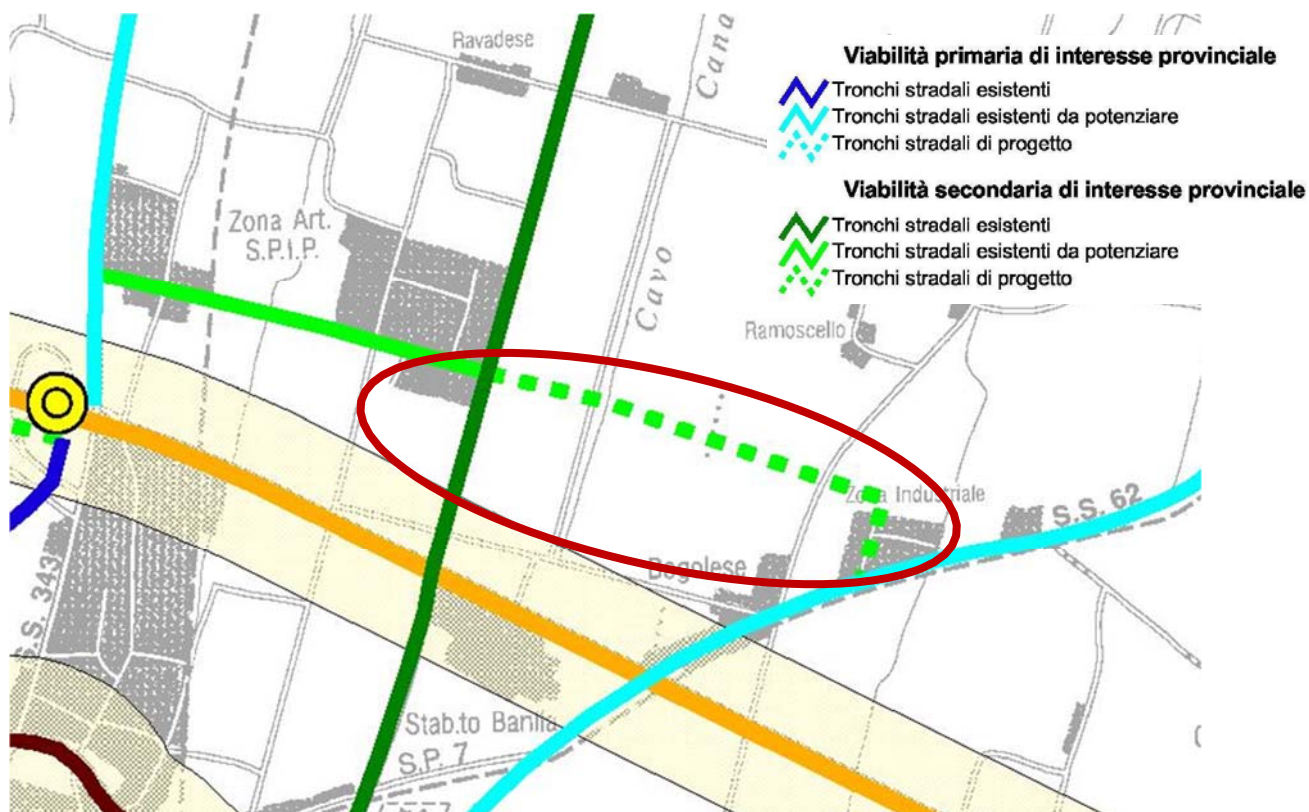
Insedimenti non tutelati dal P.T.P.R.
ma documentati come presenti al 1936

73 - Pedrignano

Stralcio Tavola C.7.1 Ambiti di valorizzazione dei Beni Storico Testimoniali: Insediamenti Urbani e zone di interesse storico

Tavola C11.1 – Gerarchia funzionale della rete stradale

Nella Tavola C11.1 – Gerarchia funzionale della rete stradale viene individuata l'infrastruttura di progetto, oggetto della presente Valutazione, quale Viabilità secondaria di interesse provinciale di progetto, quale proseguimento del Tronco stradale esistente da potenziare di via Franklin in collegamento con via Mantova, classificata quale Viabilità primaria di interesse provinciale da potenziare.



Stralcio Tavola C11.1 "Gerarchia funzionale della rete stradale" e relativa legenda

3.1.2. Pianificazione Comunale

La pianificazione urbanistica comunale di Parma ha recentemente completato il processo di adeguamento alla L.R. 21 dicembre 2017, n. 24 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio".

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 65 del 26 giugno 2026 è stato approvato il Piano Urbanistico Generale (PUG); nella medesima seduta sono stati altresì approvati il Regolamento Edilizio (RE) e la Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC), rispettivamente con D.C.C. n. 66 e n. 67 del 26 giugno 2026. I nuovi strumenti sono entrati in vigore a seguito della pubblicazione sul BURERT, a decorrere dal 29 luglio 2026.

Con l'entrata in vigore del PUG hanno conseguentemente cessato di avere efficacia gli strumenti urbanistici comunali previgenti, redatti ai sensi della L.R. 24 marzo 2000, n. 20 e ss.mm.ii., costituiti dal Piano Strutturale Comunale (PSC 2030), dal Piano Operativo Comunale (POC) e dal Regolamento Urbanistico ed Edilizio (RUE).

Considerato che il procedimento relativo all'intervento in esame è stato avviato antecedentemente all'entrata in vigore del PUG, nel seguito si dà conto anche della disciplina e delle previsioni contenute negli strumenti urbanistici previgenti, con riferimento al quadro pianificatorio vigente al momento dell'avvio del procedimento. La valutazione viene tuttavia aggiornata tenendo conto dell'intervenuta approvazione e dell'entrata in vigore del PUG e degli altri strumenti comunali sopra richiamati.

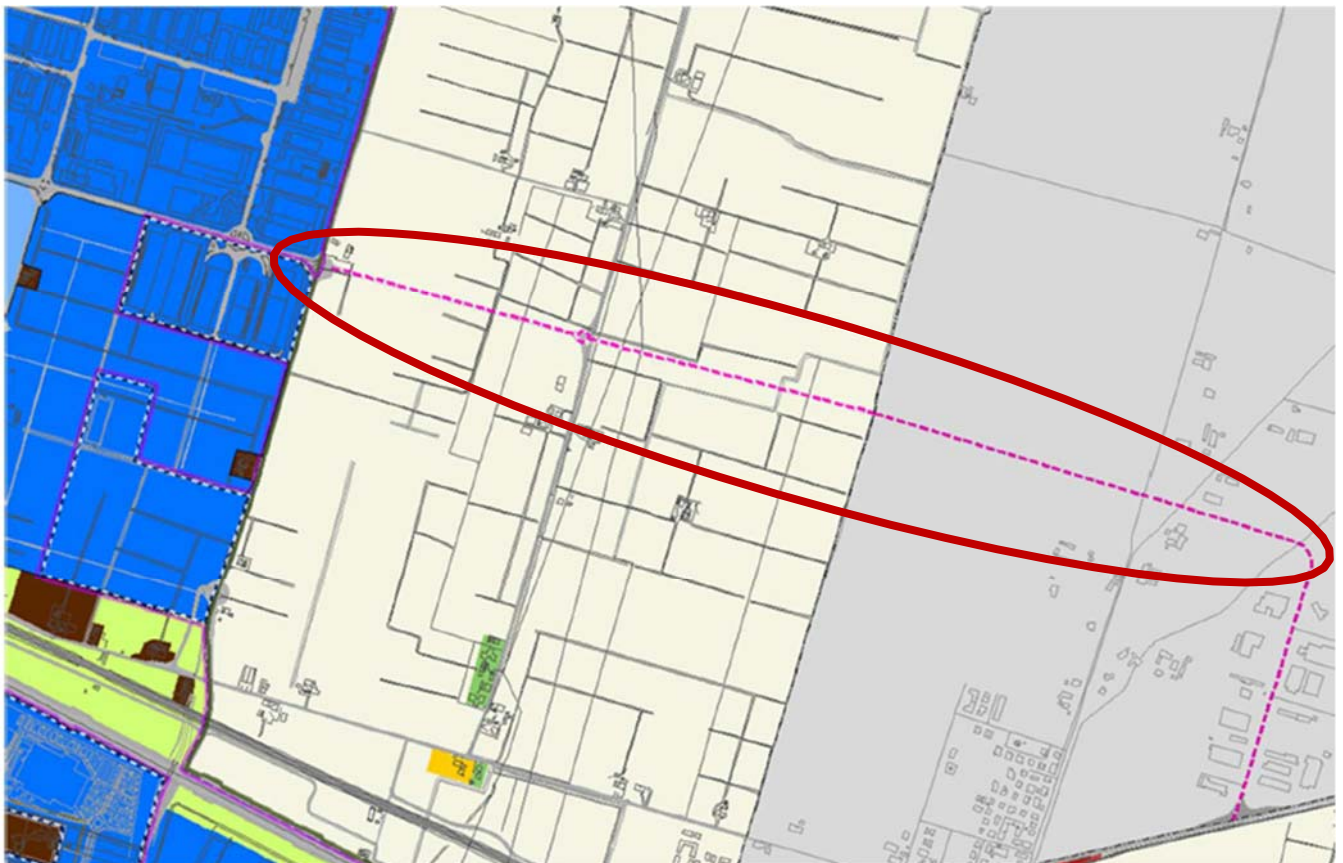
Piano Strutturale Comunale (PSC)

Il PSC – Piano Strutturale Comunale del Comune di Parma è stato approvato con atto C.C. n.53 del 22.07.2019 ed era lo strumento di pianificazione urbanistica generale, con riguardo a tutto il territorio comunale, per delineare le scelte strategiche

Il PSC in particolare:

- a) valutava la consistenza, la localizzazione e la vulnerabilità delle risorse naturali ed antropiche presenti nel territorio e ne indica le soglie di criticità;
- b) definiva quali fabbisogni insediativi potevano essere soddisfatti dal POC attraverso la sostituzione dei tessuti insediativi esistenti, ovvero attraverso la loro riorganizzazione, addensamento o riqualificazione, e quali fabbisogni richiedevano il consumo di nuovo territorio, non sussistendo alternative insediative nell'ambito del territorio già urbanizzato, nel rispetto dei limiti stabiliti dal PTCP
- c) fissava i limiti e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni pianificabili;
- d) individuava le infrastrutture e le attrezzature di maggiore rilevanza, per dimensione e funzione, e definiva i criteri di massima per la loro localizzazione;
- e) classificava il territorio comunale in urbanizzato, urbanizzabile e rurale;
- f) individuava gli ambiti del territorio comunale, stabilendone gli obiettivi sociali, funzionali, ambientali e morfologici e i relativi requisiti prestazionali.

Dall'analisi della tavola CTP 1 - Politiche Urbanistiche si evince che l'intervento di realizzazione della strada risulta non pienamente conforme agli strumenti urbanistici vigenti (PSCPOC-RUE), in termini di lieve modifica del tracciato e della conformazione strutturale dell'infrastruttura stessa.





Stralcio Tavola CTP 1 – Politiche Urbanistiche – Piano Strutturale Comunale 2030 (PSC) e relativa legenda

Di seguito si riporta lo stralcio delle Norme di interesse.

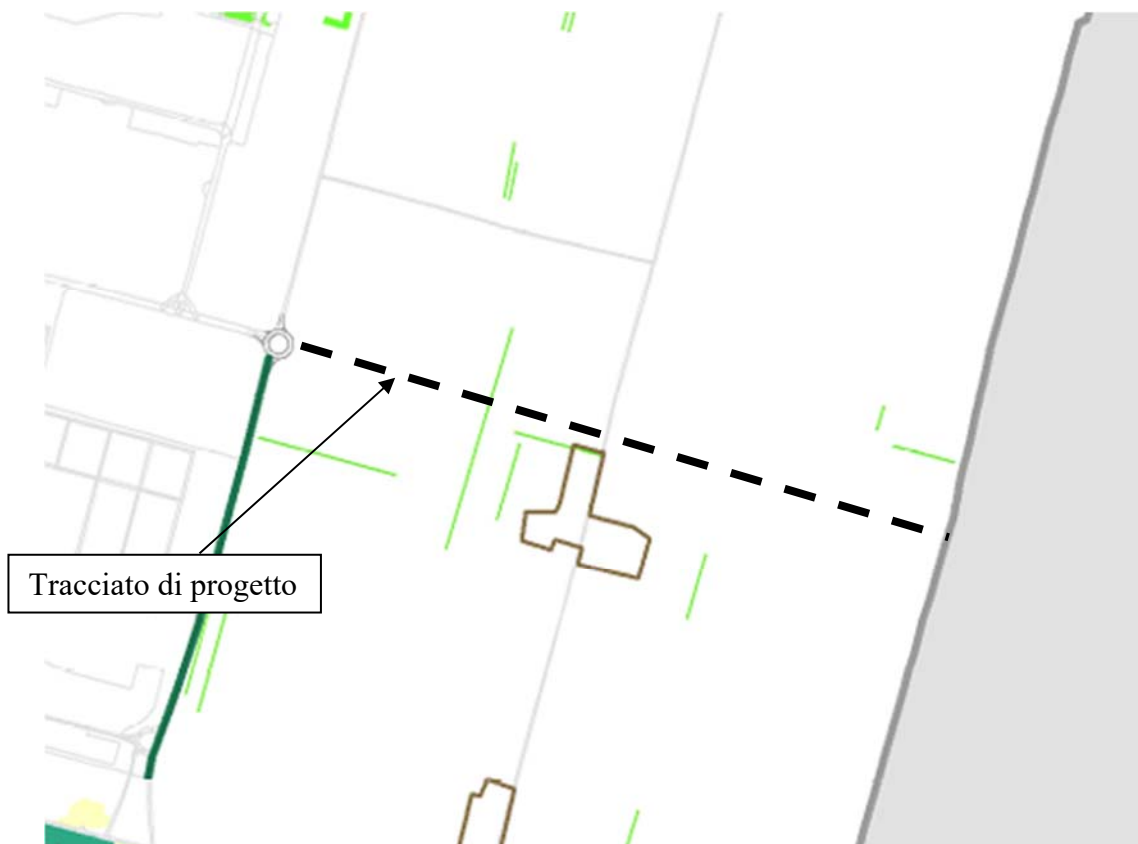
Art. 3. 6 Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola

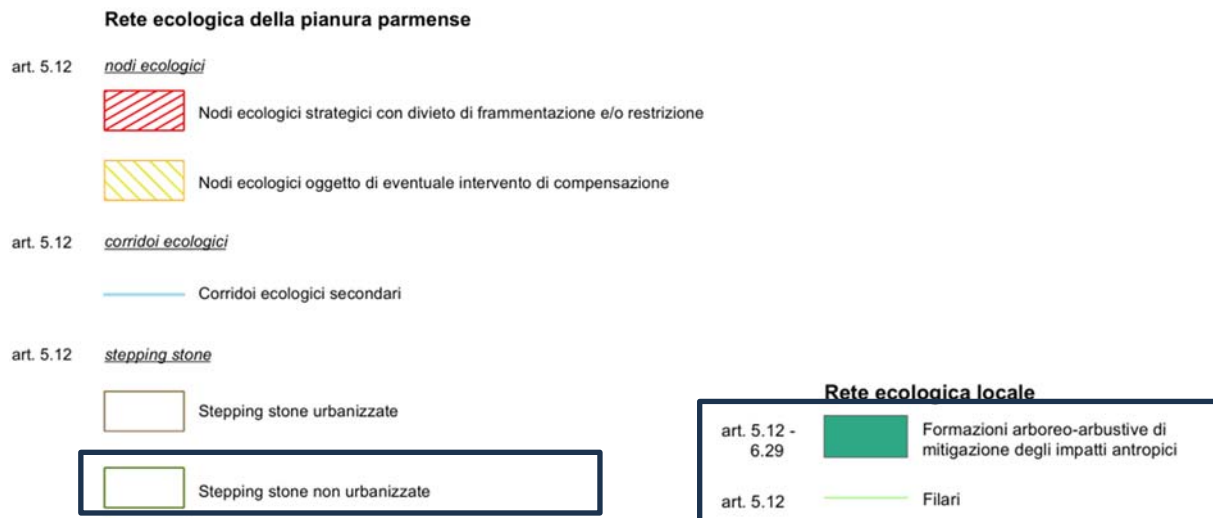
- Costituiscono ambiti ad alta vocazione produttiva agricola le aree idonee, per tradizione, vocazione e specializzazione, ad una attività di produzione di beni agroalimentari ad alta intensità e concentrazione dove un'elevata attitudine colturale dei suoli si associa alla presenza di un tessuto aziendale efficiente e vitale.
- In tali ambiti è favorita l'attività di aziende agricole strutturate e competitive che utilizzino tecnologie ad elevata compatibilità ambientale e pratiche colturali rivolte al miglioramento della qualità merceologica, della salubrità e della sicurezza alimentare dei prodotti. Pertanto il PSC persegue prioritariamente gli obiettivi:
 - di tutelare e conservare il sistema dei suoli agricoli produttivi, escludendone la compromissione a causa dell'insediamento di attività non strettamente connesse con la produzione agricola;
 - di favorire lo sviluppo ambientalmente sostenibile delle aziende agricole consentendo interventi edilizi volti ad assicurare dotazioni infrastrutturali, attrezzature legate al ciclo produttivo agricolo e al trattamento e alla mitigazione delle emissioni inquinanti, nonché la trasformazione e l'ammodernamento delle sedi operative dell'azienda, ivi compresi i locali adibiti ad abitazione.
- Il RUE disciplina gli interventi finalizzati al soddisfacimento dei fabbisogni edificatori, sia per usi produttivi che abitativi, giustificati dalle esigenze di sviluppo aziendale e di permanenza sul fondo del nucleo familiare allargato. A tale scopo
 - sono ammessi gli interventi di recupero, riqualificazione, completamento e ampliamento degli edifici aziendali esistenti;
 - gli interventi di trasformazione del suolo e di nuova costruzione di edifici aziendali funzionali alla produzione sono ammessi solo in ragione di specifici programmi di riconversione o ammodernamento dell'attività agricola, previsti dagli strumenti di pianificazione, o dai programmi di settore ovvero predisposti in attuazione della normativa comunitaria;
 - la realizzazione di nuovi edifici ad uso residenziale è ammessa in ragione dei piani e programmi di cui alla precedente lettera b) e qualora le nuove esigenze abitative, connesse all'attività aziendale, non siano soddisfacibili attraverso gli interventi sul patrimonio edilizio esistente.
- Le nuove edificazioni saranno comunque inserite in un progetto unitario esteso all'intero centro aziendale ove si dimostri la impossibilità di soddisfare i fabbisogni attraverso il recupero dei fabbricati esistenti.

Art. 4.1 Mobilità sostenibile

- 1. Il PSC assume l'obiettivo della sostenibilità ambientale come criterio discriminante delle proprie politiche infrastrutturali, tecnologiche ed organizzative per il sistema della mobilità e orienta le proprie politiche insediative a favorire l'esercizio di una mobilità urbana improntata alla valorizzazione del trasporto pubblico locale, della ciclabilità e di tutti i modi e le forme della mobilità sostenibile.*
- 2. L'assetto infrastrutturale individuato dal PSC per le reti viabilistiche, ferroviarie, del trasporto pubblico urbano è attuato dal POC e attraverso la realizzazione di accordi di programma o analoghe procedure di attuazione e programmazione delle opere pubbliche, con le autorità ed agenzie responsabili della realizzazione e dell'esercizio delle medesime reti; in tale prospettiva il PSC definisce (al Titolo VIII delle proprie norme NR1B) vincoli e rispetti per la realizzazione delle infrastrutture.*
- 3. L'assetto infrastrutturale ed organizzativo delle reti per la mobilità dolce, nel rispetto delle politiche e delle strategie del PSC, è attuato attraverso gli interventi di riqualificazione urbana individuati dal POC e gli interventi di miglioramento e riqualificazione degli spazi pubblici programmati dal Piano Triennale delle Opere Pubbliche.*
- 4. Il PSC riconosce gli impianti esistenti per la distribuzione di carburante tra le aree dedicate alle infrastrutture per la mobilità; la pianificazione subordinata individua le nuove localizzazioni e disciplina le trasformazioni urbanistiche ed edilizie ad essi relative.*

Dall'analisi della tavola CTP 4 Rete Ecologica si evince che l'intervento di realizzazione della strada intercetta un filare alberato, nonché si colloca nelle vicinanze di alcuni elementi strutturanti del sistema della Pianura Parmense e di quello Locale, quali rispettivamente, gli Stepping Stone non urbanizzati e le Formazioni arboree-arbustive di mitigazione degli impatti antropici legate a via Burla.





Stralcio Tavola CTP 4 – Rete Ecologica – Piano Strutturale Comunale 2030 (PSC) e relativa legenda

Di seguito si riporta lo stralcio delle Norme di interesse.

Art. 5.12 Rete ecologica

1. Il PSC individua, nella tavola CTP 4, la Rete ecologica, quale sistema interconnesso delle componenti di alto valore naturalistico del territorio, suddividendola, in funzione della sua rilevanza ecologica e dei suoi obiettivi di salvaguardia e valorizzazione, nei seguenti elementi:

- Rete ecologica di bacino;
- Rete ecologica del reticolo minore;
- Rete ecologica ad elementi diffusi;
- Rete ecologica urbana;
- Rete ecologica locale;
- Direttrici di Connessione tra la rete ecologica urbana e la rete ecologica di bacino;
- Rete ecologica della pianura parmense, quale recepimento e specificazione della rete ecologica individuata dal PTCP.

[...]

12. La Rete ecologica locale è costituita da formazioni vegetazionali lineari, quali filari nel territorio agricolo e formazioni arboreo-arbustive di mitigazione degli impatti antropici. 13. La pianificazione comunale incentiva la valorizzazione della Rete ecologica locale quale residuo elemento di naturalità in una matrice fortemente artificializzata, garantendone la salvaguardia, la gestione e l'incremento. Eventuali interventi che comportino l'eliminazione di elementi esistenti devono essere compensati con la realizzazione di analoghe formazioni, in termini dimensionali e di specie, comunque impiegando specie autoctone.

[...]

19. La Rete ecologica della pianura parmense è derivata dalla rete ecologica individuata dal PTCP e, nel territorio comunale di Parma, risulta articolata in: - nodi ecologici (Nodi ecologici strategici con divieto di frammentazione e/o restrizione e Nodi ecologici oggetto di eventuale intervento di compensazione); - corridoi ecologici secondari; - stepping stones (urbanizzate e non urbanizzate); - interventi progettuali di indirizzo.

[...]

24. All'interno delle stepping stones non urbanizzate il PSC persegue la valorizzazione del paesaggio agrario prevedendo interventi di ripristino, mantenimento e consolidamento dei filari arborei e arbustivi e di zone umide, la tutela dei prati stabili; l'eventuale edificazione dovrà essere coerente con i caratteri del contesto paesistico-ambientale e con i caratteri storico-architettonici degli edifici esistenti.

25. Eventuali interventi ammessi dal PSC, dal POC o dal RUE che si sviluppino in corrispondenza o in prossimità di Interventi progettuali di indirizzo della Rete ecologica dovranno garantirne, anche parzialmente, l'attuazione.

Piano Operativo Comunale (POC)

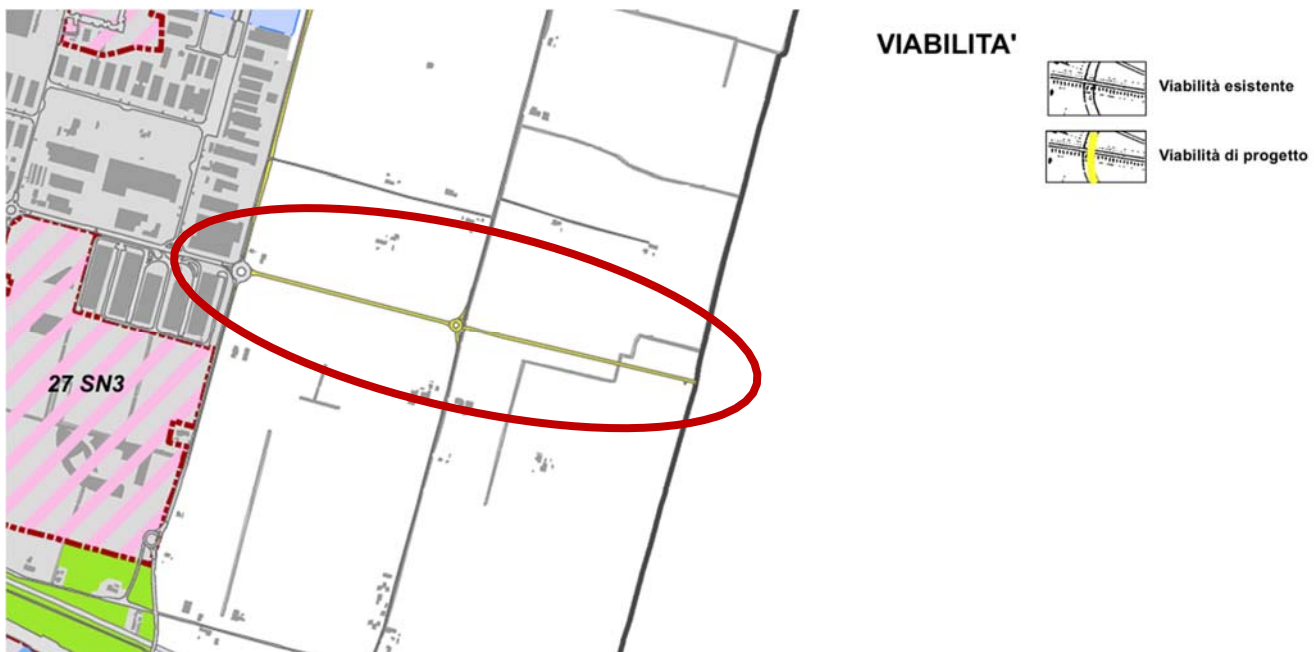
Il Piano Operativo Comunale (POC) è stato approvato con atto di C.C n.57 del 28.05.09 e successivamente aggiornato con Atto Ricognitorio approvato con Determinazione Dirigenziale n. 3539 del 05/12/2024.

Era lo strumento urbanistico che individuava e disciplinava gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e trasformazione del territorio da realizzare nell'arco temporale di cinque anni.

Il POC conteneva principalmente:

- a) la delimitazione, l'assetto urbanistico, le destinazioni d'uso, gli indici edilizi;
- b) le modalità di attuazione degli interventi di trasformazione, nonché di quelli di conservazione;
- c) la definizione delle dotazioni territoriali da realizzare o riqualificare;
- d) l'individuazione e la disciplina degli interventi di edilizia residenziale sociale;
- e) la localizzazione delle opere e dei servizi pubblici e di interesse pubblico.

La Tavola denominata POC 08 - Aree di trasformazione restituisce sull'area d'intervento il tracciato infrastrutturale di cui all'oggetto, leggermente differente in termini strutturali, ma sostanzialmente uguale in termini prestazionali di base. La cartografia individua, pertanto, il tracciato quale Viabilità di progetto.



Stralcio Tavola POC 08 - Aree di trasformazione e relativa legenda

Nella Tavola denominata POC 08 - Programma di Attuazione delle Dotazioni Territoriali, al pari della tavola di cui sopra, viene restituita la previsione infrastrutturale di cui al presente Procedimento, demandando alla disciplina del RUE, di cui al paragrafo successivo.



Stralcio Tavola POC 08 - Programma di Attuazione delle Dotazioni Territoriali e relativa legenda

Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)

Il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) era lo strumento che conteneva le norme attinenti alle attività di costruzione, di trasformazione fisica e funzionale e di conservazione delle opere edilizie, ivi comprese le norme igieniche di interesse edilizio, nonché la disciplina degli elementi architettonici e urbanistici, degli spazi verdi e degli altri elementi che caratterizzano l'ambiente urbano.

Il RUE in particolare disciplinava:

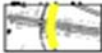
- a) le trasformazioni negli ambiti consolidati e nel territorio rurale;
- b) gli interventi diffusi sul patrimonio edilizio esistente;
- c) le modalità di intervento su edificio e impianti per l'efficienza energetica;
- d) gli oneri di urbanizzazione e del costo di costruzione;
- e) le modalità di calcolo delle monetizzazioni delle dotazioni territoriali.

Il RUE, approvato con delibera di C.C. 71/2010, è stato oggetto di revisione con la variante di adeguamento al PSC 2030 approvata con delibera di C.C. 96/2021.

Dall'analisi dei fogli 17 e 18 della Tavola Cartografia di progetto, variante n. 262" approvata con atto di C.C. n. 78 del 28.11.2022 per quel che riguarda il foglio 17), si conferma che l'infrastruttura è già prevista dallo strumento vigente, pur con qualche differenza non sostanziale in termini di tracciato e conformazione strutturale.



Tavola RUE – Cartografia di progetto, foglio 17 (variante n. 262), foglio 18

Sistema agricolo ambientale		Viabilità	
Art. 3.2.2 RUE	 Zona agricola ZEP	Art. 3.3.1 RUE	 Viabilità esistente
		Art. 3.3.1 RUE	 Viabilità di progetto

Legenda della tavola RUE - Cartografia di progetto

A seguire si riporta uno stralcio della normativa di riferimento.

Art. 3.2.2 Zona agricola ZEP

1 Nella Zona agricola si applicano tutte le disposizioni ed i principi fissati dalla legislazione regionale vigente nonché quelli fissati dal Titolo III del Piano Strutturale Comunale.

2 In zona agricola sono ammessi gli insediamenti e gli ampliamenti di strutture di carattere sociale finalizzati alla prevenzione, alla terapia ed al reinserimento nella società e nella produzione di soggetti emarginati, disadattati, o già affetti da turbe e da dipendenze patologiche. L'inserimento di tali attività è subordinata alla presentazione di progetto unitario da valutarsi da parte della Giunta Comunale.

3 In zona agricola è ammessa la possibilità per l'imprenditore agricolo di vendere i propri prodotti senza che questo costituisca cambio d'uso.

4 Nelle zone agricole ricadenti all'interno degli ambiti agricoli periurbani e negli ambiti 32 ARP e 36 ARP, individuati nella tavola CTP2_Ambiti territoriali del PSC, è ammesso l'insediamento di funzioni integrative secondo quanto stabilito al medesimo art. 3.2.13.

Art. 3.3.1 1 Individuazione del sistema infrastrutturale

- 1 Il presente regolamento: a) individua la viabilità stradale e ferroviaria distinguendo quella esistente da quella di progetto; b) specifica la configurazione topografica di interesse sovracomunale evidenziata dal PSC, precisandone le caratteristiche tecniche; c) individua la viabilità stradale e ferroviaria di interesse locale.
- 2 Il presente regolamento, come richiesto dal comma 6 dell'art.9.5 delle NR 1B del PSC, recepisce la gerarchia della rete stradale, specificata localmente e puntualmente dal PGTU.

Piano Urbanistico Generale – PR050

Il Piano Urbanistico Generale (PUG) del Comune di Parma, denominato “Parma 2050”, è stato adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 17 del 31 marzo 2025 e successivamente approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 65 del 26 giugno 2026. Il Piano è entrato in vigore a decorrere dal 29 luglio 2026, a seguito della pubblicazione sul BURERT.

Il PUG, redatto ai sensi della L.R. 21 dicembre 2017, n. 24, assume quale riferimento la Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale, attraverso la quale definisce gli obiettivi e gli indirizzi per lo sviluppo sostenibile del territorio comunale e orienta le trasformazioni urbanistiche ed edilizie in una prospettiva di medio-lungo periodo.

Ai fini della presente valutazione, le previsioni e le disposizioni del PUG vigente costituiscono pertanto il riferimento della pianificazione urbanistica comunale, ferma restando la considerazione degli strumenti previgenti per gli aspetti connessi alla ricostruzione del quadro pianificatorio e procedimentale relativo all'intervento in esame.

In particolare, con riferimento agli obiettivi espressi dalla LUR:

- a) assicura il contenimento del consumo di suolo con:
 - le norme generali riguardanti l'insediamento e le aree rurali;
 - la definizione del perimetro del Territorio Urbanizzato e dei criteri da seguire per operarne un riordino e completarne le dotazioni;
- b) favorisce la rigenerazione dell'insediamento, con riferimento all'art. 8 della LUR, attraverso:
 - la definizione dei criteri e delle situazioni specifiche delle diverse zone, per promuovere processi complessi di riqualificazione urbanistica;
 - la definizione analitica delle condizioni per incentivare le pratiche ordinarie di riuso e ristrutturazione edilizia delle aree edificate e, con diversi criteri, degli insediamenti sparsi e discontinui e del tessuto rurale;
- c) cura la definizione esigenziale delle prestazioni di qualità urbana ed ecologico ambientale (derivanti dalle impostazioni strategiche del Piano) a cui i soggetti attuatori di piani operativi o strategici sono tenuti a conformarsi, pur mantenendo autonomia nella definizione delle modalità attuative.

