c_g337.Comune di Parma - Prot. 07/11/2025.0317259.E

CONSORZIO BONIFICA PARMENSE

Spett.le

COMUNE DI PARMA
Settore Opere Pubbliche
Pec: comunediparma@postemailcertificata.it

e

alla c.a. dell'Ing. Michele Gadaleta
E-mail: m.gadaleta@comune.parma.it

OGGETTO: (COD. CBS 46/2025) Prolungamento di via Franklin, tra la Sp Parma-Mezzani e la SP62R, in sostituzione del soggetto attuatore inadempiente (Obbiettivo completamento di urbanizzazione e nuovi interventi) (CUP I97H21006950005 – CUI L00162210348202100006). **Parere di competenza.**

***

Il procedimento in oggetto prevede la realizzazione di un nuovo asse viario tra la SP72 Parma-Sorbolo Mezzani e la SP63R a partire dalla rotatoria terminale di via Franklin (Parma) fino a via Caduti del Lavoro (Sorbolo Mezzani). L'area interessata dal progetto si sviluppa per una lunghezza di circa 2.800 m, di cui circa 1.300 m all'interno del territorio comunale di Parma e i restanti appartenenti al comune di Sorbolo Mezzani.

Per quanto riguarda l'interferenza con la rete idrica consortile, a partire da ovest verso est, i canali consortili interessati sono il Cavo Canaletto, il Fosso Fine, il Cavo Boccacava, e il Canale Naviglia, oltre ad alcuni altri fossi minori privati. Altro tema molto importante da segnalare è la trasformazione dell'uso del suolo, in quanto il territorio attraversato dall'infrastruttura viaria è completamente a verde agricolo. Infine, poiché la nuova viabilità si sviluppa in rilevato da ovest verso est, risulta fondamentale prevedere un sistema di gestione delle acque che garantisca la continuità idraulica (direzione da sud a nord), permettendo di ottenere un'infrastruttura il più possibile "*trasparente*" per il deflusso delle acque.

c_g337.Comune di Parma - Prot. 07/11/2025.0317259.E

Esaminata la documentazione progettuale in oggetto, pervenuta in data 17/03/2025 con protocollo n° 2567, e le integrazioni progettuali, pervenute in data 30/09/2025 con protocollo n° 8922, a seguito della nostra richiesta di integrazioni, inviata in data 17/04/2025 con protocollo n° 4271, elaborata dopo avere svolto incontri e sopralluoghi con i tecnici incaricati della progettazione, il presente Consorzio ritiene necessario che il Progetto esaminato sia necessariamente implementato ad approfondito nella successiva fase progettuale, comunque prima dell'inizio lavori.

Il motivo di questa scelta è che, rispetto a quanto prescritto sia verbalmente che con il documento del 17/04/2025 (Richiesta integrazioni), alcuni aspetti progettuali non sono stati sviluppati come richiesto; nonostante ciò, l'Ente scrivente, a titolo collaborativo, esprime un parere preliminare favorevole, vincolato ad una serie di precise prescrizioni, di seguito riportate, che dovranno essere tutte ottemperate nel progetto esecutivo e verificate dal Consorzio, il quale si esprimerà nuovamente per il suo parere definitivo sulla compatibilità idraulica dell'intervento.

1. Planimetria idraulica di progetto

Il Consorzio richiede che venga prodotto un elaborato grafico con la planimetria idraulica dell'intera area di intervento, in cui sia data evidenza almeno dei seguenti elementi:

- tracciato della nuova viabilità;
- intero reticolo idrografico superficiale sia consortile che quello privato (rete minuta), comprensivo degli attraversamenti di progetto con relative note descrittive;
- sistema di gestione delle acque meteoriche a servizio dell'infrastruttura viaria (fossi di guardia stradali, manufatti di regolazione, punti di scarico nei recapiti finali) con relative note descrittive;
- sistema di regimazione delle acque dei campi posti a sud dell'infrastruttura viaria, al fine di garantire la continuità idraulica nell'ottica del principio della "trasparenza" della nuova strada; Tale soluzione non potrà essere ottenuto sfruttando i fossi di guardia stradali, come la proposta progettuale esaminata, ma prevedendo, ove occorre, dei controfossi idraulicamente scollegati da quelli di guardia della piattaforma stradale.

2. Risoluzione delle interferenze con la rete consortile e quella privata

La realizzazione del nuovo tracciato stradale andrebbe ad interessare quattro canali consortili: Cavo Canaletto, Fosso della Fine, Cavo Boccacava e Canale Naviglia, oltre ad una serie di fossi privati ad uso di scolo ed irrigazione. I rilievi topografici prescritti nell'ambito della richiesta integrazioni, propedeutici a sviluppare le analisi idrauliche e quindi al dimensionamento degli

c_g337.Comune di Parma - Prot. 07/11/2025.0317259.E

attraversanti idraulici, non sono riportati nel progetto, cosa che dovrà essere recuperata nella successiva fase progettuale.

