Comune di Sorbolo Mezzani

Piazza Libertà, 1 – 43058 Sorbolo Mezzani (PR) C.F./P.IVA: 02888920341

Verbale Di Deliberazione Del Consiglio Comunale
n° 46 del 21/10/2026

OGGETTO: PROCEDIMENTO UNICO, AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 1, LETTERA A), DELLA L.R. N. 24/2017 E S.M., PER LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO TRA LA SP72 PARMA - MEZZANI E LA SP62R DELLA CISA (PROLUNGAMENTO DI VIA FRANKLIN DEL COMUNE DI PARMA). DICHIARAZIONE DI INTERESSE PUBBLICO DELL'OPERA ED ESPRESSIONE ASSENSO ALLA SUA PUNTUALE LOCALIZZAZIONE NEL TERRITORIO COMUNALE.

L'anno duemilaventisei, addì ventuno del mese di ottobre alle ore 21:00, in videoconferenza, convocato nei modi di Legge, si è riunito in seduta di prima convocazione il Consiglio Comunale per deliberare sui punti iscritti all'ordine del giorno e fra essi il provvedimento di cui all'oggetto.

Alla trattazione del presente punto risultano:

	Componente	P	A		Componente	P	A
1	CESARI NICOLA	X		10	LANFREDI SOFIA		X
2	FAVA GIANMARIA	X		11	PELLEGRI GIOVANNI	X	
3	MARCHI CHRISTIAN	X		12	BACCHINI MARGHERITA	X	
4	VALENTI CRISTINA	X		13	SONCINI GIANNI	X	
5	BORIANI SANDRA		X	14	ZANICHELLI IRENE	X	
6	COMELLI MARCO	X		15	ROLLI LEONARDO	X	
7	ALLODI MATTEO	X		16	GENNARI ROBERTA	X	
8	LANCELLOTTI FILIPPO	X		17	ALBIERO JONATHAN	X	
9	AVANZINI ANTONELLA	X					

PRESENTI: 15 ASSENTI: 2

Partecipa alla seduta il Vice Segretario, Dott. Francesco Bubbico.

Essendo legale il numero degli intervenuti, il Sig. Nicola Cesari, nella sua qualità di Sindaco, assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra indicato.

Scrutatori: MARCHI CHRISTIAN, VALENTI CRISTINA, ALBIERO JONATHAN.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO che:

- la strada provinciale n. 62R cd. “della Cisa” ha un’importanza strategica per la viabilità provinciale in quanto è una radiale che collega il capoluogo di Provincia alla bassa reggiana e poi alla Provincia di Mantova;
- sia l’allora Comune di Sorbolo, sia la Provincia di Parma, avevano individuato nei propri obiettivi urbanistici e territoriali l’opportunità di realizzare un asse di collegamento diretto tra il casello autostradale e la SP 62R della Cisa in località Bogolese, in modo da alleggerire il traffico che transita nella stessa viabilità verso Parma e dotare la zona industriale di Bogolese di un collegamento diretto con l’autostrada e con la SP 72 Parma – Mezzani (più precisamente denominata Via Burla nel tratto di innesto in Comune di Parma);
- l’asse viario in oggetto, collegando la strada provinciale n. 72 Parma – Mezzani alla strada provinciale n. 62R della Cisa (in località Bogolese), è già previsto, da tempo, nella pianificazione territoriale (il PTCP della Provincia di Parma), in quanto di valenza sovracomunale per gli spostamenti est/ovest nel territorio provinciale, come nella pianificazione urbanistica previgente (il PSC di Sorbolo) e attuale (il PUG di Sorbolo Mezzani), comportando diversi vantaggi per il territorio, tra cui:
  1. il miglioramento della circolazione nella parte nord del territorio provinciale;
  2. una maggiore qualità ambientale nelle aree urbane, in quanto assorbirà parte del traffico che attualmente grava sulla viabilità storica di scorrimento, poiché costituirà una via preferenziale per l’autostrada A1 per chi proviene da Nord; in particolare, per il nostro Comune, si avrà un abbattimento del flusso di traffico proveniente dalla bassa reggiana e da Sorbolo (e diretto verso Parma) sulla S.P. in corrispondenza dell’abitato di Bogolese, essendo questo posto più a Sud dell’intersezione tra la strada della Cisa e Via Caduti del Lavoro, da cui si dipartirà il nuovo asse stradale;
  3. la possibilità di deviare sulla nuova strada il traffico pesante gravitante su Via di Chiozzola e proveniente da Nord (Ramoscello, Frassinara, ecc.);
  4. un più alto livello di accessibilità e di servizi per la zona industriale in fase di espansione;

PREMESSO, inoltre, che:

- con deliberazione di C.C. di Sorbolo n. 11 del 23/04/2004, esecutiva, fu approvato lo schema di accordo, ai sensi dell’art. 15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, poi stipulato tra la Provincia di Parma, il Comune di Parma ed il Comune di Sorbolo, per la realizzazione di un asse viario di collegamento tra la S.P. n. 72 Parma – Mezzani e la S.P. n. 62R della Cisa, che prevedeva, tra gli impegni per il Comune di Sorbolo, quelli:
  a. di realizzare, direttamente o indirettamente, i due tratti di strada compresi all’interno di due comparti d’espansione industriale – artigianale adiacenti, posti all’interno del territorio comunale di Sorbolo e previsti nello strumento urbanistico generale, impegno cui, per il Comune, avrebbero potuto far fronte i soggetti attuatori dei P.U.A. interessati;
  b. di concorrere a reperire fondi per la realizzazione dei tratti rimanenti, impegno assumibile per il suo carattere programmatorio;
- in data 17/10/2006 fu sottoscritto dalla Provincia di Parma e dal Comune di Parma un accordo di pianificazione finalizzato all’inserimento di ambiti commerciali di interesse sovracomunale ai sensi degli artt.14, 22 e 32 della L.R. n. 20/2000 e s.m., nel cui art. 4.2 era previsto l’impegno del Comune di Parma a “*reperire contributi finanziari da trasferire all’Amministrazione Provinciale affinché sia garantita la realizzazione del collegamento tra la strada SP Parma-Mezzani e la SP 62R comprensivo di rotatoria e di sovrappasso lungo la SP 62R in località Sorbolo*”, mentre il successivo art. 4.3 prevedeva che l’Amministrazione provinciale si impegnasse a “*garantire prioritariamente la realizzazione dell’asse viario che si sviluppa dalla SP Parma- Mezzani alla SP 62R*”;
- in data 17/05/2007 fu sottoscritta la convenzione urbanistica rep. n. 50520/16293 tra Comune di Parma e PARCOR srl (soggetto attuatore), concernente gli insediamenti del comparto urbanistico denominato C5 (tra Via Burla, Via Forlanini e Via Ugozzolo) in Comune di Parma, con la quale il relativo soggetto attuatore si è impegnato a corrispondere alla Provincia di

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Parma l'importo di € 750.000,00 quale contributo per la realizzazione dell'asse viario tra via Forlanini nel Comune di Parma e la SP62R della Cisa nel Comune di Sorbolo;

- in data 29/06/2007 fu poi sottoscritta la convenzione urbanistica rep. n. 15114/7769 tra Comune di Parma e Immobiliare Arco Srl (soggetto attuatore) per l'attuazione del comparto D11 (Strada Ugozzolo) del Comune di Parma, attraverso la quale il soggetto attuatore assumeva l'impegno, fra le altre, di corrispondere alla Provincia di Parma l'importo di € 2.000.000,00 quale contributo per la realizzazione di asse viario tra la rotatoria di via Forlanini – Franklin nel Comune di Parma e la SP62R della Cisa nel Comune di Sorbolo (ora Sorbolo Mezzani);

- in data 08/08/2007 è stato sottoscritto tra Provincia di Parma e Comune di Parma l'Accordo territoriale finalizzato all'attuazione delle aree di trasformazione di natura commerciale soggette a scheda norma D10, D11, D12 e del polo funzionale interno alla scheda norma A4, tutti nel territorio del Comune di Parma, all'interno del quale è previsto, in particolare, che:

  "*[…]*
  1. […] il Comune di Parma si impegna a reperire contributi finanziari da trasferire all'Amministrazione Provinciale affinché sia garantita la realizzazione del collegamento tra la strada SP72 e la SP62R comprensivo di rotatoria e sovrappasso lungo la SP62R in località Sorbolo.
  2. In particolare un contributo finanziario pari a € 2'000'000 è garantito dal soggetto attuatore dell'area di intervento soggetta a scheda norma D11, ed un contributo finanziario pari a € 750'000 è garantito dal soggetto attuatore dell'area di intervento soggetta a scheda norma C5.
  3. Gli oneri aggiuntivi sopra descritti devono essere assicurati mediante polizze bancarie che devono essere recepite dalle convenzioni dei PUA relativi rispettivamente alla scheda norma D11 e alla scheda norma C5.
  4. L'amministrazione provinciale si impegna affinché sia garantita prioritariamente la realizzazione dell'asse viario che si sviluppa dalla SP72 alla SP62R.
  […]";

- con atto d'intesa tra Comune di Parma e Provincia di Parma sottoscritto in data 26/08/2008, sono state introdotte modiche ed integrazioni all'accordo territoriale finalizzato all'attuazione delle aree di trasformazione di natura commerciale soggette a scheda norma D10, D11, con particolare riferimento alle schede norma D11 - Strada Ugozzolo;

- con delibera di Giunta Provinciale n. 759 in data 28/08/2008, l'Amministrazione provinciale ha approvato una bozza d'intesa nella quale viene espressamente definito che vi era la convenienza economica affinché, in luogo della corresponsione alla Provincia dei contributi fissati dalle convenzioni urbanistiche sopra richiamate (€ 2.750.000,00), tali contributi venissero utilizzati direttamente da Immobiliare Arco srl, resasi disponibile ad acquisire direttamente la quota relativa a PARCOR srl (€ 750.000,00) e realizzare, conseguentemente e direttamente, l'opera prevista;

- in data 25/05/2009 è stato sottoscritto dalla Provincia di Parma e dal Comune di Parma un accordo territoriale integrativo finalizzato all'attuazione delle aree di trasformazione di natura commerciale soggette a scheda norma D10, D11, D12 e del polo funzionale interno alla scheda norma A/4 ai sensi dell'art. 15 comma 2 della L.R. 20/2000 e s.m.i.";

- l'art. 3.2 di detto accordo ribadisce l'impegno del Comune di Parma a "reperire contributi finanziari e concordare le modalità operative con l'Amministrazione provinciale affinché sia garantita la realizzazione di un nuovo asse viario in prolungamento di Via Franklin che consenta il collegamento tra la strada SP Parma-Mezzani con la viabilità esistente e connessa alla SP 62R in località Chiozzola";

- con deliberazione di G.C. di Sorbolo n. 2 in data 18/01/2010, è stata approvato lo schema di intesa fra la Provincia di Parma, il Comune di Parma e il Comune di Sorbolo e i soggetti attuatori dei comparti commerciali del Comune di Parma D11 e C5, relativa alla costruzione del nuovo asse viario tra Via Forlanini in Comune di Parma e Via Caduti del Lavoro in Comune di Sorbolo, all'interno della quale sono ripresi gli accordi della richiamata deliberazione di Giunta provinciale 759/2008 secondo cui:

- sono a carico dei soggetti attuatori la realizzazione e tutte le relative spese tecniche necessarie per l'esecuzione delle opere da eseguirsi secondo le migliori regole dell'arte,

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

costituite da un asse viario di sezione F2 (larghezza pavimentata m 8.50) e lunghezza di circa m 2600, comprensivo di fossi laterali di scolo acque, rotatoria intermedia (diametro esterno anello pavimentato m 36.00), ponte su canale naviglio (larghezza impalcato m 12.50) con parapetti e barriere guard rail e da rotatoria sulla SP62R di diametro minimo di 50 ml.;

- a carico dei soggetti attuatori è anche il piano particellare di espropri, nonché il costo di acquisto dei terreni;
- a carico dei rispettivi Comuni sono le procedure espropriative qualora il soggetto attuatore non raggiunga accordi bonari con i privati (ai sensi del DPR n. 327/01);
- tale intesa sostituiva integralmente il precedente accordo approvato con atto di C.C. di Sorbolo n. 11 del 23/04/2004;
- nella predetta deliberazione, si demandava a successivo atto con la Provincia di Parma la definizione dell'eventuale ripartizione degli obblighi manutentivi del costruendo asse stradale, in considerazione del fatto che dalla realizzazione di tale nuovo asse, pur di competenza comunale, trarrà comunque beneficio il reticolo stradale provinciale limitrofo;
- con deliberazione di G.C. di Sorbolo n. 3 in data 18/01/2010, esecutiva, è stata approvato lo schema di accordo con la Provincia di Parma (ora Sorbolo Mezzani) per la manutenzione ordinaria e straordinaria del costruendo tratto ricadente in Comune di Sorbolo del nuovo asse viario di collegamento tra la SP72 Parma-Mezzani e la SP62R della Cisa e del tratto intercluso di viabilità esistente di Sorbolo (Via Caduti del Lavori) da riqualificare, secondo i seguenti contenuti:
- a partire dalla data di entrata in esercizio dell'intero nuovo collegamento tra la SP72 e la SP62R, la Provincia di Parma assumerà a proprio carico l'onere della manutenzione straordinaria del tratto di viabilità compreso tra le due rotatorie da realizzare (rotatoria con SP62R e rotatoria con S.C. di Chiozzola) in considerazione che dalla realizzazione di tale nuovo asse, pur di competenza comunale, trarrà comunque beneficio il reticolo stradale provinciale limitrofo;
- al Comune farà capo la manutenzione ordinaria dell'intero tratto stradale, nonché quella straordinaria afferente la sua porzione non ascritta dal precedente capoverso alla provincia;
- la Provincia di Parma si impegna ad attivare le procedure per provincializzare l'intero nuovo asse viario, cedendo, contestualmente, ai comuni interessati, i tratti di SP62R e di SP72 intercorrenti tra le intersezioni delle strade medesime con il nuovo asse stradale;
- con deliberazione di G.C. di Sorbolo n. 3 in data 18/01/2010, esecutiva, è stata approvato lo schema di accordo con la Provincia di Parma per la manutenzione ordinaria e straordinaria del costruendo tratto ricadente in Comune di Sorbolo del nuovo asse viario di collegamento tra la SP72 Parma-Mezzani e la SP62R della Cisa e del tratto intercluso di viabilità esistente di Sorbolo (Via Caduti del Lavoro) da riqualificare;
- l'intesa e l'accordo conseguente, i cui schemi sono stati approvati, rispettivamente, con le citate deliberazioni di giunta comunale di Sorbolo n. 2 e n. 3 del 2010, sono stati sottoscritti, ciascuno dai soggetti coinvolti, entrambi in data 22/07/2010;
- in data 18/10/2010 è stata sottoscritta la convenzione urbanistica rep. n. 32259 di modifica e integrazione della convenzione urbanistica rep. 15114/2007 (relativa alla scheda norma D11) tra Comune di Parma e Immobiliare Arco Srl;
- a garanzia di questo impegno, così come di tutti gli impegni previsti per le opere definite sia dalla convenzione urbanistica originaria sia da quella integrativa, il soggetto attuatore Immobiliare Arco S.r.l. ha prestato al Comune di Parma, detentore della garanzia, una fideiussione della Società Cattolica di Assicurazione – agenzia di Manerbio - n. 449761 in data 29/06/2007 per un importo di €. 30.139.697,19 successivamente ridotto, a seguito di collaudi parziali, ad €. 12.132.437,00;
- in ottemperanza alla predetta convezione urbanistica rep. n. 32259 del 2010, il soggetto attuatore (Immobiliare Arco srl, con sede in Brescia, viale della Bornata n. 2) ha presentato al Comune di Sorbolo Mezzani il progetto definitivo del nuovo asse viario di collegamento tra la SP72 (Parma – Mezzani) e la SP62R (della Cisa), acquisito agli atti in data 19/01/2012 al n. 298 di prot., contemplante la necessaria documentazione al fine della dichiarazione di

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

pubblica utilità dell'opera, tale da consentire la successiva acquisizione, tramite procedura espropriativa, delle aree interessate;

- con deliberazione del Consiglio dell'Unione Bassa Est Parmense - Ente cui il Comune di Sorbolo aveva, nel frattempo, trasferito integralmente la funzione riferita alla pianificazione urbanistica ed edilizia - n. 48 del 13/11/2015, esecutiva, è stata adottata una variante al 2° Piano Operativo Comunale (POC) 2014-2019 di Sorbolo, con la quale tra le altre:
- è stato introdotto il nuovo tracciato nella cartografia di POC l'asse viario di collegamento tra la SP72 Parma/Mezzani e la SP 62R della Cisa;
- quale allegato al POC, è stato inserito l'elenco delle aree interessate dai vincoli espropriativi relativi alla viabilità al fine di rendere l'opera conforme alle previsioni urbanistiche e di apporre il vincolo espropriativo;
- con deliberazione di Consiglio dell'Unione Bassa Est Parmense n. 34 del 18/07/2016, esecutiva, è stata approvata la sopra descritta variante al 2° POC di Sorbolo, divenuta efficace dal giorno 05/10/2016, data di pubblicazione sul BUR del relativo avviso, recante l'indicazione che la stessa comporta apposizione del vincolo espropriativo;
- per l'esecuzione dell'opera occorreva acquisire le aree che non erano nella disponibilità del soggetto attuatore e che, conseguentemente, si rendeva necessario attivare la procedura espropriativa prevista dall'art. 16 del D.P.R. n. 327/2001 a seguito della presentazione, unitamente al progetto definitivo, del piano particellare di esproprio;
- il progetto definitivo di cui sopra veniva depositato presso l'ufficio per le espropriazioni dal 30/11/2016 per venti giorni;
- dell'avvenuto deposito veniva dato avviso mediante pubblicazione di comunicato nel Bollettino Ufficiale della Regione del 30/11/2016 (n. 359 - parte seconda);
- in data 22/11/2016, con apposite comunicazioni, prot. n. 12589, veniva reso noto a tutti i diretti interessati l'avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 16 della Legge Regionale E.R. n. 37 del 19.12.2002 e s.m., e che, a seguito di tale avvio, venivano presentate n. 5 osservazioni da parte delle proprietà;
- con deliberazione di Giunta Comunale n. 13 del 08/03/2017, esecutiva, è stato approvato in linea tecnica ed ai fini espropriativi il progetto definitivo relativo ai lavori di costruzione del nuovo asse viario di collegamento tra la SP72 (Parma – Mezzani) e la SP62R (della Cisa) presentato dal Soggetto Attuatore, limitatamente al tratto di opera ricadente nel territorio del Comune di Sorbolo, con contestuale dichiarazione di pubblica utilità;
- a seguito del frazionamento delle aree in esame, predisposto dal tecnico incaricato dal soggetto attuatore, e delle osservazioni pervenute, con deliberazione di Giunta comunale n. 86 del 18/06/2019 il Comune di Sorbolo Mezzani ha approvato il nuovo piano particellare di esproprio relativamente al progetto definitivo dell'opera di costruzione nuovo asse viario di collegamento tra la SP72 (Parma – Mezzani) e la SP62R (della Cisa), per la parte di propria competenza territoriale;
- l'intervenuto fallimento di Immobiliare Arco S.r.l. - sottoscrittore delle citate convenzioni urbanistiche rep. 15114 e rep 32259 rispettivamente in data 29/06/2007 e 18/10/2010 -, dichiarato con sentenza del Tribunale di Brescia in data in data 05/11/2019 (procedura fallimentare n. 220/2019), impediva tuttavia la realizzazione dell'opera stradale di collegamento tra la strada SP "Parma – Mezzani" e la SP 62R "della Cisa", comprensiva di rotatoria e di sovrappasso lungo la SP 62R in località Sorbolo Mezzani;
- il venire meno del soggetto attuatore nonché promotore dell'espropriazione, Immobiliare Arco Srl, ha fatto sì che anche tutte le nomine da quest'ultimo formalizzate (responsabile unico del procedimento – RUP, tecnico progettista, ecc.) così come gli accordi tecnici fino ad oggi sottoscritti, siano da ritenersi non più vigenti e/o inapplicabili;
- a fronte di tale mutata situazione e dell'intervenuto aumento dei costi dell'opera, i tre enti coinvolti (Provincia di Parma, Comune di Parma e Comune di Sorbolo Mezzani), a partire dai primi mesi dell'anno 2021, hanno condotto una serie di incontri al fine di ricomporre un nuovo quadro finanziario e ridefinire le competenze da assumere per la realizzazione dell'opera;
- alla fine di tale percorso condiviso, è stato predisposto un protocollo d'intesa, il cui testo è

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

stato perfezionato nel marzo 2022, che sostituiva, ad ogni effetto, l'intesa e l'accordo conseguente precedentemente sottoscritti, ciascuno dai soggetti coinvolti, entrambi in data 22/07/2010, i cui schemi furono approvati, rispettivamente, con le citate deliberazioni di Giunta Comunale di Sorbolo n. 2 e n. 3 del 2010;

- quindi, con la deliberazione della Giunta Comunale n. 22 del 07/03/2022, esecutiva, è stato approvato lo schema di Protocollo d'intesa, ai sensi dell'art. 15 della L. n. 241/90 e s.m., da sottoscrivere con la Provincia di Parma e il Comune di Parma per la costruzione del nuovo asse viario di collegamento tra la SP 72 Parma – Mezzani e la Sp 62R della Cisa, poi trasmessa due giorni dopo alla Provincia di Parma e al Comune di Parma;
- analogo modus operandi fu seguito dalla provincia di Parma, la quale approvò il Protocollo d'intesa con Decreto del Presidente della Provincia n. 62 del 07/03/2022, trasmettendolo in pari data agli altri due enti;
- l'accordo, che prevedeva una spesa complessiva di € 4.300.000,00 finanziata: dalla Provincia di Parma per € 900.000,00, dal Comune di Parma per € 3.250.000,00, dal Comune di Sorbolo Mezzani per € 150.000,00, non fu poi stipulato in quanto vennero mossi, nel frattempo, alcuni rilievi da parte degli uffici giuridici del Comune di Parma che ritenne di sospenderne la sua approvazione, rimandandola a una successiva revisione del testo, da condividere;
- parallelamente all'approvazione dello schema di Protocollo d'intesa, avendo il Comune di Sorbolo avviato la procedura espropriativa, come anzi specificato, che prevede *ex lege* termini ben precisi per la conclusione del procedimento - con particolare riferimento all'emanazione del decreto di esproprio che deve avvenire entro 5 anni dalla data in cui diventa efficace l'atto che dichiara la pubblica utilità dell'opera, salvo proroga di 2 anni -, con deliberazione della Giunta Comunale n. 23 del 07/03/2022 è stata prorogato in tale misura il suddetto termine;

CONSIDERATO che:

- dalla ricostruzione fattuale sopra esposta, si evince come il Comune di Sorbolo Mezzani, il Comune di Parma e la Provincia di Parma si siano attivati per la realizzazione dell'asse viario di collegamento tra la SP "Parma – Mezzani" e la SP 62R "della Cisa" già a far tempo dall'anno 2004, pur tuttavia non riuscendo, per le complesse vicende sopra ripercorse, a condurre l'opera a compimento;
- questa Amministrazione persegue tuttora l'intendimento di dar corso alla realizzazione dell'opera e conseguentemente a completare l'avviato procedimento espropriativo secondo le procedure previste dalle vigenti disposizioni legislative (DPR 08/06/2001, n. 327 e L.R. 19/12/2002, n. 37), previa stipula di nuovo protocollo di intesa con la Provincia di Parma ed il Comune di Parma;

PRESO ATTO, quindi, che i suddetti Enti, non volendo abbandonare il progetto in questione, si sono resi *medio tempore* parti attive per consentirne la concretizzazione delle condizioni per realizzativa dell'opera, attraverso:

- per quanto riguarda il Comune di Sorbolo Mezzani, il contributo alla realizzazione dell'opera in questione per un importo, finanziato con risorse proprie, inizialmente dell'importo di € 150.000,00 (a carico del bilancio 2022/2024 – annualità 2022, conformemente agli impegni assunti nell'accordo approvato con la predetta deliberazione di G.C. n. 22/2022), poi aggiornato a € 300.000,00 (a carico del bilancio corrente – annualità 2024) in ragione dell'aumento dei costi dell'intervento;
- da parte del Comune di Parma:
  - l'escussione dalla somma di € 1.944.513,57 - pari all'importo garantita con polizza fideiussoria prestata con la sopra richiamata convenzione n. 15114/7769 del 29/6/2007 (€ 2.000.000,00) al netto delle spese di progettazione per € 55.486,43 già sostenute da Arco Immobiliare S.r.l. - con cui lo stesso Comune di Parma ha provveduto, tra l'altro, a finanziare:
    - l'impegno di spesa di € 122.746,50 assunto con det. dirigenziale n. 2184/2021, per indennità provvisoria di esproprio e spese istruttorie;
    - l'impegno di spesa di € 5.640,61, assunto con det. dirigenziale n. 2192/2022, quale corrispettivo, a favore del professionista ivi indicato, per l'aggiornamento del quadro economico del progetto definitivo dell'opera di che trattasi, approvato con det.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

dirigenziale n. 824/2015;
    - l'impegno di spesa di € 11.419,20, assunto con det. dirigenziale n. 305/2023, quale corrispettivo, a favore del professionista ivi indicato, per l'aggiornamento della documentazione progettuale da effettuarsi sulla base del nuovo prezzario regionale nel frattempo approvato;
    - l'impegno di spesa di € 138.702,98, assunto con det. dirigenziale n. 2497/2024, quale corrispettivo, a favore dell'operatore economico ivi indicato, per la redazione del progetto di fattibilità tecnico – economica e la successiva redazione del progetto esecutivo;
  - l'accertamento, assunto dal Comune di Parma con det. dirigenziale n. 804/2023, del contributo di € 750.000,00, versato dai soggetti attuatori in adempimento alla convenzione n. 50520/16293 del 17/05/2007 sopra richiamata;
  - l'accertamento, assunto dal Comune di Parma con det. dirigenziale n. 2669/2023, della somma di € 500.000,00 versata dal soggetto attuatore in adempimento alla convenzione, ivi citata, rep. 80497, racc. 35815 del 03/10/2023, quale contributo straordinario di cui all'art. 30 comma 3 lettera f) della L.R. n. 15/2013, in partecipazione alla spesa per il completamento dell'asse viabilistico di cui al presente atto;
  - l'inserimento, negli strumenti di programmazione del Comune di Parma, riferiti al triennio 2024 – 2026, dell'opera denominata "*Prolungamento di Via Franklin, tra la SP Parma-*Mezzani *e la SP 62R, in sostituzione del soggetto attuatore inadempiente (obiettivo completamento opere di urbanizzazione e nuovi interventi) (CUP I97H21006950005 – CUI L00162210348202100006)*";

- per la Provincia di Parma, l'impegno a sostenere l'intervento, identificato quale viabilità strategica a livello sovracomunale per gli importanti transiti, attraverso un contributo finanziario di € 900.000,00, con copertura nel Bilancio 2021-2023 (vedi comunicazione ns. prot. n. 7825 del 17/06/2021);

VISTA la deliberazione di Giunta Comunale n. 119 del 11/10/2024, esecutiva, con la quale si è stabilito, tra l'altro:

- di approvare lo schema di Protocollo d'intesa da sottoscrivere con la Provincia di Parma e il Comune di Parma per la costruzione del nuovo asse viario di collegamento tra la SP 72 Parma – Mezzani e la SP 62R della Cisa, allegato alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, fatte salve eventuali modifiche che saranno oggetto di ulteriore approvazione;

- di dare atto che il Protocollo d'intesa ivi allegato sostituisce, ad ogni effetto, l'intesa e l'accordo conseguente, i cui schemi sono stati approvati, rispettivamente, con le citate deliberazioni di giunta comunale di Sorbolo n. 2 e n. 3 del 2010, sottoscritti, ciascuno dai soggetti coinvolti, entrambi in data 22/07/2010;

- di dare atto che la spesa complessiva di € 5.650.000,00 sarà finanziata nel seguente modo:
  - Provincia di Parma per € 900.000,00;
  - Comune di Parma per € 4.394.513,57;
  - Arco Immobiliare S.r.l. per € 55.486,43,
  - Comune di Sorbolo Mezzani per € 300.000,00;

VISTO, inoltre, il Protocollo di Intesa sottoscritto tra le parti il 09/01/2025, nel quale, tra l'altro:

- si è innanzitutto preso atto dell'entrata in vigore del D.Lgs.vo n. 36/2023, nuovo Codice dei contratti pubblici, e della conseguente necessità di disciplinare la realizzazione dell'asse viario in argomento anche nel rispetto delle disposizioni in esso contenute;

- si è preso atto che il tempo trascorso dalla intervenuta predisposizione progettuale, oltre a comportare la necessità che la medesima venga attualizzata ai contenuti della nuova cornice normativa sopra citata, determini anche l'esigenza:
  - di rinnovare l'avvio delle procedure espropriative delle aree interessate dall'intervento per decorso del termine ex art. 13 DPR n. 327/2001;
  - di aggiornare, a fronte del progressivo incremento, verificatosi nell'ultimo triennio, del prezzo dei materiali da costruzione, la quantificazione dei costi realizzativi, da stimarsi ora in € 5.650.000,00, incluse IVA di legge, spese tecniche, espropri ed imprevisti, il cui finanziamento è così ripartito:

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

1. € 55.486,43, a carico di Arco Immobiliare S.r.l. quale importo già sostenuto per la progettazione dell'asse viario in argomento;
2. € 4.394.513,57, a carico del Comune di Parma secondo la sotto indicata ripartizione:
    a) € 1.944.513,57, quale somma escussa dalla polizza fideiussoria di € 2.000.000,00, prestata con la sopra richiamata convenzione n. 15114/7769, ed al netto del sopra citato importo di € 55.486,43 sostenuto dal soggetto attuatore, specificando che del suddetto importo il Comune di Parma ha peraltro già provveduto ad impegnare, in relazione all'opera in discussone, € 122.746,50, € 5.640,61, € 11.419,20 ed € 138.702,98;
    b) € 750.000,00, quale contributo previsto nella convenzione urbanistica n. 50520/16293 del 17/05/2007, versato dai soggetti attuatori ed accertato dal Comune di Parma con la sopra richiamata DD n. 804/2023;
    c) € 500.000,00, quale contributo straordinario di cui all'art. 30 comma 3 lettera f) della L.R. n. 15/2013, versato dal soggetto attuatore in adempimento alla convenzione, sopra citata, rep. n. 80497, racc. n. 35815 del 03/10/2023, ed accertato dal Comune di Parma con la predetta DD n. 2669/2023;
    d) € 1.200.000,00, quale importo da finanziarsi mediante indebitamento, da ridursi in misura corrispondente al finanziamento con fondi FSC (Fondi Strutturali Comunitari) eventualmente concesso a seguito di richiesta già avanzata dalla Provincia di Parma, su indicazioni del Comune di Parma;
3. € 900.000,00 a carico della Provincia di Parma;
4. € 300.000,00 a carico del Comune di Sorbolo Mezzani;

- si è dato atto che:
    - con la quota a carico del Comune di Parma verranno finanziati anche i costi delle procedure di esproprio di titolarità dello stesso Comune di Parma oltre che di quelle di titolarità del Comune di Sorbolo Mezzani;
    - la Provincia di Parma, per la realizzazione dell'asse viario in argomento, ha provveduto a formulare, come da indicazioni del Comune di Parma, richiesta di finanziamento fondi FSC (Fondi Strutturali Comunitari) per l'importo di € 700.000,00. L'accoglimento della suddetta istanza, in tutto o in parte, determinerà, come già sopra esposto, la riduzione, in pari misura, dell'indebitamento a carico del Comune di Parma di cui alla precedente lettera d);
    - l'efficacia delle previsioni contemplate nel Protocollo d'Intesa di che trattasi è condizionata all'adozione delle eventuali opportune variazioni di bilancio degli Enti coinvolti, oltre che alla concessione delle coperture finanziarie richieste;
    - al Comune di Parma spetta la veste di ente capofila, e quindi la titolarità tecnico-contabile-amministrativa, affinché, alla luce del rinnovato quadro normativo come sopra menzionato, provveda, tra l'altro, all'affidamento di apposito servizio tecnico per l'elaborazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e del successivo progetto esecutivo, entrambi da predisporsi secondo le prescrizioni del nuovo Codice Appalti di cui al D.Lgs. 36/2023;
    - il progetto di fattibilità tecnico-economica ed il successivo progetto esecutivo, come sopra predisposti, dovranno essere approvati, con identico contenuto, dagli organi competenti di tutti e tre gli Enti coinvolti, al fine di consentire l'avvio, dichiarata la pubblica utilità dell'opera, delle procedure espropriative secondo le specifiche disposizioni del DPR 327/2001 e della L.R. 37/2002;
    - gli oneri delle predette procedure espropriative saranno a carico della quota finanziata dal Comune di Parma, ferma la titolarità (e le conseguenti incombenze e responsabilità di attivazione e gestione procedimentale amministrativa) in capo a ciascuno dei due Comuni coinvolti (Parma e Sorbolo Mezzani) per la parte territoriale dell'iter espropriativo di rispettiva competenza. Parimenti, le aree di sedime rimarranno in capo ai singoli comuni, ciascuno per le parti di propria competenza;
    - la Provincia di Parma si impegna, previa apposita delega, si occuperà delle fasi di affidamento ed esecuzione, mediante la nomina di un responsabile unico di progetto per la fase di affidamento ed esecuzione;
    - la Direzione Lavori sarà assunta, quindi, da tecnico appositamente incaricato dalla Provincia di Parma;
    - parimenti, il collaudo dell'opera sarà affidato ad una terna di collaudatori, nominati, con proprio atto, dalla Provincia di Parma che, recepita l'individuazione del tecnico collaudatore di fiducia, indicato, rispettivamente, dal Comune di Parma e dal Comune di Sorbolo Mezzani, individuerà altresì il proprio tecnico che avrà il ruolo di Presidente;

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

- le eventuali economie di spesa potranno essere utilizzate per completare opere attinenti all'asse stradale in oggetto, non ricomprese nei documenti progettuali, previa approvazione degli organi competenti di tutti e tre gli Enti coinvolti. Le eventuali maggiori spese conseguenti a contenziosi relativi alle procedure espropriative graveranno sull'Ente territorialmente competente. Le eventuali maggiori spese relative ai lavori saranno ripartite, tra i tre Enti coinvolti, in misura corrispondente alla quota di finanziamento da ciascuno assunta per la realizzazione dell'opera oggetto del presente atto. Analogamente, le minori spese non utilizzate per eventuali opere di completamento seguiranno il medesimo criterio di ripartizione.

DATO ATTO che nell'intendimento espresso dal Comune di Parma, dal Comune di Sorbolo Mezzani e dalla Provincia di Parma - nel solco della convergenza di interessi già espressa nel Protocollo d'Intesa sopra citato – di regolamentare più in dettaglio i reciproci rapporti, impegni, oneri e responsabilità in merito alla realizzazione dell'asse viario di collegamento in discussione, è stata portata a compimento l'azione intrapresa mediante la stipula di accordo attuativo;

VISTA la delibera di Giunta Comunale n. 72 del 03/06/2025, con cui è stato approvato lo schema di Accordo ex art. 15 della Legge n. 241/1990 e s.m., tra il Comune di Parma, il Comune di Sorbolo Mezzani e la Provincia di Parma, per la realizzazione del nuovo asse viario di collegamento tra la Sp 72 "Parma - Mezzani" e la SP 62R "della Cisa", avente un importo di complessivi € 5.594.513,57;

VISTO, altresì, l'accordo ex art. 15 L. n. 241/1990 e s.m., sottoscritto definitivamente tra le parti il 01/08/2025, di cui si riportano, di seguito, le previsioni salienti in esso contenute:

- compartecipazione finanziaria alla spesa dei complessivi € 5.594.513,57, da parte del Comune di Parma, del Comune di Sorbolo Mezzani e della Provincia di Parma, secondo la sotto riportata ripartizione:
  - € 4.394.513,57, quale importo imputato in capo al Comune di Parma, di cui:
    a) € 1.944.513,57, quale somma escussa dalla polizza fideiussoria di € 2.000.000,00, prestata con la sopra richiamata convenzione n. 15114/7769, ed al netto del sopra citato importo di € 55.486,43 sostenuto dal soggetto attuatore (€ 2.000.000,00 – € 55.486,43 = € 1.944.513,57). Del suddetto importo di € 1.944.513,57, il Comune di Parma ha peraltro già provveduto ad impegnare, in relazione all'opera in discussione, € 122.746,50, € 5.640,61, € 11.419,20 ed € 138.702,98, rispettivamente con le sopra ricordate determina dirigenziale n. 2184/2021, determina dirigenziale n. 2192/2022, determina dirigenziale n. 305/2023 e determina dirigenziale n. 2497/2024;
    b) € 750.000,00, quale contributo previsto nella predetta convenzione urbanistica n. 50520/16293 del 17/05/2007, versato dai soggetti attuatori ed accertato dal Comune di Parma con la sopra richiamata determina dirigenziale n. 804/2023;
    c) € 500.000,00, quale contributo straordinario di cui all'art. 30 comma 3 lettera f) della L.R. 15/2013, versato dal soggetto attuatore in adempimento alla convenzione, sopra citata, Rep. n. 80497, Racc. n. 35815 del 03/10/2023, ed accertato dal Comune di Parma con la predetta determina dirigenziale n. 2669/2023;
    d) € 700.000,00, quale contributo a valere sulle risorse FSC 2021 - 2027, concesso al Comune di Parma con la sopra citata DGR Emilia-Romagna n. 2081/2024;
    e) € 500.000,00, quale importo da finanziarsi mediante indebitamento;
  - € 900.000,00, quale importo imputato in capo alla Provincia di Parma, previsto sull'annualità 2025 del proprio Bilancio di previsione 2025/2027, approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 55 del 19/12/2024 e sue successive variazioni con particolare riferimento al decreto del Presidente n. 24 del 03/03/2025, avente oggetto il "Riaccertamento ordinario dei residui attivi e passivi esercizio 2024 e conseguenti variazioni di bilancio";
  - € 300.000,00, quale importo imputato in capo al Comune di Sorbolo Mezzani, che, infatti, con delibera di Consiglio n. 18 del 30/04/2025, esecutiva, ad oggetto: "Variazione alla nota di aggiornamento al DUP 2025/2027 ed al bilancio di previsione 2025/2027" ha previsto detto importo sull'annualità 2025 del proprio strumento di programmazione finanziaria;
- titolarità del procedimento, anche in ragione della candidatura presentata ed ottenuta al finanziamento regionale sopra ricordato, in capo al Comune di Parma, cui compete la qualifica

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

di Soggetto Attuatore e la nomina del Responsabile Unico del Progetto *ex* art. 15 D.Lgs.vo n. 36/2023 e s.m. per l'intervento di cui al presente atto;

- affidamento, da parte del Comune di Parma, anche per conto delle altre Parti, di appositi servizi tecnici per l'elaborazione della progettazione, nei livelli di PFTE e PE, secondo i dettami del D.Lgs.vo n. 36/2023 e s.m.;
- compartecipazione delle Parti all'espletamento degli ulteriori servizi tecnici propedeutici alla realizzazione dell'opera:
  - Verifica della Progettazione ex art. 34 All. I.7 D.Lgs.vo n. 36/2023 e s.m.: partecipazione della Provincia di Parma tramite un proprio tecnico;
  - Direzione Lavori: da espletarsi da parte di tecnico individuato dalla Provincia di Parma;
  - Collaudo: da espletarsi tramite una terna di professionisti, individuati dagli Enti coinvolti (uno per ciascuno);
- titolarità, in capo al Comune di Parma ed al Comune di Sorbolo Mezzani, ciascuno per la parte territoriale di rispettiva competenza, della attivazione e gestione dell'iter espropriativo sulle aree interessate dall'intervento;
- facoltà del Comune di Parma di delegare all'espletamento della procedura d'appalto la Provincia di Parma, con predisposizione, da parte di quest'ultima, della documentazione di gara;
- compartecipazione alle eventuali maggiori spese relative ai lavori: Comune di Parma e Comune di Sorbolo Mezzani si faranno carico del maggior onere in misura corrispondente alla quota di finanziamento assunta per la realizzazione dell'opera oggetto del presente atto. Analogamente, in caso di minori spese, le medesime saranno ripartite tra tutti gli Enti che hanno contribuito finanziariamente all'intervento, in misura proporzionale all'onere originariamente sostenuto;

DATO ATTO che:

- l'asse viario oggetto del presente atto risultava già previsto nella precedente strumentazione urbanistica comunale, trovando recepimento negli elaborati cartografici del Piano Strutturale Comunale (PSC) e del Piano Operativo Comunale (POC);
- esso risulta conforme urbanisticamente anche rispetto al vigente piano (il PUG - Piano Urbanistico Generale) approvato ai sensi dell'art. 46 della L.R. 24/2017 con delibera di Consiglio comunale n. 63 del 27 novembre 2024, entrato in vigore il 02/01/2025;
- infatti, l'intervento in parola, ponendosi in sostanziale continuità con gli indirizzi pianificatori previgenti e confermati in quelli attuali, risulta inserito e riconosciuto nelle strategie del PUG, secondo quanto disposto L.R. 24/2017 (art. 25, comma 1 e art. 35, comma 6) e precisato dall'atto di coordinamento tecnico approvato con Delibera di GR n. 1577 del 08/07/2024 circa i contenuti cartografici e normativi del PUG;

CONSIDERATO che è stata condivisa tra le parti l'opzione di dare corso al Procedimento Unico ex art. 53, della L.R. 24/2017, per il quale – vedi comma 2 – "*L'approvazione del progetto* [ora di fattibilità tecnico -economica (PFTE)] *… consente:*

a) di acquisire tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, comunque denominati, necessari per la realizzazione dell'opera o intervento secondo la legislazione vigente;

b) di approvare la localizzazione delle opere e interventi non previsti dal PUG, dall'accordo operativo o dal piano attuativo di iniziativa pubblica, ovvero in variante a tali strumenti o alla pianificazione territoriale vigente;

c) *di conseguire per le opere pubbliche e, nei casi previsti dalla legge, per le opere di pubblica utilità l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera."*;

DATO ATTO, altresì, che il Comune di Parma (ente capofila dell'intervento):

- in data 09/04/2025 ha dato l'avvio del predetto Procedimento Unico, provvedendo a pubblicare sull'Albo Pretorio del Comune di Parma e del Comune di Sorbolo Mezzani e sul BURERT,

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

l'avviso di cui all'art. 53, c. 6, L.R. 24/2017 e indicendo apposita Conferenza di Servizi decisoria, ai sensi degli artt. 14, c. 2, e 14-bis della L. 241/1990 s.m.;

- in data 18/03/2025 ns. prot. n. 4428 ha trasmesso l'intero progetto, tempo per tempo integrato, agli Enti convocati in Conferenza ed ha chiesto loro di rendere le determinazioni di propria competenza riguardanti la decisione oggetto della Conferenza di Servizi in termini di assenso o dissenso, ai sensi dell'art. 14-ter della L. 241/1990 s.m.;
- in data 14/04/2025 con Prot. Gen. n. 104687/2025, giuste le richieste di integrazione documentale/chiarimenti pervenute, ha disposto la sospensione della Conferenza di Servizi, sospensione poi prorogata, su istanza dei progettisti incaricati, con Prot. Gen. n. 137345/2025 e Prot. Gen. n. 174120/2025;
- in data 30/09/2025 con Prot. Gen. n. 279247/2025, attesa la documentazione integrativa depositata, ha chiesto agli Uffici/Enti coinvolti in Conferenza di Servizi di emettere i propri pareri definitivi;
- in data 10/08/2026 con Prot. Gen. n. 240618, attesa l'ulteriore documentazione integrativa depositata, ha chiesto agli Uffici/Enti coinvolti in Conferenza di Servizi di emettere i propri pareri definitivi entro il 31/08/2026;

DATO ATTO, inoltre, che:

- poiché l'opera in oggetto, come sopra anticipato, comporta la necessità di apporre il vincolo preordinato all'esproprio su parte delle aree coinvolte dai lavori, il Comune di Parma ed il Comune di Sorbolo Mezzani, ciascuno per la parte territoriale di rispettiva competenza, hanno altresì provveduto, ai sensi del comma 7 del predetto art. 53 L.R. 24/2017, alle notifiche ai proprietari interessati;
- in esito a quanto da ultimo sopra, sono pervenute alcune osservazioni in merito alle quali si è predisposta apposita relazione di controdeduzione, divenuta parte integrante del PFTE;

CONSIDERATO che l'intervento è di indubbio interesse pubblico di cui all'art. 53, comma 1.lett. a), L.R. n. 24/2017 e s.m., in quanto di importanza strategica per la viabilità provinciale e rappresenta un asse di collegamento diretto tra il casello autostradale e la SP 62R della Cisa in località Bogolese, in modo da alleggerire il traffico che transita nella stessa viabilità verso Parma e dotare la zona industriale di Bogolese di un collegamento diretto con l'autostrada A1;

RITENUTO, pertanto, di esprimere l'assenso alla puntuale localizzazione dell'opera pubblica, già prevista nelle strategie del piano, dando atto che, ai sensi del citato art. 53, comma 2, l'approvazione del progetto – da effettuarsi con successivo atto di giunta, come previsto dalle specifiche norme in materia di opere pubbliche – comporterà l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio necessario alla realizzazione dell'opera stessa e la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza della medesima;

VISTI gli elaborati urbanistici, allegati quali parte integrante e sostanziale al presente atto, e precisamente:

- 1 – Inquadramento territoriale;
- 2 – Relazione di compatibilità urbanistica;
- 3a) – ValSAT – Rapporto Ambientale;
- 3b) – ValSAT – Sintesi non tecnica;

VISTO, altresì, il Decreto Presidenziale n. 167 del 16/10/2026 pervenuto in pari data al prot. n. 20492 con cui la Provincia di Parma ha espresso parere motivato favorevole alla realizzazione dell'intervento per la parte ricadente nel Comune di Sorbolo Mezzani nel rispetto delle prescrizioni indicate in sede di Conferenza di Servizi, sulla base della ValSAT redatta dall'arch. Marta De Vecchi appositamente incaricata dall'ente, giusta determinazione n. 1093 del 14/10/2026;

VISTI, inoltre:
- il TUEL;
- il D.Lgs.vo 14 marzo 2013, n. 33 e s.m. recante il riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni;

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

DATO ATTO che sulla proposta della presente deliberazione è stato espresso il parere favorevole del Responsabile del Servizio Assetto ed Uso del Territorio – Sviluppo Economico, in ordine alla regolarità tecnica, ai sensi dell'art. 49.1 del D.Lgs.vo n. 267/00 e s.m., da ultimo modificato dall'art. 3.1, lett. b), del D.L. n. 174/2012;

DATO ATTO, infine, che si prescinde dall'acquisizione del parere di regolarità contabile, in quanto il presente atto non comporta riflessi diretti e/o indiretti sulla situazione economico - finanziaria o sul patrimonio dell'Ente;

UDITO l'intervento introduttivo reso dal Sindaco-Presidente, come da verbale di seduta;

UDITI gli interventi dei vari Consiglieri Comunali che hanno preso parte al dibattito, e precisamente: Soncini, Sindaco-Presidente, Comelli, Gennari, ancora Sindaco-Presidente, di nuovo Comelli, ancora Sindaco-Presidente, di nuovo Gennari, ancora Sindaco-Presidente, di nuovo Gennari, ancora Sindaco-Presidente, Albiero, di nuovo Sindaco-Presidente, ancora Albiero, di nuovo Sindaco-Presidente, ancora Albiero, infine di nuovo Sindaco-Presidente, riportati nel verbale di seduta;

Alle ore 21:16, nel corso della trattazione, si collega il Cons. Sofia Lanfredi.

- Consiglieri presenti n. 16 (sedici) -

CON VOTI:
Favorevoli: n. 14 (quattordici);
Astenuti: n. 2 (due) (Gennari, Albiero);
Contrari: nessuno,

resi in forma palese ai sensi di legge da n. 16 (sedici) Consiglieri presenti e n. 14 (quattordici) Consiglieri votanti,

D E L I B E R A

1) DI DICHIARARE, per tutto quanto esposto in premessa narrativa, la sussistenza di prioritario interesse pubblico alla realizzazione del nuovo asse viario di collegamento tra la SP72 Parma-Mezzani e la SP62R della Cisa (Prolungamento di via Franklin del Comune di Parma);

2) DI ESPRIMERE l'assenso alla puntuale localizzazione dell'opera pubblica nel territorio comunale, approvando i seguenti elaborati:
- 1 – Inquadramento territoriale;
- 2 – Relazione di compatibilità urbanistica;
- 3a) – ValSAT – Rapporto Ambientale;
- 3b) – ValSAT – Sintesi non tecnica,

allegati al presente atto per costituirne parte integrante e sostanziale;

3) DI DARE ATTO che:
- con Decreto Presidenziale n. 167 del 16/10/2026, la Provincia di Parma ha espresso parere favorevole alla variante agli strumenti urbanistici e in merito alla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (ValSAT) per la realizzazione dell'intervento;
- l'approvazione del Progetto dell'opera in argomento comporta la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza della stessa;

4) DI DARE ATTO, altresì, che l'approvazione del progetto – da effettuarsi con successivo atto di giunta, come previsto dalle specifiche norme in materia di opere pubbliche – comporterà l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio necessario alla realizzazione dell'opera stessa e la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza della medesima.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Successivamente,

IL CONSIGLIO COMUNALE

RAVVISATA l'urgenza di dare corso celermente alla prosecuzione dell'iter per la realizzazione dell'opera, con separata votazione,

- Consiglieri presenti n. 16 (sedici) -

CON VOTI:
Favorevoli: n. 14 (quattordici);
Astenuti: n. 2 (due) (Gennari, Albiero);
Contrari: nessuno,

resi in forma palese ai sensi di legge da n. 16 (sedici) Consiglieri presenti e n. 14 (quattordici) Consiglieri votanti,

DELIBERA

DI DICHIARARE il presente atto immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134 - 4° comma del D.Lgs.vo 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Il presente verbale viene letto, confermato e sottoscritto.

Il Sindaco	Il Vice Segretario
Nicola Cesari	Dott. Francesco Bubbico

Il presente documento è stato redatto e sottoscritto in forma digitale secondo le modalità previste dal D.Lgs.vo 7 marzo 2005 n. 82 e s.m.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Comune di Sorbolo Mezzani

Piazza Libertà, 1 – 43058 Sorbolo Mezzani (PR)
C.F./P.IVA: 02888920341

PROPOSTA DI CONSIGLIO N. 46 DEL 19/10/2026

OGGETTO: PROCEDIMENTO UNICO, AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 1, LETTERA A), DELLA L.R. N. 24/2017 E S.M., PER LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO TRA LA SP72 PARMA - MEZZANI E LA SP62R DELLA CISA (PROLUNGAMENTO DI VIA FRANKLIN DEL COMUNE DI PARMA). DICHIARAZIONE DI INTERESSE PUBBLICO DELL'OPERA ED ESPRESSIONE ASSENSO ALLA SUA PUNTUALE LOCALIZZAZIONE NEL TERRITORIO COMUNALE.

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA

(Art. 49 del TUEL)

Il Servizio Assetto ed Uso del Territorio - Sviluppo Economico, ai sensi dell'art. 49 del TUEL, esprime **parere Favorevole** di regolarità tecnica attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa.

Sorbolo Mezzani, 19/10/2026

Il Responsabile del Servizio

VALTER BERTOZZI

Il presente documento è stato redatto e sottoscritto in forma digitale secondo le modalità previste dal D.Lgs.vo 7 marzo 2005 n. 82 e s.m.

.

Eventuali Note:

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da VALTER BERTOZZI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Comune di Sorbolo Mezzani

Piazza Libertà, 1 – 43058 Sorbolo Mezzani (PR)
C.F./P.IVA: 02888920341

PROPOSTA DI CONSIGLIO N. 46 DEL 19/10/2026

OGGETTO: PROCEDIMENTO UNICO, AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 1, LETTERA A), DELLA L.R. N. 24/2017 E S.M., PER LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO TRA LA SP72 PARMA - MEZZANI E LA SP62R DELLA CISA (PROLUNGAMENTO DI VIA FRANKLIN DEL COMUNE DI PARMA). DICHIARAZIONE DI INTERESSE PUBBLICO DELL'OPERA ED ESPRESSIONE ASSENSO ALLA SUA PUNTUALE LOCALIZZAZIONE NEL TERRITORIO COMUNALE.

PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE

(Art. 49 del TUEL)

Il Responsabile del Servizio Economico Finanziario, ai sensi dell'art. 49 del TUEL, esprime **nessun parere**.

Sorbolo Mezzani, lì 20/10/2026

Il Responsabile del Servizio

Kieda Xhindoli

Il presente documento è stato redatto e sottoscritto in forma digitale secondo le modalità previste dal D.Lgs.vo 7 marzo 2005 n. 82 e s.m.

.

Eventuali Note:

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da Kieda Xhindoli e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Comune di Sorbolo Mezzani

Piazza Libertà, 1 – 43058 Sorbolo Mezzani (PR) C.F./P.IVA: 02888920341

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Si certifica che la Deliberazione di Consiglio n. 46 del 21/10/2026, avente ad oggetto:

PROCEDIMENTO UNICO, AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 1, LETTERA A), DELLA L.R. N. 24/2017 E S.M., PER LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO TRA LA SP72 PARMA - MEZZANI E LA SP62R DELLA CISA (PROLUNGAMENTO DI VIA FRANKLIN DEL COMUNE DI PARMA). DICHIARAZIONE DI INTERESSE PUBBLICO DELL'OPERA ED ESPRESSIONE ASSENSO ALLA SUA PUNTUALE LOCALIZZAZIONE NEL TERRITORIO COMUNALE.

è pubblicata all'albo pretorio di questo Ente per quindici giorni consecutivi dal 22/10/2026 al 06/11/2026 ai sensi dell'art. 124 comma I, del TUEL e dell'art. 32, comma 1, Legge 18.06.2009, n. 69 e s.m.

Sorbolo Mezzani, 22/10/2026

Il Responsabile della Pubblicazione

RAFFAELA d'ANGELO

Il presente documento è stato redatto e sottoscritto in forma digitale secondo le modalità previste dal D.Lgs.vo 7 marzo 2005 n. 82 e s.m

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da RAFFAELA d'ANGELO e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

NUOVO ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO TRA LA SP72 PARMA-MEZZANI E LA SP62R DELLA CISA (PROLUNGAMENTO DI VIA FRANKLIN DEL COMUNE DI PARMA) NEL TRATTO RICADENTE NEL TERRITORIO COMUNALE DI SORBOLO MEZZANI.

LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA NEL PIANO URBANISTICO GENERALE DEL COMUNE DI SORBOLO MEZZANI (Art. 53 L.R. 24/2017)

3b) VALSAT – SINTESI NON TECNICA

Arch. Marta De Vecchi

Pianificazione del Territorio e dell'Ambiente

Strada Farini 29, 43121 Parma

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

INDICE

1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE E METODOLOGICHE 3
1.1. CONTENUTI E FINALITÀ DELLA SINTESI NON TECNICA 5
2. IL PROGETTO E GLI OBIETTIVI DELL'INTERVENTO 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 SOSTENIBILITA' DALLA VARIANTE 24
7. ESITI DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI E RECEPIMENTO DELLE INDICAZIONI DEGLI ENTI 28
7.1. Inquadramento e svolgimento del procedimento 28
7.2. Sintesi delle richieste e recepimento nel progetto 28
7.3. Valutazione ai fini della sostenibilità ambientale 32
8. COERENZA INTERNA DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ 33
8.1. Criteri e metodologia di valutazione 33
8.2. Interpretazione della matrice 34
8.3. Valutazione complessiva di coerenza 35
9. VALUTAZIONE COMPLESSIVA DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE 37
10. MONIOTORAGGIO DEGLI EFFETTI DELL'INTERVENTO 39

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE E METODOLOGICHE

La presente Sintesi non Tecnica è correlata al Rapporto Ambientale riferito al progetto di fattibilità tecnico-economica relativo alla realizzazione di un collegamento viario tra la S.P. 72 Parma – Mezzani (via Burla) e la S.P. 62R della Cisa (via Mantova), previsto nell'ambito dell'Accordo Territoriale stipulato tra le Amministrazioni Comunali di Parma e Sorbolo Mezzani e l'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 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 Mezzani e gli insediamenti produttivi dei comparti S.P.I.P., rendendo più immediato l'accesso al casello autostradale della A1.

Per il tratto ricadente nel territorio comunale di Sorbolo Mezzani, l'asse infrastrutturale risulta già individuato dal PUG vigente nell'ambito della Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale – Sistema Insediativo, tra le "Previsioni infrastrutturali territoriali", riferite alle opere viabilistiche di rango territoriale previste all'interno del territorio comunale.

La relativa Valsat ha già considerato, alla scala della pianificazione, gli effetti connessi alla realizzazione della nuova infrastruttura, individuando in particolare nel consumo di suolo agricolo uno dei principali effetti potenzialmente negativi e richiamando la necessità di prevedere adeguate misure di mitigazione, compensazione e riequilibrio ambientale.

Il presente documento sviluppa pertanto, alla scala progettuale, la valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale dell'intervento, approfondendo gli effetti specifici derivanti dalla sua realizzazione e verificandone la coerenza con il quadro pianificatorio vigente e con le condizioni di sostenibilità già individuate dalla Valsat del PUG.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Individuazione dell'area di progetto su CTR



Individuazione dell'area di progetto su ortofoto

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

1.1. CONTENUTI E FINALITÀ DELLA SINTESI NON TECNICA

L'intervento riguarda il prolungamento di via Franklin, infrastruttura già prevista dal PUG vigente del Comune di Sorbolo Mezzani e individuata, nell'ambito della Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale – Sistema Insediativo, tra le "Previsioni infrastrutturali territoriali".

La previsione dell'infrastruttura è stata inoltre considerata nell'ambito della Valsat del PUG, che ha valutato gli effetti delle strategie e delle azioni di Piano e, con specifico riferimento all'utilizzo di nuovo suolo, ha individuato nella nuova strada di progetto una delle principali previsioni comportanti consumo di suolo, associandovi la necessità di adeguate misure di mitigazione e compensazione ambientale.

In tale quadro, il presente Rapporto Ambientale non introduce una nuova previsione infrastrutturale rispetto al PUG vigente, ma assume la funzione di approfondire, alla scala progettuale, gli effetti ambientali e territoriali connessi alla realizzazione dell'intervento, verificandone la coerenza con gli obiettivi e le strategie del Piano e con le condizioni di sostenibilità definite dalla relativa Valsat.

La presente Sintesi non tecnica ha lo scopo di illustrare in forma sintetica e con un linguaggio accessibile anche ai non addetti ai lavori i principali contenuti e gli esiti del Rapporto Ambientale, consentendo una lettura immediata delle caratteristiche dell'intervento, dei suoi potenziali effetti e delle condizioni individuate per garantirne la sostenibilità ambientale e territoriale.

In particolare, la Sintesi non tecnica restituisce:

- le principali caratteristiche e finalità dell'intervento;
- il rapporto dell'opera con il quadro pianificatorio e programmatico vigente;
- gli elementi più significativi del contesto ambientale e territoriale interessato;
- i principali effetti positivi e negativi derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura;
- le misure di mitigazione e inserimento ambientale e paesaggistico previste dal progetto, anche in recepimento delle indicazioni emerse in Conferenza dei Servizi;
- gli esiti della valutazione complessiva di sostenibilità e gli elementi previsti per il monitoraggio degli effetti dell'intervento.

La Sintesi non tecnica assume pertanto come riferimento le analisi e le valutazioni sviluppate nel Rapporto Ambientale, restituendone gli aspetti essenziali senza duplicarne gli approfondimenti specialistici, al fine di favorire la comprensione degli effetti dell'intervento e delle condizioni che ne accompagnano l'attuazione.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

2. IL PROGETTO E GLI OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

La puntuale descrizione dell'intervento è riportata negli elaborati del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, cui si rimanda per gli approfondimenti tecnici di dettaglio.

L'intervento riguarda il prolungamento di via Franklin e la realizzazione di un collegamento viario tra la S.P. 72 Parma–Mezzani (via Burla) e la S.P. 62R della Cisa (via Mantova), sviluppato nei territori comunali di Parma e Sorbolo Mezzani.

La presente valutazione è riferita alla porzione dell'infrastruttura ricadente nel territorio del Comune di Sorbolo Mezzani, pur considerando l'intervento nella sua unitarietà funzionale e territoriale ai fini della valutazione dei relativi effetti ambientali.

L'infrastruttura svolge una funzione di collegamento tra gli assi viari esistenti e gli ambiti produttivi localizzati nel quadrante nord-orientale dell'area parmense e nel territorio di Sorbolo Mezzani, contribuendo alla razionalizzazione dei flussi di traffico, con particolare riferimento al traffico pesante, e al miglioramento dell'accessibilità alle aree produttive e logistiche.

2.1. DESCRIZIONE DI SINTESI DELL'INTERVENTO PREVISTO

L'intervento in esame costituisce parte del più ampio progetto di prolungamento di via Franklin, finalizzato alla realizzazione di un collegamento viario tra la S.P. 72 Parma–Mezzani (via Burla) e la S.P. 62R della Cisa (via Mantova). L'intero asse viario si sviluppa per una lunghezza di circa 2.800 m; il tratto ovest, a partire da via Franklin, ricade per circa 1.380 m nel territorio comunale di Parma, mentre la restante porzione si sviluppa verso est nel territorio del Comune di Sorbolo Mezzani.

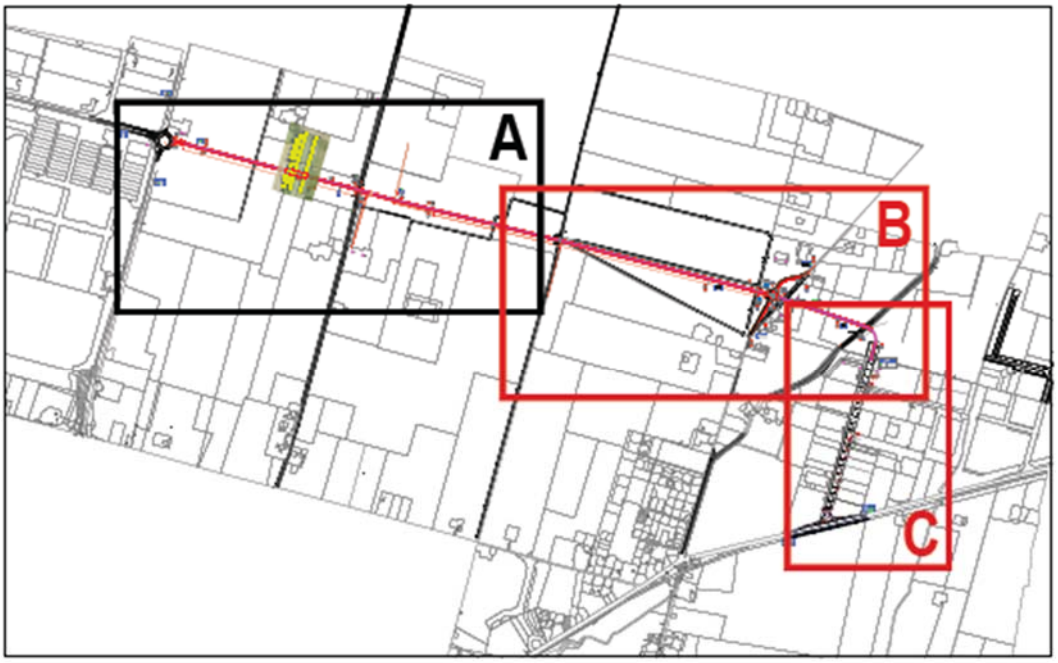


Inquadramento generale – stralcio Elaborato E.00

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 poderale, canali di scolo, filari e infrastrutture tecnologiche. La Relazione paesaggistica evidenzia in particolare l'elevato livello di conservazione della matrice centuriata e dei relativi elementi lineari.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Nel territorio di Sorbolo Mezzani il tracciato prosegue in direzione est verso la località Chiozzola, attraversando la viabilità locale e il reticolo idraulico, fino all'attraversamento del Canale Naviglia e alla connessione con il sistema viabilistico a servizio degli ambiti produttivi, per proseguire quindi verso la S.P. 62R della Cisa.



inquadramento generale

Caratteristiche dimensionali e funzionali

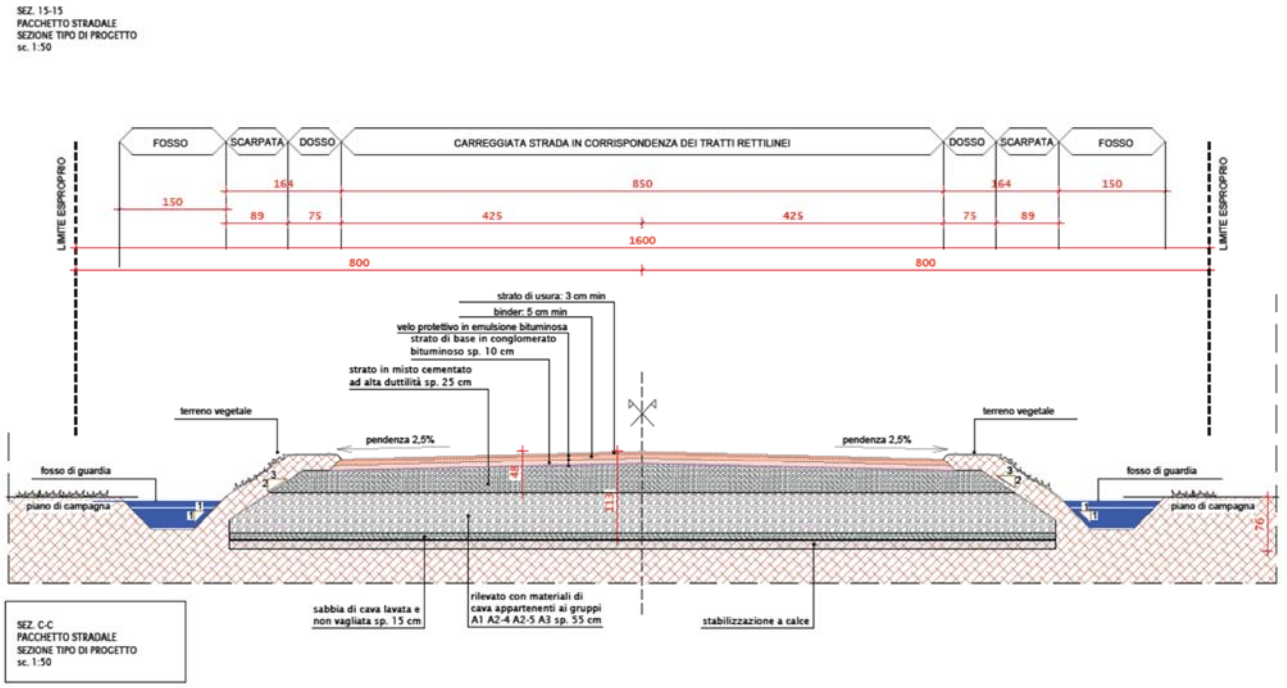
L'asse principale è configurato come strada a carreggiata unica a doppio senso di marcia, con due corsie, dimensionata per garantire la funzionalità dell'infrastruttura anche in relazione al transito di mezzi pesanti.

Le principali caratteristiche tecniche possono essere così sintetizzate:

- carreggiata con due corsie di marcia (una per senso di marcia);
- presenza di banchine laterali e spazi di pertinenza funzionali alla sicurezza stradale e alla gestione delle acque;
- andamento plano-altimetrico definito in relazione alla morfologia sostanzialmente pianeggiante del territorio e alle interferenze con la viabilità, il reticolo idraulico e le reti tecnologiche;
- raccordi e opere funzionali al mantenimento dell'accessibilità alla viabilità locale e ai fondi agricoli.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Sezione stradali tipo– stralcio Elaborato E.05

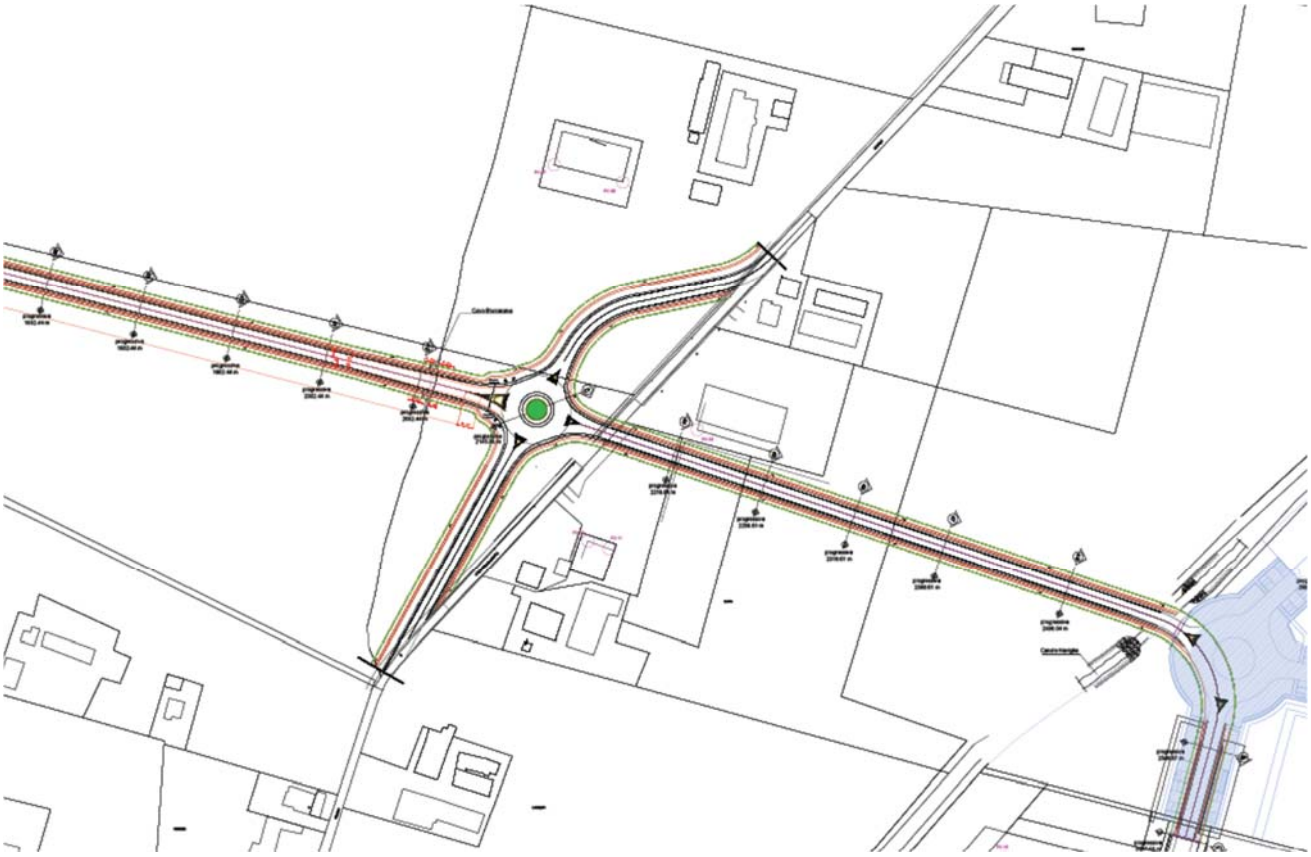
Intersezioni e accessibilità

Nel tratto ricadente nel Comune di Sorbolo Mezzani la nuova infrastruttura si relaziona con la viabilità locale e con il sistema viabilistico a servizio degli insediamenti produttivi di Chiozzola.

Il progetto interessa, in particolare, la viabilità in corrispondenza di Strada della Fine e della viabilità comunale di Chiozzola, per poi attraversare il Canale Naviglia e raccordarsi alla rotatoria già autorizzata nell'ambito della lottizzazione APEA APS1. Da tale sistema di connessione il collegamento prosegue verso est fino alla S.P. 62R della Cisa.

La configurazione prevista è finalizzata a garantire la continuità dell'asse est-ovest, migliorando l'accessibilità agli ambiti produttivi e contribuendo alla razionalizzazione dei flussi veicolari, con particolare riferimento al traffico pesante.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



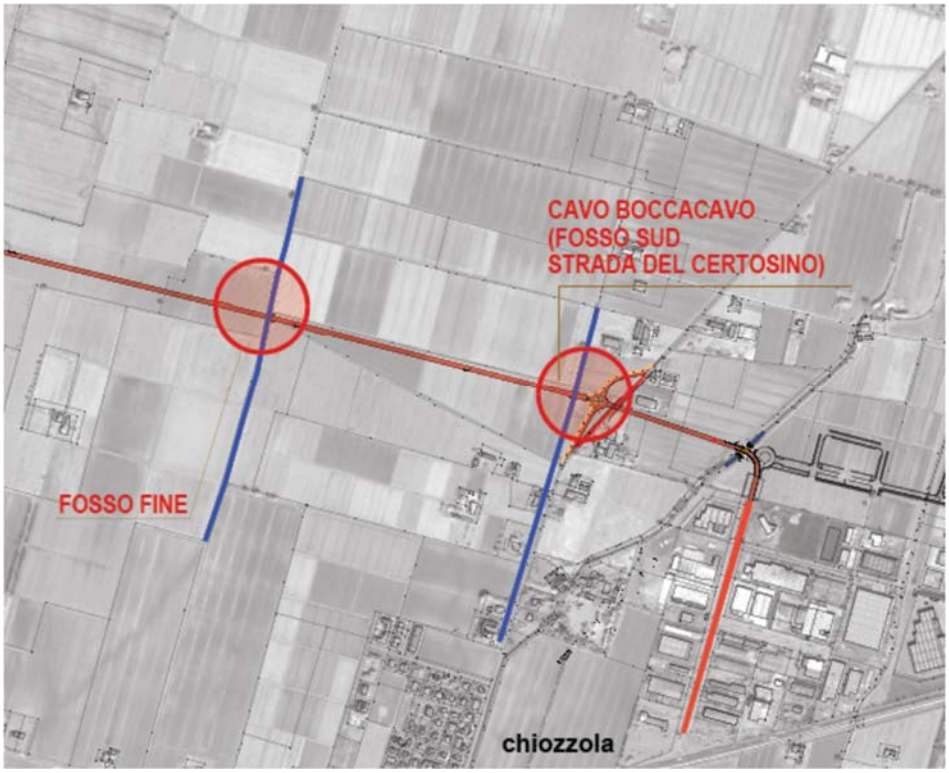
Planimetrie tracciato B – stralcio Elaborato E.02a

Gestione delle interferenze

L'infrastruttura interagisce con un sistema territoriale caratterizzato dalla presenza di un articolato reticolo idraulico, della viabilità rurale e di reti e infrastrutture tecnologiche, rispetto alle quali il progetto individua specifiche modalità di attraversamento e risoluzione delle interferenze.

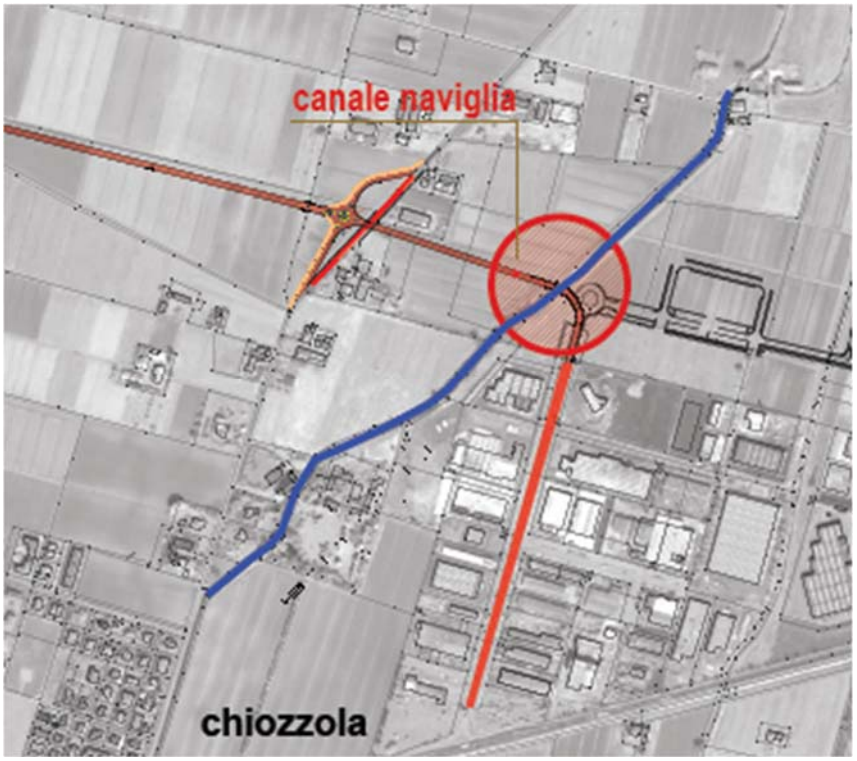
Con riferimento al reticolo idraulico, il progetto prevede specifiche opere di attraversamento in corrispondenza dei corsi d'acqua e dei canali interferiti, tra cui il Fosso della Fine, il Cavo Boccacava e il Canale Naviglia, garantendo il mantenimento della continuità e della funzionalità idraulica.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Attraversamento canali – stralcio Elaborato E.14

Particolare rilevanza assume l'attraversamento del Canale Naviglia, corso d'acqua sottoposto a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c), del D.Lgs. 42/2004, con relativa fascia di tutela di 150 m.



Attraversamento canale Naviglia – stralcio Elaborato E.13

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Sono inoltre previste:

- la continuità e, ove necessario, la riorganizzazione degli accessi alla viabilità rurale e ai fondi agricoli;
- la verifica e risoluzione delle interferenze con sottoservizi e reti tecnologiche esistenti;
- le opere necessarie alla raccolta e allo smaltimento delle acque meteoriche;
- le opere e i dispositivi necessari alla sicurezza della circolazione.

Interventi di mitigazione ambientale e inserimento paesaggistico

La realizzazione del prolungamento di via Franklin avviene in un contesto agricolo caratterizzato da una significativa riconoscibilità paesaggistica legata alla permanenza della matrice centuriata e alla presenza di elementi lineari quali filari, canali, fossi e viabilità rurale, come ampiamente illustrato nella Relazione paesaggistica allegata al procedimento.

La Relazione paesaggistica evidenzia infatti come il territorio interessato conservi un elevato livello di leggibilità dell'organizzazione storica della centuriazione, riconoscibile negli allineamenti viari, nel reticolo idraulico, nella suddivisione dei campi e nella presenza di filari.



***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*

Stralcio Elaborato B.08

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;

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

- salvaguardare, per quanto possibile, la continuità degli elementi caratterizzanti la struttura storica e ambientale del territorio;

- contribuire al miglioramento della qualità ambientale complessiva.

Le principali azioni previste riguardano la realizzazione di sistemazioni vegetazionali lungo il tracciato, mediante l'impiego di specie coerenti con il contesto locale, nonché il mantenimento e, ove possibile, la valorizzazione degli elementi vegetazionali esistenti. La definizione degli interventi tiene conto delle condizioni di fattibilità connesse alla presenza delle infrastrutture e dei sottoservizi esistenti, nonché delle esigenze di sicurezza e visibilità della circolazione stradale.

La relazione paesaggistica, infatti, attribuisce particolare valore proprio ai filari lungo fossi e rogge e alla vegetazione connessa al sistema dei canali; gli indirizzi richiamati prevedono la salvaguardia e il potenziamento di tali elementi e della trama interpoderale.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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, perseguendo al contempo obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale connessi alla razionalizzazione dei flussi di traffico e al corretto inserimento dell'infrastruttura nel contesto attraversato.

In particolare, il progetto persegue i seguenti obiettivi:

1. Miglioramento della funzionalità della rete viaria e razionalizzazione dei flussi veicolari, con particolare riferimento al traffico pesante, attraverso la riduzione delle criticità e delle interferenze con la viabilità locale e gli insediamenti interessati;

2. Incremento della sicurezza stradale, mediante la razionalizzazione delle intersezioni e la riduzione dei punti di conflitto;

3. Miglioramento dell'accessibilità alle aree produttive e logistiche, attraverso il rafforzamento delle connessioni tra la viabilità principale e gli ambiti produttivi interessati;

4. Contenimento degli effetti ambientali e territoriali connessi alla realizzazione della nuova infrastruttura, con particolare attenzione al consumo di suolo agricolo, alla continuità e funzionalità del reticolo idraulico, alla salvaguardia degli elementi della struttura centuriata e al corretto inserimento paesaggistico dell'opera.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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) della Provincia di Parma;
- Piano Urbanistico Generale (PUG) del Comune di Sorbolo Mezzani e relativa Valsat.

L'analisi del quadro programmatico e pianificatorio consente di ricostruire le relazioni tra l'opera in progetto e gli obiettivi e le previsioni degli strumenti sovraordinati e comunali, verificando in particolare la coerenza della soluzione progettuale con il sistema infrastrutturale e territoriale delineato dalla pianificazione vigente.

Si è operata pertanto una valutazione di coerenza tra gli obiettivi dell'intervento rispetto agli obiettivi definiti dagli strumenti di programmazioni e pianificazione territoriale provinciale e comunale di cui sopra.

La valutazione è condotta mettendo in relazione gli obiettivi dell'intervento con gli obiettivi di coerenza esterna selezionati, 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 dell'intervento			
Obiettivi di coerenza	**1**	**2**	**3**	**4**
Costruire l'identità della comunità nella dimensione provinciale				
Favorire la vocazione agroalimentare				
Perseguire obiettivi di sviluppo sostenibile				
Potenziare il sistema dei parchi e realizzare la rete ecologica				
Rafforzare l'armatura dei centri urbani e della rete dei servizi				
Attivare iniziative per lo sviluppo delle aree marginali				
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				

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

OBIETTIVI DI COERENZA PUG Comune di Sorbolo Mezzani				
	Obiettivi dell'intervento			
Obiettivi di coerenza	**1**	**2**	**3**	**4**
***OG_23** – Gerarchizzazione degli assi urbani rispetto alla matrice e alla funzionalità*				
***OG_24** – Riduzione del traffico pesante di attraversamento nei centri abitati*				
***OG_25** – Consolidare e sviluppare le filiere produttive e commerciali locali e la loro sostenibilità energetica e ambientale*				
***OG_29** – Arrestare il consumo di nuovo suolo e incentivare la riqualificazione/rigenerazione della città esistente*				
***OG_30** – Potenziare la rete degli spazi aperti e la loro qualificazione ecologica e paesaggistica come componente qualificante e strutturante del sistema delle infrastrutture verdi e blu e della loro dimensione ambientale e culturale*				

Verifica di coerenza con il PUMS del Comune di Parma

Per quanto riguarda il PUMS 2025-2035 del Comune di Parma, assunto quale riferimento complementare per l'inquadramento sovracomunale del sistema della mobilità, non si ritiene necessario sviluppare un'ulteriore matrice di coerenza, in quanto il Piano considera espressamente il collegamento infrastrutturale oggetto della presente valutazione nell'ambito dello Scenario di Riferimento (SR), tra gli interventi della rete viaria ricompresi nel C01 – Nuove connessioni stradali.

L'intervento risulta pertanto già assunto nel quadro programmatico della mobilità del Comune di Parma, in ragione della propria funzione di connessione sovracomunale tra la S.P. 72 Parma-Mezzani, il sistema produttivo SPIP, l'ambito produttivo di Bogolese-Chiozzola e la S.P. 62R della Cisa.

Valutazione complessiva della coerenza esterna

Dall'analisi condotta emerge una generale coerenza degli obiettivi dell'intervento con gli obiettivi della pianificazione territoriale e urbanistica considerata, in particolare per quanto riguarda il miglioramento dell'accessibilità territoriale, la gerarchizzazione e la funzionalità della rete viaria, la riduzione delle interferenze determinate dal traffico pesante e il miglioramento dell'accessibilità agli ambiti produttivi.

Le matrici evidenziano tuttavia anche alcune potenziali interazioni negative, riconducibili principalmente agli effetti derivanti dalla realizzazione fisica della nuova infrastruttura. Tali effetti riguardano in particolare il consumo di suolo agricolo, la possibile frammentazione degli spazi aperti e della rete ecologica e le interferenze con gli elementi che caratterizzano la struttura paesaggistica e storico-testimoniale del territorio, con particolare riferimento alla matrice centuriata.

Tali elementi di attenzione risultano peraltro già riconosciuti dalla Valsat del PUG di Sorbolo Mezzani, che, con riferimento alla nuova infrastruttura viaria prevista dal Piano, individua tra i potenziali effetti il consumo di suolo agricolo e l'incremento della frammentazione del paesaggio, con possibili ripercussioni sulla continuità ecologica e sulla mobilità della fauna, richiamando conseguentemente la necessità di prevedere adeguate misure di mitigazione e compensazione.

In questo quadro assume particolare rilievo l'obiettivo 4 dell'intervento, specificamente rivolto al contenimento degli effetti ambientali e territoriali connessi alla realizzazione dell'infrastruttura, con particolare attenzione al consumo di suolo agricolo, alla continuità e funzionalità del reticolo idraulico, alla salvaguardia degli elementi

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
Documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs.vo 82/2005 s.m.i. e norme collegate, la sostituzione a mezzo stampa, ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs.vo 39/1993.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

della struttura centuriata e al corretto inserimento paesaggistico dell'opera. La presenza di tale obiettivo consente di ricondurre gli elementi di potenziale conflitto evidenziati nelle matrici all'interno di un quadro progettuale che ne assume esplicitamente la necessità di mitigazione e gestione.

Nel complesso, **l'analisi evidenzia pertanto come l'intervento si inserisca coerentemente nel quadro strategico e infrastrutturale delineato dagli strumenti di pianificazione considerati, pur in presenza di specifici elementi di attenzione ambientale e territoriale connessi alla realizzazione della nuova infrastruttura. Il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità risulta pertanto strettamente connesso alla corretta definizione e attuazione delle misure di mitigazione, compensazione e inserimento ambientale e paesaggistico dell'opera, i cui effetti e le relative misure sono approfonditi nei successivi capitoli del presente documento.**

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 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.

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

- VIN_T_B1.5 – Tutele e vincoli di natura paesaggistico – ambientale;
- VIN_T_B2.5 – Tutela e vincoli storico – culturali, archeologici e relativi alla sicurezza e vulnerabilità del territorio
- VIN_R_B1 - Scheda dei Vincoli;

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

La verifica sviluppata evidenzia come il tracciato interessi un contesto caratterizzato dalla presenza di differenti elementi di tutela e condizioni di vulnerabilità territoriale, riconducibili principalmente alle componenti storico-testimoniali e paesaggistico-ambientali, al sistema infrastrutturale e tecnologico e alle condizioni di pericolosità idraulica.

La valutazione delle interferenze deve essere rapportata anche alla diversa natura delle opere previste lungo il tracciato. L'intervento comprende infatti tratti di nuova realizzazione, caratterizzati da nuova occupazione di suolo, e porzioni che interessano viabilità esistente o già prevista/autorizzata nell'ambito del sistema infrastrutturale a servizio delle aree produttive di Chiozzola. Per queste ultime, l'incidenza rispetto ai vincoli deve essere valutata in relazione alla natura e all'entità delle opere effettivamente previste e non risulta pertanto direttamente assimilabile a quella determinata dai tratti di nuova infrastrutturazione.

Con riferimento alle tutele storico-testimoniali, il tracciato interessa elementi riconducibili alla centuriazione storica, individuati dal PUG sia come *Zone di tutela di elementi della centuriazione* sia come *Zone di tutela della struttura centuriata*. Tali interferenze assumono particolare rilievo in considerazione dell'elevata leggibilità che la matrice centuriata conserva nel territorio attraversato, riconoscibile nell'orientamento della viabilità rurale, del reticolo idraulico, della struttura fondiaria e degli elementi vegetazionali lineari. La progettazione dell'infrastruttura deve pertanto perseguire, per quanto possibile, la conservazione della leggibilità di tale struttura e la salvaguardia degli elementi che ne costituiscono testimonianza.

Per quanto riguarda le tutele paesaggistico-ambientali, la cartografia del PUG evidenzia interferenze con i dossi meritevoli di tutela e con il sistema dei corsi d'acqua tutelati, comprendente sia i corsi d'acqua pubblici e le relative fasce di tutela paesaggistica di 150 m ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c), del D.Lgs. 42/2004, sia gli ulteriori corsi d'acqua individuati dalla pianificazione territoriale. Il tracciato interessa inoltre, in misura molto limitata e in corrispondenza dell'attraversamento del Canale Naviglia, un'area individuata dalla Tavola dei Vincoli quale sistema forestale e boschivo. L'interferenza risulta pertanto localizzata e strettamente connessa alla realizzazione dell'opera di attraversamento del corso d'acqua e delle relative sistemazioni.

Particolare rilevanza assume, nel complesso, l'attraversamento del Canale Naviglia, per il quale il progetto prevede specifiche opere finalizzate a garantire la continuità e la funzionalità idraulica del corso d'acqua. Le interferenze con tali elementi richiedono il rispetto delle specifiche disposizioni di tutela e delle condizioni definite dagli Enti competenti, nonché l'attuazione delle misure di inserimento e mitigazione previste dalla Relazione paesaggistica.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

La cartografia evidenzia inoltre interferenze con alcuni elementi appartenenti al sistema delle dotazioni territoriali, delle infrastrutture e dei relativi rispetti, tra cui le fasce di rispetto della viabilità, le zone di protezione dall'inquinamento luminoso e le fasce connesse alle infrastrutture elettriche, comprese le DPA degli elettrodotti, le linee elettriche di media tensione e le cabine di trasformazione. Tali interferenze non determinano di per sé condizioni di incompatibilità dell'opera, ma richiedono il rispetto delle specifiche discipline di settore e, ove necessario, la verifica delle distanze e delle condizioni di sicurezza applicabili alle singole infrastrutture interferite.

Con riferimento alle condizioni di pericolosità idraulica, le Tavole dei Vincoli del PUG individuano nell'ambito interessato dal progetto aree riferite al Reticolo Secondario di Pianura (RSP) classificate a pericolosità P2 – alluvioni poco frequenti e P3 – alluvioni frequenti. Tale quadro è stato ulteriormente approfondito nel precedente capitolo 4.2 attraverso il confronto con le nuove Mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni relative al terzo ciclo di pianificazione del PGRA, che introducono un quadro aggiornato degli scenari di allagamento interessanti l'area.

La presenza di condizioni di pericolosità idraulica richiede che la progettazione assicuri la compatibilità dell'infrastruttura con gli scenari individuati, il mantenimento della funzionalità del reticolo idraulico interferito e l'assenza di aggravio delle condizioni di rischio nelle aree circostanti. Tali aspetti sono oggetto degli approfondimenti idrologico-idraulici specialistici allegati al Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e delle specifiche soluzioni progettuali previste per gli attraversamenti e per la gestione delle acque meteoriche.

Nel complesso, la verifica non evidenzia elementi tali da determinare, in via generale, l'incompatibilità dell'intervento con il sistema dei vincoli, fermo restando il rispetto delle specifiche disposizioni associate alle singole tutele, l'acquisizione delle autorizzazioni e dei pareri previsti dalla normativa di settore e il recepimento delle eventuali prescrizioni formulate dagli Enti competenti.

La **compatibilità dell'opera con il sistema vincolistico risulta pertanto subordinata al rispetto delle condizioni sopra richiamate e all'attuazione delle soluzioni progettuali e delle misure di mitigazione individuate** per garantire il corretto inserimento paesaggistico e ambientale dell'infrastruttura, la tutela degli elementi della struttura centuriata e il mantenimento delle condizioni di sicurezza e funzionalità idraulica.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

5. QUADRO CONOSCITIVO DIAGNOSTICO

L'ambito oggetto della presente valutazione interessa il settore sud-occidentale del territorio comunale di Sorbolo Mezzani, in prossimità del confine con il Comune di Parma, e si inserisce in un contesto territoriale caratterizzato dalla compresenza di aree agricole, insediamenti produttivi e infrastrutture viarie di rango locale e sovracomunale.

Il territorio interessato assume una particolare rilevanza sotto il profilo delle relazioni infrastrutturali e produttive, in ragione della prossimità tra il sistema produttivo di Bogolese-Chiozzola, nel Comune di Sorbolo Mezzani, e il polo produttivo SPIP, nel territorio comunale di Parma. I due sistemi insediativi, pur territorialmente contigui, risultano attualmente inseriti in reti viarie che non consentono una connessione diretta e pienamente gerarchizzata tra le principali direttrici di accesso.

Dal punto di vista morfologico, il territorio presenta le caratteristiche proprie della pianura alluvionale parmense, con andamento altimetrico sostanzialmente pianeggiante e una struttura territoriale ancora fortemente riconoscibile nella maglia agricola e nella trama della centuriazione, alla quale si sovrappongono progressivamente gli insediamenti produttivi e le principali infrastrutture.

La componente agricola conserva pertanto un ruolo significativo nell'organizzazione del territorio e nella definizione del paesaggio locale, pur in presenza di elementi di progressiva trasformazione e infrastrutturazione connessi alla vicinanza degli ambiti produttivi, della S.P. 62R della Cisa e, più a sud, del sistema autostradale e ferroviario.

Il reticolo idrografico e irriguo costituisce un ulteriore elemento strutturante del territorio. Il tracciato infrastrutturale interessa infatti diversi corsi d'acqua e canali della rete di bonifica, tra i quali assumono particolare rilievo il Fosso della Fine, il Cavo Boccacava e il Canale Naviglia; quest'ultimo presenta inoltre specifica rilevanza sotto il profilo paesaggistico.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Il quadro conoscitivo del PUG riconosce nel sistema infrastrutturale e della mobilità una delle componenti strutturanti dell'assetto territoriale comunale, mentre la Strategia individua nel settore sud-occidentale del territorio specifiche previsioni infrastrutturali finalizzate al rafforzamento delle connessioni territoriali e dell'accessibilità agli ambiti produttivi.

In tale contesto si inserisce il prolungamento di via Franklin, quale collegamento tra la S.P. 72 Parma-Mezzani e la S.P. 62R della Cisa. La presente analisi è finalizzata a ricostruire le principali caratteristiche e criticità ambientali e territoriali del contesto interessato, quale riferimento per la successiva valutazione degli effetti derivanti dalla realizzazione dell'intervento.

Di seguito viene pertanto descritto lo stato di fatto con riferimento alle seguenti componenti ambientali e territoriali:

- 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;

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

- Paesaggio e patrimonio storico-culturale;
- Sistema socio-economico e salute.

di cui a seguire si riporta una tabella di sintesi:

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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.	- Interferenze tra flussi veicolari, compresa la componente di traffico pesante, viabilità locale e insediamenti. - Criticità di sicurezza e presenza di punti di conflitto.
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. - Contributo del traffico veicolare alle emissioni locali.
Clima acustico	- Classificazione acustica coerente con la vocazione produttiva dell'area. - Assenza di superamenti dei limiti nello scenario di progetto. - Modellazione previsionale già verificata.	- Presenza di livelli acustici differenziati in relazione alla viabilità esistente. - Presenza significativa di traffico pesante. - Possibili criticità localizzate presso recettori sensibili. - Incrementi dei livelli acustici di progetto presso la maggior parte dei ricettori considerati, pur nel rispetto dei limiti assunti nello studio.
Elettromagnetismo	- Interferenza puntuale e tecnicamente risolvibile. - Interferenza con la rete elettrica già considerate negli elaborati progettuali - Assenza di impatti diffusi sul territorio. - Quadro normativo chiaro e consolidato.	- Presenza di linee MT, relative DPA e cabine di trasformazione. - Necessità di coordinato con il gestore della rete. - Necessità di verifica e risoluzione delle interferenze nelle successive fasi progettuali.
Suolo e sottosuolo	- Condizioni geologiche e geomorfologiche complessivamente stabili. - Possibilità di mitigazione progettuale. - Assenza di criticità geotecniche rilevanti.	- Perdita ulteriore di suolo agricolo. - Incremento delle superfici impermeabili e riduzione locale della capacità di infiltrazione. - Trasformazione e frammentazione della matrice agricola.
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. - Interferenze con il reticolo di bonifica e necessità di garantirne la continuità idraulica. - Presenza di aree interessate da pericolosità idraulica del reticolo secondario di pianura.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Ecosistemi e rete ecologica	- Presenza di ambiti agricoli aperti con funzione di permeabilità diffusa. - Limitata presenza di elementi naturali e seminaturali strutturati nell'ambito direttamente interessato. - Presenza del sistema verde e blu associato al Canale Naviglia.	- Sottrazione e frammentazione di superfici agricole permeabili. - Interferenza localizzata con il sistema verde e blu del Canale Naviglia. - Interferenza puntuale con elementi vegetazionali esistenti.
Paesaggio e patrimonio storico-culturale	- Contesto agricolo interessato dalla presenza di insediamenti e infrastrutture. - Limitata presenza di emergenze di pregio puntuali. - Presenza di una struttura paesaggistica ancora leggibile riconducibile alla centuriazione (reticolo idraulico, viabilità poderale, filari). - Presenza di elementi lineari (canali, filari alberati, margini agricoli) che contribuiscono alla riconoscibilità del paesaggio.	- Perdita di continuità degli spazi aperti. - Interruzione e rarefazione dei filari alberati e degli elementi lineari storici. - Interferenza con la struttura e i segni lineari della matrice centuriata. - Specifica sensibilità paesaggistica in corrispondenza del Canale Naviglia.
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. - Presenza di ricettori residenziali in prossimità della viabilità interessata.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Componente ambientale	Possibili effetti indotti dall'intervento	Compensazioni / misure di mitigazione	Livello di impatto
Sistema della mobilità e della sosta	- Miglioramento dell'accessibilità e della connessione tra ambiti produttivi. - Riduzione della pressione sulla viabilità esistente. - Incremento della fluidità dei flussi.	- Razionalizzazione delle intersezioni e degli accessi.	
Atmosfera e qualità dell'aria	- Riduzione delle emissioni specifiche per maggiore fluidità. - Possibile lieve incremento complessivo delle emissioni per aumento dei flussi.		
Clima acustico	- Incrementi dei livelli acustici presso la maggior parte dei ricettori considerati. - Livelli previsionali, comunque, entro i limiti assunti nello studio acustico	- Verifica e approfondimento acustico nelle successive fasi progettuali, con eventuale individuazione di misure mitigative qualora necessarie.	
Elettromagnetismo	- Interferenze puntuali con linee MT e relative fasce di rispetto/DPA. - Nessun impatto elettromagnetico diffuso determinato dall'opera.	- Risoluzione dell'interferenza già considerata negli elaborati progettuali e da approfondire nelle successive fasi di progettazione, in coordinamento con il gestore della rete e nel rispetto della normativa applicabile.	Non significativo
Suolo e sottosuolo	- Consumo di suolo agricolo. - Incremento impermeabilizzazione. - Frammentazione e trasformazione della matrice agricola.	- Soluzioni progettuali a basso impatto da sviluppare in sede esecutiva. - Sistemazioni ambientali se necessari. - Contenimento delle superfici interessate dall'intervento. - Misure di inserimento e sistemazione ambientale previste dal progetto. - Compensazione della perdita di suolo agricolo secondo gli indirizzi della ValSAT del PUG.	
Sistema idrico e gestione delle acque	- Incremento deflussi superficiali. - Riduzione infiltrazione. - Aumento potenziale picchi di portata. - Interferenze con il reticolo idraulico e di bonifica.	- Invarianza idraulica. - Laminazione. - Manutenzione sistema drenante. - Mantenimento della continuità idraulica mediante specifici manufatti di attraversamento.	mitigato
Ecosistemi e rete ecologica	- Sottrazione e frammentazione di superfici agricole permeabili. - Interferenza localizzata con il sistema verde e blu associato al Canale Naviglia e con elementi vegetazionali puntualmente interessati.	- Salvaguardia e ripristino degli elementi vegetazionali interferiti. - Potenziamento della fascia vegetazionale lungo il Canale Naviglia. - Interventi per la continuità ecologica e il passaggio della fauna minore previsti dalla Relazione paesaggistica.	mitigato

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 nella Relazione paesaggistica e integrate in recepimento delle indicazioni emerse in Conferenza dei Servizi.	mitigato
Sistema socio-economico e salute	- Miglioramento accessibilità. - Benefici funzionali per il sistema produttivo e logistico. - Effetti indiretti su aria e rumore. - Miglioramento sicurezza.		

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 salvaguardia e ricostituzione degli elementi vegetazionali interferiti, al rafforzamento del sistema verde e blu associato al Canale Naviglia e alla ricostruzione dei segni lineari della centuriazione,, 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 prevalentemente agricolo, interessato dalla presenza di insediamenti, attività produttive e infrastrutture, 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 di sicurezza della circolazione e riduzione delle interferenze tra traffico pesante, viabilità locale e insediamenti.

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

- localizzati,
- mitigabili attraverso le soluzioni progettuali previste,
- affrontati nell'ambito della progettazione attraverso specifiche misure di inserimento, compensazione o gestione.

Le principali criticità sono riconducibili:

- al consumo e alla frammentazione di suolo agricolo e all'incremento delle superfici impermeabili;
- agli incrementi dei livelli acustici presso alcuni ricettori, pur nel rispetto dei limiti assunti nello studio previsionale;
- alle interferenze localizzate con il reticolo idraulico e con il sistema verde e blu associato al Canale Naviglia.

Le ulteriori interferenze infrastrutturali, comprese quelle con la rete elettrica di media tensione, risultano puntuali e tecnicamente risolvibili e sono già considerate negli elaborati progettuali, ferma restando la necessità di approfondirne la risoluzione nelle successive fasi di progettazione in coordinamento con i gestori delle reti.

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

- coerente con il quadro strategico della pianificazione vigente;
- caratterizzato da effetti ambientali prevalentemente localizzati e, per le componenti maggiormente interessate, accompagnati da specifiche misure di mitigazione e inserimento ambientale e paesaggistico;
- supportato da soluzioni progettuali finalizzate a garantire l'invarianza idraulica, la continuità del reticolo interferito e il contenimento degli effetti sulle componenti ambientali interessate.

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, alla corretta attuazione delle opere di mitigazione paesaggistica e ambientale e alle interferenze infrastrutturali.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 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.
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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Ente / Soggetto	Riferimenti protocollo	Richieste / Osservazioni	Recepimento nel progetto
Consorzio Bonifica Parmense	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.	Integrazione e adeguamento delle soluzioni progettuali relative agli attraversamenti, all'invarianza idraulica e alla gestione del reticolo; rinvio alla fase esecutiva per gli ulteriori approfondimenti e adeguamenti richiesti.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 modalità di risoluzione, in parte già definite e in parte demandate alle successive fasi progettuali;
- 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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 razionalizzazione dei flussi veicolari, con particolare riferimento al traffico pesante, attraverso la riduzione delle criticità e delle interferenze con la viabilità locale e gli insediamenti interessati;

2. Incremento della sicurezza stradale, mediante la razionalizzazione delle intersezioni e la riduzione dei punti di conflitto;

3. Miglioramento dell'accessibilità alle aree produttive e logistiche, attraverso il rafforzamento delle connessioni tra la viabilità principale e gli ambiti produttivi interessati;

4. Contenimento degli effetti ambientali e territoriali connessi alla realizzazione della nuova infrastruttura, con particolare attenzione al consumo di suolo agricolo, alla continuità e funzionalità del reticolo idraulico, alla salvaguardia degli elementi della struttura centuriata e al corretto inserimento paesaggistico dell'opera.

Valutazione qualitativa:

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

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Componente ambientale	Effetti delle azioni di variante	1	2	3	4
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	Incrementi acustici localizzati				
Elettromagnetismo	Interferenza puntuali con le linee MT				
Suolo e sottosuolo	Consumo di suolo agricolo				
	Incremento impermeabilizzazione				
	Frammentazione e trasformazione della matrice agricola				
Sistema idrico e gestione delle acque	Incremento deflussi superficiali				
	Interferenze con il reticolo idraulico e di bonifica				
Ecosistemi e rete ecologica	Sottrazione/frammentazione di superfici agricole permeabili				
	Interferenza localizzata con il sistema verde e blu del Canale Naviglia				
Paesaggio e patrimonio storico-culturale	Interruzione filari e centuriazione				
	Interferenza con la matrice centuriata e gli elementi lineari				
Sistema socio-economico e salute	Miglioramento accessibilità				
	Benefici funzionali per il sistema produttivo e logistico				
	Miglioramento sicurezza				

Gli effetti potenzialmente critici evidenziati in matrice sono in parte mitigati attraverso le soluzioni progettuali già previste e le misure definite per le singole componenti ambientali. Permangono effetti non completamente reversibili, con particolare riferimento al consumo e alla frammentazione del suolo agricolo e alla modificazione del paesaggio agrario, che sono stati specificamente considerati nell'ambito della valutazione e rispetto ai quali l'obiettivo 4 assume il contenimento degli effetti ambientali e territoriali quale parte integrante dell'intervento.