Il PUG, pertanto, pone tra i principali obiettivi strategici la messa in sicurezza del territorio e il riassetto delle infrastrutture.

Rispetto alla Strategia l'intervento risulta conforme agli obiettivi come “viabilità principale in previsione” così come evidenziato dalla cartografia riportata.

A seguire si riporta una sintesi degli elaborati di interesse.

Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico Ambientale

La Strategia del Piano si pone l'obiettivo di sviluppare la struttura insediativa esistente, recuperando, anche in chiave identitaria, il rapporto, con il territorio rurale e naturale che lo circonda. Sette scenari definiscono 7

macrostrategie le quali vengono supportate e attivate da una serie di Azioni alcune a carattere specifico e di indirizzo e generale.

I 7 scenari sono:

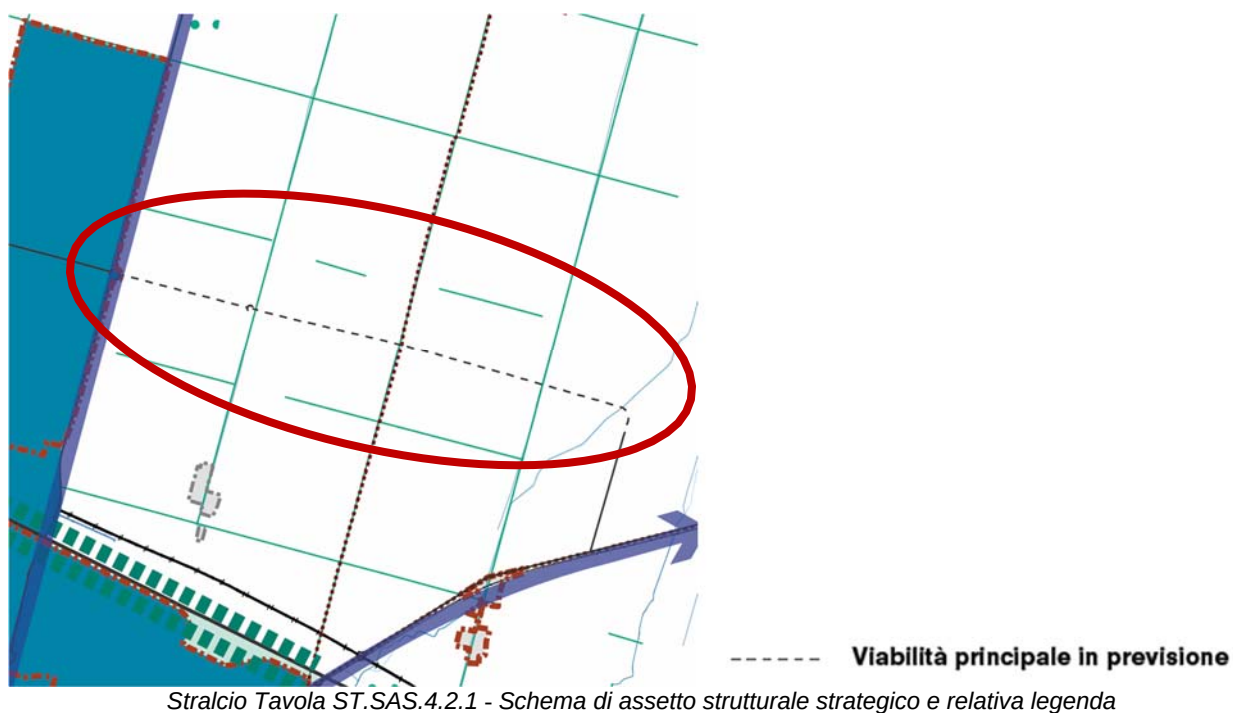
- Scenario 1 - Parma Alta Capacità: sviluppo del sistema della mobilità sostenibile con conseguente riorganizzazione della città pubblica (zone 30 e 20) e ridefinizione dello spazio per automobile.
- Lo sviluppo sostenibile del sistema della mobilità è stato declinato nella duplice accezione di favorire una maggiore sostenibilità dell'attuale mobilità pubblica e privata, sia di rendere più sostenibili i possibili cambiamenti che interesseranno il territorio di Parma;
- Scenario 2 - Parma città produttiva: la strategia per lo sviluppo delle attività "produttive" congiuntamente a nuove forme dell'abitare favorisce insediamenti misti o della "mixité" con ricadute positive su aspetti sociali, economici oltre che funzionali;
- Scenario 3 - Parma Eco-Città: lo scenario sviluppa e incrementa le sinergie tra il territorio urbanizzato e il territorio agricolo;
- Scenario 4 - Parma città-parco: lo scenario sviluppa strategie riguardo la distribuzione dei servizi e delle dotazioni attraverso la rigenerazione e il consolidamento del territorio urbanizzato in coerenza con il contesto ambientale ed il sistema dell'abitare;
- Scenario 5 - Living Parma: lo scenario "Living Parma" declina la strategia principalmente per la definizione di una nuova inclusività e qualità della vita a partire dal fattore di confort ambientale, economico e sociale;
- Scenario 6 - Super-Parma: strategia delle grandi aree di trasformazione, densificazione e recupero delle aree industriali dismesse, la strategia mira a rafforzare gli insediamenti produttivi lungo l'autostrada e le infrastrutture principali;
- Scenario 7 - Natura espansiva: propone una strategia per "l'espansione" della Natura con il conseguente rafforzamento dei servizi ecosistemici forniti dal territorio rurale e l'incremento delle sinergie tra territorio urbano e rurale;

Ogni Strategia porta con sé una serie di Azioni che non solo la definiscono e la caratterizzano ma l'attivano e l'attuano. Le Azioni funzionano come "agenti dinamici" o "attivatori" della strategia.

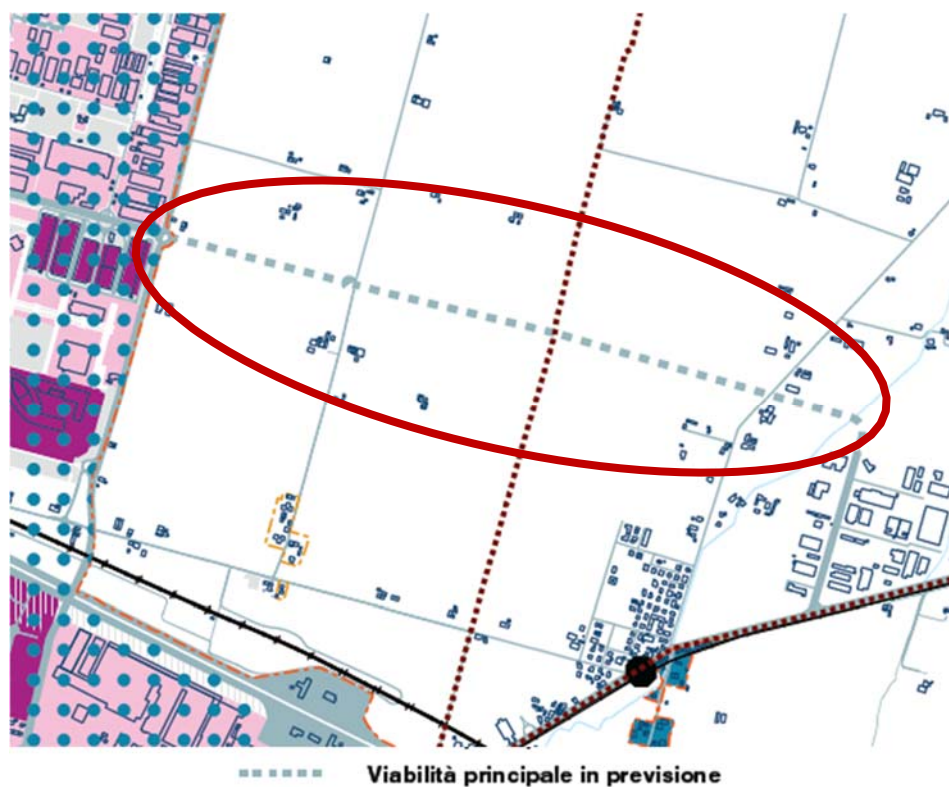
Alcuni progetti strategici infine rappresentano diretta emanazione delle azioni e quindi delle strategie.

A seguire si riporta un dettaglio degli schemi di assetto strategico. Nel bollo arancio l'ambito di intervento.

La **Tavola ST.SAS.4.2.1 - Schema di assetto strutturale strategico** è una rappresentazione sintetica e ideogrammatica in cui sono evidenziati gli elementi che definiscono il sistema strutturale della futura città di Parma e conferma la previsione infrastrutturale.



Allo stesso modo la Tavola ST.SAS.4.2.2 - Schema di assetto strategico delle trasformazioni e la **Tavola ST.SAS.4.2.3 - Schema di assetto strategico delle correlazioni e dei servizi** individuano il tracciato infrastrutturale di progetto.





Stralcio Tavola ST.SAS.4.2.3 - Schema di assetto strategico delle correlazioni e dei servizi e relativa legenda

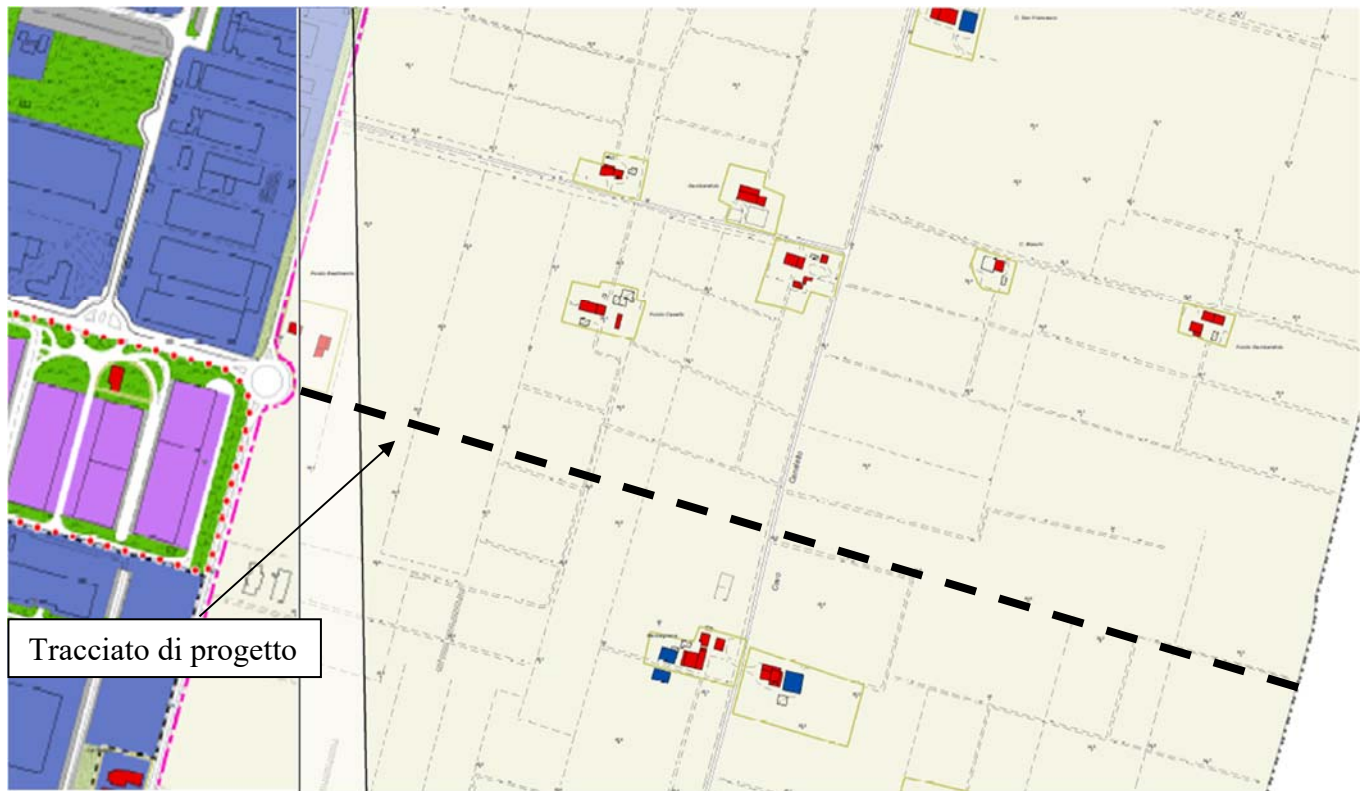
Disciplina

La normativa del PUG è stata predisposta al fine di assicurare un primo livello di agevole trasformabilità del territorio esistente, soprattutto all'interno del perimetro del territorio urbanizzato, in un'ottica di incentivo dei processi rigenerativi.

Si sono pertanto strutturate le seguenti parti di territorio:

- La città da valorizzare: il sistema insediativo della città storica e del patrimonio storico diffuso
- La città da consolidare: i tessuti insediati del territorio urbanizzato
- La città pubblica: il sistema delle infrastrutture, delle attrezzature e degli spazi collettivi
- La città verde: il sistema delle dotazioni ecologiche e delle infrastrutture ambientali
- Il territorio rurale: il sistema produttivo agricolo ed il patrimonio edilizio sparso

La Tavola Disciplina, Fogli 17 e 18, individuano in corrispondenza dell'area di progetto Ambiti rurali ad alta vocazione produttiva agricola, nonché una minima sovrapposizione con le Aree di pertinenza degli edifici di interesse architettonico ambientale e storico-testimoniale. L'area si trova inoltre all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato.



LA CITTÀ DA VALORIZZARE

Art. 4.1.13  Aree di pertinenza degli edifici di interesse architettonico ambientale e storico-testimoniale

IL TERRITORIO RURALE

Articolazione degli ambiti rurali

Art. 8.1.4  Ambiti rurali ad alta vocazione produttiva agricola

Stralcio Tavola Disciplina D1 – Fogli 17 e 18 e relativa legenda

A seguire si riporta uno stralcio della normativa di riferimento.

Art. 8.1.4 - Ambiti rurali ad alta vocazione produttiva agricola

1. Negli Ambiti rurali ad alta vocazione produttiva agricola, connotati da un'alta vocazione produttiva agricola:

- a) sono ricomprese le aree idonee, per tradizione, vocazione e specializzazione, ad attività di produzione di beni agroalimentari ad alta intensità e concentrazione dove un'elevata attitudine culturale dei suoli si associa alla presenza di un tessuto aziendale efficiente e vitale;
- b) viene favorita l'attività di aziende agricole strutturate e competitive che utilizzino tecnologie ad elevata compatibilità ambientale e pratiche culturali rivolte al miglioramento della qualità merceologica, della salubrità e della sicurezza alimentare dei prodotti;
- c) il PUG persegue prioritariamente gli obiettivi:
 - di tutelare e conservare il sistema dei suoli agricoli produttivi, escludendone la compromissione a causa dell'insediamento di attività non strettamente connesse con la produzione agricola;

- di favorire lo sviluppo ambientalmente sostenibile e nel rispetto dei requisiti minimi di connettività ecologica e dei segni del paesaggio tradizionale, delle aziende agricole consentendo interventi edilizi volti ad assicurare dotazioni infrastrutturali, attrezzature legate al ciclo produttivo agricolo e al trattamento e alla mitigazione delle emissioni inquinanti, nonché la trasformazione e l'ammodernamento delle sedi operative dell'azienda, ivi compresi i locali adibiti ad abitazione.
- d) il PUG disciplina gli interventi finalizzati al soddisfacimento dei fabbisogni edificatori, sia per usi produttivi che abitativi, giustificati dalle esigenze di sviluppo aziendale e di permanenza sul fondo del nucleo familiare allargato. A tale scopo sono ammessi:
- gli interventi di recupero, riqualificazione, completamento e ampliamento degli edifici aziendali esistenti, nei limiti dei parametri di seguito specificati;
 - gli interventi di trasformazione del suolo e di nuova costruzione di edifici aziendali funzionali alla produzione, nei limiti dei parametri di seguito specificati e/o nei casi in cui ricorra l'obbligo di specifici Programmi di Riconversione e Ammodernamento dell'attività agricola (PRA);
 - la realizzazione di nuovi edifici ad uso residenziale, nei limiti dei parametri di seguito specificati, e secondo le procedure di cui alla DGR n. 623 del 29.04.2019 ("Paragrafo 6 - Fabbricati abitativi dell'imprenditore agricolo"), qualora le nuove esigenze abitative, connesse all'attività aziendale, non siano soddisfacenti attraverso gli interventi sul patrimonio edilizio esistente.

[...]

Art. 4.1.13 - Aree di pertinenza degli edifici di interesse architettonico ambientale e storico-testimoniale

2. 1. Nelle tavole D1 e nella Tavola dei Vincoli TV_2, il PUG individua le aree di pertinenza degli edifici di interesse architettonico ambientale e storico-testimoniale da assoggettare a progettazione unitaria in caso di intervento sugli edifici stessi.

3. Gli indirizzi di progettazione relativi all'area di pertinenza degli edifici di interesse architettonico ambientale e storico-testimoniale si applicano nel seguente modo:

- a) il progetto può essere limitato alla parte di pertinenza catastale del fabbricato oggetto dell'intervento;
- b) gli interventi dovranno essere fatti in coerenza con i contenuti dell'Allegato A1 del Regolamento Edilizio;
- c) per gli edifici non soggetti a tutela e ricompresi all'interno delle aree di pertinenza, sono ammessi interventi di ristrutturazione edilizia anche con spostamento del sedime a condizione che la ricollocazione avvenga all'interno dell'area di pertinenza e che sia tesa ad una migliore valorizzazione dell'edificio oggetto di tutela;
- d) il rilievo e gli interventi di conservazione indicati alla precedente lett. b) sono da intendersi limitati agli elementi di valore storico-testimoniale.

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Il Comune di Parma, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 48 del 27 aprile 2026, ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2025-2035 che definisce le strategie per lo sviluppo della mobilità cittadina nei prossimi dieci anni, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita urbana attraverso soluzioni di trasporto sostenibili ed efficienti.

Il PUMS individua sette obiettivi generali che orientano le strategie e le azioni del Piano:

- ridurre il traffico privato;

- promuovere il trasporto pubblico e la mobilità dolce (a piedi e in bici);
- migliorare la qualità dell'aria;
- aumentare la sicurezza stradale;
- rendere la città più accessibile;
- rendere la città più sostenibile;
- rendere la città tecnologicamente avanzata.

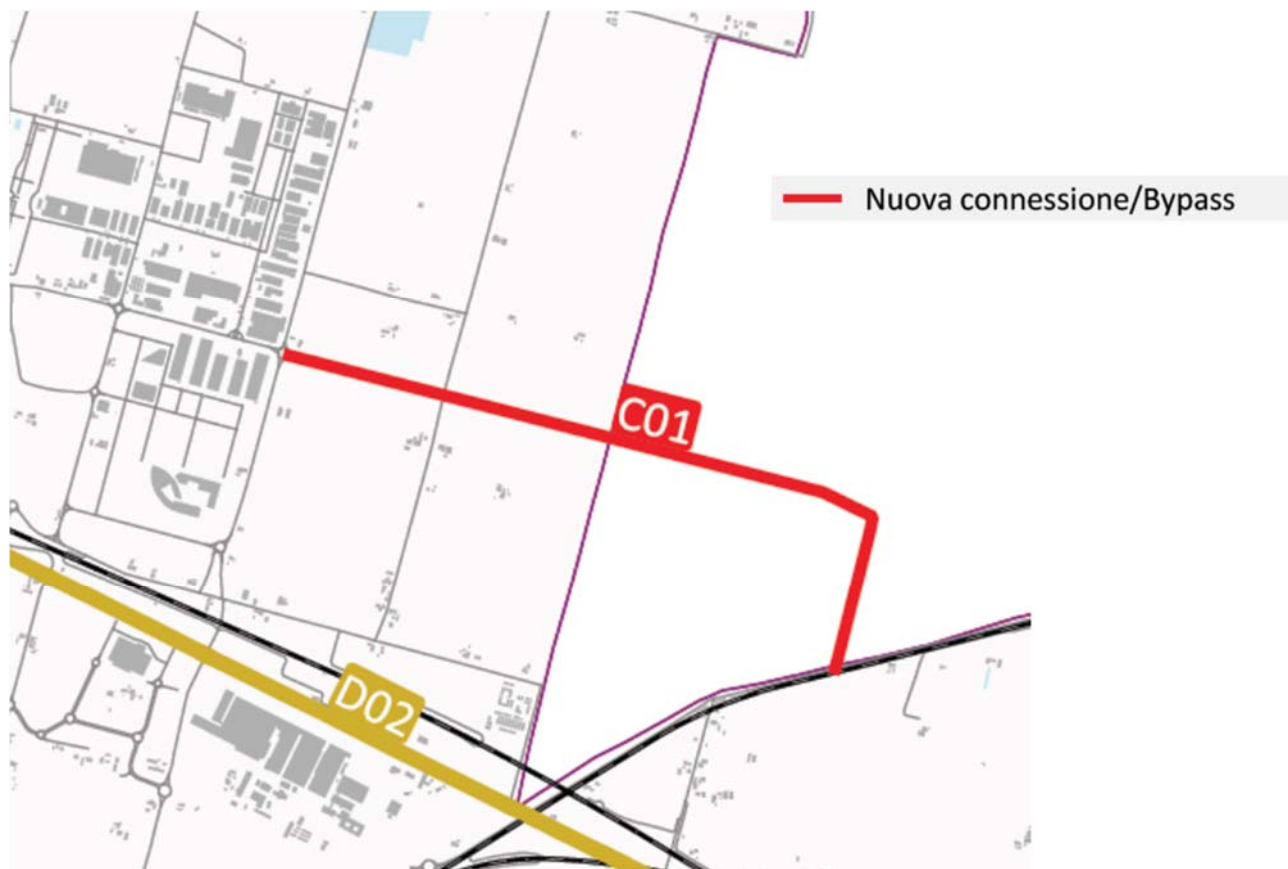
Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2025-2035 è articolato inoltre in 10 punti:

1. promuovere l'integrazione tra politiche di mobilità, territoriali e ambientali, nella consapevolezza che la sostenibilità e la mobilità efficiente sono obiettivi che si rafforzano a vicenda;
2. guardare alle sfide del prossimo decennio, capace di riorientare il sistema della mobilità della città nel lungo periodo, senza tuttavia dimenticare la necessità e l'urgenza di definire azioni di breve e medio periodo;
3. potenziare le infrastrutture e incrementare l'offerta nonché la qualità dei servizi di mobilità collettiva, compresa la loro integrazione fisica e tecnologica, con l'obiettivo di assicurare connessioni efficaci e attrattive in tutto il territorio;
4. perseguire lo shift modale verso i modi di trasporto a minor impatto ambientale e sociale, introducendo azioni mirate a favore della mobilità collettiva, ciclabile e pedonale nonché mediante il rafforzamento delle misure di regolazione e moderazione del traffico veicolare;
5. ridurre la dipendenza dall'uso dell'auto privata, in particolare negli spostamenti di breve distanza, attraverso azioni per ridurre il tasso di motorizzazione e disaccoppiare la proprietà dall'uso dell'auto;
6. favorire la trasformazione e riqualificazione dello spazio pubblico secondo i principi dell'"universal design", attraverso la valorizzazione degli usi diversi da quelli della circolazione e dalla sosta dei veicoli a motore;
7. perseguire l'obiettivo di una "città a rischio zero", assumendo come priorità nella definizione delle scelte l'azzeramento del numero degli incidenti stradali con vittime e feriti gravi;
8. ottimizzare i processi di distribuzione delle merci nell'ultimo miglio, anche in relazione alla diffusione dei servizi B2C (commercio on-line), limitando l'impatto sulla vivibilità e fruibilità dello spazio pubblico e al contempo garantendo condizioni di esercizio più favorevoli agli operatori virtuosi;
9. contribuire all'obiettivo di decarbonizzazione del settore dei trasporti, con l'ambizioso traguardo della città di raggiungere la neutralità climatica netta entro il 2030, agendo sulla riduzione della domanda soddisfatta con i modi privati motorizzati e sull'elettrificazione del parco veicolare;
10. digitalizzare il settore dei trasporti tramite la messa a sistema delle funzioni di monitoraggio, gestione, informazione, integrazione e transazione con gli attuali e futuri sistemi di navigazione e mappatura digitale.

Il Piano individua quindi uno **Scenario di Riferimento (SR)**, definito quale insieme di interventi (infrastrutturali e non) che hanno completato l'iter progettuale e procedurale di approvazione, che godono delle necessarie risorse finanziarie per la realizzazione e che quindi troverebbero realizzazione anche in assenza del PUMS 2025-2035 e gli **Scenari Alternativi di Piano (SAP)**, definiti come insieme di misure coerenti tra loro all'interno di ciascuno scenario. Lo scenario selezionato è quello denominato Scenario Alternativo di Piano 2 (SAP2).

.A seguire si riporta una descrizione delle tavole più significative ai fini del progetto.

La Tavola **1.a - Rete Viaria** segnala nell'ambito oggetto di intervento la previsione di interventi di nuova realizzazione. Tra questi figura il **Nodo 01 – Nuove connessioni stradali (SR)**.



Stralcio Tavola 1.a – Rete viaria e relativa legenda (PUMS)

3.2. COERENZA ESTERNA DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Nel presente paragrafo si è proceduto alla valutazione della coerenza degli obiettivi della variante con gli obiettivi definiti dagli strumenti di programmazioni e pianificazione territoriale provinciale e comunale, così come definiti e selezionati nel precedente paragrafo 3.1.

Si sottolinea come gli obiettivi e le azioni di piano vengono di seguito valutati in relazione all'interazione di ciascuno con i vari obiettivi di coerenza, secondo la seguente legenda colorimetrica:



Coerenza tra le azioni di piano e gli obiettivi di coerenza esterna



L'obiettivo di coerenza non ha interazioni con le azioni di piano



Contrasto tra le azioni di piano e gli obiettivi di coerenza esterna

Prima di entrare nel merito della valutazione di coerenza, di seguito si elencano nuovamente i principali obiettivi perseguiti dalla Variante:

1. Miglioramento della funzionalità della rete viaria e riduzione delle criticità legate alla congestione del traffico;
2. Riduzione delle emissioni in atmosfera e del rumore attraverso la fluidificazione dei flussi veicolari;
3. Incremento della sicurezza stradale mediante la razionalizzazione delle intersezioni e la riduzione dei punti di conflitto;
4. Miglioramento dell'accessibilità alle aree produttive e logistiche;
5. Riduzione delle interferenze tra traffico pesante e viabilità locale, con benefici per la qualità della vita e la sicurezza degli insediamenti limitrofi.

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP) – Provincia di Parma					
	Obiettivi e azioni della variante				
Obiettivi di coerenza	1	2	3	4	5
<i>Costruire l'identità della comunità nella dimensione provinciale</i>					
<i>Favorire la vocazione agroalimentare</i>					
<i>Perseguire obiettivi di sviluppo sostenibile</i>					
<i>Potenziare il sistema dei parchi e realizzare la rete ecologica</i>					
<i>Rafforzare l'armatura dei centri urbani e della rete dei servizi</i>					
<i>Attivare iniziative per lo sviluppo delle aree marginali</i>					
<i>Migliorare le condizioni di accessibilità all'interno del territorio provinciale</i>					
<i>Potenziare e qualificare l'offerta turistica e termale</i>					
<i>Salvaguardare l'integrità fisica, culturale e paesistica del territorio provinciale</i>					
<i>Razionalizzare e riqualificare i fenomeni di dispersione insediativa</i>					

PIANO STRUTTURALE COMUNALE (PSC) – Comune di Parma					
	Obiettivi e azioni della variante				
Obiettivi di coerenza	1	2	3	4	5
<i>Aumentare il "PIL della città pubblica" in una città senza periferie</i>					
<i>Promuovere l'azzeramento del consumo di suolo scegliendo di "costruire sul costruito"</i>					
<i>Preferire la mobilità sostenibile</i>					
<i>Ridurre le emissioni di gas climalteranti (CO2) migliorando le prestazioni energetiche del sistema urbano (edifici e mobilità)</i>					
<i>Rafforzare l'offerta formativa nella città dei giovani</i>					
<i>"Umanizzare" le eccellenze funzionali</i>					
<i>Eccellere con la città del cibo</i>					
<i>Rimettere al centro la Città storica</i>					
<i>Costruire una città accogliente per tutte le stagioni dell'esistenza</i>					

PIANO URBANISTICO GENERALE (PUG) – Comune di Parma					
	Obiettivi e azioni della variante				
Obiettivi di coerenza	1	2	3	4	5
Assicurare il contenimento del consumo di suolo					
Favorire la rigenerazione degli insediamenti					
Curare la definizione esigenziale delle prestazioni di qualità urbana ed ecologico ambientale					
Promuovere processi complessi di riqualificazione urbanistica					
Rendere i sistemi alimentari equi, sani e rispettosi dell'ambiente					
Fare della sostenibilità un fattore competitivo per l'agricoltura.					
Garantire uno sviluppo complessivo sostenibile					
Migliorare il mix funzionale e sociale riconsiderando anche il ruolo residenziale					
Concorrere alla maggior sicurezza degli spazi pubblici					
Sviluppare una città educativa					
Concorrere alla elaborazione di modelli insediativi e produttivi virtuosi basati su un uso efficiente delle risorse, e di accelerare la transizione verso una bioeconomia europea sostenibile					
Creare un ambiente più confortevole alla vita delle persone					

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) – Comune di Parma					
	Obiettivi e azioni della variante				
Obiettivi di coerenza	1	2	3	4	5
Ridurre il traffico privato					
Promuovere il trasporto pubblico e la mobilità dolce					
Migliorare la qualità dell'aria					
Aumentare la sicurezza stradale					
Rendere la città più accessibile					
Rendere la città più sostenibile					
Rendere la città tecnologicamente avanzata					

Come si è avuto modo di sottolineare nel dettaglio nella parte di definizione delle coerenze di ciascun piano analizzato, **le strategie della Variante risultano essere essenzialmente coerenti con gli obiettivi di pianificazione e programmazione** selezionati.

Gli unici aspetti che potrebbero creare conflitto sono riconducibili al consumo di suolo e all'impatto paesaggistico che la nuova infrastruttura potrebbe creare se non opportunamente mitigata.

4. VERIFICA DI CONFORMITA' AI VINCOLI

L'art.37, comma 4, della L.R. 24/2017 e s.m.i prevede che “nel documento di Valsat di ciascun strumento urbanistico o atto negoziale che stabilisca la localizzazione di opere o interventi in variante alla pianificazione è contenuto un apposito capitolo, denominato “verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni”, nel quale si dà atto analiticamente che le previsioni del piano/progetto sono conformi ai vincoli e prescrizioni che gravano sull'ambito territoriale interessato”.

L'indagine viene operata sulla base delle tavole dei vincoli predisposte dal PSC, dal RUE e dal PUG, nonché rispetto alle nuove mappe di pericolosità e rischio alluvioni adottate con atto di S.G. n.4/2026 relative al terzo ciclo di pianificazione di PRGA (2027 – 2033) e all'adozione del Progetto di aggiornamento del PAI-Po e delle mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni distrettuali: fiume Enza da Vetto alla confluenza nel fiume Po.

4.1. QUADRO VINCOLISTICO COMUNALE PRE - VIGENTE

Per quel che riguarda il RUE, si richiama l'Allegato C5 - Regolamento di gestione Rischio Idraulico (RRI).



	corsi d'acqua secondari a cielo aperto
	corsi d'acqua secondari coperti
	canale minore particellare

Pericolosità da alluvione - PGRA (Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po) (2)	
	Alluvioni frequenti - H - P3 (20<TR<50)
	Alluvioni poco frequenti - M - P2 (100<TR<200)
	Alluvioni rare - L - P1 (200<TR<500)
Aree di vulnerabilità idraulica - RRI (Comune di Parma) (3)	
	Alluvioni frequenti - H - P3 (20<TR<50) - Reticolo Fognatura
	Alluvioni poco frequenti - M - P2 (100<TR<200) - Reticolo Fognatura
	Alluvioni frequenti - H - P3 (20<TR<50) - Reticolo Canali
	Alluvioni poco frequenti - M - P2 (100<TR<200) - Reticolo Canali

Stralcio RUE Allegato C5 - Regolamento di gestione Rischio Idraulico (RRI) e relativa legenda

Per quel che riguarda il PSC vengono prese in esame le seguenti Tavole:

- Tavola CTG1A – Tutele e Vincoli Ambientali
- Tavola CTG1B – Rischio Idraulico
- Tavola CTG2A – Vincoli Monumentali
- Tavola CTG2B – Vincoli Pertinenze
- Tavola CTG2C – Vincoli Persistenze
- Tavola CTG3 – Rispetti e Limiti

di cui si allegano le schede di sovrapposizione Vincolo/progetto presentate nell'elaborato B 11 del presente Procedimento Unico.



