



Proposta di realizzazione Via Emilia bis Parma Sant'Ilario (V07) – Raccordo Tangenziale Sud con Tangenziale Nord (V05)

Premessa

In primo luogo è doveroso sottolineare come vi siano insuperabili incongruenze tra gli obiettivi di sostenibilità (su tutti "Zero Carbon Infrastructure", Parma Carbon Neutral 2030, ecc) del PUMPS e il progetto di via Emilia bis considerato al suo interno strategico.

Oltre al PUMPS il Comune di Parma sta ultimando i passaggi burocratici per l'entrata in vigore del PUG. Su entrambi gli strumenti urbanistici, sebbene in modo differente per indirizzi di piano e per sostanza, viene trattato il tema della Via Emilia bis.

Nel PUG ci sono svariate incongruenze cartografiche (tracciati differenti tra diverse tavole) che rendono anche complessa un'analisi dello scenario mentre nel PUMPS, strumento di certo più attinente, il tema viene trattato dividendo la proposta di tracciato in due parti a sé stanti. Per chiarezza si sottolinea che vengono distinti i macroambiti V05 (Collegamento Tangenziale Sud - Tangenziale Nord) dal macroambito V07 Via Emilia bis (tratto Parma - S. Ilario d'E.).

Scenari di piano

Il PUMS individua due Scenari Alternativi di Piano (SAP): il SAP1 considera una selezione di interventi e prospettive di portata, ambizione e orientamento verso la sostenibilità sostanzialmente differenti rispetto a quelli inclusi nel SAP2.

La scansione temporale (fasi) degli interventi è articolata secondo un'ipotesi di:

- breve periodo (3 anni – orizzonte temporale 2028);
- medio periodo (5 anni – orizzonte temporale 2030);
- e più lungo periodo (entro 10 anni – orizzonte temporale 2035).

Negli Scenari Alternativi di Piano individuati è stata inserita anche la realizzazione della **via Emilia bis**.

Tale intervento:

- è incluso, con avvio dell'iter progettuale, nel Contratto di programma 2021-2025 siglato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e l'ANAS. **Tuttavia non ha ricevuto nessun finanziamento nemmeno per gli studi preliminari – nemmeno a partire dal DOCFAP (fattibilità delle alternative progettuali) e il successivo PFTE (attività di progettazione di fattibilità tecnico economica)**
- è previsto nel redigendo Piano Urbanistico Generale (PUG) della città di Parma: **non vi è un'unità comune di progetti che compaiono slegati e incongruenti con lo studio delle alternative progettuali (Studio Sodano Engineering)**
- caratterizza le Linee Programmatiche di mandato 2022-2027 dell'Amministrazione Comunale di Parma: **a causa degli enormi danni ambientali e non solo il dibattito all'interno della maggioranza e della rappresentanza politica tutta è estremamente aperto e privo di unità di intenti, situazione ben differente da Reggio Emilia e Fidenza**
- è identificato, come naturale prolungamento dell'infrastruttura da Parma verso est, anche nel PUMS della vicina città di Reggio nell'Emilia, ancorché con una collocazione temporale che travalica

l'orizzonte del Piano: vi sono alternative progettuali meno impattanti, più funzionali, più economiche e con un orizzonte temporale molto più breve. Si evidenzia che non essere in grado di definire una "collocazione temporale" significa lasciare per almeno altri 10 anni la situazione così com'è ora.

In primo luogo si fa presente che l'opera Via Emilia bis non è presente nel PUMS della vicina Reggio Emilia che si limita ad inserire la tangenziale in costruzione fino a Corte Tegge senza prevedere nessun altro prolungamento.



Scorrendo il documento si nota che:

"Nell'eventualità di una realizzazione dell'intervento per lotti funzionali, dovrà essere assegnata massima priorità alla risoluzione delle criticità che attualmente riguardano il centro abitato di San Prospero" ma non viene chiarito cosa si intende. Si può presumere dalla scheda di VAS (di seguito analizzata) che venga proposta una direttrice est-ovest che parta da un campo in vicinanza a via San Donato a Nord della ferrovia per arrivare a ponte Enza e che via Gazzano venga trasformata in strada extraurbana secondaria (al pari della via Emilia bis o della via Emilia storica...bizzarro per una stradina poco più che comunale con un ponte di dimensioni limitate di certo non di categoria C1). Non si capisce però come si arrivi al campo agricolo di via San Donato.

