



PROVINCIA
DI REGGIO EMILIA



COMUNE DI MONTECCHIO EMILIA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA PER L'INTERVENTO DENOMINATO
"INFRASTRUTTURA STRADALE DI SUD-OVEST REALIZZAZIONE DI COLLEGAMENTO TRA
LA SP28 E LA SP12 IN COMUNE DI MONTECCHIO EMILIA (RE)

CUP. C21B24000090005 - CIG. B0FC65D1BA

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA: Servizio Infrastrutture, Mobilità Sostenibile e Patrimonio

Il Dirigente: Dott. Ing. Valerio Bussei

Il Responsabile Unico di Progetto: Arch. Francesca Guatteri



PROGETTISTA

Gasparini Associati

studio di ingegneria e architettura

di Piero A. Gasparini e Ilaria Gasparini

Via E. Petrolini n.14/A 42122 REGGIO EMILIA

TEL: 0522/557508 FAX: 0522/557556

E-MAIL: edilizia@gaspariniassociati.it

P.IVA: 02532680358

Equipe:

Ing. Piero A. Gasparini

Arch. Ilaria Gasparini

Arch. Rossana Romano

Arch. Annachiara Gualtieri

TIMBRI



TITOLO

Relazione paesaggistica

EMISSIONE

studio di fattibilità tecnico-economica

DATA

giugno 2024

SCALA

TAVOLA

R.07

INDICE

PREMESSA.....	3
1. STATO DI FATTO.....	5
1.2 Inquadramento territoriale	5
1.2 Inquadramento urbanistico.....	6
1.2.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTCP.....	6
1.2.2 Piano per l'assetto idrogeologico - PAI.....	12
1.2.3 Strumenti urbanistici comunali	12
1.2.4 Altri riferimenti normativi	16
2. INQUADRAMENTO FOTOGRAFICO	18
3. STATO DI PROGETTO	20
3.1 Impatto paesaggistico.....	21
4. CONCLUSIONI	24
5. FOTOINSERIMENTI.....	25

PREMESSA

Lo studio scrivente, su incarico della Provincia di Reggio Emilia in convenzione con il Comune di Montecchio Emilia, predispone la seguente relazione al fine di richiedere **l'autorizzazione paesaggistica inerente alla realizzazione della nuova arteria stradale sud-ovest, collegamento tra la SP28 e la SP12.**

Tale struttura viaria è attualmente **recepita dagli strumenti urbanistici vigenti**, andandosi ad inserire nel più ampio progetto strategico di ristrutturazione viabilistica del territorio, e ponendosi l'obiettivo di risolvere un punto critico rappresentato dall'inserimento del traffico *da e per* la Provincia di Parma nel tessuto urbano esistente e storicamente consolidato di Montecchio (piazza mercato Nuovo).

Il progetto prevede infatti la realizzazione di un nuovo tratto stradale quale **variante esterna al centro abitato** di Montecchio Emilia, al fine di deviare dal centro il transito dei veicoli pesanti.

La nuova bretella stradale prevede, come già accennato, il collegamento dell'estremità Ovest dell'abitato di Montecchio Emilia (S.P.28), a ridosso dell'argine del Torrente Enza, con la viabilità proveniente da Sud (S.P.12).

Questo intervento si propone di ridurre considerevolmente le interferenze con la viabilità urbana, configurandosi dunque quale **elemento strategico fondamentale per l'adeguamento del sistema viario del Comune di Montecchio Emilia.**

L'infrastruttura in oggetto si inserisce in **un contesto paesaggistico su cui insistono diversi ambiti paesaggistici e ambientali** che possono essere sintetizzati come di seguito.

1. **Aree di riequilibrio ecologico**
2. **Fiumi, torrenti e corsi d'acqua** iscritti negli elenchi TU 1775/1933
3. **Aree coperte da foreste e boschi**
4. **Viabilità storica**
5. **Rete dei canali storici**

Come precedentemente accennato, la nuova struttura viaria si pone l'obiettivo di **risolvere il punto critico** rappresentato dall'inserimento del traffico nel tessuto urbano esistente e storicamente consolidato. La nuova bretella stradale prevede infatti il collegamento dell'estremità Ovest dell'abitato di Montecchio Emilia (SP 28), a ridosso dell'argine del torrente Enza, con la viabilità

proveniente da Sud (SP 12), viabilità già collegata con al tessuto viario esterno con la bretella sud.

Nel suo sviluppo complessivo, la Nuova Viabilità a Sud-Ovest della Città di Montecchio Emilia vuole pertanto **ridurre i carichi di traffico diretti al centro**, compreso il traffico pesante. Il flusso veicolare complessivo attuale infatti (autovetture ed autocarri) transita indistintamente tangendo il Mercato nuovo, gravando sensibilmente sul Centro Storico. La realizzazione del tronco in oggetto consentirà dunque di ridurre le interferenze con la viabilità urbana e di attribuire a tipologie di traffico differenti una diversificata maglia stradale. Il flusso indistinto che oggi transita in adiacenza al territorio urbanizzato troverà infatti una separazione, e ciò in favore del centro abitato stesso.

La logica che sottende alla determinazione del possibile tracciato è quella che mira alla riorganizzazione della circolazione, non solo limitata all'ambito suburbano ma estesa anche a quello urbano (allacciamento con via Gondar), con l'obiettivo di allontanare dal centro il traffico di media – lunga percorrenza su una viabilità più idonea e all'uopo realizzata. **L'intervento pertanto assume valenza strategica, caratterizzandosi come elemento fondamentale per l'adeguamento del sistema delle infrastrutture viarie, costituendo un vero e proprio completamento della nuova viabilità.**

Si rimanda quindi alla lettura della presente relazione per un approfondimento circa la compatibilità paesaggistica dell'opera rispetto agli ambiti paesaggistici esistenti.