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;
- l'obiettivo di contenimento degli effetti ambientali e territoriali trova riscontro nelle soluzioni progettuali e nelle misure di mitigazione previste con riferimento alle componenti maggiormente interessate.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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

- sul suolo e sottosuolo, per effetto del consumo di suolo agricolo, dell'impermeabilizzazione e della frammentazione della matrice agricola;
- sul sistema idrico, in relazione all'incremento dei deflussi superficiali e alle interferenze con il reticolo idraulico e di bonifica;
- sugli ecosistemi e sulla rete ecologica, per la sottrazione di superfici agricole permeabili e per l'interferenza localizzata con il sistema verde e blu associato al Canale Naviglia;
- sul paesaggio, per l'inserimento dell'infrastruttura nel paesaggio agrario e per le interferenze con la matrice centuriata e con gli elementi lineari che ne concorrono alla leggibilità;
- sul clima acustico, in relazione agli incrementi dei livelli sonori previsti presso alcuni ricettori, pur nel rispetto dei limiti assunti nello studio previsionale.

Tali criticità, tuttavia:

- risultano prevalentemente localizzate e, per alcune componenti, specificamente affrontate attraverso le soluzioni progettuali previste;
- sono mitigabili, ove possibile in relazione alla natura dell'effetto, attraverso le misure previste, tra cui:
    - ricostruzione dei filari e dei segni lineari della centuriazione;
    - interventi di inserimento paesaggistico e rafforzamento della componente vegetazionale lungo il Canale Naviglia;
    - gestione idraulica secondo il principio di invarianza e mantenimento della continuità del reticolo interferito;
    - verifiche e adeguamenti in fase esecutiva.

Permangono effetti non completamente reversibili, con particolare riferimento al consumo e alla frammentazione del suolo agricolo e alla trasformazione del paesaggio agrario; tali effetti sono stati specificamente considerati nella valutazione e costituiscono oggetto delle misure di contenimento, mitigazione e inserimento previste dall'intervento.

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 sono stati individuati e valutati in relazione alle specifiche componenti ambientali interessate e risultano, ove possibile, contenuti attraverso soluzioni progettuali, misure di mitigazione e prescrizioni attuative.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

In particolare, le azioni di mitigazione paesaggistica ed ecologica, orientate alla ricostruzione della continuità dei filari e dei segni territoriali della centuriazione, al rafforzamento del sistema verde e blu associato al Canale Naviglia e al corretto inserimento paesaggistico dell'infrastruttura, consentono di ridurre gli effetti di frammentazione e di migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto.

Analogamente, le soluzioni previste per il sistema idrico consentono di affrontare le interferenze con il reticolo e gli effetti derivanti dall'incremento delle superfici impermeabili secondo il principio dell'invarianza idraulica. Permangono effetti residui, in particolare connessi al consumo di suolo agricolo, alla trasformazione della matrice agraria e agli incrementi acustici localizzati, che non risultano tuttavia tali da compromettere il raggiungimento degli obiettivi dell'intervento e sono stati considerati nell'ambito della valutazione complessiva di sostenibilità.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

9. VALUTAZIONE COMPLESSIVA DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE

La presente Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale ha analizzato gli effetti derivanti dall'intervento 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 prevalentemente agricolo, interessato dalla presenza di insediamenti, attività produttive e infrastrutture, 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 e la razionalizzazione dei flussi veicolari, 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 dell'intervento 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 e alla frammentazione di suolo agricolo e all'incremento delle superfici impermeabili, alle interferenze con il reticolo idraulico e di bonifica, all'interferenza localizzata con il sistema verde e blu associato al Canale Naviglia, alle modifiche del paesaggio agrario con particolare riferimento alla matrice centuriata e agli elementi lineari che ne concorrono alla leggibilità, agli incrementi dei livelli acustici presso alcuni ricettori e alla presenza di interferenze puntuali con infrastrutture tecnologiche esistenti.

Tali effetti presentano caratteristiche ed entità differenziate e risultano, per la maggior parte, localizzati e affrontati attraverso specifiche soluzioni progettuali e misure di mitigazione. Permangono effetti non completamente reversibili, con particolare riferimento al consumo di suolo agricolo e alla trasformazione della matrice agraria, che sono stati specificamente considerati nell'ambito della valutazione complessiva. Tra le misure previste assumono particolare rilievo gli interventi di inserimento paesaggistico orientati alla ricostruzione della continuità dei filari e dei segni lineari della centuriazione, al rafforzamento della componente vegetazionale associata al Canale Naviglia, le soluzioni di gestione idraulica basate sul principio di invarianza e sul mantenimento della continuità del reticolo interferito, nonché gli approfondimenti e le verifiche demandate alla fase esecutiva per le componenti acustiche, ambientali e infrastrutturali.

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 dell'intervento. Gli effetti positivi risultano prevalenti e strutturali, mentre gli effetti negativi, pur presenti, non compromettono il raggiungimento degli obiettivi e risultano in larga parte localizzati e oggetto di specifiche misure di mitigazione e gestione. Gli effetti residui non eliminabili, con particolare riferimento al consumo di suolo agricolo e alla trasformazione della matrice agraria, risultano considerati nel bilancio complessivo di sostenibilità dell'intervento. 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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Nel complesso, l'intervento di 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, dell'accessibilità 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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

10. MONIOTORAGGIO DEGLI EFFETTI DELL'INTERVENTO

Il monitoraggio degli effetti ambientali connessi all'attuazione dell'intervento è effettuato attraverso un set selezionato di indicatori, individuati in coerenza con il sistema di monitoraggio della Valsat del PUG vigente del Comune di Sorbolo Mezzani e in relazione alle componenti ambientali potenzialmente interessate e agli effetti significativi evidenziati nel presente Rapporto Ambientale**.**

In particolare, sono stati selezionati, tra gli indicatori di contesto, di processo e di diagnosi individuati dalla Valsat del PUG, quelli maggiormente pertinenti rispetto alla natura dell'intervento infrastrutturale e agli effetti potenzialmente significativi individuati. A tali indicatori sono affiancati, ove necessario, specifici parametri di controllo direttamente riferibili all'opera.

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, privilegiando, ove possibile, dati già acquisiti o aggiornabili nell'ambito del monitoraggio del PUG e delle attività degli enti competenti.

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

- Aria;
- rumore;
- suolo e sottosuolo;
- sistema idrico
- ecosistemi, rete ecologica e paesaggio
- 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	Riferimento	Pertinenza rispetto all'intervento
Aria	Emissioni inquinanti da trasporto	CO_2	Valsat PUG – indicatore di contesto	Verifica dell'andamento delle emissioni associate al sistema della mobilità
Rumore	Livelli sonori presso i ricettori maggiormente esposti	dB(A)	Indicatore specifico dell'intervento	Verifica degli effetti acustici dell'infrastruttura e confronto con le risultanze dello studio previsionale
Suolo e sottosuolo	Permeabilità dei suoli	%	Valsat PUG – indicatore di processo	Monitoraggio degli effetti derivanti dall'impermeabilizzazione delle superfici
Suolo e sottosuolo	Suolo consumato	mq	Indicatore specifico dell'intervento correlato ad indicatore di processo della Valsat del PUG	Verifica delle superfici agricole interessate dalla trasformazione
Sistema idrico	Interventi di riduzione del rischio idraulico	n.	Valsat PUG – indicatore di contesto	Verifica dell'attuazione delle soluzioni previste per la gestione idraulica e la compatibilità con il reticolo
Ecosistemi, rete ecologica e paesaggio	Nuove piantumazioni arboree/arbustive in ambito urbano ed extraurbano	n.	Valsat PUG – indicatore di processo	Verifica dell'attuazione degli interventi di mitigazione e inserimento paesaggistico
Mobilità	Attuazione dei progetti infrastrutturali d'area vasta	–	Valsat PUG – indicatore di contesto/processo	Monitoraggio dell'attuazione dell'intervento nell'ambito del sistema infrastrutturale territoriale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Componente ambientale	Indicatore di monitoraggio	Unità di misura	Riferimento	Pertinenza rispetto all'intervento
Mobilità e sicurezza	Nodi infrastrutturali – aree oggetto di misure di qualificazione, mitigazione e messa in sicurezza	n.	Valsat PUG – indicatore di diagnosi	Verifica degli interventi finalizzati al miglioramento della funzionalità e della sicurezza della rete

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. Gli esiti potranno confluire nel più generale sistema di monitoraggio della Valsat del PUG, consentendo di verificare il contributo dell'intervento rispetto all'evoluzione delle componenti ambientali e territoriali interessate.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA NEL PIANO URBANISTICO GENERALE DEL COMUNE DI SORBOLO MEZZANI (Art. 53 L.R. 24/2017)

2) RELAZIONE DI COMPATIBILITA' URBANISTICA

Ottobre 2026

Ufficio Urbanistica Edilizia
Arch. Giada Zannetti
Arch. Luciano Pietta
Arch. Rossella Coccoi
Arch. Giulia Garavini

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

INDICE

1. PREMESSA 3

2. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO PREVISTO 3

3. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Parma 4
- 3.1 - Tavola C1.7 – Tutela ambientale paesistica e storico culturale 4
- 3.2 - Tavola C4 – Carta del rischio ambientale e dei principali interventi di difesa 5
- 3.3 - Tavola C6 – Carta degli ambiti rurali 6
- 3.4 - Tavola C7 – Ambiti di valorizzazione dei beni storico testimoniali: insediamenti urbani e zone di interesse storico 7
- 3.5 - Tavola C11– Gerarchia funzionale della rete stradale 7

4. Piano Urbanistico Generale (PUG) di Sorbolo Mezzani 8
- 4.1 - Quadro Conoscitivo – Coerenza con la pianificazione sovraordinata 8
- 4.2 - Quadro Conoscitivo - Sistema infrastrutturale e della mobilità 9
- 4.3 - Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale 10
- 4.4 - Vincoli - VIN_T_B1.5 – Tutele e vincoli di natura paesaggistico – ambientale; 12
- 4.5 – Vincoli - VIN_T_B2.5 – Tutela e vincoli storico – culturali, archeologici e relativi alla sicurezza e vulnerabilità del territorio 13
- 4.6 – Salvaguardie Idrauliche 14
- 4.7 – Conformità generale al sistema vincolistico 15

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

1. - PREMESSA

Il Progetto è finalizzato la realizzazione di un collegamento viario tra la S.P. 72 Parma – Mezzani (via Burla) e la S.P. 62R della Cisa (via Mantova), previsto nell'ambito dell'Accordo Territoriale stipulato tra le Amministrazioni Comunali di Parma e Sorbolo Mezzani e l'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 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 Mezzani e gli insediamenti produttivi dei comparti S.P.I.P., rendendo più immediato l'accesso al casello autostradale della A1.
Per il tratto ricadente nel territorio comunale di Sorbolo Mezzani, l'asse infrastrutturale risulta già individuato dal PUG vigente nell'ambito della Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale – Sistema Insediativo, tra le "Previsioni infrastrutturali territoriali", riferite alle opere viabilistiche di rango territoriale previste all'interno del territorio comunale.
La relativa Valsat ha già considerato, alla scala della pianificazione, gli effetti connessi alla realizzazione della nuova infrastruttura, individuando in particolare nel consumo di suolo agricolo uno dei principali effetti potenzialmente negativi e richiamando la necessità di prevedere adeguate misure di mitigazione, compensazione e riequilibrio ambientale.

2. - DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO PREVISTO

L'intervento in esame costituisce parte del più ampio progetto di prolungamento di via Franklin, finalizzato alla realizzazione di un collegamento viario tra la S.P. 72 Parma–Mezzani (via Burla) e la S.P. 62R della Cisa (via Mantova). L'intero asse viario si sviluppa per una lunghezza di circa 2.800 m; il tratto ovest, a partire da via Franklin, ricade per circa 1.380 m nel territorio comunale di Parma, mentre la restante porzione si sviluppa verso est nel territorio del Comune di Sorbolo Mezzani.



Figura 1: Individuazione dell'area di progetto su ortofoto

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

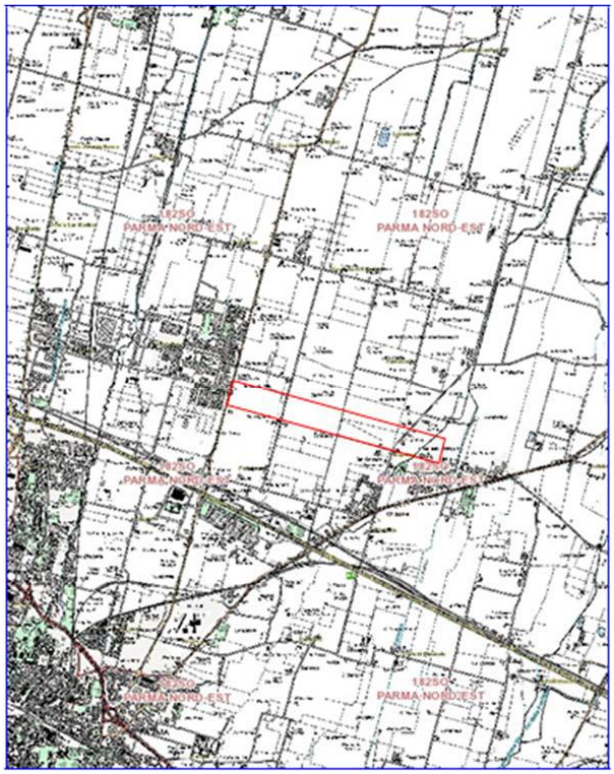


Figura 2: Individuazione dell'area di progetto su carta tecnica regionale (CTR)

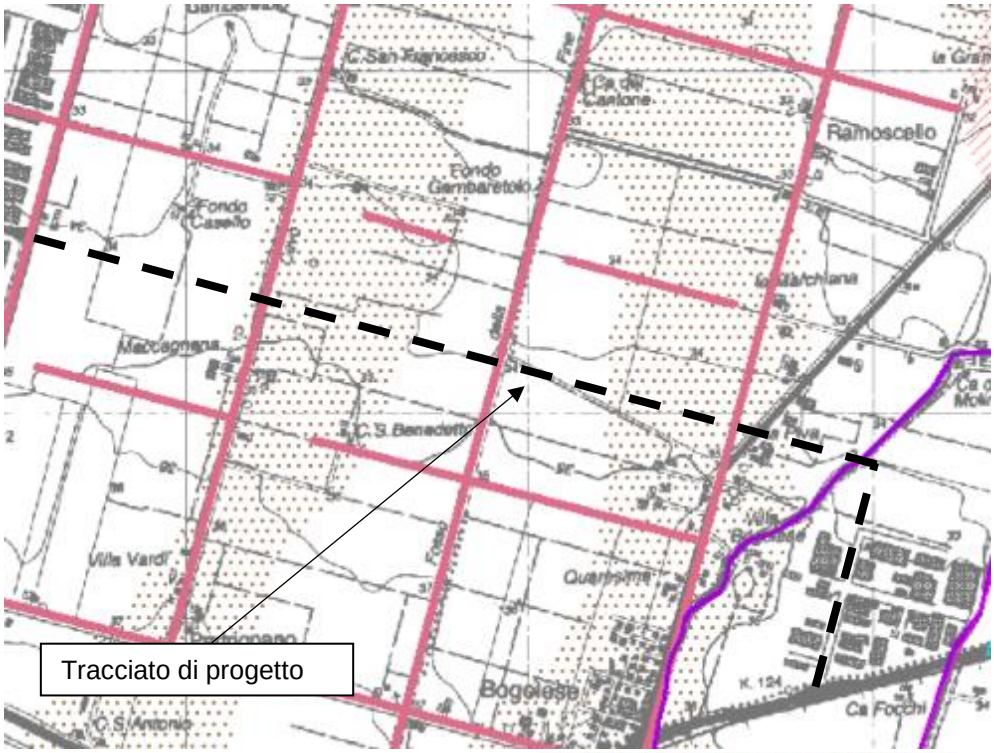
3. - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Parma

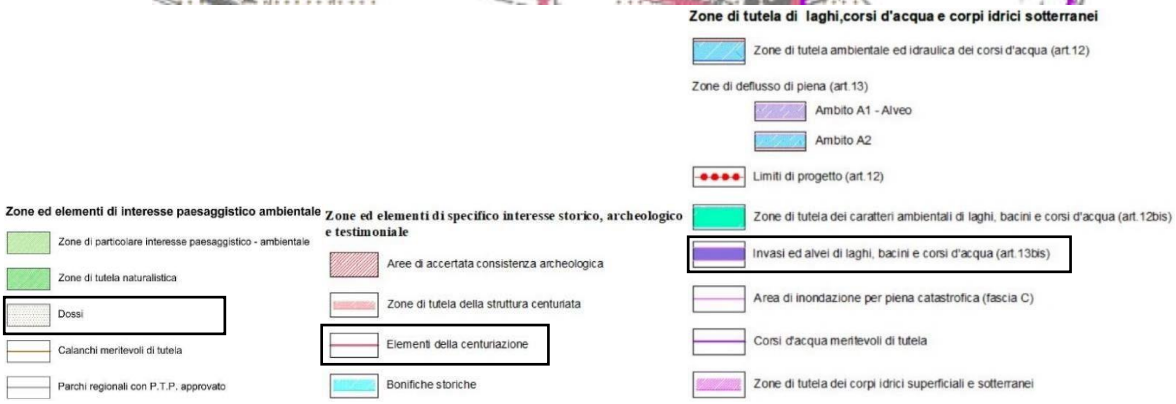
La Provincia di Parma con delibera del Consiglio Provinciale n. 71 del 7 Luglio 2003 ha approvato il proprio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, adeguato alla legislazione urbanistica regionale (LR 20/2000) e successivamente aggiornato attraverso varianti parziali e puntuali.
Il PTCP rappresenta 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.

3.1 - 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 specifico interesse storico, archeologico e testimoniale - Elementi della centuriazione;
- zone ed elementi di interesse paesaggistico ambientale – dossi;
- zone di tutela di laghi, corsi d'acqua e corpi idrici sotterranei – Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

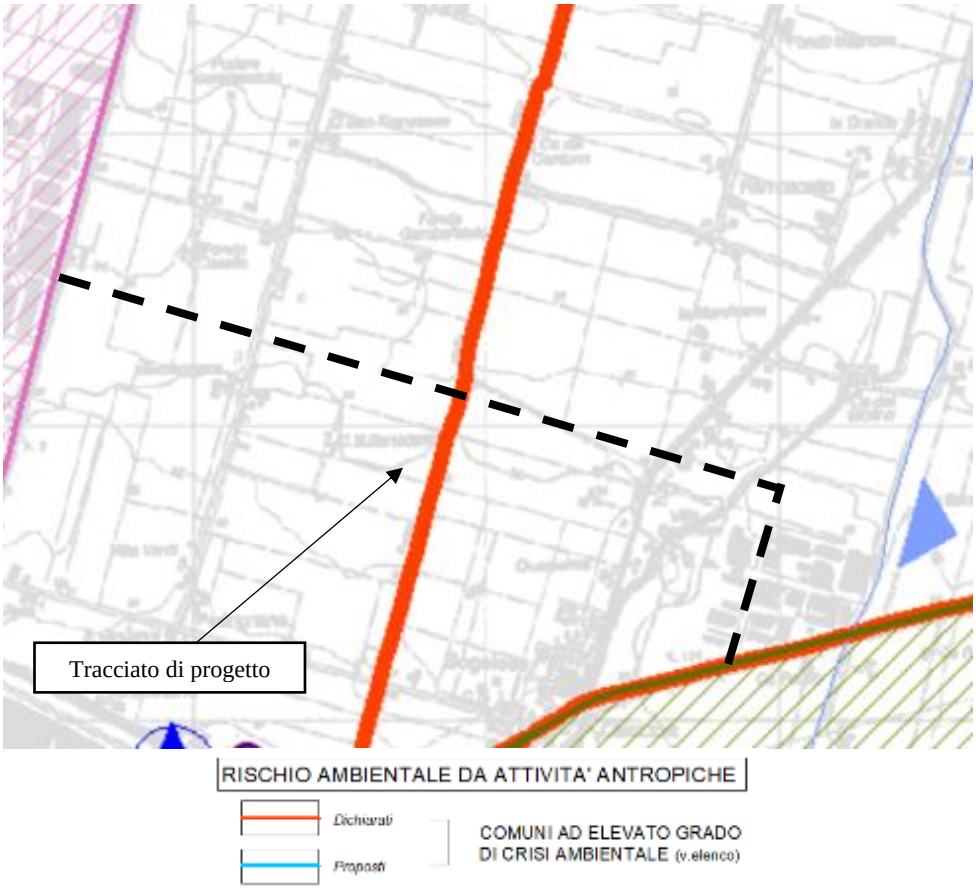




3.2 - Tavola C4 – Carta del rischio ambientale e dei principali interventi di difesa

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

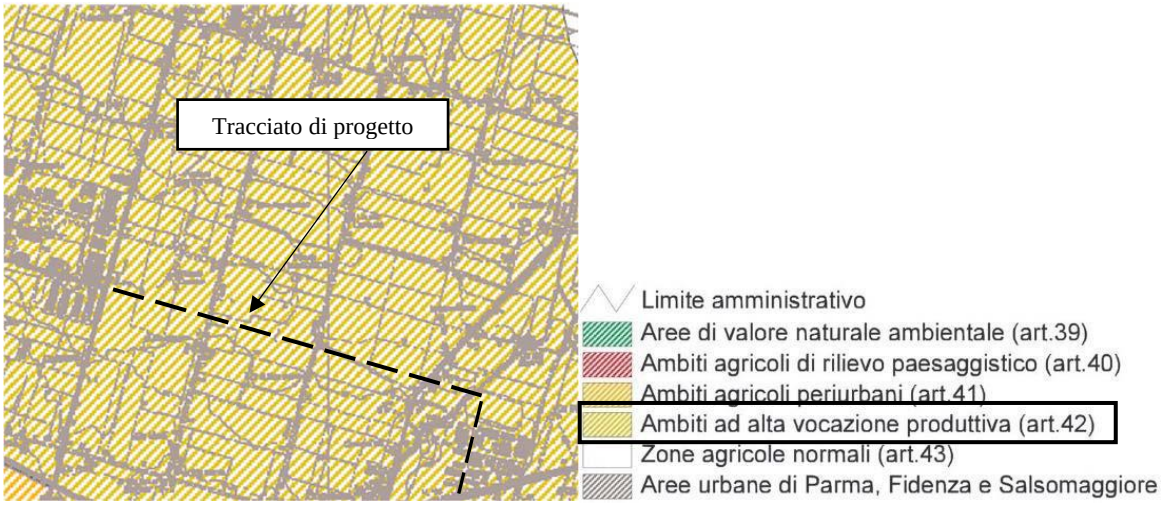
COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



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

3.3 - 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

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

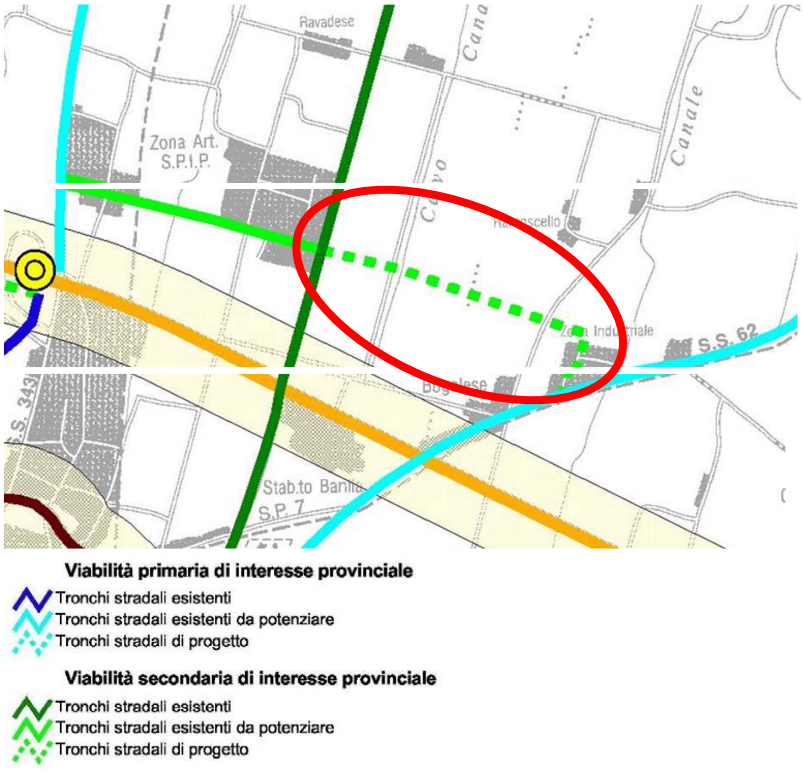
3.4 Tavola C7 – Ambiti di valorizzazione dei beni storico testimoniali: insediamenti urbani e zone di interesse storico

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.



3.5 Tavola C11 – 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

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

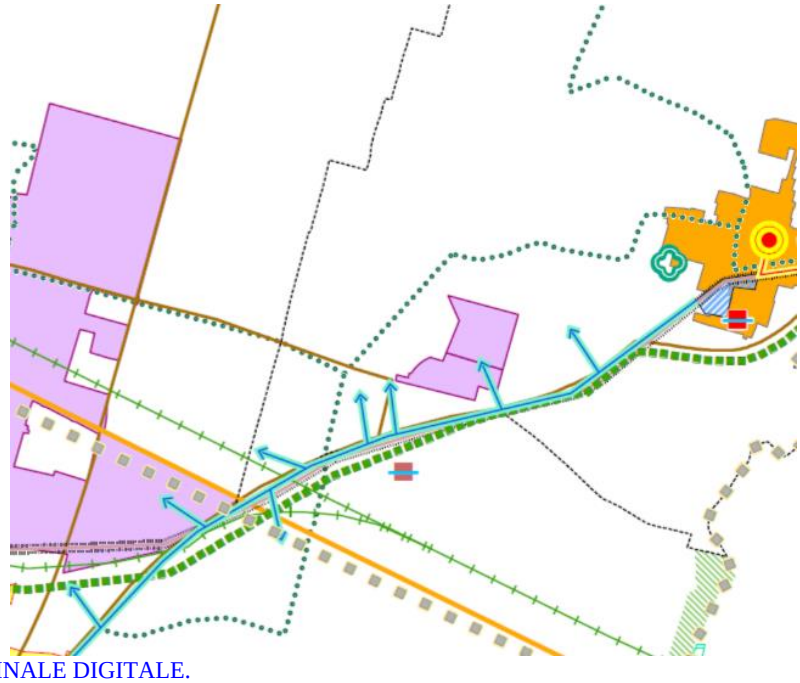
4. Piano Urbanistico Generale (PUG) di Sorbolo Mezzani

La pianificazione urbanistica del Comune di Sorbolo Mezzani è disciplinata dal Piano Urbanistico Generale (PUG), redatto ai sensi della L.R. 21 dicembre 2017, n. 24 “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio”.
Il percorso di formazione del Piano è stato avviato con l'assunzione della proposta di PUG, avvenuta con Deliberazione della Giunta Comunale n. 124 del 19 ottobre 2021; successivamente, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 28 giugno 2023, il Comune ha controdedotto alle osservazioni e adottato la proposta di Piano. Il Piano Urbanistico Generale è stato definitivamente approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 63 del 27 novembre 2024 ed è entrato in vigore a seguito della pubblicazione dell'avviso di approvazione sul BURERT n. 1 del 2 gennaio 2025.
Il PUG costituisce pertanto lo strumento urbanistico comunale vigente assunto a riferimento per la verifica di coerenza dell'intervento in esame.
Con specifico riferimento al sistema infrastrutturale e della mobilità, il PUG affronta il tema sia nell'ambito del Quadro Conoscitivo, attraverso gli elaborati dedicati al sistema infrastrutturale e della mobilità, sia nell'ambito della Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale (SQUEA).
In particolare, il Quadro Conoscitivo comprende gli elaborati relativi al Sistema infrastrutturale e della mobilità (QC_A3), tra i quali assume specifico interesse per la presente valutazione la Tavola QC_T_A3.1 – Sistema della viabilità e della mobilità, che restituisce in forma diagrammatica il sistema insediativo e infrastrutturale comunale, il grafo stradale principale, le principali porte di ingresso al territorio e la viabilità di progetto.
Nell'ambito della Strategia, la Tavola PUG_T_C3 – Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale – Sistema insediativo individua, inoltre, le “Previsioni infrastrutturali territoriali”, definite come opere viabilistiche di rango territoriale previste all'interno del territorio comunale. Tra queste è rappresentato il collegamento infrastrutturale cui appartiene il prolungamento di via Franklin oggetto del presente approfondimento.
La previsione dell'infrastruttura trova inoltre riscontro nella Valsat del PUG, che considera, alla scala propria della pianificazione urbanistica, gli effetti associati alla realizzazione della nuova viabilità, con particolare riferimento al consumo di suolo agricolo e alla necessità di prevedere adeguate misure di mitigazione e compensazione.

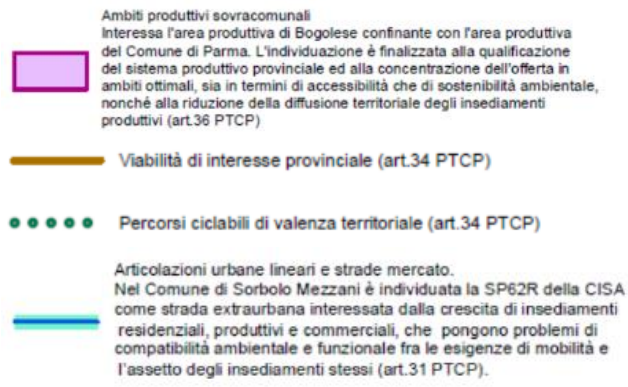
4.1 Quadro Conoscitivo – Coerenza con la pianificazione sovraordinata

Nell'ambito del Quadro Conoscitivo, il PUG sviluppa una specifica analisi di coerenza con la pianificazione sovraordinata. In particolare, l'elaborato QC_T_A7.1 – Coerenza esterna del Piano restituisce, alla scala del territorio comunale, i principali tematismi derivanti dal PTCP della Provincia di Parma.

La tavola consente pertanto di ricondurre le previsioni del PUG al quadro territoriale provinciale già esaminato nel precedente paragrafo, evidenziando, tra gli altri, il sistema dell'armatura urbana e degli insediamenti produttivi, gli ambiti rurali e il sistema delle infrastrutture per la mobilità.



COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



4.2 Quadro Conoscitivo – Sistema infrastrutturale e della mobilità

Con specifico riferimento al sistema della mobilità, la Tavola QC_T_A3.1 – Sistema della viabilità e della mobilità restituisce la struttura delle principali relazioni infrastrutturali del territorio comunale e le connessioni con i sistemi insediativi esterni.
La rappresentazione evidenzia il grafo stradale principale, il sistema insediativo consolidato prevalentemente residenziale e produttivo e le principali porte di ingresso al territorio comunale, individuando inoltre, in forma diagrammatica, la viabilità di progetto.
Nel settore sud-occidentale assume particolare rilievo la relazione tra il sistema produttivo di Bogolese e il territorio del Comune di Parma, rispetto alla quale il prolungamento di via Franklin si inserisce quale elemento di rafforzamento della connessione infrastrutturale tra i due sistemi produttivi.

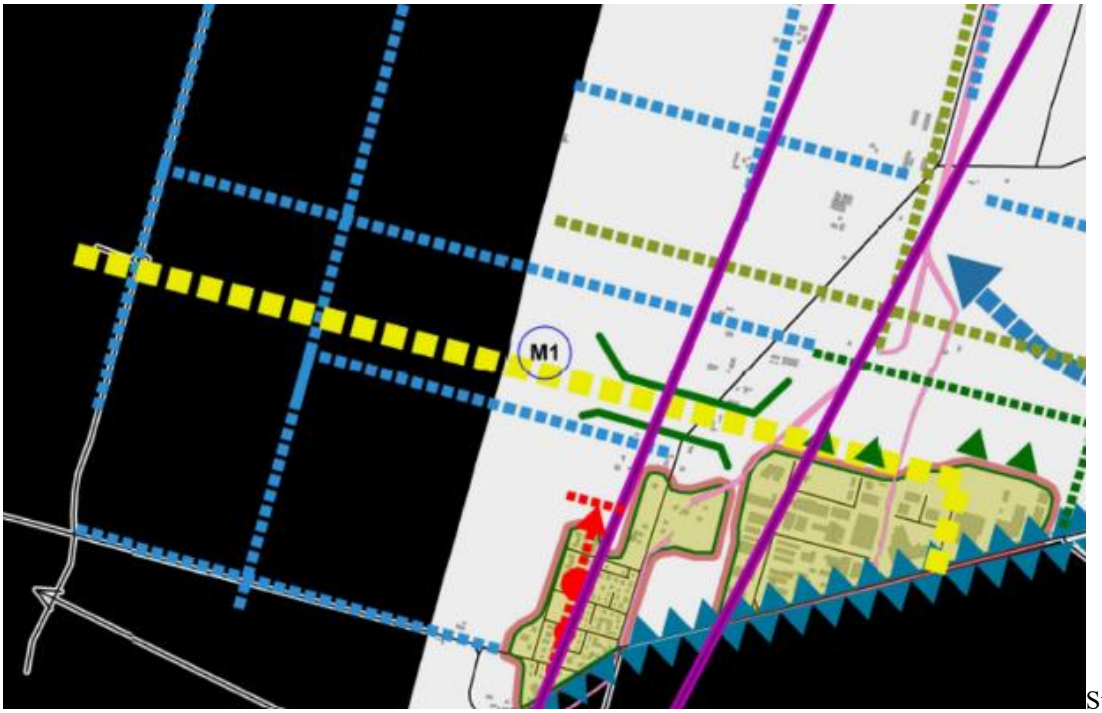


Stralcio Tavola QC_T_A3.1 – Sistema della viabilità e della mobilità

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

4.3 Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale

Nell'ambito della Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale, il tema della mobilità costituisce una componente strutturante del progetto di Piano. La Tavola PUG_T_C3 - Diagramma del progetto individua, infatti, nell'ambito della componente "Mobilità e connettività", le previsioni infrastrutturali, la connettività trasversale e la connessione Mezzani-Porticciolo, ponendole in relazione con le altre componenti territoriali, insediative, paesaggistiche e ambientali della Strategia.



Stralcio Tavola PUG_T_C3 – Diagramma del progetto

La Tavola PUG_T_C3 - Sistema insediativo territorializza ulteriormente tali contenuti, individuando espressamente tra gli elementi della Strategia le "Previsioni infrastrutturali territoriali", definite come l'identificazione delle opere viabilistiche di rango territoriale previste all'interno del territorio comunale. Nel settore sud-occidentale del territorio comunale la tavola rappresenta il collegamento infrastrutturale in continuità con il sistema viario proveniente dal Comune di Parma, cui è riconducibile il prolungamento di via Franklin oggetto della presente valutazione.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



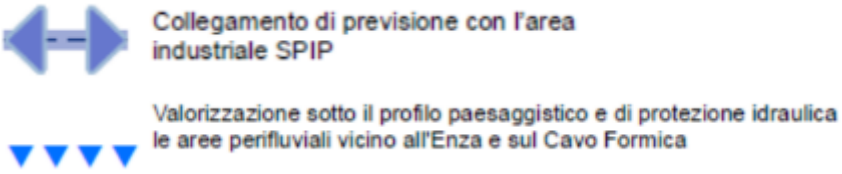
Stralcio Tavola PUG_T_C3 – Sistema insediativo e relativa legenda

La Strategia trova un ulteriore approfondimento alla scala locale nella Carta del progetto di suolo relativa a Bogolese (PUG_T_SQUEA_C.4.2), che restituisce le relazioni tra il sistema produttivo, la viabilità, gli spazi aperti e le connessioni ambientali. Tra gli elementi strategici rappresentati assume particolare rilievo il "collegamento di previsione con l'area industriale SPIP", che conferma il ruolo attribuito dal PUG alla connessione tra l'ambito produttivo di Bogolese e il sistema produttivo posto a ovest, nel territorio comunale di Parma.



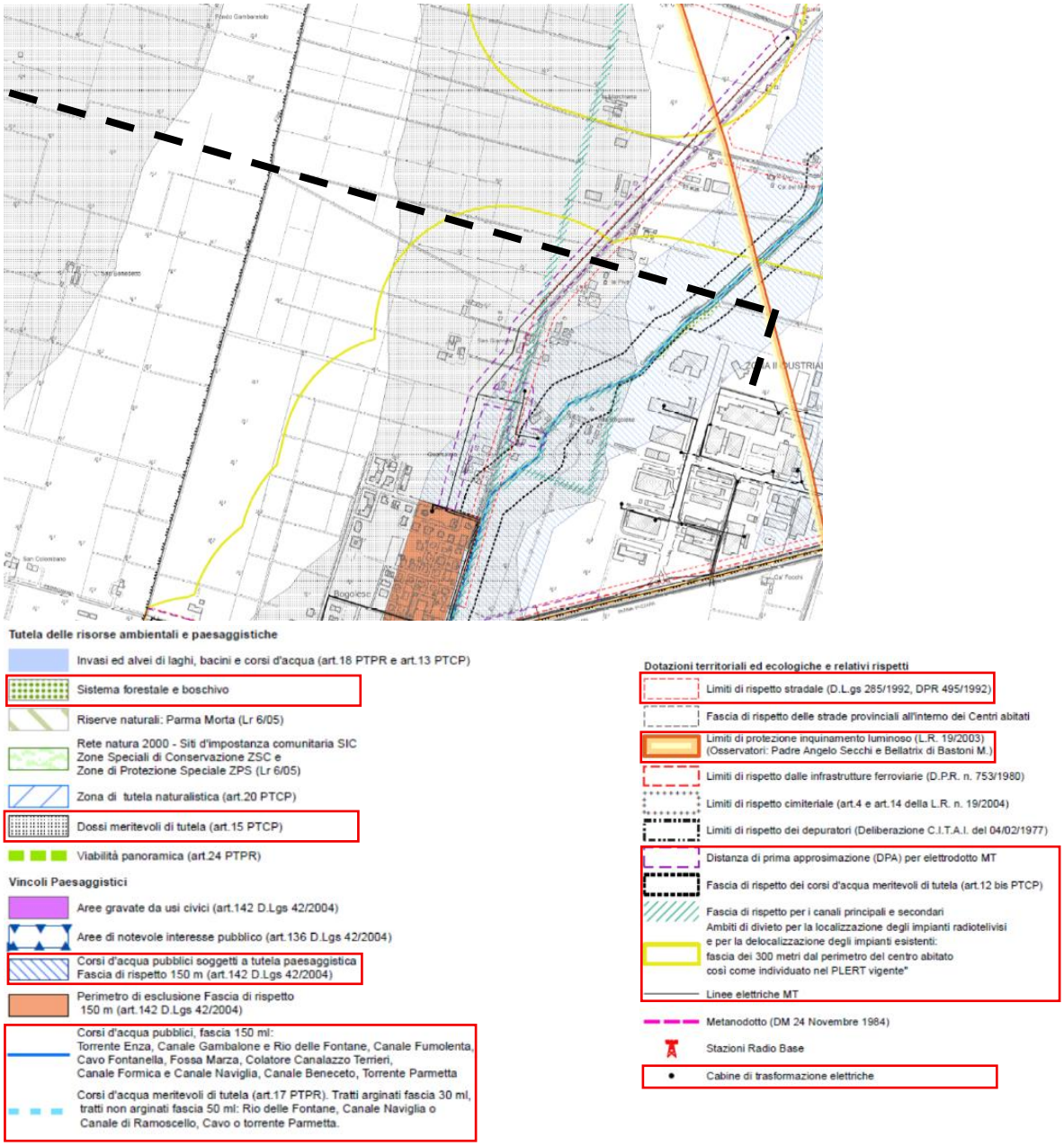
COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Stralcio Tavola PUG_T_SQUEA_C.4.2– Sistema insediativo e relativa legenda



La lettura coordinata degli elaborati del Quadro Conoscitivo e della Strategia evidenzia pertanto come il collegamento infrastrutturale oggetto della presente valutazione si inserisca in un quadro strategico già assunto dal PUG, finalizzato al rafforzamento delle connessioni territoriali e dell'accessibilità agli ambiti produttivi del settore sud-occidentale del territorio comunale.

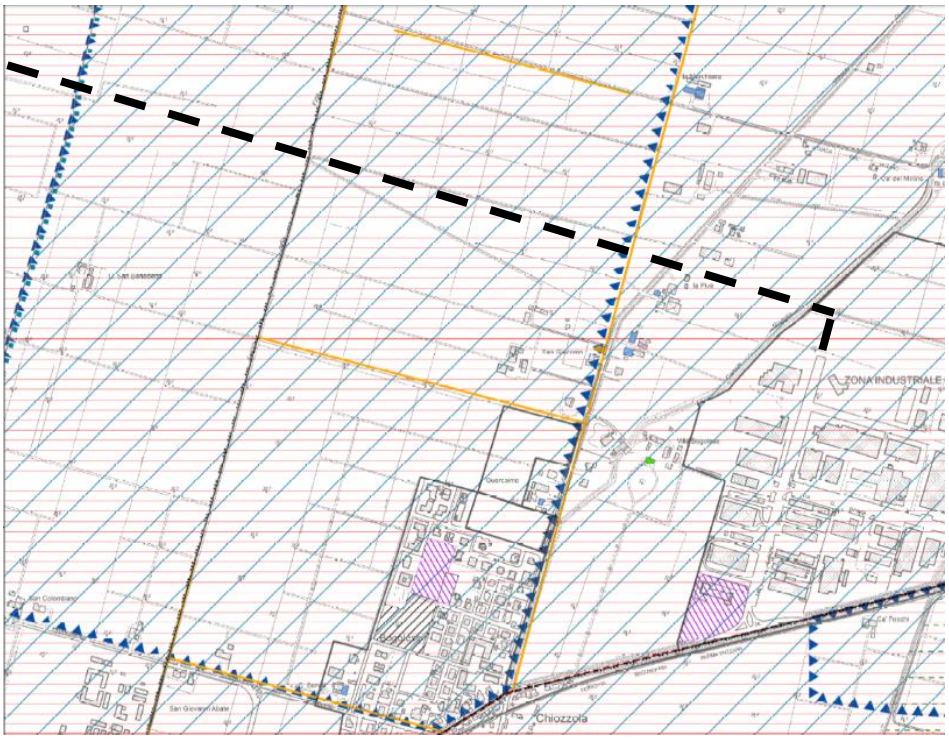
4.4 Vincoli - VIN_T_B1.5 – Tutele e vincoli di natura paesaggistico – ambientale;

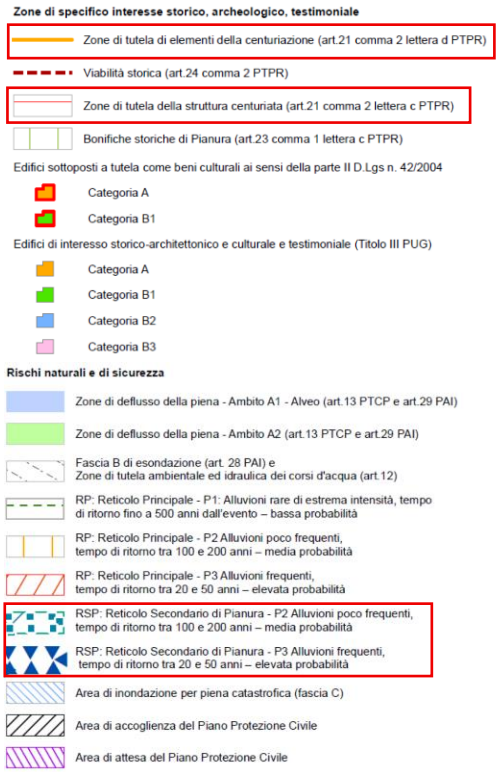


Stralcio Tavola VIN_T_B1.5 e relativa legenda

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

4.5 Vincoli - VIN_T_B2.5 – Tutela e vincoli storico – culturali, archeologici e relativi alla sicurezza e vulnerabilità del territorio





Stralcio Tavola VIN_T_ B2.5 e relativa legenda

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

4.6 Salvaguardie idrauliche

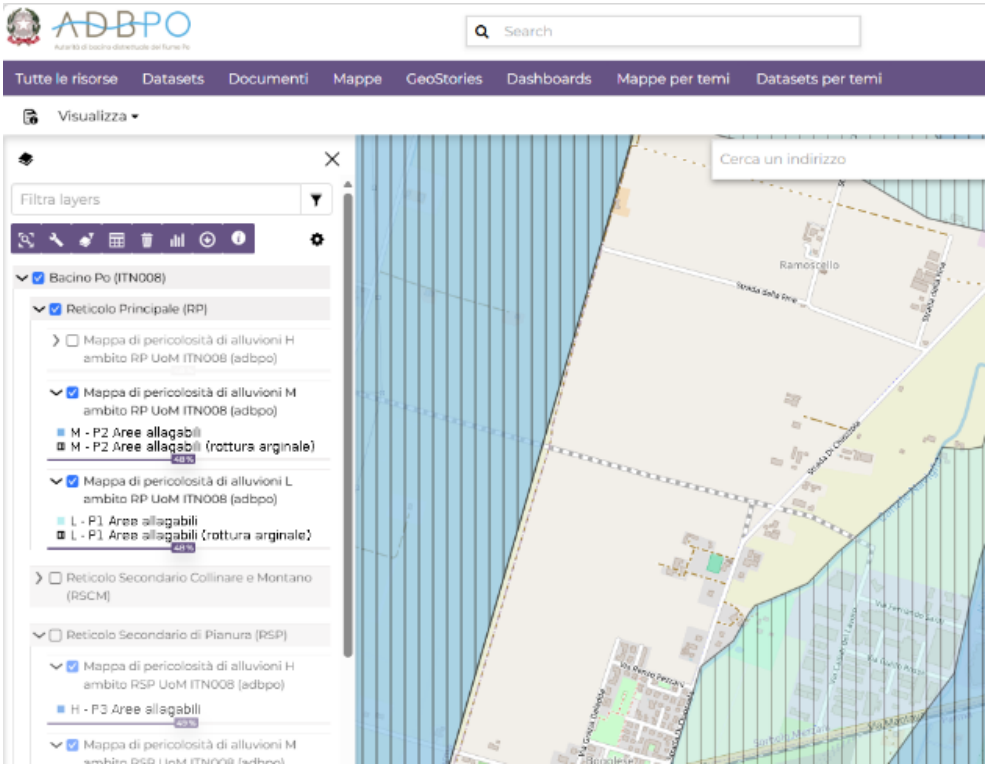
Ai fini della verifica delle condizioni di pericolosità idraulica dell'area di intervento sono stati considerati, oltre al quadro della pianificazione vigente, gli aggiornamenti intervenuti nell'ambito del processo di formazione del terzo ciclo del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA).

Con Deliberazione n. 10 del 18 dicembre 2025 la Conferenza Istituzionale Permanente dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po ha preso atto dell'aggiornamento delle Mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni relative al terzo ciclo di pianificazione; con successiva Deliberazione n. 11 del medesimo giorno sono state adottate le relative misure temporanee di salvaguardia. Il Decreto del Segretario Generale n. 4 del 19 gennaio 2026 ha quindi disposto la pubblicazione delle nuove mappe e definito le disposizioni conseguenti alla loro adozione.

Per quanto riguarda il Progetto di aggiornamento del PAI-Po e delle mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni distrettuali relativo al fiume Enza, da Vetto alla confluenza nel fiume Po, le modifiche cartografiche introdotte non interessano direttamente l'ambito attraversato dall'infrastruttura in progetto.

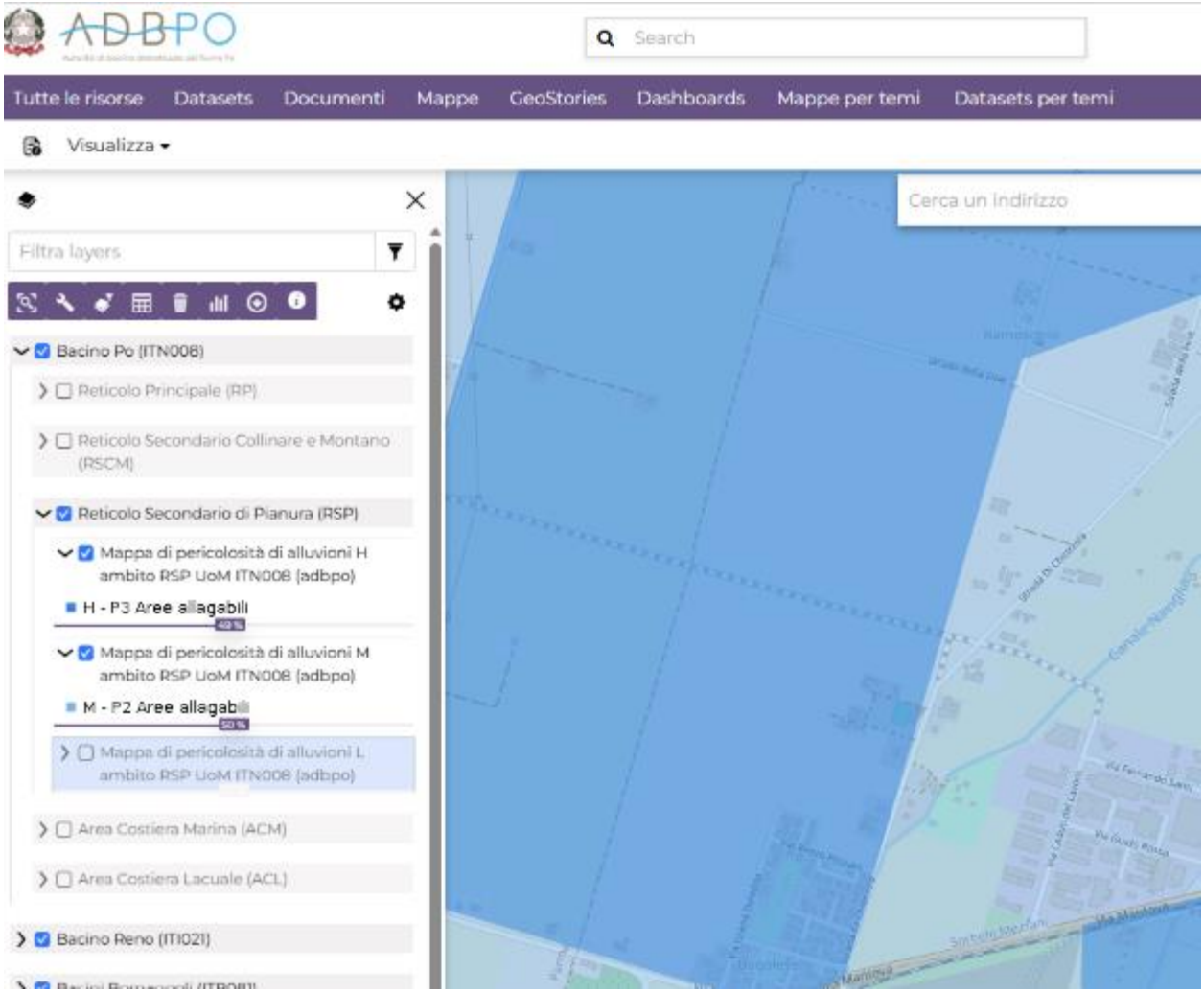
Diversamente, le nuove Mappe della pericolosità di alluvioni relative al terzo ciclo del PGRA introducono modifiche al quadro della pericolosità idraulica dell'area, connesse anche all'aggiornamento delle metodologie di rappresentazione degli scenari di allagamento.

Come evidenziato negli stralci cartografici di seguito riportati, nei quali la viabilità di progetto risulta già rappresentata nella base cartografica del WebGIS dell'Autorità di Bacino, l'area interessata dall'intervento è coinvolta dagli scenari di pericolosità riferiti sia al **Reticolo Principale** sia al **Reticolo Secondario di Pianura**.



Estrapolazione webgis Autorità di Bacino del Po – Reticolo principale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



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

4.7 Conformità generale al sistema vincolistico

La verifica sviluppata nei paragrafi precedenti evidenzia come il tracciato interessi un contesto caratterizzato dalla presenza di differenti elementi di tutela e condizioni di vulnerabilità territoriale, riconducibili principalmente alle componenti storico-testimoniali e paesaggistico-ambientali, al sistema infrastrutturale e tecnologico e alle condizioni di pericolosità idraulica.