Altro passaggio doveroso di chiarimenti appare:

"un evidente ruolo primario della nuova via Emilia bis nel garantire il collegamento tra Parma e la provincia di Reggio Emilia; l'influenza della nuova strada appare non essere limitata al parallelo tracciato storico della via Emilia, che vede un calo sostanziale dei flussi di traffico, ma è esteso anche all'autostrada A1, lungo la quale si stima un calo del numero dei veicoli in circolazione proprio sul versante orientale a partire dal casello di Parma"

In sostanza il PUMS di Parma, nel segno della sostenibilità, prevede di snellire un'autostrada (con progetto di passare a 4 corsie) per spostare il traffico (pesante e non solo) all'interno del proprio comune con tutte le evidenti conseguenze dirette e indirette del caso.

Ancora peggio si prevede ***"come conseguenza diretta, un incremento dei flussi di traffico lungo il settore nord-est della tangenziale di Parma"***



Francamente è incomprensibile prevedere e accettare un aumento sconsiderato del traffico all'interno della propria città per snellire un'autostrada che ha esattamente lo scopo di tenere fuori dalla città traffico e polveri sottili.

Dall'immagine di seguito si vede che, incredibilmente il tratto di via Emilia bis tra via San Donato diventerebbe il tratto più inquinato e trafficato della Provincia di Parma (più di un'autostrada o di una tangenziale...)



COMUNE 2009-2025 PARMA
PROPOSTA DI PIANO (DOCUMENTO PUMS)



Valutazione degli effetti ambientali del Piano

Analizzando la scheda VAS relativa il Macroambito rete viaria, codice V07, Via Emilia bis (Parma - Sant'Ilario) redatta da Ambiente Italia SRL appare evidente che vengano trattate come due opere slegate (si veda allegato).

Quando in realtà non è così in quanto, come da "previsioni Studio Sodano" la via Emilia bis può non essere collegata alla tangenziale Sud ma per forza deve essere presente il tratto tra via San Donato (altezza azienda agricola) e Tangenziale Nord (V05 Nord ferrovia) che però non viene preso in esame nella valutazione degli effetti ambientali del Piano (matrici ambientali) che limita sostanzialmente alla direttrice orizzontale Est-Ovest tra Via San Donato e il ponte Enza, anche oltre i confini comunali (Fontanili di Gattatico e Fiume Enza).



09337 - Comune di Parma - Prot. 17/06/2025. 0168076.R
 1 31/03/2028 e con firma qualificata



Macroambito	Codice	Ambito dell'intervento	Denominazione dell'intervento	Scenario
Rete viaria	V07	Nuovi assi viari (viabilità territoriale)	Via Emilia bis (tratto Parma - S. Ilario d'E.)	SAP1/SAP2
		Effetti	Conoscenza	
Matrici ambientali: consumo di suolo	-	La realizzazione della nuova viabilità comporta un consumo di suolo pari a circa 37.500 m ²		
Matrici ambientali: emissioni di inquinanti	=	Il nuovo tracciato non modifica in modo rilevante le emissioni attualmente caratterizzanti l'area		
Matrici ambientali: emissioni climateranti	=	Il nuovo tracciato non modifica in modo rilevante le emissioni attualmente caratterizzanti l'area		
Matrici ambientali: rumore	+	Il nuovo tracciato non attraversa l'abitato di San Prospero e quindi si riduce il livello di pressione sonora su tale area		
Matrici ambientali: Rete Natura 2000/Arco protette/Biodiversità	-	Il nuovo tracciato interferisce con un'area della Rete Natura 2000 (IT4030023 - Fontanili di Gattatico e Fiume Enza) (Vd. Allegato cartografico)		
Matrici ambientali: Pericolosità idraulica	⊙	Il nuovo tracciato si colloca in una porzione di territorio caratterizzata da pericolosità P2 e P3 e pertanto dovrà essere valutata la compatibilità idraulica attraverso apposito studio (Vd. Allegato cartografico)		
Sicurezza	+	Escludendo l'abitato di San Prospero si riduce la probabilità di incidenti con coinvolgimento di pedoni/ciclisti		
Popolazione (fasce deboli rappresentate da anziani e giovani)	-	L'intervento non ha effetti sulla popolazione		
Paesaggio / Arredo Urbani	-	L'intervento ha effetti sul paesaggio in quanto si realizza in un'area attualmente agricola, inoltre interferisce con corsi d'acqua tutelati ai sensi dell'art. 142 lettera c) del d.lgs 42/2004 (Vd. Allegato cartografico)		
Turismo	-	L'intervento non ha effetti sul turismo		

Questa incongruenza tra stato di progetto della Via Emilia bis ad oggi disponibile (si rimanda a studio Sodano di aprile 2024) e valutazione degli effetti ambientali presente nel PUMPS è evidente che crei una distorsione e una incongruità tra i vari elaborati rendendo di fatto gravemente incompleta l'analisi presente nel PUMPS.