1. STATO DI FATTO

1.2 Inquadramento territoriale

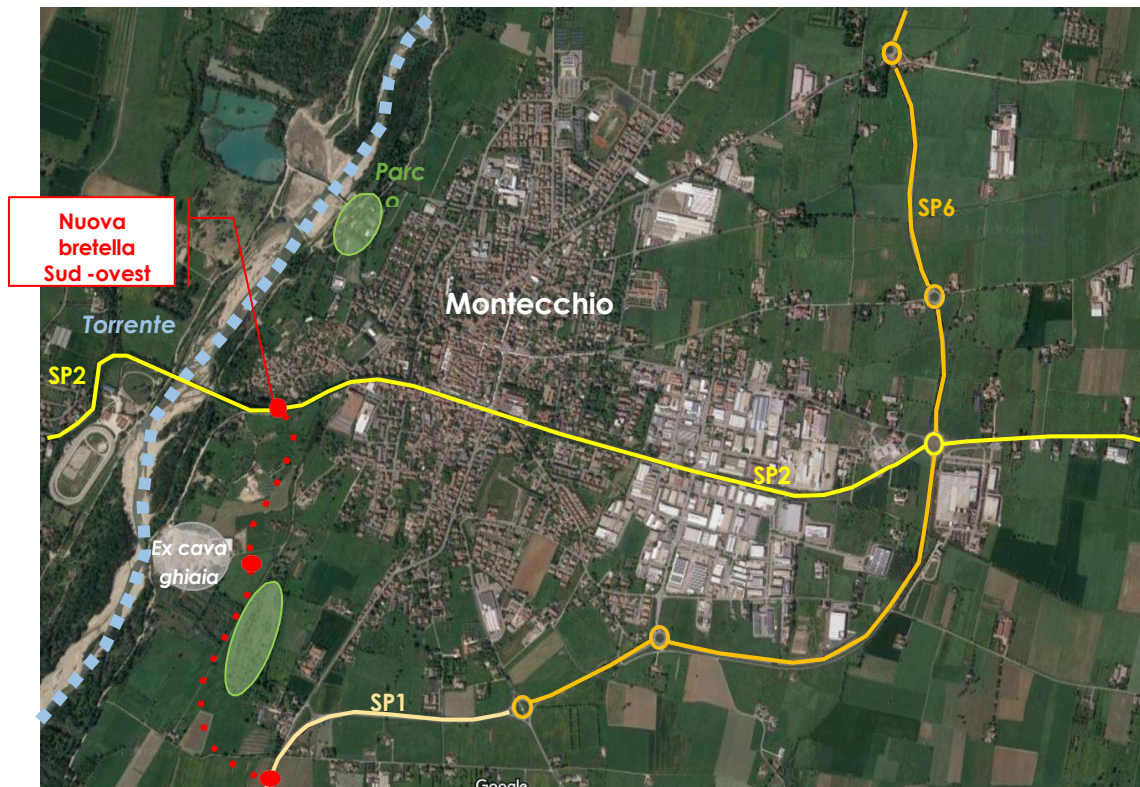


Figura 1- inquadramento territoriale

Il territorio del Comune di Montecchio Emilia è situato all'estremità Ovest della Provincia di Reggio Emilia, all'interno della cosiddetta "Val d'Enza", ovvero quella porzione di territorio che si snoda lungo l'omonimo torrente e che si estende dall'Appennino fino al fiume Po. Montecchio Emilia, lontana dalle concentrazioni industriali, ed è situata più o meno a metà strada tra i due capoluoghi di provincia Reggio Emilia e Parma, e presenta una varietà suggestiva ed equilibrata sia a livello territoriale che produttivo.

L'area di intervento si colloca a sud-ovest del centro abitato di Montecchio Emilia e ha uno sviluppo lungo l'asse nord-sud con un andamento che risulta parallelo al corso del **Fiume Enza**.

L'area di intervento si innesta in un **ambito a vocazione agricola** in cui in cui è altresì presente l'**ex cava di ghiaia**, ora dismessa, nelle zone prospicienti al fiume, e quindi a ovest rispetto all'area di sviluppo della nuova infrastruttura, mentre il quartiere residenziale afferente a Via Gondar sorge a est.

Nella zona più a sud l'ambito di intervento lambisce l'**area di riequilibrio ecologico del "Parco Pozzi"**, così chiamato poiché in passato fu destinato alla captazione di acqua potabile.

La **viabilità principale** con cui si interseca la nuova infrastruttura è costituita da:

- Strada Provinciale n.28 che transita in direzione ovest-est dal Ponte Enza al centro di Montecchio Emilia;
- Strada Provinciale n.12 che transita in direzione San Polo d'Enza;
- Strada Provinciale n.67 che collega la S.P.28 e la S.P.12 sul lato sud-est del centro abitato.



Figura 2 – Viabilità principale

1.2 Inquadramento urbanistico

L'obiettivo di questo paragrafo è quello di verificare la coerenza dell'ipotesi progettuale con i piani sovraordinati vigenti. I piani considerati per la verifica sono:

- PTCP-RE
- PAI
- PSC-RUE del Comune di Montecchio

1.2.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTCP

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) è lo strumento di pianificazione che definisce l'assetto del territorio, è sede di raccordo e verifica delle politiche settoriali e strumento di indirizzo e coordinamento per la pianificazione urbanistica comunale. Con Delibera di Consiglio Provinciale n.124 del 17/06/2010 è stata approvata la Variante Generale del PTCP. Successivamente gli elaborati sono stati modificati dai procedimenti di seguito indicati: Varianti specifiche (artt. 27 e 27 bis LR 20/00) PSC in variante al PTCP (art. 22 LR 20/00), Accordi di programma in variante (art. 60 LR 24/17). Si analizzano di seguito gli elaborati inerenti all'ambito in esame.

→ Si analizza di seguito la **Tav.P2 (centro), “Rete ecologica polivalente”**.

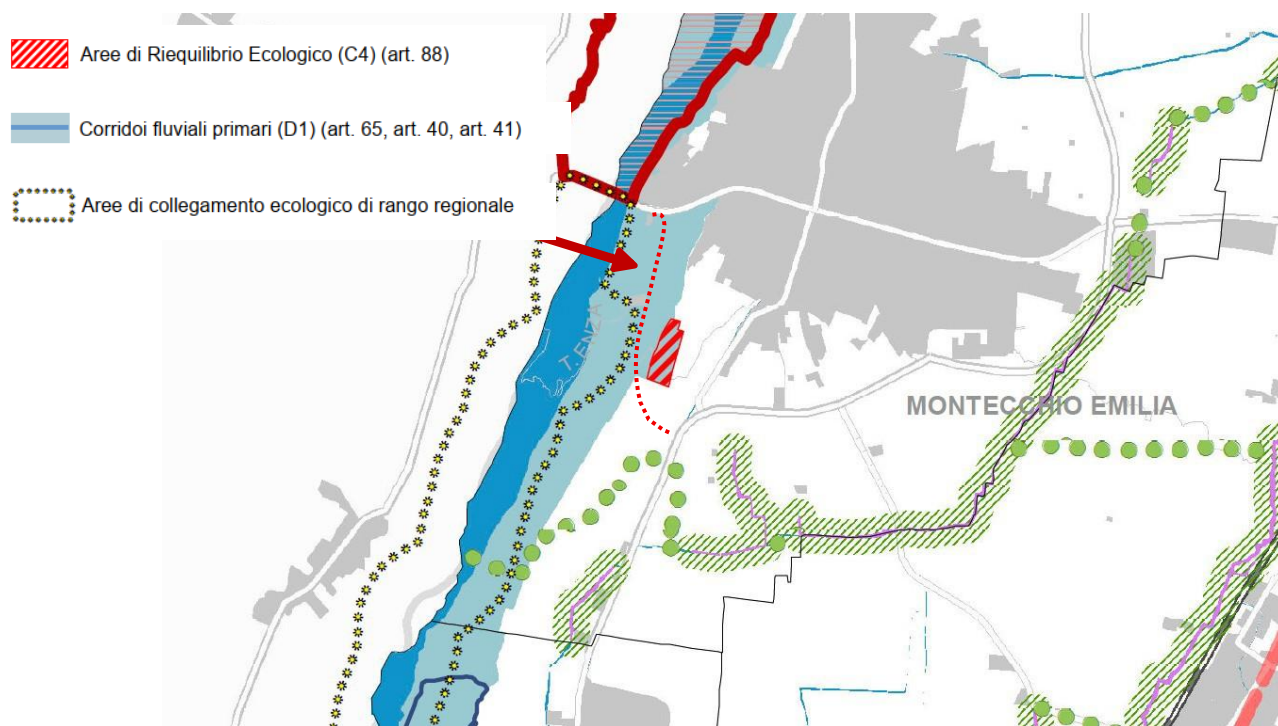


Figura 3 - Estratto Tav. P2 – Rete ecologica polivalente (fuori scala)
In rosso tratteggiato si individua il sedime della nuova infrastruttura di progetto.