Realizzazione del prolungamento di via Franklin tra SP72 Parma-Mezzani e SP62R della Cisa, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017.

 TRATTO IN PROGETTO

Nessun vincolo presente nell'area oggetto d'intervento.



Realizzazione del prolungamento di via Franklin tra SP72 Parma-Mezzani e SP62R della Cisa, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017.

 TRATTO IN PROGETTO

AREE A PERICOLOSITA' IDRAULICA INDIVIDUATE DAL PGRA

Reticolo Secondario di Pianura



Alluvioni frequenti - H - P3



Alluvioni poco frequenti - M - P2

PSC 2030 - STRALCIO TAVOLA DEI VINCOLI-CTG 1B
(RISCHIO IDRAULICO)

scala 1:10000

Comune di Parma

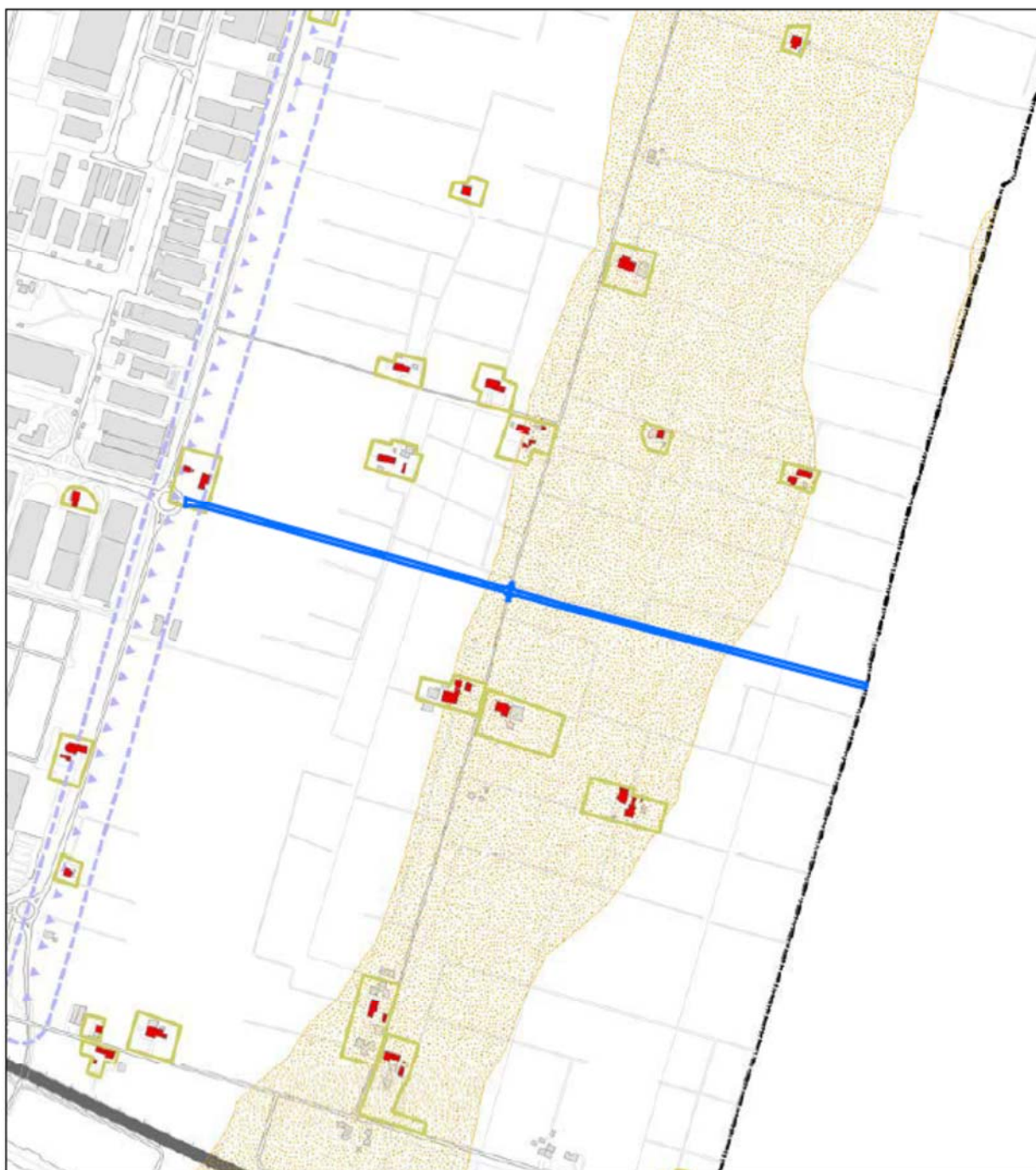




Realizzazione del prolungamento di via Franklin tra SP72 Parma-Mezzani e SP62R della Cisa, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017.

TRATTO IN PROGETTO

Nessun vincolo presente nell'area oggetto d'intervento.



Realizzazione del prolungamento di via Franklin tra SP72 Parma-Mezzani e SP62R della Cisa, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017.

TRATTO IN PROGETTO



Area di pertinenza degli edifici di valore architettonico, ambientale e storico testimoniale (PSC)



Doss (PTCP, art. 15)



Segmenti stradali paesaggisticamente da tutelare (PTCP, art. 19; PSC)

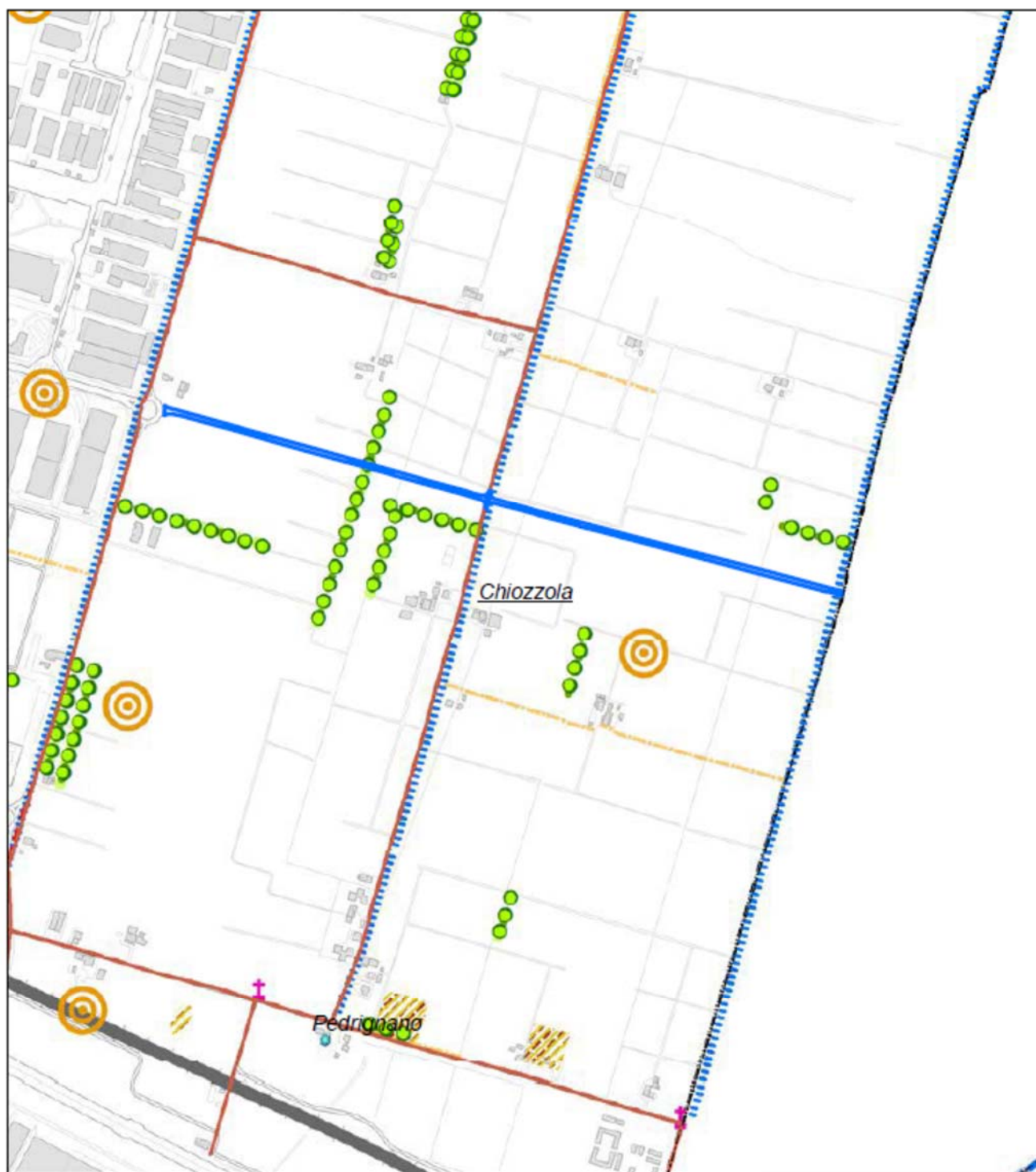
PSC 2030 - STRALCIO TAVOLA DEI VINCOLI-CTG 2B

scala 1:10000

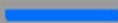
(PERMANENZE CULTURALI, STORICHE E PAESAGGISTICHE DA TUTELARE)

Comune di Parma





Realizzazione del prolungamento di via Franklin tra SP72 Parma-Mezzani e SP62R della Cisa, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017.

 TRATTO IN PROGETTO



Filari storici interpoderali (PSC)



Viabilità extraurbana individuata dall cartografia IGM del 1880 (PSC)



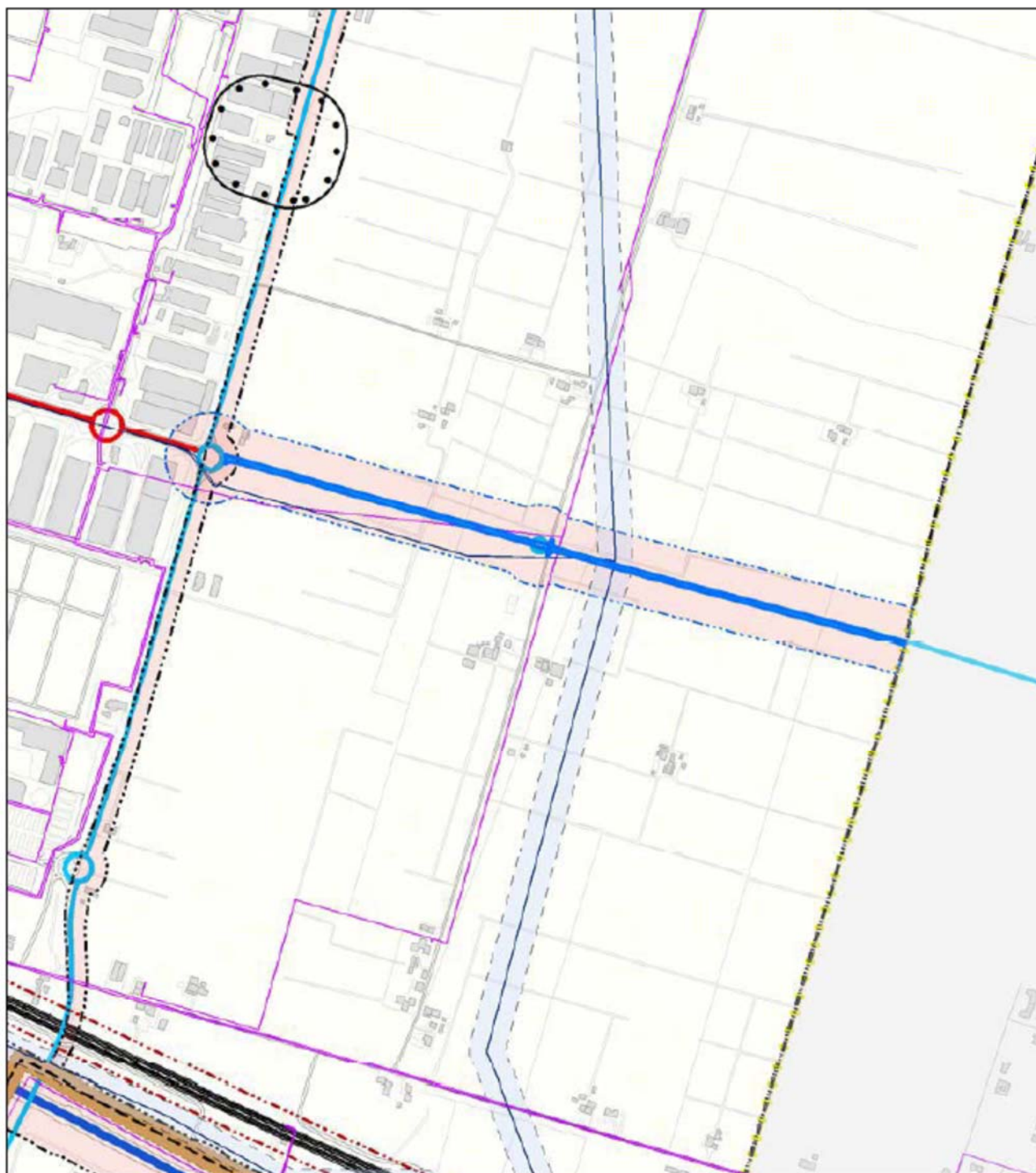
Canali storici caratterizzanti l'impianto della centuriazione (PSC)

PSC 2030 - STRALCIO TAVOLA DEI VINCOLI-CTG 2C
(PERSISTENZE DEL PAESAGGIO STORICO DA VALORIZZARE)

scala 1:10000

Comune di Parma





Realizzazione del prolungamento di via Franklin tra SP72 Parma-Mezzani e SP62R della Cisa, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017.

TRATTO IN PROGETTO

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Fascia di rispetto stradale ed autostradale (D.L. 285/1992; D.P.R. 495/1992) | | Elettrodotti ad alta tensione |
| | Corridoio di fattibilità viabilistica (PSC) | | Fascia di rispetto degli elettrodotti ad alta tensione - D.P.A. (D.M. 29/05/2008) |
| | Elettrodotti a media tensione | | Zona di particolare protezione dall'inquinamento luminoso (L.R. 19/2003, D.G.R. 1732/2015) |
| | Strada extraurbana secondaria - C | | |

PSC 2030 - STRALCIO TAVOLA DEI VINCOLI-CTG 3

scala 1:10000

(RISPETTI E LIMITI ALL'EDIFICABILITÀ DEI SUOLI E ALLA TRASFORMAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI)

Comune di Parma



Aree di salvaguardia			
Denominazione Vincolo	Tavola di riferimento	Riferimento normativo	Descrizione sintetica
Aree di pericolosità idraulica	CTG – 01B	PAI, Artt. 55 – 56 DGR 1300/2016 PGRA PSC, Art. 6.9 bis RUE, Art. 6.5.6	Sono aree contraddistinte da scenari di pericolosità da alluvione bassa o rara (P1), media o poco frequente (P2) ed elevata o frequente (P3).
Risorse culturali, storiche e paesaggistiche			
Denominazione Vincolo	Tavola di riferimento	Riferimento normativo	Descrizione sintetica
Segmenti stradali paesaggisticamente da tutelare	CTG2A	PTCP Art. 19 PSC Art. 5.33 RUE, Artt. 6.2.2 e 6.2.8	Tutela finalizzata alla conservazione dei punti di vista di particolare pregio da strade pubbliche.
Dossi di pianura	CTG2A	PTCP Art. 15 PSC Art. 5.34 RUE, Artt. 6.2.2 e 6.2.10	Tutela ambientale dei dossi di pianura connessi alle divagazioni fluviali.
Infrastrutture per la mobilità			
Fasce di rispetto stradale e autostradale	CTG-03	DL 285/92 Art. 16, 17, 18, 19 DPR 495/92 Art. 26, 27, 28 PSC, Art. 8.1 RUE, Artt. 3.3.2 e 6.6.3	Individuazione delle fasce di rispetto delle infrastrutture della mobilità stradale.

Denominazione Vincolo	Tavola di riferimento	Riferimento normativo	Descrizione sintetica
Altre attività antropiche			
Metanodotti e relative Fasce di rispetto	CTG 03	DM 24/11/1984 DM 17/04/2008 PSC, Art. 8.6 RUE, Art. 6.6.9	I metanodotti presenti nel territorio comunale con la relativa fascia di attenzione
Impianti tecnologici			
Fascia di rispetto degli elettrodotti – D.P.A.	CTG-03	L.R. 30/2000 e s.m.i. Direttiva applicativa della L.R. 30/2000 DDMM 29/05/2008 DPCM 08/07/2003 PSC, Art. 8.3 DGR 978/2010 PTCP Art. 46 e All. 9 RUE, Art. 6.6.2	Distanze di prima approssimazione (Dpa) comunicate dal Gestore degli elettrodotti ad alta tensione, ai sensi dei DD.MM. del 29/05/2008. Si individuano anche i corridoi di fattibilità degli elettrodotti AT, rappresentati dalle porzioni di territorio destinati ad ospitare la localizzazione degli impianti per la trasmissione e la distribuzione dell'energia elettrica di tensione superiore a 15.000 V.
Zone di Particolare Protezione dall'inquinamento luminoso ^{DCC 96}	CTG-03	LR n.19/2003 e s.m.i. DGR 1732/2015 e.s.m.i. DET-AMB ARPAE n.2021-1358 DET-AMB ARPAE n.2021-2328 PSC, Art. 6.37 RUE, Art. 6.5.22	Le zone di particolare protezione dall'inquinamento luminoso sono individuate in corrispondenza delle aree naturali protette, dei siti Rete Natura, delle Aree di collegamento ecologico, di cui alla LR6/2005 e delle aree circoscritte intorno agli osservatori astronomici e astrofisici, professionali e non professionali, che svolgono attività di ricerca o di divulgazione scientifica. Ai sensi dell'art. 3 comma 3 della DGR 1732/2015, nel caso in cui la zona di protezione comprenda una percentuale del territorio comunale superiore all'80%, la sua estensione può comprendere tutto il territorio comunale.

^{DCC 96} Aggiornamento con D.C.C. n. 96 del 13.12.2021

4.2. QUADRO VINCOLISTICO DEL PUG APPROVATO

Per quel che riguarda il PUG vengono prese in esame le seguenti Tavole:

Tavole di PUG approvato

- TV_1A - Tavola dei Vincoli - Tutele e Vincoli Ambientali;
- TV_1B - Tavola dei Vincoli - Tutele e Vincoli Idraulici;
- TV_1C - Tavola dei Vincoli transitoria – PGRA III ciclo e Var. PAI fiume Enza, che richiama le salvaguardie di cui al successivo cap. 4.3;
- TV_2 - Tavola dei Vincoli - Tutele e Vincoli dell'Edificato Storico;
- TV_3 - Tavola dei Vincoli - Rispetti e limiti all'edificabilità dei suoli;
- TV_4 - Tavola dei Vincoli - Persistenze del paesaggio storico;
- TV_5 - Scheda dei Vincoli;
- TV_E - Aree interessate da procedimenti specifici aventi effetto di apposizione di vincolo espropriativo (1:25:000), rispetto alla quale non si rilevano interferenze e pertanto non si riporta la cartografia di riferimento.

A seguire si riporta uno stralcio cartografico e la normativa di riferimento estrapolata dalle Schede dei Vincoli TV_5.

PUG APPROVATO - STRALCIO TAVOLA DEI VINCOLI
TV_1A - Tutele e vincoli ambientali

Realizzazione del prolungamento di via Franklin tra SP72 Parma-Mezzani e SP62R della Cisa, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017.

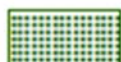
 **TRATTO IN PROGETTO**

scala 1:10.000



Vincoli intercettati dall'intervento:

Sistema forestale e boschivo



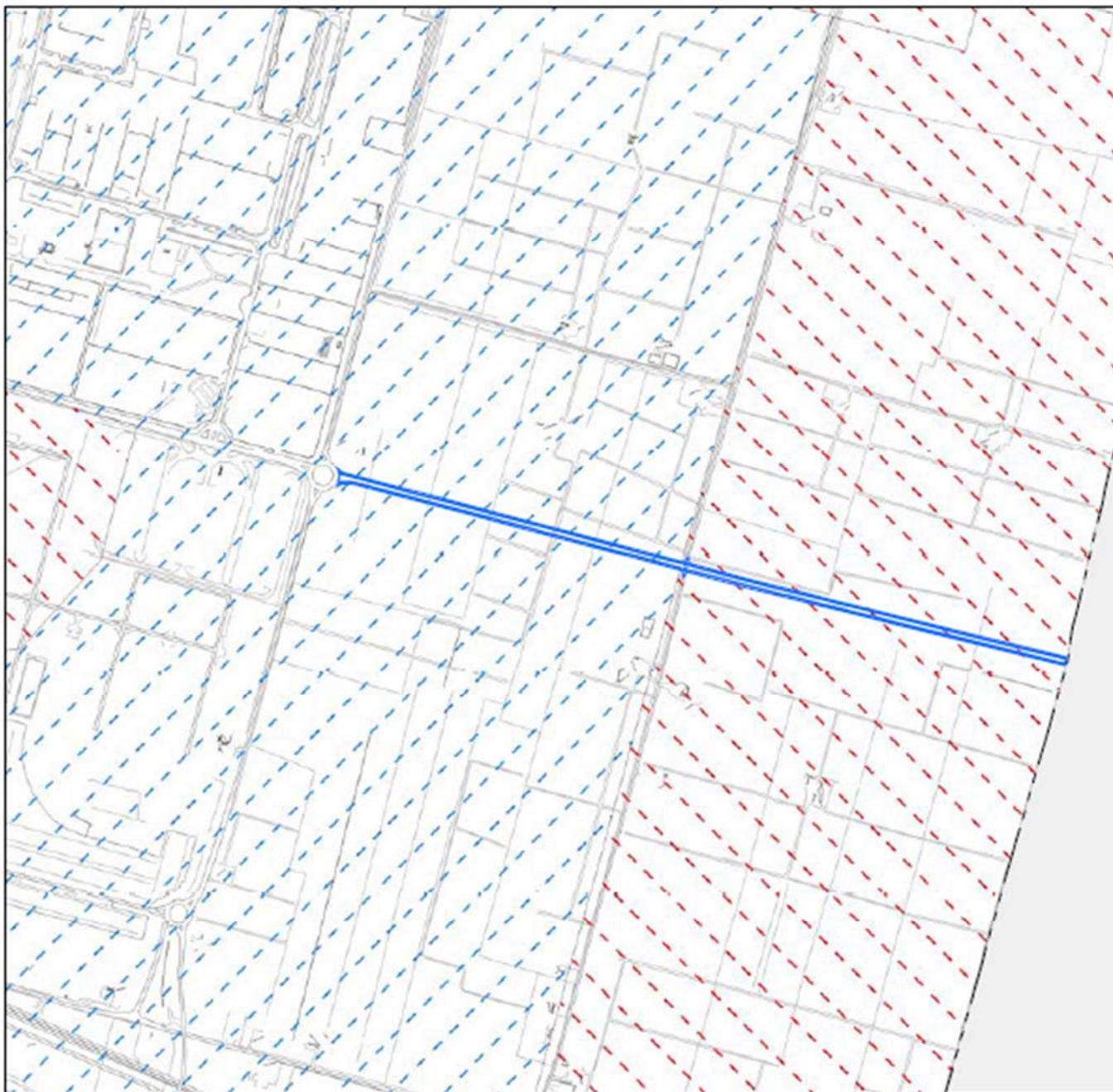
Territori coperti da foreste e boschi

PUG APPROVATO - STRALCIO TAVOLA DEI VINCOLI
TV_1B - Tutele e vincoli idraulici

Realizzazione del prolungamento di via Franklin tra SP72 Parma-Mezzani
e SP62R della Cisa, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017.

TRATTO IN PROGETTO

scala 1:10.000



Vincoli intercettati dall'intervento:

Aree a pericolosità idraulica individuate dal PGRA

Reticolo Secondario di Pianura



Alluvioni frequenti - H - P3



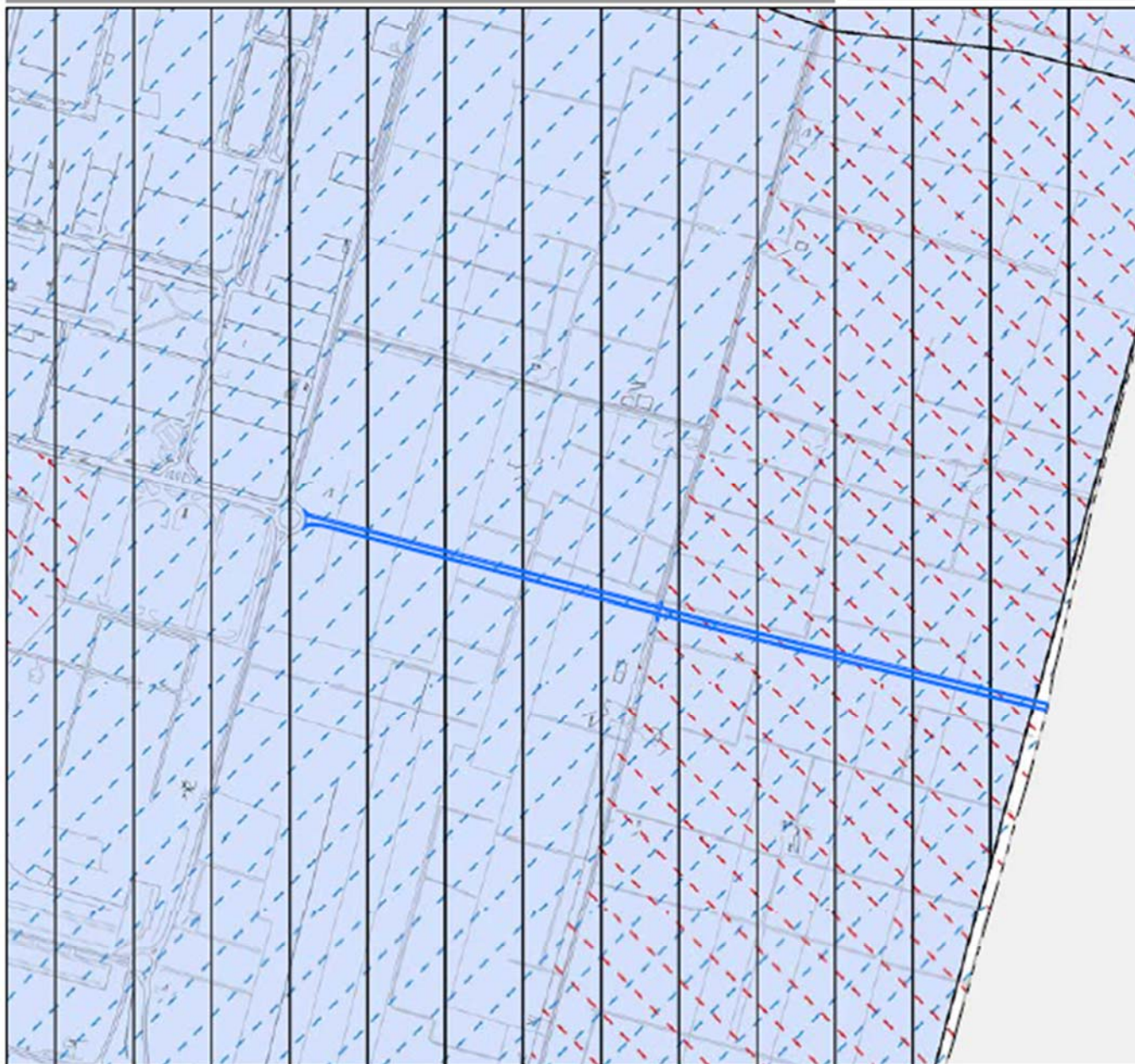
Alluvioni poco frequenti - M - P2

PUG APPROVATO - STRALCIO TAVOLA DEI VINCOLI
TV_1C - Tavola dei vincoli transitoria: PGRA III ciclo e Var. PAI fiume Enza

Realizzazione del prolungamento di via Franklin tra SP72 Parma-Mezzani e SP62R della Cisa, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017.

TRATTO IN PROGETTO

scala 1:10.000



Vincoli intercettati dall'intervento:

Aree a pericolosità idraulica individuate dal PGRA

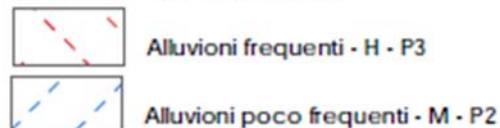
Mappe di Pericolosità e Rischio di Alluvioni relative al terzo ciclo di Gestione del Rischio di Alluvioni (2027 - 2033)

Presa d'atto e adozione delle misure di salvaguardia con Decreto SG della AdBPO n. 4 del 19.01.2026

Reticolo Principale



Reticolo Secondario di Pianura



PUG APPROVATO - STRALCIO TAVOLA DEI VINCOLI
TV_2 - Tutele e vincoli dell'edificato storico

Realizzazione del prolungamento di via Franklin tra SP72 Parma-Mezzani
e SP62R della Cisa, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017.

TRATTO IN PROGETTO

scala 1:10.000



Vincoli intercettati dall'intervento:

Aree ed elementi di interesse architettonico,
ambientale e storico-testimoniale

Area di pertinenza degli edifici
di interesse architettonico, ambientale
e storico testimoniale

Aree soggette a vincolo paesaggistico
Aree tutelate ai sensi del D.Lgs 42/2004 art.142, comma 1

Territori coperti da foreste e da boschi (lett. g)

Aree di valorizzazione del paesaggio

Segmenti stradali paesaggisticamente
da tutelare

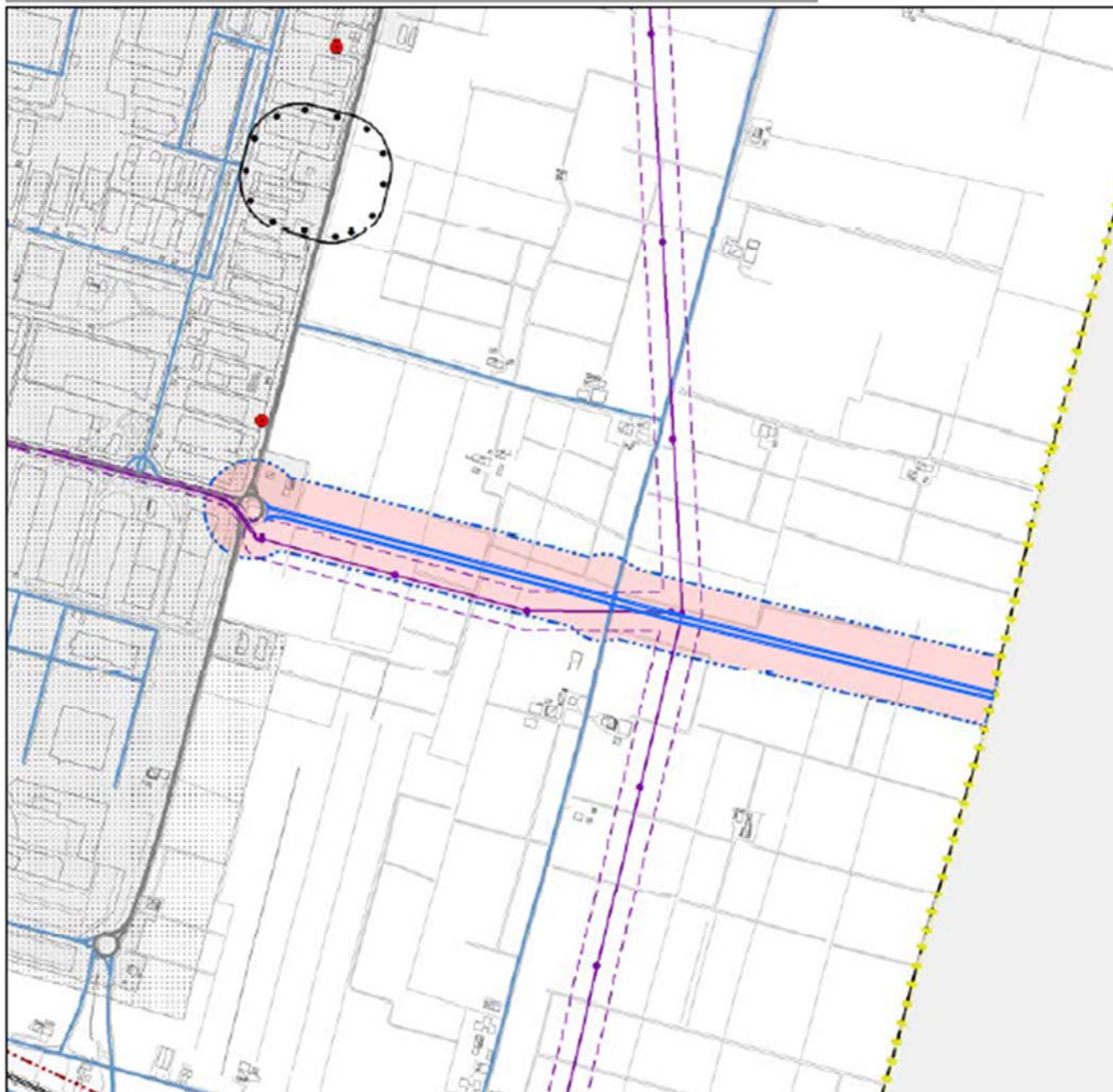
Dossi

PUG APPROVATO - STRALCIO TAVOLA DEI VINCOLI
TV_3 - Rispetti e limiti all'edificabilità dei suoli

Realizzazione del prolungamento di via Franklin tra SP72 Parma-Mezzani e SP62R della Cisa, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017.