Analisi tabella rapporto ambientale VAS – Via Emilia bis

Scendendo nel dettaglio si ritiene utile fornire alcune precisazioni al riguardo seguendo punto per punto la tabella proposta.

1. **Matrici ambientali: consumo di suolo** - La realizzazione della nuova viabilità comporta un consumo di suolo pari a circa 37.500 m

Il conteggio non è corretto oppure non sono stati considerati alcuni importanti elementi come "nuovi snodi", svincoli, fossi di scolo, aree di servizio ecc. La tabella di seguito inquadra correttamente il consumo di suolo agricolo che risulta essere 7 volte superiore, doverosamente considerando l'intera infrastruttura (divisa per tratte) tra Tangenziale Nord e Ponte Enza.

PROGETTO NORD VIA EMILIA BIS

TRATTA	HA
Svincolo TG Nord	2,4
Svincolo TG Nord-VSDonato	5,92
Via San Donato-Via Gazzano	4,2
Via Gazzano-Ponte Enza	9,7
	22,22

2. **Matrici ambientali: emissioni di inquinanti** = Il nuovo tracciato non modifica in modo rilevante le emissioni attualmente caratterizzanti l'area.

E' francamente incomprensibile sostenere come un territorio agricolo vergine, ricchissimo di acqua, pozzi, fontanili, siepi e filari storici, prati stabili con una biodiversità incredibile possa non subire alterazioni da una strada extraurbana che, stando alle previsioni, prevede il passaggio di milioni di auto all'anno.

Di questo allo studio Ambiente Italia SRL si chiede un approfondimento.

3. *Matrici ambientali: emissioni climalteranti = Il nuovo tracciato non modifica in modo rilevante le emissioni attualmente caratterizzanti l'area*

Di base si rimanda alle osservazioni del punto 2 aggiungendo un particolare: il suolo agricolo è preziosissimo anche come strumento di sequestro di carbonio (CO2). Si ritiene altresì importante sottolineare che questo aspetto ha un valore economico in costante crescita.

4. *Matrici ambientali: rumore + Il nuovo tracciato non attraversa l'abitato di San Prospero e quindi si riduce il livello di pressione sonora su tale area*

E' certamente corretto valutare l'effetto positivo su San Prospero (sebbene le zone residenziali siano più a Sud e quindi in larga parte non toccate dal problema) ma valutando l'opera come migliorativa si ignora completamente il disturbo del territorio lungo il tracciato a Nord inteso sia come abitati, allevamenti e attività produttive che come disturbo alla biodiversità già schiacciata tra Ferrovia e Autostrada del Sole e futura Cispadana. Il salto non è assolutamente irrilevante in quanto si passerebbe, prendendo i dati oggi disponibili a ridosso di arterie di simile entità, da un valore ben al di sotto dei 40DB (intesi come minimi) a valori superiori ai 70DB.

5. *Matrici ambientali: Rete Natura 2000/Aree protette/Biodiversità - Il nuovo tracciato interferisce con un'area della Rete Natura 2000 (IT4030023 – Fontanili di Gattatico e Fiume Enza) (Vd. Allegato cartografico)*

Pur condividendo la criticità di Gattatico e del Fiume Enza si richiama l'attenzione che in tutta la zona compresa tra San Donato, Beneceto, San Prospero vi sono zone di tutela assoluta delle acque potabili, dei pozzi di bonifica, di risorgive naturali, di fontanili che certamente non vanno ignorati come invece è accaduto nello studio in analisi.

In particolare si sottolinea come sia nel PUMS che nel PUG ci sia un'omissione di vincolo di tutela di un fontanile antropizzato a fianco dell'agriturismo Santa Felicità. Esattamente sopra a questo fontanile sarebbe prevista la realizzazione della nuova arteria.





Questa importante omissione cartografica rende di fatto necessario rivedere gli strumenti urbanistici, la VAS dell'intera area e pregiudica il progetto preliminare.