Dall'analisi di suddetto elaborato si rileva quanto segue.

- L'area di progetto **non interessa il sito SIC-ZPS IT4030023 Fontanili di Gattatico e Fiume Enza**, posto a nord della SP28.
- L'area di progetto ricade all'interno del Corridoio Fluviale primario D1 (art.65, art.40, art.41).
- L'area di progetto **si trova in prossimità, ma non vi ricade, di un'area di collegamento ecologico** di rango regionale.
- In prossimità della nuova bretella di progetto, **ma non vi ricade**, è presente una porzione di territorio di valore naturale e ambientale classificata come “area sottoposta a specifico regime di tutela”, trattandosi di un'Area di Riequilibrio Ecologico “SORGENTI DELL'ENZA”. Tale Area di Riequilibrio Ecologico, istituita ai sensi dell'articolo 53 della Legge Regionale 6/2005, si estende per un'area a trapezio allungato in direzione nord-sud, parallelamente al corso del torrente ed ha una superficie di poco inferiore ai sei ettari. In passato il luogo fu destinato alla captazione di acqua potabile per cui i pozzi sono stati protetti da un'ampia cintura di rispetto, costituita appunto dall'attuale area naturalistica entro la quale fu inibita qualunque attività antropica. L'Area di Riequilibrio Ecologico concorre al perseguimento delle finalità generali per la formazione e la gestione del sistema regionale delle aree protette e dei siti della Rete Natura 2000, e persegue le finalità istitutive e gli obiettivi gestionali specifici sintetizzati nei seguenti

punti:

- Protezione e conservazione degli ambienti naturali, degli habitat e delle specie vegetali ed animali, con particolare riferimento a quelle di interesse prioritario; in particolare mantenimento degli elementi naturali ricreati (zona umida, siepi, boschetti ecc.);
- Manutenzione, restauro ambientale dell'area e miglioramento della qualità paesaggistico-ambientale del territorio; in particolare mantenimento delle strutture per la fruizione;
- Realizzazione di opere per ripristinare o mantenere la presenza di specie animali tipiche di ambienti umidi;
- Contenimento delle specie vegetali e faunistiche particolarmente invasive ed eradicazione delle specie alloctone;
- Incentivazione di misure agro ambientali, silvo-ambientali eco-sostenibili nelle pratiche colturali ordinarie e in altre attività antropiche nelle aree limitrofe all'ARE;
- Fruizione, divulgazione ed educazione ambientale: in particolare promozione della fruizione dell'area in forme e in modi tali da non arrecare danno all'ambiente naturale ed ai suoi beni.
- Realizzazione di interventi tesi a migliorare la protezione dell'ARE tramite l'incentivazione di attività di vigilanza;
- Ricerca e monitoraggio delle componenti del patrimonio naturale.

→ Si analizza di seguito la **Tav.P3a (centro), "Assetto territoriale degli insediamenti e delle reti della mobilità, territorio rurale"**.

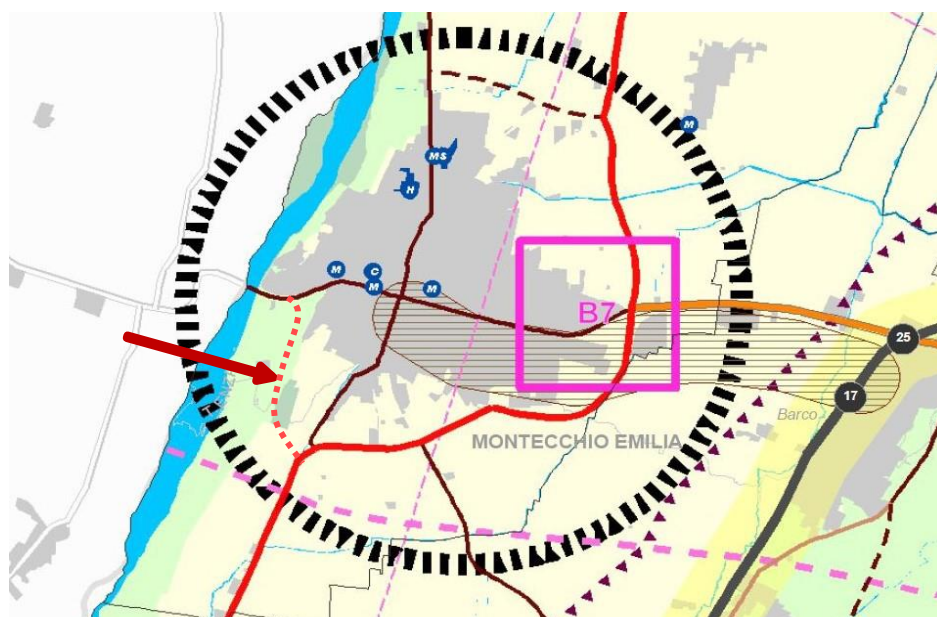


Figura 4 – Estratto Tav. P3a -Assetto territoriale degli insediamenti e delle reti, della mobilità, territorio rurale (fuori scala)
In rosso tratteggiato si individua il sedime della nuova infrastruttura di progetto.



Dall'analisi di suddetto elaborato si rileva inoltre l'infrastruttura in progetto insisterà su terreni classificati tra i **terreni rurali**: in parte ambiti agricoli di rilievo paesaggistico e in parte ambiti ad alta vocazione produttiva agricola. In particolare, si precisa che il tracciato stradale di progetto, pur





interessando ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (campitura verde chiaro) è esterno ad aree sottoposte a specifico regime di tutela (verde scuro).

→ Si analizza di seguito la **Tav.P3b “Sistema della Mobilità”**.



Figura 5 - Estratto Tav. P3b Sistema della mobilità (fuori scala)
L'infrastruttura è recepita come viabilità di interesse provinciale in progetto

altra viabilità di interesse provinciale

-  viabilità di interesse provinciale esistente
-  viabilità di interesse provinciale di progetto
-  viabilità di interesse intercomunale esistente
-  viabilità di interesse intercomunale di progetto

Dall'analisi di suddetto elaborato si evidenzia come il PTCP in questo elaborato recepisca l'infrastruttura in progetto identificandola appunto come **“viabilità di interesse provinciale di progetto”**.

