

lavoro

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

fase
progettuale

**PROGETTO DI FATTIBILITA'
TECNICO - ECONOMICA**

elaborato

VALSAT - SINTESI NON TECNICA

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.15

INDICE

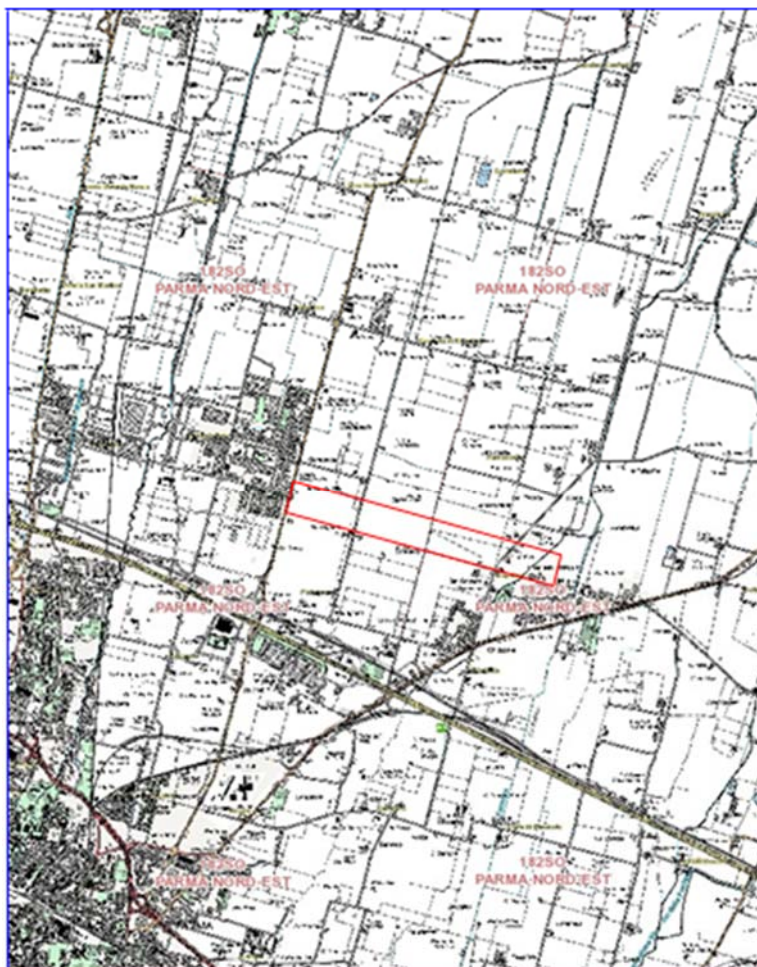
1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE E METODOLOGICHE	3
1.1. CONTENUTI E FINALITÀ DELLA SINTESI NON TECNICA	5
2. I CONTENUTI DELLA VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI	6
2.1. DESCRIZIONE DI SINTESI DELL'INTERVENTO PREVISTO	6
2.2. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E SOCIALE	13
3. VERIFICA DI COERENZA ESTERNA CON QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	14
4. VERIFICA DI CONFORMITA' AI VINCOLI	17
5. QUADRO CONOSCITIVO DIAGNOSTICO	19
6. DEFINIZIONE DEI POTENZIALI EFFETTI INDOTTI E VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DALLA VARIANTE	23
7. ESITI DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI E RECEPIMENTO DELLE INDICAZIONI DEGLI ENTI	27
7.1. Inquadramento e svolgimento del procedimento	27
7.2. Sintesi delle richieste e recepimento nel progetto	27
7.3. Valutazione ai fini della sostenibilità ambientale	31
8. COERENZA INTERNA DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	32
8.1. Criteri e metodologia di valutazione	32
8.2. Interpretazione della matrice	33
8.3. Valutazione complessiva di coerenza	34
9. VALUTAZIONE COMPLESSIVA DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE	35
10. MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI DELL'INTERVENTO	37

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 DELLA SINTESI NON TECNICA

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.