TRATTO IN PROGETTO

scala 1:10.000



Vincoli intercettati dall'intervento:

Infrastrutture per la mobilità

Strada urbana di quartiere di tipo E1

Strada locale di tipo F2

Corridoio di fattibilità viabilistica

Impianti tecnologici

Elettrodotti ad alta tensione e relativi piloni

Fascia di rispetto degli elettrodotti ad alta tensione - D.P.A.

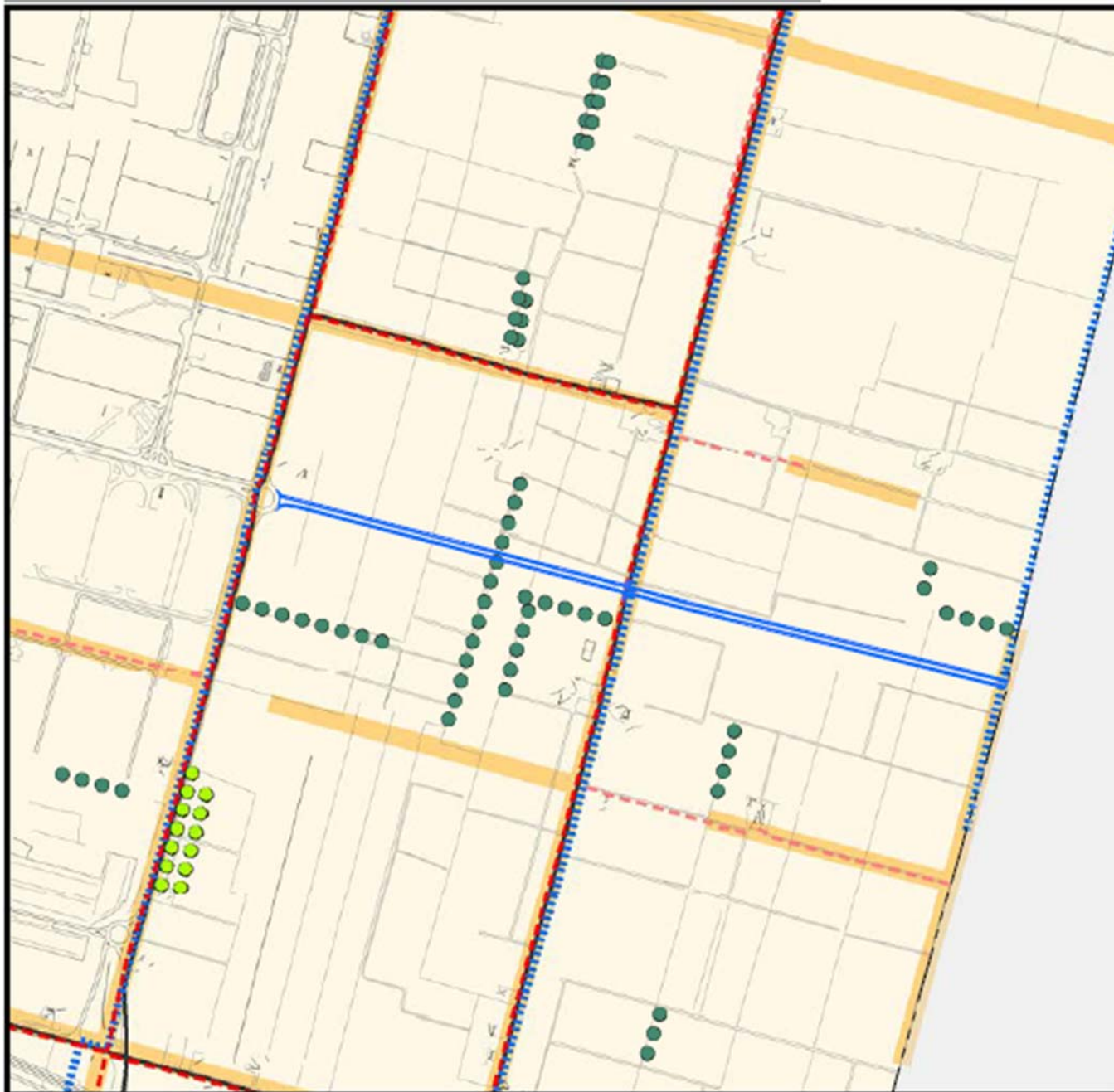
Zona di particolare protezione dall'inquinamento luminoso (intero territorio comunale)

PUG APPROVATO - STRALCIO TAVOLA DEI VINCOLI
TV_4 - Persistenze del paesaggio storico

Realizzazione del prolungamento di via Franklin tra SP72 Parma-Mezzani e SP62R della Cisa, ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017.

TRATTO IN PROGETTO

scala 1:10.000



Vincoli intercettati dall'intervento:

Viabilità storica urbana ed extraurbana

— Viabilità extraurbana individuata dalla cartografia IGM del 1880

Elementi del paesaggio storico

●●●●● Filari storici interpoderali

Elementi caratterizzanti l'impianto della centuriazione

□ Zone di tutela della struttura centuriata (PTCP)

□ Elementi della centuriazione (PTCP)

--- Strade

▄▄▄▄▄ Canali storici caratterizzanti l'impianto della centuriazione

TV_1A – Tutele e vincoli ambientali			
	DENOMINAZIONE VINCOLO	RIFERIMENTO NORMATIVO	DESCRIZIONE SINTETICA
Sistema forestale e boschivo-			
	Area boscata (PTCP)	L.R. n.30/1981 D.G.R. n.1437/2018 R.F.R. 1° agosto 2018 n. 3 (Regolamento Forestale) PTCP – Carta forestale C3 PTCP - art. 10 D.lgs. 34/2018 D.Lgs 42/2004	Il <i>Sistema forestale e boschivo</i> è costituito dai terreni coperti da vegetazione forestale o boschiva, arborea o arbustiva di origine naturale e/o artificiale, in qualsiasi stadio di sviluppo, nonché dai terreni temporaneamente privi della preesistente vegetazione arborea o arbustiva in quanto percorsi o danneggiati dal fuoco, ovvero colpiti da altri eventi naturali od interventi antropici totalmente o parzialmente distruttivi. Esso comprende: – Le <i>Aree boscate</i> corrispondenti alle perimetrazioni individuate e normate dal PTCP. – I <i>Territori coperti da foreste e boschi</i>, le cui perimetrazioni individuano i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018) e tutelati ai sensi del D.Lgs 42/2004, art.142, c.1, lett.g).
	Territori coperti da foreste e boschi	Reg. UE – Disciplina, Titolo 9, art. 9.1.7	

TV_1B – Tutele e vincoli idraulici			
	DENOMINAZIONE VINCOLO	RIFERIMENTO NORMATIVO	DESCRIZIONE SINTETICA
Aree a pericolosità idraulica individuate dal PGRA			
  	Reticolo principale:	PGRA PAI - artt. 55 – 63 DGR 1300/2016 D.Lgs 49/2010 R.D. 368/1904 R.D. 523/1904 DSG Autorità di Bacino del Fiume Po n.30/2024 (fiume Taro) DSG Autorità di Bacino del Fiume Po n.63/2023 (corrente Parma) PUG – Disciplina, Titolo 9, art. 9.2.8 e art. 9.2.10	Sono aree allagabili contraddistinte da scenari di pericolosità da alluvione bassa o rara (P1), media o poco frequente (P2) ed elevata o frequente (P3). In ambito comunale esse riguardano il Reticolo principale di pianura (RP) e il Reticolo secondario di pianura (RSP). Nelle aree del RP si applicano le seguenti prescrizioni: - P3 le norme previste per la Fascia fluviale A del PAI; - P2 le norme previste per la Fascia fluviale B del PAI; - P1 le norme previste per la Fascia C del PAI.
	Alluvioni frequenti - H - P3		
	Alluvioni poco frequenti - M - P2		
 	Reticolo Secondario di Pianura:		
	Alluvioni frequenti - H - P3		
	Alluvioni poco frequenti - M - P2		

TV_2 – Tutele e vincoli dell'edificato storico			
	DENOMINAZIONE VINCOLO	RIFERIMENTO NORMATIVO	DESCRIZIONE SINTETICA
	Area di pertinenza degli edifici di interesse architettonico, ambientale e storico testimoniale	L.R. 24/2017 – art. 32 PUG – Disciplina, Titolo 4, 4.1.13 art. Titolo 9, art. 9.3.8	Sono le aree di pertinenza degli edifici di valore architettonico, ambientale e storico testimoniale in cui sono ancora presenti caratteri materiali, di natura testimoniale ed elementi naturali da conservare.
	Territori coperti da foreste e da boschi (lett. g)	D.Lgs 42/2004 art.142 c.1 lett g WebGIS del Patrimonio Culturale a cura del Segretariato Regionale del MIC: https://datacatalog.regione.emiliaromagna.it/catalogCTA (01/02/2025) PUG – Disciplina, Titolo 9, art.9.1.7	Le aree tutelate ai sensi del D.Lgs. n.42/2004 e s.m.i., art. 142, c. 1, lett. g) sono i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227.
	Segmenti stradali paesaggisticamente da tutelare	PTCP – art. 19 PUG – Disciplina, Titolo 9, art. 9.3.15	Tutela finalizzata alla conservazione dei punti di vista di particolare pregio da strade pubbliche.
	Dossi	PTPR art. 20, comma 2 PTCP – art. 15 e Allegato 2 PUG – Disciplina, Titolo 9, art. 9.3.16	Tutela ambientale dei dossi di pianura connessi alle divagazioni fluviali.

TV_3 – Rispetti e limiti dell'edificabilità dei suoli e alla trasformazione degli insediamenti			
	DENOMINAZIONE VINCOLO	RIFERIMENTO NORMATIVO	DESCRIZIONE SINTETICA
Infrastrutture per la mobilità			
Viabilità esistente e di progetto			
	Autostrada A	D. Lgs. 285/1992 - art. 2 DPR 495/1992 PTCP PGTU PUG – Disciplina, Titolo 9, art. 6.1.2, art. 9.5.12	La classificazione corrisponde all'assetto viabilistico contenuto nel PGTU e articola la gerarchia funzionale delle strade esistenti.
	Strada extraurbana principale B		
	Strada extraurbana secondaria C		
	Strada urbana di scorrimento D		
	Strada urbana di quartiere di tipo E1		
	Strada urbana di quartiere di tipo E2		
	Strada urbana ciclabile di tipo E bis		
	Strada locale di tipo F1		
	Strada locale di tipo F2	DPR 495/92 Art. 26, 27 e 28 PUG – Disciplina, Titolo 9, art. 6.1.2, art. 9.5.12	Individuazione di un corridoio viabilistico idoneo ad ospitare l'infrastruttura prevista e alla realizzazione di fasce di ambientazione, destinate alla realizzazione di attrezzature o manufatti ovvero di interventi di piantumazione o rinaturazione, al fine della mitigazione o compensazione degli impatti delle infrastrutture sul territorio circostante e sull'ambiente.
	Itinerari ciclopedonali – F bis		
	Corridoio di fattibilità viabilistica		

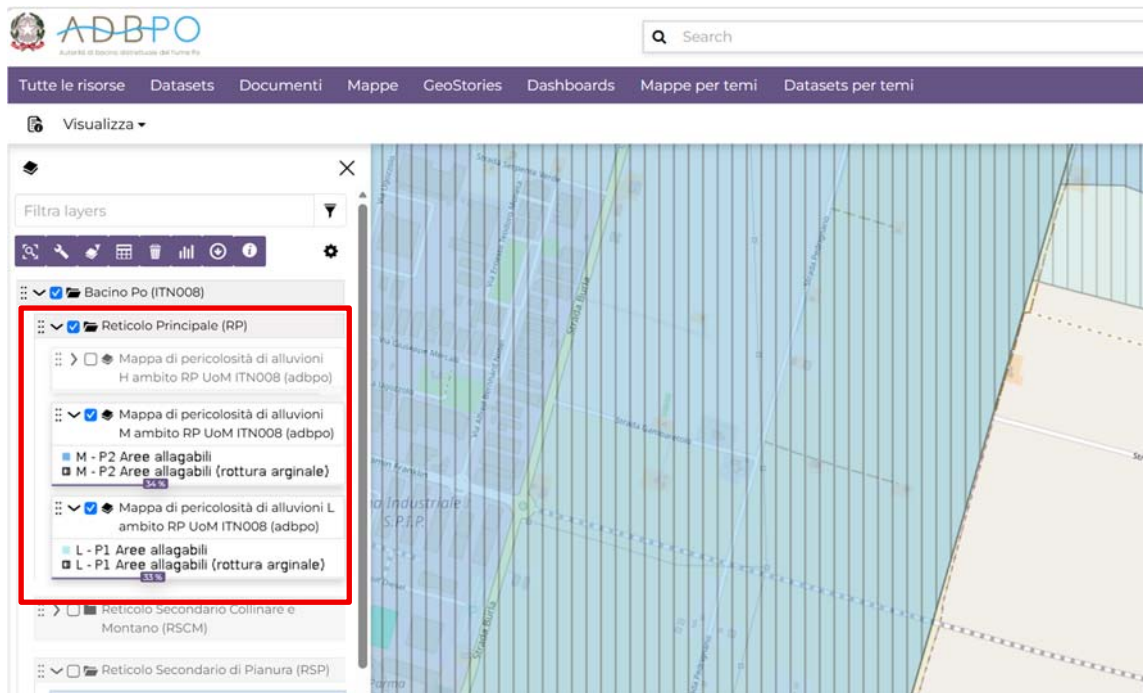
	Elettrodotti ad alta tensione e relativi piloni	D.M. 449/1988 L.R. 30/2000 L.R. 8/2023 L. 36/2001 DPCM 8/7/2003 D.Lgs. 257/2007 D.M. 29/05/2008 D.Lgs. 81/2008, artt. 83 e 117 DGR 417/2024 PUG – Disciplina, Titolo 9, art. 9.5.11	La presenza degli elettrodotti aerei e interrati di Alta tensione comporta limitazioni d'uso per nuovi edifici e per trasformazioni di edifici esistenti interessati dalla fascia di rispetto al fine di salvaguardare la salubrità l'igiene e la sicurezza negli ambienti di vita e di lavoro.
	Fascia di rispetto degli elettrodotti ad alta tensione - D.P.A.	L.R. 30/2000 L.R. 8/2023 L. 36/2001 DPCM 8/7/2003 D.Lgs. 257/2007 D.Lgs. 81/2008 D.M. 29/05/2008 D.Lgs. 81/2008, artt. 83 e 117 DGR 417/2024 PUG – Disciplina, Titolo 9, art. 9.5.11	Le fasce di rispetto e le "Distanza di Prima Approssimazione DPA sono finalizzate al rispetto degli obiettivi di qualità, ovvero alla tutela sanitaria della popolazione e alla salvaguardia dell'ambiente dall'inquinamento elettromagnetico. La "DPA" è la distanza cautelativa semplificata da rispettare ai fini della tutela della salute, fatta salva la possibilità della definizione più precisa della effettiva fascia di rispetto, effettuata dall'Ente proprietario/gestore dell'impianto ai sensi del D.P.C.M. 8 luglio 2003.
	Zona di particolare protezione dall'inquinamento luminoso	L.R. 19/2003 DGR 1732/2015 DET-AMB ARPAE n. 2021- 1358 DET-AMB ARPAE n. 2021- 2328 PUG – Disciplina, Titolo 9, art. 9.5.5	Le zone di particolare protezione dall'inquinamento luminoso sono individuate in corrispondenza delle aree naturali protette, dei siti Rete Natura, delle Aree di collegamento ecologico, di cui alla L.R. 6/2005 e delle aree circoscritte intorno agli osservatori astronomici e astrofisici, professionali e non professionali, che svolgono attività di ricerca o di divulgazione scientifica. La sua estensione comprende tutto il territorio comunale in quanto la zona di protezione risulta superiore all'80%.

TV_4 – Persistenze del paesaggio storico			
	DENOMINAZIONE VINCOLO	RIFERIMENTO NORMATIVO	DESCRIZIONE SINTETICA
Viabilità storica urbana ed extraurbana			
	Strade di età romana (PTCP)	PTCP – art. 19 PUG – Disciplina, Titolo 9, art. 9.4.2	Individuazione della viabilità storica urbana ed extraurbana. La viabilità storica è quella che risulta individuata nella carta topografica del 1938, per la parte più propriamente urbana, nonché quella individuata nella cartografia I.G.M. di primo impianto per la parte extraurbana. All'interno della viabilità storica sono distinti i tratti corrispondenti alle strade di età romana, medievale e/o ducale.
	Strade di età medievale e/o ducale (PTCP)		
	Viabilità extraurbana individuata dalla cartografia IGM del 1880		
	Strade urbane individuate dalla carta topografica del 1938		
Elementi del paesaggio storico			
	Mulini individuati nella cartografia storica	PTCP PUG – Disciplina, Titolo 9, art. 9.4.3	Elementi del patrimonio di paesaggi rurali costruiti nel corso dei millenni che pur continuando il loro processo evolutivo conservano testimonianze della loro origine storica, legati alle pratiche tradizionali, complessi sistemi basati su tecniche ingegnose e diversificate che hanno fornito un contributo fondamentale alla costruzione ed al mantenimento del patrimonio storico, culturale e naturale.
	Corti agricole storiche principali		
	Canali storici		
	Canali storici interrati in area urbana		
	Filari storici interpoderali		

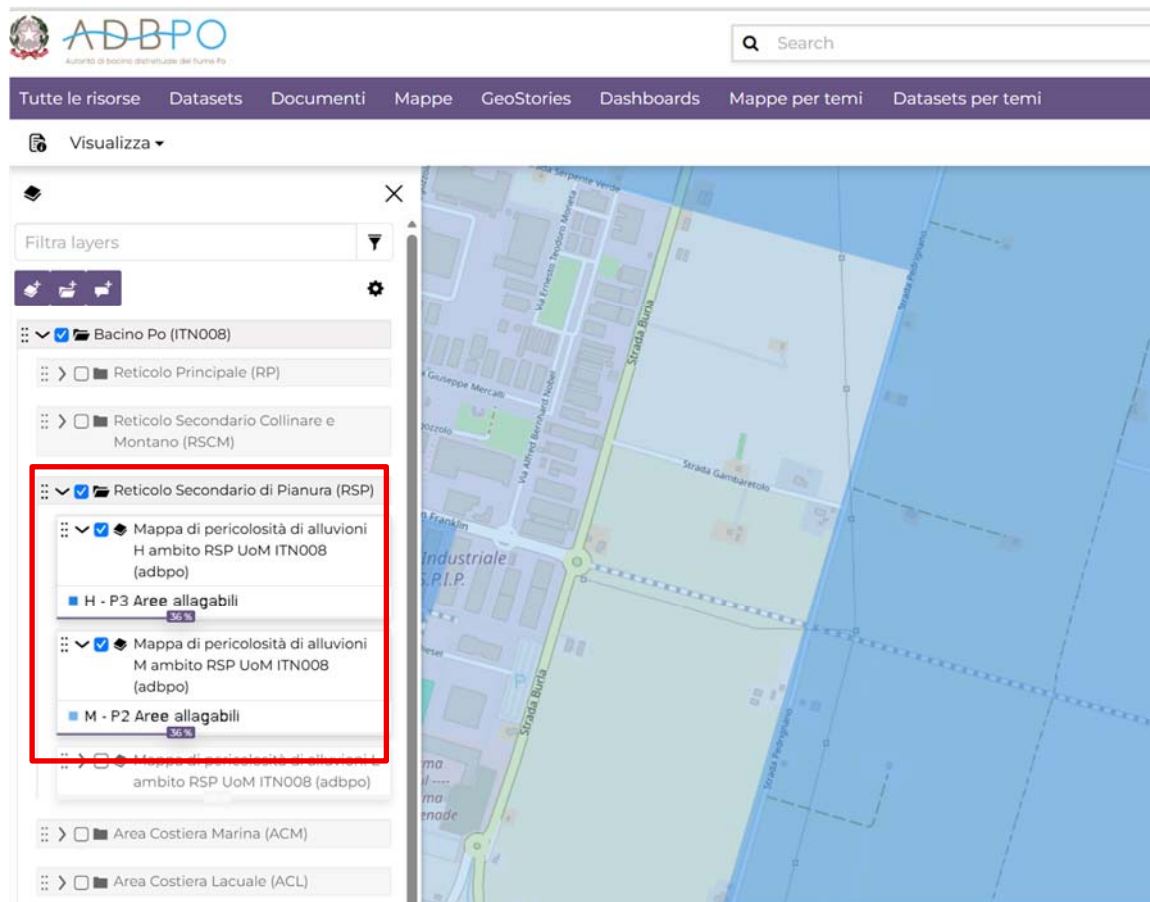
Elementi caratterizzanti l'impianto della centuriazione				
	Zone di tutela della struttura centuriata	PTPR – art. 21, PTCP – tav. C1 PTCP – art. 16 PUG – Disciplina, Titolo 9, art. 9.4.5	Le Zone di tutela della struttura centuriata corrispondono a parti estese del territorio comunale nella cui struttura permangono segni, sia localizzati sia diffusi, della centuriazione e di elementi testimoniali riconducibili, attraverso l'esame dei fatti topografici, alla divisione agraria romana. Il PUG rappresenta gli Elementi della centuriazione come definiti cartograficamente dal PTCP e individua gli elementi caratterizzanti l'impianto storico della centuriazione definiti ai sensi dell'art. 16 comma 7 del PTCP medesimo.	
	Elementi della centuriazione: Elementi della centuriazione (PTCP)			
	Strade			
	Strade poderali e interpoderali			
	Canali storici caratterizzanti l'impianto della centuriazione			
	Filari caratterizzanti l'impianto della centuriazione			
	Tabernacoli			

4.3. SALVAGUARDIE IDRAULICHE

Per quel che riguarda l'aggiornamento del PAI-Po, va chiarito che il progetto adottato non apporta modifiche che interessano l'area di intervento, neanche inquadrata in cartografia, mentre per quel che riguarda le nuove mappe di pericolosità e rischio alluvioni relative al terzo ciclo di pianificazione di PRGA (2027 – 2033) la situazione trova modifiche sostanziali legate alla metodologia di valutazione, così come evidenziato dagli stralci cartografici a seguito riportati.



Estrapolazione webgis Autorità di Bacino del Po – Reticolo principale



Estrapolazione webgis Autorità di Bacino del Po – Reticolo secondario di pianura

Il Decreto del Segretario Generale n. 4/2026, introduce per il Reticolo Principale ulteriori ambiti classificati a pericolosità M-P2 e H-P3, derivanti da scenari di allagamento legati a rottura e tracimazione arginale, non necessariamente coincidenti con le delimitazioni delle fasce fluviali del PAI vigente.

In tal senso, l'art. 8, comma 2, del medesimo decreto specifica che per tali aree *non possono trovare applicazione le limitazioni e le prescrizioni stabilite dal Titolo II delle Norme di Attuazione del PAI Po e del PAI Delta per le fasce B ed A*, in quanto ritenute “non adeguate né tecnicamente applicabili”.

Inoltre, il successivo comma 4 demanda alle Regioni la valutazione dell'eventuale applicazione, in termini di coerenza, delle disposizioni previste per le fasce fluviali *nelle more dell'aggiornamento delle stesse*. Alla luce di quanto sopra, il quadro normativo relativo alle nuove perimetrazioni P2 e P3 del Reticolo Principale risulta attualmente in fase di aggiornamento e definizione attuativa. Pertanto, nelle more dell'approvazione definitiva degli aggiornamenti PGRA e del relativo recepimento normativo, la valutazione della compatibilità dell'intervento dovrà essere sviluppata facendo riferimento al quadro pianificatorio vigente, integrato dagli approfondimenti idrologico-idraulici specialistici allegati al Procedimento Unico, finalizzati alla verifica delle condizioni di sicurezza idraulica e di non aggravio del rischio.

4.4. CONFORMITA' GENERALE AL SISTEMA VINCOLISTICO

Le problematiche riscontrate dalla Verifica di cui ai precedenti capitoli 4.1 e 4.2, riguardano interferenze relative a temi di carattere:

- Storico paesaggistici rilevati dalle cartografie CTG2 del PSC e TV2 e TV4 del PUG
- Infrastrutturale, rilevati dalle cartografie CTG3 del PSC e TV3 del PUG
- Idraulici, relativi al rischio alluvioni, essenzialmente riportate anche nella cartografia del PSC.

Le tematiche di cui sopra sono state segnalate e trattate in sede di Conferenza di Pianificazione e sono state oggetto di parere specifico da parte degli Enti competenti.

In particolare, relativamente ai temi storici e paesaggistici, vengono rilevate interferenze che portano al condizionamento del progetto proposto rispetto a:

- Territori coperti da foreste e da boschi (D.Lgs 42/2004, art. 142 c1, lettera g (tavola TV2 del PUG)
- Filari storici interpoderali (tavola CTG2 del PSC e TV4 del PUG)

Mentre per i temi relativi a Dossi, Canali storici, Segmenti stradali paesaggisticamente da tutelare e Aree di pertinenza degli edifici di valore architettonico, ambientale e storico-testimoniale, pur rilevando il tema rispetto alla cartografia di vincolo, il progetto proposto non confligge con le prescrizioni normative. Si evidenzia unicamente che, rispetto al tema della pertinenza dell'edificato di carattere testimoniale lungo via Burla, si è ritenuto di poter modificare la perimetrazione in linea con lo stato reale dei luoghi: la modifica sarà parte integrante della variante agli strumenti vigenti.

Relativamente ai temi infrastrutturali, vengono rilevate interferenze che portano al condizionamento del progetto proposto rispetto agli Elettrodotti ad alta tensione e relativa Dpa, mentre per gli altri temi rilevati dalle cartografie di vincolo si ritiene che il progetto proposto possa essere compatibile, anche in forza delle integrazioni apportati in sede di Conferenza dei Servizi.

In ultimo il tracciato in progetto intercetta aree classificate a pericolosità idraulica P2 e P3 dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA secondo ciclo, riconfermate nel terzo ciclo), recepito dalla strumentazione urbanistica comunale attraverso il PUG – tavola TV_1C – Tavola dei vincoli transitoria: PGRA III ciclo a var PAI fiume Enza. In tali ambiti l'attuazione degli interventi risulta subordinata alla verifica della compatibilità idraulica delle opere previste e alla dimostrazione dell'assenza di aggravio delle condizioni di rischio esistenti, con particolare riferimento al mantenimento delle condizioni di deflusso e di laminazione delle acque. Gli elaborati specialistici sviluppati nell'ambito del Procedimento Unico (B.03 – Relazione idraulica) verificano la compatibilità dell'infrastruttura rispetto alle condizioni di pericolosità idraulica presenti, mediante analisi delle portate di progetto, verifiche degli attraversamenti idraulici e definizione delle opere di drenaggio e smaltimento delle acque meteoriche secondo criteri di invarianza idraulica.

Rispetto alle interferenze di cui sopra, il progetto dovrà recepire in fase esecutiva le prescrizioni di cui al successivo capitolo 6 – Valutazione dei potenziali effetti indotti e valutazione di sostenibilità della variante.

5. QUADRO CONOSCITIVO DIAGNOSTICO

L'ambito oggetto del presente procedimento, attivato ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017, si colloca nel settore settentrionale del territorio comunale di Parma, all'interno di un contesto caratterizzato da una forte infrastrutturazione e da una significativa concentrazione di attività produttive e logistiche inserite in Poli produttivi strutturati e posti ai due estremi dell'infrastruttura di progetto (Zona industriale di Sorbolo) e occidentali (polo SPIP nel territorio di Parma). Tale porzione di territorio assume una rilevanza strategica nell'organizzazione complessiva della città, configurandosi come nodo di interfaccia tra il sistema urbano consolidato e le principali direttrici di connessione sovracomunale.

L'assetto attuale è il risultato di processi evolutivi che hanno progressivamente consolidato il ruolo dell'infrastruttura come elemento ordinatore dello sviluppo territoriale. In particolare, la realizzazione e il potenziamento delle principali direttrici viarie hanno orientato le dinamiche insediative, favorendo la localizzazione di funzioni produttive e logistiche in prossimità degli assi a maggiore accessibilità. Questo fenomeno ha determinato una progressiva specializzazione funzionale dell'area, con una prevalenza di usi ad elevata intensità di traffico e una conseguente pressione sulle componenti ambientali.

Dal punto di vista morfologico, il territorio si presenta con caratteristiche tipiche della pianura alluvionale padana, con andamento altimetrico sostanzialmente pianeggiante e assenza di elementi morfologici significativi. Tale condizione, se da un lato ha storicamente favorito lo sviluppo agricolo, dall'altro ha reso il territorio particolarmente idoneo all'espansione insediativa e infrastrutturale. Tuttavia, la progressiva impermeabilizzazione dei suoli e l'alterazione dei cicli naturali hanno inciso sulla capacità del sistema territoriale di assorbire e mitigare gli effetti delle trasformazioni.

L'organizzazione spaziale evidenzia una marcata frammentazione, riconducibile alla presenza di infrastrutture lineari, comparti produttivi monofunzionali e residui ambiti agricoli interclusi. Tale frammentazione si manifesta non solo sul piano fisico, ma anche su quello funzionale ed ecologico, determinando una ridotta continuità dei sistemi naturali e una limitata integrazione tra le diverse componenti territoriali.



In questo contesto, il prolungamento di via Franklin si configura come intervento di completamento della maglia viaria esistente, con potenziali effetti di riordino del sistema della mobilità e, indirettamente, di miglioramento delle condizioni ambientali e della qualità dell'assetto territoriale. Tuttavia, tali effetti devono essere valutati alla luce delle criticità esistenti e delle interazioni con le diverse matrici ambientali.