→ Si analizza di seguito la **Tav.P4 "Carta dei beni paesaggistici del territorio provinciale"**

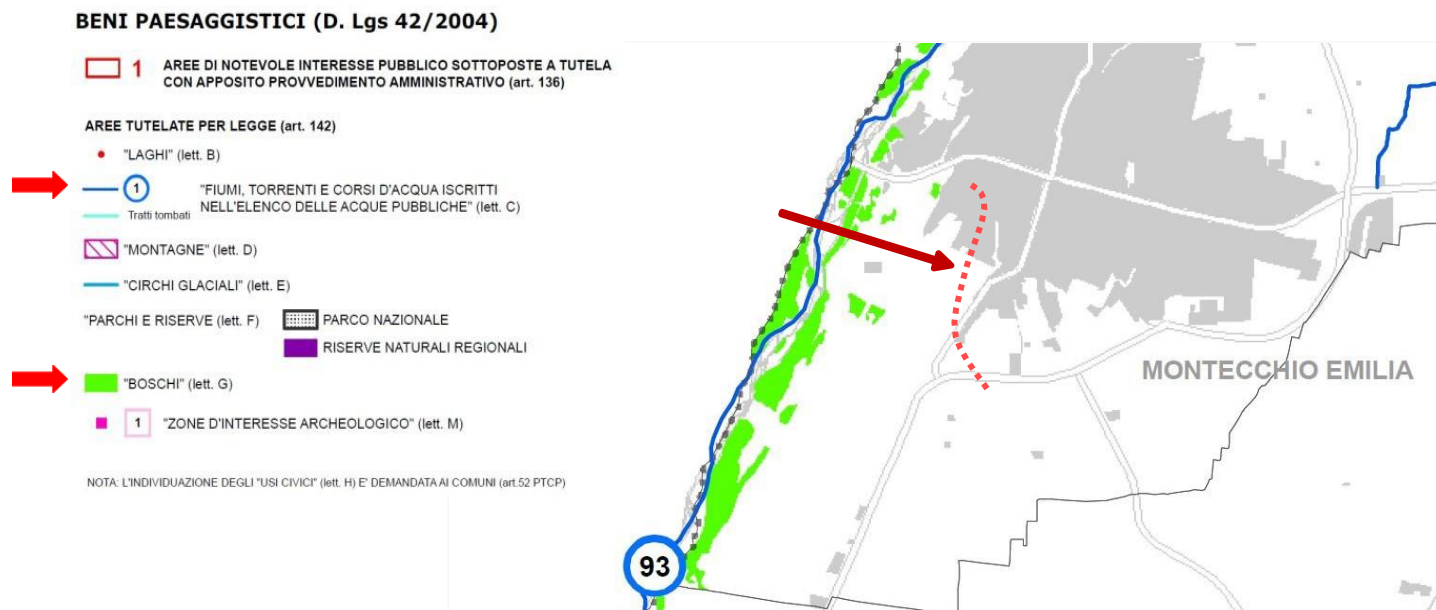


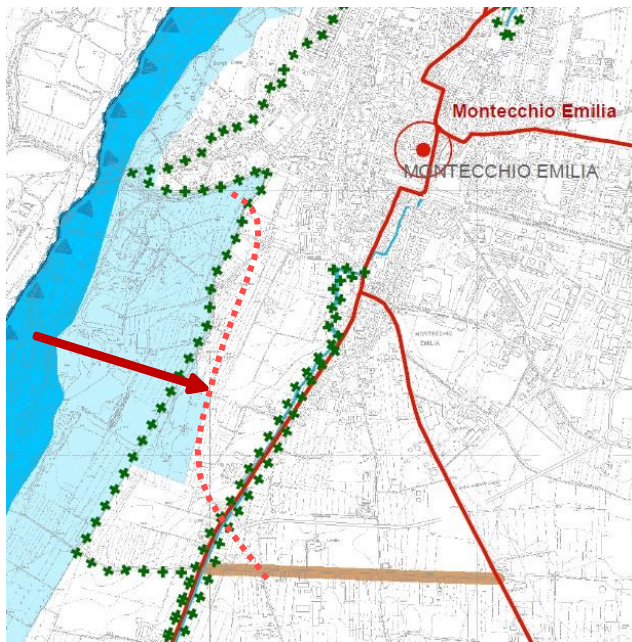
Figura 6 - Estratto Tav. P4 Carta dei beni paesaggistici del territorio provinciale (fuori scala)

L'analisi evidenzia la **prossimità del futuro sedime viario con il corso d'acqua identificato al numero 93** e corrispondente al Torrente Enza, come evidenziato all'Elenco delle Acque Pubbliche (Lett. C).

Si specifica tuttavia che la distanza dalla struttura viaria di progetto dal fiume è **superiore ai 150 metri** e quindi l'opera non ricade in un'area soggetta a vincolo.

L'analisi evidenzia inoltre la presenza di **aree boschive** rispetto alle quali l'infrastruttura risulta prospiciente, tale interferenza tuttavia si può considerare poco significativa in quanto innanzi tutto la nuova infrastruttura passerà a lato di tali ambiti alberati, inoltre l'area dal punto di vista percettivo, nel suo complesso si presenta come un contesto territoriale a prevalente uso agricolo e già compromesso dalla presenza di attività estrattive che hanno già di fatto ridotto considerevolmente gli elementi vegetali tipici delle zone rurali.

→ Si analizza di seguito la **Tav. P5a “Zone, sistemi ed elementi della tutela paesistica”**



Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, invasi e corsi d'acqua (art. 40)

- a. Zone di tutela assoluta
- b. Zona di tutela ordinaria
- c. Zone di tutela delle golene del Po

Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 41)

Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina-pianura (art. 82)



STRUMENTI ATTUATIVI

Progetti e Programmi integrati di valorizzazione del paesaggio (art. 101)



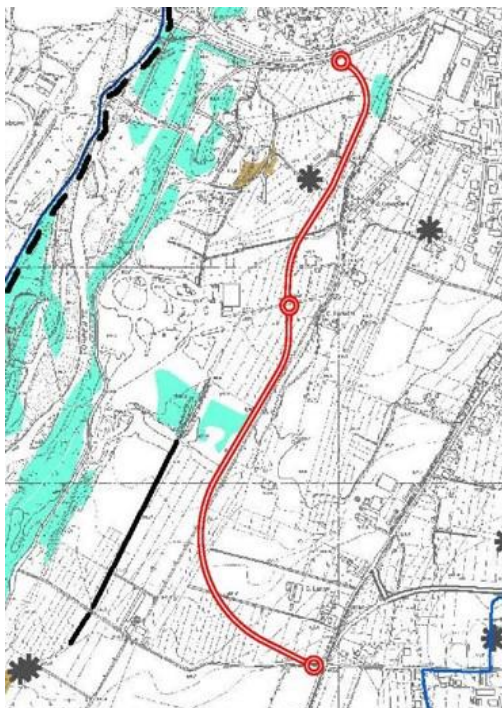
Figura 7 – Estratto Tav. P5a Zone, sistemi ed elementi della tutela paesistica

In rosso il tracciato indicativo della nuova strada in progetto

Dall'analisi dell'elaborato risulta evidente come il tracciato ricada all'interno della “Zona di tutela ordinaria dei

caratteri ambientali di laghi, invasi e corsi d'acqua”.

→ Si analizza di seguito la **Tav.P5b “Sistema forestale e boschivo”** da cui non si evidenzia nessuna interferenza.