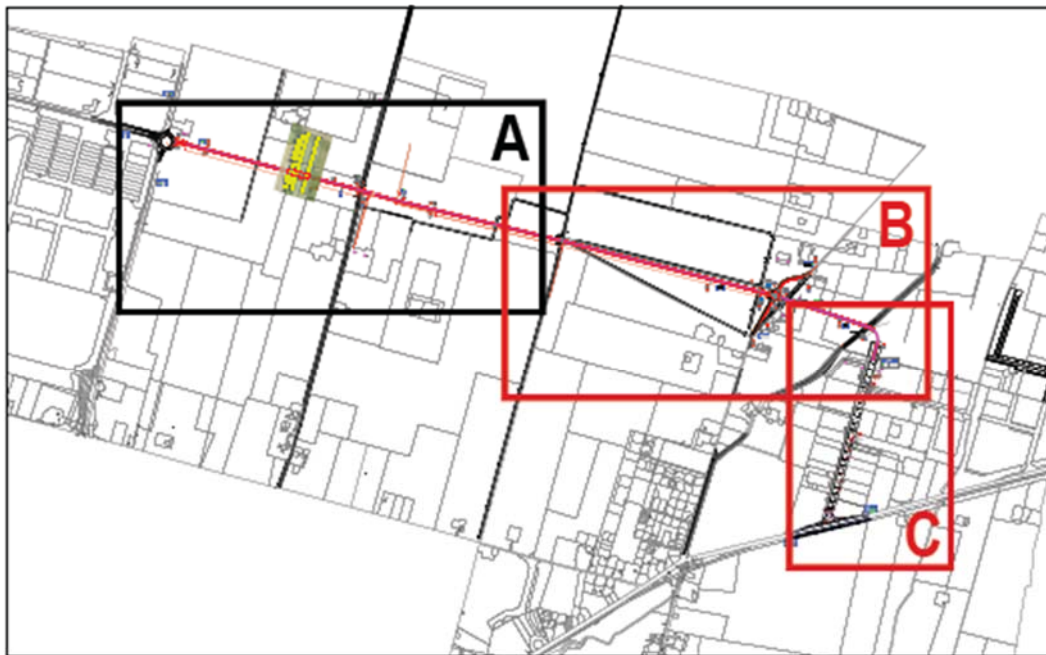
Dal punto di vista urbanistico, la variante si configura quindi come:

- 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.



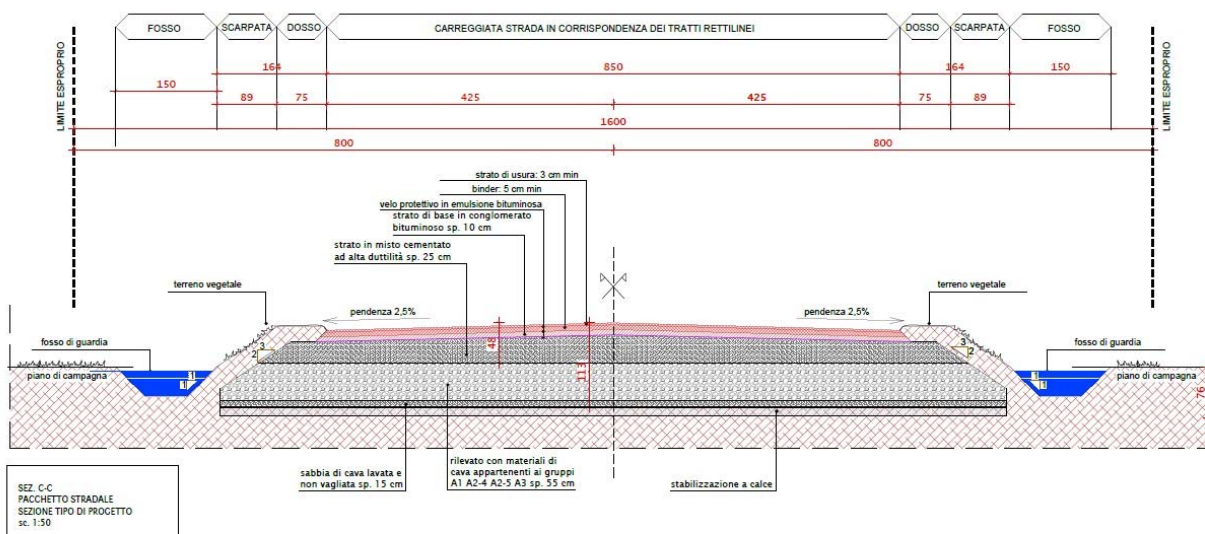
Planimetria di tracciato - tratto A

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.