Di seguito si riporta la descrizione dello stato di fatto del contesto territoriale in cui si inserisce l'intervento declinato nelle seguenti matrici ambientali:

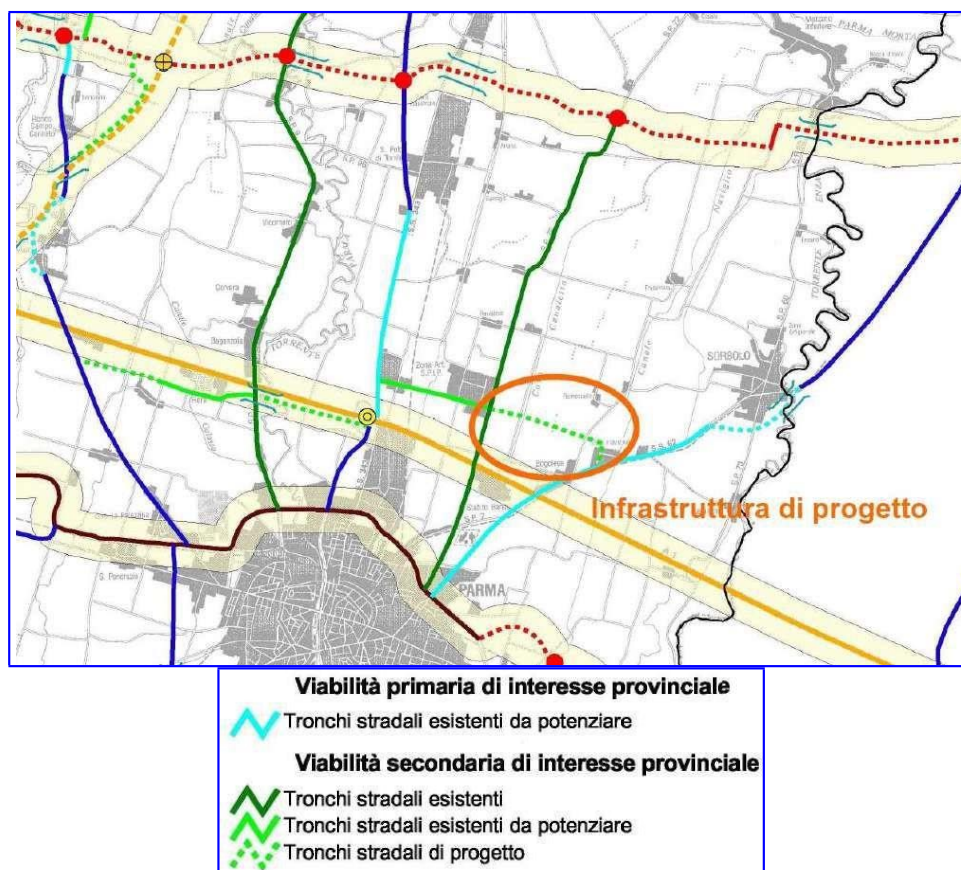
- Sistema della mobilità e della sosta;
- Atmosfera e qualità dell'aria
- Clima acustico
- Elettromagnetismo;
- Suolo e sottosuolo
- Sistema idrico e gestione delle acque
- Ecosistemi e rete ecologica
- Paesaggio e patrimonio storico culturale;
- Sistema socio-economico e salute.

5.1. SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DELLA SOSTA

5.1.1. Ruolo del sistema della mobilità nel contesto territoriale

Il sistema della mobilità rappresenta la componente centrale del quadro conoscitivo, in quanto costituisce sia la principale motivazione dell'intervento sia il principale fattore di pressione sulle matrici ambientali. Nell'ambito in esame, la mobilità assume un ruolo strutturante, influenzando in modo diretto l'organizzazione degli spazi, la localizzazione delle attività e la qualità complessiva del sistema territoriale.

La presenza di infrastrutture viarie di rango urbano e sovralocale, così come individuate nella cartografia di PTCP a seguito richiamata, determina una forte accessibilità dell'area produttiva dello SPIP, che si traduce in una elevata attrattività per funzioni produttive e logistiche. Tuttavia, tale condizione comporta anche una significativa concentrazione dei flussi di traffico, con conseguenti criticità in termini di congestione, sicurezza e impatti ambientali.



Stralcio Tavola C11 – Gerarchia funzionale della rete stradale (PTCP)

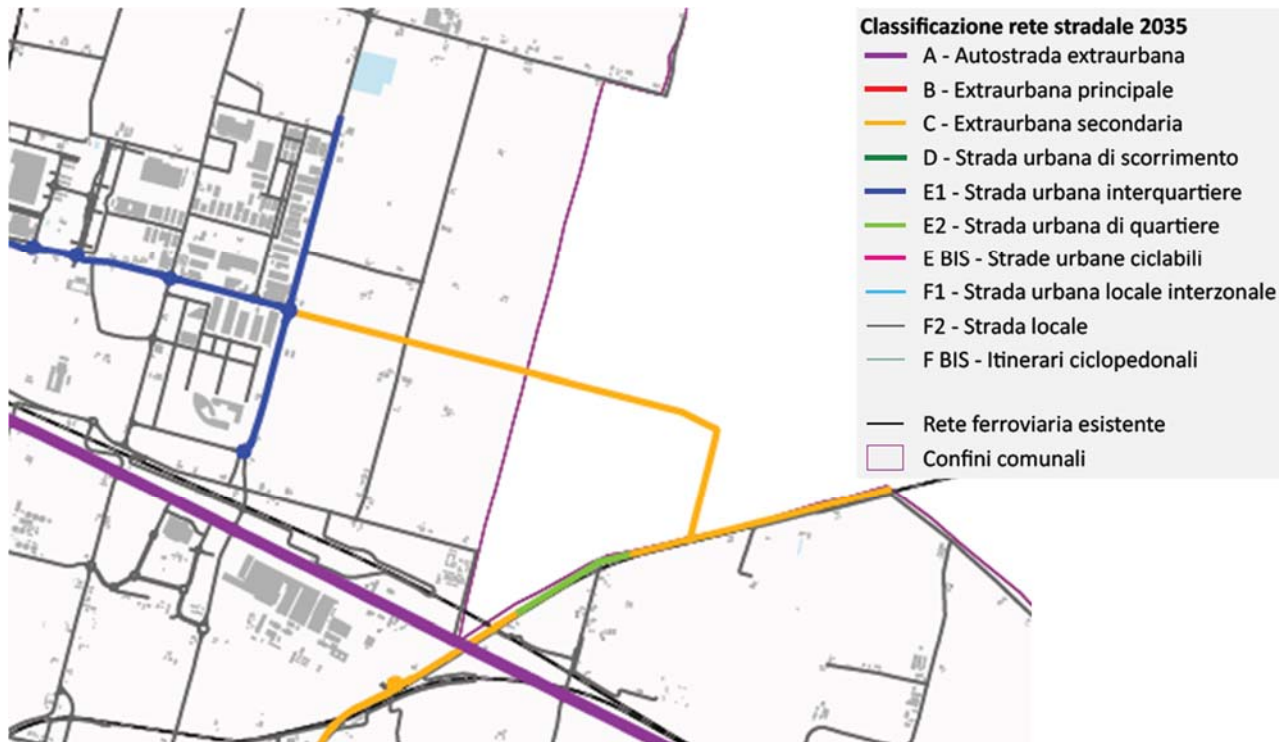
5.1.2. Struttura della rete e criticità gerarchiche

La rete viaria si articola su più livelli gerarchici, comprendendo assi di connessione territoriale, viabilità urbana di distribuzione e una rete locale di accesso agli insediamenti. In linea teorica, tale articolazione dovrebbe garantire una separazione funzionale dei flussi; tuttavia, nella configurazione attuale, si rileva una significativa sovrapposizione di ruoli.

Alcuni assi viari svolgono contemporaneamente funzione di attraversamento e di accesso locale, determinando condizioni di interferenza tra traffico di diversa natura. Tale sovrapposizione è riconducibile, da un lato, alla crescita progressiva del traffico, che ha saturato infrastrutture originariamente dimensionate per

carichi inferiori, e, dall'altro, alla mancanza di un disegno complessivo della rete che ne rafforzi la gerarchia funzionale.

Questa condizione determina una ridotta leggibilità del sistema e una distribuzione inefficiente dei flussi, con conseguente diminuzione delle prestazioni complessive. La rete risulta pertanto caratterizzata da una limitata resilienza rispetto alle variazioni della domanda di mobilità, configurandosi come sistema vulnerabile a fenomeni di congestione diffusa.



Stralcio Tavola Disciplina 2.a – Classificazione rete stradale e relativa legenda

5.1.3. La domanda di mobilità e caratteristiche dei flussi

La domanda di mobilità nell'ambito in esame è elevata e fortemente influenzata dalla presenza di attività produttive e logistiche. In particolare, si rileva una significativa incidenza del traffico pesante, che contribuisce in modo determinante alla definizione delle condizioni di esercizio della rete.

I flussi presentano una marcata variabilità temporale, con picchi nelle fasce orarie di ingresso e uscita dalle attività lavorative. In tali condizioni, la rete viaria si avvicina frequentemente a livelli di saturazione, con conseguente riduzione della velocità media, aumento dei tempi di percorrenza e maggiore instabilità dei flussi.

Dal punto di vista funzionale, il sistema è caratterizzato dalla compresenza di traffico locale, traffico di servizio alle attività e traffico di attraversamento. L'assenza di una chiara separazione tra tali componenti determina interferenze che si traducono in condizioni di inefficienza e in un aumento della complessità gestionale del sistema.

Il PUMS, infatti, così come a seguito riportato propone il prolungamento di Franklin riconoscendo un effettivo alleggerimento dei flussi.

Flussogrammi rete stradale

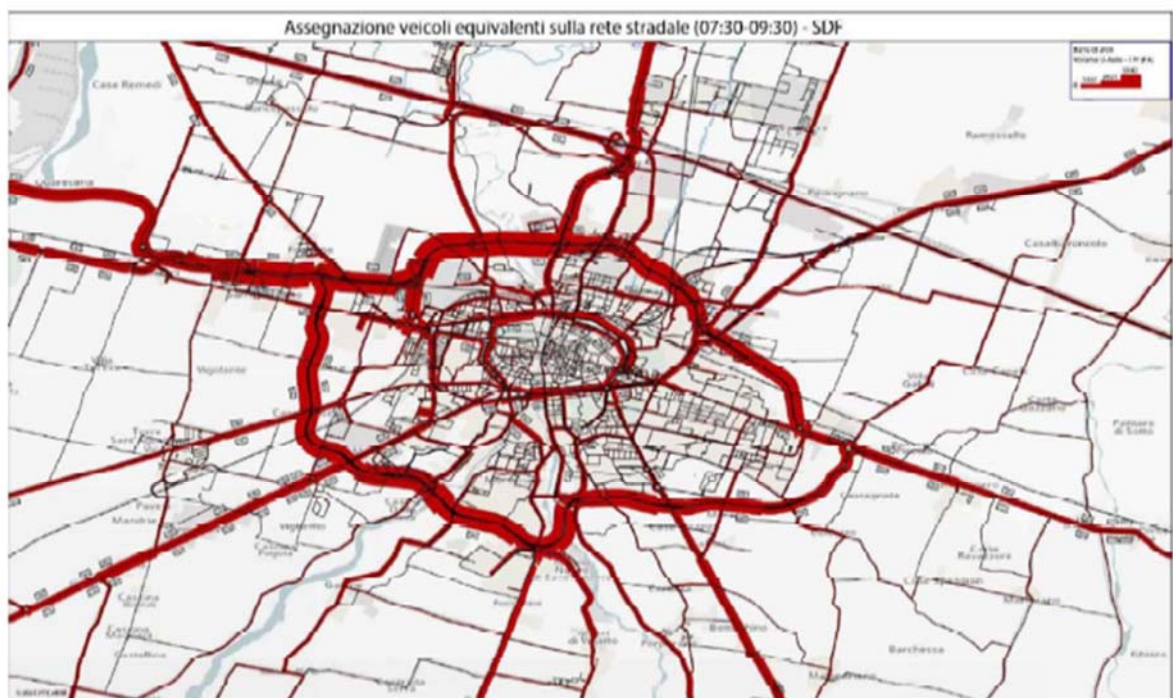
Di seguito si riportano le tavole relative ai risultati dell'assegnazione sulla rete stradale della mobilità privata motorizzata allo stato di fatto (anno base 2023) e la sua evoluzione nello Scenario di Riferimento simulato all'orizzonte temporale del Piano (2035), quest'ultima rappresentata in termini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

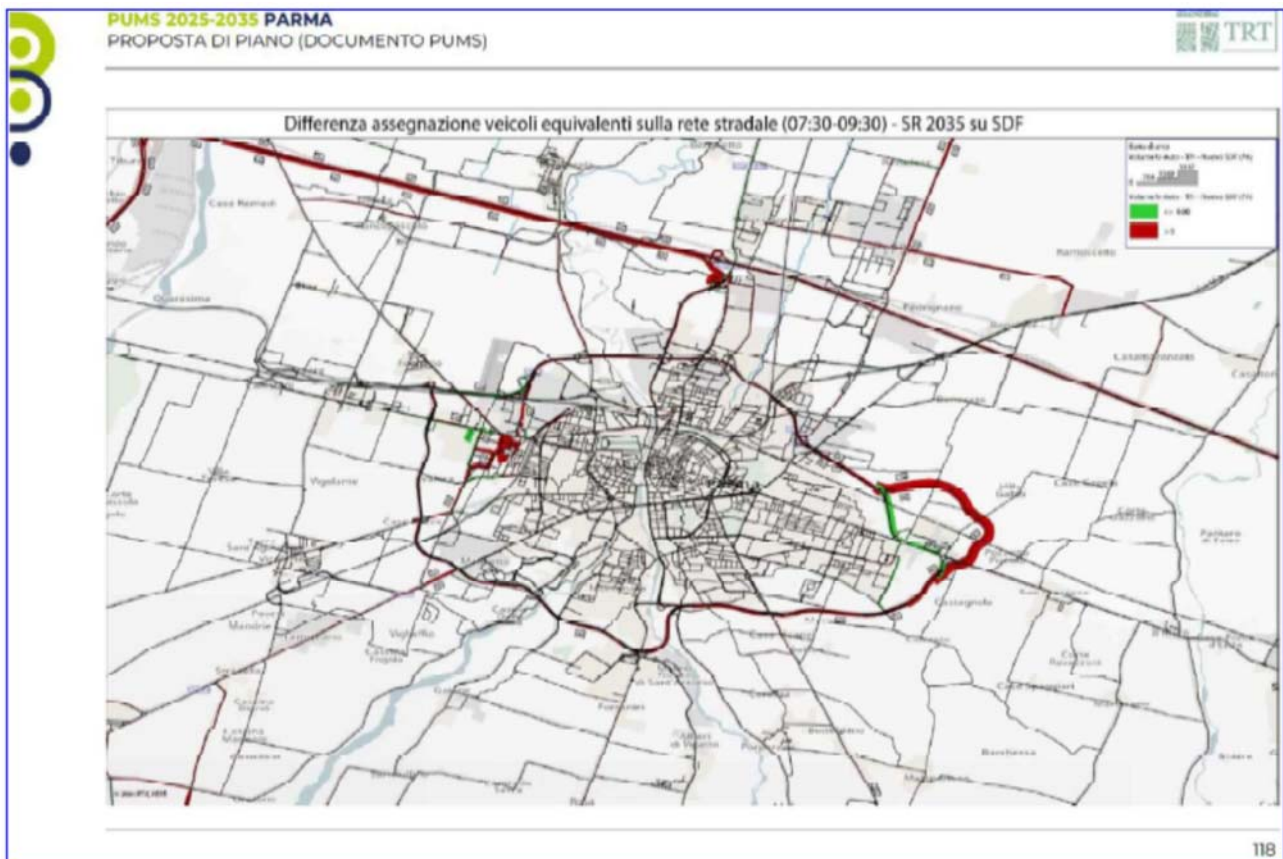
La quantità di spostamenti riferiti alla mobilità veicolare oggetto di assegnazione riguarda, evidentemente, solo una parte degli spostamenti complessivamente stimati, ovvero quelli che afferiscono alla quota modale dei mezzi privati, cioè quegli spostamenti che continuano a essere effettuati con l'auto 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.

PUMS 2025-2035 PARMA
PROPOSTA DI PIANO (DOCUMENTO PUMS)





Le condizioni di congestione rappresentano una criticità strutturale del sistema della mobilità. Esse si manifestano in particolare nelle ore di punta, ma tendono a estendersi anche a fasce orarie più ampie, evidenziando una condizione di saturazione diffusa della rete.

La saturazione non deve essere interpretata esclusivamente come fenomeno puntuale, ma come indicatore di una criticità sistemica, legata alla relazione tra domanda di mobilità e capacità infrastrutturale. In tale contesto, la rete presenta una ridotta capacità di assorbire variazioni della domanda, risultando vulnerabile anche a perturbazioni limitate (es. incidenti, condizioni meteorologiche avverse).

Questa vulnerabilità si traduce in una riduzione dell'affidabilità del sistema e in una maggiore esposizione a fenomeni di congestione estesa, con effetti negativi sia sulla mobilità sia sulle matrici ambientali.

5.1.4. Effetti del sistema della mobilità sulle matrici ambientali

Le criticità che caratterizzano il sistema della mobilità non si esauriscono nella dimensione trasportistica, ma assumono una rilevanza trasversale, incidendo in modo significativo sulle diverse matrici ambientali e contribuendo a determinare condizioni di pressione cumulativa sul territorio.

In particolare, la configurazione attuale della rete, caratterizzata da fenomeni ricorrenti di congestione e da una limitata fluidità dei flussi, determina un incremento delle emissioni specifiche per unità di percorrenza. Tale condizione si traduce in un aggravamento delle criticità già presenti in relazione alla qualità dell'aria, soprattutto in un contesto, quale quello del bacino padano, strutturalmente vulnerabile sotto il profilo della dispersione degli inquinanti.

La relazione tra traffico e qualità dell'aria non deve essere letta esclusivamente in termini quantitativi, ma anche qualitativi. Le condizioni di traffico instabile, caratterizzate da frequenti variazioni di velocità e da fenomeni di arresto e ripartenza, comportano infatti un incremento delle emissioni di inquinanti primari, con

particolare riferimento agli ossidi di azoto e al particolato fine. Tali dinamiche risultano particolarmente rilevanti in presenza di una significativa componente di traffico pesante, come nel caso in esame.

Analogamente, il sistema della mobilità incide in modo diretto sul clima acustico. Le condizioni di congestione e la presenza di flussi veicolari intensi determinano livelli di emissione sonora elevati e spesso discontinui, con effetti sulla qualità della vita e sul benessere degli utenti e dei recettori presenti nell'area. Anche in questo caso, la presenza di traffico pesante rappresenta un fattore aggravante, in quanto contribuisce in modo significativo alla generazione di rumore.

Ulteriori effetti si manifestano in relazione alla sicurezza stradale. La complessità dei flussi e la presenza di numerosi punti di conflitto determinano un aumento della probabilità di eventi incidentali, con potenziali ricadute sia in termini di sicurezza degli utenti sia in termini di impatti indiretti (interruzioni della circolazione, congestione indotta, ecc.).

Nel loro complesso, tali elementi evidenziano come il sistema della mobilità rappresenti uno dei principali fattori di pressione sul territorio, con effetti che si estendono oltre la dimensione funzionale e assumono una rilevanza ambientale e sociale di primo piano. Ne deriva la necessità di considerare gli interventi infrastrutturali non solo in termini di miglioramento della circolazione, ma anche in relazione alla loro capacità di contribuire alla riduzione delle pressioni ambientali complessive.

5.1.5. Sicurezza stradale

Le condizioni di sicurezza della rete viaria del polo produttivo e del contesto territoriale in cui si propone di inserire il nuovo tracciato viabilistico, risultano strettamente correlate alla struttura dei flussi e alla configurazione geometrica e funzionale delle infrastrutture. Nell'ambito in esame, la presenza di una domanda di mobilità elevata e articolata, unita alla sovrapposizione di funzioni della rete, determina un contesto caratterizzato da una significativa complessità operativa.

I principali elementi di criticità sono riconducibili alla presenza di intersezioni ravvicinate, accessi diretti alle proprietà e manovre di svolta che interferiscono con i flussi principali. Tali condizioni generano numerosi punti di conflitto, aumentando il rischio di incidentalità e incidendo negativamente sulla fluidità della circolazione.

La presenza di traffico pesante rappresenta un ulteriore fattore di criticità, sia per la maggiore ingombro dei veicoli sia per le diverse dinamiche di accelerazione e frenata rispetto al traffico leggero. Ciò comporta un incremento della complessità delle manovre e una maggiore difficoltà nella gestione delle intersezioni.

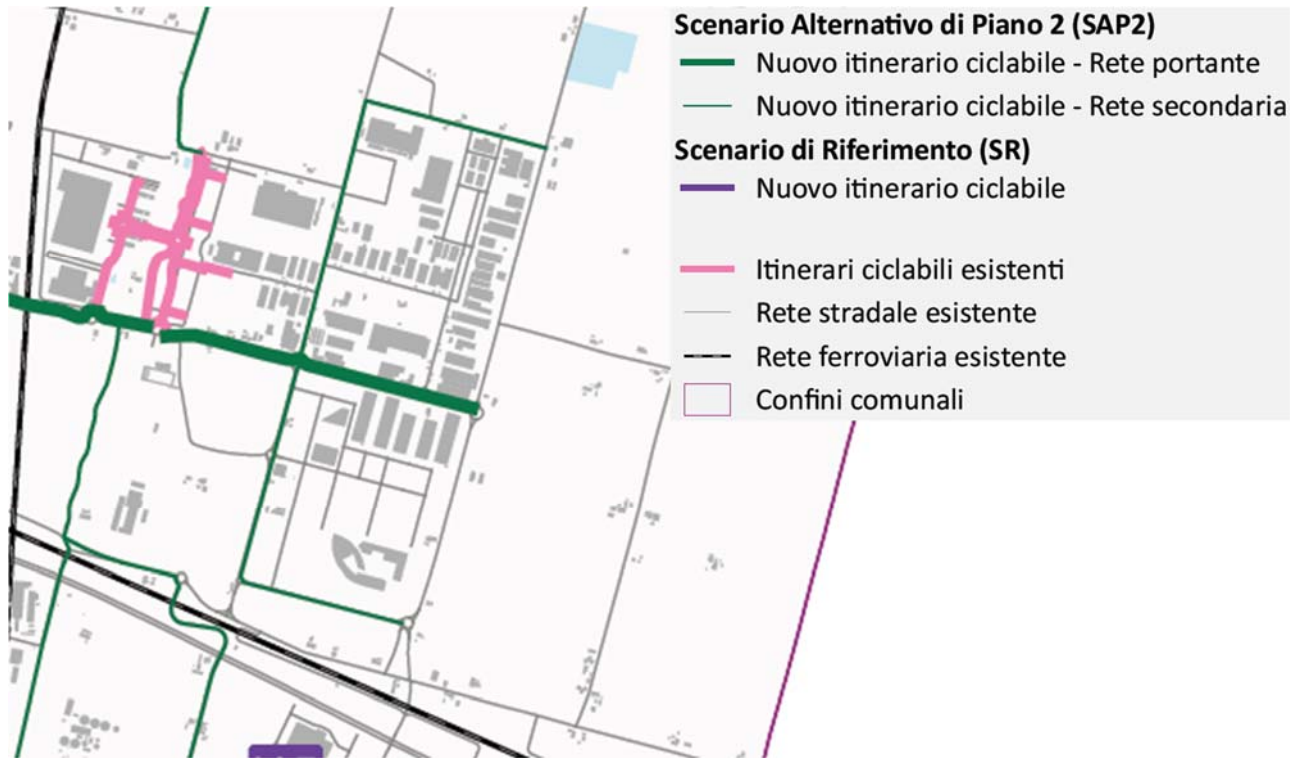
Un ulteriore elemento da considerare riguarda la percezione della sicurezza da parte degli utenti, in particolare quelli più vulnerabili. Le condizioni di traffico intenso e la limitata presenza di infrastrutture dedicate alla mobilità dolce contribuiscono a ridurre il livello di comfort e sicurezza percepita, disincentivando l'utilizzo di modalità alternative al mezzo privato.

5.1.6. Mobilità sostenibile e componenti deboli

Il sistema della mobilità sostenibile, inteso come insieme delle modalità di spostamento alternative al mezzo privato motorizzato, assume nell'ambito in esame un ruolo marginale e residuale, risultando scarsamente strutturato e non adeguatamente integrato con la rete viaria principale. Tale condizione non appare riconducibile esclusivamente a una carenza infrastrutturale puntuale, ma riflette una configurazione complessiva del territorio nella quale la componente veicolare ha storicamente assunto un ruolo dominante nella definizione degli spazi e delle relazioni funzionali.

Le infrastrutture dedicate alla mobilità ciclabile e pedonale, laddove presenti, si caratterizzano per una elevata frammentarietà e per una limitata continuità spaziale. I percorsi risultano spesso disconnessi tra loro e non inseriti all'interno di una rete organica, con conseguente difficoltà di utilizzo per spostamenti sistematici. A ciò

si aggiunge una limitata integrazione con i principali poli attrattori presenti nell'area, quali comparti produttivi, servizi e spazi di relazione, che riduce ulteriormente l'efficacia complessiva del sistema. La situazione descritta viene riconosciuta dalle previsioni del PUMS approvato, così come riportata in cartografia allegata.



Stralcio Tavola 6.a – Rete ciclabile e relativa legenda (PUMS)

Dal punto di vista qualitativo, le condizioni di sicurezza e comfort risultano frequentemente non adeguate, in ragione della prossimità con flussi veicolari intensi, della presenza di traffico pesante e della carenza di elementi di separazione fisica tra le diverse modalità di spostamento. Tali fattori incidono in modo significativo sulla percezione di sicurezza da parte degli utenti, in particolare dei soggetti più vulnerabili, contribuendo a disincentivare l'utilizzo della mobilità dolce anche per spostamenti di breve raggio.

La marginalità del sistema della mobilità sostenibile assume particolare rilevanza se letta in relazione agli obiettivi di riduzione delle emissioni e di miglioramento della qualità ambientale. In un contesto caratterizzato da criticità strutturali della qualità dell'aria e da livelli elevati di traffico veicolare, la limitata diffusione di modalità alternative rappresenta infatti un elemento di rigidità del sistema, che riduce le possibilità di riequilibrio modale e di contenimento delle pressioni ambientali.

In tale quadro, il rafforzamento delle componenti di mobilità sostenibile non può essere considerato un elemento accessorio, ma deve essere interpretato come parte integrante delle strategie di riequilibrio del sistema della mobilità, con potenziali effetti positivi non solo in termini ambientali, ma anche in relazione alla qualità dello spazio urbano e alla sicurezza complessiva.

5.1.7. Il sistema della sosta

Il sistema della sosta si configura come componente funzionale strettamente connessa alla struttura degli insediamenti produttivi e alla natura delle attività presenti nell'ambito. Nella configurazione attuale, la maggior parte degli spazi destinati alla sosta è localizzata all'interno dei lotti privati, in coerenza con le esigenze operative delle singole attività.

Tuttavia, tale organizzazione non appare sempre sufficiente a garantire un adeguato assorbimento della domanda di sosta, in particolare in relazione ai picchi di utilizzo e alla presenza di traffico pesante. Si registrano

infatti fenomeni diffusi di sosta impropria lungo la viabilità pubblica, riconducibili sia a carenze quantitative sia a criticità nella gestione degli spazi disponibili.

La presenza di veicoli in sosta lungo le carreggiate determina una riduzione della sezione utile della strada, incidendo negativamente sulla capacità della rete e contribuendo ad amplificare le condizioni di congestione. Inoltre, tali situazioni generano interferenze con i flussi di traffico, aumentando la complessità delle manovre e il rischio di incidentalità.

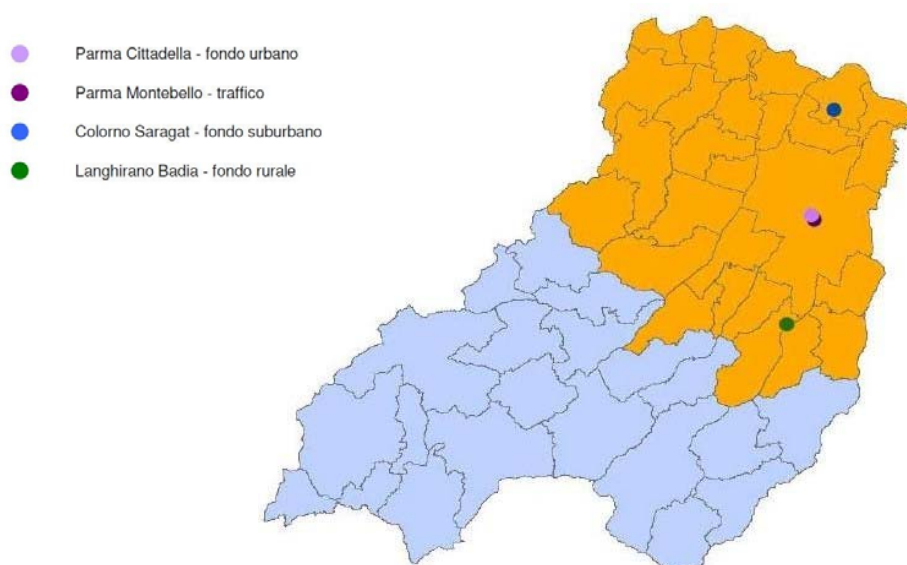
Un ulteriore elemento di criticità riguarda la sosta dei mezzi pesanti, che richiede spazi adeguati in termini dimensionali e funzionali. La mancanza di aree dedicate può determinare comportamenti impropri, con occupazione di spazi non idonei e conseguenti effetti negativi sulla sicurezza e sull'organizzazione della circolazione.

Nel complesso, le criticità del sistema della sosta non possono essere considerate isolate, ma si inseriscono in un quadro più ampio di inefficienza del sistema della mobilità, contribuendo a rafforzare le condizioni di pressione sulla rete e a ridurre la qualità complessiva dello spazio pubblico.

5.2. ATMOSFERA E QUALITÀ DELL'ARIA

In attuazione della norma quadro in materia di qualità dell'aria (DLgs. n. 155/2010), la regione Emilia-Romagna, con DGR 2001/2011, ha approvato la nuova zonizzazione del territorio realizzata con il contributo di Arpa. Sulla base degli elementi del contesto territoriale e socioeconomico si sono individuate tre zone ed un agglomerato, corrispondenti ad aree omogenee ai fini della valutazione della qualità dell'aria. Il Comune di Parma, secondo la citata classificazione, ricade nell'agglomerato della Pianura Ovest.

Per un'analisi puntuale dei dati di qualità dell'aria si riportano gli esiti di misura della rete provinciale, con specifico riferimento a quelli delle stazioni denominate "Montebello" di rilevazione del "traffico", e "Colorno Saragat" di rilevazione del "fondo suburbano" tratti dal Report annuale Rete Regionale Qualità dell'aria Parma - Anno 2024 a cura di ARPAE Servizio Sistemi Ambientali Area Ovest – Unità specialistica ARIA-CEM – Sede di Parma.



Individuazione cartografica delle stazioni di misura provinciale

Per quanto riguarda il **biossido d'azoto NO₂** le analisi statistiche mostrano che anche il 2024 è stato caratterizzato dall'assenza di superamenti dei limiti, in tutte le stazioni, sia per quanto riguarda il valore limite della media annuale (40 µg/m³) sia per quanto riguarda il valore della media oraria giornaliera (200 µg/m³).

Come negli anni precedenti, la stazione da traffico di Parma-Montebello registra le concentrazioni più elevate. Concentrazioni significativamente inferiori sono state rilevate nelle stazioni di fondo urbano, suburbano e rurale di Parma-Cittadella, Colorno-Saragat e Langhirano-Badia.

Per quanto riguarda il **particolato PM₁₀**, da un decennio non si verificano superamenti della media annua in nessuna delle stazioni di monitoraggio e il trend dei valori risulta in diminuzione.

Nel corso del 2024, rispetto al 2023, si è evidenziato un leggero incremento in tutte le stazioni del numero di giorni di superamento del limite giornaliero, pari a 50 µg/m³, ma comunque il numero complessivo è risultato al di sotto del limite di legge (35 in un anno) in tutte le stazioni.

L'analisi delle medie mensili, dei giorni di superamento dei 50 µg/m³ della settimana tipo conferma la variazione stagionale di questo inquinante. I mesi più critici sono stati gennaio e febbraio, con diversi episodi di superamenti, dovuti a condizioni meteorologiche favorevoli all'accumulo di inquinanti. Nella parte finale dell'anno, tra ottobre e dicembre, si sono osservati superamenti occasionali o di minore durata. I mesi da aprile a settembre, invece, sono esenti da criticità. Dall'analisi emerge che mediamente, durante il periodo invernale, i valori di PM₁₀ oscillano tra 35 e 40 µg/m³, ad eccezione della stazione rurale, dove le concentrazioni si attestano intorno ai 25 µg/m³. Nel periodo estivo, invece, si sono registrati valori prossimi ai 20 µg/m³. Si evidenziano infine alcuni episodi di trasporto di polveri sahariane, in particolare tra marzo e aprile, che hanno interessato buona parte del territorio regionale.

Per quanto riguarda le **polveri PM_{2,5}** le elaborazioni statistiche proposte confermano, anche per il 2024, il rispetto dei limiti di legge in tutte le stazioni per quanto riguarda i valori della media annua. Nel periodo invernale i dati si attestano tra i 15 e i 25 µg/m³ mentre nel periodo estivo le concentrazioni sono prossime ai 10 µg/m³ in tutte le stazioni. Rispetto a quanto misurato negli anni precedenti si evidenzia un leggero decremento della media per tutte le stazioni.

Per quanto riguarda l'**Ozono O₃** le elaborazioni statistiche indicano come in tutte le postazioni si siano verificati superamenti del valore obiettivo per la protezione della salute (48 superamenti presso Parma-Cittadella, 45 Langhirano-Badia e 39 presso Colorno- Saragat), mentre la soglia di informazione non è stata superata in nessuna stazione.