La valutazione delle interferenze deve essere rapportata anche alla diversa natura delle opere previste lungo il tracciato. L'intervento comprende infatti tratti di nuova realizzazione, caratterizzati da nuova occupazione di suolo, e porzioni che interessano viabilità esistente o già prevista/autorizzata nell'ambito del sistema infrastrutturale a servizio delle aree produttive di Chiozzola. Per queste ultime, l'incidenza rispetto ai vincoli deve essere valutata in relazione alla natura e all'entità delle opere effettivamente previste e non risulta pertanto direttamente assimilabile a quella determinata dai tratti di nuova infrastrutturazione.

Con riferimento alle tutele storico-testimoniali, il tracciato interessa elementi riconducibili alla centuriazione storica, individuati dal PUG sia come *Zone di tutela di elementi della centuriazione* sia come *Zone di tutela della struttura centuriata*. Tali interferenze assumono particolare rilievo in considerazione dell'elevata leggibilità che la matrice centuriata conserva nel territorio attraversato, riconoscibile nell'orientamento della viabilità rurale, del reticolo idraulico, della struttura fondiaria e degli elementi vegetazionali lineari. La progettazione dell'infrastruttura deve pertanto perseguire, per quanto possibile, la

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

conservazione della leggibilità di tale struttura e la salvaguardia degli elementi che ne costituiscono testimonianza.

Per quanto riguarda le tutele paesaggistico-ambientali, la cartografia del PUG evidenzia interferenze con i dossi meritevoli di tutela e con il sistema dei corsi d'acqua tutelati, comprendente sia i corsi d'acqua pubblici e le relative fasce di tutela paesaggistica di 150 m ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c), del D.Lgs. 42/2004, sia gli ulteriori corsi d'acqua individuati dalla pianificazione territoriale. Il tracciato interessa inoltre, in misura molto limitata e in corrispondenza dell'attraversamento del Canale Naviglia, un'area individuata dalla Tavola dei Vincoli quale sistema forestale e boschivo. L'interferenza risulta pertanto localizzata e strettamente connessa alla realizzazione dell'opera di attraversamento del corso d'acqua e delle relative sistemazioni.

Particolare rilevanza assume, nel complesso, l'attraversamento del Canale Naviglia, per il quale il progetto prevede specifiche opere finalizzate a garantire la continuità e la funzionalità idraulica del corso d'acqua. Le interferenze con tali elementi richiedono il rispetto delle specifiche disposizioni di tutela e delle condizioni definite dagli Enti competenti, nonché l'attuazione delle misure di inserimento e mitigazione previste dalla Relazione paesaggistica.

La cartografia evidenzia inoltre interferenze con alcuni elementi appartenenti al sistema delle dotazioni territoriali, delle infrastrutture e dei relativi rispetti, tra cui le fasce di rispetto della viabilità, le zone di protezione dall'inquinamento luminoso e le fasce connesse alle infrastrutture elettriche, comprese le DPA degli elettrodotti, le linee elettriche di media tensione e le cabine di trasformazione. Tali interferenze non determinano di per sé condizioni di incompatibilità dell'opera, ma richiedono il rispetto delle specifiche discipline di settore e, ove necessario, la verifica delle distanze e delle condizioni di sicurezza applicabili alle singole infrastrutture interferite.

Con riferimento alle condizioni di pericolosità idraulica, le Tavole dei Vincoli del PUG individuano nell'ambito interessato dal progetto aree riferite al Reticolo Secondario di Pianura (RSP) classificate a pericolosità P2 – alluvioni poco frequenti e P3 – alluvioni frequenti. Tale quadro è stato ulteriormente approfondito nel precedente capitolo 4.2 attraverso il confronto con le nuove Mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni relative al terzo ciclo di pianificazione del PGRA, che introducono un quadro aggiornato degli scenari di allagamento interessanti l'area.

La presenza di condizioni di pericolosità idraulica richiede che la progettazione assicuri la compatibilità dell'infrastruttura con gli scenari individuati, il mantenimento della funzionalità del reticolo idraulico interferito e l'assenza di aggravio delle condizioni di rischio nelle aree circostanti. Tali aspetti sono oggetto degli approfondimenti idrologico-idraulici specialistici allegati al Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e delle specifiche soluzioni progettuali previste per gli attraversamenti e per la gestione delle acque meteoriche.

Nel complesso, la verifica non evidenzia elementi tali da determinare, in via generale, l'incompatibilità dell'intervento con il sistema dei vincoli, fermo restando il rispetto delle specifiche disposizioni associate alle singole tutele, l'acquisizione delle autorizzazioni e dei pareri previsti dalla normativa di settore e il recepimento delle eventuali prescrizioni formulate dagli Enti competenti.

La compatibilità dell'opera con il sistema vincolistico risulta pertanto subordinata al rispetto delle condizioni sopra richiamate e all'attuazione delle soluzioni progettuali e delle misure di mitigazione individuate per garantire il corretto inserimento paesaggistico e ambientale dell'infrastruttura, la tutela degli elementi della struttura centuriata e il mantenimento delle condizioni di sicurezza e funzionalità idraulica.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA NEL PIANO URBANISTICO GENERALE DEL COMUNE DI SORBOLO MEZZANI (Art. 53 L.R. 24/2017)

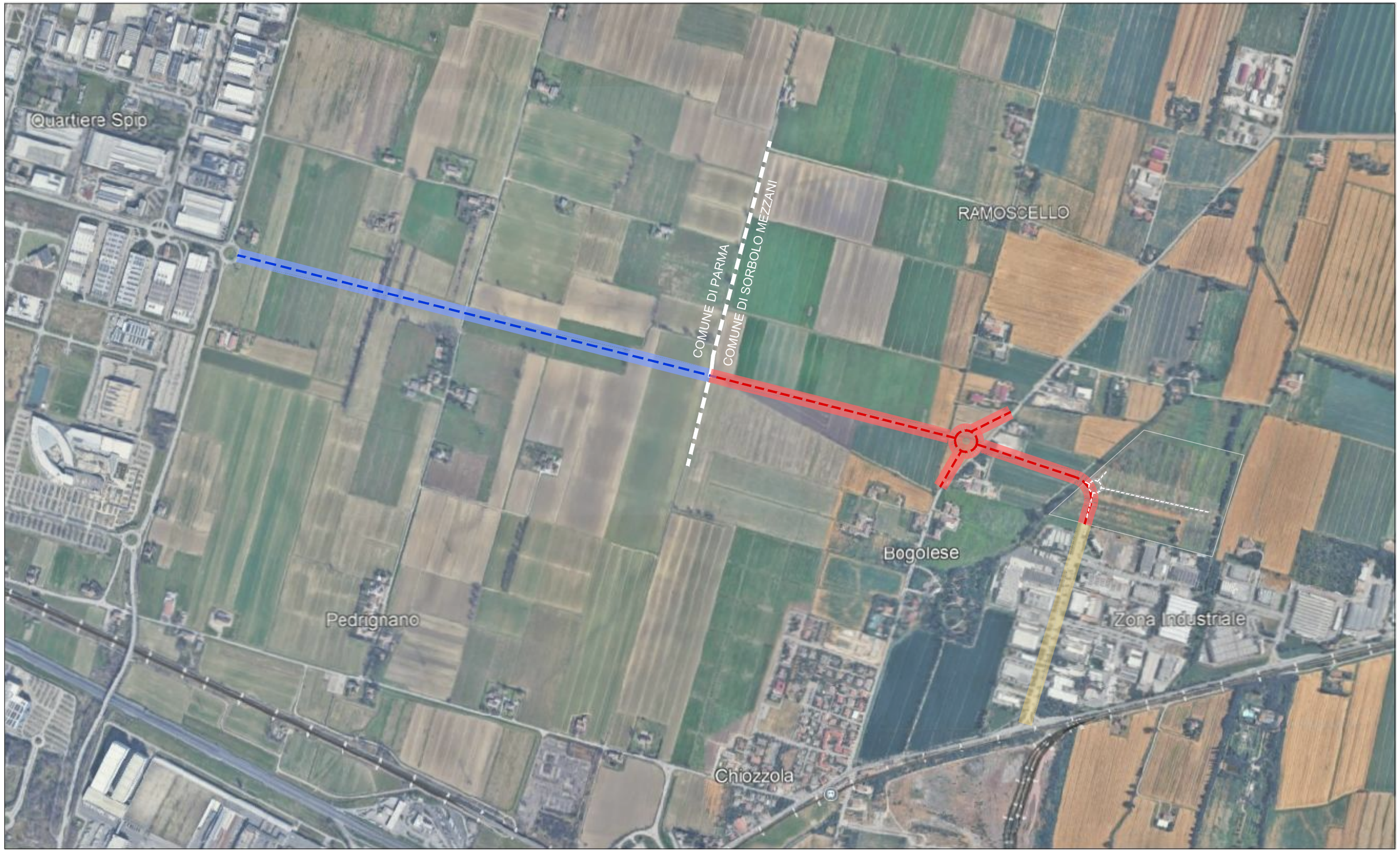
1) INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Ottobre 2026

Ufficio Urbanistica Edilizia
Arch. Giada Zannetti
Arch. Luciano Pietta
Arch. Rossella Coccoi
Arch. Giulia Garavini

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

INQUADRAMENTO CARTOGRAFICO SU ORTOFOTO



STRADA DI PROGETTO (COMUNE DI SORBOLO MEZZANI)

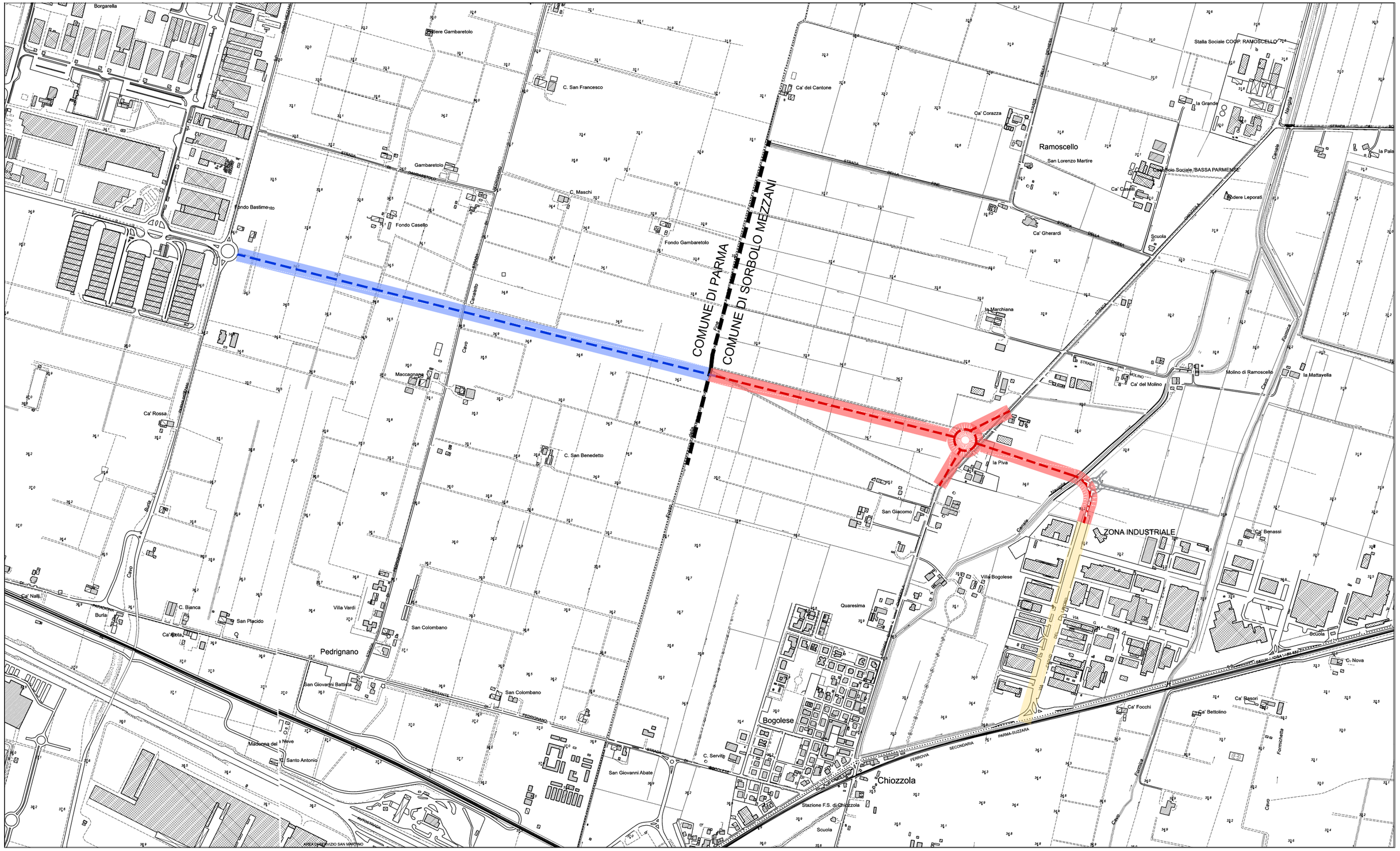
STRADA DI PROGETTO (COMUNE DI PARMA)

OPERE OPZIONALI

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

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

INQUADRAMENTO CARTOGRAFICO SU DATABASE TOPOGRAFICO REGIONALE



STRADA DI PROGETTO (COMUNE DI SORBOLO MEZZANI)

STRADA DI PROGETTO (COMUNE DI PARMA)

OPERE OPZIONALI

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

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

NUOVO ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO TRA LA SP72 PARMA-MEZZANI E LA SP62R DELLA CISA (PROLUNGAMENTO DI VIA FRANKLIN DEL COMUNE DI PARMA) NEL TRATTO RICADENTE NEL TERRITORIO COMUNALE DI SORBOLO MEZZANI.

LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA NEL PIANO URBANISTICO GENERALE DEL COMUNE DI SORBOLO MEZZANI (Art. 53 L.R. 24/2017)

3a) VALSAT – RAPPORTO AMBIENTALE

Arch. Marta De Vecchi

Pianificazione del Territorio e dell'Ambiente

Strada Farini 29, 43121 Parma

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

INDICE

1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE E METODOLOGICHE 4
1.1. CONTENUTI E FINALITÀ DEL RAPPORTO AMBIENTALE 6
2. IL PROGETTO E GLI OBIETTIVI DELL'INTERVENTO 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
3.1.3. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del comune di Parma 29
3.2. COERENZA ESTERNA DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE 31
4. VERIFICA DI CONFORMITA' AI VINCOLI 34
4.1. QUADRO VINCOLISTICO DEL PUG APPROVATO 34
4.2. SALVAGUARDIE IDRAULICHE 48
4.3. CONFORMITA' GENERALE AL SISTEMA VINCOLISTICO 50
5. QUADRO CONOSCITIVO DIAGNOSTICO 52
5.1. SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DELLA SOSTA 55
5.1.1. Ruolo del sistema della mobilità nel contesto territoriale 55
5.1.2. Struttura della rete e criticità gerarchiche 55
5.1.3. La domanda di mobilità e caratteristiche dei flussi 57
5.1.4. Effetti del sistema della mobilità sulle matrici ambientali 60
5.1.5. Sicurezza stradale 60
5.1.6. Mobilità sostenibile e componenti deboli 61
5.1.7. Il sistema della sosta 62
5.2. ATMOSFERA E QUALITÀ DELL'ARIA 63
5.3. CLIMA ACUSTICO 66
5.3.1. Inquadramento normativo e classificazione acustica 66
5.3.2. Caratterizzazione dello stato di fatto 68
5.3.3. Modellazione previsionale e scenario di progetto 69
5.3.4. Valutazione degli impatti e rispetto dei limiti 70
5.3.5. Considerazioni di sintesi 71
5.4. ELETTROMAGNETISMO 72
5.5. SUOLO E SOTTOSUOLO 74

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

5.6. SISTEMA IDRICO E GESTIONE DELLE ACQUE 75
5.7. ECOSISTEMI E RETE ECOLOGICA 77
5.8. PAESAGGIO E PATRIMONIO STORICO CULTURALE 81
5.9. SISTEMA SOCIO-ECONOMICO E SALUTE 84
5.9.1. Popolazione 84
5.9.2. Ambito economico 84
5.10. SINTESI DIAGNOSTICA DEL QUADRO CONOSCITIVO LOCALE 86
6. DEFINIZIONE DEI POTENZIALI EFFETTI INDOTTI E VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' DALLA VARIANTE 88
7. ESITI DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI E RECEPIMENTO DELLE INDICAZIONI DEGLI ENTI 92
7.1. Inquadramento e svolgimento del procedimento 92
7.2. Sintesi delle richieste e recepimento nel progetto 92
7.3. Valutazione ai fini della sostenibilità ambientale 96
8. COERENZA INTERNA DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ 97
8.1. Criteri e metodologia di valutazione 97
8.2. Interpretazione della matrice 98
8.3. Valutazione complessiva di coerenza 99
9. VALUTAZIONE COMPLESSIVA DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE 101
10. MONIOTORAGGIO DEGLI EFFETTI DELL'INTERVENTO 103

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE E METODOLOGICHE

Il presente Rapporto Ambientale è riferito al progetto di fattibilità tecnico-economica relativo alla realizzazione di un collegamento viario tra la S.P. 72 Parma – Mezzani (via Burla) e la S.P. 62R della Cisa (via Mantova), previsto nell'ambito dell'Accordo Territoriale stipulato tra le Amministrazioni Comunali di Parma e Sorbolo Mezzani e l'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 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 Mezzani e gli insediamenti produttivi dei comparti S.P.I.P., rendendo più immediato l'accesso al casello autostradale della A1.

Per il tratto ricadente nel territorio comunale di Sorbolo Mezzani, l'asse infrastrutturale risulta già individuato dal PUG vigente nell'ambito della Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale – Sistema Insediativo, tra le "Previsioni infrastrutturali territoriali", riferite alle opere viabilistiche di rango territoriale previste all'interno del territorio comunale.

La relativa Valsat ha già considerato, alla scala della pianificazione, gli effetti connessi alla realizzazione della nuova infrastruttura, individuando in particolare nel consumo di suolo agricolo uno dei principali effetti potenzialmente negativi e richiamando la necessità di prevedere adeguate misure di mitigazione, compensazione e riequilibrio ambientale.

Il presente documento sviluppa pertanto, alla scala progettuale, la valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale dell'intervento, approfondendo gli effetti specifici derivanti dalla sua realizzazione e verificandone la coerenza con il quadro pianificatorio vigente e con le condizioni di sostenibilità già individuate dalla Valsat del PUG.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Individuazione dell'area di progetto su CTR



Individuazione dell'area di progetto su ortofoto

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

1.1. CONTENUTI E FINALITÀ DEL RAPPORTO AMBIENTALE

L'intervento riguarda il prolungamento di via Franklin, infrastruttura già prevista dal PUG vigente del Comune di Sorbolo Mezzani e individuata, nell'ambito della Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale – Sistema Insediativo, tra le "Previsioni infrastrutturali territoriali".

La previsione dell'infrastruttura è stata inoltre considerata nell'ambito della Valsat del PUG, che ha valutato gli effetti delle strategie e delle azioni di Piano e, con specifico riferimento all'utilizzo di nuovo suolo, ha individuato nella nuova strada di progetto una delle principali previsioni comportanti consumo di suolo, associandovi la necessità di adeguate misure di mitigazione e compensazione ambientale.

In tale quadro, il presente Rapporto Ambientale non introduce una nuova previsione infrastrutturale rispetto al PUG vigente, ma assume la funzione di approfondire, alla scala progettuale, gli effetti ambientali e territoriali connessi alla realizzazione dell'intervento, verificandone la coerenza con gli obiettivi e le strategie del Piano e con le condizioni di sostenibilità definite dalla relativa Valsat.

La valutazione è pertanto finalizzata a:

- verificare la coerenza dell'intervento con il quadro pianificatorio e programmatico vigente;
- approfondire le caratteristiche ambientali e territoriali del contesto direttamente interessato dall'opera;
- individuare e valutare i potenziali effetti derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'infrastruttura sulle diverse componenti ambientali e territoriali;
- verificare l'adeguatezza delle misure di mitigazione e compensazione previste dal progetto, anche in relazione alle condizioni di sostenibilità individuate dalla Valsat del PUG;
- definire gli elementi utili al monitoraggio degli effetti dell'intervento.

La valutazione assume pertanto come riferimento il quadro conoscitivo e valutativo del PUG vigente e della relativa Valsat, evitando duplicazioni delle valutazioni già svolte alla scala della pianificazione e concentrando l'analisi sugli aspetti specificamente riconducibili alla definizione progettuale dell'infrastruttura.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

2. IL PROGETTO E GLI OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

La puntuale descrizione dell'intervento è riportata negli elaborati del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, cui si rimanda per gli approfondimenti tecnici di dettaglio.

L'intervento riguarda il prolungamento di via Franklin e la realizzazione di un collegamento viario tra la S.P. 72 Parma–Mezzani (via Burla) e la S.P. 62R della Cisa (via Mantova), sviluppato nei territori comunali di Parma e Sorbolo Mezzani.

La presente valutazione è riferita alla porzione dell'infrastruttura ricadente nel territorio del Comune di Sorbolo Mezzani, pur considerando l'intervento nella sua unitarietà funzionale e territoriale ai fini della valutazione dei relativi effetti ambientali.

L'infrastruttura svolge una funzione di collegamento tra gli assi viari esistenti e gli ambiti produttivi localizzati nel quadrante nord-orientale dell'area parmense e nel territorio di Sorbolo Mezzani, contribuendo alla razionalizzazione dei flussi di traffico, con particolare riferimento al traffico pesante, e al miglioramento dell'accessibilità alle aree produttive e logistiche.

2.1. DESCRIZIONE DI SINTESI DELL'INTERVENTO PREVISTO

L'intervento in esame costituisce parte del più ampio progetto di prolungamento di via Franklin, finalizzato alla realizzazione di un collegamento viario tra la S.P. 72 Parma–Mezzani (via Burla) e la S.P. 62R della Cisa (via Mantova). L'intero asse viario si sviluppa per una lunghezza di circa 2.800 m; il tratto ovest, a partire da via Franklin, ricade per circa 1.380 m nel territorio comunale di Parma, mentre la restante porzione si sviluppa verso est nel territorio del Comune di Sorbolo Mezzani.

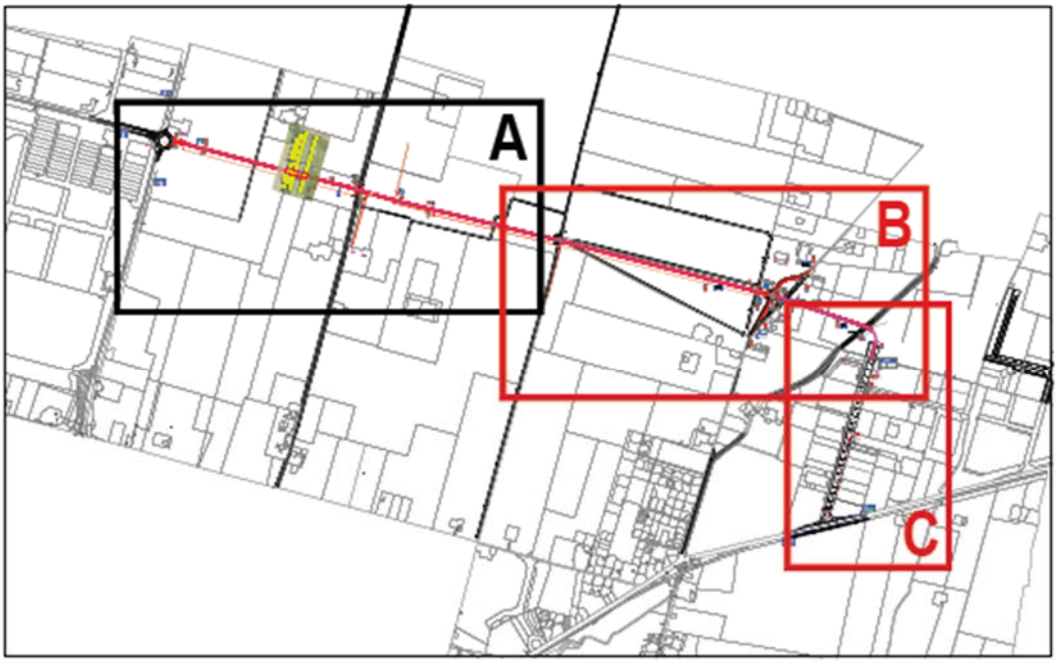


Inquadramento generale – stralcio Elaborato E.00

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 poderale, canali di scolo, filari e infrastrutture tecnologiche. La Relazione paesaggistica evidenzia in particolare l'elevato livello di conservazione della matrice centuriata e dei relativi elementi lineari.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Nel territorio di Sorbolo Mezzani il tracciato prosegue in direzione est verso la località Chiozzola, attraversando la viabilità locale e il reticolo idraulico, fino all'attraversamento del Canale Naviglia e alla connessione con il sistema viabilistico a servizio degli ambiti produttivi, per proseguire quindi verso la S.P. 62R della Cisa.



inquadramento generale

Caratteristiche dimensionali e funzionali

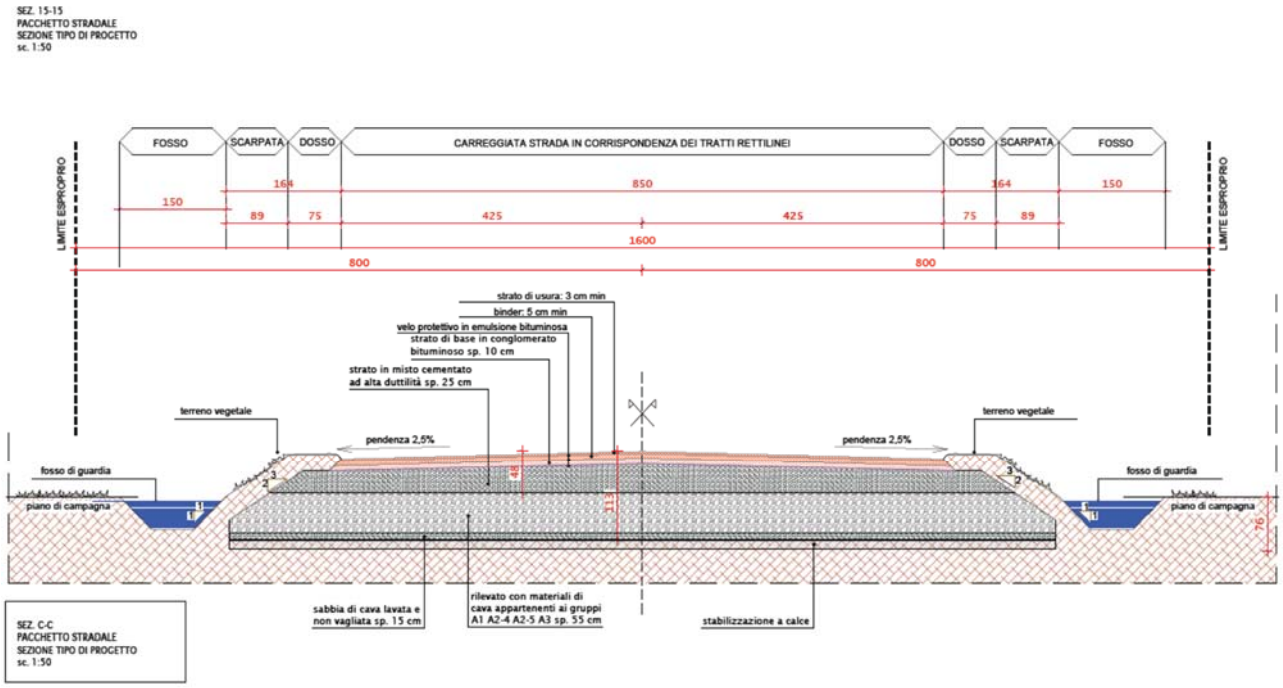
L'asse principale è configurato come strada a carreggiata unica a doppio senso di marcia, con due corsie, dimensionata per garantire la funzionalità dell'infrastruttura anche in relazione al transito di mezzi pesanti.

Le principali caratteristiche tecniche possono essere così sintetizzate:

- carreggiata con due corsie di marcia (una per senso di marcia);
- presenza di banchine laterali e spazi di pertinenza funzionali alla sicurezza stradale e alla gestione delle acque;
- andamento plano-altimetrico definito in relazione alla morfologia sostanzialmente pianeggiante del territorio e alle interferenze con la viabilità, il reticolo idraulico e le reti tecnologiche;
- raccordi e opere funzionali al mantenimento dell'accessibilità alla viabilità locale e ai fondi agricoli.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Sezione stradali tipo– stralcio Elaborato E.05

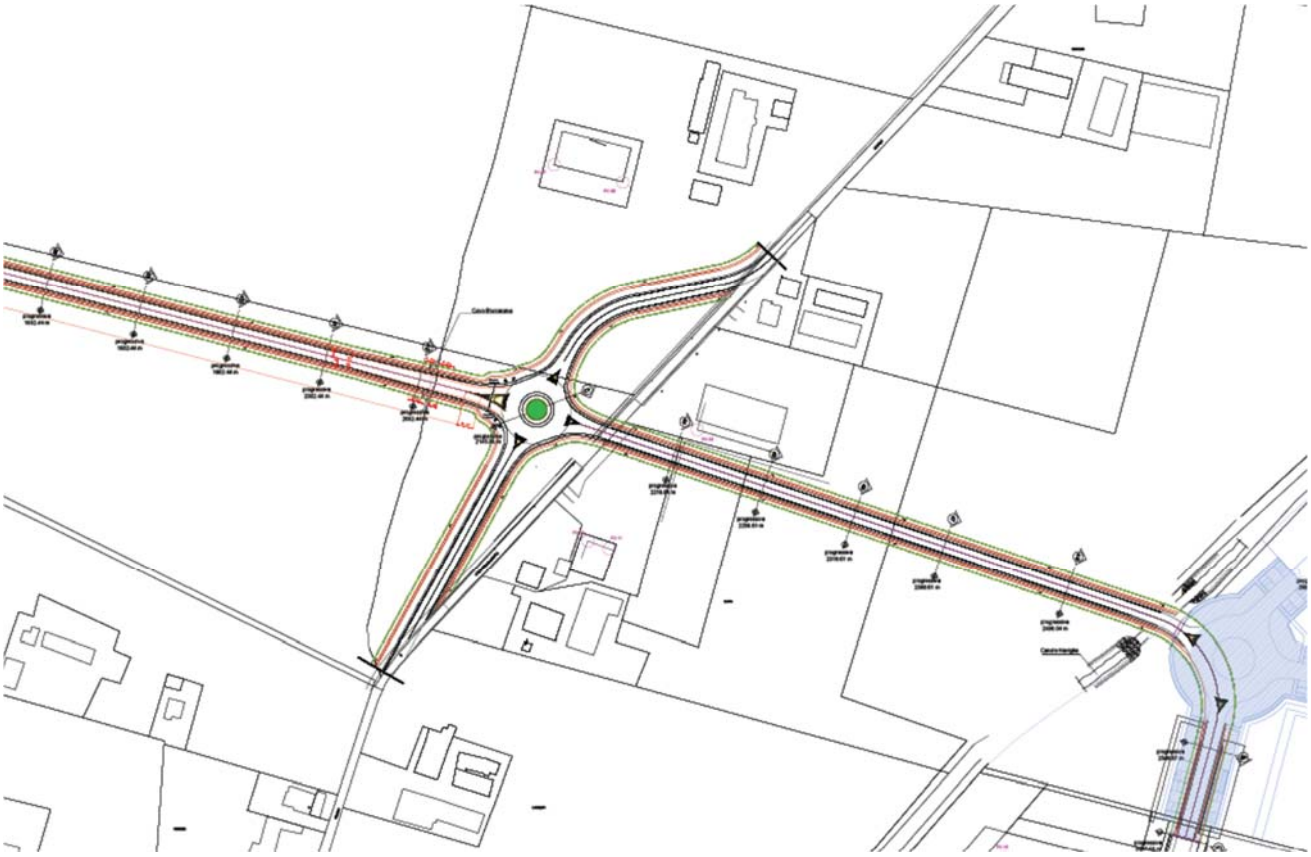
Intersezioni e accessibilità

Nel tratto ricadente nel Comune di Sorbolo Mezzani la nuova infrastruttura si relaziona con la viabilità locale e con il sistema viabilistico a servizio degli insediamenti produttivi di Chiozzola.

Il progetto interessa, in particolare, la viabilità in corrispondenza di Strada della Fine e della viabilità comunale di Chiozzola, per poi attraversare il Canale Naviglia e raccordarsi alla rotatoria già autorizzata nell'ambito della lottizzazione APEA APS1. Da tale sistema di connessione il collegamento prosegue verso est fino alla S.P. 62R della Cisa.

La configurazione prevista è finalizzata a garantire la continuità dell'asse est-ovest, migliorando l'accessibilità agli ambiti produttivi e contribuendo alla razionalizzazione dei flussi veicolari, con particolare riferimento al traffico pesante.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



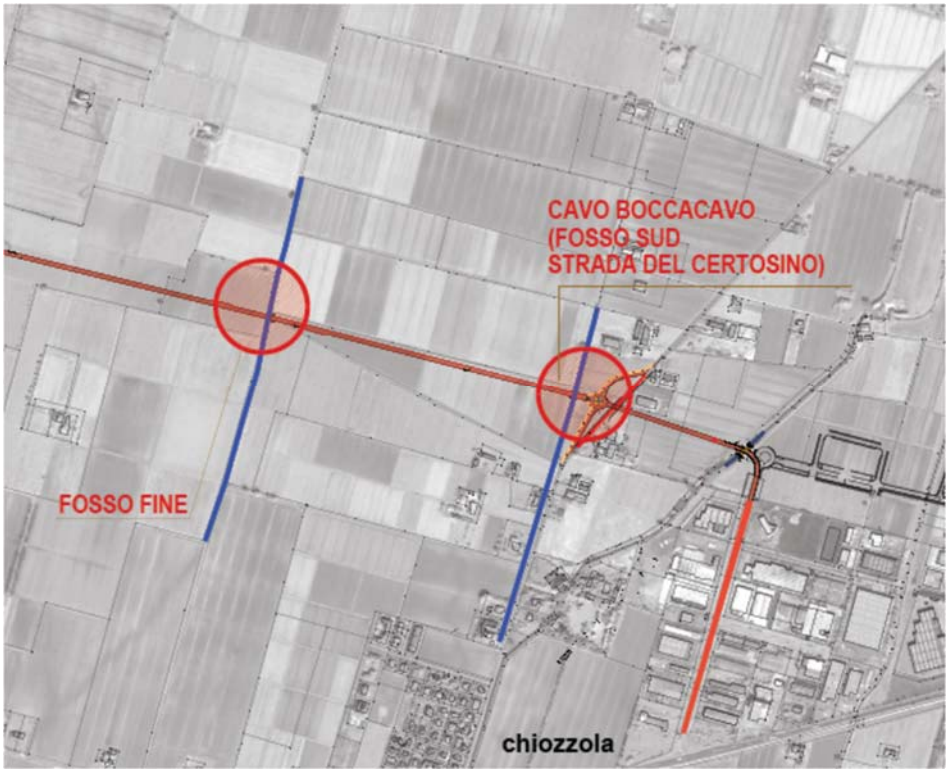
Planimetrie tracciato B – stralcio Elaborato E.02a

Gestione delle interferenze

L'infrastruttura interagisce con un sistema territoriale caratterizzato dalla presenza di un articolato reticolo idraulico, della viabilità rurale e di reti e infrastrutture tecnologiche, rispetto alle quali il progetto individua specifiche modalità di attraversamento e risoluzione delle interferenze.

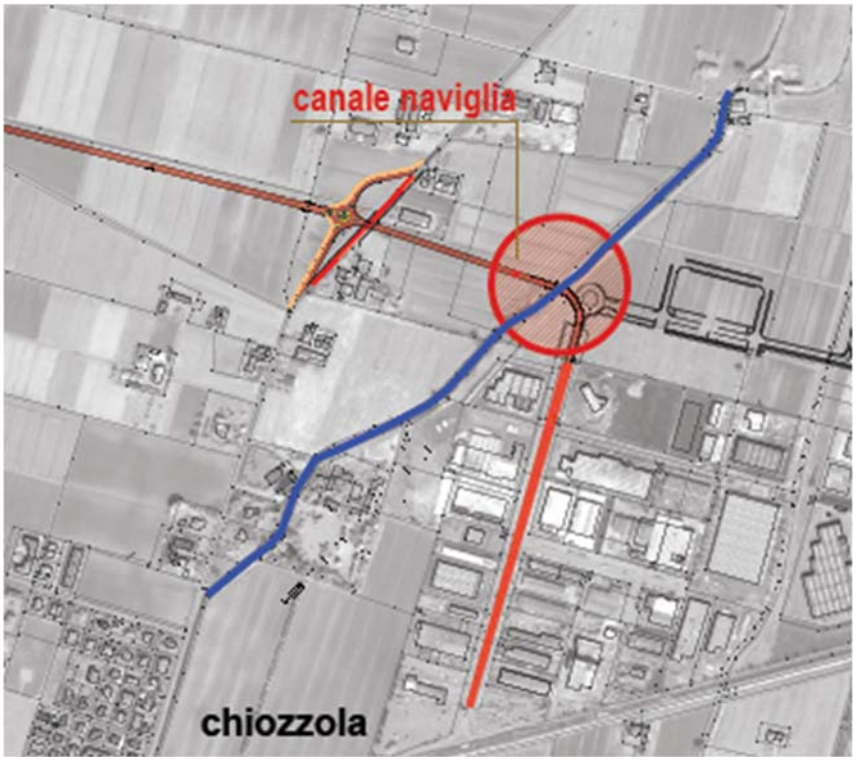
Con riferimento al reticolo idraulico, il progetto prevede specifiche opere di attraversamento in corrispondenza dei corsi d'acqua e dei canali interferiti, tra cui il Fosso della Fine, il Cavo Boccacava e il Canale Naviglia, garantendo il mantenimento della continuità e della funzionalità idraulica.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Attraversamento canali – stralcio Elaborato E.14

Particolare rilevanza assume l'attraversamento del Canale Naviglia, corso d'acqua sottoposto a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c), del D.Lgs. 42/2004, con relativa fascia di tutela di 150 m.



Attraversamento canale Naviglia – stralcio Elaborato E.13

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Sono inoltre previste:

- la continuità e, ove necessario, la riorganizzazione degli accessi alla viabilità rurale e ai fondi agricoli;
- la verifica e risoluzione delle interferenze con sottoservizi e reti tecnologiche esistenti;
- le opere necessarie alla raccolta e allo smaltimento delle acque meteoriche;
- le opere e i dispositivi necessari alla sicurezza della circolazione.

Interventi di mitigazione ambientale e inserimento paesaggistico

La realizzazione del prolungamento di via Franklin avviene in un contesto agricolo caratterizzato da una significativa riconoscibilità paesaggistica legata alla permanenza della matrice centuriata e alla presenza di elementi lineari quali filari, canali, fossi e viabilità rurale, come ampiamente illustrato nella Relazione paesaggistica allegata al procedimento.

La Relazione paesaggistica evidenzia infatti come il territorio interessato conservi un elevato livello di leggibilità dell'organizzazione storica della centuriazione, riconoscibile negli allineamenti viari, nel reticolo idraulico, nella suddivisione dei campi e nella presenza di filari.



***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*

Stralcio Elaborato B.08

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;

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

- salvaguardare, per quanto possibile, la continuità degli elementi caratterizzanti la struttura storica e ambientale del territorio;

- contribuire al miglioramento della qualità ambientale complessiva.

Le principali azioni previste riguardano la realizzazione di sistemazioni vegetazionali lungo il tracciato, mediante l'impiego di specie coerenti con il contesto locale, nonché il mantenimento e, ove possibile, la valorizzazione degli elementi vegetazionali esistenti. La definizione degli interventi tiene conto delle condizioni di fattibilità connesse alla presenza delle infrastrutture e dei sottoservizi esistenti, nonché delle esigenze di sicurezza e visibilità della circolazione stradale.

La relazione paesaggistica, infatti, attribuisce particolare valore proprio ai filari lungo fossi e rogge e alla vegetazione connessa al sistema dei canali; gli indirizzi richiamati prevedono la salvaguardia e il potenziamento di tali elementi e della trama interpoderale.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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, perseguendo al contempo obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale connessi alla razionalizzazione dei flussi di traffico e al corretto inserimento dell'infrastruttura nel contesto attraversato.

In particolare, il progetto persegue i seguenti obiettivi:

1. Miglioramento della funzionalità della rete viaria e razionalizzazione dei flussi veicolari, con particolare riferimento al traffico pesante, attraverso la riduzione delle criticità e delle interferenze con la viabilità locale e gli insediamenti interessati;

2. Incremento della sicurezza stradale, mediante la razionalizzazione delle intersezioni e la riduzione dei punti di conflitto;

3. Miglioramento dell'accessibilità alle aree produttive e logistiche, attraverso il rafforzamento delle connessioni tra la viabilità principale e gli ambiti produttivi interessati;

4. Contenimento degli effetti ambientali e territoriali connessi alla realizzazione della nuova infrastruttura, con particolare attenzione al consumo di suolo agricolo, alla continuità e funzionalità del reticolo idraulico, alla salvaguardia degli elementi della struttura centuriata e al corretto inserimento paesaggistico dell'opera.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

3. VERIFICA DI COERENZA ESTERNA CON QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

In questa sezione viene affrontata l'analisi del sistema programmatico e pianificatorio di riferimento, al fine di verificare il grado di coerenza dell'intervento con gli obiettivi, le strategie e le previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica pertinenti.

L'analisi prende in considerazione gli strumenti vigenti alla scala provinciale e comunale e, in particolare:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Parma;
- Piano Urbanistico Generale (PUG) del Comune di Sorbolo Mezzani e relativa Valsat.

L'analisi del quadro programmatico e pianificatorio consente di ricostruire le relazioni tra l'opera in progetto e gli obiettivi e le previsioni degli strumenti sovraordinati e comunali, verificando in particolare la coerenza della soluzione progettuale con il sistema infrastrutturale e territoriale delineato dalla pianificazione vigente.

Con riferimento alla pianificazione comunale, assume particolare rilievo la circostanza che il collegamento infrastrutturale oggetto del presente approfondimento risulta già individuato dal PUG vigente nell'ambito della Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale, tra le previsioni infrastrutturali territoriali. La relativa Valsat considera inoltre, alla scala propria dello strumento urbanistico, gli effetti connessi alla realizzazione della nuova infrastruttura viaria.

La presente analisi è pertanto finalizzata a verificare la coerenza dell'intervento progettuale con tale quadro pianificatorio, approfondendo alla scala di progetto le relazioni con le componenti territoriali e ambientali interessate.

A valle dell'analisi di coerenza con il quadro programmatico e pianificatorio viene quindi esaminato il sistema dei vincoli ambientali, territoriali e paesaggistici interferenti con l'intervento, oggetto dello specifico capitolo successivo.

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 successivamente 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.

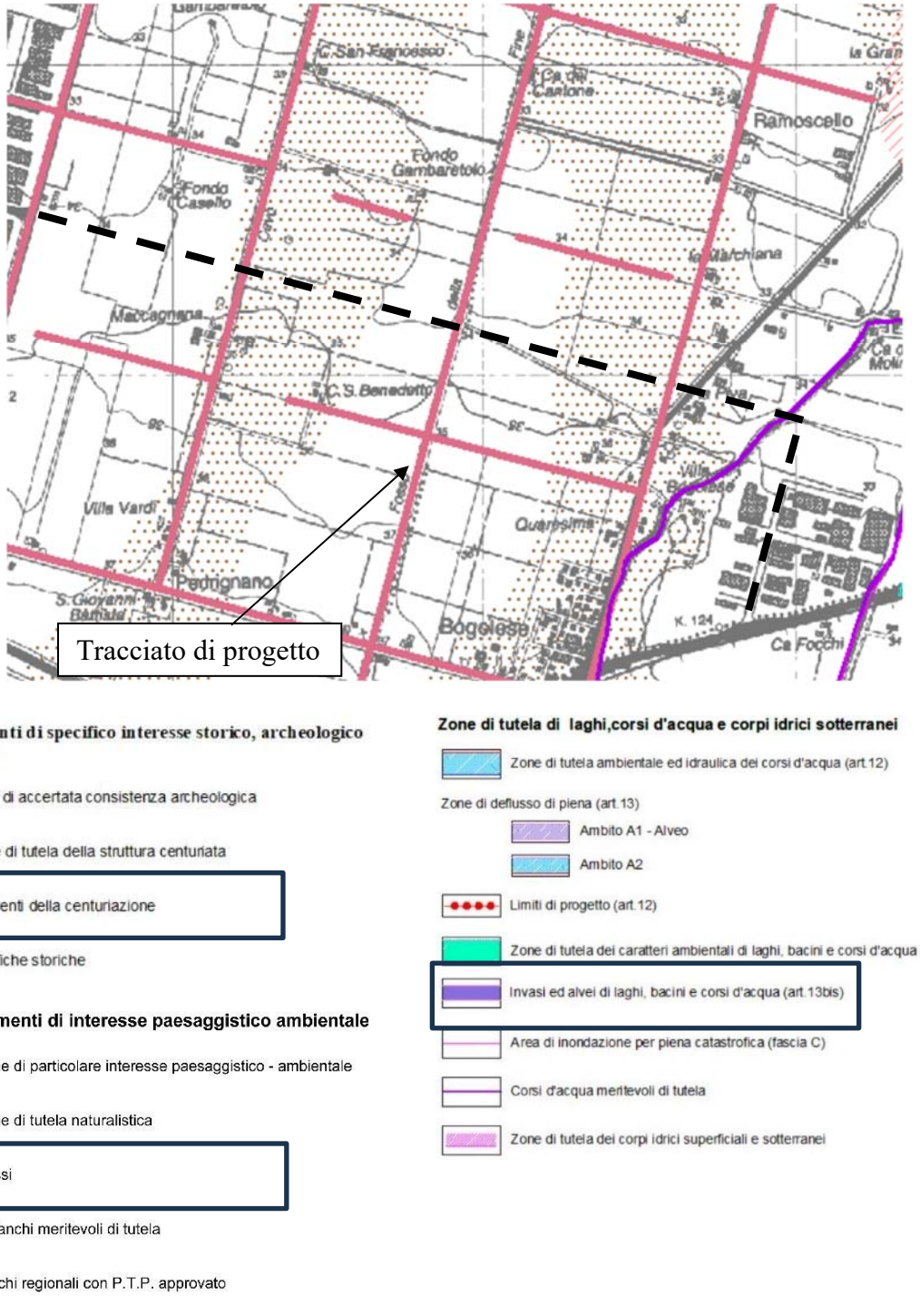
A seguire si riporta una rassegna delle tavole più significative.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 specifico interesse storico, archeologico e testimoniale - Elementi della centuriazione;
- zone ed elementi di interesse paesaggistico ambientale – dossi;
- zone di tutela di laghi, corsi d'acqua e corpi idrici sotterranei – Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua.



Stralcio Tavola C1.7 – Tutela Ambientale, Paesistica e Storico-Culturale e relativa legenda

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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.
[…]

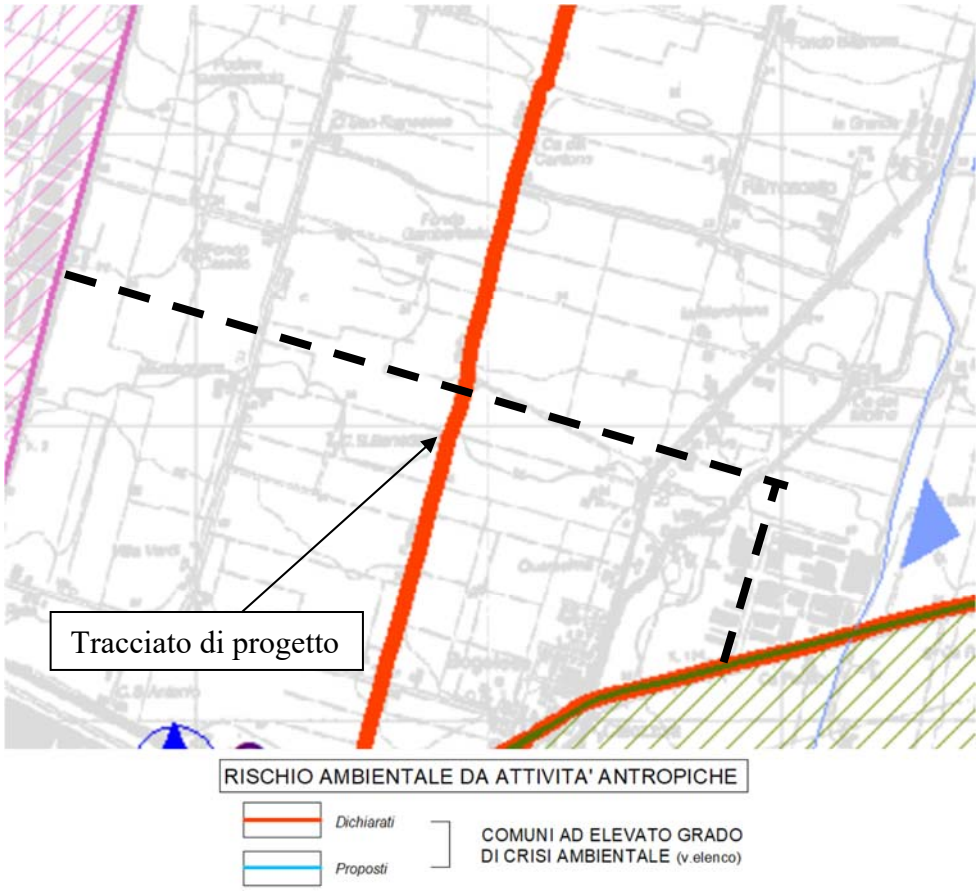
Art. 15 Particolari disposizioni di tutela di specifici elementi: dossi e calanchi meritevoli di tutela
1 - Sono stabiliti per gli strumenti di pianificazione comunale i seguenti indirizzi:
a) devono essere tutelati i crinali, anche non ricadenti nella delimitazione di cui al primo comma del precedente 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.
[…]

Art. 13bis Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua
2 - Sono ammesse esclusivamente, nel rispetto di ogni altra disposizione di legge o regolamentare in materia, e comunque previo parere favorevole dell'ente od ufficio preposto alla tutela idraulica:
a) la realizzazione delle opere connesse alle infrastrutture ed attrezzature di cui ai commi ***[…]*** *fermo restando che per le infrastrutture lineari e gli impianti, non completamente interrati, può*
prevedersi esclusivamente l'attraversamento in
trasversale;
b) il mantenimento, la ristrutturazione e la rilocalizzazione ***[…]*** *purché amovibili e realizzate con materiali tradizionali****[…]****;*
c) la realizzazione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché di restauro e di risanamento conservativo, dei manufatti edilizi isolati aventi interesse storico-artistico o storico-testimoniale, che siano definiti ammissibili dagli strumenti urbanistici comunali vigenti;
d) l'effettuazione di opere idrauliche, sulla base di piani, programmi e progetti disposti dalle autorità preposte.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



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

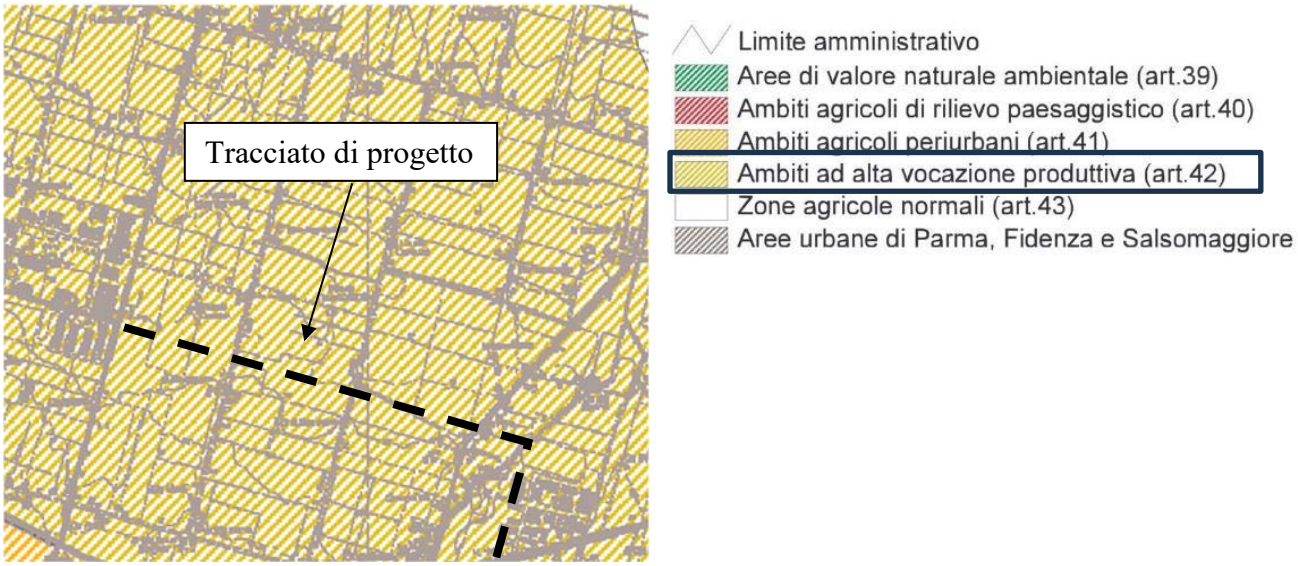
Di seguito si riporta lo stralcio della Norma di interesse.