6. *Matrici ambientali: Pericolosità idraulica* © Il nuovo tracciato si colloca in una porzione di territorio caratterizzata da pericolosità P2 e P3 e pertanto dovrà essere valutata la compatibilità idraulica attraverso apposito studio (Vd. Allegato cartografico)

Si concorda che vada approfondito lo studio ma si attenziona che da studi geologici già stati redatti negli anni 2000 – Caire di Reggio Emilia - inerenti la fattibilità della via Emilia bis vi sono passaggi che fin da ora possono essere chiarificatori: *“occorre fin da ora anticipare la presenza di possibili interferenze tra il tracciato ipotizzato dal Comune di PR e la situazione idrogeologica delle aree attraversate. Basandosi su recenti esperienze nella realizzazione di opere di scavo nella zona in cui è prevista la nuova bretella viaria, è ipotizzabile in prima analisi un affioramento delle acque superficiali che potrebbe condizionare negativamente la fattibilità dell'opera”*

7. *Sicurezza + Escludendo l'abitato di San Prospero si riduce la probabilità di incidenti con coinvolgimento di pedoni/ciclisti*

Chiaramente San Prospero trarrebbe benefici. La via Emilia bis proposta (si rimanda a Studio Sodano in quanto quello presente sul PUMPS è semplificato) però, soprattutto nella prima parte tra Via San Donato e la Tangenziale Nord, dovendo chirurgicamente schivare la pluralità di vincoli assoluti che ne azzererebbe la fattibilità assume un tracciato molto tortuoso con più tratti in curva che rendono molto difficile la visuale rendendolo quindi ugualmente pericoloso. Così come è pericoloso il trattato della via Emilia bis verso Fidenza oggetto infatti, purtroppo, di alcuni incidenti mortali.

Non viene nemmeno considerato che nei 6km di tracciato vi sarebbero rotonde di raccordo con la viabilità esistente mediamente ogni 500metri (rotonde su Via Beneceto, Via Buratti, Via San Donato, via Fanfoni, via Gazzano, via del Traglione), non viene considerato che non sono presenti passaggi secondari per i mezzi agricoli e per le biciclette (si pensi alle mamme che portano i bambini all'asilo di San Donato), non viene considerato che il flusso di camion diretti a Stef, primo player europeo



del trasporto refrigerato su gomma, non viene risolto e continuerà a passare pericolosamente attraverso via San Donato in prossimità di Pittarosso.

Infine non viene in nessun modo chiarito chi, dove e come verrà realizzato il ponte sull'Enza.

8. *Popolazione (fasce deboli rappresentate da anziani e giovani) = L'intervento non ha effetti sulla popolazione*
9. *Paesaggio / Arredo Urbano - L'intervento ha effetti sul paesaggio in quanto si colloca in un'area attualmente agricola, inoltre interferisce con corsi d'acqua tutelati ai sensi dell'art. 142 lettera c) del dlgs 42/2004 (Vd. Allegato cartografico)*
10. *Turismo = L'intervento non ha effetti sul turismo*

Dal tracciato verrebbe letteralmente asfaltato l'Agriturismo Santa Felicità, irrimediabilmente compromessa la quiete e di fatto compromessa l'attività dell'Agriturismo San Bruno e falciato l'Agriturismo La Sera, fattoria didattica per bambini. Nella zona sono presenti anche due caseifici, San Pier Damiani e Agrizoo-Borgo del Gazzano che ogni anno accolgono circa 20.000 visitatori da tutte le parti del mondo. Il territorio agricolo incontaminato a due passi dalla città incontaminato che tanto colpisce il turista verrebbe devastato.

Con le attività sopra descritte vi sono anche collaborazioni con organizzazioni cicloturistiche che, oltre al turismo enogastronomico, visitano i fontanili presenti sul percorso di arrivo.

Si ritiene pertanto non corretta l'affermazione che non abbia effetti sul turismo.

In considerazione di tutti gli aspetti di cui sopra si richiede:

1. Un aggiornamento cartografico con uno studio completo e approfondito dei vincoli idrogeologici sulla base della reale situazione esistente;
2. Uno studio più approfondito del percorso della Via Emilia bis e che vengano valutate altre proposte progettuali molto meno impattanti e più sostenibili come può essere la soluzione a Sud della ferrovia MI-BO più volte trattata e promossa dal presente comitato.