Le elaborazioni statistiche relative al **Benzene C₆H₆** indicano per il 2024 una concentrazione media annua pari a 0.9 µg/m³, valore ampiamente al di sotto del limite di legge (fissato a 5 µg/m³), confermando così quanto riscontrato anche negli anni precedenti.

La componente atmosferica rappresenta uno degli elementi di maggiore criticità nel contesto territoriale di riferimento, in quanto inserita all'interno del bacino padano, area notoriamente caratterizzata da condizioni meteorologiche sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti. Tale condizione strutturale determina una vulnerabilità intrinseca del territorio, che si manifesta attraverso il frequente superamento dei limiti normativi per alcuni inquinanti atmosferici, in particolare il particolato fine (PM₁₀, PM_{2.5}) e gli ossidi di azoto (NO_x).

In questo quadro, la qualità dell'aria non può essere interpretata esclusivamente come esito delle emissioni locali, ma deve essere letta in una dimensione più ampia, nella quale i fenomeni di accumulo e stagnazione giocano un ruolo determinante. Le condizioni di bassa ventilazione, associate alla presenza di inversioni termiche nei periodi invernali, limitano infatti la dispersione degli inquinanti, favorendone la concentrazione anche in presenza di emissioni relativamente contenute.

Nonostante tale premessa di carattere generale, le emissioni locali mantengono un ruolo significativo nella definizione delle condizioni di qualità dell'aria, in quanto contribuiscono ad alimentare un quadro già strutturalmente critico. Nell'ambito in esame, le principali fonti emissive sono riconducibili al traffico veicolare, agli impianti di climatizzazione e alle attività produttive, con una prevalenza della componente legata alla mobilità.

La rilevanza del traffico veicolare quale sorgente emissiva assume particolare evidenza in relazione alla struttura funzionale dell'area, caratterizzata da una significativa presenza di attività produttive e logistiche e da una elevata intensità dei flussi. In tale contesto, la componente di traffico pesante riveste un ruolo determinante, in quanto associata a fattori emissivi più elevati rispetto al traffico leggero.

Le condizioni di esercizio della rete viaria, descritte nei paragrafi precedenti, rappresentano un ulteriore elemento di criticità. In particolare, le condizioni di congestione e la ridotta fluidità dei flussi determinano un incremento delle emissioni specifiche per unità di percorrenza. Le situazioni di traffico instabile, caratterizzate da frequenti arresti e ripartenze, comportano infatti un aumento dei consumi e delle emissioni, configurandosi come fattore aggravante rispetto a condizioni di flusso regolare.

La relazione tra traffico e qualità dell'aria deve essere inoltre letta in termini spaziali, considerando la distribuzione delle emissioni e la presenza di recettori esposti. In ambiti caratterizzati da elevata concentrazione di flussi, le emissioni tendono a concentrarsi lungo le principali direttrici viarie, determinando potenziali condizioni di esposizione per le aree limitrofe. Tale aspetto assume particolare rilevanza in presenza di funzioni sensibili o di spazi di permanenza, anche se limitati, all'interno di contesti prevalentemente produttivi.

Un ulteriore elemento da considerare riguarda il carattere cumulativo delle emissioni. In un contesto già caratterizzato da livelli elevati di fondo, anche incrementi marginali delle emissioni locali possono contribuire in modo significativo al peggioramento complessivo della qualità dell'aria. Tale aspetto evidenzia l'importanza di valutare gli effetti degli interventi non solo in termini assoluti, ma anche in relazione al quadro esistente.

Sotto il profilo temporale, le condizioni di criticità risultano particolarmente accentuate nei periodi invernali, quando la combinazione tra emissioni da traffico, riscaldamento domestico e condizioni meteorologiche sfavorevoli determina episodi di superamento dei limiti normativi. In tali situazioni, il contributo delle emissioni veicolari assume un peso rilevante, in quanto si somma ad altre fonti emissive in un contesto di limitata capacità dispersiva.

In questo quadro, il sistema della mobilità si configura come uno dei principali determinanti della qualità dell'aria a scala locale. Le criticità descritte nei paragrafi precedenti – congestione, elevata incidenza del traffico pesante, sovrapposizione di flussi – si traducono in una pressione significativa sulla componente atmosferica, contribuendo al mantenimento di condizioni di qualità dell'aria non ottimali.

Ne deriva che eventuali interventi sulla rete viaria, quali il prolungamento di via Franklin, devono essere valutati non solo in termini di capacità di smaltimento dei flussi, ma anche in relazione alla loro incidenza sulle emissioni. In particolare, assume rilevanza la capacità dell'intervento di migliorare la fluidità della circolazione e di ridurre le condizioni di congestione, con potenziali effetti positivi in termini di riduzione delle emissioni specifiche.

5.3. CLIMA ACUSTICO

Il clima acustico dell'ambito in esame è stato oggetto di specifica valutazione attraverso lo Studio Previsionale di Impatto Acustico, redatto ai sensi della normativa vigente, che ha consentito di caratterizzare sia lo stato attuale sia lo scenario di progetto mediante rilievi fonometrici e modellazione previsionale.

5.3.1. Inquadramento normativo e classificazione acustica

La sensibilità del territorio al rumore è determinata dalla fruizione uditiva umana del paesaggio sonoro ed è strettamente correlata alla classificazione acustica comunale e, quindi, a tutti gli indicatori di stato attuale che permettono il classamento ai sensi del DPCM 14.11.1997 quali la presenza di ricettori la cui fruizione richiede condizioni di quiete, densità di popolazione residente, densità attività economiche produttive e industriali, tipologia di traffico veicolare.

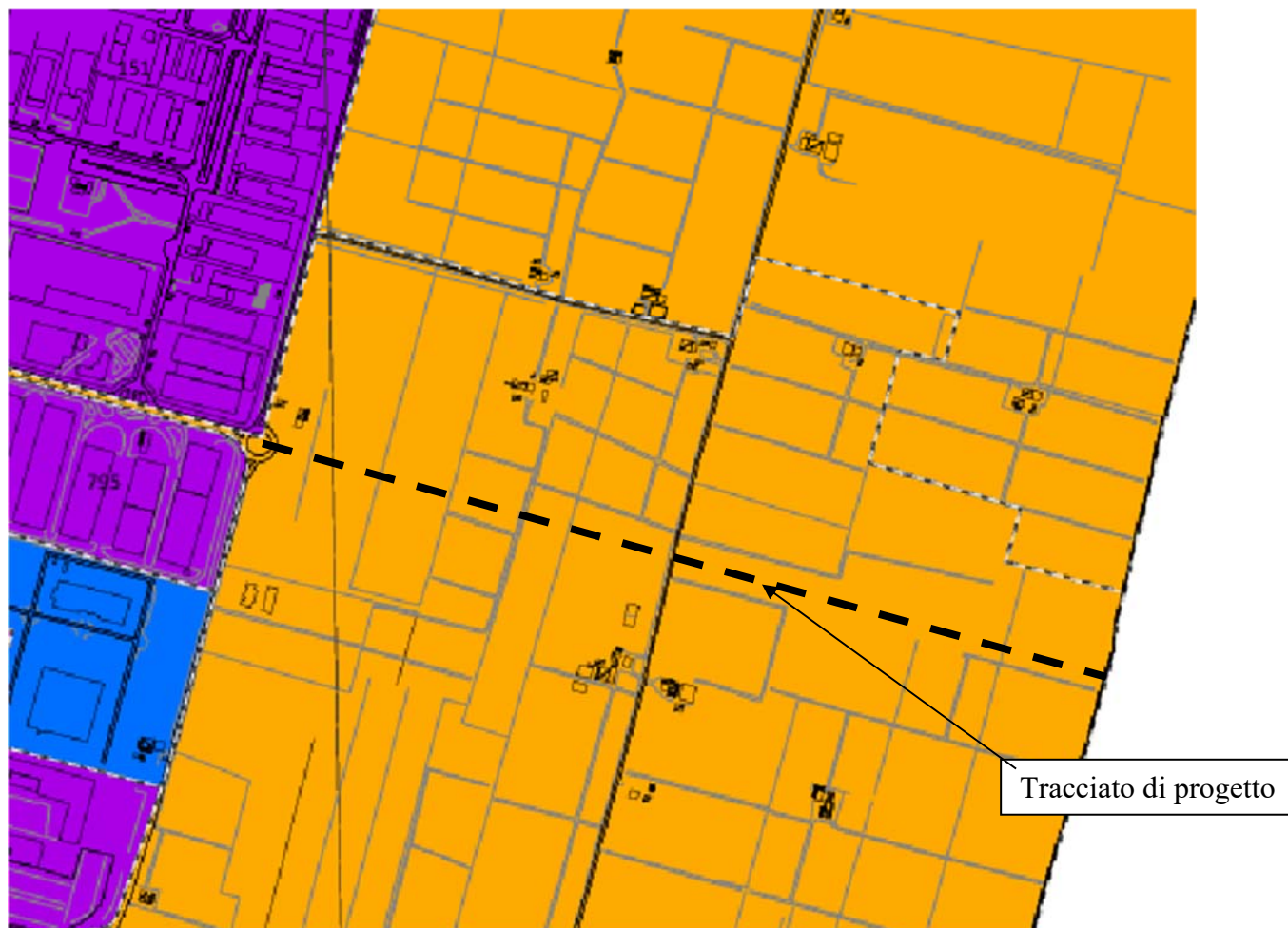
<i>Sensibilità Molto Alta</i>	Aree particolarmente protette	Classe I
<i>Sensibilità Alta</i>	Aree prevalentemente residenziali	Classe II
<i>Sensibilità Media</i>	Aree di tipo misto	Classe III
<i>Sensibilità Bassa</i>	Aree di intensa attività umana	Classe IV
<i>Sensibilità Molto Bassa</i>	Aree industriali	Classi V-VI

La pianificazione acustica comunale è disciplinata dalla Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC), approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 67 del 26 giugno 2026, che costituisce il riferimento vigente per la classificazione acustica del territorio comunale.

La Tavola 1 – Classificazione acustica del territorio comunale, in scala 1:25.000, individua la classificazione acustica del territorio, distinguendo lo stato di fatto e lo stato di progetto e associando alle diverse classi acustiche i relativi valori limite assoluti di emissione e di immissione.

Il tracciato dell'infrastruttura viaria in progetto interessa aree classificate in Classe III – Aree di tipo misto, cui corrispondono valori limite assoluti di immissione pari a:

- 60 dB(A) nel periodo di riferimento diurno;
- 50 dB(A) nel periodo di riferimento notturno.



Legenda

xxx Unità territoriali omogenee

CLASSE ACUSTICA (stato di fatto)

- Classe I - Aree particolarmente protette
- Classe II - Aree prevalentemente residenziali
- Classe III - Aree di tipo misto
- Classe IV - Aree di intensa attività umana
- Classe V - Aree prevalentemente industriali
- Classe VI - Aree esclusivamente industriali

Stralcio Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC)- Tav 1- Classificazione acustica del territorio comunale e relativa legenda

Con specifico riferimento alle infrastrutture di trasporto, la Tavola 3 – Classificazione infrastrutture, in scala 1:25.000, rappresenta la classificazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie considerate dalla ZAC e le relative fasce di pertinenza acustica, individuate ai sensi della normativa di settore. In particolare, per le infrastrutture stradali trovano applicazione le disposizioni del D.P.R. 142/2004, mentre per le infrastrutture ferroviarie si applicano le disposizioni del D.P.R. 459/1998. La Tavola 3 non recepisce la nuova infrastruttura viaria oggetto del presente procedimento.



Valori limite fasce di pertinenza acustica infrastrutture stradali esistenti ai sensi del DPR 142/2004

TIPO STRADA	DESCRIZIONE	SOTTOTIPO	FASCIA	Altri ricettori		Scuole, ospedali, case di cura e di riposo	
				LIMITE DIURNO	LIMITE NOTTURNO	LIMITE DIURNO	LIMITE NOTTURNO
A	Autostrada		A - 100 m	70 dB(A)	60 dB(A)	50 dB(A)	40 dB(A)
			B - 150 m	65 dB(A)	55 dB(A)	50 dB(A)	40 dB(A)
B	Extraurbana principale		A - 100 m	70 dB(A)	60 dB(A)	50 dB(A)	40 dB(A)
			B - 150 m	65 dB(A)	55 dB(A)	50 dB(A)	40 dB(A)
C	Extraurbana secondaria	Ca	A - 100 m	70 dB(A)	60 dB(A)	50 dB(A)	40 dB(A)
			B - 150 m	65 dB(A)	55 dB(A)	50 dB(A)	40 dB(A)
		Cb	A - 100 m	70 dB(A)	60 dB(A)	50 dB(A)	40 dB(A)
			B - 50 m	65 dB(A)	55 dB(A)	50 dB(A)	40 dB(A)
D	Urbana di scorrimento	Da	100 m	70 dB(A)	60 dB(A)	50 dB(A)	40 dB(A)
		Db	100 m	65 dB(A)	55 dB(A)	50 dB(A)	40 dB(A)
E	Urbana di quartiere		30 m	definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. 14/11/1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art.6 comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995			
F	Locale		30 m				

Stralcio Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC)- Tav 3- Classificazione infrastrutture e relativa legenda

La mancata rappresentazione dell'infrastruttura nella Tavola 3 non esclude tuttavia l'applicazione della disciplina acustica prevista per le infrastrutture stradali. La compatibilità acustica della nuova viabilità e la

determinazione dei limiti applicabili sono pertanto oggetto di specifica valutazione ai sensi del D.P.R. 142/2004, tenendo conto delle caratteristiche e della classificazione della strada di progetto.

Tali approfondimenti sono sviluppati nello Studio Previsionale di Impatto Acustico – elaborato B09, al quale si rimanda per la caratterizzazione dello stato attuale, la valutazione dello scenario di progetto e la verifica del rispetto dei limiti normativi applicabili.

5.3.2. Caratterizzazione dello stato di fatto

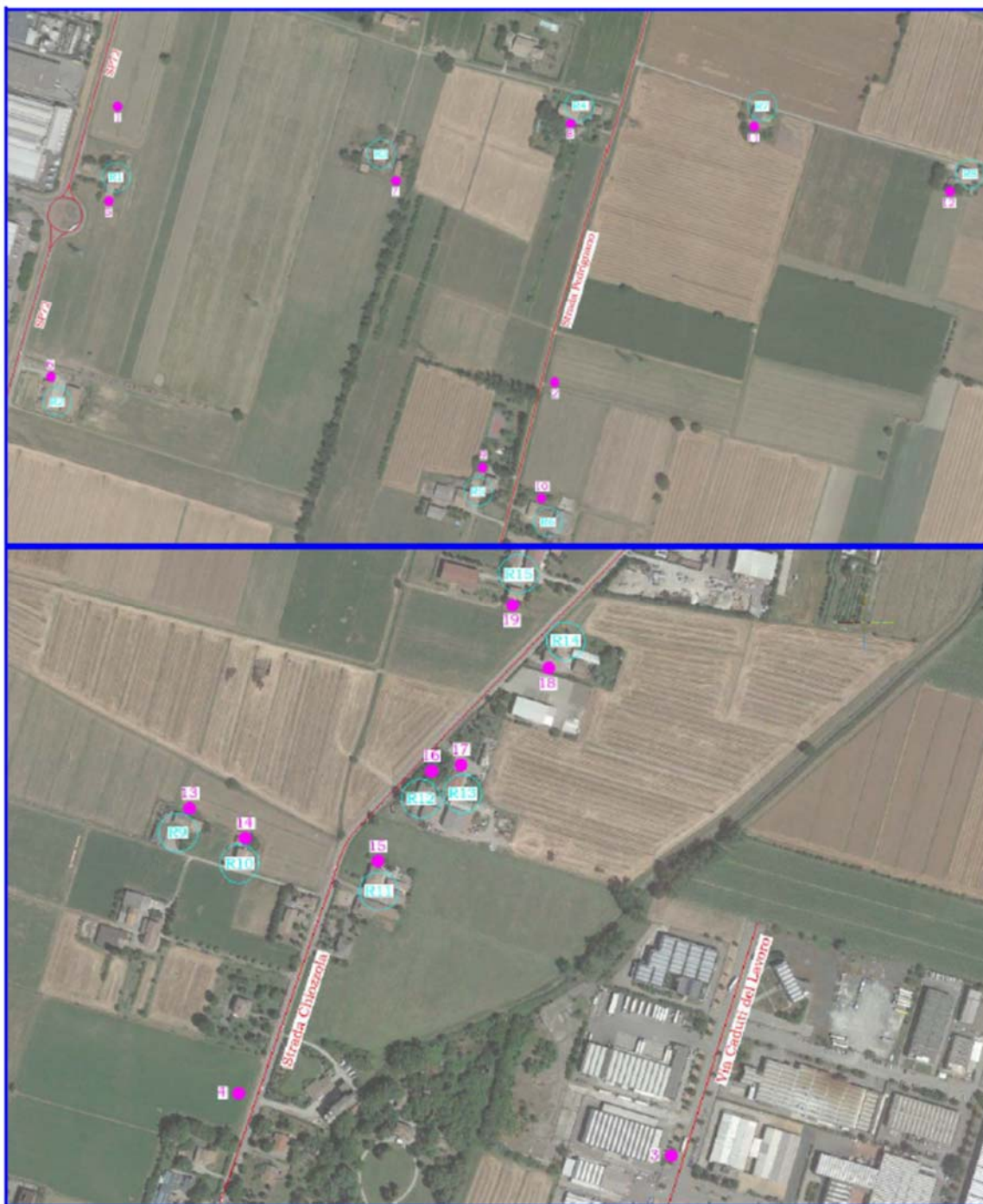
La caratterizzazione acustica dello stato attuale è stata effettuata mediante rilievi fonometrici, sia puntuali sia di lungo periodo, finalizzati a restituire un quadro rappresentativo delle condizioni di esposizione al rumore.

Le misure a spot effettuate in prossimità della viabilità evidenziano livelli significativi, con valori di Leq diurno compresi indicativamente tra circa 69 e 75 dB(A), confermando il ruolo dominante del traffico veicolare quale principale sorgente sonora.

Tali valori risultano coerenti con la classificazione acustica dell'area e con la presenza di infrastrutture a traffico intenso, configurando un clima acustico tipico di ambiti produttivi e logistici. È tuttavia rilevante osservare come tali livelli siano riferiti a condizioni di traffico rappresentative dell'ora di punta, evidenziando quindi una variabilità temporale significativa.

La modellazione dello stato di fatto è stata realizzata attraverso un modello numerico sviluppato con software dedicato (Citymap), calibrato sui dati di traffico e sulle misure fonometriche, in grado di rappresentare in modo realistico la distribuzione dei livelli sonori sul territorio.

Sorgente / Tratto	Leq Diurno dB(A)	Leq Notturno dB(A)
SP72 nord	62.0	55.0
SP72 sud	62.0	55.0
Strada Pedrignano	47.5	40.0
Via Caduti del Lavoro	58.0	42.0
Strada Chiozzola	59.0	51.0



Parametri utilizzati e Schema modello di calcolo dello stato di fatto (estratto elaborato B09 – Relazione PIVA)

5.3.3. Modellazione previsionale e scenario di progetto

La valutazione degli effetti dell'intervento è stata condotta mediante simulazione dello scenario post operam, implementando nel modello acustico la nuova configurazione infrastrutturale e i relativi flussi di traffico.

Il modello previsionale è stato costruito in un'ottica cautelativa, assumendo ipotesi di traffico tali da non sottostimare i livelli di emissione sonora, e tenendo conto delle principali variabili che influenzano la propagazione del rumore:

- geometria dell'infrastruttura
- morfologia del terreno

- presenza di edifici e ostacoli
- caratteristiche delle superfici
- composizione dei flussi veicolari.

I risultati della modellazione evidenziano un quadro sostanzialmente analogo a quello dello stato attuale, con variazioni contenute dei livelli di immissione nel tratto viabilistico inserito nel comune di Sorbolo e, in alcuni casi, lievi riduzioni riconducibili alla maggiore fluidità del traffico indotta dalla nuova configurazione viaria.

In particolare, per i ricettori più esposti, i livelli stimati risultano dell'ordine di:

- circa 64–65 dB(A) in periodo diurno
- circa 56 dB(A) in periodo notturno

valori che si collocano al di sotto dei limiti normativi applicabili, pur in prossimità delle soglie per alcuni ricettori maggiormente esposti.

Sorgente/Tratto	Leq Diurno dB(A)	SDP-SDF	Leq Notturno dB(A)	SDP-SDF
	Stato di progetto		Stato di progetto	
SP72 nord	62.0	+ 0.0	55.0	+ 0.0
SP72 sud	62.0	+ 0.0	55.0	+ 0.0
Strada Pedrignano	47.5	+ 0.0	40.0	+ 0.0
Via Caduti del Lavoro	61.5	+ 3.5	55.0	+ 13.0
Strada Chiozzola	60.0	+ 1.0	52.0	+ 1.0
Nuova viabilità - est	59.0		52.0	-
Nuova viabilità - ovest	59.0		52.0	-



Parametri utilizzati e Schema modello di calcolo dello stato di progetto (estratto elaborato B09 - Relazione PIVA)

5.3.4. Valutazione degli impatti e rispetto dei limiti

L'analisi complessiva evidenzia che, anche nelle condizioni più cautelative considerate, non si registrano superamenti dei limiti normativi di immissione sonora, né in periodo diurno né notturno.

Gli incrementi localizzati dei livelli acustici, ove presenti, risultano contenuti e compatibili con:

- la classificazione acustica del territorio
- i limiti previsti per le infrastrutture stradali.

Tale risultato assume particolare rilevanza in un contesto già caratterizzato da livelli di fondo elevati, nel quale la realizzazione di nuove infrastrutture potrebbe potenzialmente determinare effetti critici.

È inoltre significativo osservare come il miglioramento della fluidità del traffico, con riduzione dei fenomeni di arresto e ripartenza, contribuisca a contenere le emissioni sonore, configurando un effetto compensativo rispetto all'introduzione della nuova infrastruttura.

5.3.5. Effetti cumulativi e considerazioni di sintesi

Pur in assenza di superamenti dei limiti normativi, la valutazione del clima acustico deve essere condotta anche in termini di effetti cumulativi e di qualità percepita. L'ambito in esame si caratterizza infatti per:

- elevata concentrazione di infrastrutture viarie
- presenza diffusa di traffico pesante
- livelli di fondo già significativi.

In tale contesto, anche variazioni contenute dei livelli sonori possono contribuire a modificare la percezione del disturbo, soprattutto in prossimità dei ricettori più esposti.

Tuttavia, i risultati dello studio evidenziano come l'intervento in progetto non determini un aggravamento significativo del clima acustico, configurandosi piuttosto come elemento di razionalizzazione del sistema della mobilità, con effetti tendenzialmente neutri o lievemente migliorativi.

Ne deriva che la componente acustica, pur rappresentando una matrice sensibile, non evidenzia criticità tali da compromettere la sostenibilità dell'intervento, a condizione che siano mantenute le condizioni di esercizio previste e che eventuali sviluppi futuri siano valutati in un'ottica di controllo delle pressioni cumulative.

5.4. ELETTROMAGNETISMO

La componente relativa ai campi elettromagnetici (CEM) assume rilevanza nell'ambito della valutazione ambientale in relazione alla presenza di elettrodotti ad alta tensione, per i quali la normativa vigente definisce specifici limiti e criteri di localizzazione, finalizzati alla tutela della salute pubblica e alla sicurezza delle infrastrutture.

Il quadro normativo di riferimento è costituito, in particolare:

- dalla normativa nazionale in materia di esposizione ai campi elettromagnetici (DPCM 8/7/2003)
- dalle norme tecniche di settore (norme CEI)
- dai criteri relativi alle fasce di rispetto e alle distanze di sicurezza tra infrastrutture

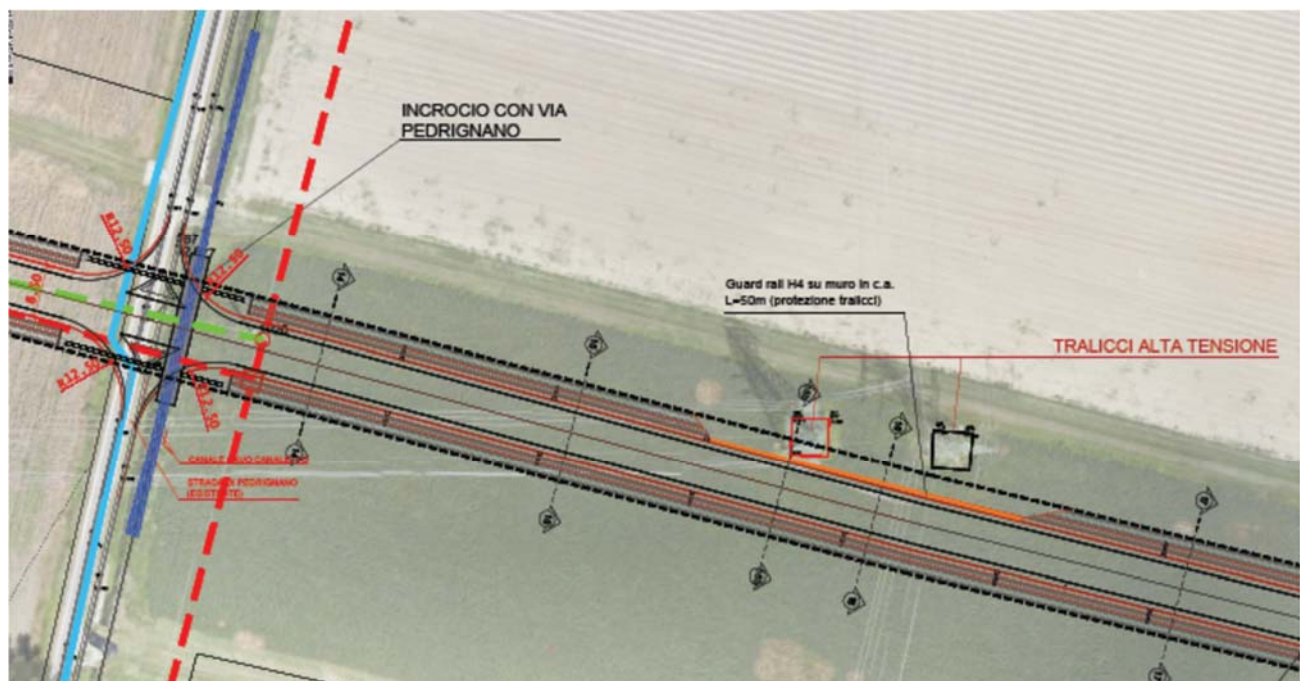
Tali disposizioni stabiliscono:

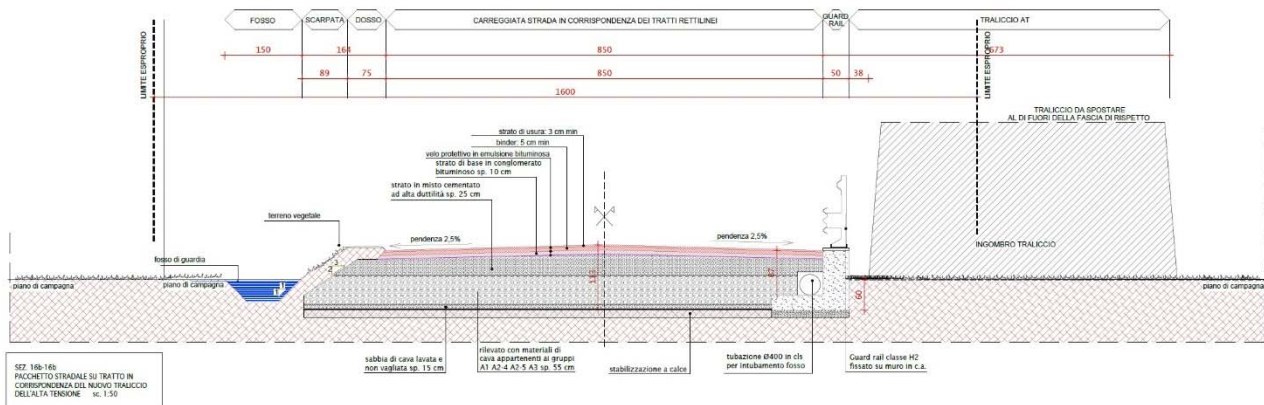
- limiti di esposizione
- valori di attenzione
- obiettivi di qualità

nonché criteri di compatibilità tra infrastrutture elettriche e altre opere, tra cui le infrastrutture viarie.

5.4.1. Descrizione dell'interferenza

In sede di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), quale sviluppo del progetto definitivo approvato nel 2015, è stata rilevata la presenza di un sostegno di linea elettrica ad alta tensione interferente con la sede stradale di progetto, così come da cartografia riportata.





Il sostegno risulta collocato in una posizione che non garantisce il rispetto delle distanze di sicurezza previste dalla normativa tecnica vigente, sia in relazione:

- ai requisiti infrastrutturali
- sia ai criteri di tutela connessi all'esposizione ai campi elettromagnetici

Tale interferenza è stata oggetto di specifica analisi tecnico-normativa, finalizzata a verificare la compatibilità tra le due infrastrutture e a individuare le possibili soluzioni alternative.

5.4.2. Inquadramento e risoluzione dell'interferenza

Nell'ambito interessato dall'intervento è presente un traliccio metallico a servizio di una linea elettrica aerea ad alta tensione, realizzato da Terna S.p.A. nelle immediate vicinanze del tracciato stradale in progetto.

La presenza del sostegno determina un'interferenza con l'infrastruttura viaria prevista, in relazione alla necessità di garantire il rispetto delle distanze minime stabilite dalla normativa vigente e, in particolare, delle disposizioni applicabili ai sostegni delle linee elettriche aeree rispetto alle infrastrutture stradali.

La realizzazione del tratto stradale interessato dall'interferenza risulta pertanto subordinata alla preventiva risoluzione della stessa.

Nel corso dello sviluppo progettuale sono state considerate possibili soluzioni finalizzate al superamento dell'interferenza. In relazione all'attuale livello di progettazione, la definizione della soluzione da adottare è demandata alla successiva fase di progettazione esecutiva, nell'ambito della quale potranno essere sviluppati gli approfondimenti tecnici necessari e definita la configurazione più idonea a garantire la compatibilità tra le infrastrutture interessate.

La soluzione dovrà in ogni caso assicurare:

- il rispetto delle distanze e delle condizioni di sicurezza previste dalla normativa vigente;
- la conformità alle norme tecniche applicabili;
- la funzionalità e la sicurezza dell'infrastruttura stradale;
- la compatibilità con le condizioni di esercizio della linea elettrica;
- la minimizzazione degli eventuali effetti aggiuntivi sulle componenti territoriali e ambientali.

Sotto il profilo ambientale, la risoluzione dell'interferenza costituisce pertanto un elemento di carattere puntuale da approfondire nella successiva fase progettuale. La soluzione definitiva dovrà essere sviluppata in modo da non determinare modifiche sostanziali al quadro degli effetti ambientali valutato nell'ambito della presente ValSAT e da garantire il rispetto della normativa applicabile.

Gli aspetti di dettaglio connessi alla risoluzione dell'interferenza saranno pertanto verificati in sede di progettazione esecutiva, assicurando, per quanto necessario, il coordinamento con il gestore della rete elettrica.

5.5. SUOLO E SOTTOSUOLO

Il sistema suolo-sottosuolo dell'ambito in esame si inserisce nel contesto della pianura alluvionale padana, caratterizzata da depositi sedimentari prevalentemente di natura limoso-sabbiosa, con presenza di livelli più fini e variabilità stratigrafica legata ai processi deposizionali fluviali. Tali caratteristiche determinano condizioni generalmente favorevoli allo sviluppo insediativo, ma al contempo comportano specifiche criticità in relazione alla gestione delle acque e alla risposta del suolo ai processi di impermeabilizzazione.

Dal punto di vista funzionale, il suolo ha subito nel tempo una significativa trasformazione, passando da una condizione originaria a prevalente vocazione agricola a una configurazione fortemente antropizzata, caratterizzata dalla presenza di infrastrutture viarie, insediamenti produttivi e superfici impermeabili. Questo processo ha determinato una progressiva riduzione della capacità del suolo di svolgere le proprie funzioni ecosistemiche, in particolare in termini di infiltrazione delle acque meteoriche, regolazione idrologica e supporto alla biodiversità.