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".
[…]

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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

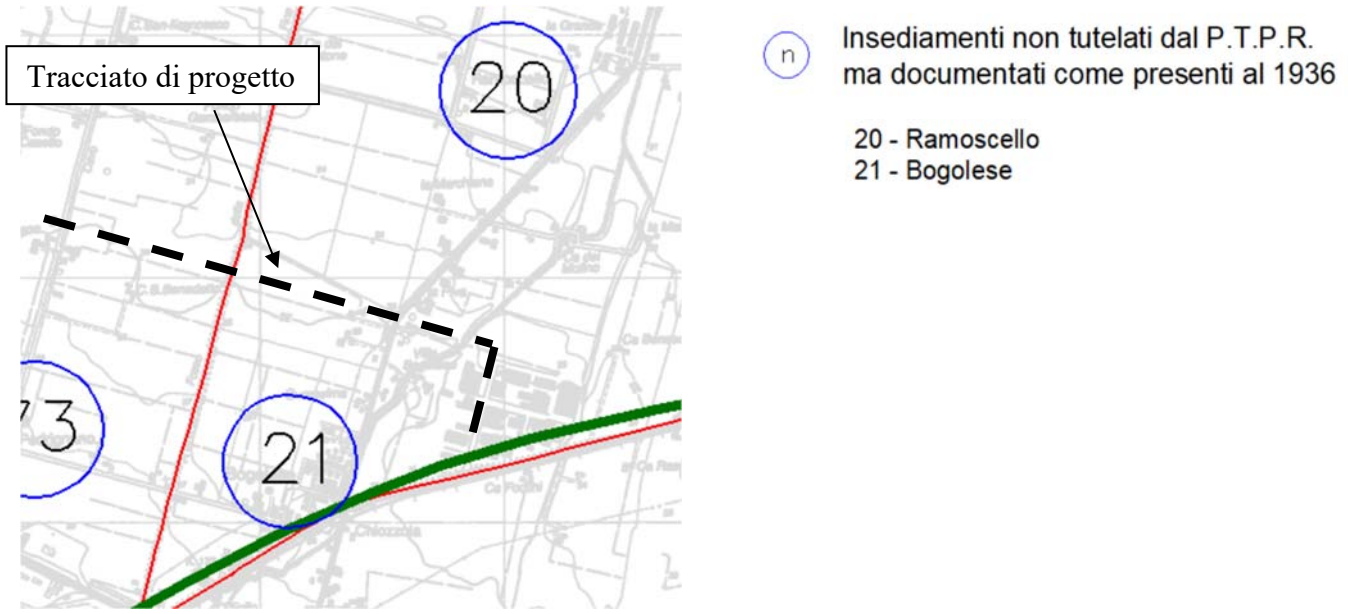
Di seguito si riporta lo stralcio della Norma di interesse.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

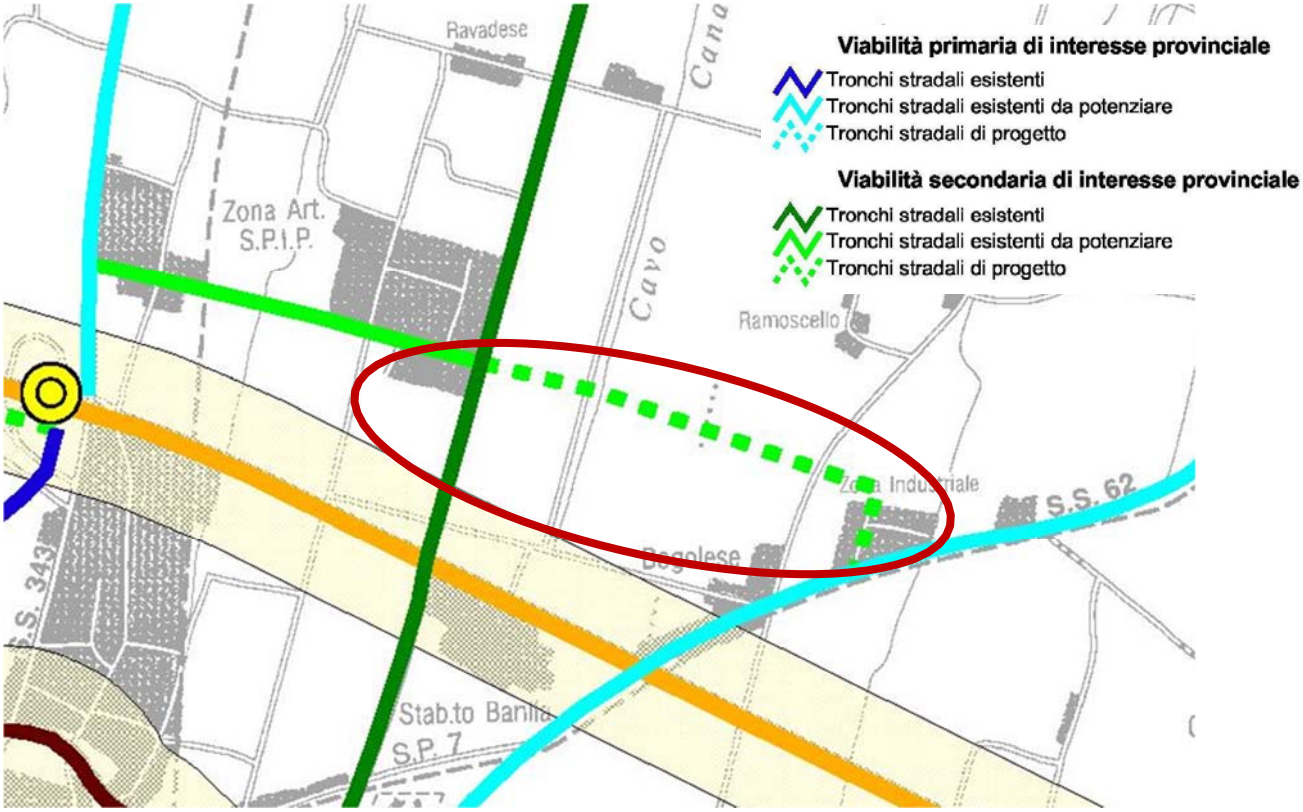


Stralcio Tavola C.7.1 Ambiti di valorizzazione dei Beni Storico Testimoniali: Insediamenti Urbani e zone di interesse storico

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



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

3.1.2. Pianificazione Comunale

La pianificazione urbanistica del Comune di Sorbolo Mezzani è disciplinata dal Piano Urbanistico Generale (PUG), redatto ai sensi della L.R. 21 dicembre 2017, n. 24 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio".

Il percorso di formazione del Piano è stato avviato con l'assunzione della proposta di PUG, avvenuta con Deliberazione della Giunta Comunale n. 124 del 19 ottobre 2021; successivamente, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 28 giugno 2023, il Comune ha controdedotto alle osservazioni e adottato la proposta di Piano. Il Piano Urbanistico Generale è stato definitivamente approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 63 del 27 novembre 2024 ed è entrato in vigore a seguito della pubblicazione dell'avviso di approvazione sul BURERT n. 1 del 2 gennaio 2025.

Il PUG costituisce pertanto lo strumento urbanistico comunale vigente assunto a riferimento per la verifica di coerenza dell'intervento in esame.

Con specifico riferimento al sistema infrastrutturale e della mobilità, il PUG affronta il tema sia nell'ambito del Quadro Conoscitivo, attraverso gli elaborati dedicati al sistema infrastrutturale e della mobilità, sia nell'ambito della Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale (SQUEA).

In particolare, il Quadro Conoscitivo comprende gli elaborati relativi al Sistema infrastrutturale e della mobilità (QC_A3), tra i quali assume specifico interesse per la presente valutazione la Tavola QC_T_A3.1 – Sistema della viabilità e della mobilità, che restituisce in forma diagrammatica il sistema insediativo e infrastrutturale comunale, il grafo stradale principale, le principali porte di ingresso al territorio e la viabilità di progetto.

Nell'ambito della Strategia, la Tavola PUG_T_C3 – Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale – Sistema insediativo individua, inoltre, le "Previsioni infrastrutturali territoriali", definite come opere viabilistiche di rango territoriale previste all'interno del territorio comunale. Tra queste è rappresentato il collegamento infrastrutturale cui appartiene il prolungamento di via Franklin oggetto del presente approfondimento.

La previsione dell'infrastruttura trova inoltre riscontro nella Valsat del PUG, che considera, alla scala propria della pianificazione urbanistica, gli effetti associati alla realizzazione della nuova viabilità, con particolare

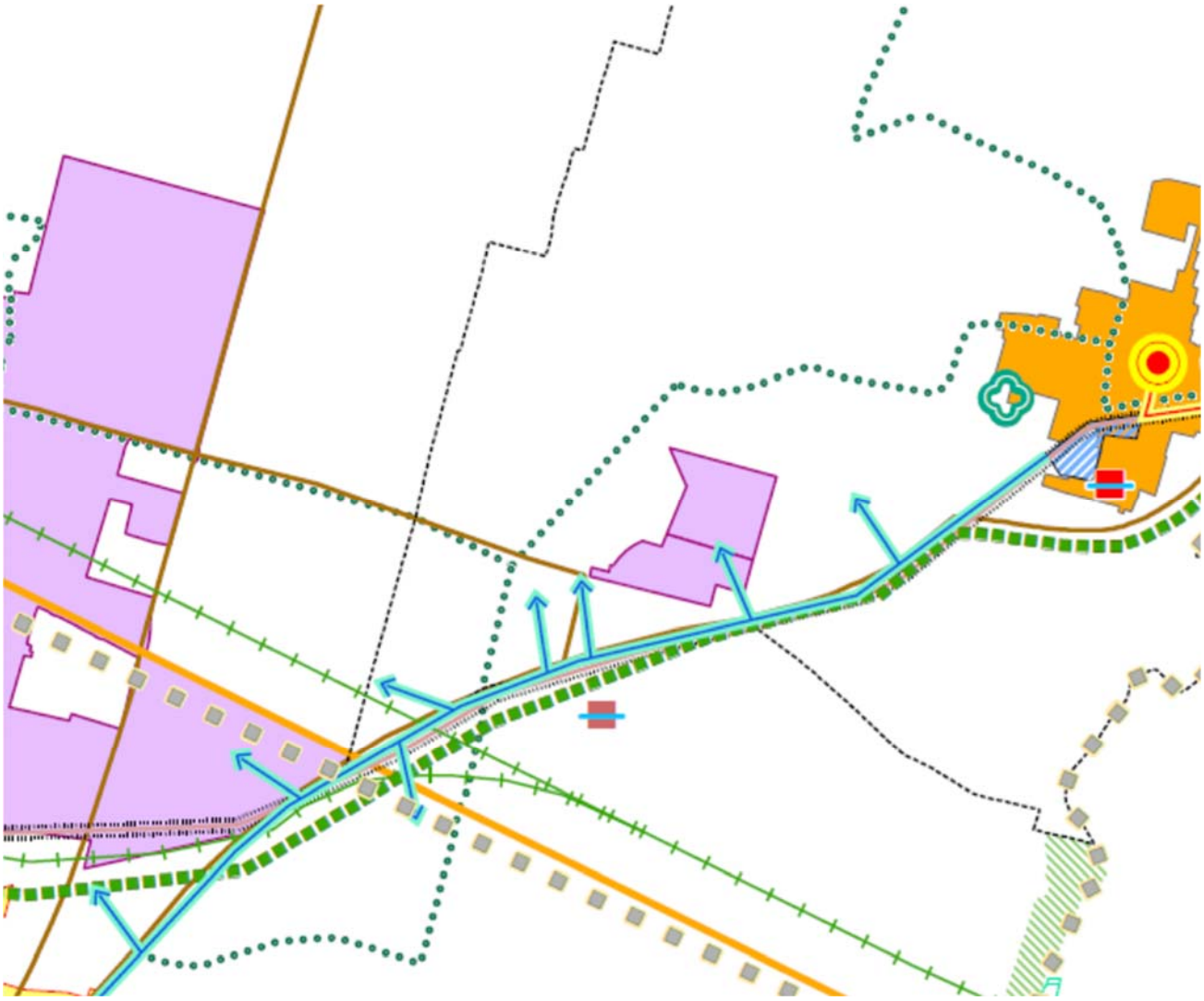
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

riferimento al consumo di suolo agricolo e alla necessità di prevedere adeguate misure di mitigazione e compensazione.

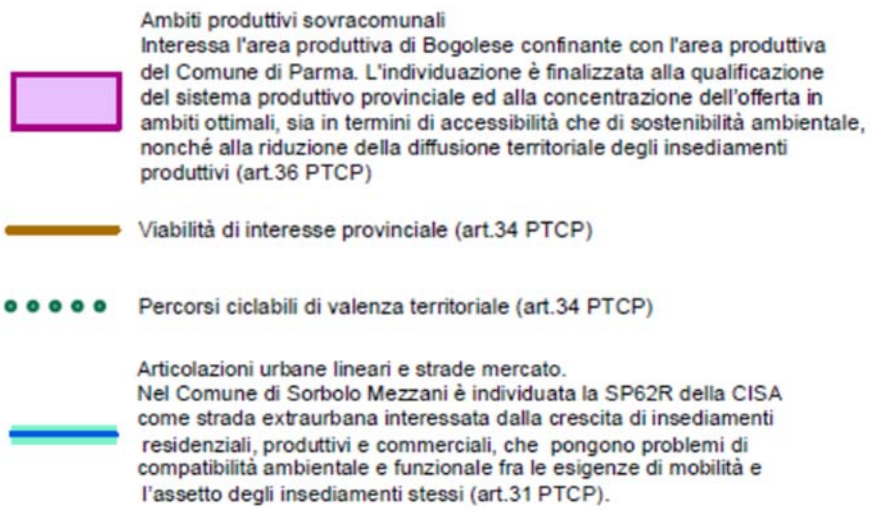
Quadro Conoscitivo – Coerenza con la pianificazione sovraordinata

Nell'ambito del Quadro Conoscitivo, il PUG sviluppa una specifica analisi di coerenza con la pianificazione sovraordinata. In particolare, l'elaborato **QC_T_A7.1 – Coerenza esterna del Piano** restituisce, alla scala del territorio comunale, i principali tematismi derivanti dal PTCP della Provincia di Parma.

La tavola consente pertanto di ricondurre le previsioni del PUG al quadro territoriale provinciale già esaminato nel precedente paragrafo, evidenziando, tra gli altri, il sistema dell'armatura urbana e degli insediamenti produttivi, gli ambiti rurali e il sistema delle infrastrutture per la mobilità.



COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Stralcio Tavola QC_T_A7.1 – Coerenza esterna del Piano e relativa legenda

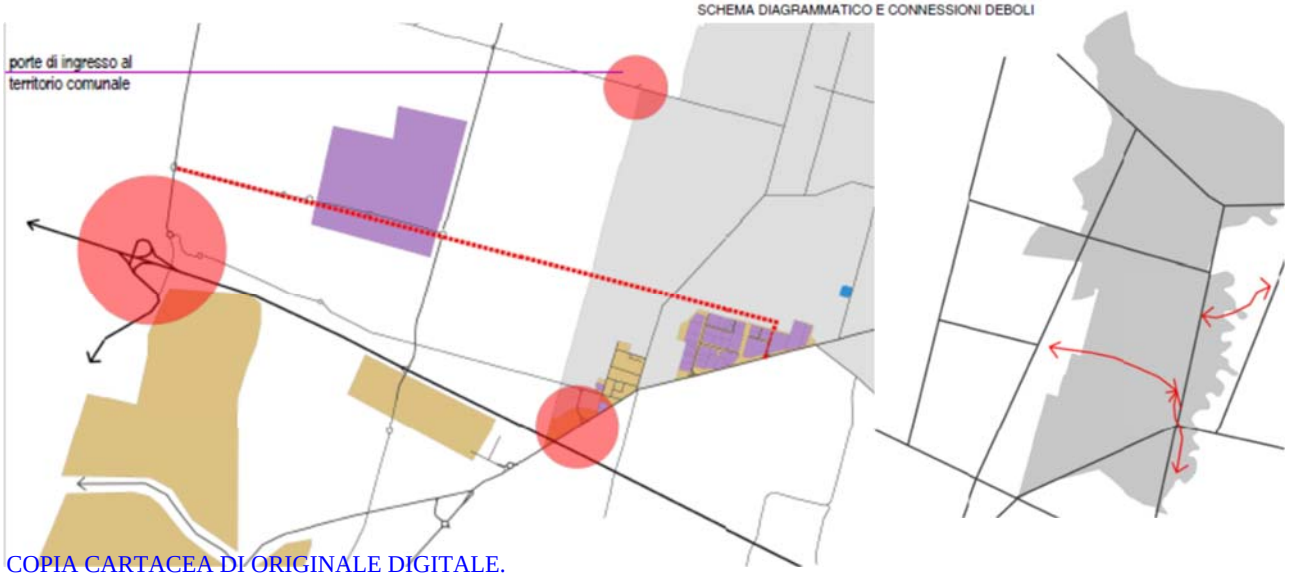
Con riferimento all'ambito interessato dall'intervento, assumono particolare rilievo la presenza degli ambiti produttivi sovracomunali, tra cui l'area produttiva di Bogolese confinante con quella del Comune di Parma, e il sistema della viabilità di interesse provinciale, nel quale rientra la S.P. 62R della Cisa. La tavola evidenzia inoltre il ruolo della S.P. 62R quale articolazione urbana lineare/strada mercato, caratterizzata dalla compresenza di funzioni insediative e di mobilità e dalle conseguenti esigenze di compatibilità ambientale e funzionale tra la mobilità e l'assetto degli insediamenti.

Quadro Conoscitivo – Sistema infrastrutturale e della mobilità

Con specifico riferimento al sistema della mobilità, la Tavola QC_T_A3.1 – Sistema della viabilità e della mobilità restituisce la struttura delle principali relazioni infrastrutturali del territorio comunale e le connessioni con i sistemi insediativi esterni.

La rappresentazione evidenzia il grafo stradale principale, il sistema insediativo consolidato prevalentemente residenziale e produttivo e le principali porte di ingresso al territorio comunale, individuando inoltre, in forma diagrammatica, la viabilità di progetto.

Nel settore sud-occidentale assume particolare rilievo la relazione tra il sistema produttivo di Bogolese e il territorio del Comune di Parma, rispetto alla quale il prolungamento di via Franklin si inserisce quale elemento di rafforzamento della connessione infrastrutturale tra i due sistemi produttivi.

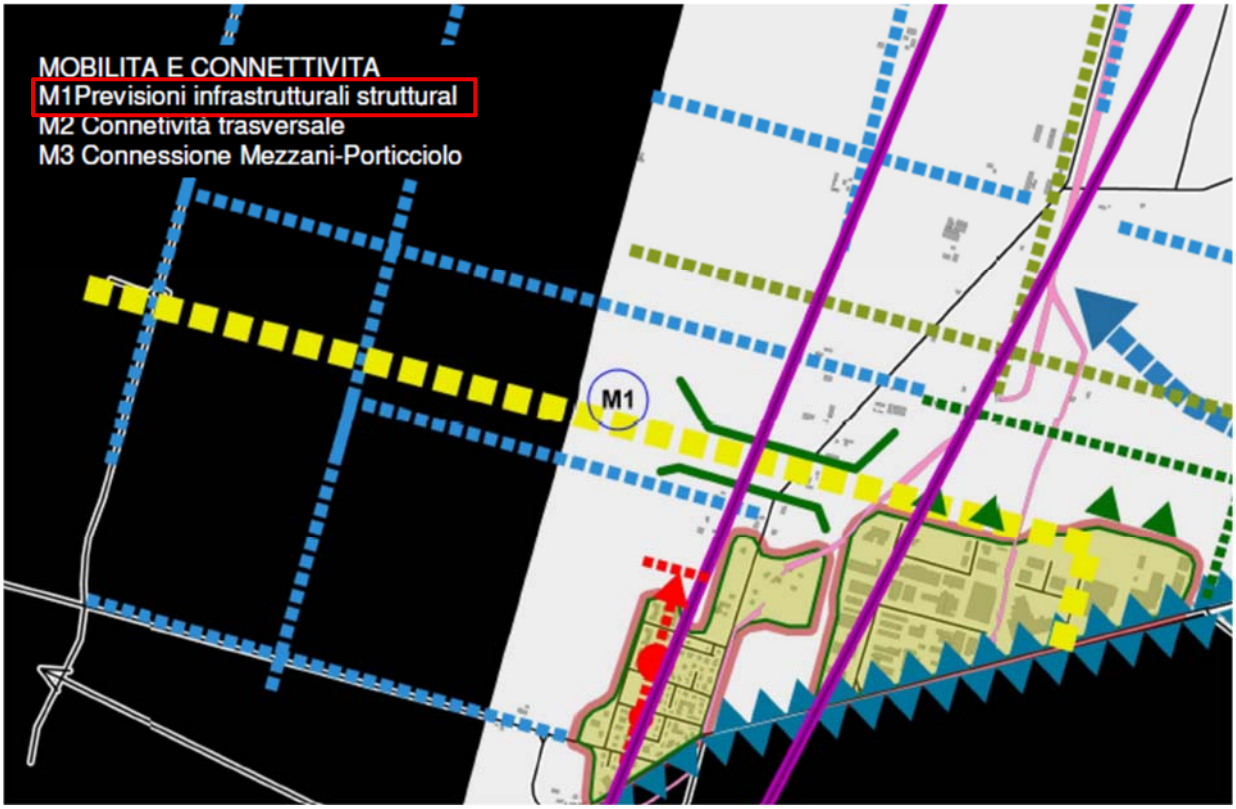


Stralcio Tavola QC_T_A3.1 – Sistema della viabilità e della mobilità

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale

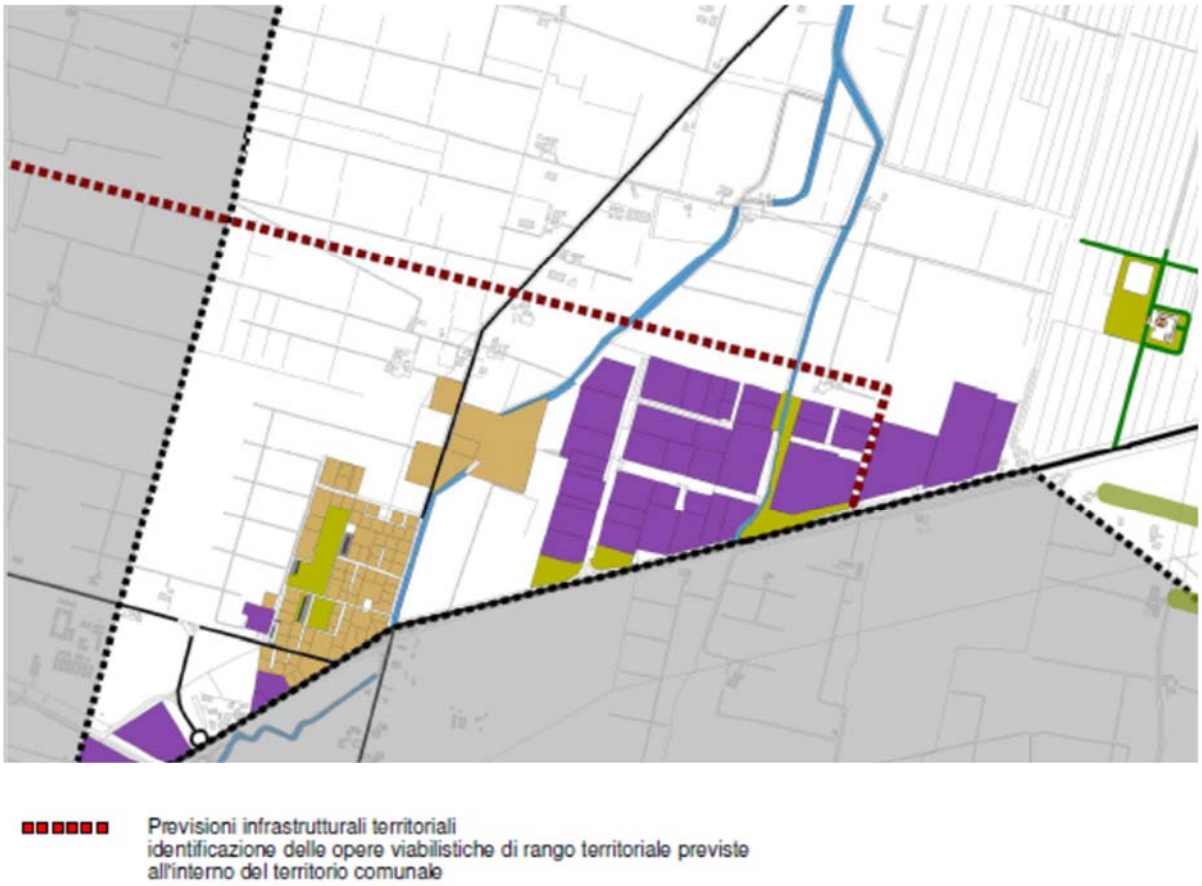
Nell'ambito della Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale, il tema della mobilità costituisce una componente strutturante del progetto di Piano. La Tavola PUG_T_C3 – Diagramma del progetto individua, infatti, nell'ambito della componente "Mobilità e connettività", le previsioni infrastrutturali, la connettività trasversale e la connessione Mezzani–Porticciolo, ponendole in relazione con le altre componenti territoriali, insediative, paesaggistiche e ambientali della Strategia.



Stralcio Tavola PUG_T_C3 – Diagramma del progetto

La Tavola PUG_T_C3 – Sistema insediativo territorializza ulteriormente tali contenuti, individuando espressamente tra gli elementi della Strategia le "Previsioni infrastrutturali territoriali", definite come l'identificazione delle opere viabilistiche di rango territoriale previste all'interno del territorio comunale. Nel settore sud-occidentale del territorio comunale la tavola rappresenta il collegamento infrastrutturale in continuità con il sistema viario proveniente dal Comune di Parma, cui è riconducibile il prolungamento di via Franklin oggetto della presente valutazione.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Stralcio Tavola PUG_T_C3 – Sistema insediativo e relativa legenda

La Strategia trova un ulteriore approfondimento alla scala locale nella Carta del progetto di suolo relativa a Bogolese (PUG_T_SQUEA_C.4.2), che restituisce le relazioni tra il sistema produttivo, la viabilità, gli spazi aperti e le connessioni ambientali. Tra gli elementi strategici rappresentati assume particolare rilievo il "collegamento di previsione con l'area industriale SPIP", che conferma il ruolo attribuito dal PUG alla connessione tra l'ambito produttivo di Bogolese e il sistema produttivo posto a ovest, nel territorio comunale di Parma.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Stralcio Tavola PUG_T_SQUEA_C.4.2– Sistema insediativo e relativa legenda

La lettura coordinata degli elaborati del Quadro Conoscitivo e della Strategia evidenzia pertanto come il collegamento infrastrutturale oggetto della presente valutazione si inserisca in un quadro strategico già assunto dal PUG, finalizzato al rafforzamento delle connessioni territoriali e dell'accessibilità agli ambiti produttivi del settore sud-occidentale del territorio comunale.

Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale

La Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale del PUG è sviluppata nell'elaborato PUG_R_C1.2 – SQUEA – Parte II – Obiettivi e Strategie, che mette in relazione le risultanze del Quadro Conoscitivo con gli obiettivi e le strategie assunte dal Piano. Il documento individua, per i diversi sistemi territoriali, specifici Obiettivi Generali (OG), derivanti dalla diagnosi o definiti quali obiettivi di qualità, successivamente articolati in azioni. La costruzione della Strategia assume inoltre la Valsat quale componente integrata del processo di Piano, ponendo in relazione Quadro Conoscitivo, Strategie, Regole e Progetti

Con riferimento all'intervento in esame assume particolare rilievo il Sistema infrastrutturale, per il quale il PUG persegue la costruzione di una rete infrastrutturale multiscalare e interconnessa, in grado di rispondere in modo integrato alle diverse esigenze di mobilità e accessibilità. Nell'ambito della strategia "Sorbolo Mezzani territorio accessibile" sono individuati, tra gli altri, gli obiettivi

- OG_23 – Gerarchizzazione degli assi urbani rispetto alla matrice e alla funzionalità e
- OG_24 – Riduzione del traffico pesante di attraversamento nei centri abitati.

Quest'ultimo assume particolare attinenza rispetto alle finalità del prolungamento di via Franklin, volto alla riorganizzazione dei flussi veicolari e, in particolare, di quelli connessi alle aree produttive.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

La Strategia associa a tali obiettivi specifiche azioni. Per OG_23 sono previste la gerarchizzazione degli assi urbani in relazione al rango e alla funzionalità e la definizione di pratiche di *traffic calming* nei nodi critici e nelle aree sensibili; analogamente, nell'ambito di OG_24 viene richiamata la gerarchizzazione degli assi viari quale strumento per la riduzione delle interferenze generate dal traffico pesante.

Sistema infrastrutturale	OG_23_Gerarchizzazione degli assi urbani rispetto alla matrice e alla funzionalità; OG_24_Riduzione del traffico pesante di attraversamento nei centri abitati.	Obiettivo di qualità Obiettivo di diagnosi	23.1 Gerarchizzazione degli assi urbani rispetto al loro rango, alla loro funzionalità e dei relativi materiali anche attraverso il loro ridisegno in sezione e nei materiali a terra e rispetto agli accessi carrai insistenti 23.2 Definizione di pratiche di traffic calming in relazione ai nodi critici e alle aree sensibili 24.1 Gerarchizzazione degli assi urbani rispetto al loro rango, alla loro funzionalità e dei relativi materiali anche attraverso il loro ridisegno in sezione e nei materiali a terra e rispetto agli accessi carrai insistenti

Ulteriore elemento di interesse è rappresentato dall'OG_25 – Consolidare e sviluppare le filiere produttive e commerciali locali e la loro sostenibilità energetica e ambientale, appartenente alla strategia "Sorbolo Mezzani territorio attraente". Tale obiettivo trova attuazione, tra l'altro, attraverso azioni rivolte allo sviluppo produttivo negli ambiti strutturati e al miglioramento delle condizioni di accessibilità ai luoghi della produzione. La relazione con l'intervento in esame risulta pertanto riconducibile al ruolo svolto dal nuovo collegamento nel sistema di accessibilità delle aree produttive poste tra Sorbolo Mezzani e Parma.

Sistema socioeconomico	SORBOLO MEZZANI TERRITORIO ATTRAENTE OG_25_Consolidare e sviluppare le filiere produttive e commerciali locali e la loro sostenibilità energetica e	Obiettivo di qualità	25.1 Incentivare lo sviluppo produttivo negli ambiti strutturati, anche perseguendo politiche di riordino del sistema produttivo diffuso;

Accanto agli obiettivi direttamente riferibili alla mobilità e all'accessibilità, la Strategia individua obiettivi di carattere ambientale che assumono rilievo ai fini della valutazione dell'intervento. In particolare, nell'ambito della strategia "Sorbolo Mezzani territorio che si difende", sono individuati l'OG_29 – Arrestare il consumo di nuovo suolo e incentivare la riqualificazione/rigenerazione della città esistente e l'OG_30 – Potenziare la rete degli spazi aperti e la loro qualificazione ecologica e paesaggistica come componente qualificante e strutturante del sistema delle infrastrutture verdi e blu e della loro dimensione ambientale e culturale.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Tutela del territorio	SORBOLO MEZZANI TERRITORIO CHE SI DIFENDE OG_29_Arrestare il consumo di nuovo suolo e incentivare la riqualificazione/rigenerazione della città esistente; OG_30_Potenziare la rete degli spazi aperti e la loro qualificazione ecologica e paesaggistica come componente qualificante e strutturante del sistema delle infrastrutture verdi e blu e della loro dimensione ambientale e culturale;	Obiettivo di qualità Obiettivo di qualità

Tali obiettivi assumono particolare significato nella valutazione dell'opera in quanto consentono di affiancare agli effetti positivi attesi sul sistema della mobilità e sull'accessibilità la considerazione degli effetti connessi all'occupazione di suolo agricolo, alla frammentazione territoriale e all'inserimento paesaggistico ed ecologico della nuova infrastruttura.

La coerenza tra tali obiettivi e la previsione infrastrutturale trova specifico riscontro nella **Valsat del PUG**, che riprende gli Obiettivi Generali della Strategia e ne valuta le relative azioni. Con riferimento al sistema infrastrutturale, la Valsat richiama espressamente gli obiettivi OG_23 e OG_24 nell'ambito della strategia "Sorbolo Mezzani territorio accessibile", confermando tra gli obiettivi del Piano la gerarchizzazione degli assi urbani e la riduzione del traffico pesante di attraversamento nei centri abitati.

La Valsat considera inoltre specificamente il "Progetto nuova infrastruttura a sud del margine urbano", riconoscendo che la realizzazione della nuova viabilità comporta effetti potenzialmente negativi connessi al consumo di suolo agricolo, alla frammentazione del paesaggio e alla maggiore difficoltà di transito della fauna, per i quali prescrive l'attivazione di misure di mitigazione e compensazione, quali fasce alberate e passaggi per la fauna. Contestualmente, la stessa Valsat riconosce alla nuova infrastruttura il ruolo di strumento per il conseguimento degli obiettivi del Piano, finalizzato al miglioramento della situazione della viabilità e delle condizioni di sviluppo sociale e socio-economico.

SIST	AZIONE	COMPONENTE INTERESSATA	EFFETTI NEGATIVI SU COMPONENTE	EFFETTI POSITIVI E POSSIBILI MITIGAZIONI /COMPENSAZIONI
INS INFR PROD	Progetto nuova infrastruttura a sud del margine urbano	ARIA SUOLO SOTTOSUOLO FLORA FAUNA BIODIVERSITA' PAESAGGIO AGRICOLTURA	La realizzazione di una nuova infrastruttura viaria comporta oltre a consumo di suolo, che potrebbe essere usato a scopi agricoli, un aumento della frammentazione del paesaggio e di conseguenza una maggiore difficoltà al transito della fauna.	Si dovrà prevedere l'attivazione di misure di compensazione al fine di riequilibrare la valenza ambientale e di mitigazione quali fasce alberate, passaggi per la fauna.... La realizzazione di una nuova infrastruttura è uno strumento per conseguire gli obiettivi del Piano, ovvero migliorare la situazione, oggi critica, della viabilità in un'ottica moderna di crescita sociale e socio-economica.

In tale quadro, la previsione della nuova infrastruttura risulta quindi già assunta e valutata dal PUG e dalla relativa Valsat, non soltanto sotto il profilo della funzionalità infrastrutturale, ma anche rispetto alle principali criticità ambientali derivanti dalla sua realizzazione. La valutazione sviluppata nel presente documento assume pertanto tali determinazioni quale riferimento e ne approfondisce, alla scala progettuale, gli effetti effettivamente associati al prolungamento di via Franklin e le relative misure di mitigazione e compensazione.

Sintesi degli obiettivi del PUG pertinenti all'intervento

Ai fini della successiva verifica di coerenza esterna, dall'analisi della Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale e della relativa Valsat sono stati selezionati gli Obiettivi Generali del PUG che

COPIA DIGITALE PROVVISTA DI FIRMA DIGITALE
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Perselli
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

presentano una relazione diretta o significativa con l'intervento in esame.

In particolare, assumono rilievo:

- OG_23 – Gerarchizzazione degli assi urbani rispetto alla matrice e alla funzionalità, in relazione al ruolo del nuovo collegamento nell'organizzazione e nella gerarchizzazione della rete viaria;
- OG_24 – Riduzione del traffico pesante di attraversamento nei centri abitati, direttamente correlato alla finalità dell'intervento di ridistribuzione dei flussi, con particolare riferimento al traffico connesso agli insediamenti produttivi;
- OG_25 – Consolidare e sviluppare le filiere produttive e commerciali locali e la loro sostenibilità energetica e ambientale, in relazione al miglioramento dell'accessibilità al sistema delle aree produttive;
- OG_29 – Arrestare il consumo di nuovo suolo e incentivare la riqualificazione/rigenerazione della città esistente, rispetto al quale assume rilievo il consumo di suolo agricolo determinato dalla nuova infrastruttura, già considerato dalla Valsat del PUG nell'ambito della valutazione della nuova strada di progetto;
- OG_30 – Potenziare la rete degli spazi aperti e la loro qualificazione ecologica e paesaggistica come componente qualificante e strutturante del sistema delle infrastrutture verdi e blu e della loro dimensione ambientale e culturale, con riferimento agli effetti dell'infrastruttura sulla continuità degli spazi aperti, sul paesaggio agrario e sulle componenti ecologiche.

La selezione comprende pertanto sia gli obiettivi rispetto ai quali l'intervento concorre direttamente all'attuazione della Strategia del PUG, sia quelli rispetto ai quali la realizzazione dell'infrastruttura può determinare potenziali interferenze ambientali e territoriali. Queste ultime sono considerate dalla stessa Valsat del PUG, che associa alla nuova infrastruttura effetti connessi al consumo di suolo, alla frammentazione del paesaggio e alla continuità ecologica, individuando la necessità di specifiche misure di mitigazione e compensazione.

Gli obiettivi sopra individuati sono assunti quale riferimento per la matrice di coerenza esterna sviluppata nel successivo paragrafo, nella quale vengono posti in relazione con gli obiettivi specifici dell'intervento.

3.1.3. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del comune di Parma

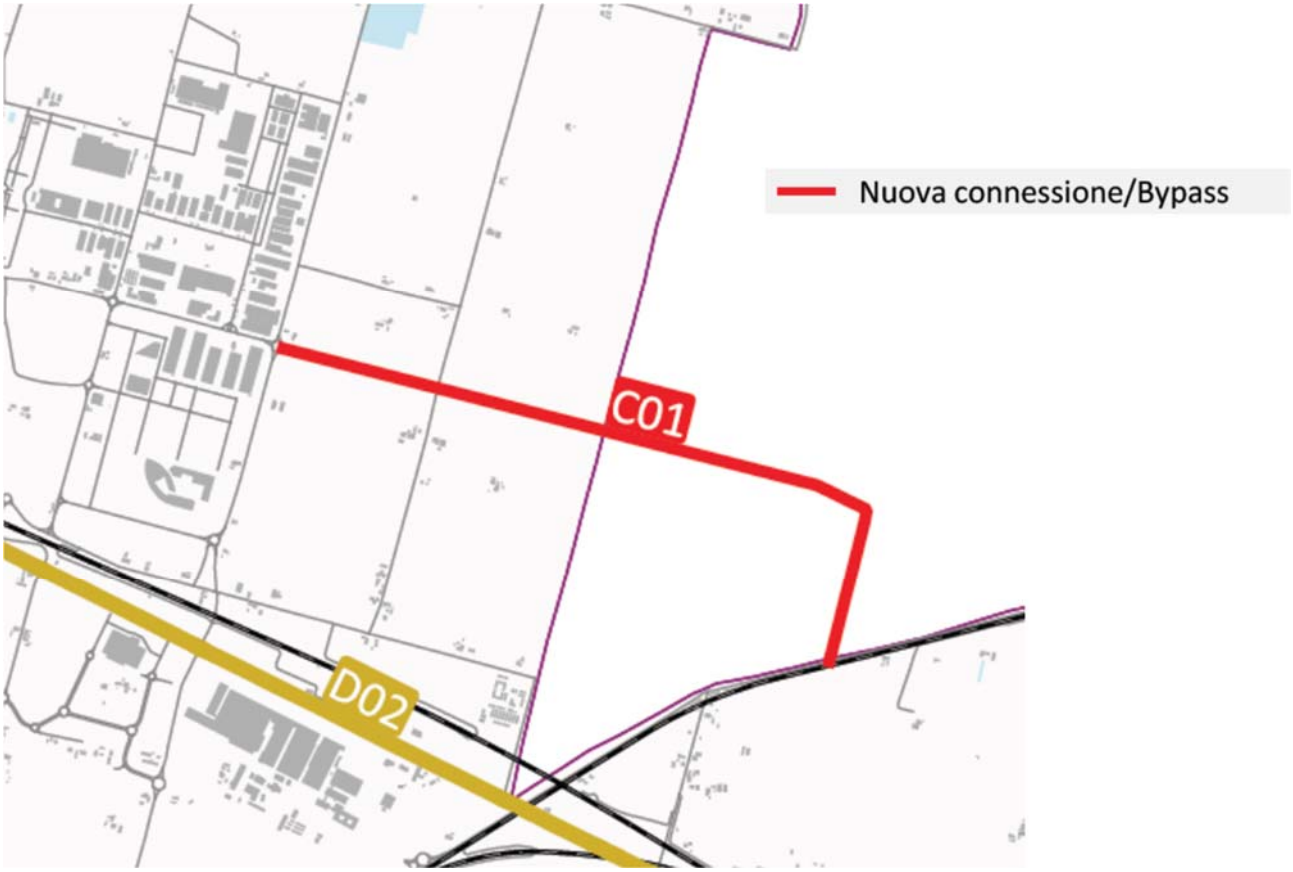
Pur non costituendo uno strumento di pianificazione del Comune di Sorbolo Mezzani, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2025-2035 del Comune di Parma assume rilievo ai fini della presente valutazione in considerazione della natura intercomunale dell'intervento e della continuità funzionale del sistema infrastrutturale interessato.

Il PUMS considera infatti espressamente, nell'ambito dello Scenario di Riferimento (SR), il collegamento viario oggetto della presente valutazione, che interessa i territori comunali di Parma e Sorbolo Mezzani e costituisce un'unica infrastruttura di connessione tra la S.P. 72 Parma-Mezzani e la S.P. 62R della Cisa. Nel Piano l'intervento è individuato nell'ambito della Rete viaria, con codice C01 – Nuove connessioni stradali, e denominato "Collegamento SS62 Cisa (Chiozzola) - SP72 Mezzani (SPIP)".

L'inserimento nello Scenario di Riferimento assume particolare rilievo in quanto tale scenario comprende gli interventi infrastrutturali e non infrastrutturali già caratterizzati da un avanzato livello di definizione programmatica e procedurale e destinati pertanto a costituire il quadro di riferimento per la costruzione degli scenari di Piano.

La previsione trova rappresentazione nella Tavola 1.a – Rete viaria, nella quale il collegamento è ricompreso tra gli interventi di nuova realizzazione.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



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

Ai fini della presente valutazione, il PUMS viene pertanto assunto quale riferimento complementare di area vasta per il sistema della mobilità, in quanto concorre a documentare l'inquadramento sovracomunale dell'intervento e la sua funzione di connessione tra il sistema viario e produttivo di Parma e quello di Sorbolo Mezzani.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

3.2. COERENZA ESTERNA DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Nel presente paragrafo si è proceduto alla valutazione della coerenza degli obiettivi dell'intervento rispetto agli obiettivi definiti dagli strumenti di programmazioni e pianificazione territoriale provinciale e comunale, così come definiti e selezionati nel precedente paragrafo 3.1.

La valutazione è condotta mettendo in relazione gli obiettivi dell'intervento con gli obiettivi di coerenza esterna selezionati, 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, si richiamano i principali obiettivi perseguiti dall'intervento:

1. Miglioramento della funzionalità della rete viaria e razionalizzazione dei flussi veicolari, con particolare riferimento al traffico pesante, attraverso la riduzione delle criticità e delle interferenze con la viabilità locale e gli insediamenti interessati;

2. Incremento della sicurezza stradale, mediante la razionalizzazione delle intersezioni e la riduzione dei punti di conflitto;

3. Miglioramento dell'accessibilità alle aree produttive e logistiche, attraverso il rafforzamento delle connessioni tra la viabilità principale e gli ambiti produttivi interessati;

4. Contenimento degli effetti ambientali e territoriali connessi alla realizzazione della nuova infrastruttura, con particolare attenzione al consumo di suolo agricolo, alla continuità e funzionalità del reticolo idraulico, alla salvaguardia degli elementi della struttura centuriata e al corretto inserimento paesaggistico dell'opera.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP) – Provincia di Parma				
	Obiettivi dell'intervento			
Obiettivi di coerenza	**1**	**2**	**3**	**4**
Costruire l'identità della comunità nella dimensione provinciale				
Favorire la vocazione agroalimentare				
Perseguire obiettivi di sviluppo sostenibile				
Potenziare il sistema dei parchi e realizzare la rete ecologica				
Rafforzare l'armatura dei centri urbani e della rete dei servizi				
Attivare iniziative per lo sviluppo delle aree marginali				
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				

OBIETTIVI DI COERENZA PUG Comune di Sorbolo Mezzani				
	Obiettivi dell'intervento			
Obiettivi di coerenza	**1**	**2**	**3**	**4**
OG_23 *– Gerarchizzazione degli assi urbani rispetto alla matrice e alla funzionalità*				
OG_24 *– Riduzione del traffico pesante di attraversamento nei centri abitati*				
OG_25 *– Consolidare e sviluppare le filiere produttive e commerciali locali e la loro sostenibilità energetica e ambientale*				
OG_29 *– Arrestare il consumo di nuovo suolo e incentivare la riqualificazione/rigenerazione della città esistente*				
OG_30 *– Potenziare la rete degli spazi aperti e la loro qualificazione ecologica e paesaggistica come componente qualificante e strutturante del sistema delle infrastrutture verdi e blu e della loro dimensione ambientale e culturale*				

Verifica di coerenza con il PUMS del Comune di Parma

Per quanto riguarda il PUMS 2025-2035 del Comune di Parma, assunto quale riferimento complementare per l'inquadramento sovracomunale del sistema della mobilità, non si ritiene necessario sviluppare un'ulteriore matrice di coerenza, in quanto il Piano considera espressamente il collegamento infrastrutturale oggetto della presente valutazione nell'ambito dello Scenario di Riferimento (SR), tra gli interventi della rete viaria ricompresi

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
Documento firmato digitalmente da: LIBRA MESSO PUBBLICAZIONI NICOLA CESARI trasmesso il giorno 28/10/2026 da Sonia Parodi
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

nel C01 – Nuove connessioni stradali.

L'intervento risulta pertanto già assunto nel quadro programmatico della mobilità del Comune di Parma, in ragione della propria funzione di connessione sovracomunale tra la S.P. 72 Parma-Mezzani, il sistema produttivo SPIP, l'ambito produttivo di Bogolese-Chiozzola e la S.P. 62R della Cisa.

Valutazione complessiva della coerenza esterna

Dall'analisi condotta emerge una generale coerenza degli obiettivi dell'intervento con gli obiettivi della pianificazione territoriale e urbanistica considerata, in particolare per quanto riguarda il miglioramento dell'accessibilità territoriale, la gerarchizzazione e la funzionalità della rete viaria, la riduzione delle interferenze determinate dal traffico pesante e il miglioramento dell'accessibilità agli ambiti produttivi.

Le matrici evidenziano tuttavia anche alcune potenziali interazioni negative, riconducibili principalmente agli effetti derivanti dalla realizzazione fisica della nuova infrastruttura. Tali effetti riguardano in particolare il consumo di suolo agricolo, la possibile frammentazione degli spazi aperti e della rete ecologica e le interferenze con gli elementi che caratterizzano la struttura paesaggistica e storico-testimoniale del territorio, con particolare riferimento alla matrice centuriata.

Tali elementi di attenzione risultano peraltro già riconosciuti dalla Valsat del PUG di Sorbolo Mezzani, che, con riferimento alla nuova infrastruttura viaria prevista dal Piano, individua tra i potenziali effetti il consumo di suolo agricolo e l'incremento della frammentazione del paesaggio, con possibili ripercussioni sulla continuità ecologica e sulla mobilità della fauna, richiamando conseguentemente la necessità di prevedere adeguate misure di mitigazione e compensazione.

In questo quadro assume particolare rilievo l'obiettivo 4 dell'intervento, specificamente rivolto al contenimento degli effetti ambientali e territoriali connessi alla realizzazione dell'infrastruttura, con particolare attenzione al consumo di suolo agricolo, alla continuità e funzionalità del reticolo idraulico, alla salvaguardia degli elementi della struttura centuriata e al corretto inserimento paesaggistico dell'opera. La presenza di tale obiettivo consente di ricondurre gli elementi di potenziale conflitto evidenziati nelle matrici all'interno di un quadro progettuale che ne assume esplicitamente la necessità di mitigazione e gestione.