SEZ. 15-15
PACCHETTO STRADALE
SEZIONE TIPO DI PROGETTO
sc. 1:50

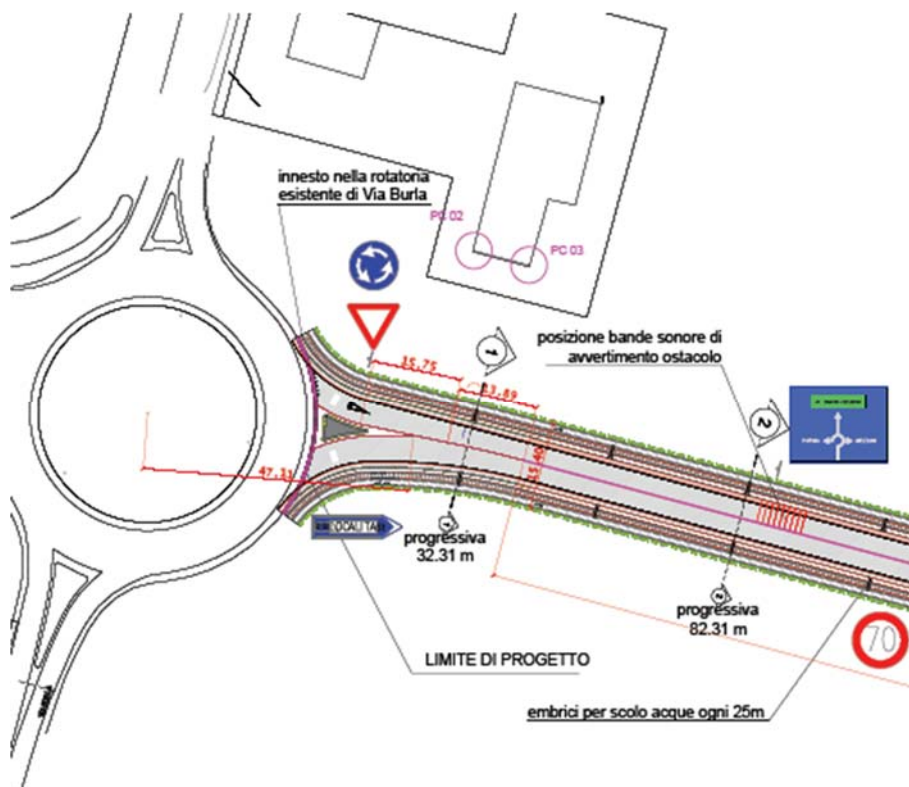


SEZ. C-C
PACCHETTO STRADALE
SEZIONE TIPO DI PROGETTO
sc. 1:50

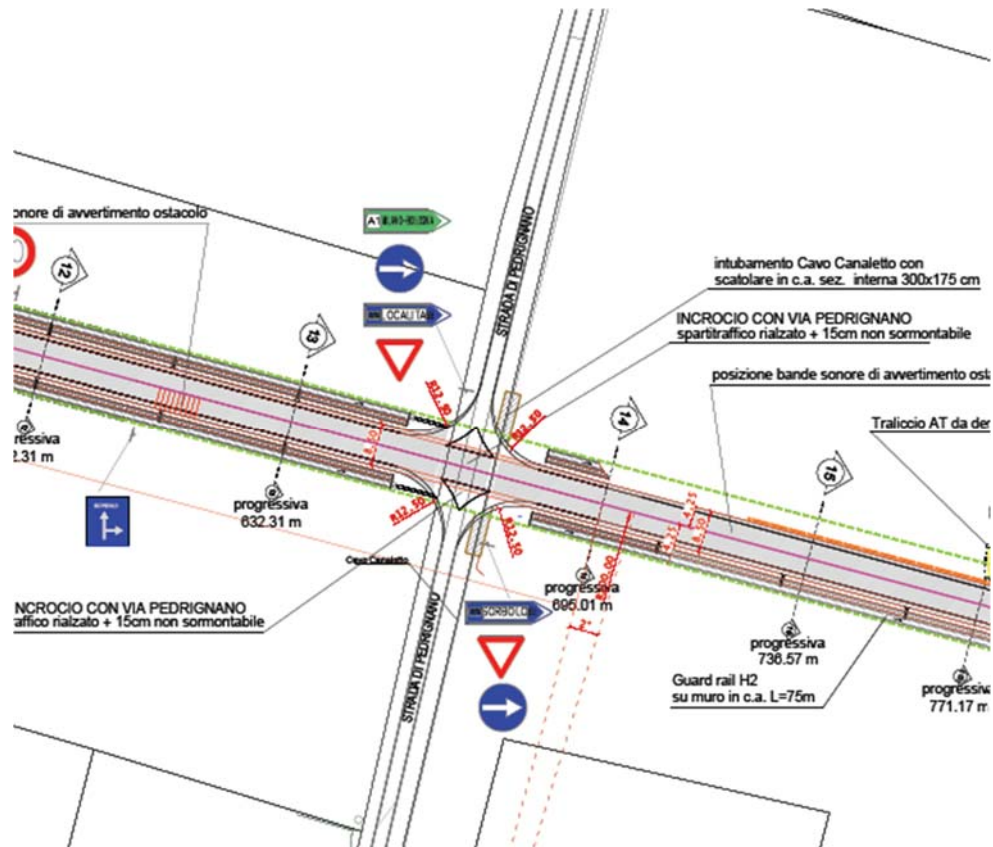
Sezione stradale tipo

Questa configurazione consente:

- 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

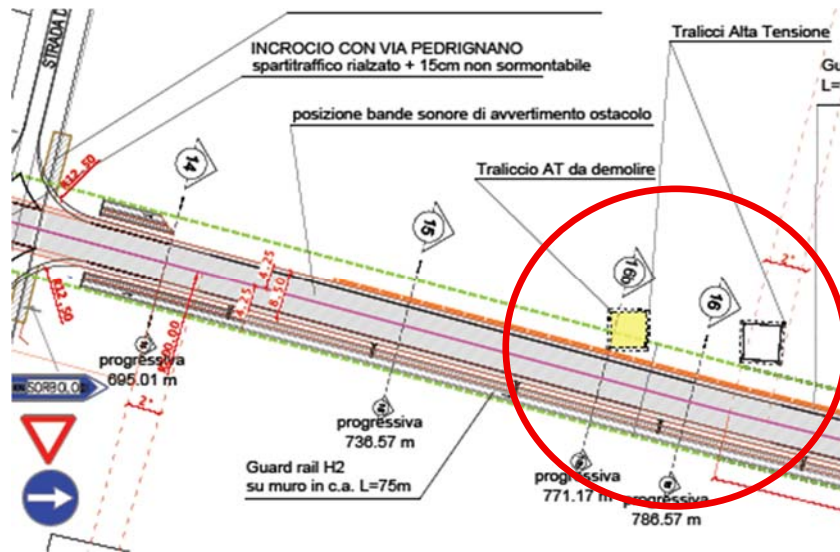
L'infrastruttura interagisce con un sistema territoriale complesso, rispetto al quale il progetto prevede interventi puntuali di risoluzione:

- 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

A seguire viene riportata la sintesi dell'analisi del sistema programmatico e vincolistico di riferimento svolta dal Rapporto Ambientale, all'interno del quale vengono richiamati:

- 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.
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) adottato.

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.

Si è operata pertanto una valutazione di coerenza tra gli obiettivi della variante, esplicitati al precedente capitolo 2.2, e gli obiettivi degli strumenti di programmazioni e pianificazione territoriale provinciale e comunale di cui sopra.

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

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>					

Migliorare le condizioni di accessibilità all'interno del territorio provinciale					
Potenziare e qualificare l'offerta turistica e termale					
Salvaguardare l'integrità fisica, culturale e paesistica del territorio provinciale					
Razionalizzare e riqualificare i fenomeni di dispersione insediativa					

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

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.4/2026r elative 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*, e nello specifico rispetto ai seguenti elaborati pre - vigenti:

- RUE Allegato C5 - Regolamento di gestione Rischio Idraulico (RRI) e relativa legenda
- CTG1A – Tutele e Vincoli Ambientali
- CTG1B – Rischio Idraulico
- CTG2A – Vincoli Monumentali
- CTG2B – Vincoli Pertinenze
- CTG2C – Vincoli Persistenze
- CTG3 – Rispetti e Limiti

E alle seguenti 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;
- 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.

Nonché rispetto alle seguenti salvaguardie idrauliche:

- webgis Autorità di Bacino del Po – Reticolo principale e secondario di pianura;
- Progetto di Variante al PAI – Fiume Enza da Vetto alla confluenza in Po - tavole Aggiornamento delle delimitazioni delle aree allagabili del PGRA

Le problematiche riscontrate 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.

Il Rapporto Ambientale approfondisce 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.

di cui a seguire si riporta una tabella di sintesi:

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.	- Frammentazione ecologica già in atto. - Ridotta biodiversità e naturalità. - Interruzione della continuità del cuneo agricolo.

	- 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.	- 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 rif. 3-11-25.0310550.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
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 espanto 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.
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.

Ente / Soggetto	Riferimenti protocollo	Richieste / Osservazioni	Recepimento nel progetto
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	saturatione 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.