La relazione idraulica (elaborato B03) evidenzia come l'ambito sia già caratterizzato da un grado elevato di impermeabilizzazione, con conseguente incremento dei coefficienti di deflusso superficiale e riduzione dei tempi di corrvazione. In tale contesto, ulteriori trasformazioni, anche se limitate in termini di superficie, devono essere attentamente valutate in relazione al loro contributo al carico idraulico complessivo.

Un elemento rilevante riguarda la capacità portante dei terreni e la loro risposta alle sollecitazioni indotte dalle infrastrutture. Sebbene non emergano condizioni di particolare criticità dal punto di vista geotecnico, la natura dei terreni richiede comunque un'adeguata progettazione delle opere di fondazione e delle strutture stradali, al fine di garantire la stabilità e la durabilità delle infrastrutture.

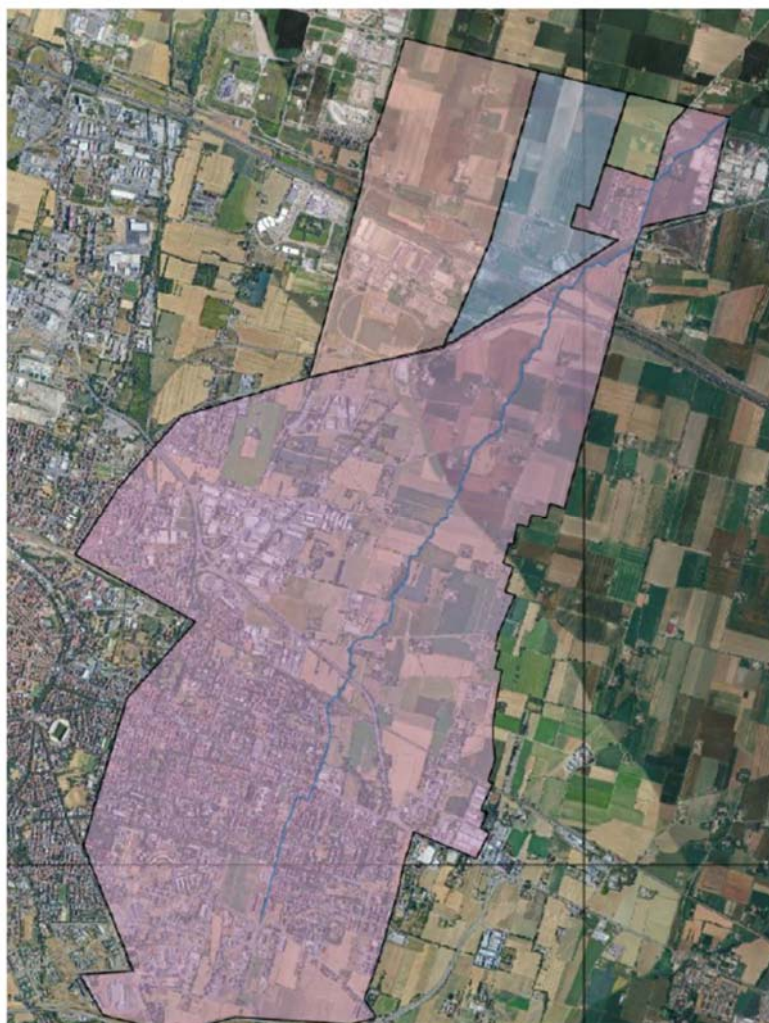
Dal punto di vista ambientale, la trasformazione del suolo assume rilevanza non solo per gli effetti diretti, ma anche per quelli indiretti e cumulativi. La perdita di permeabilità e la riduzione della capacità di infiltrazione contribuiscono infatti a modificare il bilancio idrologico locale, con potenziali effetti sul sistema di drenaggio e sul rischio idraulico.

In questo quadro, il tema del consumo di suolo deve essere letto non tanto in termini quantitativi assoluti, quanto in relazione alla qualità e alla funzionalità del suolo residuo. L'intervento in progetto, configurandosi come infrastruttura lineare in un contesto già urbanizzato, determina un consumo di suolo relativamente contenuto, ma comunque significativo in relazione alle funzioni ecosistemiche compromesse.

Ne deriva la necessità di adottare soluzioni progettuali orientate alla minimizzazione degli impatti, anche attraverso l'impiego di tecniche e materiali che favoriscano, ove possibile, il mantenimento di una certa permeabilità superficiale e la gestione sostenibile delle acque meteoriche.

5.6. SISTEMA IDRICO E GESTIONE DELLE ACQUE

Il sistema idrico dell'ambito è costituito da una rete di canali di bonifica e di scolo, tipica del territorio di pianura, finalizzata alla regolazione dei deflussi superficiali e alla gestione delle acque meteoriche. Nello specifico il tracciato in progetto determina interferenze idrauliche con corpi idrici superficiali quali il cavo Canaletto, il fosso Fine, il cavo Boccacava e il canale Naviglia gestiti dal Consorzio della Bonifica Parmense, oltre a due canali di scolo/irrigui privati e al reticolo di scolo dei terreni agricoli.



Bacini dei canali consortile (estratto elaborato B03 – Relazione idraulica)

I bacini interferiti dal tracciato (chiusi in prossimità del nuovo tracciato in progetto) e le relative caratteristiche morfologiche sono elencati nella tabella seguente:

Bacino	A	H _{max}	H _{med}	H _{min}	L	i
	km ²	m s.l.m.	m s.l.m.	m s.l.m.	m	%
Cavo Canaletto	2,49	41,80	38,00	34,20	2.912	0,08
Fosso Fine	1,25	39,30	36,75	34,20	2.382	0,11
Cavo Boccacava	0,234	35,90	35,20	34,50	705	0,18
Canale Naviglia	14,92	61,30	47,25	33,20	7.971	0,28

Tale sistema, pur essendo strutturato e consolidato, risulta fortemente influenzato dalle trasformazioni territoriali e, in particolare, dall'incremento delle superfici impermeabili.

La relazione idraulica allegata al progetto evidenzia come l'intervento sia stato progettato nel rispetto del principio di invarianza idraulica, attraverso l'adozione di soluzioni atte a compensare l'incremento dei deflussi generato dalle nuove superfici impermeabili. In particolare, sono previste opere di laminazione e regolazione dei deflussi, finalizzate a garantire che le portate scaricate nel reticolo idrografico non superino quelle relative allo stato di fatto.

Tale approccio risulta coerente con gli indirizzi della pianificazione vigente e con le più recenti strategie di adattamento ai cambiamenti climatici, che pongono particolare attenzione alla gestione sostenibile delle acque meteoriche e alla riduzione del rischio idraulico.

Dal punto di vista idrologico, l'impermeabilizzazione dei suoli determina un aumento dei volumi di deflusso e una riduzione dei tempi di risposta del bacino, con conseguente incremento dei picchi di portata. In assenza di adeguate misure di compensazione, tali effetti potrebbero tradursi in un sovraccarico del sistema di drenaggio e in un aumento del rischio di allagamenti, in particolare in occasione di eventi meteorici intensi.

Le soluzioni progettuali adottate, basate su sistemi di raccolta, convogliamento e laminazione delle acque, consentono di mitigare tali effetti, contribuendo a mantenere l'equilibrio idraulico del sistema. Tuttavia, è importante sottolineare come l'efficacia di tali interventi sia strettamente legata alla corretta gestione e manutenzione delle opere nel tempo.

Un ulteriore elemento di rilievo riguarda la crescente incidenza degli eventi meteorici estremi, riconducibili ai cambiamenti climatici. In tale contesto, la progettazione delle opere idrauliche deve tenere conto non solo delle condizioni attuali, ma anche di possibili scenari futuri caratterizzati da maggiore intensità e frequenza delle precipitazioni.

Dal punto di vista qualitativo, la gestione delle acque meteoriche assume rilevanza anche in relazione al possibile trasporto di inquinanti superficiali, derivanti dal traffico veicolare (oli, idrocarburi, particolato). Le soluzioni progettuali devono pertanto garantire adeguati livelli di trattamento e controllo, al fine di evitare impatti sul sistema idrico recettore.

Nel complesso, il sistema idrico dell'ambito può essere considerato sensibile ma gestibile, a condizione che siano rispettate le prescrizioni progettuali e che venga mantenuto un adeguato livello di efficienza del sistema di drenaggio. L'intervento in progetto, pur introducendo un incremento delle superfici impermeabili, risulta compatibile con il quadro idraulico esistente, grazie all'adozione di misure di compensazione e regolazione dei deflussi.

5.7. ECOSISTEMI E RETE ECOLOGICA

Il sistema ecologico dell'ambito in esame si inserisce in un contesto territoriale caratterizzato da una forte antropizzazione, nel quale la componente naturale risulta residuale e frammentata. Tuttavia, all'interno di tale quadro, assume una particolare rilevanza la presenza di un ambito agricolo continuo che si configura come cuneo verde intercluso tra due polarità produttive consolidate, rappresentate dal comparto dello SPIP sul territorio comunale di Parma e dal sistema produttivo del Comune di Sorbolo.

Tale ambito, pur essendo caratterizzato da un utilizzo agricolo intensivo e da una limitata naturalità in senso stretto, svolge una funzione territoriale significativa sotto diversi profili:

- paesaggistico, in quanto costituisce elemento di discontinuità rispetto alla matrice urbanizzata e contribuisce alla leggibilità del territorio;
- ecologico, quale spazio aperto che, pur con limitata biodiversità, garantisce una certa permeabilità territoriale e una funzione di connessione diffusa;
- microclimatico, contribuendo alla mitigazione degli effetti dell'urbanizzazione (isola di calore, ventilazione locale);
- insediativo, come ambito di separazione tra sistemi produttivi distinti.

All'interno di tale sistema, un ruolo rilevante è svolto dalla struttura degli ecomosaici agrari, costituita dalla combinazione di:

- campi coltivati
- reticolo dei canali irrigui e di bonifica
- viabilità podereale
- filari alberati e siepi

Questi elementi definiscono una matrice territoriale riconducibile alla struttura storica della centuriazione, ancora leggibile e in grado di garantire, pur in forma debole, una continuità ecologica a scala locale. In particolare, gli elementi lineari (filari, fossati, canali) costituiscono i principali dispositivi di connessione ecologica, fungendo da corridoi diffusi per la fauna minore e contribuendo alla diversificazione ambientale.

In tale contesto, il prolungamento di via Franklin si inserisce con andamento est-ovest, determinando una interferenza trasversale rispetto alla continuità del cuneo agricolo e alla trama degli ecomosaici.

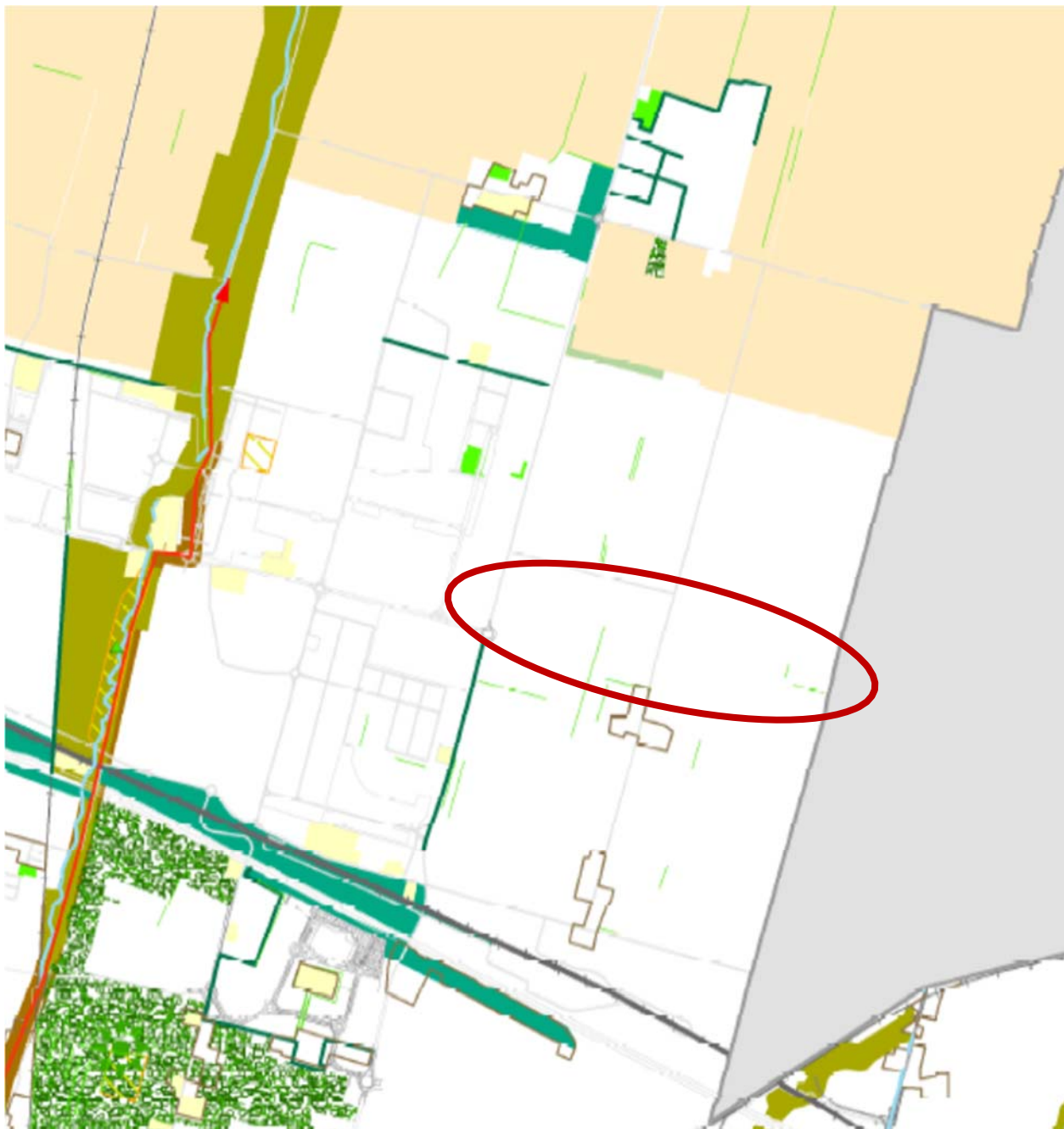
Si determina così una discontinuità lineare all'interno di un ambito attualmente privo di elementi di forte cesura, con i seguenti effetti:

- interruzione della continuità spaziale del sistema agricolo;
- potenziale riduzione della permeabilità ecologica, in particolare per le componenti faunistiche a scala locale;
- interferenza con gli elementi lineari della rete ecologica diffusa (filari, siepi, canali);
- modifica della percezione unitaria del cuneo verde.

Tuttavia, è necessario evidenziare come tale continuità, pur esistente, presenti già condizioni di fragilità strutturale, riconducibili a:

- pressione insediativa ai margini (SPIP e comparti produttivi di Sorbolo);
- presenza diffusa di infrastrutture e reti tecnologiche;
- gestione agricola intensiva, con limitata diversificazione ecologica;
- progressiva rarefazione degli elementi lineari tradizionali.

Ne deriva che il sistema non può essere assimilato a una rete ecologica strutturata o a un corridoio primario, ma piuttosto a un ambito di permeabilità diffusa, la cui funzionalità ecologica risulta già parzialmente compromessa. In tal senso, il PSC esplicita tale condizione nella Tavola CTP4 – Rete ecologica, che individua l'area come ambito privo di elementi portanti della rete ecologica principale.





Stralcio Tavola CTP 4 – Rete Ecologica – Piano Strutturale Comunale 2030 (PSC) e relativa legenda

Inoltre, l'intervento deve essere letto nel quadro più ampio della pianificazione urbanistica, che già individua il corridoio infrastrutturale in oggetto, definendone il ruolo strategico nel sistema della mobilità.

In tale prospettiva, il prolungamento viario non si configura come elemento di nuova frammentazione non prevista, ma come attuazione di una scelta pianificatoria consolidata, inserita in un contesto già orientato alla strutturazione infrastrutturale.

Alla luce degli elementi sopra esposti, l'interferenza dell'infrastruttura con il cuneo agricolo e con la rete ecologica diffusa deve essere valutata in termini di bilanciamento tra effetti locali e benefici sistemici.

Se da un lato si registra una perdita di continuità spaziale e una interferenza con gli ecomosaici agrari, dall'altro:

- l'ambito non presenta caratteristiche di elevato valore ecologico strutturato;
- gli effetti di frammentazione risultano contenuti e localizzati;
- la funzione agricola dell'area può essere mantenuta anche in presenza dell'infrastruttura;
- la continuità ecologica può essere in parte ricostruita attraverso interventi mirati.

In questo senso, l'impatto può essere considerato moderato e mitigabile, soprattutto attraverso:

- interventi di ricucitura paesaggistica e vegetazionale;
- il mantenimento e rafforzamento degli elementi lineari (filari, siepi, fossati);
- la ricostruzione delle continuità interrotte secondo la logica della centuriazione;
- il riposizionamento dei filari interferiti in continuità con gli allineamenti esistenti.

5.8. PAESAGGIO E PATRIMONIO STORICO CULTURALE

Il paesaggio dell'ambito in esame allargato è fortemente connotato dalla presenza di elementi antropici, con una prevalenza di infrastrutture viarie, insediamenti produttivi e spazi funzionali alle attività logistiche. La componente naturale risulta secondaria e frammentata, mentre quella agricola sopravvive in forma residuale ma ancora significativa, costituendo un elemento di transizione tra ambiti urbanizzati.

Dal punto di vista percettivo, il paesaggio si caratterizza per:

- una bassa complessità formale;
- una limitata qualità scenica diffusa;
- una forte dominanza degli elementi funzionali e infrastrutturali.

Tuttavia, al di sotto di tale apparente banalizzazione, è ancora leggibile una struttura territoriale storica riconducibile alla centuriazione, che costituisce l'ossatura ordinatrice del paesaggio agrario.

Tale struttura si manifesta attraverso:

- il reticolo dei canali irrigui e di bonifica;
- la viabilità podereale;
- la suddivisione regolare dei campi;
- la presenza di filari alberati (gelsi, pioppi) lungo confini e corsi d'acqua.

Questi elementi configurano un sistema di segni lineari che svolgono un ruolo fondamentale nella costruzione dell'immagine paesaggistica e nella percezione degli spazi aperti.

Nonostante il contesto fortemente antropizzato, tali componenti contribuiscono a definire una identità locale ancora riconoscibile, basata sulla relazione tra infrastrutture storiche, agricoltura e rete idraulica.

L'infrastruttura in progetto si inserisce in questo contesto con andamento est-ovest, interferendo localmente con alcuni elementi lineari (in particolare filari alberati), ma risultando al contempo:

- coerente con le direttrici territoriali esistenti;
- compatibile con la logica insediativa della centuriazione;
- leggibile come nuova stratificazione del paesaggio infrastrutturale.

Dal punto di vista percettivo, l'intervento determina:

- una modifica locale della percezione del paesaggio agrario;
- una interruzione puntuale della continuità dei filari;
- un rafforzamento del carattere infrastrutturale dell'ambito.

Tuttavia, tali effetti risultano mitigabili e in parte compensabili attraverso una progettazione attenta all'inserimento paesaggistico.

In particolare, le misure che dovranno essere previste – coerenti con quanto definito nella relazione paesaggistica – sono orientate a:

- ricostruire la continuità dei filari alberati interferiti;
- rafforzare il sistema vegetazionale lungo il tracciato;
- mantenere e valorizzare gli allineamenti esistenti;
- riproporre la struttura dei segni lineari tipici del paesaggio centuriato.

In questo senso, l'intervento non si limita a ridurre l'impatto, ma può contribuire a una riqualificazione del paesaggio agrario, attraverso il rafforzamento degli elementi strutturanti e la ricostruzione delle relazioni tra infrastruttura e contesto.

Gli interventi infrastrutturali assumono pertanto un ruolo ambivalente: da un lato introducono elementi di discontinuità, dall'altro possono rappresentare un'occasione per migliorare la qualità paesaggistica, se accompagnati da un progetto consapevole e coerente con le matrici territoriali esistenti.

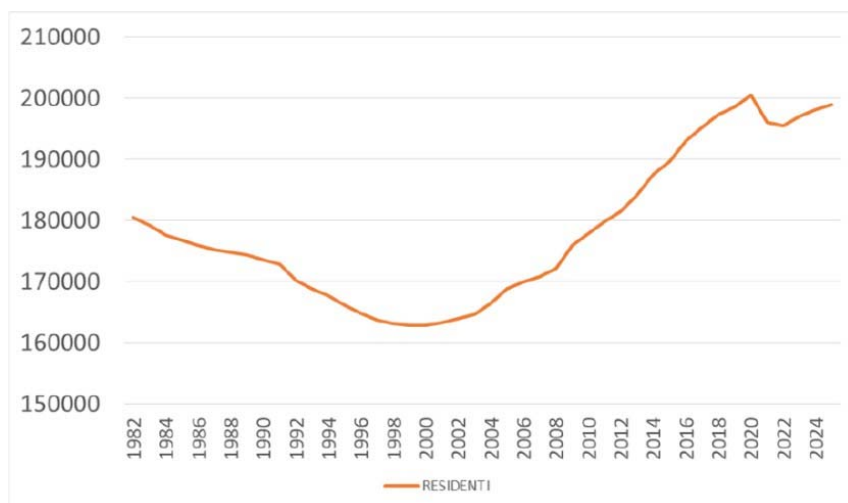
5.9. SISTEMA SOCIO-ECONOMICO E SALUTE

L'area di studio considerata nella trattazione sintetica comprende i dati che descrivono a livello sociodemografico la popolazione del Comune di Parma e alcuni riferimenti alla situazione provinciale.

5.9.1. Popolazione

Per il presente studio si è fatto riferimento ai principali strumenti e alla documentazione utile a livello demografico-sociale: il Bilancio Demografico 2025 realizzato dall'Ufficio Statistica del Comune di Parma, la sezione Demo Istat relativa alla situazione della popolazione residente e il report sulla Popolazione redatto dall'Ufficio Statistica della Provincia di Parma. I dati del Bilancio demografico risultano fondamentali per illustrare la composizione e struttura della popolazione allo stato attuale all'interno di processi e di attività quali pianificazioni, programmi e interventi di diversa natura (socioeconomica, culturale, sanitaria, servizi) che ricoprono importanti risvolti sul futuro di un territorio e della popolazione che lo abita.

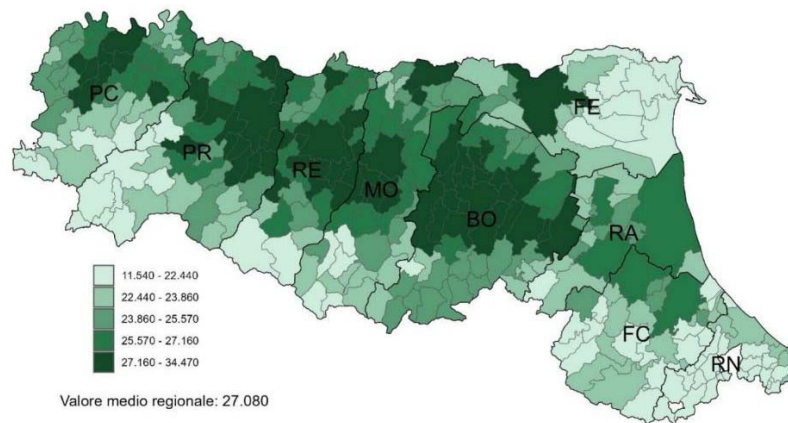
Se si osserva la serie storica della popolazione comunale di Parma dal 1982 al 2024 si coglie la grande crescita, originata principalmente a partire dagli anni 2000. Questo aumento, che ha subito un'interruzione in seguito alla pandemia da virus SARS-CoV-2 è in controtendenza rispetto al trend di decrescita della popolazione nazionale che conferma la forte capacità attrattiva del territorio parmigiano.



Serie storica popolazione di Parma 1982-2024. Fonte bilancio demografico su dati Istat

5.9.2. Ambito economico

Sulla base degli ultimi dati disponibili relativi alle dichiarazioni dei redditi anno fiscale 2023 il Comune di Parma presenta un reddito medio pro capite (circa 27.759 €) superiore a quello provinciale. Questo è ragionevole, dato che il Comune capoluogo concentra attività professionali, imprese, servizi e tipicamente livelli di reddito più elevati sopra la media nazionale IRPEF (di circa 24.830 € nel 2022/2023¹⁰) e di quello regionale in Emilia-Romagna (circa 27.080 euro 24.830 € nel 2022/2023). Assieme a Bologna, Parma si colloca dunque tra le aree italiane con reddito pro capite relativamente elevato sia rispetto alla regione Emilia-Romagna che alla media nazionale. Anche la Provincia, pur con un reddito medio complessivo inferiore rispetto Comune, resta al di sopra della media regionale. A livello regionale (figura 4-26) i redditi medi complessivi più elevati si osservano nelle aree lungo la via Emilia dal piacentino all'imolese (soprattutto nei comuni limitrofi ai capoluoghi di provincia emiliani) così come in alcune zone a ridosso del fiume Po. In tutta la fascia appenninica e in molti comuni romagnoli i redditi sono invece inferiori alla media regionale.



Fonte: Elaborazioni Regione Emilia-Romagna su dati MEF - Dipartimento delle Finanze.

Reddito complessivo per comune 2023 quintili dei valori in euro

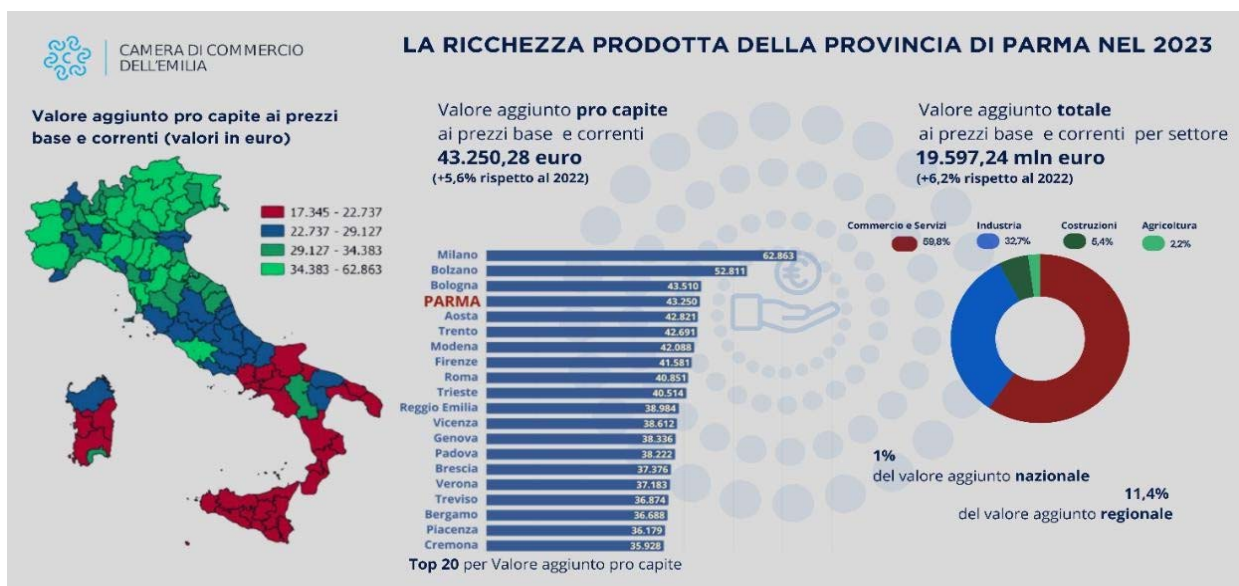
Per quanto riguarda il contesto interregionale, l'Emilia-Romagna si conferma tra le regioni più "ricche" d'Italia, preceduta solo da Lombardia e provincia autonoma di Bolzano. Infatti, in continuità con l'anno fiscale precedente, i redditi continuano a crescere in Emilia-Romagna¹².

La produzione di valore aggiunto

Dagli studi condotti dalla Camera di Commercio dell'Emilia (su dati di Unioncamere e Centro Studi Tagliacarne) l'analisi, evidenzia come la Provincia di Parma, in termini di produttività economica, presenta un valore aggiunto pro capite elevato registrando nel 2023 un valore di circa 43.250,28 euro al quarto posto nazionale tra le province italiane in termini assoluti¹³. Il dato, in crescita del 5,6% rispetto al 2022, risulta superiore rispetto al valore medio regionale (38.703,16 euro) e nazionale (32.377,41 euro), confermando le eccellenze economiche del territorio (fonte: Camera di Commercio dell'Emilia com. 170/2024).

In termini assoluti, il valore aggiunto complessivo della Provincia di Parma ha raggiunto i 19.597,24 milioni di euro, segnando un incremento del 6,2% rispetto all'anno precedente. Questo dato colloca Parma al 25° posto nella classifica delle province italiane per valore aggiunto totale, con un contributo pari all'1,0% sul valore aggiunto nazionale e all'11,4% su quello regionale. (Fonte: Camera di Commercio dell'Emilia com. 170/2024)

Da questi dati, emerge come il settore principale per l'economia provinciale sia quello del commercio e dei servizi con un 59,8% del valore aggiunto totale, seguito da industria (32,7%), costruzioni (5,3%), agricoltura (2,2%) e registrando una crescita in tutti settori rispetto al 2022.



Infografica Camera di Commercio dell'Emilia. Fonte: com. n.140/2024

L'ambito in esame è caratterizzato da una forte presenza di attività produttive e logistiche, che costituiscono un elemento fondamentale del sistema economico locale. Tali attività generano occupazione e contribuiscono alla competitività del territorio, ma al contempo determinano una significativa pressione sulle matrici ambientali.

Dal punto di vista funzionale, l'area è fortemente specializzata, con una limitata presenza di funzioni residenziali e di servizi. Questa configurazione determina una ridotta complessità urbana e una limitata presenza di spazi di relazione, influenzando la qualità complessiva dell'ambiente urbano.

La componente della salute deve essere letta in relazione alle principali pressioni ambientali individuate quali la qualità dell'aria, il rumore e il traffico veicolare. Tali fattori possono incidere sul benessere degli utenti e dei lavoratori presenti nell'area, nonché, indirettamente, sulla popolazione residente nei contesti limitrofi.

Un aspetto rilevante riguarda la sicurezza, sia in termini di incidentalità stradale sia in relazione alla percezione di sicurezza degli spazi. Le condizioni di traffico intenso e la limitata presenza di infrastrutture per la mobilità dolce contribuiscono a ridurre il livello di sicurezza percepita, in particolare per gli utenti più vulnerabili.

Nel complesso, il sistema socio-economico evidenzia una condizione di equilibrio tra benefici e pressioni, nella quale la sostenibilità delle attività è strettamente legata alla capacità di gestire e mitigare gli impatti ambientali.

5.10. SINTESI DIAGNOSTICA DEL QUADRO CONOSCITIVO LOCALE

Sistema	Resilienze	Vulnerabilità
Sistema della mobilità e della sosta	- Presenza di una rete infrastrutturale strutturata e gerarchicamente riconoscibile. - Elevata accessibilità territoriale, funzionale al sistema produttivo. - Previsione pianificatoria consolidata del corridoio infrastrutturale. - Margini di miglioramento legati alla razionalizzazione dei flussi.	- Condizioni diffuse di congestione e saturazione della rete. - Elevata incidenza di traffico pesante. - Sovrapposizione tra traffico di attraversamento e traffico locale. - Criticità di sicurezza e presenza di punti di conflitto. - Sosta impropria lungo la viabilità.
Atmosfera e qualità dell'aria	- Possibilità di riduzione delle emissioni attraverso miglioramento della fluidità del traffico. - Assenza di nuove sorgenti emissive rilevanti oltre al traffico. - Margini di intervento indiretti sulla mobilità.	- Contesto strutturalmente critico (bacino padano). - Elevate concentrazioni di fondo di inquinanti. - Incidenza significativa del traffico veicolare. - Effetti cumulativi legati alla congestione. - Limitata capacità dispersiva.
Clima acustico	- Classificazione acustica coerente con la vocazione produttiva dell'area. - Assenza di superamenti dei limiti nello scenario di progetto. - Possibili benefici legati alla regolarizzazione dei flussi. - Modellazione previsionale già verificata.	- Livelli di rumore già elevati nello stato di fatto. - Presenza significativa di traffico pesante.. - Possibili criticità localizzate presso recettori sensibili.
Elettromagnetismo	- Interferenza puntuale e tecnicamente risolvibile. - Interferenza puntuale tecnicamente risolvibile, la cui soluzione è demandata alla progettazione esecutiva. - Assenza di impatti diffusi sul territorio. - Quadro normativo chiaro e consolidato.	- Presenza di sostegno interferente non conforme alle distanze di sicurezza. - Necessità di intervento coordinato con il gestore della rete. - Potenziale criticità procedurale (parere ente gestore).
Suolo e sottosuolo	- Intervento lineare con consumo di suolo relativamente contenuto. - Contesto già parzialmente compromesso. - Possibilità di mitigazione progettuale. - Assenza di criticità geotecniche rilevanti.	- Elevato grado di impermeabilizzazione già presente. - Perdita ulteriore di suolo agricolo. - Riduzione della capacità di infiltrazione. - Effetti cumulativi sul bilancio idrologico. - Progressiva semplificazione della struttura agraria e perdita degli elementi di margine (siepi, filari).
Sistema idrico e gestione delle acque	- Presenza di rete di bonifica strutturata. - Applicazione del principio di invarianza idraulica. - Previsione di opere di laminazione e regolazione. - Compatibilità idraulica dimostrata in fase progettuale.	- Aumento dei deflussi superficiali dovuto all'impermeabilizzazione. - Sensibilità del sistema a eventi meteorici intensi.