Nel complesso, **l'analisi evidenzia pertanto come l'intervento si inserisca coerentemente nel quadro strategico e infrastrutturale delineato dagli strumenti di pianificazione considerati, pur in presenza di specifici elementi di attenzione ambientale e territoriale connessi alla realizzazione della nuova infrastruttura. Il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità risulta pertanto strettamente connesso alla corretta definizione e attuazione delle misure di mitigazione, compensazione e inserimento ambientale e paesaggistico dell'opera, i cui effetti e le relative misure sono approfonditi nei successivi capitoli del presente documento.**

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 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 DEL PUG APPROVATO

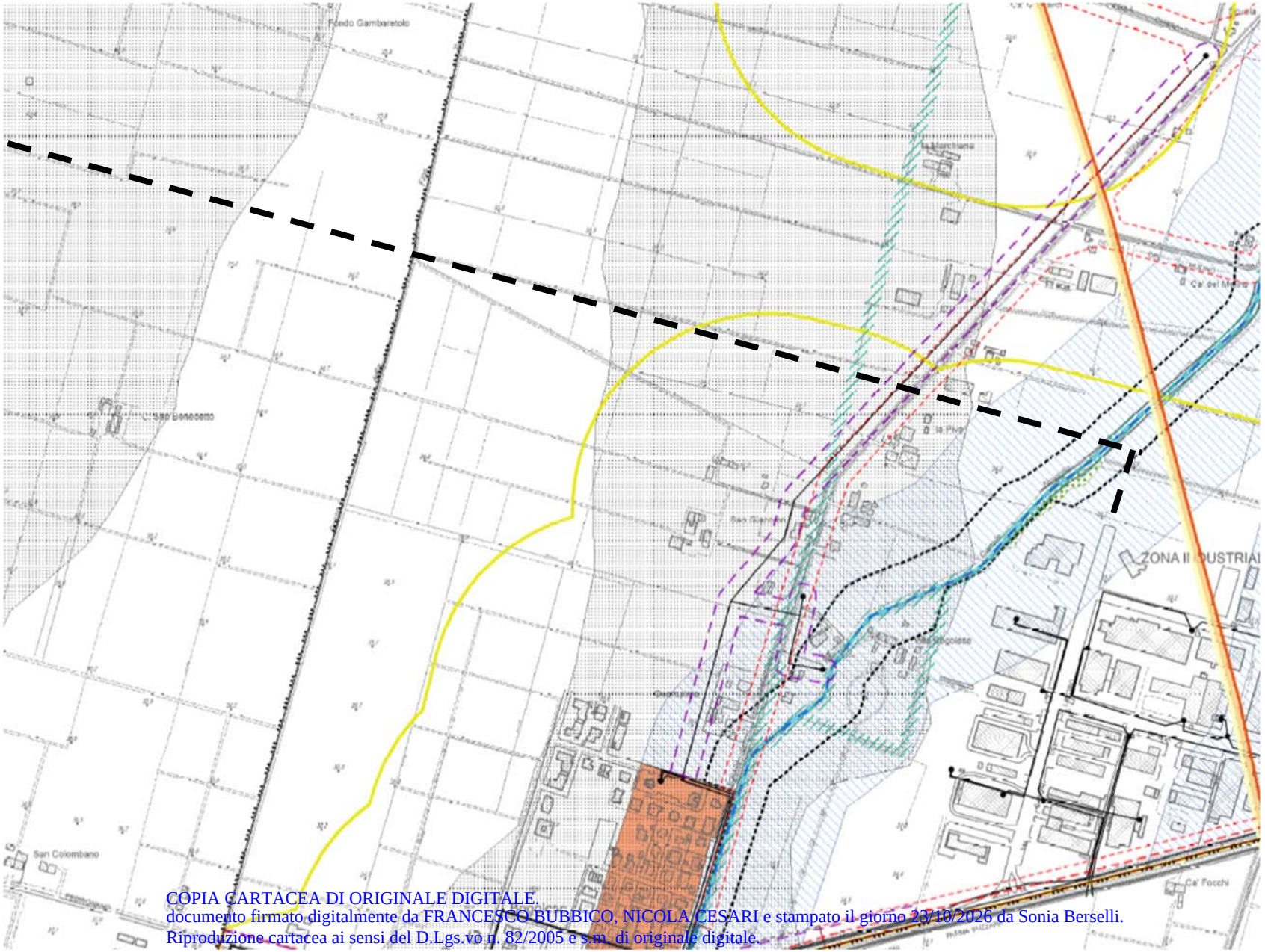
Per quel che riguarda il PUG approvato vengono prese in esame le seguenti Tavole:

- VIN_T_B1.5 – Tutele e vincoli di natura paesaggistico – ambientale;
- VIN_T_B2.5 – Tutela e vincoli storico – culturali, archeologici e relativi alla sicurezza e vulnerabilità del territorio
- VIN_R_B1 - Scheda dei Vincoli;

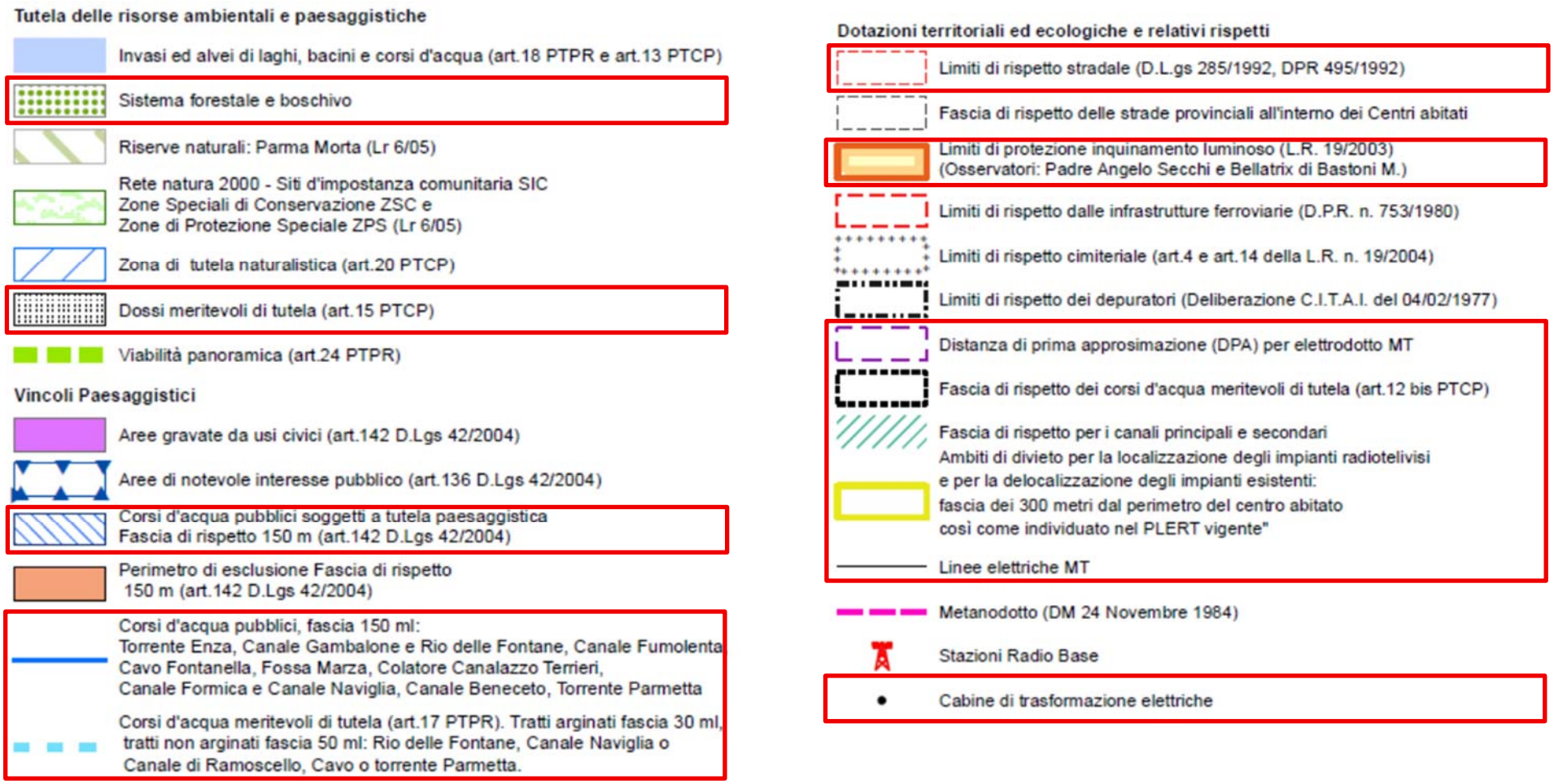
Dall'analisi cartografica sono stati selezionati i tematismi effettivamente interferenti o direttamente interessati dal tracciato di progetto, evidenziati negli stralci e nelle relative legende di seguito riportati.

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

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Stralcio Tavola VIN_T_B1.5 e relativa legenda

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

TUTELA DELLE RISORSE AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE (AP)

SCHEDA. 04AP – SISTEMA FORESTALE E BOSCHIVO

1. Legislazione, piani e regolamenti di riferimento,atti amministrativi di apposizione del vincolo

- PTPR art.10

2. Definizione

Trattasi di sistema forestale e boschivo

3. Fonte dell'individuazione cartografica

PTPR

4. Regole prescrittive, limiti e condizionamenti

I territori coperti da foreste e boschi non possono essere distrutti né oggetto di modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto di protezione. Sono soggetti ad autorizzazione paesaggistica.

D.Lgs. 42/2004 in quanto corrispondenti a quelle di cui all'art. 142 lettera g). Regolamento forestale regionale n. 3/2018; DLgs 34/2018 Testo unico in materia di foreste e filiere forestali.

SCHEDA. 06AP – DOSSI E PALEODOSSI MERITEVOLI DI TUTELA

1. Legislazione, piani e regolamenti di riferimento,atti amministrativi di apposizione del vincolo

PTCP della Provincia di Parma

2. Definizione

Trattasi dei dossi, paleodossi e sistemi dunosi che per rilevanza storico-testimoniale e consistenza fisica, costituiscono elementi di connotazione degli ambienti valivi e di pianura.

3. Fonte dell'individuazione cartografica

PTCP Carta C. 1.

4. Regole prescrittive, limiti e condizionamenti

art. 15 del PTCP

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

SCHEDA. 07AP – FIUMI, TORRENTI, CORSI D'ACQUA ISCRITTI NEGLI ELENCHI PREVISTI DAL T.U. APPROVATO CON RD 1775/1933, E LE RELATIVE SPONDE O PIEDI DEGLI ARGINI PER UNA FASCIA DI 150 METRI CIASCUNA.

1. Legislazione, piani e regolamenti di riferimento,atti amministrativi di apposizione del vincolo
- DLgs. 42/2004 art. 142, comma 1, lettera c)
- RD 25.03.1920
- RD 11.12.1993 n. 1775

2. Definizione
Trattasi del vincolo paesaggistico sui fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal T.U. approvato con RD 1775/1933, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.

Gli elementi individuati in cartografia riguardano:
- Torrente Enza
- Canale Gambalone Pivo e Rio delle Fontane o della Fontana
- Fossa o Canale Fumolenta
- Fosso o Cavo Fontanella
- Fossa Marza (non è riconosciuto)
- Calatore Canalazzo Terrieri
- Canale (o Cavo) Formica e Bodrio o Canale di Ramoscello o Canale di Frassinara o Canale Naviglia (o Naviglio)
- Canale Beneceto (non ricade nel territorio comunale, ma esercita comunque un'area di influenza sul territorio sorbolese mediante la propria fascia di rispetto di 150 metri.)
- Cavo o Torrente Parmetta

3. Fonte dell'individuazione cartografica
PTPR

4. Regole prescrittive, limiti e condizionamenti

PTPR - D.Lgs 42/2004. Art. 142 comma 1, lettera c)

SCHEDA. 12AP – FASCIA DI RISPETTO DEI CORSI D'ACQUA MERITEVOLI DI TUTELA

1. Legislazione, piani e regolamenti di riferimento,atti amministrativi di apposizione del vincolo
PTPR art.17

2. Definizione
PTCP art.12, Allegato 5 alle NTA

3. Fonte dell'individuazione cartografica
PTCP

4. Regole prescrittive, limiti e condizionamenti
PTCP art.12. bis

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Dotazioni territoriali ed ecologiche e relativi rispetti (DR)

SCHEDA. 03DR – LIMITI DI RISPETTO STRADALE

1. Legislazione, piani e regolamenti di riferimento,atti amministrativi di apposizione del vincolo

- D.Lgs n. 285 del 30 aprile 1992 "Nuovo codice della strada";
- Dpr n. 495 del 16 dicembre 1992 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada";
- L.n.729 del 24 luglio 1961, art.9 "Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali";
- Dm n. 1404 del 1 aprile 1968 "Distanze minime a protezione del nastro stradale da osservarsi nella edificazione fuori del perimetro dei centri abitati, di cui all'art. 19 della L. n. 765 del 6 agosto 1967";
- D.G.P. n.346 del 15/04/2002
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)

2. Definizione

Trattasi della fascia di rispetto stradale individuata al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale, nonché al fine di mantenere una fascia inedificata utilizzata per l'esecuzione di lavori per l'impianto di cantiere e per l'eventuale allargamento della sede stradale.

3. Fonte dell'individuazione cartografica

Comune di Sorbolo Mezzani, La completezza delle informazioni fornite e la conformità o meno della mappa alle caratteristiche di precisione richieste dalla cartografia regionale, va verificata direttamente con i gestori delle reti. Nella Tavola dei vincoli, con grafia differente, vengono individuate anche le fasce di rispetto sulle strade provinciali interne al Centro abitato.

4. Regole prescrittive, limiti e condizionamenti

a)La dimensione della fascia di rispetto stradale di cui alla presente scheda variano sulla base delle differenti classi funzionali del nastro stradale così come definite dal D.M. n. 1404/1968 e dal Nuovo codice della strada.

b) Per le infrastrutture viarie esistenti, le distanze da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, fuori dai Centri Abitati le distanze dal confine stradale al di fuori del Territorio Urbanizzato non possono essere inferiori a:

- 60 m per strade appartenenti alla rete Autostradale - tipo A (Autostrade) - Autostarda A1;
- 30 m per strade appartenenti alla Strada extraurbana secondaria - tipo C - SS62 "della Cisa";
- 10 m per strade appartenenti alle Strade urbane di quartiere - tipo E - (strade ad un'unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi. Per tali strade negli interventi di Nuova Costruzione, Ristrutturazione, Ampliamento deve essere rispettata una distanza minima di m.10 dal confine stradale;
- 20 m per strade appartenenti alle Strade extraurbane locali - tipo F - (tutte le restanti strade provinciali, comunali e vicinali;
- 10 m per strade appartenenti alle Strade urbane locali - tipo F - (tutte le restanti strade interne ai centri abitati)

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

SCHEDA. 04DR – FASCIA DI ATTENZIONE ELETTRODOTTI (DPA)

1. Legislazione, piani e regolamenti di riferimento,atti amministrativi di apposizione del vincolo

- R.D. 11/12/1933, n. 1775;
- D.P.R. 11/07/1980, n. 753;
- L. 28/06/1986, n. 339;
- L. 22/02/2001, n. 36;
- D.P.C.M. 08/07/2003;
- D.M. 29/05/2008 e alla Deliberazione di Giunta Regionale 21 luglio 2008, n. 1138, recante Modifiche ed integrazioni alla DGR 20 maggio 2001, n. 197 "Direttiva per l'applicazione della Legge Regionale 31 ottobre 2000, n. 30 recante Norme per la tutela e la salvaguardia dell'ambiente dall'inquinamento elettromagnetico".
- Deliberazioni n.1965/1999 e n.978/2010 in materia di linee ed impianti elettrici fino a 150 mila volts.

2. Definizione

Trattasi dell'individuazione grafica nella Tavola dei Vincoli delle 'DPA'cioè la distanza da rispettare ai fini della tutela della salute effettuata dall'Ente proprietario/gestore dell'impianto ai sensi del D.PC.M. 8 luglio 2003. La 'dpa' è la distanza 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.PC.M. 8 luglio 2003. Nella Tavola dei Vincoli sono riportate anche l'individuazione delle cabine elettriche di trasformazione.

3. Fonte dell'individuazione cartografica

Comune di Sorbolo Mezzani, sulla base delle informazioni fornite dagli Enti gestori. La completezza delle informazioni fornite e la conformità o meno della mappa alle caratteristiche di precisione richieste dalla cartografia regionale, va verificata direttamente con i gestori delle reti.

4. Regole prescrittive, limiti e condizionamenti

a) L'individuazione delle 'dpa' operata nella Tavola dei Vincoli ha valore solo con riferimento alla stato di fatto alla data della sua adozione. Le 'dpa' individuate decadono o si modificano di conseguenza, qualora la linea elettrica venga demolita o spostata o interrata o ne vengano modificate le caratteristiche tecnologiche, ovvero qualora vengano approvate modifiche alla legislazione in materia, anche a prescindere dall'aggiornamento della Tavola dei vincoli.

Inoltre secondo la Linea Guida per l'applicazione del §5.1.3 dell'allegato al DM 29.05.08 " DISTANZA DI PRIMA APPROSIMAZIONE DA LINEE E CABINE ELETTRICHE" viene indicato che la tutela in merito alle fasce di rispetto di cui all'art. 6 del DPCM 8 luglio 2003 si applica alle linee elettriche aeree ed interrate, esistenti ed in proigetto ad esclusione di:

- Linee esercite a frequenza diversa da quella di rete dio 50 Hz (ad esempio le linee di alimentazione dei mezzi di trasporto). [...] in quanto le relative fasce di rispetto hanno un'ampiezza ridotta, inferiore alle distanze previste dal DM 21 marzo 1988, n. 449 e s.m.i.>>

Per questo motivo non viene indicata una fascia di rispetto relativa alla linea elettrica dedicata alla linea ferroviaria che presenta già una fascia di rispetto.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

SCHEDA. 07DR – ZONA DI PARTICOLARE PROTEZIONE DALL'INQUINAMENTO LUMINOSO

1. Legislazione, piani e regolamenti di riferimento,atti amministrativi di apposizione del vincolo

- D.G.R. 1732/2015

2. Definizione

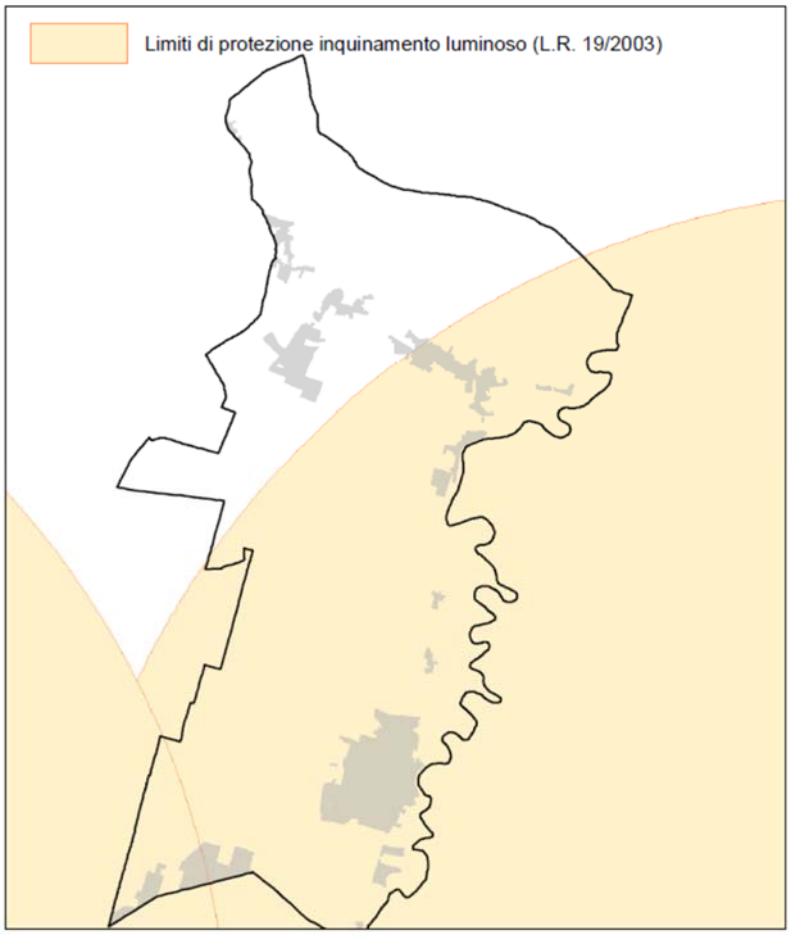
Trattasi delle fasce di rispetto per la protezione dall'inquinamento luminoso con un raggio di 15 km attorno all'Osservatorio Astronomico ubicato in Via Prati Landi, 5A, a Castelnovo di sotto e all'Osservatorio Astronomico Bellatrix di Bastioni Marco ubicato in Strada Castellarso 9 a Collecchio.

3. Fonte dell'individuazione cartografica

Lr. 19/2003 "Norme in materia di riduzione dall'inquinamento luminoso e di risparmio energetico" e DGR 1732/2015 " Terza direttiva applicativa della LR 19/2003.

4. Regole prescrittive, limiti e condizionamenti

D.G.R. 1732/2015



COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

SCHEDA. 09DR –AMBITI DI DIVIETO DI LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI RADIOTELEVISIVI

1. Legislazione, piani e regolamenti di riferimento,atti amministrativi di apposizione del vincolo

- DM 10 settembre 1998, n. 381,
- L. n. 36 del 22 febbraio 2001
- LR n. 30 del 31 ottobre 2000,
- D.G.R. n. 197 del 20 febbraio 2001

2. Definizione

Ambiti di divieto per la localizzazione degli impianti radiotelivisi e per la delocalizzazione degli impianti esistenti: fascia dei 300 metri dal perimetro del centro abitato così come individuato nel PLERT vigent
Il Piano Provinciale di Localizzazione dell'Emittenza radiotelevisiva è redatto in conformità alla L.R. 30/2000. Il Piano si pone l'obiettivo della tutela della popolazione dall'inquinamento elettromagnetico e della tutela dell'ambiente e del paesaggio.

3. Fonte dell'individuazione cartografica

PLERT

4. Regole prescrittive, limiti e condizionamenti

PLERT, art.5

ALTRI VINCOLI/RISPETTI (Av)

SCHEDA. 01AV – FASCIA DI RISPETTO PER CANALI PRINCIPALI E SECONDARI

1. Legislazione, piani e regolamenti di riferimento,atti amministrativi di apposizione del vincolo

- Regolamento Irriguo del Consorzio di Bonifica, Titolo I, Art. 3 e R.D. 523/1904

2. Definizione

Trattasi della fascia d rispetto per canali principali e secondari, ai fini della conservazione del suolo, della tutela ambientale e della prevenzione dal dissesto del carpo idrico o condotta irrigua.

3. Fonte dell'individuazione cartografica

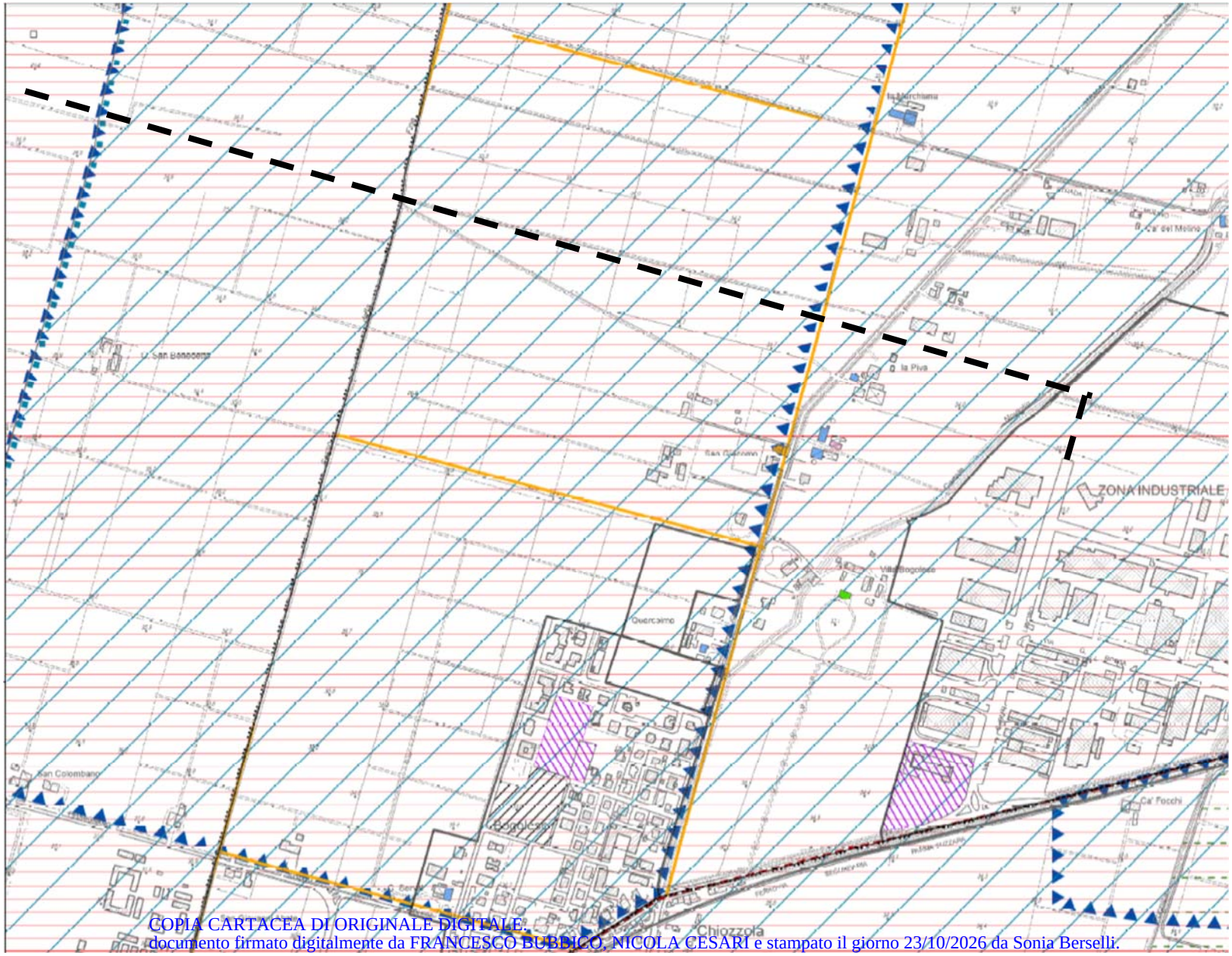
Comune di Sorbolo Mezzani

4. Regole prescrittive, limiti e condizionamenti

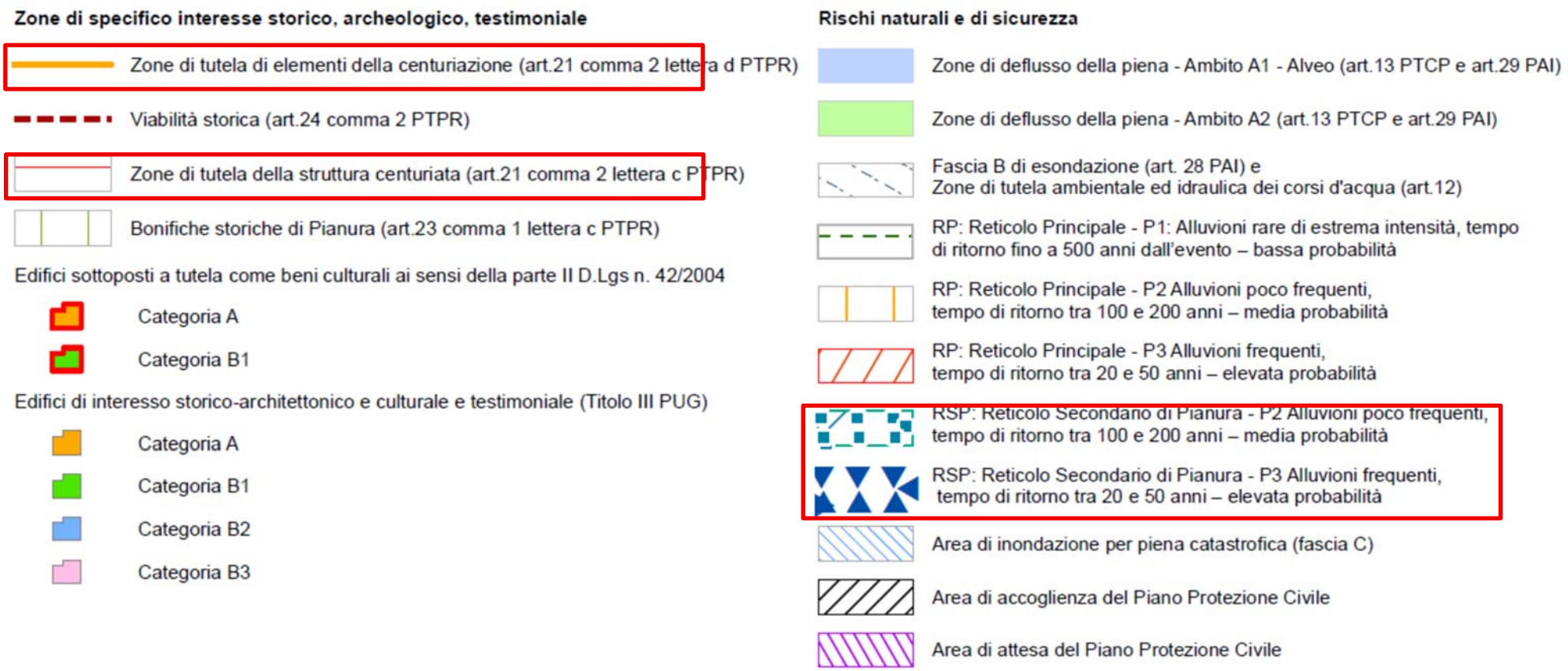
a) All'interno di tale fascia, per poter realizzare opere, atti o fatti con la stessa interferenti, è obbligatoria la Concessione e/o Autorizzazione del Consorzio e AIPo (per i Canali Terrieri, Naviglia e Fumolenta).

b) Per i canali principali e secondari, la fascia di rispetto è stabilita, fatte salve larghezze maggiori previste dalla legislazione speciale, nelle misura di m. 10 (dieci) per i canali principali e di m 5 (cinque) per i canali secondari.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Stralcio Tavola VIN_T_ B2.5 e relativa legenda

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

TUTELA DELLE IDENTITA' STORICO CULTURALI DEL TERRITORIO (sc)

SCHEDA. 02SC – ZONE DI TUTELA DI ELEMENTI DELLA CENTURIAZIONE

1. Legislazione, piani e regolamenti di riferimento,atti amministrativi di apposizione del vincolo
- PTPR art.21, comma 2, d e PTCP Provincia di Parma

2. Definizione
Trattasi zone di tutela delle infrastrutture viarie storiche.

3. Fonte dell'individuazione cartografica
PTCP Carta C. 1

4. Regole prescrittive, limiti e condizionamenti

art. 21 del PTPR; art. 16 del PTCP.

SCHEDA. 03SC – ZONE DI TUTELA DELLA STRUTTURA CENTURIATA

1. Legislazione, piani e regolamenti di riferimento,atti amministrativi di apposizione del vincolo
- PTPR art.21, comma 2, c e PTCP Provincia di Parma

2. Definizione
Trattasi zone di tutela delle infrastrutture viarie storiche.

3. Fonte dell'individuazione cartografica
PTCP Carta C. 1.

4. Regole prescrittive, limiti e condizionamenti

art. 21 del PTPR; art. 16 del PTCP.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Rischi Naturali e di Sicurezza (RNS)

SCHEDA. 09RNS - Reticolo secondario P2: alluvioni poco frequenti con tempo di ritorno tra 100 e 200 anni - media probabilità (PGRA)

1. Legislazione, piani e regolamenti di riferimento,atti amministrativi di apposizione del vincolo

Autorità di Bacino del Fiume Po, Piano di Gestione del Rischio Alluvioni, D.Lgs 49/2010, Direttiva 2007/60/CE "Direttiva alluvioni", Progetto di Variante al Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del fiume Po (PAI)

2. Definizione

Trattasi della localizzazione del Reticolo secondario P2: alluvioni poco frequenti con tempo di ritorno tra 100 e 200 anni - media probabilità (PGRA)

3. Fonte dell'individuazione cartografica

PGRA

4. Regole prescrittive, limiti e condizionamenti

La Direttiva europea 2007/60/CE, cosiddetta Direttiva Alluvioni (DA), è stata recepita nel diritto italiano con D.Lgs. 49/2010 dando avvio ad una nuova fase di gestione del rischio di alluvioni avviata in Italia con la legge 183/89 e attuata dai Piani Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI). La DA prescrive che gli Stati Membri elaborino, per ogni distretto idrografico o Unità di Gestione, un Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA), contenente una diagnosi della pericolosità e del rischio di alluvioni, obiettivi appropriati per la salvaguardia della vita umana e dei beni esposti e misure per la mitigazione del rischio. Il PGRA è quindi lo strumento introdotto dalla DA per ridurre gli impatti negativi delle alluvioni sulla salute, l' economia e l'ambiente e favorire, dopo un evento alluvionale, una tempestiva ricostruzione e valutazione post-evento.
Il D.Lgs. 49/2010 recepisce a livello nazionale la direttiva 2007/60/CE prevedendo la predisposizione del PGRA nell'ambito delle attività di pianificazione di bacino.
In particolare gli artt.6 e 7 del D.Lgs 49/2010:

- Lo strumento per la valutazione e la gestione del rischio è rappresentato dalle mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni (art. 6 D.Lgs. 49/2010 e art. 6 Dir. 2007/60/CE).
- A partire dal quadro della pericolosità e del rischio di alluvioni definito con l'attività di mappatura, le norme comunitarie prevedono l'obbligo di predisporre per ogni distretto uno o più Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni (art. 7 D.Lgs. 49/2010 e art. 7 Dir. 2007/60/CE), contenenti le misure necessarie per raggiungere l'obiettivo di ridurre le conseguenze negative dei fenomeni alluvionali nei confronti, della salute umana, del territorio, dei beni, dell'ambiente, del patrimonio culturale e delle attività economiche e sociali

Nell' paragrafo 7.7 della Parte IIIA del PGRA viene indicato:
"Uso delle mappe in relazione alla pianificazione territoriale ed urbanistica
Le Mappe svolgono una funzione ricognitiva e rappresentativa dei fenomeni naturali e della conseguente esposizione ad essi di determinate parti del territorio. Spetta a tutti i soggetti, pubblici e privati, sulla base di queste indicazioni agire secondo le comuni regole di prudenza, cautela e prevenzione indipendentemente dai contenuti della pianificazione urbanistica vigente."
[…]
"PGRA ha natura di piano strategico, esso prevede 5 obiettivi prioritari a livello distrettuale per il raggiungimento dei quali sono definite strategie che integrano la pianificazione e la programmazione relativa all'assetto idrogeologico (PAI, PAI Delta, Programma triennale, AdP 2010 del MATTM) e la pianificazione delle acque definita nel PDGPo 2010"
CON DELIBERA DELLA GIUNTA REGIONALE D.G.R. 1300/2016 VIENE PERÒ APPROVATO CHE:
"per quanto espresso in narrativa, il documento tecnico "Prime disposizioni regionali concernenti l'attuazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni nel settore urbanistico, ai sensi dell'art. 58 Elaborato n. 7 (Norme di Attuazione) e dell'art. 22 Elaborato n. 5 (Norme di Attuazione) del Progetto di Variante al Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del fiume Po (PAI) – Integrazioni all'Elaborato 7 (Norme di Attuazione) e al Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del Delta del fiume Po (PAI Delta) – Integrazioni all'Elaborato 5 (Norme di Attuazione) adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del Fiume Po con deliberazione n. 5 del 17/12/2015" quale Allegato parte integrante e sostanziale della presente deliberazione."

Per cui vale quanto prescritto all'art. 58 e in particolare al comma 2 lett. a) e agli artt. 29,30,31 del PAI Vigente.
- Norme Tecniche del PUG

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

SCHEDA. 10RNS - Reticolo secondario di Pianura P3: alluvioni frequenti con tempo di ritorno tra 20 e 50 anni - elevata probabilità (PGRA)

1. Legislazione, piani e regolamenti di riferimento,atti amministrativi di apposizione del vincolo

Autorità di Bacino del Fiume Po, Piano di Gestione del Rischio Alluvioni, D.Lgs 49/2010, Direttiva 2007/60/CE "Direttiva alluvioni", Progetto di Variante al Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del fiume Po (PAI)

2. Definizione

Trattasi della localizzazione del Reticolo secondario di Pianura P3: alluvioni frequenti con tempo di ritorno tra 20 e 50 anni - elevata probabilità (PGRA)

3. Fonte dell'individuazione cartografica

PGRA

4. Regole prescrittive, limiti e condizionamenti

La Direttiva europea 2007/60/CE, cosiddetta Direttiva Alluvioni (DA), è stata recepita nel diritto italiano con D.Lgs. 49/2010 dando avvio ad una nuova fase di gestione del rischio di alluvioni avviata in Italia con la legge 183/89 e attuata dai Piani Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI). La DA prescrive che gli Stati Membri elaborino, per ogni distretto idrografico o Unità di Gestione, un Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA), contenente una diagnosi della pericolosità e del rischio di alluvioni, obiettivi appropriati per la salvaguardia della vita umana e dei beni esposti e misure per la mitigazione del rischio. Il PGRA è quindi lo strumento introdotto dalla DA per ridurre gli impatti negativi delle alluvioni sulla salute, l' economia e l'ambiente e favorire, dopo un evento alluvionale, una tempestiva ricostruzione e valutazione post-evento.
Il D.Lgs. 49/2010 recepisce a livello nazionale la direttiva 2007/60/CE prevedendo la predisposizione del PGRA nell'ambito delle attività di pianificazione di bacino.
In particolare gli artt.6 e 7 del D.Lgs 49/2010:

- Lo strumento per la valutazione e la gestione del rischio è rappresentato dalle mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni (art. 6 D.Lgs. 49/2010 e art. 6 Dir. 2007/60/CE).
- A partire dal quadro della pericolosità e del rischio di alluvioni definito con l'attività di mappatura, le norme comunitarie prevedono l'obbligo di predisporre per ogni distretto uno o più Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni (art. 7 D.Lgs. 49/2010 e art. 7 Dir. 2007/60/CE), contenenti le misure necessarie per raggiungere l'obiettivo di ridurre le conseguenze negative dei fenomeni alluvionali nei confronti, della salute umana, del territorio, dei beni, dell'ambiente, del patrimonio culturale e delle attività economiche e sociali

Nell' paragrafo 7.7 della Parte IIIA del PGRA viene indicato:
"Uso delle mappe in relazione alla pianificazione territoriale ed urbanistica
Le Mappe svolgono una funzione ricognitiva e rappresentativa dei fenomeni naturali e della conseguente esposizione ad essi di determinate parti del territorio. Spetta a tutti i soggetti, pubblici e privati, sulla base di queste indicazioni agire secondo le comuni regole di prudenza, cautela e prevenzione indipendentemente dai contenuti della pianificazione urbanistica vigente."
[...]
"PGRA ha natura di piano strategico, esso prevede 5 obiettivi prioritari a livello distrettuale per il raggiungimento dei quali sono definite strategie che integrano la pianificazione e la programmazione relativa all'assetto idrogeologico (PAI, PAI Delta, Programma triennale, AdP 2010 del MATTM) e la pianificazione delle acque definita nel PDGPo 2010"
CON DELIBERA DELLA GIUNTA REGIONALE D.G.R. 1300/2016 VIENE PERÒ APPROVATO CHE:
"per quanto espresso in narrativa, il documento tecnico "Prime disposizioni regionali concernenti l'attuazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni nel settore urbanistico, ai sensi dell'art. 58 Elaborato n. 7 (Norme di Attuazione) e dell'art. 22 Elaborato n. 5 (Norme di Attuazione) del Progetto di Variante al Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del fiume Po (PAI) – Integrazioni all'Elaborato 7 (Norme di Attuazione) e al Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del Delta del fiume Po (PAI Delta) – Integrazioni all'Elaborato 5 (Norme di Attuazione) adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del Fiume Po con deliberazione n. 5 del 17/12/2015" quale Allegato parte integrante e sostanziale della presente deliberazione."

Per cui vale quanto prescritto all'art. 58 e in particolare al comma 2 lett. a) e agli artt. 29,30,31 del PAI Vigente.
- Norme Tecniche del PUG

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

4.2. SALVAGUARDIE IDRAULICHE

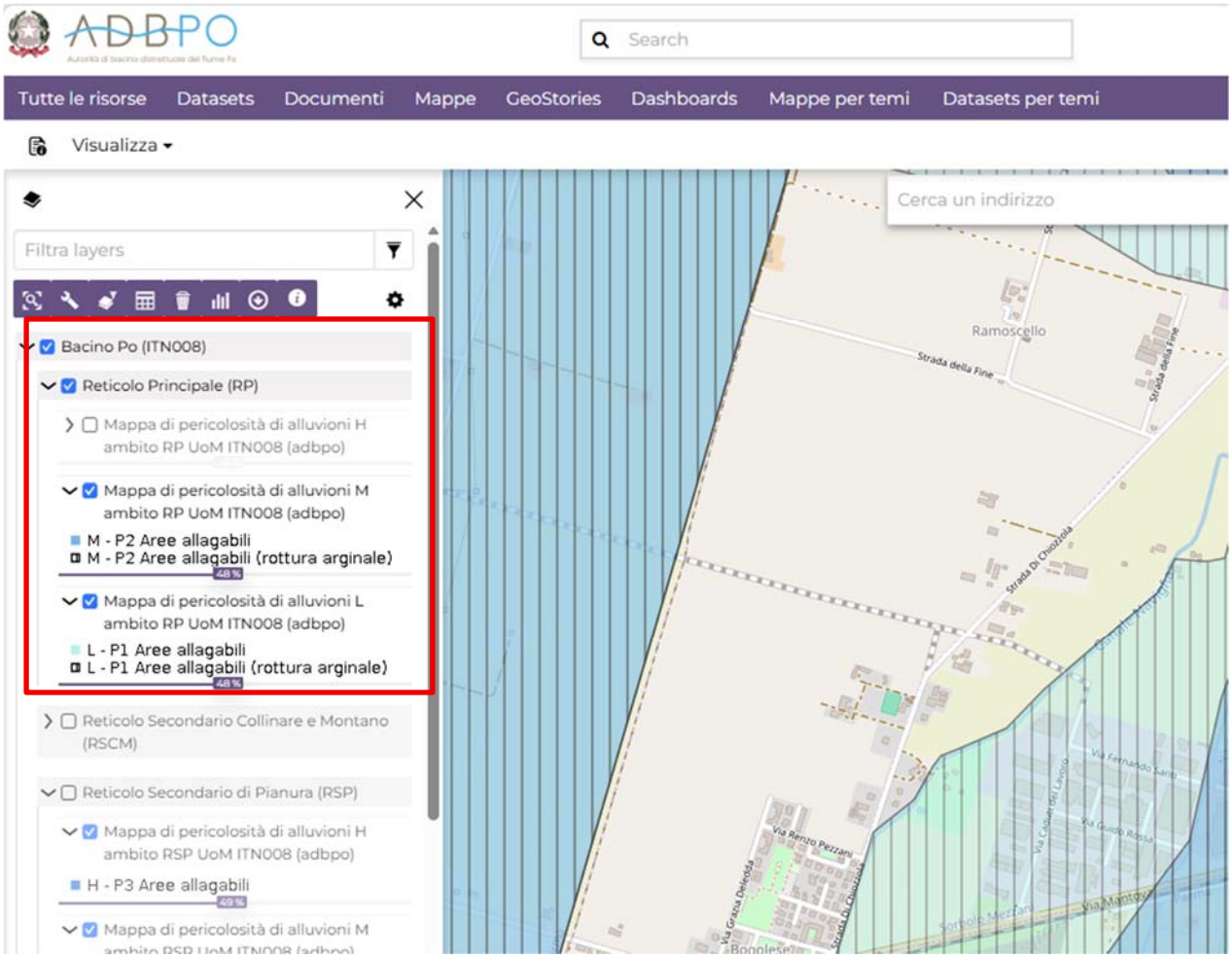
Ai fini della verifica delle condizioni di pericolosità idraulica dell'area di intervento sono stati considerati, oltre al quadro della pianificazione vigente, gli aggiornamenti intervenuti nell'ambito del processo di formazione del terzo ciclo del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA).

Con Deliberazione n. 10 del 18 dicembre 2025 la Conferenza Istituzionale Permanente dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po ha preso atto dell'aggiornamento delle Mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni relative al terzo ciclo di pianificazione; con successiva Deliberazione n. 11 del medesimo giorno sono state adottate le relative misure temporanee di salvaguardia. Il Decreto del Segretario Generale n. 4 del 19 gennaio 2026 ha quindi disposto la pubblicazione delle nuove mappe e definito le disposizioni conseguenti alla loro adozione.

Per quanto riguarda il Progetto di aggiornamento del PAI-Po e delle mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni distrettuali relativo al fiume Enza, da Vetto alla confluenza nel fiume Po, le modifiche cartografiche introdotte non interessano direttamente l'ambito attraversato dall'infrastruttura in progetto.

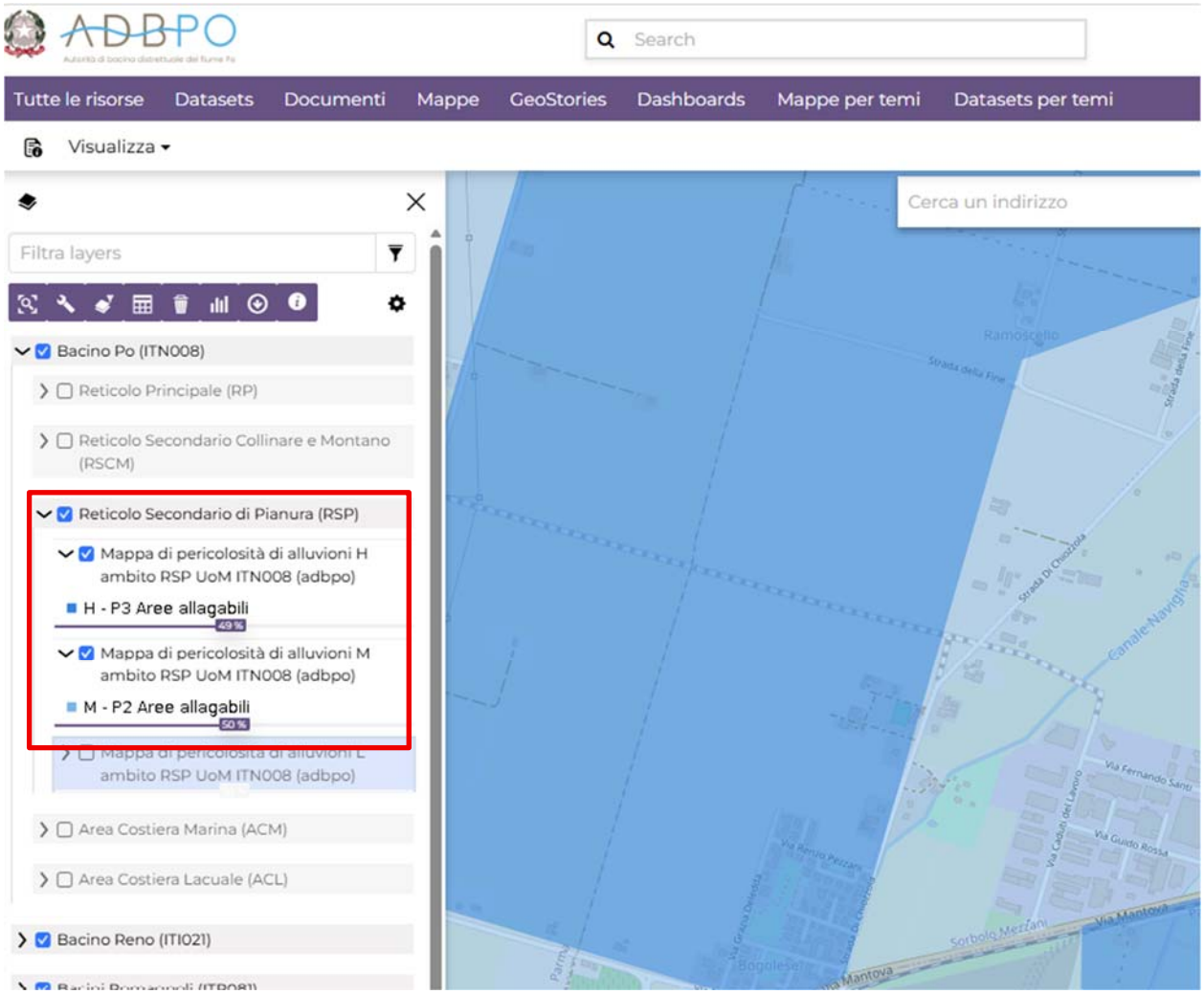
Diversamente, le nuove Mappe della pericolosità di alluvioni relative al terzo ciclo del PGRA introducono modifiche al quadro della pericolosità idraulica dell'area, connesse anche all'aggiornamento delle metodologie di rappresentazione degli scenari di allagamento.

Come evidenziato negli stralci cartografici di seguito riportati, nei quali la viabilità di progetto risulta già rappresentata nella base cartografica del WebGIS dell'Autorità di Bacino, l'area interessata dall'intervento è coinvolta dagli scenari di pericolosità riferiti sia al **Reticolo Principale** sia al **Reticolo Secondario di Pianura**.



Estrapolazione WebGis Autorità di Bacino del Po – Reticolo principale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



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

Con particolare riferimento al Reticolo Principale, l'aggiornamento delle mappe individua ulteriori aree interessate dagli scenari di pericolosità M-P2 (alluvioni poco frequenti) e H-P3 (alluvioni frequenti), derivanti anche dalla modellazione degli scenari di rottura o tracimazione dei sistemi arginali. Tali delimitazioni non risultano necessariamente coincidenti con quelle delle fasce fluviali del PAI vigente.

Il Decreto del Segretario Generale n. 4/2026 disciplina il rapporto tra le nuove aree allagabili e il quadro normativo vigente, disponendo per le aree rappresentate nelle mappe l'applicazione delle misure temporanee di salvaguardia adottate con Deliberazione della Conferenza Istituzionale Permanente n. 11/2025.

Per gli scenari del Reticolo Principale connessi ai corsi d'acqua arginati con continuità, il Decreto evidenzia inoltre la necessità di procedere al riesame delle disposizioni regionali di attuazione del PGRA nel settore urbanistico, tenendo conto delle nuove modalità di individuazione delle aree allagabili derivanti dagli scenari di insufficienza o rottura arginale.

Ne consegue che la verifica dell'intervento deve essere condotta considerando congiuntamente il quadro della pianificazione di bacino vigente e le nuove perimetrazioni del terzo ciclo del PGRA, cui si applicano le relative misure temporanee di salvaguardia.

Con riferimento all'opera in esame, la presenza di aree classificate a pericolosità P2 e P3 non determina di per sé l'incompatibilità dell'infrastruttura, ma richiede che la progettazione assicuri condizioni di sicurezza idraulica, il mantenimento della funzionalità del reticolo interferito e l'assenza di aggravio delle condizioni di rischio nelle aree circostanti.

Tali aspetti sono approfonditi negli elaborati idrologico-idraulici specialistici allegati al Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, con particolare riferimento alla verifica degli attraversamenti dei corsi d'acqua e dei canali

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

interferiti, alla gestione delle acque meteoriche e alle condizioni di compatibilità dell'opera rispetto agli scenari di pericolosità idraulica individuati.

4.3. CONFORMITA' GENERALE AL SISTEMA VINCOLISTICO

La verifica sviluppata nei paragrafi precedenti evidenzia come il tracciato interessi un contesto caratterizzato dalla presenza di differenti elementi di tutela e condizioni di vulnerabilità territoriale, riconducibili principalmente alle componenti storico-testimoniali e paesaggistico-ambientali, al sistema infrastrutturale e tecnologico e alle condizioni di pericolosità idraulica.

La valutazione delle interferenze deve essere rapportata anche alla diversa natura delle opere previste lungo il tracciato. L'intervento comprende infatti tratti di nuova realizzazione, caratterizzati da nuova occupazione di suolo, e porzioni che interessano viabilità esistente o già prevista/autorizzata nell'ambito del sistema infrastrutturale a servizio delle aree produttive di Chiozzola. Per queste ultime, l'incidenza rispetto ai vincoli deve essere valutata in relazione alla natura e all'entità delle opere effettivamente previste e non risulta pertanto direttamente assimilabile a quella determinata dai tratti di nuova infrastrutturazione.

Con riferimento alle tutele storico-testimoniali, il tracciato interessa elementi riconducibili alla centuriazione storica, individuati dal PUG sia come *Zone di tutela di elementi della centuriazione* sia come *Zone di tutela della struttura centuriata*. Tali interferenze assumono particolare rilievo in considerazione dell'elevata leggibilità che la matrice centuriata conserva nel territorio attraversato, riconoscibile nell'orientamento della viabilità rurale, del reticolo idraulico, della struttura fondiaria e degli elementi vegetazionali lineari. La progettazione dell'infrastruttura deve pertanto perseguire, per quanto possibile, la conservazione della leggibilità di tale struttura e la salvaguardia degli elementi che ne costituiscono testimonianza.

Per quanto riguarda le tutele paesaggistico-ambientali, la cartografia del PUG evidenzia interferenze con i dossi meritevoli di tutela e con il sistema dei corsi d'acqua tutelati, comprendente sia i corsi d'acqua pubblici e le relative fasce di tutela paesaggistica di 150 m ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c), del D.Lgs. 42/2004, sia gli ulteriori corsi d'acqua individuati dalla pianificazione territoriale. Il tracciato interessa inoltre, in misura molto limitata e in corrispondenza dell'attraversamento del Canale Naviglia, un'area individuata dalla Tavola dei Vincoli quale sistema forestale e boschivo. L'interferenza risulta pertanto localizzata e strettamente connessa alla realizzazione dell'opera di attraversamento del corso d'acqua e delle relative sistemazioni.

Particolare rilevanza assume, nel complesso, l'attraversamento del Canale Naviglia, per il quale il progetto prevede specifiche opere finalizzate a garantire la continuità e la funzionalità idraulica del corso d'acqua. Le interferenze con tali elementi richiedono il rispetto delle specifiche disposizioni di tutela e delle condizioni definite dagli Enti competenti, nonché l'attuazione delle misure di inserimento e mitigazione previste dalla Relazione paesaggistica.

La cartografia evidenzia inoltre interferenze con alcuni elementi appartenenti al sistema delle dotazioni territoriali, delle infrastrutture e dei relativi rispetti, tra cui le fasce di rispetto della viabilità, le zone di protezione dall'inquinamento luminoso e le fasce connesse alle infrastrutture elettriche, comprese le DPA degli elettrodotti, le linee elettriche di media tensione e le cabine di trasformazione. Tali interferenze non determinano di per sé condizioni di incompatibilità dell'opera, ma richiedono il rispetto delle specifiche discipline di settore e, ove necessario, la verifica delle distanze e delle condizioni di sicurezza applicabili alle singole infrastrutture interferite.

Con riferimento alle condizioni di pericolosità idraulica, le Tavole dei Vincoli del PUG individuano nell'ambito interessato dal progetto aree riferite al Reticolo Secondario di Pianura (RSP) classificate a pericolosità P2 – alluvioni poco frequenti e P3 – alluvioni frequenti. Tale quadro è stato ulteriormente approfondito nel precedente capitolo 4.2 attraverso il confronto con le nuove Mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni relative al terzo ciclo di pianificazione del PGRA, che introducono un quadro aggiornato degli scenari di allagamento interessanti l'area.

