COMUNE DI PARMA
SETTORE OPERE PUBBLICHE

dirigente settore Opere Pubbliche
ING. MICHELE GADALETA

responsabile unico del progetto
ING. CECILIA DAMONI

progettazione
G.T. Engineering S.r.l.
ING. LUCA TESTA

ingegneria civile

coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione
G.T. Engineering S.r.l.
ING. LUCA TESTA

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

## PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

| revisione: | data: | descrizione: | redatto da: | controllato da: | approvato da: |
|---|---|---|---|---|---|
| 01 | ottobre 2026 | aggiornamento | ing. L. Testa | ing. C. Damoni | ing. M. Gadaleta |
| 02 | | | | | |
| 03 | | | | | |
| 04 | | | | | |
| 05 | | | | | |
| 06 | | | | | |

TITOLO ELABORATO:

## RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA

N° ELABORATO:

2

| | |
|---|---|
| formato | A4 |
| scala | - |
| file: 2 | |

E' vietata la riproduzione e diffusione in qualsiasi forma. Tutti i diritti sono riservati nei termini di legge al Comune di Parma

**Indice**

1 Premessa ..... 1
2 Normativa di riferimento ..... 2
3 Descrizione dell'andamento planimetrico aggiornato ..... 3
3.1 Asse A ..... 3
3.2 Asse B ..... 4
3.3 Asse C ..... 4
3.4 Asse D ..... 4
4 Descrizione dell'andamento altimetrico aggiornato ..... 5
5 Piano particellare di esproprio aggiornato ..... 5

# 1 Premessa

La presente relazione tecnico descrittiva tratta dell'**aggiornamento del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica** (PFTE) denominato PROLUNGAMENTO DI VIA FRANKLIN, TRA SP72 PARMA-MEZZANI E SP 62R DELLA CISA.

Nella relazione descrittiva del PFTE (rev.3 di settembre 2025) si segnala che, *"rispetto alle condizioni ambientali di contorno riscontrate nelle precedenti fasi di progettazione, risulta nel frattempo realizzato da Terna S.p.A. un nuovo traliccio metallico a servizio di una linea elettrica aerea di alta tensione, ubicato nelle immediate vicinanze del tracciato stradale in progetto, così come rappresentato nelle tavole del presente PFTE. Si evidenzia che, ai sensi dell'art. 2.1.07 del D.M. 21 marzo 1988 n. 449, la distanza minima dei sostegni di linee elettriche aeree dal confine delle strade comunali esterne agli abitati è pari a 3,00 m, e che allo stato non risultano possibili deroghe alla normativa vigente".*

La finalità principale del presente aggiornamento del PFTE consiste quindi nella risoluzione dell'interferenza tra il tracciato stradale in progetto e il traliccio dell'elettrodotto di Terna S.p.A., attraverso una modifica localizzata dell'asse stradale, affinché il medesimo venga realizzato coerentemente alle "Norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee elettriche aeree" (D.M. 21 marzo 1988, n. 449), oltre che nel rispetto delle prescrizioni rese dai Soggetti interpellati nella Conferenza di Servizi.

L'aggiornamento del tracciato in progetto comporta, di conseguenza, anche l'aggiornamento del piano particellare di esproprio.

Gli elaborati di cui si compone il presente aggiornamento progettuale sono elencati di seguito:

1. Elenco elaborati
2. Relazione tecnico descrittiva
3. Planimetria di tracciamento
4. Profilo longitudinale asse A
5. Profilo longitudinale assi B C D
6. Piano particellare di esproprio - relazione
7. Piano particellare di esproprio - planimetria catastale
8. Piano particellare di esproprio - elenco ditte

Si ripota di seguito la descrizione delle caratteristiche principali dell'infrastruttura in aggiornamento.

## 2 Normativa di riferimento

Si riporta di seguito la normativa di riferimento in ambito stradale:

- D. Lg.vo n. 285/92 e s.m.i. “Nuovo codice della Strada”
- D.P.R. n. 495/92 e s.m.i., “Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada”
- D.M. n. 6792 del 5/11/2001, “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”
- D.M. n. 67/S del 22/04/2004, “Modifica del decreto 5 Novembre 2001, n. 6792, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»”
- D.M. 19/04/2006, “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”
- D.M. n. 223 del 18/02/1992, “Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l’omologazione e l’impiego delle barriere stradali di sicurezza”
- D.M. 21/06/2004, “Aggiornamento alle istruzioni tecniche per la progettazione, l’omologazione e l’impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale”
- D.M. 28/06/2011, "Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale"
- Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 3065 del 25/08/2004, “Direttiva sui criteri di progettazione, installazione, verifica e manutenzione dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali”
- Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21/07/2010 “Uniforme applicazione delle norme in materia di progettazione, omologazione e impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali”
- D. Lg.vo n. 35 del 15/03/2011, “Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture”

# 3 Descrizione dell'andamento planimetrico aggiornato

Il progetto aggiornato è costituito da un tracciato principale, che collega la rotatoria esistente tra Vai Franklin e Strada Burla (SP72) nel comune di Parma, con la rotatoria in costruzione in Via Caduti del Lavoro (ambito APS1.2) nel comune di Sorbolo-Mezzani.
Il tracciato principale, in corrispondenza dell'interferenza con Strada di Chiozzola, prevede di risolvere l'intersezione stradale mediante la realizzazione di una rotatoria con diametro esterno pari a 36.00 m.