Per la risoluzione del reticolo consortile è stata condotta un'analisi idrologica-idraulica finalizzata al dimensionare della luce interna di deflusso delle acque, da cui sono emerse le seguenti dimensioni di progetto, realizzate mediante scatolari in c.a.

Canale	Base interna (m)	Altezza interna (m)
Cavo Canaletto	3,00	1,75
Fosso Fine	3,00	1,50
Cavo Boccacava	3,00	2,00
Canale Naviglia	8,00	2,75

Dalle verifiche condotte dai tecnici del Consorzio si ritiene che per i primi tre attraversamenti le dimensioni interne siano adeguate, mentre per il Canale Naviglia occorre aumentare la luce interna almeno a 9,0m di base e 3,0m di altezza, mantenendo immutato l'intradosso dello scatolare, al fine di non generare delle variazioni alla livelletta stradale.

La quota di posa degli scatolari di progetto, rispetto al fondo del canale, dovrà essere definita in accordo con i tecnici del Consorzio sia nel Progetto Esecutivo sia nella successiva fase di cantiere, richiedendo quindi la presenza del Consorzio durante queste lavorazioni.

Il progetto prevede che lo sviluppo planimetrico degli scatolari pocanzi menzionati sia di circa 20,0 m, misura che dovrà essere verificata in fase di progetto esecutivo al fine di permettere il passaggio dei mezzi del Consorzio e dei mezzi agricoli, senza implicare la necessità di accedere sulla sede stradale per superare l'interferenza con il canale.

Si prescrive che i muri d'ala di testata all'imbocco e allo sbocco degli scatolari di progetto, siano muniti di setti in grado di ammorsarsi perpendicolarmente nelle sponde dei canali per almeno 0,50m, inoltre i muri d'ala e i relativi setti di ammorsamento dovranno essere a tutta altezza fino alla soletta di fondazione che dovrà essere continua per l'intero manufatto di testata.

Il Progetto Esecutivo dovrà prevedere una precisa definizione, sia grafica che documentale, delle fasi operative di realizzazione dei manufatti di attraversamento idraulico, con la descrizione delle opere provvisionali necessarie per gestire le acque nella fase di cantiere. Queste opere dovranno essere valutate anche dal punto di vista economico in quanto potrebbero costituiscono una parte non trascurabile sull'importo lavori.

Per quanto riguarda la rete minore privata, il progetto esaminato non fornisce gli elementi per capire dove si trova e come s'intende risolvere le interferenze con l'infrastruttura stradale quindi,

c_g337.Comune di Parma - Prot. 07/11/2025.0317259.E

questo aspetto dovrà essere necessariamente affrontato in modo accurato nel Progetto Esecutivo, previa verifica e condivisione della risoluzione con l'ente scrivente.

3. Gestione delle acque meteoriche di dilavamento stradale per garantire il principio dell'invarianza idraulica

Il progetto, per risolvere il tema della gestione delle acque meteoriche di piattaforma stradale e della laminazione delle stesse, prevede la realizzazione di fossi di guardia di forma trapezia con base maggiore di 1,50 m, base minore di 0,50 m e pendenza delle sponde pari a 1:1 (altezza di 0,50m), sia a nord che a sud della nuova viabilità. In corrispondenza degli attraversamenti dei quattro canali di bonifica e di due canali privati, sono previsti manufatti di regolazione atti a limitare la portata in uscita e a scaricarla nei rispettivi corsi d'acqua. Tale soluzione, previa verifica delle quote di scorrimento, dei volumi effettivamente utili per la laminazione e del ridisegno della tipologia del manufatto di regolazione (realizzato non con pozzetto, ma con muretto di testata al termine del fosso di guardia a nord della strada), risulta adeguata per gestire le acque della piattaforma stradale. Ma rimane il problema di garantire la continuità idraulica dei terreni posti a sud della viabilità che, con la presenza del rilevato stradale, non hanno più possibilità di defluire verso nord, come avviene ora in assenza di impedimenti fisici. Questo aspetto viene ripreso ed approfondito nella prescrizione seguente, mentre ulteriore aspetto da considerare per la gestione delle acque meteoriche di dilavamento stradale è quello di garantire un presidio contro gli sversamenti accidentali, gestibile integrando una piccola paratoia in corrispondenza del manufatto di regolazione, quindi prima dello scarico nel canale ricettore finale.

4. Risoluzione delle interferenze con rete idrica minore e garanzia della continuità idraulica

Come viene dichiarato nella "*Relazione Idrologica Idraulica*", allo stato di fatto l'area interessata, grazie alla morfologia pianeggiante e all'elevata fertilità, risulta in gran parte coltivata. Per questa ragione, occorre prestare particolare attenzione alla rete idrica minore, ossia a tutti quei canaletti/fossi privati che consentono sia lo scolo delle acque meteoriche che la distribuzione idrica durante il periodo irriguo. Poiché questi canali minori sarebbero significativamente interessati dal passaggio della nuova viabilità di progetto, la quale andrebbe ad intercettarli ed interromperli, è fondamentale che venga mantenuta la corretta continuità idraulica (trasparenza idraulica) tra il territorio a sud e quello a nord del prolungamento di via Franklin.