La presenza di condizioni di pericolosità idraulica richiede che la progettazione assicuri la compatibilità dell'infrastruttura con gli scenari individuati, il mantenimento della funzionalità del reticolo idraulico interferito e

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

l'assenza di aggravio delle condizioni di rischio nelle aree circostanti. Tali aspetti sono oggetto degli approfondimenti idrologico-idraulici specialistici allegati al Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e delle specifiche soluzioni progettuali previste per gli attraversamenti e per la gestione delle acque meteoriche.

Nel complesso, la verifica non evidenzia elementi tali da determinare, in via generale, l'incompatibilità dell'intervento con il sistema dei vincoli, fermo restando il rispetto delle specifiche disposizioni associate alle singole tutele, l'acquisizione delle autorizzazioni e dei pareri previsti dalla normativa di settore e il recepimento delle eventuali prescrizioni formulate dagli Enti competenti.

La compatibilità dell'opera con il sistema vincolistico risulta pertanto subordinata al rispetto delle condizioni sopra richiamate e all'attuazione delle soluzioni progettuali e delle misure di mitigazione individuate per garantire il corretto inserimento paesaggistico e ambientale dell'infrastruttura, la tutela degli elementi della struttura centuriata e il mantenimento delle condizioni di sicurezza e funzionalità idraulica.

.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

5. QUADRO CONOSCITIVO DIAGNOSTICO

L'ambito oggetto della presente valutazione interessa il settore sud-occidentale del territorio comunale di Sorbolo Mezzani, in prossimità del confine con il Comune di Parma, e si inserisce in un contesto territoriale caratterizzato dalla compresenza di aree agricole, insediamenti produttivi e infrastrutture viarie di rango locale e sovracomunale.

Il territorio interessato assume una particolare rilevanza sotto il profilo delle relazioni infrastrutturali e produttive, in ragione della prossimità tra il sistema produttivo di Bogolese-Chiozzola, nel Comune di Sorbolo Mezzani, e il polo produttivo SPIP, nel territorio comunale di Parma. I due sistemi insediativi, pur territorialmente contigui, risultano attualmente inseriti in reti viarie che non consentono una connessione diretta e pienamente gerarchizzata tra le principali direttrici di accesso.

Dal punto di vista morfologico, il territorio presenta le caratteristiche proprie della pianura alluvionale parmense, con andamento altimetrico sostanzialmente pianeggiante e una struttura territoriale ancora fortemente riconoscibile nella maglia agricola e nella trama della centuriazione, alla quale si sovrappongono progressivamente gli insediamenti produttivi e le principali infrastrutture.

La componente agricola conserva pertanto un ruolo significativo nell'organizzazione del territorio e nella definizione del paesaggio locale, pur in presenza di elementi di progressiva trasformazione e infrastrutturazione connessi alla vicinanza degli ambiti produttivi, della S.P. 62R della Cisa e, più a sud, del sistema autostradale e ferroviario.

Il reticolo idrografico e irriguo costituisce un ulteriore elemento strutturante del territorio. Il tracciato infrastrutturale interessa infatti diversi corsi d'acqua e canali della rete di bonifica, tra i quali assumono particolare rilievo il Fosso della Fine, il Cavo Boccacava e il Canale Naviglia; quest'ultimo presenta inoltre specifica rilevanza sotto il profilo paesaggistico.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Il quadro conoscitivo del PUG riconosce nel sistema infrastrutturale e della mobilità una delle componenti strutturanti dell'assetto territoriale comunale, mentre la Strategia individua nel settore sud-occidentale del territorio specifiche previsioni infrastrutturali finalizzate al rafforzamento delle connessioni territoriali e dell'accessibilità agli ambiti produttivi.

In tale contesto si inserisce il prolungamento di via Franklin, quale collegamento tra la S.P. 72 Parma-Mezzani e la S.P. 62R della Cisa. La presente analisi è finalizzata a ricostruire le principali caratteristiche e criticità ambientali e territoriali del contesto interessato, quale riferimento per la successiva valutazione degli effetti derivanti dalla realizzazione dell'intervento.

Di seguito viene pertanto descritto lo stato di fatto con riferimento alle seguenti componenti ambientali e territoriali:

- 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;

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

- Paesaggio e patrimonio storico-culturale;
- Sistema socio-economico e salute.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

5.1. SISTEMA DELLA MOBILITÀ E DELLA SOSTA

5.1.1. Ruolo del sistema della mobilità nel contesto territoriale

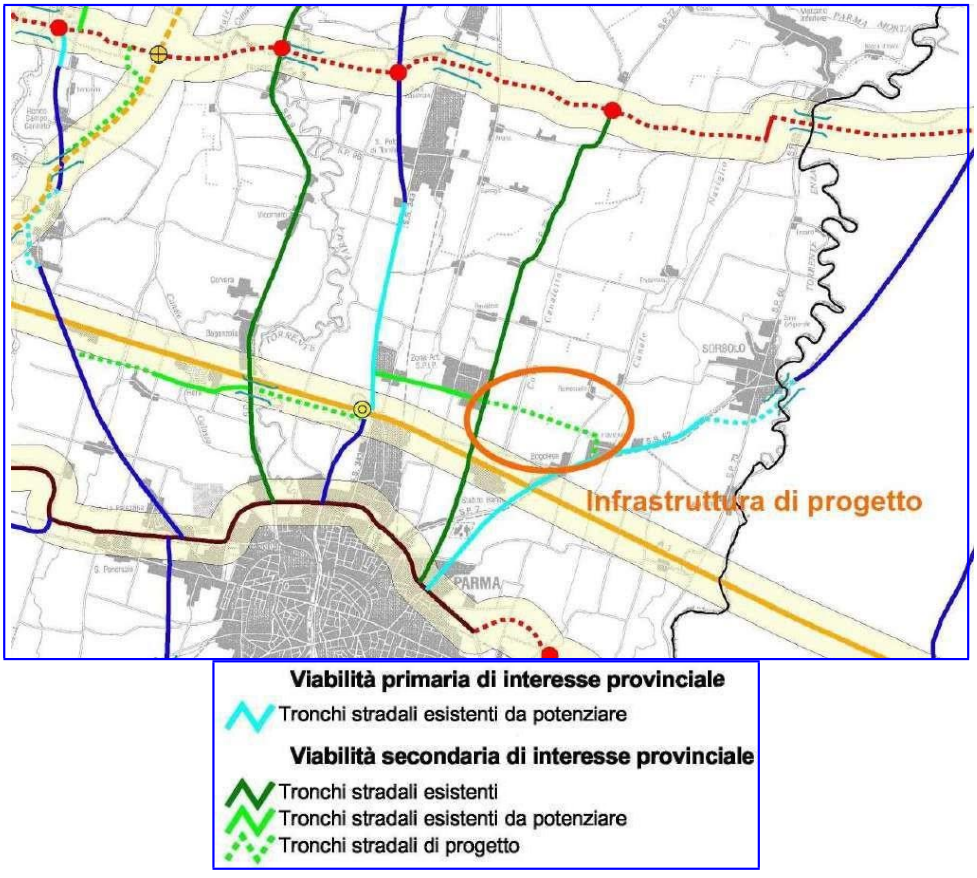
Il sistema della mobilità costituisce una componente centrale del quadro conoscitivo, sia in relazione alla natura dell'intervento in esame, sia per il ruolo svolto dalle infrastrutture viarie nell'organizzazione del sistema insediativo e produttivo del settore sud-occidentale del territorio comunale.

L'ambito interessato si colloca infatti in posizione di raccordo tra il sistema produttivo di Bogolese-Chiozzola e il polo produttivo SPIP del Comune di Parma e risulta prossimo ad alcune delle principali direttrici della mobilità sovracomunale, tra cui la S.P. 62R della Cisa.

La rete locale è costituita da una maglia di viabilità comunale e poderale sviluppatasi in stretta relazione con la struttura agricola e con la matrice centuriata, sulla quale si sono progressivamente innestate le trasformazioni produttive e infrastrutturali.

Il PUG di Sorbolo Mezzani, così come evidenziato nel precedente capitolo 3, riconosce espressamente la rilevanza delle connessioni infrastrutturali in questo settore. Il Quadro Conoscitivo dedicato al sistema della viabilità e della mobilità restituisce il grafo stradale principale e la viabilità di progetto, mentre la Strategia individua le previsioni infrastrutturali territoriali e il collegamento con l'area industriale SPIP.

Tale configurazione evidenzia pertanto la valenza sovracomunale del sistema della mobilità interessato, nel quale le relazioni tra le aree produttive e le principali direttrici stradali non possono essere lette esclusivamente alla scala comunale.

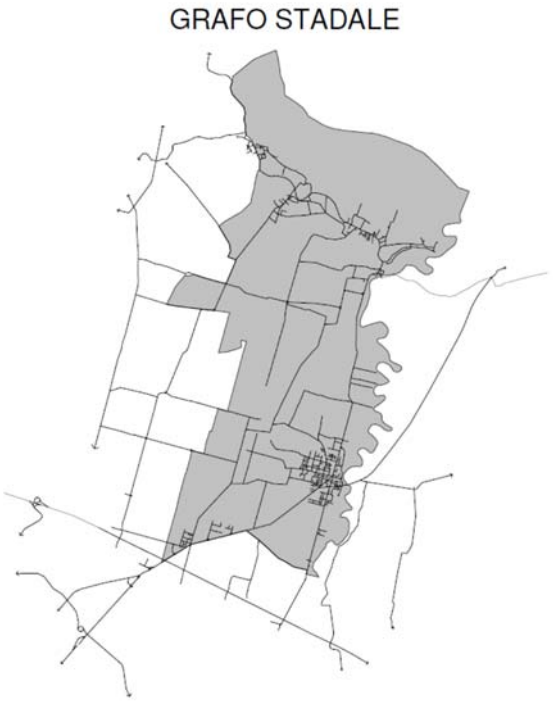


Stralcio Tavola C11 – Gerarchia funzionale della rete stradale (PTCP)

5.1.2. Struttura della rete e criticità gerarchiche

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

La rete viaria esistente è articolata su differenti livelli funzionali. Alla viabilità di rango territoriale rappresentata dalla S.P. 62R si affianca una rete locale costituita, tra le altre, da Strada Chiozzola, Via Caduti del Lavoro e dalla viabilità minore di servizio agli insediamenti e al territorio agricolo. L'attuale configurazione determina una compresenza di differenti tipologie di traffico: agli spostamenti locali e di accesso alle attività produttive si sovrappongono infatti relazioni di più ampia scala connesse alla presenza dei poli produttivi e alle direttrici di collegamento con Parma.



Stralcio tav PUG_T_C3 – Tavola delle Strategie – Sistema insediativo



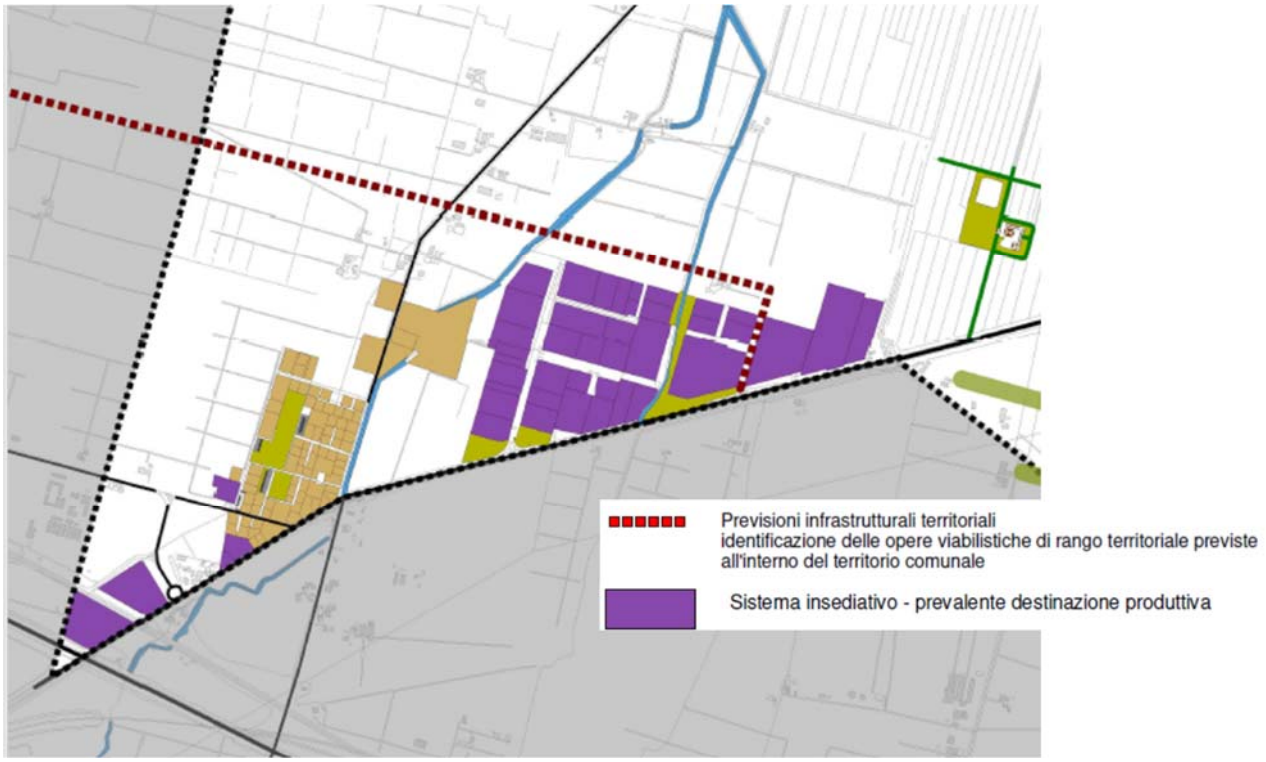
Stralcio tav QC_T_A_3.1 – Sistema della viabilità e mobilità

La principale criticità di carattere strutturale può essere ricondotta alla mancanza di una connessione diretta e gerarchicamente definita tra il sistema produttivo di Bogolese-Chiozzola, il polo SPIP e le principali direttrici territoriali, con conseguente utilizzo della viabilità esistente anche per relazioni non strettamente locali.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Tale condizione assume particolare rilievo in presenza di traffico pesante, in quanto la sovrapposizione tra flussi di servizio alle attività produttive, traffico locale e relazioni di attraversamento può determinare interferenze con gli insediamenti e con la viabilità minore.

La stessa pianificazione comunale individua tra i propri obiettivi la gerarchizzazione degli assi urbani rispetto alla matrice e alla funzionalità e la riduzione del traffico pesante di attraversamento nei centri abitati, riconoscendo pertanto la necessità di una migliore organizzazione funzionale della rete.



Stralcio tav PUG_T_C3 – Tavola delle Strategie – Sistema insediativo

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 possono determinarsi situazioni di maggiore pressione sulla rete, con riduzione della velocità media e aumento dei tempi di percorrenza.

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.

La documentazione specialistica predisposta a supporto del progetto analizza i flussi presenti lungo le principali infrastrutture interessate dal nuovo collegamento, comprendendo, per il settore ricadente nel Comune di Sorbolo Mezzani, Strada Chiozzola e Via Caduti del Lavoro. Tale quadro consente di leggere il sistema della mobilità alla scala del nuovo collegamento Parma–Sorbolo Mezzani, considerando le relazioni

COPIA CARTACEA DI DOCUMENTO ORIGINALE DIGITALE
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

tra le aree produttive poste ai due estremi dell'infrastruttura e le principali direttrici della viabilità sovracomunale.

Il PUMS 2025-2035 del Comune di Parma, pur non costituendo strumento di pianificazione del Comune di Sorbolo Mezzani, assume rilievo quale riferimento complementare per l'inquadramento sovracomunale della mobilità. Il Piano ricomprende infatti il collegamento tra la S.P. 62R della Cisa e la S.P. 72 Parma-Mezzani nello Scenario di Riferimento, tra gli interventi relativi alle nuove connessioni stradali, riconoscendone il ruolo nell'assetto complessivo della rete.

Flussogrammi rete stradale

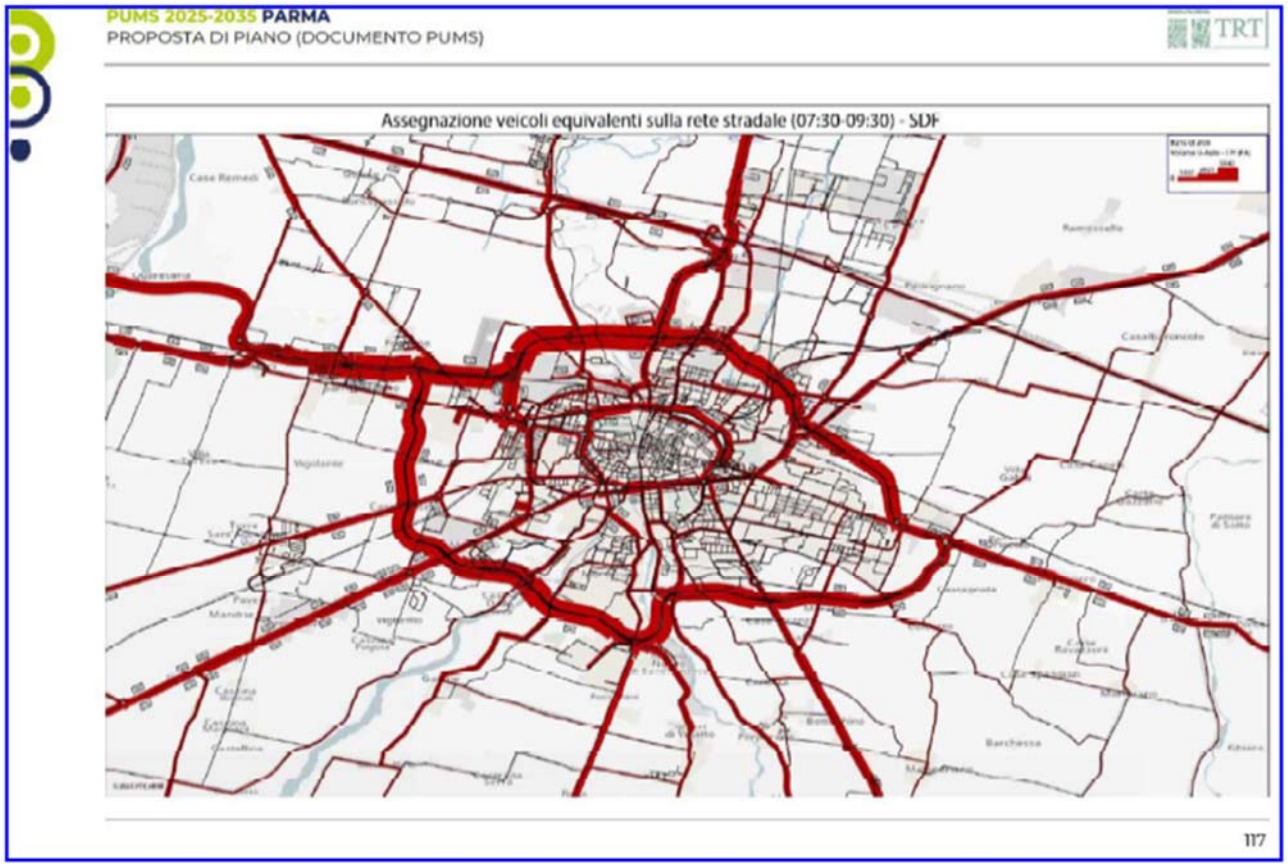
Di seguito si riportano le tavole relative ai risultati dell'assegnazione sulla rete stradale della mobilità privata motorizzata allo stato di fatto (anno base 2023) e la sua evoluzione nello Scenario di Riferimento simulato all'orizzonte temporale del Piano (2035), quest'ultima rappresentata in termini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

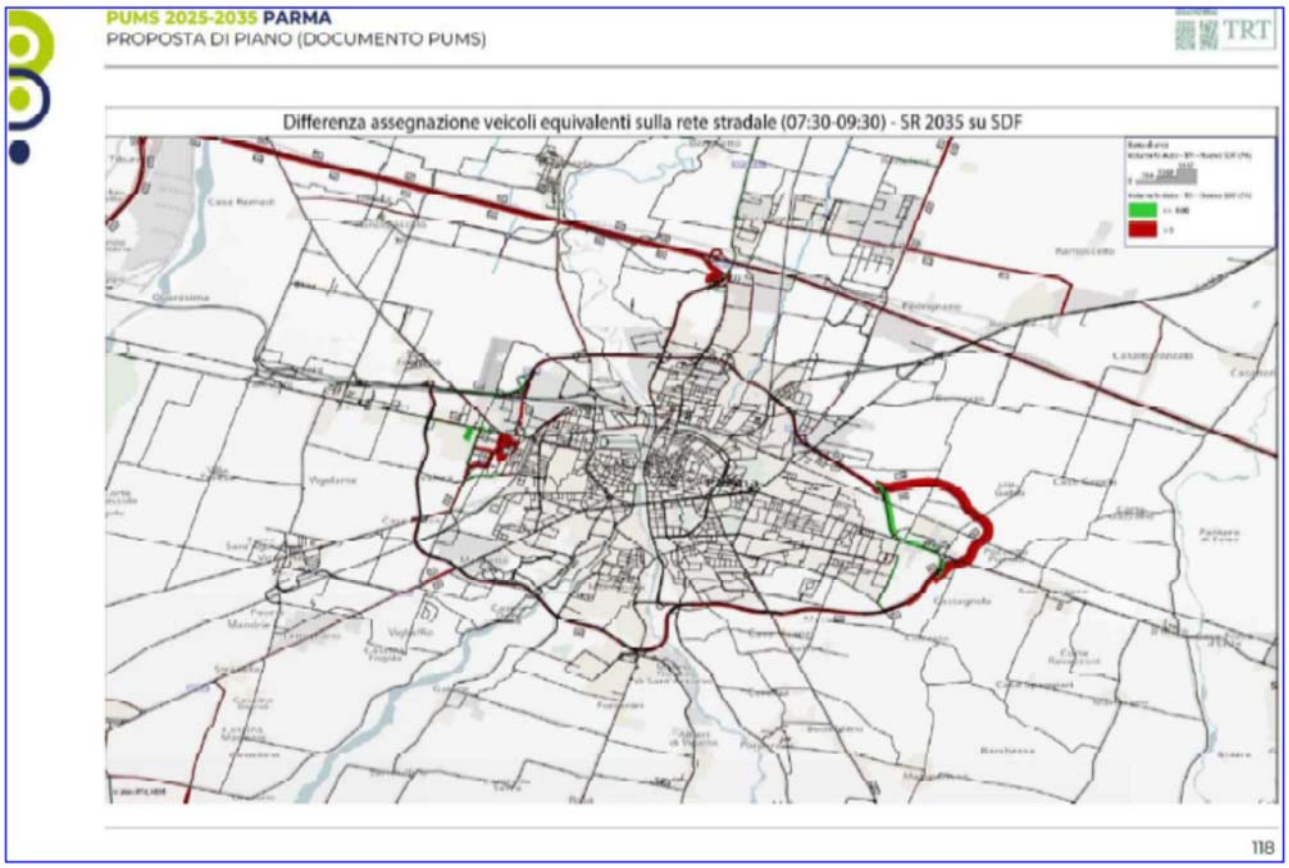
La quantità di spostamenti riferiti alla mobilità veicolare oggetto di assegnazione riguarda, evidentemente, solo una parte degli spostamenti complessivamente stimati, ovvero quelli che afferiscono alla quota modale dei mezzi privati, cioè quegli spostamenti che continuano a essere effettuati con l'auto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

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.





COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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, il traffico veicolare costituisce una sorgente di emissioni in atmosfera, la cui incidenza è influenzata dall'intensità e dalla composizione dei flussi e dalle relative condizioni di esercizio 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. L'intensità e la composizione dei flussi veicolari determinano emissioni sonore che possono incidere sui recettori presenti lungo la viabilità, con effetti sulla qualità della vita e sul benessere della popolazione esposta. 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 punti di conflitto determinano potenziali condizioni di criticità, con potenziali ricadute sia in termini di sicurezza degli utenti sia in termini di impatti indiretti (interruzioni della circolazione, rallentamenti indotti 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 alle interazioni che essi possono determinare sulle diverse componenti ambientali e territoriali. Tali interazioni sono approfondite nei paragrafi successivi e costituiscono il riferimento per la valutazione degli effetti dell'intervento sviluppata nel Capitolo 6.

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 caratterizzata dalla compresenza di traffico locale, traffico di servizio alle attività produttive e traffico pesante, 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 tra la viabilità principale e la rete locale, agli accessi agli insediamenti e alle manovre connesse alla compresenza di differenti tipologie di traffico. Tali condizioni determinano potenziali punti di conflitto e assumono pertanto rilievo sotto il profilo della sicurezza e della funzionalità della circolazione.

La presenza di traffico pesante rappresenta un ulteriore fattore di criticità, sia per il 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. La compresenza con il traffico veicolare e, in particolare con i mezzi pesanti, può infatti

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2025 da Sonia Bersellini.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

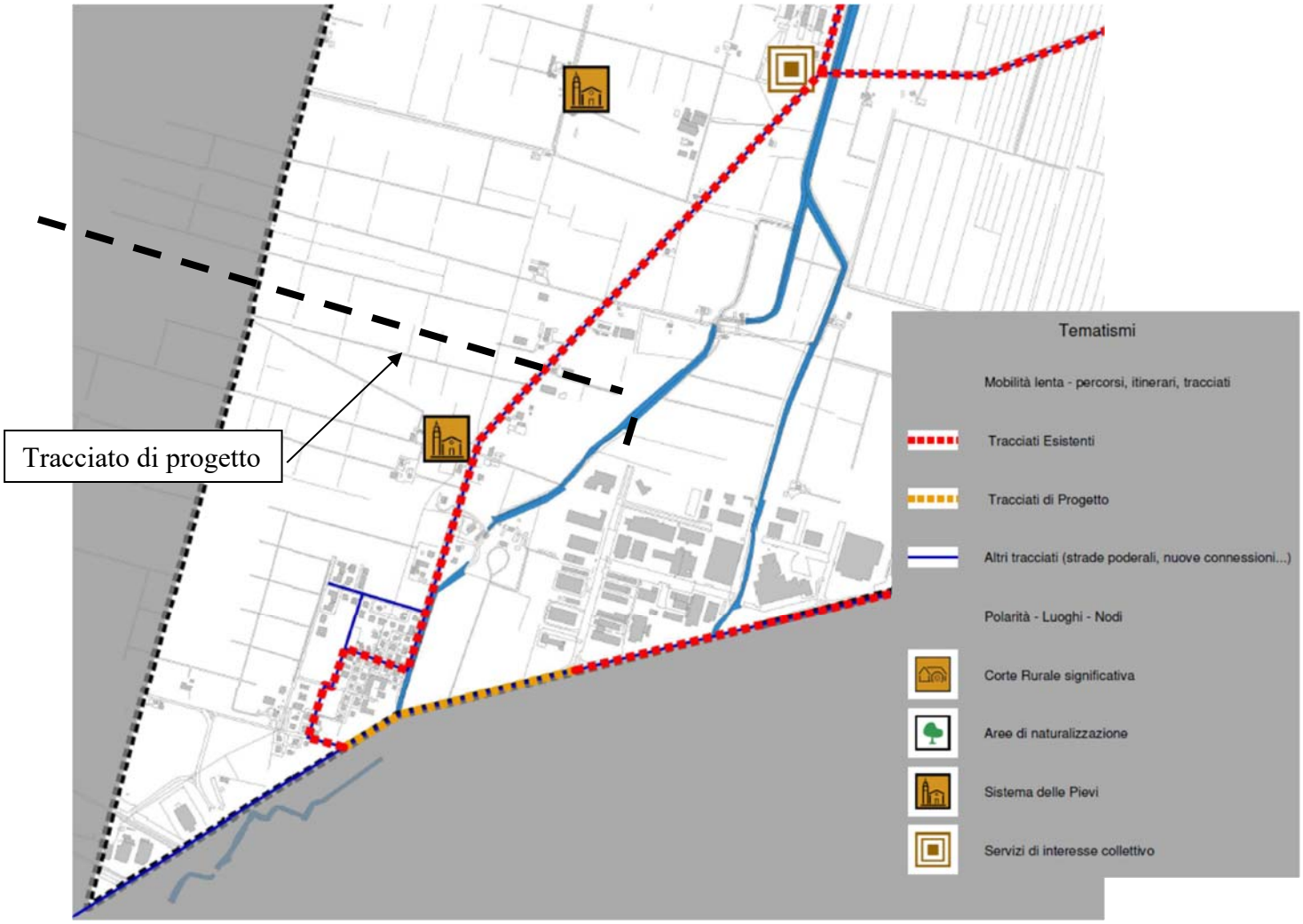
determinare condizioni di minore sicurezza e comfort per pedoni e ciclisti, soprattutto nei tratti in cui le diverse componenti della mobilità non dispongono di spazi adeguatamente separati.

5.1.6. Mobilità sostenibile e componenti deboli

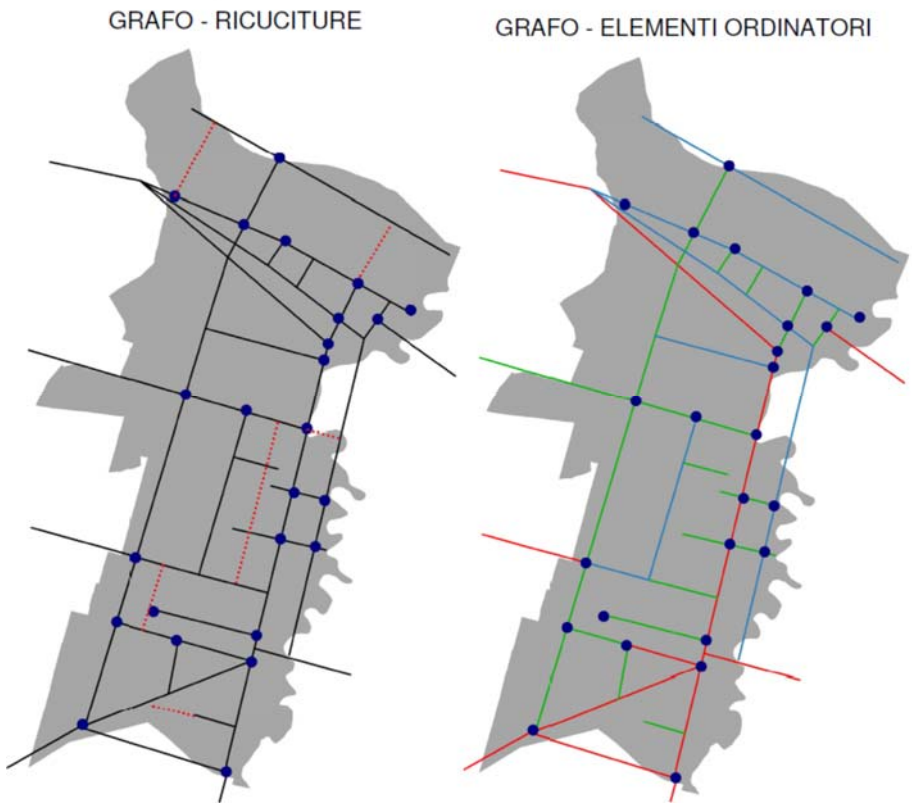
Il sistema della mobilità sostenibile, inteso come insieme delle modalità di spostamento alternative al mezzo privato motorizzato, assume caratteristiche strettamente correlate a quelle dell'ambito interessato, connotato dalla compresenza di aree agricole e insediamenti produttivi e da una rete viaria prevalentemente orientata alla mobilità veicolare e all'accessibilità delle attività presenti.

Le infrastrutture dedicate alla mobilità ciclabile e pedonale, laddove presenti, sono inserite dal PUG in un sistema più ampio di mobilità lenta per il quale il Quadro Conoscitivo individua specifiche esigenze di completamento e ricucitura. In particolare, l'elaborato QC_T_A3.2 – Sistema della mobilità lenta restituisce i tracciati esistenti e di progetto e individua aste di microricucitura finalizzate alla costruzione di un circuito lento continuo e funzionale, integrato con gli elementi naturali ordinatori del territorio e con la maglia insediativa e infrastrutturale storica.

Tale impostazione trova riscontro nelle strategie del PUG, orientate allo sviluppo e al potenziamento della mobilità sostenibile attraverso interventi di ricucitura, messa in rete fisica e funzionale e messa in sicurezza dei percorsi.



COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Stralcio tav PUG_T_C5 – Tavola delle Strategie – Tavola della mobilità lenta

Gli schemi interpretativi del Quadro Conoscitivo evidenziano, in particolare, il ruolo delle ricuciture nel completamento della rete e il rapporto dei percorsi con gli elementi ordinatori della struttura territoriale, confermando una lettura della mobilità lenta non limitata ai singoli tracciati, ma riferita alla continuità e alla funzionalità complessiva del sistema.

Dal punto di vista qualitativo, le condizioni di sicurezza e comfort costituiscono un elemento di attenzione in corrispondenza delle interferenze con la viabilità carrabile e, in particolare, con gli assi interessati dai maggiori flussi veicolari e dal traffico pesante; in tali situazioni, la corretta separazione e protezione delle diverse modalità di spostamento assume particolare rilevanza ai fini della sicurezza degli utenti più vulnerabili.

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 costituisce una componente complementare del sistema della mobilità. Il Quadro Conoscitivo del PUG individua le aree destinate alla sosta e alla fermata nell'ambito del sistema dei servizi e riconduce le principali problematiche relative alla sosta prevalentemente ai contesti urbani centrali, in relazione alla concentrazione di servizi, attività commerciali e uffici.

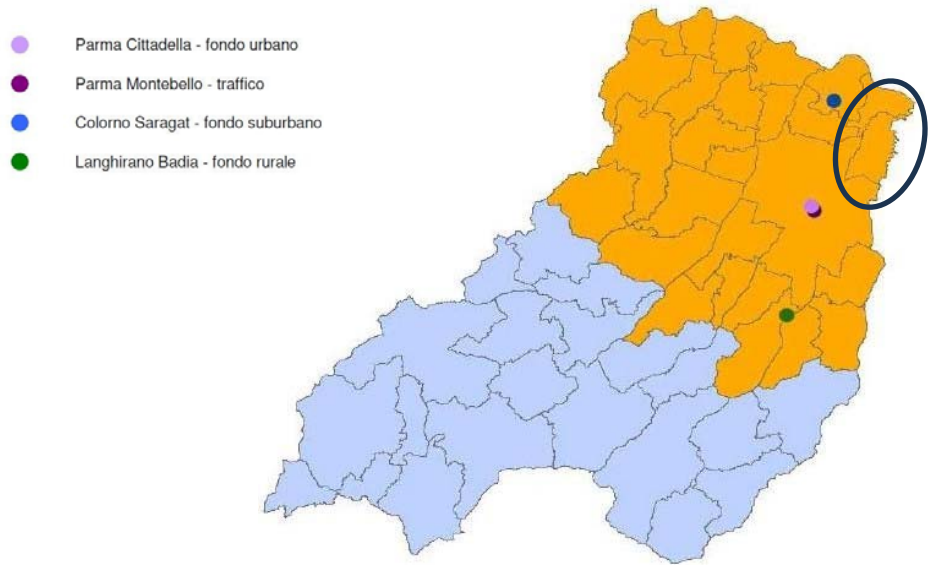
Con riferimento all'ambito interessato dal progetto, caratterizzato prevalentemente dalla presenza di aree agricole e insediamenti produttivi, dalla documentazione disponibile non emergono specifiche criticità riconducibili al sistema della sosta. La componente non assume pertanto particolare rilevanza ai fini della presente valutazione, maggiormente riferita agli aspetti di funzionalità e gerarchizzazione della rete viaria, alla compresenza delle diverse tipologie di traffico e alle relazioni con gli insediamenti produttivi.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 Sorbolo Mezzani, secondo la citata classificazione, ricade nella zona 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 NO_2 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 PM_{10}, 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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
Documento firmato digitalmente da FRANCESCO PUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 ug/m^3 mentre nel periodo estivo le concentrazioni sono prossime ai 10 µg/m^3 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 O_3 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 C_6H_6 indicano per il 2024 una concentrazione media annua pari a 0.9 µg/m^3, valore ampiamente al di sotto del limite di legge (fissato a 5 µg/m^3), confermando così quanto riscontrato anche negli anni precedenti.

La componente atmosferica rappresenta una componente di particolare attenzione nel contesto territoriale di riferimento, in quanto inserita all'interno del bacino padano, area notoriamente caratterizzata da condizioni meteoclimatiche sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti. Tale condizione strutturale determina una vulnerabilità intrinseca del territorio pur in presenza, per il 2024, di un generale rispetto dei limiti normativi rilevati dalla rete provinciale per NO_2, PM10 e PM2,5, fatta eccezione per le criticità connesse all'ozono e per gli episodi stagionali di maggiore concentrazione del particolato.

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 vulnerabile. Nell'ambito in esame, le principali fonti emissive sono riconducibili al traffico veicolare, agli impianti di climatizzazione e alle attività produttive, tra le quali la componente legata alla mobilità assume specifico rilievo ai fini della presente valutazione.

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 dalla compresenza di traffico locale, traffico di servizio alle attività e traffico pesante. In tale contesto, la componente di traffico pesante costituisce un elemento di particolare attenzione, in quanto associata a fattori emissivi più elevati rispetto al traffico leggero.

Le condizioni di esercizio della rete viaria possono incidere sull'entità delle emissioni prodotte dal traffico. Le situazioni di traffico instabile, caratterizzate da frequenti arresti e ripartenze, comportano infatti un aumento dei consumi e delle emissioni, rispetto a condizioni di marcia maggiormente regolari.

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. Le emissioni connesse al traffico 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 una vulnerabilità strutturale rispetto all'accumulo degli inquinanti, 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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 meteoclimatiche sfavorevoli favorisce l'accumulo degli inquinanti e può determinare episodi di incremento delle concentrazioni. In tali situazioni, il contributo delle emissioni veicolari si somma alle altre fonti emissive in un contesto di limitata capacità dispersiva.

In questo quadro, il sistema della mobilità si configura come una delle componenti che concorrono alla determinazione della qualità dell'aria a scala locale. Le caratteristiche del sistema della mobilità descritte nei paragrafi precedenti – presenza di traffico pesante e compresenza di differenti tipologie di flusso – costituiscono pertanto elementi da considerare nella valutazione della componente atmosferica.

La valutazione degli effetti del prolungamento di via Franklin sulla componente atmosferica dovrà pertanto considerare sia le eventuali variazioni nella distribuzione dei flussi veicolari, sia le conseguenti modificazioni delle emissioni lungo la rete interessata. Tali aspetti sono approfonditi nel successivo Capitolo 6 nell'ambito della valutazione degli effetti dell'intervento.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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.

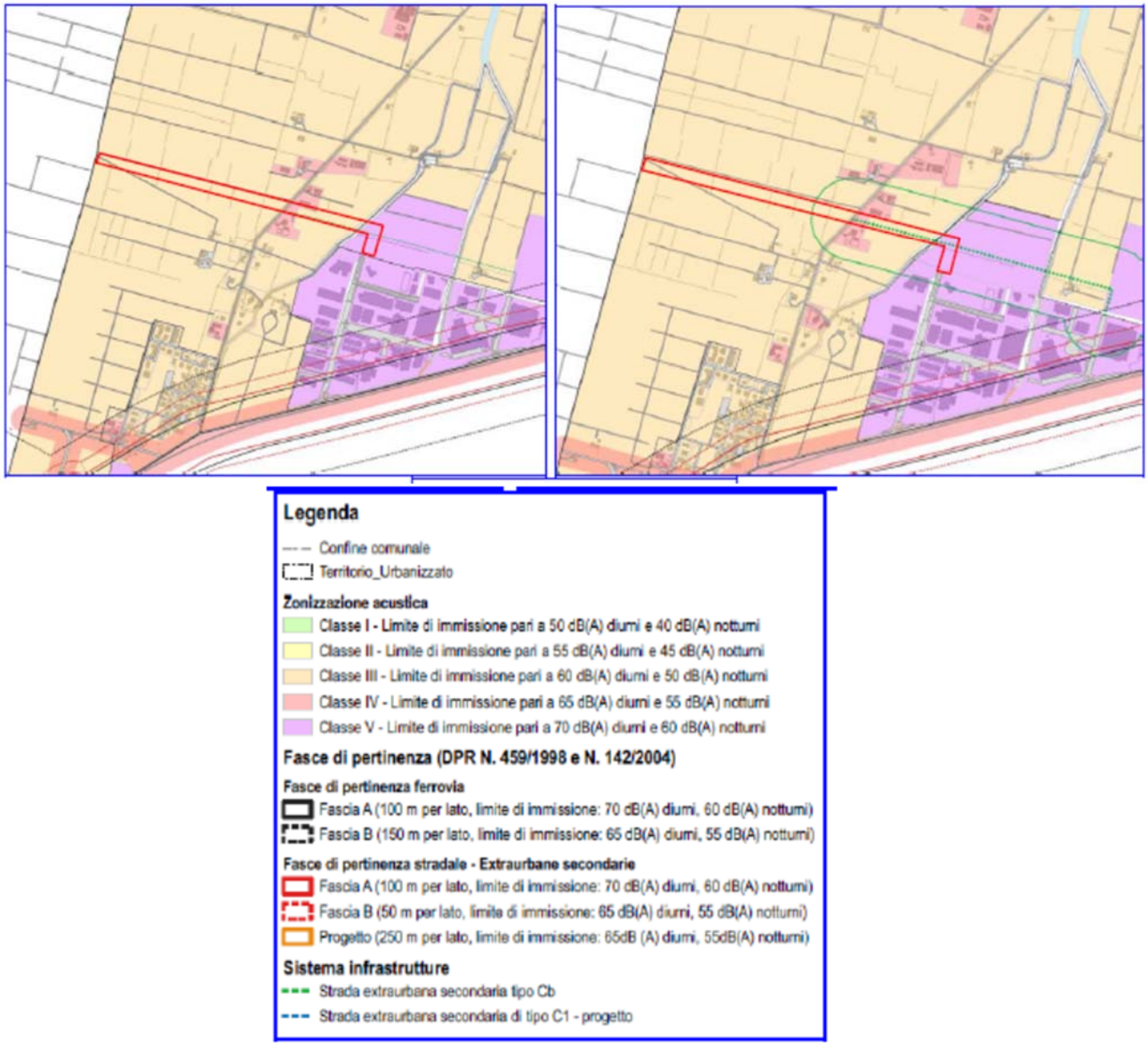
Sensibilità Molto Alta	Aree particolarmente protette	**Classe I**
Sensibilità Alta	Aree prevalentemente residenziali	**Classe II**
Sensibilità Media	Aree di tipo misto	**Classe III**
Sensibilità Bassa	Aree di intensa attività umana	**Classe IV**
Sensibilità Molto Bassa	Aree industriali	**Classi V-VI**

La pianificazione acustica del territorio comunale è attualmente riferita alle classificazioni acustiche predisposte per i Comuni di Sorbolo e Mezzani antecedentemente alla loro fusione. Per il territorio dell'ex Comune di Sorbolo, nel quale ricade l'intervento in esame, la Classificazione Acustica è stata approvata con D.C.C. n. 42 del 29/11/2005 e successivamente aggiornata in recepimento delle varianti intervenute nella pianificazione urbanistica comunale.

Contestualmente alla formazione del PUG, il Comune di Sorbolo Mezzani ha provveduto all'aggiornamento della Zonizzazione Acustica Comunale, adottata con D.C.C. n. 48 del 28/06/2023 e, allo stato attuale, non ancora approvata. Ai fini della presente analisi vengono pertanto considerati sia il quadro acustico vigente, quale riferimento normativo, sia la nuova zonizzazione adottata, quale riferimento conoscitivo e pianificatorio in itinere.

Come evidenziato nello Studio Previsionale di Impatto Acustico, l'ambito interessato dall'intervento ricade prevalentemente in Classe III – Aree di tipo misto, cui corrispondono valori limite assoluti di immissione pari a 60 dB(A) nel periodo diurno e 50 dB(A) nel periodo notturno; al contorno sono inoltre presenti aree ricadenti nelle classi III, IV e V.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Raffronto stralci zonizzazione acustica comunale Vigente (ZAC2021 - ZAC_T_1.5) – Zonizzazione acustica comunale adottata (ZAC 2023 – tavola 5_ADO) – estrapolazione dall'elaborato B9 del presente procedimento

Con specifico riferimento alle infrastrutture di trasporto, la ZAC adottata individua in zona Bogolese, nel territorio a sud di Sorbolo, una strada extraurbana secondaria di progetto di tipo C, destinata al collegamento tra le zone industriali in direzione Parma e identificata ai fini acustici come asse C2, ai sensi del D.P.R. 142/2004.

La Relazione illustrativa della ZAC precisa tuttavia che, al momento della sua redazione, i progetti relativi alle nuove infrastrutture viarie erano ancora preliminari; i tracciati rappresentati negli elaborati grafici assumono pertanto carattere indicativo e devono essere confermati o modificati in relazione agli effettivi progetti attuati, così come la relativa classificazione stradale. La rappresentazione dell'asse C2 contenuta nella Tavola 5_ADO interessa infatti solo parte del tracciato dell'infrastruttura oggetto della presente valutazione, successivamente definito a maggiore livello di dettaglio.

La compatibilità acustica della nuova infrastruttura 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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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.

Con specifico riferimento al tratto ricadente nel Comune di Sorbolo Mezzani, assumono particolare rilievo le misure effettuate in corrispondenza di Via Caduti del Lavoro e Strada Chiozzola, per le quali lo studio restituisce rispettivamente valori pari a 57,5 dB(A) diurni e 41,5 dB(A) notturni e a 56,0 dB(A) diurni e 48,0 dB(A) notturni.

La modellazione dello stato di fatto è stata realizzata attraverso un modello numerico sviluppato con software dedicato (Citymap), calibrato sulla base delle misure fonometriche e dei dati relativi alle sorgenti di traffico considerate. Il modello tiene conto della geometria dell'area, della viabilità esistente, degli edifici e degli ostacoli presenti e individua specifici punti di calcolo in facciata ai fabbricati maggiormente esposti.

Nel territorio di Sorbolo Mezzani sono stati considerati, in particolare, i ricettori R9–R15, per i quali nello stato di fatto sono stimati livelli compresi tra 40,0 e 54,5 dB(A) nel periodo diurno e tra 32,0 e 46,5 dB(A) nel periodo notturno. I valori risultano inferiori ai limiti assoluti di immissione assunti dallo studio per le rispettive classi acustiche.



Individuazione dei ricettori R9–R15 considerati dallo Studio Previsionale di Impatto Acustico nel tratto ricadente nel Comune di Sorbolo Mezzani (estratto elaborato B09)

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

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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.

Con riferimento ai ricettori R9–R15, localizzati nel territorio di Sorbolo Mezzani, i risultati evidenziano variazioni differenziate rispetto allo stato di fatto. Per la maggior parte dei ricettori si registra un incremento dei livelli sonori, più marcato in corrispondenza di R9 e R10, maggiormente interessati dalla nuova configurazione infrastrutturale; per il ricettore R12 si registra invece una lieve riduzione.

Nello scenario di progetto i livelli complessivamente stimati presso i ricettori R9–R15 risultano compresi tra 47,0 e 54,0 dB(A) nel periodo diurno e tra 39,5 e 47,0 dB(A) nel periodo notturno, mantenendosi inferiori ai limiti assoluti di immissione assunti nello studio.

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	-

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



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 cautelative considerate, i livelli stimati nello scenario di progetto presso i ricettori considerati si mantengono entro i limiti assoluti di immissione assunti dallo studio, sia nel periodo diurno sia in quello notturno.

La realizzazione della nuova infrastruttura determina tuttavia una modifica del clima acustico locale, con incrementi differenziati in funzione della posizione dei ricettori rispetto al nuovo asse viario e alla viabilità esistente. Nel tratto ricadente nel Comune di Sorbolo Mezzani gli incrementi maggiori interessano i ricettori R9 e R10, mentre per gli altri ricettori le variazioni risultano più contenute e, nel caso di R12, di segno negativo.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
Documento firmato digitalmente da: FRANCESCO PUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 29/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Lo Studio Previsionale di Impatto Acustico conclude che, anche nelle condizioni cautelative considerate, le variazioni risultano compatibili con i limiti previsti dalla normativa e dalla classificazione acustica comunale.

5.3.5. Considerazioni di sintesi

La componente acustica presenta una sensibilità connessa principalmente alla presenza dei ricettori posti in prossimità della viabilità esistente e del nuovo asse infrastrutturale. La modellazione evidenzia che la realizzazione dell'intervento determina, per la maggior parte dei ricettori considerati nel territorio di Sorbolo Mezzani, un incremento dei livelli sonori rispetto allo stato di fatto, di entità variabile in relazione alla posizione rispetto alla nuova infrastruttura.

Tali incrementi non determinano, sulla base delle simulazioni effettuate e delle ipotesi cautelative assunte dallo studio specialistico, il superamento dei limiti considerati. La componente acustica costituisce pertanto un elemento da tenere in considerazione nella valutazione degli effetti dell'intervento, con particolare riferimento ai ricettori maggiormente esposti, senza evidenziare allo stato attuale condizioni di incompatibilità acustica.

.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

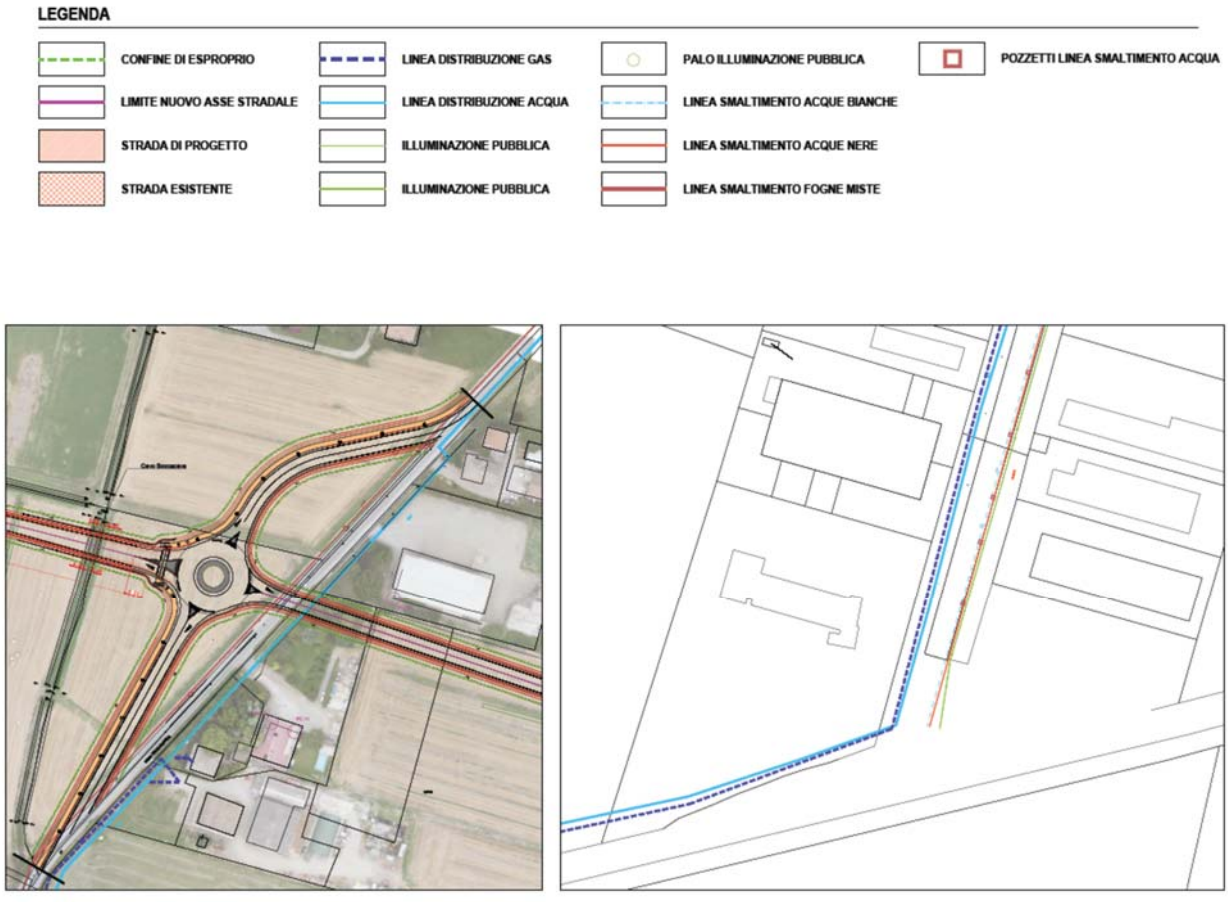
5.4. ELETTROMAGNETISMO

La componente relativa ai campi elettromagnetici (CEM) assume rilevanza nella valutazione ambientale in relazione alla presenza di infrastrutture per il trasporto e la distribuzione dell'energia elettrica, per le quali la normativa vigente definisce specifici limiti e criteri finalizzati alla tutela della popolazione dall'esposizione ai campi elettrici e magnetici.