Il tracciato principale è costituito quindi dai seguenti assi di tracciamento:

- Asse A: tratto dalla rotatoria su Strada Burla alla nuova rotatoria di Chiozzola.
- Asse B: tratto dalla nuova rotatoria di Chiozzola alla rotatoria in costruzione in Via Caduti del Lavoro.

Il tracciato secondario di progetto è costituito dai rami di raccordo tra la nuova rotatoria e la Strada di Chiozzola, ovvero:

- Asse C: ramo di raccordo a nord della nuova rotatoria.
- Asse D: ramo di raccordo a sud della nuova rotatoria.

## *3.1 Asse A*

Il tracciato dell'asse A ha inizio con un rettifilo lungo 711.77m, avente giacitura est-ovest e radiale alla rotatoria esistente su Strada Burla. Nella versione precedente, invece, l'innesto in rotatoria si posizionava circa 8m più a nord.
Dopo l'intersezione in progetto con Strada Pedrignano, regolata sempre con obbligo di svolta a destra per chi proviene dalla viabilità secondaria, l'asse volge a sinistra mediante una curva di raggio 5250.00m, tenendo sul lato sinistro il traliccio dell'elettrodotto di Terna S.p.A.
A differenza della versione precedente, la distanza tra la struttura di fondazione del traliccio, emergente dal terreno, e il confine della nuova strada comunale in progetto è maggiore di 3.00m.
Il terzo elemento geometrico dell'asse A è un rettifilo lungo 464.60m, a cui segue una curva destrorsa di raggio 5250.00m, tramite la quale si attraversa il confine comunale.
Mediante un rettifilo finale lungo 692.55m l'asse A termina in corrispondenza del centro della nuova rotatoria di Chiozzola. Sia il rettifilo finale che la rotatoria hanno conservato la posizione della versione progettuale precedente.

## 3.2 Asse B

Il tracciato dell'asse B ha inizio con un rettifilo radiale alla nuova rotatoria di Chiozzola, avente stessa giacitura della versione progettuale precedente.
Dopo 186.26m, al rettifilo segue una curva destrorsa, composta da una clotoide con parametro A=334.00 e da un arco di cerchio di raggio 1000.00m, tramite la quale si attraversa il canale Naviglia.
Mediante un rettifilo finale, lungo 36.24m, l'asse B termina in corrispondenza del centro della rotatoria in costruzione.
A differenza della versione precedente, il tracciato presenta una curva che permette l'innesto radiale alla rotatoria finale, la cui posizione risulta essere spostata a sud-est di 8m circa.

## 3.3 Asse C

Il tracciato dell'asse C ha inizio con un rettifilo radiale alla nuova rotatoria di Chiozzola, avente giacitura, rispetto la versione progettuale precedente, leggermente ruotata verso nord, in modo da migliorare le deflessioni delle traiettorie in attraversamento alla rotatoria.
A differenza della versione precedente, le due curve di raggio 50.00m sono dotate di raccordi clotoidici con parametro A=20.
Inoltre, nel tratto finale del tracciato, in corrispondenza della Strada di Chiozzola, è impostata un'intersezione a T canalizzata che permette le manovre di svolta non previste nella versione precedente.

## 3.4 Asse D

Il tracciato dell'asse D ha inizio con un rettifilo radiale alla nuova rotatoria di Chiozzola, avente giacitura, rispetto la versione progettuale precedente, leggermente ruotata verso est, in modo da migliorare le deflessioni delle traiettorie in attraversamento alla rotatoria e, allo stesso tempo, ridurre la lunghezza dell'intervento e limitare le aree di esproprio.
A differenza della versione precedente, il tracciato ha una curva sinistrorsa di raggio 76.00m, dotata di raccordi clotoidici con parametro A=27.50.
Inoltre, in corrispondenza della Strada di Chiozzola, è aggiunta un'intersezione a T che permette le manovre di svolta non previste nella versione precedente.

# 4 Descrizione dell'andamento altimetrico aggiornato

Il progetto ha un andamento altimetrico aggiornato, in quanto si adatta al rilievo topografico di dettaglio eseguito in settembre 2026.
Come nella versione progettuale precedente si è mantenuto un dislivello medio tra profilo stradale di progetto e piano campagna di circa 70cm.
La pendenza delle scarpate del rilevato stradale di progetto è stata ridotta al valore di 4/7, in modo da limitare le zone da proteggere con barriere di sicurezza.

# 5 Piano particellare di esproprio aggiornato

Il piano particellare di esproprio è aggiornato in funzione delle modifiche plano-altimetriche del tracciato e in base alle osservazioni pervenute dai proprietari dei terreni da acquisire e/o occupare.