Formazioni boschive

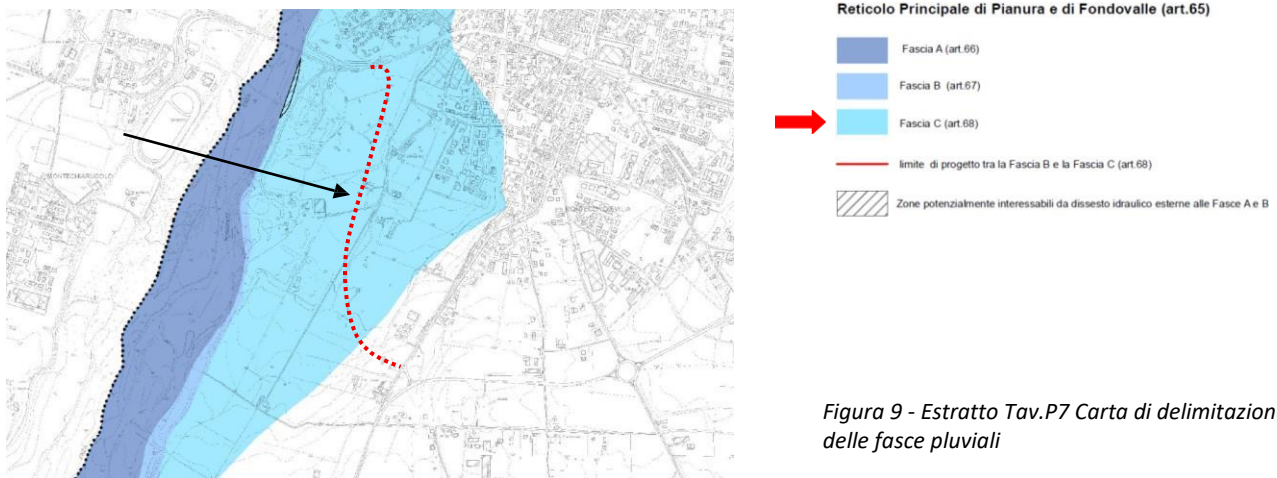
- a. Querceti submesofili ed altre latifoglie miste
- b. Querceti xerofili
- c. Formazioni igrofile ripariali o di versante
- d. Castagneti da frutto abbandonati o irregolari
- e. Formazioni di Pino silvestre dominante o in boschi misti con latifoglie
- f. Faggete
- g. Formazioni miste di abete bianco e faggio
- h. Rimboschimenti
- i. Formazioni a dominanza di specie colonizzatrici alloctone

Piante monumentali e filari

- * Piante meritevoli di tutela
- * Piante tutelate
- Filari meritevoli di tutela
- Filari tutelati

Figura 8 - Estratto Tav. P5b Sistema forestale boschivo.
In rosso il sedime indicativo della nuova infrastruttura di progetto

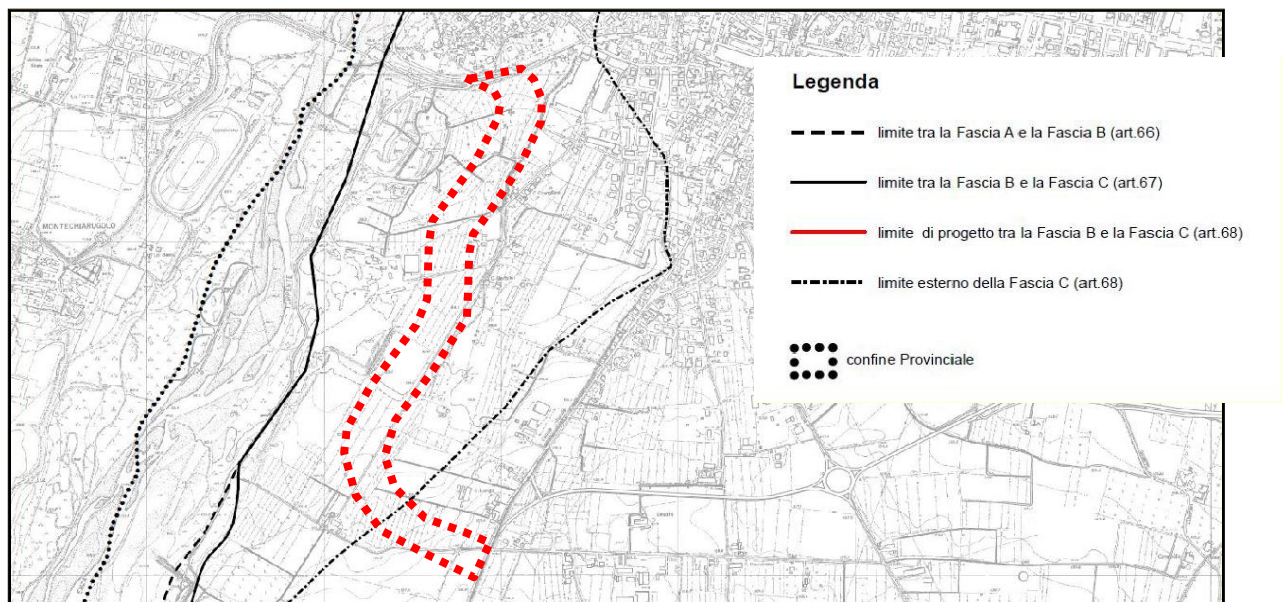
➔ Si analizza di seguito la **Tav.P7 “Carta di delimitazione delle fasce fluviali PAI-PTCP”**



Dall’analisi dell’elaborato risulta evidente come il tracciato ricada prevalentemente all’interno della Fascia C (art.68), Area di basso rischio di inondazione.

1.2.2 Piano per l’assetto idrogeologico - PAI

Per quanto riguarda la classificazione dei terreni nel PAI (piano stralcio per l’assetto idrogeologico del fiume Po) adottato con delibera di G.R. n° 126 del 04/02/2002, essi ricadono in **fascia “C”**, così come riportato in seguito nell’estratto della ‘Tav. P7 Carta di delimitazione delle fasce fluviali (PAI-PTCP)’.



1.2.3 Strumenti urbanistici comunali

Lo strumento di pianificazione del Comune di Montecchio è costituito da PSC-RUE e POC. Dall’estratto di seguito riportato dell’elaborato ‘Assetto del territorio: Ambiti e sistemi strutturali_

Tav. 1 Sud' del PSC1 vigente di Montecchio Emilia emerge la previsione del nuovo tratto di viabilità di rango regionale, costituito dal completamento dell'anello di tangenziale a sud-ovest, con la realizzazione della bretella di collegamento fra la SP28 e la SP12, non prevista dal PTCP RE come sopra esposto, ma ammessa ai sensi del comma 8 dell'art. 29 del PTCP RE quale by-pass di centro abitato.

Tale previsione, che rappresenta l'obiettivo più importante del PSC sul tema della mobilità, è stata oggetto di valutazione di soluzioni alternative già a partire dal 2010-2012, il PSC pertanto recepisce il tracciato già sviluppato a livello di progetto preliminare, individuando attorno ad esso un corridoio di fattibilità di larghezza complessiva pari a 100mt.

Dall'estratto riportato in seguito dell'elaborato **'Carte dei vincoli e delle tutele: Tutele paesistiche e ambientali- Tav. 2 Sud'** si evince quanto di seguito.