Il Progetto Esecutivo dovrà individuare tutti i fossi privati interferiti dalla viabilità o che scorrono paralleli ad essa al fine di definire con precisione la corretta risoluzione idraulica, mediante

c_g337.Comune di Parma - Prot. 07/11/2025.0317259.E

l'inserimento di adeguati tombinamenti e ove necessario, eventuali deviazioni, che consentano di ristabilire una corretta regimazione delle acque. Risulta altrettanto fondamentale evitare che le acque dei campi posti a sud della viabilità entrino nei fossi di guardia stradali, di dimensione non adeguata per gestire anche le acque dei campi ed oltretutto regolati con dei manufatti necessariamente tarati sulla superficie del sedime del rilevato stradale. Occorre quindi realizzare, dove serve, dei controfossi solamente sul lato sud della viabilità, capaci di drenare le acque provenienti dai campi circostanti e collettarle nel primo ricettore esistente che s'incontra, il quale come da progetto sarà risolto con un adeguato attraversamento idraulico in grado di trasferire le acque a nord della viabilità, rendendo l'infrastruttura il più possibile "trasparente" dal punto di vista idraulico. Il dimensionamento e la posizione dove occorre prevedere questi controfossi non esulano da una precisa conoscenza di come scolano le acque nello stato di fatto, conoscenza che necessariamente dovrà essere demandata al progetto esecutivo. Fase progettuale in cui sarà necessariamente richiesto di rivedere le aree di esproprio, che attualmente sono limitate alla fascia di territorio delimitato dal ciglio esterno dei fossi di guardia.

Infine, si rammenta la necessità di individuare un certo numero di accessi tra la strada di progetto e i terreni agricoli attraversati, per esempio in vicinanza degli attraversamenti dei canali consortili, in accordo con il Consorzio e con i frontisti.

5. Interferenze tra le reti di servizio e i canali consortili

Dalla documentazione progettuale si evince che, a corredo della nuova viabilità, è prevista la posa di nuove linee (elettrica e telefonica), le quali potrebbero costituire ulteriori interferenze con i canali consortili.

Nel Progetto Esecutivo si richiede di produrre precisi dettagli grafici che mostrino tali linee rispetto ai canali e ai fossi, specificando le distanze dal ciglio esterno del canale consortile eventualmente interessato, ricordando che il Regolamento di Polizia Idraulica impone, per le linee interrate e i relativi pozzetti, una distanza di almeno 5,00 m.

6. Stipula delle concessioni

Prima dell'eventuale approvazione del Progetto Esecutivo da parte del Consorzio, sarà necessario, da parte del Proponente dell'intervento, fare domanda di concessione e successiva sottoscrizione del relativo atto con il Consorzio, almeno per i quattro attraversamenti idraulici dei canali consortili e i relativi quattro scarichi diretti nei canali stessi, oltre ad eventuali interferenze tra i sottoservizi di progetto e i canali menzionati.

c_g337.Comune di Parma - Prot. 07/11/2025.0317259.E

Per ogni altro aspetto non esplicitamente riportato in precedenza, si specifica la necessità di dover rispettare i vincoli imposti dal Regolamento di Polizia Idraulica Consortile, inoltre si prescrive che le opere di valenza idraulico, tra cui gli attraversamenti idraulici, la corretta risoluzione della rete minuta (garanzia della trasparenza idraulica della strada) e la regimazione delle acque meteoriche, siano realizzate preliminarmente a qualsiasi altra attività, in quanto essenziali per garantire la sicurezza idraulica di tutto il territorio circostante.

Come già indicato in premessa, il presente parere preliminarmente favorevole è vincolato alle precise prescrizioni pocanzi riportate, che dovranno essere tutte ottemperate nella successiva fase progettuale (Progetto Esecutivo) e rivalutate dal Consorzio per l'espressione del parere definitivo, quest'ultimo propedeutico all'inizio lavori. Inoltre, la validità del presente parere decadrà qualora le prescrizioni non saranno ottemperate e non saranno versati gli oneri d'istruttoria richiesti come da allegato.

Si ringrazia e si coglie l'occasione di porgere distinti saluti.

04/11/2025

Il Direttore
Ing. Fabrizio Useri

Ing. Nicola Mammi
Ing. Alessandro Rizzi
Ufficio Agrario, Ambiente, Irrigazione e Concessioni
E-mail: nmammi@bonifica.pr.it
E-mail: arizzi@bonifica.pr.it
Tel: 0521-381311