Il quadro normativo di riferimento è costituito, in particolare, dalla L. 36/2001 e dal D.P.C.M. 8 luglio 2003, nonché dalle relative disposizioni tecniche applicative.

Nell'ambito interessato dal progetto, il quadro dei vincoli del PUG individua la presenza di linee elettriche di media tensione, delle relative Distanze di Prima Approssimazione (DPA) e di cabine di trasformazione. La presenza delle reti tecnologiche esistenti e le relative interferenze con il nuovo asse viario sono state considerate nell'ambito della progettazione dell'opera.

In particolare, il PFTE comprende lo specifico elaborato E.16.1 – "Risoluzione interferenze: rete distribuzione gas, rete distribuzione acqua, rete fognaria (bianca-nera), rete elettrica", nel quale sono rappresentate le reti esistenti interferenti e le relative sistemazioni in rapporto alla configurazione della nuova infrastruttura.



Stralcio elaborato E.16.1 – Risoluzione interferenze

La realizzazione della nuova viabilità non introduce nuove sorgenti significative di campi elettromagnetici; la componente assume pertanto rilevanza principalmente sotto il profilo della compatibilità dell'opera con le infrastrutture elettriche esistenti e del rispetto delle relative condizioni di sicurezza e delle DPA.

Le soluzioni progettuali previste per la risoluzione delle interferenze dovranno essere sviluppate e definite nelle successive fasi progettuali nel rispetto della normativa e delle disposizioni tecniche applicabili, assicurando ove necessario il coordinamento con i soggetti gestori delle reti.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Alla luce delle caratteristiche dell'intervento e delle soluzioni già individuate dal PFTE per la gestione delle interferenze, non emergono specifiche criticità della componente elettromagnetica tali da condizionare la sostenibilità dell'intervento.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

5.5. SUOLO E SOTTOSUOLO

Il sistema suolo–sottosuolo dell'ambito in esame si inserisce nel contesto della pianura alluvionale. Lo Studio geologico e sismico di fattibilità e analisi geotecnica preliminare – elaborato B01 – individua nell'area depositi alluvionali costituiti da alternanze di materiali a diversa granulometria, comprendenti limi e argille, sabbie e livelli ghiaiosi. Con specifico riferimento al territorio di Sorbolo Mezzani, gli studi di microzonazione sismica richiamati nella relazione individuano depositi alluvionali di piana inondabile, con successioni prevalentemente fini e intercalazioni sabbiose e localmente ghiaiose.

Dal punto di vista morfologico, l'area si colloca a una quota di circa 30 m s.l.m. ed è caratterizzata da un assetto sub-pianeggiante, con una blanda pendenza verso nord-nord-est. Lo studio geologico evidenzia condizioni complessive di stabilità dell'area e una bassissima predisposizione al dissesto.

Sotto il profilo sismico, la B01 richiama per il territorio di Sorbolo Mezzani gli studi di microzonazione sismica di II livello, che individuano nell'ambito interessato zone stabili suscettibili di amplificazioni locali. Le analisi riportano fattori di amplificazione differenziati in funzione degli intervalli di periodo considerati e un indice di liquefacibilità IL ≤ 2. Tali condizioni non evidenziano elementi preclusivi alla realizzazione dell'opera, ma richiedono che la progettazione delle strutture e delle opere geotecniche tenga conto delle caratteristiche sismiche e litostratigrafiche locali, secondo quanto approfondito negli elaborati specialistici di progetto.

Dal punto di vista funzionale, il suolo presenta nell'ambito direttamente interessato dall'infrastruttura una prevalente utilizzazione agricola, pur inserendosi in un contesto di margine nel quale sono presenti infrastrutture viarie e insediamenti, anche di carattere produttivo. Il nuovo asse interessa pertanto in misura significativa superfici attualmente non urbanizzate, determinando una trasformazione permanente di suolo agricolo.

Dal punto di vista idrogeologico, la relazione individua nell'area indagata un livello piezometrico con soggiacenza media dell'ordine di 3 m dal piano campagna e segnala inoltre la possibile presenza di sistemi di circolazione sub-superficiale stagionali, con lenti freatiche superficiali e discontinue e livelli di soggiacenza variabili.

Un elemento rilevante riguarda la capacità portante dei terreni e la loro risposta alle sollecitazioni indotte dalle 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 realizzazione della nuova infrastruttura comporta infatti l'occupazione e l'impermeabilizzazione di superfici agricole, con conseguente perdita delle relative funzioni produttive ed ecosistemiche e modificazione delle condizioni di infiltrazione e deflusso delle acque meteoriche.

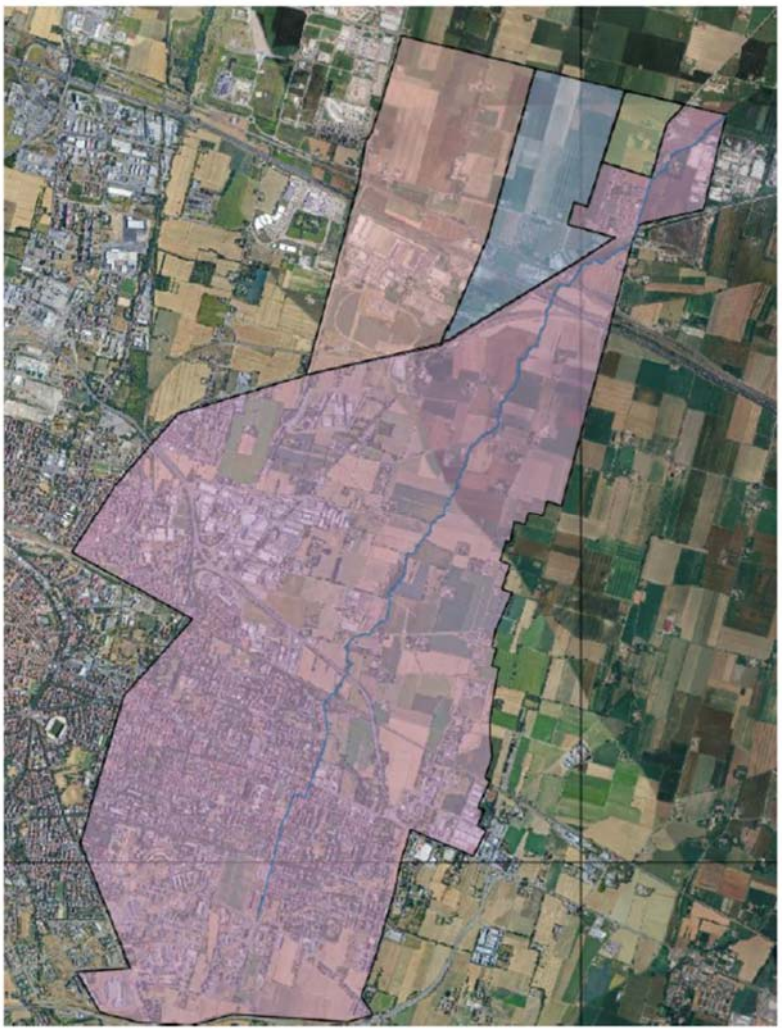
In questo quadro, il tema del consumo di suolo costituisce uno degli elementi di maggiore attenzione connessi alla realizzazione dell'intervento. Tale aspetto è già riconosciuto dalla ValSAT del PUG, che individua nella nuova strada di progetto una delle principali previsioni comportanti utilizzo di nuovo suolo e richiama, per la riduzione del suolo agricolo, la necessità di ricorrere a misure di compensazione finalizzate a garantire un bilancio ambientale quanto più possibile positivo.

La componente suolo e sottosuolo presenta pertanto una duplice caratterizzazione: sotto il profilo geologico e geomorfologico non emergono, allo stato delle conoscenze disponibili, condizioni generali di instabilità tali da precludere la realizzazione dell'intervento; sotto il profilo ambientale, assume invece specifica rilevanza la trasformazione e impermeabilizzazione di suolo agricolo determinata dalla nuova infrastruttura. Tale effetto dovrà essere considerato nella successiva valutazione di sostenibilità in relazione alle misure di minimizzazione, mitigazione e compensazione previste dal progetto e alle condizioni già individuate dalla Valsat del PUG.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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. La realizzazione della nuova infrastruttura modifica, pertanto, localmente l'assetto del sistema di scolo superficiale, rendendo necessario garantire la continuità idraulica del reticolo interferito. La relazione B03 individua espressamente questi quattro attraversamenti principali e i due corsi d'acqua privati.



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	4,92	61,30	47,25	33,20	7.971	0,28

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

La funzionalità del reticolo assume particolare rilevanza in relazione sia alla necessità di mantenere la continuità dei corsi d'acqua attraversati, sia alla gestione delle acque meteoriche provenienti dalla nuova piattaforma stradale e dai terreni agricoli circostanti.

Per garantire la continuità del reticolo idraulico, il progetto prevede specifici manufatti di attraversamento in corrispondenza dei principali corsi d'acqua interferiti. La Relazione idraulica procede al dimensionamento e alla verifica degli attraversamenti del Cavo Canaletto, del Fosso Fine, del Cavo Boccacava e del Canale Naviglia rispetto alle portate associate ai diversi tempi di ritorno considerati. Per i due canali privati sono invece previsti attraversamenti mediante condotte DN800 al di sotto del rilevato stradale oppure, in funzione delle condizioni locali, la loro intercettazione nei fossi di guardia; le relative soluzioni saranno approfondite nelle successive fasi progettuali.

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. Il sistema di drenaggio della piattaforma prevede la raccolta delle acque mediante embrici e il loro convogliamento nei fossi di guardia in terra posti al piede del rilevato, che svolgono funzione sia di drenaggio sia di laminazione. I fossi sono dimensionati con tempo di ritorno TR100 e recapitano le acque nel reticolo superficiale attraverso manufatti di laminazione dotati di bocca tarata.

Per ciascun sottobacino è infatti previsto uno scarico regolato, finalizzato a modulare le portate in uscita e a contenere i picchi di deflusso, con recapito finale nella rete di scolo esistente. I fossi sono inoltre dimensionati tenendo conto dei deflussi provenienti dai campi circostanti, aspetto che la stessa relazione prevede di verificare ed eventualmente adeguare nella successiva fase progettuale.

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 sono pertanto finalizzate a compensare tali effetti e a mantenere le condizioni di invarianza idraulica. La B03 conclude espressamente che l'intervento è stato progettato nel rispetto di tale principio e che non comporta incremento delle portate scaricate in occasione di eventi di pioggia particolarmente intensi.

Le verifiche idrauliche condotte sui principali attraversamenti evidenziano condizioni differenziate in funzione del corso d'acqua e dello scenario idrologico considerato. In particolare, per alcuni manufatti e per gli eventi di maggiore intensità il deflusso è previsto in pressione; tali condizioni sono state considerate nel dimensionamento delle opere. Il progetto recepisce inoltre le richieste di integrazione formulate dal Consorzio della Bonifica Parmense.

Sotto il profilo della pericolosità idraulica territoriale, il tracciato interessa aree classificate negli scenari di pericolosità del reticolo secondario di pianura, come già evidenziato nel quadro dei vincoli e delle salvaguardie di cui al Capitolo 4. La componente presenta pertanto una sensibilità specifica che deve essere letta congiuntamente alle interferenze con il reticolo di bonifica e alle condizioni di drenaggio locale.

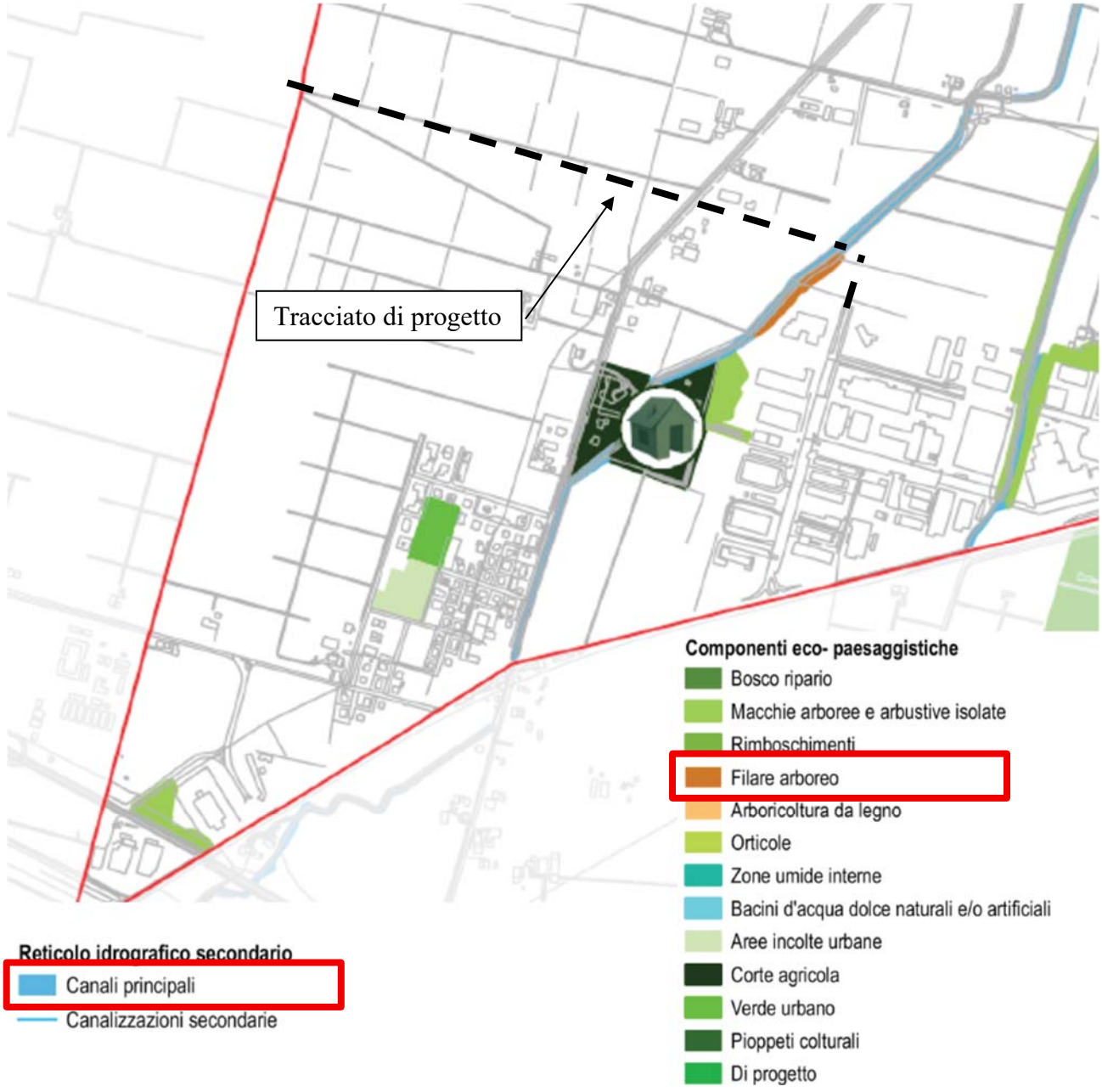
Nel complesso, la componente idrica presenta una specifica sensibilità connessa alla fitta articolazione del reticolo di bonifica, alla necessità di garantirne la continuità, alla presenza di aree interessate da pericolosità idraulica e all'incremento delle superfici impermeabili determinato dalla nuova infrastruttura. Tali aspetti risultano specificamente affrontati dalla progettazione attraverso il dimensionamento degli attraversamenti, il ripristino della continuità del reticolo e un sistema di drenaggio e laminazione impostato secondo il principio dell'invarianza idraulica. La sostenibilità dell'intervento rispetto alla componente resta pertanto connessa alla corretta realizzazione, gestione e manutenzione nel tempo delle opere previste e al rispetto delle condizioni e prescrizioni degli enti competenti.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

5.7. ECOSISTEMI E RETE ECOLOGICA

Il sistema ecologico dell'ambito in esame si inserisce in un contesto di pianura prevalentemente agricolo, interessato dalla presenza di insediamenti e infrastrutture e caratterizzato da una naturalità diffusa principalmente associata agli elementi lineari e residuali della matrice rurale.

Il Quadro Conoscitivo del PUG restituisce tale struttura attraverso la ricognizione degli elementi vegetazionali e delle infrastrutture verdi e blu presenti nel territorio comunale, evidenziando in particolare le aree boscate, i filari e le siepi, il reticolo idrografico e gli altri elementi vegetazionali che concorrono alla diversificazione della matrice agricola.



Stralcio tavola QC_T_A.27 – Carta delle infrastrutture verdi e delle infrastrutture blu e relativa legenda

Nell'ambito direttamente interessato dal nuovo tracciato prevale la matrice agricola, all'interno della quale la Carta delle infrastrutture verdi e blu del Quadro Conoscitivo non evidenzia una particolare concentrazione di elementi vegetazionali o di connessioni ecologiche strutturate. L'elemento di maggiore rilevanza direttamente

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

interferito dal tracciato è riconducibile al sistema del Canale Naviglia, in corrispondenza del quale alla componente idrica si associa una presenza vegetazionale arborea e boscata.

Gli ulteriori corsi d'acqua e scoli attraversati dall'infrastruttura, già analizzati con riferimento alla componente idraulica, non risultano accompagnati, sulla base della ricognizione del Quadro Conoscitivo, da elementi vegetazionali lineari di analoga consistenza.

La matrice agricola mantiene comunque una generale condizione di permeabilità, connessa alla prevalenza di superfici non urbanizzate e alla trama poderale e idraulica, senza tuttavia configurare, nell'ambito direttamente interessato, un sistema ecologico continuo e strutturato.

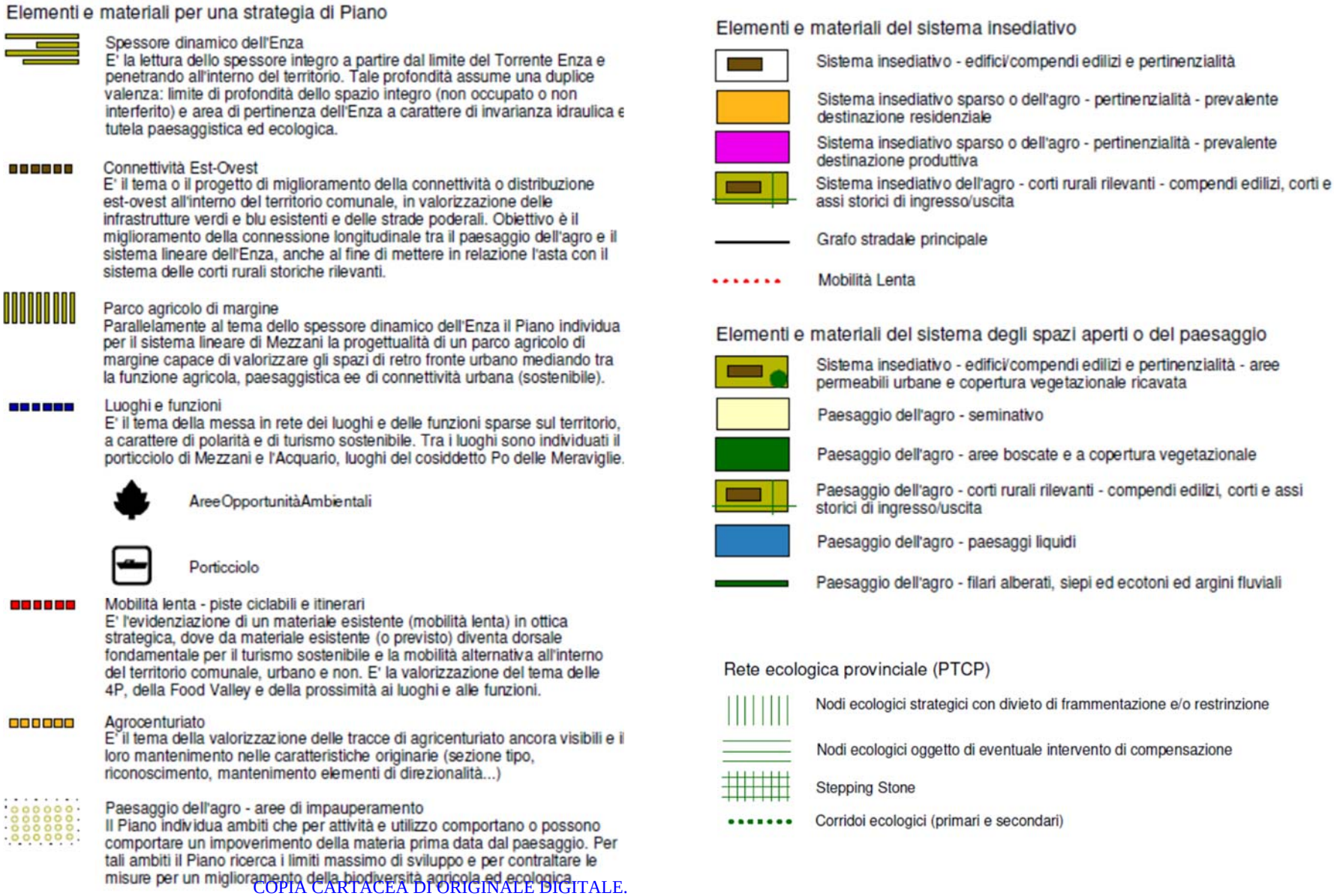
Tale quadro conoscitivo è integrato dalla Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale del PUG, che assume come materiali di riferimento il paesaggio dell'agro, le aree boscate e a copertura vegetazionale, i paesaggi liquidi, i filari alberati, le siepi, gli ecotoni e gli argini fluviali e recepisce gli elementi della Rete ecologica provinciale del PTCP.

La Tavola della Strategia restituisce pertanto una lettura anche progettuale del sistema ambientale, orientata al rafforzamento della connettività e alla valorizzazione degli elementi verdi e blu esistenti. In tale quadro sono rappresentati anche gli elementi della Rete ecologica provinciale – nodi, stepping stone e corridoi – che costituiscono riferimenti strategici di scala sovracomunale.

Tra i temi strategici il PUG individua, inoltre, la tutela dell'agrocenturiato attraverso la valorizzazione delle tracce ancora visibili e il mantenimento dei relativi elementi di direzionalità.



COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Stralcio tavola PUG_1_C3 – Tavola delle Strategie – Sistema ambientale e delle infrastrutture blu e relativa legenda

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

In tale contesto, il prolungamento di via Franklin attraversa prevalentemente superfici agricole e determina una sottrazione e frammentazione della matrice permeabile, effetto già considerato con riferimento alla componente suolo. Sotto il profilo strettamente ecosistemico, tuttavia, il tracciato non interessa diffusamente elementi strutturati della rete verde e blu individuata dal Quadro Conoscitivo comunale.

L'interferenza di maggiore rilievo è localizzata in corrispondenza del Canale Naviglia, dove il tracciato attraversa il corso d'acqua e interessa marginalmente la vegetazione arborea e boscata ad esso associata. Le ulteriori interferenze con il reticolo idraulico assumono invece rilevanza principalmente sotto il profilo della continuità idraulica, affrontata attraverso gli specifici manufatti di attraversamento previsti dal progetto.

Nel complesso, nell'ambito direttamente interessato dall'intervento non emergono elementi di particolare strutturazione della rete ecologica locale, mentre assume specifica rilevanza il sistema verde e blu associato al Canale Naviglia. La matrice agricola conserva una generale funzione di permeabilità territoriale, ma risulta caratterizzata da una limitata presenza di elementi naturali e seminaturali strutturati.

La principale interferenza con la componente ecosistemica risulta pertanto localizzata in corrispondenza del Canale Naviglia e degli elementi vegetazionali direttamente interessati dal tracciato. Tali interferenze sono già considerate dalle misure di mitigazione e inserimento paesaggistico definite nella Relazione paesaggistica, successivamente integrate anche in recepimento delle indicazioni formulate dalla Soprintendenza nell'ambito della Conferenza dei Servizi.

Le misure previste comprendono, in particolare, la salvaguardia degli elementi vegetazionali esistenti non direttamente interferiti, il reimpianto dei filari interessati secondo allineamenti coerenti con la struttura centuriata, il potenziamento della vegetazione lungo il Canale Naviglia mediante una fascia arboreo-arbustiva e la realizzazione di elementi vegetazionali e dispositivi finalizzati a favorire la continuità ecologica e il passaggio della fauna minore.

.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

5.8. PAESAGGIO E PATRIMONIO STORICO CULTURALE

Il paesaggio dell'ambito interessato dall'intervento è riconducibile al sistema della pianura agricola parmense, caratterizzato dalla prevalenza degli spazi coltivati e dalla presenza di insediamenti rurali, nuclei edificati, attività produttive e infrastrutture viarie che ne hanno progressivamente modificato l'assetto.

Nonostante le trasformazioni intervenute, il territorio conserva una significativa leggibilità della struttura storica del paesaggio agrario, riconducibile in particolare alla matrice centuriata. Tale struttura costituisce ancora oggi uno dei principali elementi ordinatori del territorio e trova espressione nella regolarità della trama poderale, negli allineamenti della viabilità rurale e del reticolo idraulico e nella presenza di elementi vegetazionali lineari.

La Relazione paesaggistica allegata al progetto riconosce infatti nella permanenza della centuriazione e dei relativi elementi testimoniali uno dei principali caratteri identitari del paesaggio attraversato, attribuendo specifico valore agli assi viari, ai fossi, alle siepi e ai filari che ne ricalcano gli allineamenti.



***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*

Estratto da elaborato B08 – Relazione paesaggistica

All'interno di tale struttura assume inoltre specifica rilevanza il sistema del Canale Naviglia, sia quale elemento della rete idraulica storica sia per la presenza della vegetazione arborea che ne accompagna il corso. Il canale e la relativa fascia di tutela costituiscono inoltre un elemento di specifico interesse paesaggistico, come già evidenziato nel quadro dei vincoli di cui al Capitolo 4.

Nel complesso, il paesaggio dell'ambito non presenta caratteri di elevata naturalità, ma conserva una riconoscibile identità rurale, determinata dalla permanenza della trama storica e dalla relazione tra superfici agricole, rete idraulica, viabilità poderale ed elementi vegetazionali.

Il nuovo asse viario, sviluppandosi prevalentemente in direzione est-ovest attraverso il territorio agricolo, introduce un nuovo segno infrastrutturale nel paesaggio e determina interferenze puntuali con alcuni degli elementi che concorrono alla leggibilità della struttura agraria storica. Gli effetti riguardano principalmente la

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

frammentazione percettiva della matrice agricola, l'interferenza con alcuni allineamenti vegetazionali e con il reticolo idraulico e la modificazione locale della percezione del paesaggio aperto.

Particolare attenzione assume l'attraversamento del Canale Naviglia e della relativa componente vegetazionale, nonché il rapporto dell'infrastruttura con i segni della centuriazione ancora riconoscibili.

Interventi di mitigazione e inserimento paesaggistico

Le interferenze sopra descritte sono state specificamente considerate nell'ambito della Relazione paesaggistica, che definisce un articolato sistema di interventi finalizzato non soltanto alla mitigazione visiva dell'opera, ma alla sua integrazione con la struttura storica e paesaggistica del territorio.

Il progetto assume come criterio guida il mantenimento e la ricostruzione dei segni lineari della centuriazione, prevedendo la salvaguardia degli elementi testimoniali esistenti e l'introduzione di nuovi filari e siepi secondo allineamenti prevalentemente nord-sud ed est-ovest. Specifica attenzione è inoltre attribuita al Canale Naviglia, per il quale è previsto il potenziamento del segno paesaggistico mediante la realizzazione di una fascia vegetata ripariale, con funzione anche di rafforzamento della connettività ecologica.



COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.



Interventi di mitigazione e inserimento paesaggistico – Estratti da elaborato B08 – Relazione paesaggistica

Le principali azioni progettuali comprendono la protezione in fase di cantiere degli elementi vegetazionali e dei segni centuriali da conservare, la realizzazione di nuovi filari arborei coerenti con gli allineamenti della trama storica, la formazione di una fascia arboreo-arbustiva lungo il Canale Naviglia e la realizzazione di elementi vegetazionali e dispositivi funzionali alla continuità ecologica per la fauna minore.

Tali interventi sono stati ulteriormente precisati nell'ambito della Conferenza dei Servizi, anche in recepimento delle indicazioni formulate dalla Soprintendenza in merito all'analisi delle interferenze con filari e alberature e alla necessità di ricostituire gli elementi interferiti in continuità con quelli esistenti.

Nel complesso, l'inserimento della nuova infrastruttura determina una modificazione del paesaggio agrario e interferenze puntuali con alcuni dei suoi elementi strutturanti. La progettazione paesaggistica affronta tali effetti attraverso misure direttamente integrate nell'intervento, orientate alla conservazione e alla ricostituzione dei segni lineari della matrice centuriata e al rafforzamento della componente vegetazionale, con particolare riferimento al sistema del Canale Naviglia.

La valutazione degli effetti paesaggistici deve pertanto considerare congiuntamente la trasformazione introdotta dall'infrastruttura e il sistema di mitigazioni già definito dal progetto, il cui corretto recepimento nelle successive fasi progettuali costituisce elemento essenziale per l'inserimento dell'opera nel contesto.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

5.9. SISTEMA SOCIO-ECONOMICO E SALUTE

Il Comune di Sorbolo Mezzani si inserisce nel sistema territoriale della pianura parmense orientale, caratterizzato dalla compresenza di nuclei residenziali, attività agricole e insediamenti produttivi, con forti relazioni funzionali con il capoluogo provinciale e con il sistema insediativo e produttivo sviluppato lungo i principali assi infrastrutturali.

5.9.1. Popolazione

Il Comune di Sorbolo Mezzani, istituito nel 2019 dalla fusione dei precedenti Comuni di Sorbolo e Mezzani, presenta una struttura insediativa articolata in più nuclei e frazioni, con una popolazione complessiva dell'ordine di 12-13 mila abitanti.

Ai fini della presente valutazione, più che le dinamiche demografiche generali assume rilevanza la distribuzione degli insediamenti rispetto alla nuova infrastruttura. Il tratto interessato dal progetto si colloca nel settore sud-occidentale del territorio comunale, in un contesto prevalentemente agricolo posto in prossimità del sistema produttivo di Sorbolo e interessato dalla presenza di edifici e nuclei residenziali sparsi lungo la viabilità esistente.

5.9.2. Ambito economico

Il sistema economico locale è caratterizzato dalla compresenza del settore agricolo e di attività produttive, artigianali e di servizio, con una significativa concentrazione di insediamenti produttivi nel settore occidentale del capoluogo di Sorbolo e lungo i principali assi della viabilità.

L'ambito interessato dall'intervento assume particolare rilevanza sotto il profilo delle relazioni tra il sistema produttivo di Sorbolo, il polo produttivo-logistico SPIP nel territorio di Parma e la rete viaria sovracomunale. La presenza di attività produttive e logistiche determina infatti flussi veicolari, compresa una componente di traffico pesante, che interessano la viabilità locale e le connessioni con il territorio parmense.

In tale contesto il prolungamento di via Franklin è finalizzato al miglioramento della funzionalità della rete e dell'accessibilità alle aree produttive e logistiche, nonché alla razionalizzazione dei flussi e alla riduzione delle interferenze tra traffico pesante, viabilità locale e insediamenti. Sotto il profilo socio-economico, l'accessibilità e l'efficienza delle connessioni costituiscono pertanto elementi rilevanti per il funzionamento del sistema produttivo locale.

La componente salute è considerata in relazione alle principali pressioni ambientali potenzialmente associate all'infrastruttura e già analizzate nelle precedenti sezioni, con particolare riferimento alla qualità dell'aria, al clima acustico e alla sicurezza della circolazione.

La presenza di ricettori residenziali lungo la viabilità interessata rende particolarmente rilevante la verifica degli effetti acustici, per i quali lo specifico studio previsionale ha valutato le variazioni determinate dal nuovo assetto infrastrutturale e la relativa compatibilità con i limiti applicabili. Analogamente, gli effetti sulla qualità dell'aria sono correlati principalmente alla distribuzione e alle caratteristiche dei flussi veicolari.

Sotto il profilo della sicurezza, l'intervento persegue la razionalizzazione delle intersezioni e dei flussi di traffico e la riduzione delle interferenze tra traffico pesante, viabilità locale e insediamenti, configurando potenziali effetti positivi sulla sicurezza della circolazione.

Nel complesso, per la componente socio-economica e della salute non emergono specifici elementi di vulnerabilità ulteriori rispetto a quelli già analizzati per le singole matrici ambientali. Gli aspetti maggiormente rilevanti ai fini della valutazione sono riconducibili, da un lato, ai benefici attesi in termini di accessibilità,

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

funzionalità della rete e sicurezza stradale e, dall'altro, alla necessità di contenere le pressioni ambientali associate al traffico nei confronti dei ricettori presenti.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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.	- Interferenze tra flussi veicolari, compresa la componente di traffico pesante, viabilità locale e insediamenti. - Criticità di sicurezza e presenza di punti di conflitto.
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. - Contributo del traffico veicolare alle emissioni locali.
Clima acustico	- Classificazione acustica coerente con la vocazione produttiva dell'area. - Assenza di superamenti dei limiti nello scenario di progetto. - Modellazione previsionale già verificata.	- Presenza di livelli acustici differenziati in relazione alla viabilità esistente. - Presenza significativa di traffico pesante. - Possibili criticità localizzate presso recettori sensibili. - Incrementi dei livelli acustici di progetto presso la maggior parte dei ricettori considerati, pur nel rispetto dei limiti assunti nello studio.
Elettromagnetismo	- Interferenza puntuale e tecnicamente risolvibile. - Interferenza con la rete elettrica già considerate negli elaborati progettuali - Assenza di impatti diffusi sul territorio. - Quadro normativo chiaro e consolidato.	- Presenza di linee MT, relative DPA e cabine di trasformazione. - Necessità di coordinato con il gestore della rete. - Necessità di verifica e risoluzione delle interferenze nelle successive fasi progettuali.
Suolo e sottosuolo	- Condizioni geologiche e geomorfologiche complessivamente stabili. - Possibilità di mitigazione progettuale. - Assenza di criticità geotecniche rilevanti.	- Perdita ulteriore di suolo agricolo. - Incremento delle superfici impermeabili e riduzione locale della capacità di infiltrazione. - Trasformazione e frammentazione della matrice agricola.
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. - Interferenze con il reticolo di bonifica e necessità di garantirne la continuità idraulica. - Presenza di aree interessate da pericolosità idraulica del reticolo secondario di pianura.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2025 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Ecosistemi e rete ecologica	- Presenza di ambiti agricoli aperti con funzione di permeabilità diffusa. - Limitata presenza di elementi naturali e seminaturali strutturati nell'ambito direttamente interessato. - Presenza del sistema verde e blu associato al Canale Naviglia.	- Sottrazione e frammentazione di superfici agricole permeabili. - Interferenza localizzata con il sistema verde e blu del Canale Naviglia. - Interferenza puntuale con elementi vegetazionali esistenti.
Paesaggio e patrimonio storico-culturale	- Contesto agricolo interessato dalla presenza di insediamenti e infrastrutture. - Limitata presenza di emergenze di pregio puntuali. - Presenza di una struttura paesaggistica ancora leggibile riconducibile alla centuriazione (reticolo idraulico, viabilità poderale, filari). - Presenza di elementi lineari (canali, filari alberati, margini agricoli) che contribuiscono alla riconoscibilità del paesaggio.	- Perdita di continuità degli spazi aperti. - Interruzione e rarefazione dei filari alberati e degli elementi lineari storici. - Interferenza con la struttura e i segni lineari della matrice centuriata. - Specifica sensibilità paesaggistica in corrispondenza del Canale Naviglia.
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. - Presenza di ricettori residenziali in prossimità della viabilità interessata.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Componente ambientale	Possibili effetti indotti dall'intervento	Compensazioni / misure di mitigazione	Livello di impatto
Sistema della mobilità e della sosta	- Miglioramento dell'accessibilità e della connessione tra ambiti produttivi. - Riduzione della pressione sulla viabilità esistente. - Incremento della fluidità dei flussi.	- Razionalizzazione delle intersezioni e degli accessi.	
Atmosfera e qualità dell'aria	- Riduzione delle emissioni specifiche per maggiore fluidità. - Possibile lieve incremento complessivo delle emissioni per aumento dei flussi.		
Clima acustico	- Incrementi dei livelli acustici presso la maggior parte dei ricettori considerati. - Livelli previsionali, comunque, entro i limiti assunti nello studio acustico	- Verifica e approfondimento acustico nelle successive fasi progettuali, con eventuale individuazione di misure mitigative qualora necessarie.	
Elettromagnetismo	- Interferenze puntuali con linee MT e relative fasce di rispetto/DPA. - Nessun impatto elettromagnetico diffuso determinato dall'opera.	- Risoluzione dell'interferenza già considerata negli elaborati progettuali e da approfondire nelle successive fasi di progettazione, in coordinamento con il gestore della rete e nel rispetto della normativa applicabile.	Non significativo
Suolo e sottosuolo	- Consumo di suolo agricolo. - Incremento impermeabilizzazione. - Frammentazione e trasformazione della matrice agricola.	- Soluzioni progettuali a basso impatto da sviluppare in sede esecutiva. - Sistemazioni ambientali se necessari. - Contenimento delle superfici interessate dall'intervento. - Misure di inserimento e sistemazione ambientale previste dal progetto. - Compensazione della perdita di suolo agricolo secondo gli indirizzi della ValSAT del PUG.	
Sistema idrico e gestione delle acque	- Incremento deflussi superficiali. - Riduzione infiltrazione. - Aumento potenziale picchi di portata. - Interferenze con il reticolo idraulico e di bonifica.	- Invarianza idraulica. - Laminazione. - Manutenzione sistema drenante. - Mantenimento della continuità idraulica mediante specifici manufatti di attraversamento.	mitigato
Ecosistemi e rete ecologica	- Sottrazione e frammentazione di superfici agricole permeabili.	- Salvaguardia e ripristino degli elementi vegetazionali interferiti. - Potenziamento della fascia vegetazionale lungo il Canale Naviglia.	mitigato

~~COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.~~
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Componente ambientale	Possibili effetti indotti dall'intervento	Compensazioni / misure di mitigazione	Livello di impatto
	- Interferenza localizzata con il sistema verde e blu associato al Canale Naviglia e con elementi vegetazionali puntualmente interessati.	- Interventi per la continuità ecologica e il passaggio della fauna minore previsti dalla Relazione paesaggistica.	
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 nella Relazione paesaggistica e integrate in recepimento delle indicazioni emerse in Conferenza dei Servizi.	mitigato
Sistema socio-economico e salute	- Miglioramento accessibilità. - Benefici funzionali per il sistema produttivo e logistico. - Effetti indiretti su aria e rumore. - Miglioramento sicurezza.		

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 salvaguardia e ricostituzione degli elementi vegetazionali interferiti, al rafforzamento del sistema verde e blu associato al Canale Naviglia e alla ricostruzione dei segni lineari della centuriazione,, 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 prevalentemente agricolo, interessato dalla presenza di insediamenti, attività produttive e infrastrutture, 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 di sicurezza della circolazione e riduzione delle interferenze tra traffico pesante, viabilità locale e insediamenti.

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

- localizzati,
- mitigabili attraverso le soluzioni progettuali previste,
- affrontati nell'ambito della progettazione attraverso specifiche misure di inserimento, compensazione o gestione.

Le principali criticità sono riconducibili:

- al consumo e alla frammentazione di suolo agricolo e all'incremento delle superfici impermeabili;
- agli incrementi dei livelli acustici presso alcuni ricettori, pur nel rispetto dei limiti assunti nello studio previsionale;
- alle interferenze localizzate con il reticolo idraulico e con il sistema verde e blu associato al Canale Naviglia.

Le ulteriori interferenze infrastrutturali, comprese quelle con la rete elettrica di media tensione, risultano puntuali e tecnicamente risolvibili e sono già considerate negli elaborati progettuali, ferma restando la necessità di approfondirne la risoluzione nelle successive fasi di progettazione in coordinamento con i gestori delle reti.

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

- coerente con il quadro strategico della pianificazione vigente;
- caratterizzato da effetti ambientali prevalentemente localizzati e, per le componenti maggiormente interessate, accompagnati da specifiche misure di mitigazione e inserimento ambientale e paesaggistico;
- supportato da soluzioni progettuali finalizzate a garantire l'invarianza idraulica, la continuità del reticolo interferito e il contenimento degli effetti sulle componenti ambientali interessate.

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, alla corretta attuazione delle opere di mitigazione paesaggistica e ambientale e alle interferenze infrastrutturali.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BOBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 Bonifica Parmense	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.	Integrazione e adeguamento delle soluzioni progettuali relative agli attraversamenti, all'invarianza idraulica e alla gestione del reticolo; rinvio alla fase esecutiva per gli ulteriori approfondimenti e adeguamenti richiesti.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 modalità di risoluzione, in parte già definite e in parte demandate alle successive fasi progettuali;
- 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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

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 razionalizzazione dei flussi veicolari, con particolare riferimento al traffico pesante, attraverso la riduzione delle criticità e delle interferenze con la viabilità locale e gli insediamenti interessati;

2. Incremento della sicurezza stradale, mediante la razionalizzazione delle intersezioni e la riduzione dei punti di conflitto;

3. Miglioramento dell'accessibilità alle aree produttive e logistiche, attraverso il rafforzamento delle connessioni tra la viabilità principale e gli ambiti produttivi interessati;

4. Contenimento degli effetti ambientali e territoriali connessi alla realizzazione della nuova infrastruttura, con particolare attenzione al consumo di suolo agricolo, alla continuità e funzionalità del reticolo idraulico, alla salvaguardia degli elementi della struttura centuriata e al corretto inserimento paesaggistico dell'opera.

Valutazione qualitativa:

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

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Componente ambientale	Effetti delle azioni di variante	1	2	3	4
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	Incrementi acustici localizzati				
Elettromagnetismo	Interferenza puntuali con le linee MT				
Suolo e sottosuolo	Consumo di suolo agricolo				
	Incremento impermeabilizzazione				
	Frammentazione e trasformazione della matrice agricola				
Sistema idrico e gestione delle acque	Incremento deflussi superficiali				
	Interferenze con il reticolo idraulico e di bonifica				
Ecosistemi e rete ecologica	Sottrazione/frammentazione di superfici agricole permeabili				
	Interferenza localizzata con il sistema verde e blu del Canale Naviglia				
Paesaggio e patrimonio storico-culturale	Interruzione filari e centuriazione				
	Interferenza con la matrice centuriata e gli elementi lineari				
Sistema socio-economico e salute	Miglioramento accessibilità				
	Benefici funzionali per il sistema produttivo e logistico				
	Miglioramento sicurezza				

Gli effetti potenzialmente critici evidenziati in matrice sono in parte mitigati attraverso le soluzioni progettuali già previste e le misure definite per le singole componenti ambientali. Permangono effetti non completamente reversibili, con particolare riferimento al consumo e alla frammentazione del suolo agricolo e alla modificazione del paesaggio agrario, che sono stati specificamente considerati nell'ambito della valutazione e rispetto ai quali l'obiettivo 4 assume il contenimento degli effetti ambientali e territoriali quale parte integrante dell'intervento.

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;

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

- l'obiettivo di contenimento degli effetti ambientali e territoriali trova riscontro nelle soluzioni progettuali e nelle misure di mitigazione previste con riferimento alle componenti maggiormente interessate.

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

- sul suolo e sottosuolo, per effetto del consumo di suolo agricolo, dell'impermeabilizzazione e della frammentazione della matrice agricola;
- sul sistema idrico, in relazione all'incremento dei deflussi superficiali e alle interferenze con il reticolo idraulico e di bonifica;
- sugli ecosistemi e sulla rete ecologica, per la sottrazione di superfici agricole permeabili e per l'interferenza localizzata con il sistema verde e blu associato al Canale Naviglia;
- sul paesaggio, per l'inserimento dell'infrastruttura nel paesaggio agrario e per le interferenze con la matrice centuriata e con gli elementi lineari che ne concorrono alla leggibilità;
- sul clima acustico, in relazione agli incrementi dei livelli sonori previsti presso alcuni ricettori, pur nel rispetto dei limiti assunti nello studio previsionale.

Tali criticità, tuttavia:

- risultano prevalentemente localizzate e, per alcune componenti, specificamente affrontate attraverso le soluzioni progettuali previste;
- sono mitigabili, ove possibile in relazione alla natura dell'effetto, attraverso le misure previste, tra cui:
    - ricostruzione dei filari e dei segni lineari della centuriazione;
    - interventi di inserimento paesaggistico e rafforzamento della componente vegetazionale lungo il Canale Naviglia;
    - gestione idraulica secondo il principio di invarianza e mantenimento della continuità del reticolo interferito;
    - verifiche e adeguamenti in fase esecutiva.

Permangono effetti non completamente reversibili, con particolare riferimento al consumo e alla frammentazione del suolo agricolo e alla trasformazione del paesaggio agrario; tali effetti sono stati specificamente considerati nella valutazione e costituiscono oggetto delle misure di contenimento, mitigazione e inserimento previste dall'intervento.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Gli effetti negativi, pur presenti, non compromettono tale coerenza, in quanto sono stati individuati e valutati in relazione alle specifiche componenti ambientali interessate e risultano, ove possibile, contenuti attraverso soluzioni progettuali, misure di mitigazione e prescrizioni attuative.

In particolare, le azioni di mitigazione paesaggistica ed ecologica, orientate alla ricostruzione della continuità dei filari e dei segni territoriali della centuriazione, al rafforzamento del sistema verde e blu associato al Canale Naviglia e al corretto inserimento paesaggistico dell'infrastruttura, consentono di ridurre gli effetti di frammentazione e di migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto.

Analogamente, le soluzioni previste per il sistema idrico consentono di affrontare le interferenze con il reticolo e gli effetti derivanti dall'incremento delle superfici impermeabili secondo il principio dell'invarianza idraulica. Permangono effetti residui, in particolare connessi al consumo di suolo agricolo, alla trasformazione della matrice agraria e agli incrementi acustici localizzati, che non risultano tuttavia tali da compromettere il raggiungimento degli obiettivi dell'intervento e sono stati considerati nell'ambito della valutazione complessiva di sostenibilità.

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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

9. VALUTAZIONE COMPLESSIVA DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE

La presente Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale ha analizzato gli effetti derivanti dall'intervento 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 prevalentemente agricolo, interessato dalla presenza di insediamenti, attività produttive e infrastrutture, 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 e la razionalizzazione dei flussi veicolari, 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 dell'intervento 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 e alla frammentazione di suolo agricolo e all'incremento delle superfici impermeabili, alle interferenze con il reticolo idraulico e di bonifica, all'interferenza localizzata con il sistema verde e blu associato al Canale Naviglia, alle modifiche del paesaggio agrario con particolare riferimento alla matrice centuriata e agli elementi lineari che ne concorrono alla leggibilità, agli incrementi dei livelli acustici presso alcuni ricettori e alla presenza di interferenze puntuali con infrastrutture tecnologiche esistenti.

Tali effetti presentano caratteristiche ed entità differenziate e risultano, per la maggior parte, localizzati e affrontati attraverso specifiche soluzioni progettuali e misure di mitigazione. Permangono effetti non completamente reversibili, con particolare riferimento al consumo di suolo agricolo e alla trasformazione della matrice agraria, che sono stati specificamente considerati nell'ambito della valutazione complessiva. Tra le misure previste assumono particolare rilievo gli interventi di inserimento paesaggistico orientati alla ricostruzione della continuità dei filari e dei segni lineari della centuriazione, al rafforzamento della componente vegetazionale associata al Canale Naviglia, le soluzioni di gestione idraulica basate sul principio di invarianza e sul mantenimento della continuità del reticolo interferito, nonché gli approfondimenti e le verifiche demandate alla fase esecutiva per le componenti acustiche, ambientali e infrastrutturali.

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 dell'intervento. Gli effetti positivi risultano prevalenti e strutturali, mentre gli effetti negativi, pur presenti, non compromettono il raggiungimento degli obiettivi e risultano in larga parte localizzati e oggetto di specifiche misure di mitigazione e gestione. Gli effetti residui non eliminabili, con particolare riferimento al consumo di suolo agricolo e alla trasformazione della matrice agraria, risultano considerati nel bilancio complessivo di sostenibilità dell'intervento. 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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Nel complesso, l'intervento di 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, dell'accessibilità 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.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

10. MONIOTORAGGIO DEGLI EFFETTI DELL'INTERVENTO

Il monitoraggio degli effetti ambientali connessi all'attuazione dell'intervento è effettuato attraverso un set selezionato di indicatori, individuati in coerenza con il sistema di monitoraggio della Valsat del PUG vigente del Comune di Sorbolo Mezzani e in relazione alle componenti ambientali potenzialmente interessate e agli effetti significativi evidenziati nel presente Rapporto Ambientale**.**

In particolare, sono stati selezionati, tra gli indicatori di contesto, di processo e di diagnosi individuati dalla Valsat del PUG, quelli maggiormente pertinenti rispetto alla natura dell'intervento infrastrutturale e agli effetti potenzialmente significativi individuati. A tali indicatori sono affiancati, ove necessario, specifici parametri di controllo direttamente riferibili all'opera.

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, privilegiando, ove possibile, dati già acquisiti o aggiornabili nell'ambito del monitoraggio del PUG e delle attività degli enti competenti.

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

- Aria;
- rumore;
- suolo e sottosuolo;
- sistema idrico
- ecosistemi, rete ecologica e paesaggio
- 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	Riferimento	Pertinenza rispetto all'intervento
Aria	Emissioni inquinanti da trasporto	CO_2	Valsat PUG – indicatore di contesto	Verifica dell'andamento delle emissioni associate al sistema della mobilità
Rumore	Livelli sonori presso i ricettori maggiormente esposti	dB(A)	Indicatore specifico dell'intervento	Verifica degli effetti acustici dell'infrastruttura e confronto con le risultanze dello studio previsionale
Suolo e sottosuolo	Permeabilità dei suoli	%	Valsat PUG – indicatore di processo	Monitoraggio degli effetti derivanti dall'impermeabilizzazione delle superfici
Suolo e sottosuolo	Suolo consumato	mq	Indicatore specifico dell'intervento correlato ad indicatore di processo della Valsat del PUG	Verifica delle superfici agricole interessate dalla trasformazione
Sistema idrico	Interventi di riduzione del rischio idraulico	n.	Valsat PUG – indicatore di contesto	Verifica dell'attuazione delle soluzioni previste per la gestione idraulica e la compatibilità con il reticolo
Ecosistemi, rete ecologica e paesaggio	Nuove piantumazioni arboree/arbustive in ambito urbano ed extraurbano	n.	Valsat PUG – indicatore di processo	Verifica dell'attuazione degli interventi di mitigazione e inserimento paesaggistico
Mobilità	Attuazione dei progetti infrastrutturali d'area vasta	–	Valsat PUG – indicatore di contesto/processo	Monitoraggio dell'attuazione dell'intervento nell'ambito del sistema infrastrutturale territoriale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.

Componente ambientale	Indicatore di monitoraggio	Unità di misura	Riferimento	Pertinenza rispetto all'intervento
Mobilità e sicurezza	Nodi infrastrutturali – aree oggetto di misure di qualificazione, mitigazione e messa in sicurezza	n.	Valsat PUG – indicatore di diagnosi	Verifica degli interventi finalizzati al miglioramento della funzionalità e della sicurezza della rete

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. Gli esiti potranno confluire nel più generale sistema di monitoraggio della Valsat del PUG, consentendo di verificare il contributo dell'intervento rispetto all'evoluzione delle componenti ambientali e territoriali interessate.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
documento firmato digitalmente da FRANCESCO BUBBICO, NICOLA CESARI e stampato il giorno 23/10/2026 da Sonia Berselli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.vo n. 82/2005 e s.m. di originale digitale.