_ L'infrastruttura in progetto insiste su una limitata porzione di territorio classificato *"Aree coperte da foreste e boschi, ancorché danneggiate dal fuoco, o sottoposte a vincolo di rimboschimento di cui al D.LEG. 227/01 (D. Leg. 42/04 art. 142 lett. G) – Art. 53"*. Tale **interferenza tuttavia si può considerare poco significativa** in quanto innanzi tutto la nuova infrastruttura passerà a lato di tali ambiti alberati, inoltre l'area dal punto di vista percettivo, nel suo complesso si presenta come un contesto territoriale a prevalente uso agricolo e già compromesso dalla presenza di attività estrattive che hanno già di fatto ridotto considerevolmente gli elementi vegetali tipici delle zone rurali. Si sottolinea inoltre che lo stesso PSC, nell'Elaborato *"Assetto del territorio: ambiti e sistemi strutturali -Tav.1 SUD* prevede la realizzazione di un **bosco di cintura urbana**, allo scopo di limitare gli impatti e concorrere alla mitigazione ambientale dell'infrastruttura di progetto.

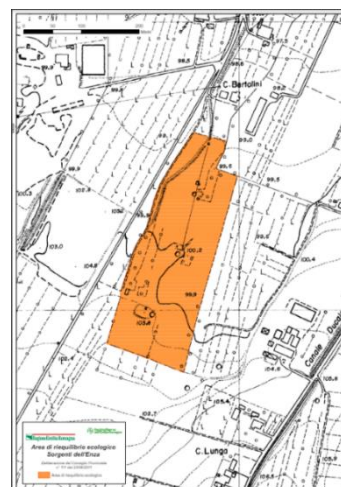


Figura 11 - Area di riequilibrio ecologico - Sorgenti dell'Enza

_ L'infrastruttura in progetto lambisce, come già evidenziato dalla lettura della Tav.P2 del PTCP (Art.88 PTCP RE), *"l'Area di riequilibrio ecologico" Sorgenti dell'Enza*, facente parte di *"zone di protezione dall'inquinamento luminoso"* (Art.55). Tale interferenza è risolta dall'indicazione dello stesso PSC, nell'Elaborato *"Assetto del territorio: ambiti e sistemi strutturali – Tav.1 SUD*, e recepita dal progetto, indicando un'area deputata a **"bosco di cintura urbana"** in corrispondenza di tutto lo sviluppo della viabilità in progetto a riduzione delle eventuali interferenze.

_ L'infrastruttura in progetto ha un andamento nord-sud parallelo al corso del **Torrente Enza**,

iscritto negli elenchi TU 1775/1933 e si trova da esso a una **distanza di circa 500 metri**, pertanto non occorrono specifici interventi mitigatori rispetto al corso d'acqua limitrofo, pur già prevedendo, come indicato al punto precedente una cintura verde lungo tutta l'infrastruttura.

_ L'infrastruttura in progetto interseca un sentiero classificato dal PSC come "Viabilità storica (Art.51 PTCP RE) Art.75" che poi confluisce in Via Gondar, nello specifico si desidera specificare che si tratta di un sentiero privo di una valenza paesaggistica, che ricalca il sedime dell'antica centuriazione e che può quindi essere ritenuto compatibile con la realizzazione della nuova infrastruttura stradale.