Ecosistemi e rete ecologica	- Presenza di ambiti agricoli aperti con funzione di permeabilità diffusa. - Ruolo di cuneo verde tra ambiti produttivi. - Presenza di ecomosaici agrari riconducibili alla struttura centuriata, con elementi lineari (filari, canali, fossati) che contribuiscono alla connettività ecologica locale. - Assenza di elementi ecologici di elevato valore strutturato.	- Frammentazione ecologica già in atto. - Ridotta biodiversità e naturalità. - Interruzione della continuità del cuneo agricolo. - Interferenza con gli elementi lineari della rete ecologica diffusa (filari, siepi, fossati). - Pressione antropica elevata.
Paesaggio e patrimonio storico-culturale	- Contesto già fortemente antropizzato. - Limitata presenza di emergenze di pregio puntuali. - Presenza di una struttura paesaggistica ancora leggibile riconducibile alla centuriazione (reticolo idraulico, viabilità podereale, filari). - Presenza di elementi lineari (canali, filari alberati, margini agricoli) che contribuiscono alla riconoscibilità del paesaggio.	- Bassa qualità paesaggistica diffusa. - Dominanza di elementi infrastrutturali e produttivi. - Perdita di continuità degli spazi aperti. - Interruzione e rarefazione dei filari alberati e degli elementi lineari storici. - Ridotta riconoscibilità dei luoghi, in progressiva perdita dei caratteri identitari del paesaggio agrario.
Sistema socio-economico e salute	- Forte sistema produttivo e logistico. - Elevata accessibilità e competitività territoriale. - Benefici attesi in termini di efficienza della mobilità. - Coerenza con sviluppo economico locale.	- Pressioni ambientali su qualità dell'aria e rumore. - Impatti sulla salute legati al traffico. - Limitata diversificazione funzionale.

6. DEFINIZIONE DEI POTENZIALI EFFETTI INDOTTI E VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' DALLA VARIANTE

La presente sezione è finalizzata alla valutazione degli effetti ambientali indotti dall'attuazione dell'intervento di prolungamento di via Franklin, con riferimento alle principali componenti ambientali e territoriali analizzate nel quadro conoscitivo.

L'analisi è stata condotta in coerenza con l'impostazione metodologica della ValSAT, assumendo come riferimento:

- il quadro delle resilienze e vulnerabilità emerse nel Capitolo 5;
- le caratteristiche progettuali dell'intervento;
- il contesto territoriale e ambientale di inserimento.

Per ciascuna componente sono stati individuati in forma sintetica:

- i possibili effetti indotti, intesi sia in termini di impatti negativi sia di effetti migliorativi;
- le eventuali misure di mitigazione e compensazione, ove necessarie o consigliate;
- una valutazione qualitativa del livello di impatto, espressa secondo una scala graduata, con indicazione degli effetti positivi ove rilevanti.

Basso	Potenziale impatto positivo moderato
Medio	Potenziale impatto positivo di media intensità
Alto	Potenziale impatto positivo significativo
Basso	Potenziale impatto negativo moderato
Medio	Potenziale impatto negativo di media intensità
Alto	Potenziale impatto negativo significativo
mitigato	Potenziale effetto negativo progettualmente mitigato

L'approccio adottato tiene conto non solo degli effetti diretti dell'intervento, ma anche delle possibili dinamiche indotte, con particolare attenzione agli aspetti cumulativi e alla capacità del sistema territoriale di assorbire le trasformazioni previste.

Componente ambientale	Possibili effetti indotti dall'intervento	Compensazioni / misure di mitigazione	Livello di impatto
Sistema della mobilità e della sosta	- Miglioramento della connessione tra ambiti produttivi. - Riduzione della pressione sulla viabilità esistente. - Incremento della fluidità dei flussi.	- Regolazione degli accessi.	
Atmosfera e qualità dell'aria	- Riduzione delle emissioni specifiche per maggiore fluidità. - Possibile lieve incremento complessivo delle emissioni per aumento dei flussi.	- Fasce vegetate mitigative se necessarie.	
Clima acustico	- Riduzione del rumore in tratti oggi congestionati. - Possibili incrementi localizzati.	- Mitigazioni locali se necessarie. - Verifica in fase esecutiva.	
Elettromagnetismo	- Interferenza puntuale con linea AT. - Necessità di adeguamento per rispetto distanze. - Nessun impatto diffuso.	- Risoluzione dell'interferenza da definire in fase di progettazione esecutiva, assicurando il rispetto della normativa tecnica applicabile e, per quanto necessario, il coordinamento con il gestore della rete. - Condizione vincolante per l'opera.	mitigazione vincolante
Suolo e sottosuolo	- Consumo di suolo agricolo. - Incremento impermeabilizzazione. - Alterazione locale della struttura agraria e degli elementi di margine (filari, siepi).	- Soluzioni progettuali a basso impatto da sviluppare in sede esecutiva. - Sistemazioni ambientali se necessari.	
Sistema idrico e gestione delle acque	- Incremento deflussi superficiali. - Riduzione infiltrazione. - Aumento potenziale picchi di portata.	- Invarianza idraulica. - Laminazione. - Manutenzione sistema drenante.	mitigato
Ecosistemi e rete ecologica	- Interruzione del cuneo agricolo. - Interferenza con la struttura degli ecomosaici agrari e con la rete ecologica diffusa. - Impatto su ambito a bassa naturalità e biodiversità limitata.	- Reimpianto e rafforzamento degli elementi lineari (filari e siepi).	mitigato

Componente ambientale	Possibili effetti indotti dall'intervento	Compensazioni / misure di mitigazione	Livello di impatto
Paesaggio e patrimonio storico-culturale	- Inserimento infrastruttura in ambito agricolo strutturato. - Interferenza con la matrice paesaggistica della centuriazione. - Interruzione puntuale dei filari alberati esistenti. - Modifica della percezione paesaggio agrario.	- Reimpianto dei filari interferiti in continuità con gli allineamenti esistenti. - Ricostruzione dei segni lineari del paesaggio (filari, margini, siepi) secondo la logica della centuriazione. - Misure di inserimento paesaggistico già definite e validate in sede di relazione paesaggistica.	mitigato
Sistema socio-economico e salute	- Miglioramento accessibilità. - Benefici economici. - Effetti indiretti su aria e rumore. - Miglioramento sicurezza.		

Le misure di mitigazione relative alle componenti paesaggistiche ed ecologiche non si configurano come interventi compensativi generici, ma come azioni progettuali coerenti con la struttura territoriale esistente, orientate alla ricostruzione della continuità dei segni lineari della centuriazione e degli ecomosaici agrari, anche in recepimento delle indicazioni emerse in sede di valutazione paesaggistica.

L'analisi complessiva degli effetti indotti evidenzia come l'intervento di prolungamento di via Franklin si inserisca in un contesto territoriale già fortemente infrastrutturato e caratterizzato da significative pressioni ambientali, rispetto alle quali assume un ruolo prevalentemente di razionalizzazione e miglioramento funzionale del sistema della mobilità.

Gli effetti positivi risultano principalmente riconducibili al miglioramento dell'accessibilità e della fluidità dei flussi veicolari, con ricadute favorevoli anche in termini di efficienza del sistema produttivo e, in parte, di riduzione delle criticità legate alla congestione.

Per quanto riguarda le componenti ambientali, gli impatti individuati si collocano prevalentemente su livelli bassi o medi, risultando nella maggior parte dei casi:

- localizzati,
- mitigabili attraverso le soluzioni progettuali previste,
- coerenti con il quadro pianificatorio vigente.

Le principali criticità sono riconducibili:

- alla perdita di continuità del sistema agricolo e alla frammentazione del cuneo verde;
- al consumo di suolo e all'incremento delle superfici impermeabili.

Particolare attenzione è richiesta per la gestione di specifiche interferenze tecniche, quali quella con la linea elettrica ad alta tensione, la cui risoluzione costituisce condizione necessaria per la realizzazione dell'opera, senza tuttavia determinare effetti ambientali rilevanti.

Nel complesso, l'intervento può essere ritenuto ambientalmente sostenibile, in quanto:

- coerente con le previsioni della pianificazione vigente;
- inserito in un contesto già compromesso sotto il profilo ambientale;
- accompagnato da misure di mitigazione idonee a contenere gli effetti negativi.

La sostenibilità dell'intervento è tuttavia subordinata al rispetto delle condizioni progettuali e attuative individuate e/o da individuare in fase esecutiva, nonché alla corretta gestione delle opere nel tempo, con particolare riferimento agli aspetti idraulici e alle interferenze infrastrutturali.

7. ESITI DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI E RECEPIMENTO DELLE INDICAZIONI DEGLI ENTI

7.1. Inquadramento e svolgimento del procedimento

L'intervento di prolungamento di via Franklin è stato sottoposto a procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017, nell'ambito del quale è stata indetta una Conferenza dei Servizi decisoria, ai sensi degli artt. 14 e seguenti della L. 241/1990, finalizzata all'acquisizione dei pareri, nulla osta e atti di assenso da parte delle amministrazioni competenti.

La Conferenza è stata avviata con nota del 17.03.2025 e si è svolta in modalità asincrona, articolandosi in una fase istruttoria progressiva caratterizzata da richieste di integrazione da parte degli enti coinvolti.

Nel corso del procedimento:

- sono state formulate numerose richieste di approfondimento e integrazione, sia di natura progettuale sia di natura ambientale e procedurale;
- i termini sono stati sospesi per consentire la predisposizione della documentazione integrativa;
- il progetto è stato progressivamente aggiornato e integrato;
- la Conferenza è stata riattivata sulla base della documentazione aggiornata, portando all'espressione dei pareri di competenza.

Il procedimento si configura pertanto come un processo condiviso, nel quale il confronto con gli enti ha determinato un progressivo affinamento del progetto, migliorandone la qualità complessiva sotto il profilo tecnico, ambientale e paesaggistico.

7.2. Sintesi delle richieste e recepimento nel progetto

Di seguito si riporta la sintesi delle principali richieste formulate dagli enti in sede di Conferenza dei Servizi e delle relative modalità di recepimento nel progetto.

Ente / Soggetto	Riferimenti protocollo	Richieste / Osservazioni	Recepimento nel progetto
Settore Patrimonio e Facility Management	rif. 1-4-25.0092456.I-Ing. S.Ferrari	Richiesta planimetria illuminazione pubblica; classificazione della strada ai fini illuminotecnici; indicazioni su materiali e modalità esecutive.	Predisposizione elaborato dedicato (B.05) con integrazione degli aspetti illuminotecnici e adeguamento alle indicazioni tecniche comunali.
Settore Patrimonio e Facility Management – Valorizzazione Patrimonio	rif. 31-3-25.0091408.I- arch. F.Albertelli rif. 17-3-2026.0080925.I- arch. F.Albertelli	Integrazioni su piano particellare, stime espropriative e criteri di indennizzo; chiarimenti su indennità di servitù.	Redazione relazione estimativa e chiarimenti sui criteri adottati per indennizzi e servitù, con allineamento ai parametri agricoli medi.
Settore Mobilità e Trasporti	rif. 1-4-25.0092860.I – ing. A.Mancini rif. 28-10-25.0307056.I – ing. A.Mancini rif. 11-3-2026.0075152.I – ing. A.Mancini	Regolazione intersezioni (obbligo svolta a destra), inserimento isole spartitraffico, adeguamento segnaletica e miglioramento leggibilità del nuovo collegamento. Rimando alle controdeduzioni alle osservazioni relative agli espropri	Aggiornamento del progetto viabilistico con introduzione delle prescrizioni richieste e integrazione della segnaletica; parere favorevole con rinvio a dettagli in fase esecutiva. Chiarimenti rispetto alla risoluzione delle problematiche legate agli espropri e alle interclusioni (da rimandare a fare esecutiva)
Settore Pianificazione	rif. 1-4-25.0092940.I – arch. L.Sartori rif. 30-10-2025.0309237.I- arch. L.Sartori rif. 13-3-2026.0078259.I- arch. L.Sartori	Verifica coerenza urbanistica, sovrapposizione con strumenti vigenti, necessità di ValSAT.	Integrazione del quadro urbanistico, predisposizione elaborati cartografici e attivazione della ValSAT (di cui al presente documento) a conferma della coerenza pianificatoria.
Settore Transizione Ecologica	rif. 2-4-25.0093156.I – dott. A.Angella-dott. A.Peri	Limitazione illuminazione esterna, uso sorgenti conformi, applicazione CAM, utilizzo materiali riciclati.	Recepimento delle indicazioni nella progettazione esecutiva, con indirizzi per sostenibilità ambientale e contenimento degli impatti.
Settore Opere Pubbliche – Sismica Antincendio	rif. 9-4-25.0099307.I. – ing. C.Damoni	Richiesta progettazione in classe d'uso IV e inquadramento normativo.	Recepimento nella fase esecutiva con adeguamento alle normative tecniche vigenti.
Settore Attività Produttive ed Edilizia	rif. 14-4-25.0105520.I. – arch. I.Di Rosa- arch. C. Barbieri	Verifica area boscata vincolata e necessità di autorizzazione paesaggistica.	Presentazione istanza di autorizzazione paesaggistica e integrazione degli elaborati.
Parma Infrastrutture S.p.A.	rif. 2-4-25.0105520.I. – ing. A.Ferrari- geom. A.Cantoni	Verifiche geometriche del tracciato, adeguamento segnaletica, rispetto CAM, miglioramento intersezioni.	Aggiornamento degli elaborati progettuali e adeguamento alle indicazioni tecniche; parere favorevole con prescrizioni.

Ente / Soggetto	Riferimenti protocollo	Richieste / Osservazioni	Recepimento nel progetto
	rif. 3-11-25.0310550.I. – ing. A.Ferrari- geom. A.Cantoni		
ARPAE	rif. 3-4-25.0094491.E – M.Olivieri- L.Contardi rif. 20-3-25.0078245.E – C.Melegari rif. 5-11-25.0315926.E – M.Olivieri- M.Poli	Gestione terre e rocce, analisi traffico e scenari acustici, verifica emissioni.	Integrazione degli studi ambientali (acustica, traffico) con modellazioni cautelative e verifica di compatibilità rispetto ai limiti normativi.
SERVIZIO SANITARIO REGIONALE	rif. 30-10-25 .0308680.E – E.Mariani	Sospensione parere in attesa valutazioni acustiche.	Recepimento indiretto tramite integrazione degli studi acustici richiesti da ARPAE.
IRETI	rif.2-4-2025- 0093130.E- ing.F.Bignone rif. 7-5-25.0315926.E – ing. F.Bignone	Adeguamenti reti (linee MT, interferenze).	Recepimento in fase esecutiva con adeguamento infrastrutturale delle reti.
SNAM	rif. 19-3-2025- prot.C.Fz/Lap/Chi n.033/2025	Nessuna interferenza	
Provincia di Parma	rif. 21-3-25.0081543.E – ing. S. Berzieri rif. 31-10-25.0309288.E – A.Giulianotti rif. 21-3-25.0081543.E – ing. S. Berzieri	Integrazione planimetria intersezioni (via Franklin e S.P.72) e valutazioni complessive.	Integrazione progettuale e successivo parere favorevole con prescrizioni.
Soprintendenza archeologica belle arti e paesaggio	rif. 25-3-25.0083718.E – arch. M.L.Laddago rif. 14-10-25.0294174.E – dott.L.Lamanna	Integrazione relazione paesaggistica, analisi interferenze con filari e alberature, prescrizione di reimpianto.	Aggiornamento relazione paesaggistica; previsione di espianto e ripiantumazione dei filari in continuità con quelli esistenti; sondaggi e scavi da concordare in fase esecutiva; prescrizioni da recepire in fase esecutiva.
RETELIT	rif. 26-6-25.0183625.E – S.Neri	Pianificazione di eventuali interventi di coordinamento in fase esecutiva per interferenze con la rete a fibre ottiche	Recepimento in fase esecutiva con pianificazione degli interventi.
LEPIDA	rif. 28-4-25.0116524.E- N.Masi e A.Fiocchi	Pianificazione di eventuali interventi di coordinamento in fase esecutiva per interferenze con la rete a fibre ottiche	Recepimento in fase esecutiva con pianificazione degli interventi.

Ente / Soggetto	Riferimenti protocollo	Richieste / Osservazioni	Recepimento nel progetto
Terna Rete Italia	rif. 7-7-25.0193072.E- ing. A.Tramonti	Non conformità rispetto alle distanze di sicurezza degli elettrodotti.	Risoluzione dell'interferenza con il sostegno della linea AT da definire nella successiva fase di progettazione esecutiva.
Consorzio Parmense Bonifica	rif. 18-4-25.0110443.E- ing. N.Mammi e ing. A.Rizzi rif. 7-11-25.0317259.E- ing. N.Mammi e ing. F.Useri rif. 16-3-2026.0078885.E- ing. N.Mammi e ing. D.Scaffi	Verifica idraulica, invarianza idraulica, attraversamenti canali, gestione reticolo irriguo.	Adeguamento parziale del progetto e rinvio alla fase esecutiva per il completamento delle opere idrauliche e delle mitigazioni.

7.3. Valutazione ai fini della sostenibilità ambientale

L'analisi degli esiti della Conferenza dei Servizi evidenzia come il progetto, nella sua configurazione attuale, rappresenti l'esito di un processo di progressivo affinamento, nel quale le indicazioni formulate dagli enti hanno contribuito in modo sostanziale al miglioramento delle condizioni di sostenibilità dell'intervento.

In particolare:

- le componenti ambientali più sensibili (sistema idrico, paesaggio, clima acustico) sono state oggetto di specifici approfondimenti e adeguamenti progettuali;
- le interferenze infrastrutturali e tecnologiche sono state individuate e affrontate, con individuazione delle relative soluzioni;
- le misure di mitigazione risultano già integrate nel progetto o demandate alla fase esecutiva, in coerenza con le prescrizioni degli enti.

Particolare rilevanza assume il contributo della Soprintendenza, che ha orientato le scelte progettuali verso la ricostruzione della continuità dei filari e dei segni paesaggistici, nonché quello del Consorzio di Bonifica, che ha rafforzato l'attenzione agli aspetti idraulici e alla gestione del reticolo irriguo.

Nel complesso, il procedimento di Conferenza dei Servizi ha consentito di anticipare e gestire le principali criticità, contribuendo a definire un progetto che, pur mantenendo le proprie caratteristiche funzionali, risulta maggiormente coerente con il contesto ambientale e territoriale di riferimento.

8. COERENZA INTERNA DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

8.1. Criteri e metodologia di valutazione

La verifica di coerenza interna della variante è stata condotta attraverso la messa in relazione tra gli obiettivi specifici dell'intervento, di cui al precedente Capitolo 2 (che per praticità si riportano a seguire), e una sintesi degli effetti ambientali e territoriali derivanti dalle azioni di piano, così come estesamente individuati nel Capitolo 6.

L'analisi è stata sviluppata mediante una matrice di coerenza, nella quale sono stati valutati gli effetti dell'intervento rispetto a ciascun obiettivo, utilizzando una scala qualitativa che distingue tra:

- effetti positivi/coerenti;
- effetti potenzialmente critici;
- effetti neutri o non significativi.

Tale approccio consente di evidenziare non solo il grado di coerenza complessiva della variante, ma anche la presenza di eventuali elementi di criticità, da leggere in relazione alla loro entità, localizzazione e mitigabilità.

La valutazione è inoltre condotta tenendo conto delle misure di mitigazione e compensazione previste, nonché delle prescrizioni emerse in sede di Conferenza dei Servizi, che contribuiscono a ridurre o neutralizzare gli effetti potenzialmente negativi.

Obiettivi della Variante (in colonna):

1. Miglioramento della funzionalità della rete viaria e riduzione delle criticità legate alla congestione del traffico;
2. Riduzione delle emissioni in atmosfera e del rumore attraverso la fluidificazione dei flussi veicolari;
3. Incremento della sicurezza stradale mediante la razionalizzazione delle intersezioni e la riduzione dei punti di conflitto;
4. Miglioramento dell'accessibilità alle aree produttive e logistiche;
5. Riduzione delle interferenze tra traffico pesante e viabilità locale, con benefici per la qualità della vita e la sicurezza degli insediamenti limitrofi.

Valutazione qualitativa:

	effetti positivi/coerenti
	effetti potenzialmente critici
	effetti neutri o non significativi

Componente ambientale	Effetti delle azioni di variante	1	2	3	4	5
Sistema della mobilità e della sosta	Miglioramento della connessione tra ambiti produttivi					
	Riduzione della pressione sulla viabilità esistente					
	Incremento della fluidità dei flussi					
Atmosfera e qualità dell'aria	Riduzione delle emissioni specifiche					
	Possibile incremento complessivo delle emissioni					
Clima acustico	Riduzione del rumore nei tratti congestionati					
	Incrementi acustici localizzati		*			
Elettromagnetismo	Interferenza con linea AT	*		*		
Suolo e sottosuolo	Consumo di suolo agricolo					
	Incremento impermeabilizzazione					
	Alterazione elementi agrari (filari, siepi)					
Sistema idrico e gestione delle acque	Incremento deflussi superficiali	*				
Ecosistemi e rete ecologica	Interruzione cuneo agricolo					
	Interferenza con ecosistemi					
	Inserimento infrastruttura nel paesaggio agrario					
Paesaggio e patrimonio storico-culturale	Interruzione filari e centuriazione					
Sistema socio-economico e salute	Miglioramento accessibilità					
	Benefici economici					
	Miglioramento sicurezza					

*impatti risolti progettualmente o rimandati alla fase esecutiva

Gli effetti potenzialmente critici evidenziati in matrice sono in parte già mitigati o risolti mediante le soluzioni progettuali adottate, risultando pertanto non significativi in termini di effetti residui. Permangono alcune trasformazioni irreversibili (consumo di suolo e modifiche paesaggistiche), che tuttavia risultano compatibili con il contesto e adeguatamente compensate.

8.2. Interpretazione della matrice

Dalla lettura della matrice emerge una prevalenza di relazioni positive tra gli effetti dell'intervento e gli obiettivi della variante.

In particolare:

- gli obiettivi legati alla funzionalità della rete viaria, alla sicurezza stradale, all'accessibilità e alla razionalizzazione dei flussi risultano ampiamente supportati dagli effetti dell'intervento;
- le azioni di progetto determinano un miglioramento significativo delle condizioni di circolazione, con effetti positivi diffusi sull'organizzazione della mobilità e sull'efficienza del sistema logistico-produttivo;
- gli effetti positivi risultano trasversali e incidono contemporaneamente su più obiettivi, evidenziando un elevato grado di integrazione tra le finalità della variante.

Le interazioni potenzialmente critiche risultano invece concentrate principalmente sulle componenti ambientali, ed in particolare:

- sul suolo e sottosuolo, per effetto del consumo di suolo e dell'impermeabilizzazione;

- sugli ecosistemi e sulla rete ecologica, per l'interferenza con il cuneo agricolo e con la struttura degli ecomosaici;
- sul paesaggio, per l'inserimento dell'infrastruttura e l'interruzione puntuale dei filari;
- sulla componente ambientali dell'aria per effetti localizzati.

Tali criticità, tuttavia:

- risultano localizzate e non strutturali;
- si inseriscono in un contesto già caratterizzato da una significativa antropizzazione;
- sono mitigabili attraverso le misure previste, tra cui:
 - ricostruzione dei filari e dei segni lineari della centuriazione;
 - interventi di inserimento paesaggistico;
 - gestione idraulica secondo il principio di invarianza;
 - verifiche e adeguamenti in fase esecutiva.

Va evidenziato che alcune criticità (quali l'interferenza con la linea elettrica ad alta tensione) risultano già individuate e affrontate mediante soluzioni progettuali che costituiscono condizione per la realizzazione dell'opera.

8.3. Valutazione complessiva di coerenza

Alla luce dell'analisi condotta, la variante presenta un elevato grado di coerenza interna rispetto agli obiettivi prefissati.

Gli effetti positivi associati all'intervento, in termini di

- miglioramento della funzionalità della rete viaria;
- incremento della sicurezza stradale;
- riduzione delle interferenze tra traffico pesante e viabilità locale;
- miglioramento dell'accessibilità al sistema produttivo;

risultano prevalenti e strutturali, incidendo in modo diretto sul raggiungimento degli obiettivi della variante.

Gli effetti negativi, pur presenti, non compromettono tale coerenza, in quanto non incidono in modo significativo sugli obiettivi funzionali dell'intervento; risultano circoscritti e gestibili nonché sono oggetto di specifiche misure di mitigazione e prescrizioni progettuali.

In particolare, le azioni di mitigazione paesaggistica ed ecologica, orientate alla ricostruzione della continuità dei filari e dei segni territoriali della centuriazione, consentono di ridurre gli effetti di frammentazione e di migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto.

Si può pertanto concludere che la variante, nella configurazione progettuale aggiornata e tenuto conto delle misure di mitigazione previste, risulta coerente sotto il profilo interno, con un livello di sostenibilità complessivamente adeguato al contesto territoriale di riferimento.

9. VALUTAZIONE COMPLESSIVA DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE

La presente Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale ha analizzato gli effetti derivanti dalla variante urbanistica relativa al prolungamento di via Franklin, con riferimento alle principali componenti ambientali e territoriali e agli obiettivi specifici dell'intervento. L'analisi è stata condotta tenendo conto del quadro conoscitivo, degli effetti indotti, delle misure di mitigazione previste e degli esiti del procedimento di Conferenza dei Servizi.

L'intervento si inserisce in un contesto territoriale caratterizzato da una significativa infrastrutturazione e da una forte presenza di ambiti produttivi e logistici, nel quale assume un ruolo di razionalizzazione e completamento del sistema della mobilità esistente. In tale quadro, gli effetti positivi risultano prevalenti e riguardano in particolare il miglioramento della funzionalità della rete viaria e la riduzione delle condizioni di congestione, l'incremento della sicurezza stradale attraverso la razionalizzazione delle intersezioni e la riduzione dei punti di conflitto, il miglioramento dell'accessibilità alle aree produttive e logistiche e la riduzione delle interferenze tra traffico pesante e viabilità locale, con benefici indiretti per la qualità della vita e la sicurezza degli insediamenti limitrofi. Tali effetti risultano coerenti con gli obiettivi della variante e contribuiscono a rafforzare l'efficienza complessiva del sistema territoriale.

Accanto agli effetti positivi, l'analisi ha evidenziato la presenza di alcuni effetti potenzialmente negativi, riconducibili principalmente al consumo di suolo agricolo e all'incremento delle superfici impermeabili, all'interferenza con il sistema degli ecomosaici agrari e con la rete ecologica diffusa, alle modifiche del paesaggio agrario con particolare riferimento all'interruzione puntuale dei filari, a incrementi localizzati delle emissioni e del rumore e alla presenza di interferenze con infrastrutture tecnologiche esistenti, tra cui la linea elettrica ad alta tensione. Tali effetti risultano tuttavia localizzati e non strutturali, interessano ambiti caratterizzati da una limitata naturalità e da una già significativa pressione antropica e non determinano condizioni di criticità ambientale diffusa. Essi risultano inoltre mitigabili e gestibili attraverso le misure previste nel progetto e nella presente ValSAT, tra cui assumono particolare rilievo gli interventi di inserimento paesaggistico orientati alla ricostruzione della continuità dei filari e dei segni lineari della centuriazione, le soluzioni di gestione idraulica basate sul principio di invarianza, nonché gli approfondimenti e le verifiche demandate alla fase esecutiva per le componenti acustiche, ambientali e infrastrutturali. Con specifico riferimento all'interferenza con la linea elettrica ad alta tensione, la definizione della soluzione tecnica da adottare è demandata alla successiva fase di progettazione esecutiva, nel rispetto delle distanze di sicurezza e della normativa tecnica applicabile e assicurando, per quanto necessario, il coordinamento con il gestore della rete.

Gli esiti della Conferenza dei Servizi hanno contribuito in modo significativo al miglioramento complessivo del progetto, consentendo di individuare e affrontare le principali criticità, integrare il quadro conoscitivo con approfondimenti specialistici e recepire le indicazioni degli enti competenti, in particolare con riferimento agli aspetti paesaggistici, idraulici e infrastrutturali. Il progetto nella sua configurazione attuale rappresenta pertanto l'esito di un processo iterativo e condiviso, nel quale le condizioni di sostenibilità sono state progressivamente rafforzate.

Alla luce delle analisi condotte, degli esiti della verifica di coerenza interna e delle risultanze del procedimento istruttorio, si **può esprimere un giudizio complessivamente positivo di sostenibilità ambientale e territoriale della variante**. Gli effetti positivi risultano prevalenti e strutturali, mentre gli effetti negativi, pur presenti, non compromettono il raggiungimento degli obiettivi e risultano contenuti, localizzati e mitigabili. Il giudizio di sostenibilità è da intendersi condizionato al rispetto delle misure di mitigazione e delle prescrizioni emerse, nonché alla corretta attuazione degli interventi previsti in fase esecutiva, con particolare riferimento alle opere di inserimento paesaggistico, alla gestione idraulica, alle verifiche ambientali di dettaglio e alla risoluzione delle interferenze infrastrutturali.

Nel complesso, la variante urbanistica per il prolungamento di via Franklin si configura come un intervento di completamento e razionalizzazione del sistema infrastrutturale esistente, in grado di

produrre benefici rilevanti sotto il profilo funzionale, economico e della sicurezza, mantenendo un livello di sostenibilità ambientale adeguato al contesto territoriale di riferimento e confermando la fattibilità dell'intervento sotto il profilo ambientale e territoriale.

10. MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI DELL'INTERVENTO

Il monitoraggio degli effetti ambientali connessi all'attuazione dell'intervento è effettuato attraverso un set selezionato di indicatori, individuati in relazione alle componenti ambientali potenzialmente interessate e agli effetti significativi evidenziati nel presente Rapporto Ambientale. La selezione degli indicatori è orientata a garantirne la pertinenza rispetto agli effetti da monitorare, la misurabilità e la possibilità di verificarne l'andamento nel tempo.

In relazione alle caratteristiche dell'intervento infrastrutturale in progetto, assumono particolare rilevanza le componenti ambientali:

- Aria;
- rumore;
- suolo e sottosuolo;
- mobilità.

Il monitoraggio potrà pertanto essere sviluppato mediante i seguenti indicatori, selezionati in funzione della natura e della scala dell'intervento e delle componenti ambientali interessate:

Componente ambientale	Indicatore di monitoraggio	Unità di misura	Pertinenza rispetto all'intervento
Aria	concentrazione Polveri sottili (PM10)	µg/m³ e n. superamenti	Verifica dei potenziali effetti derivanti dall'incremento/redistribuzione dei flussi veicolari
	emissioni totali di inquinanti (SO2, NOX, CO, COV, particolato, CO2) per tipologia	Kg/tep, ton/anno	Monitoraggio degli effetti emissivi correlati alla mobilità indotta
Rumore	superficie del territorio comunale interessata da ciascuna classe acustica	ha	Verifica della compatibilità del nuovo assetto infrastrutturale rispetto al clima acustico locale
Suolo e sottosuolo	estensione della superficie urbanizzata	ha	Monitoraggio delle trasformazioni territoriali e delle superfici impermeabilizzate
Mobilità	saturazione della rete infrastrutturale viabilistica principale	flusso/capacità della strada nell'ora di punta	Verifica degli effetti dell'intervento sul sistema della mobilità locale

Il monitoraggio dovrà essere sviluppato nelle successive fasi attuative ed esercizio dell'opera, anche mediante il coordinamento con i dati e gli strumenti conoscitivi già in uso presso l'Amministrazione comunale e gli enti competenti, al fine di verificare l'efficacia delle misure mitigative previste e l'assenza di effetti ambientali significativi non previsti.