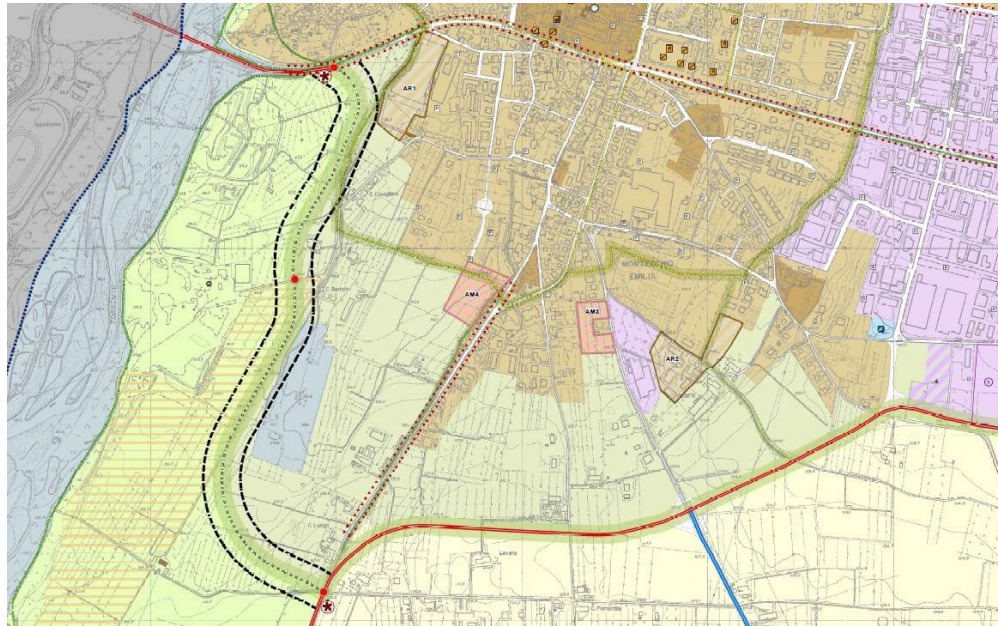


Figura 12 - Assetto del territorio: ambiti e sistemi strutturali Tav.1 SUD



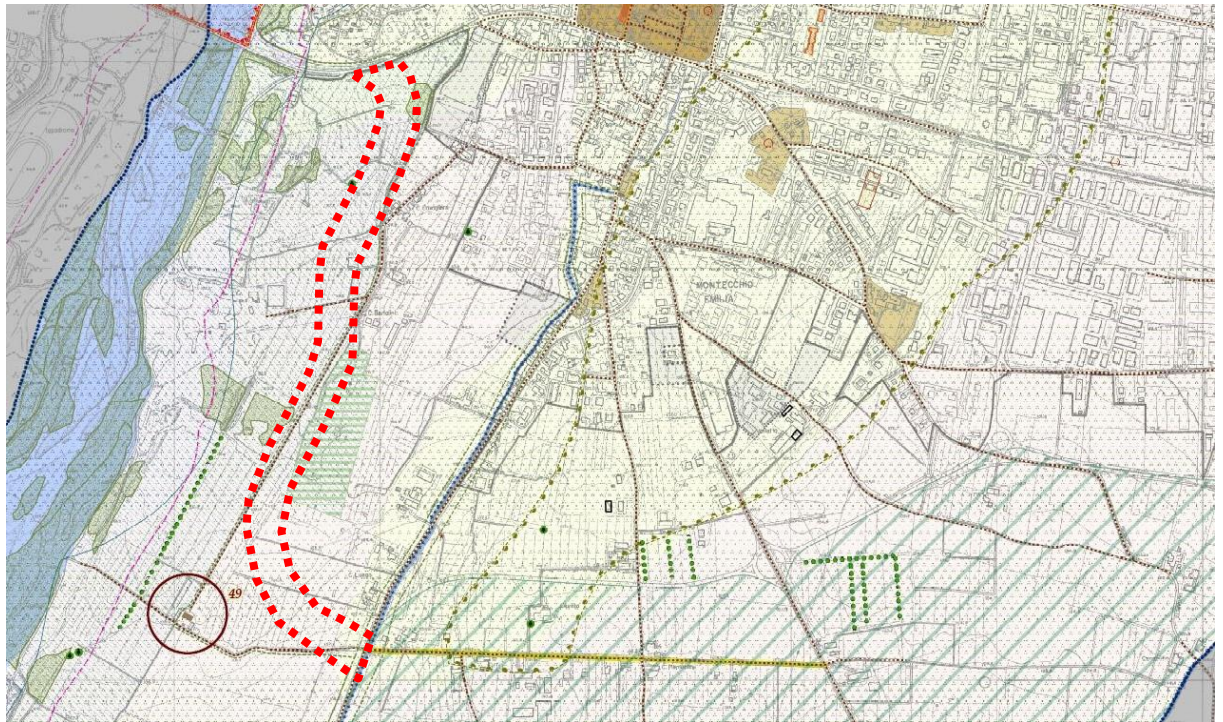


Figura 13 - Carte dei vincoli e delle tutele: tutele paesistiche e ambientali - Tav.2 SUD



1.2.4 Altri riferimenti normativi

La normativa nazionale in materia di aree da sottoporre a tutela e protezione fa riferimento al DPR n. 120 -

12.3.03 (GU n. 124 - 30.5.03): *"Regolamento recante modifiche ed integrazioni al DPR 357/97 del 8.9.97 concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"*. A livello regionale, oltre alla Legge Regionale 21 dicembre 2017, n.24 disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio, vale la pena rammentare che l'Assemblea legislativa con deliberazione 22 luglio 2009, n. 243 ha approvato il *Programma per il Sistema regionale delle Aree protette e dei siti Rete Natura 2000*. Il Programma regionale, previsto dall'art. 12 della L.R. 6/2005, di fatto rappresenta ancora uno strumento strategico per la conservazione della natura ed Aree protette.

Secondo Rete Natura 2000, l'area in esame non risulta compresa in aree soggette a vincoli naturalistici (tutele a parco, zone protette dalla normativa, oasi, zone di protezione) **o tra i Siti di importanza Comunitaria SIC e le Zone di Protezione Speciale ZPS.**

Altro elemento da segnalare nelle vicinanze dell'area d'intervento è la presenza di un reticolo idrografico storico costituito, normato dall'Autorità di Bacino all' Art. 41 (ex art. 12) - *Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua*. Tale articolo individua e tutela gli invasi ed **alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua il cui valore storico, ambientale, paesistico e idraulico-territoriale** riveste un valore di carattere regionale e provinciale. Per tali elementi sono ammessi, nel rispetto di ogni altra disposizione di legge o regolamento in materia, e comunque previo parere favorevole dell'ente o ufficio preposto alla tutela idraulica, la realizzazione di opere connesse alle infrastrutture ed attrezzature, fermo restando che per le

infrastrutture lineari e gli impianti, non completamente interrati, è da prevedersi solo l'attraversamento in trasversale.

Il tracciato della bretella (tangenziale sud-ovest di Montecchio) sarà interferente con questo reticolo idrografico storico (fossi e canali principali) in almeno due punti principali:

- 1) La rotatoria di collegamento tra la bretella in progetto e la SP 12 verrà realizzata nelle strettissime vicinanze del **nodo idraulico di confluenza nel Canale Demaniale (o Ducale)**

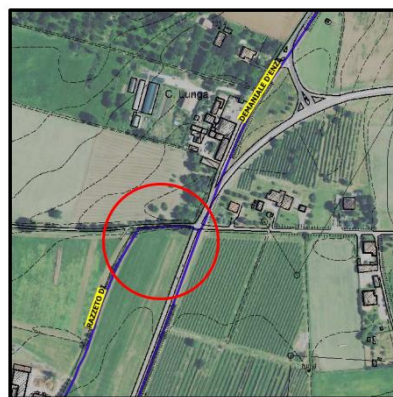


Figura 14 – interferenza Canale d'Enza

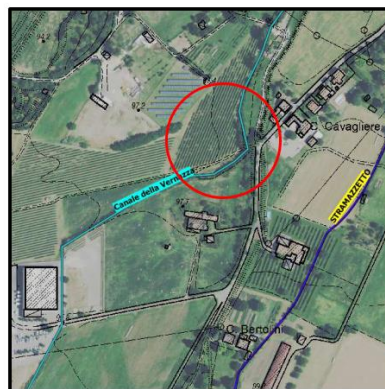


Figura 15 - interferenza Vernazza

d'Enza della Canalina di Razzeto. Il progetto prevede la realizzazione di nuovo nodo idraulico in conformità con le disposizioni dettate dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale.

- 2) All'altezza del civico 14 di via Gondar è previsto l'attraversamento del **Canale della Vernazza**. Da quel punto sino alla rotatoria di allaccio sulla SP 28 la nuova strada seguirà quasi parallelamente il canale rimanendo alla sua sinistra idraulica. Il progetto prevede un tombinamento di attraversamento in conformità alle disposizioni dettate dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale.

L'asse stradale in progetto si svilupperà, per gran parte del suo tracciato, parallelamente al corso del Canale della Vernazza rimanendo sempre all'interno di un vecchio argine del Torrente Enza.

Poiché il progetto interferisce con il reticolo idrografico minore, il tracciato della nuova infrastruttura stradale prevederà degli interventi atti a non ostacolare il deflusso idrico di un'ipotetica piena eccezionale del Torrente Enza ed il corso delle acque del reticolo idrografico secondario di tali acque prestando anche attenzione al rispetto dell'invarianza idraulica.

2. INQUADRAMENTO FOTOGRAFICO



Figura 16 - Punti di ripresa



FOTO 1 – Vista scarpata e viale alberato SP 28



FOTO 2 – Vista aerea punto di innesto nuova viabilità con SP28



FOTO 3 - Vista aerea punto di innesto nuova viabilità con SP28



FOTO 4 – Vista aerea Via Gondar e area agricola



FOTO 5 – Vista area punto di innesto nuova viabilità con SP12



FOTO 6 – Vista aerea area sud

3. STATO DI PROGETTO

Il progetto prevede la realizzazione di una struttura viaria di lunghezza pari a circa 1.550 m e caratterizzata dalla presenza di n.3 rotatorie: tale infrastruttura si pone l'obiettivo di risolvere il punto critico rappresentato dall'inserimento del traffico da e per la Provincia di Parma nel tessuto urbano esistente e storicamente consolidato (piazza mercato Nuovo).

La nuova bretella stradale prevede infatti il collegamento dell'estremità Ovest dell'abitato di Montecchio Emilia (SP 28), a ridosso dell'argine del torrente Enza, con la viabilità proveniente da Sud (SP 12), viabilità già collegata con al tessuto viario esterno con la bretella sud. Nel suo sviluppo complessivo, la Nuova Viabilità a Sud-Ovest della Città di Montecchio Emilia vuole pertanto ridurre i carichi di traffico diretti al centro, compreso il traffico pesante. Il flusso veicolare complessivo

attuale infatti (autovetture ed autocarri) transita indistintamente tangendo il Mercato nuovo, gravando sensibilmente sul Centro Storico. La realizzazione del tronco in oggetto consentirà dunque di ridurre le interferenze con la viabilità urbana e di attribuire a tipologie di traffico differenti una diversificata maglia stradale. L'opera si configura quindi come un intervento di valenza strategica

3.1 Impatto paesaggistico

Come descritto nei paragrafi precedenti, il contesto paesaggistico nel quale si inserisce la nuova infrastruttura in progetto risulta già fortemente compromessa dalla presenza di elementi antropici come l'area dell'ex cava, la viabilità esistente, le attività agricole in essere, la zona residenziale e il sistema infrastrutturale, **pur tuttavia caratterizzato da elementi paesaggistici di pregio** rispetto ai quali la nuova infrastruttura non interferisce in maniera diretta, ma per i quali si ravvisa la necessità di alcune accortezze progettuali.

Area di riequilibrio ecologico

L'infrastruttura, come già evidenziato, lambisce l'area di riequilibrio ecologico Sorgenti dell'Enza.



Figura 17 – Vista aerea ambito di intervento

Si tratta di un'area naturalistica entro la quale è inibita qualunque attività antropica per preservare: tale area non verrà compromessa dalla realizzazione della nuova infrastruttura e verrà quindi pertanto salvaguardato il suo valore naturale/ambientale. Il progetto prevede infatti l'inserimento di una **fascia arborea** (naturale) su ambo i lati della strada così da offrire un intervento di mitigazione dell'intervento.

_ Torrente Enza

La nuova infrastruttura in progetto si sviluppa in direzione nord sud, con un andamento parallelo rispetto al Torrente Enza, corso d'acqua inserito nell'elenco delle acque pubbliche (lett.C) al n°93. Sebbene la distanza dal corso d'acqua sia superiore ai 150 metri, il progetto prevede la realizzazione di una fascia arborea su ambo i lati della nuova infrastruttura, così da migliorare comunque l'impatto paesaggistico dell'infrastruttura viaria rispetto al corso d'acqua.



Figura 18 – Planimetria con indicazione distanza minima dal Torrente Enza

_ Aree coperte da boschi e foreste

L'analisi ha evidenziato aree boschive rispetto alle quali l'infrastruttura risulta prospiciente, tale interferenza tuttavia si può considerare poco significativa in quanto innanzi tutto la nuova infrastruttura passerà a lato di tali ambiti alberati, inoltre l'area dal punto di vista percettivo, nel suo complesso si presenta come un contesto territoriale a prevalente uso agricolo e già compromesso dalla presenza di attività estrattive che hanno già di fatto ridotto considerevolmente gli elementi vegetali tipici delle zone rurali. Il progetto prevede comunque l'inserimento di una **fascia arborea** (naturale) sui lati della strada prospiciente a tali aree così da offrire un intervento di mitigazione dell'intervento

_ Viabilità storica

L'infrastruttura in progetto interseca un sentiero classificato dal PSC come "Viabilità storica (Art.51 PTCP RE) Art.75" che poi confluisce in Via Gondar, nello specifico si desidera specificare che si tratta

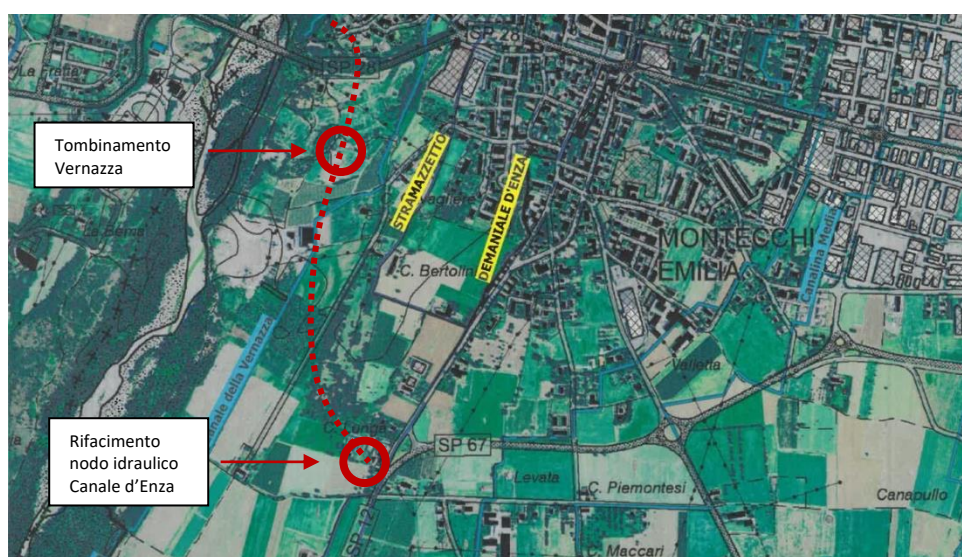
di un sentiero che ricalca il sedime dell'antica centuriazione, senza un particolare valore paesaggistico e che può quindi essere ritenuto compatibile con la realizzazione della nuova infrastruttura stradale.



Figura 19 – Sentiero esistente al suo inserimento in Via Gondar

_ Rete dei canali storici

L'analisi ha evidenziato delle interferenze rispetto al reticolo idrografico storico esistente, pertanto per quanto inerente al Canale Vernazza il progetto prevede di realizzare un attraversamento trasversale del canale per mezzo di un tombinamento all'altezza dell'intersezione con Via Gondar, per quanto riguarda invece il Canale Demaniale d'Enza, già parzialmente tombinato, il progetto prevede la realizzazione di nuovo nodo idraulico in conformità con le disposizioni dettate dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale ed un ulteriore tratto tombinato.



4. CONCLUSIONI

Come si è evinto dalla presente relazione l'opera, di nuova costruzione, ha uno sviluppo lineare, e si inserisce in un contesto antropizzato. Pur non interferendo direttamente con elementi del paesaggio oggetto di tutela secondo il D. Lgs. 42/2004, risulta tuttavia prospiciente e limitrofa a diversi ambiti paesaggistici e ambientali ritenuti comunque rilevanti e rispetto ai quali il progetto desidera porre elementi mitigatori al fine di ridurre le eventuali interferenze visive e paesistiche.

Le interferenze visive e paesistiche saranno mitigabili attraverso interventi di compensazione ambientale, è infatti prevista la realizzazione di una fascia boschiva in corrispondenza delle porzioni di strada limitrofe ad ambiti di rilevanza e sarà inoltre previsto intervento di inerbimento nelle porzioni centrali delle rotatorie e nelle isole spartitraffico in corrispondenza di ogni innesto rotatoria.

Si vedano i foto-inserimenti in seguito riportati.

5. FOTOINSERIMENTI



Figura 20 - intersezione SP28_stato di fatto



Figura 21 - Intersezione SP28_stato di progetto



Figura 22 – intersezione Via Gondar _ stato di fatto



Figura 23 – intersezione Via Gondar _ stato di progetto



Figura 24 – intersezione SP12 _ stato di fatto



Figura 25 – intersezione SP12 _ stato di progetto