

POSTA PEC

Provincia di Parma

protocollo@postacert.provincia.parma.it

e p.c.

ARPAE SAE Parma

parma@pec.arpae.it

OGGETTO: "TRATTO PRIORITARIO DI PEDEMONTANA FRA LA SP 121R (NUOVA PEDEMONTANA), LASP15 E LA SS 62 NEL TERRITORIO DEI COMUNI DI FELINO, DI SALA BAGANZA E DI COLLECCHIOLOTTO 2 - TRATTO SP 15 DI CALESTANO RIQUALIFICAZIONE DA INNESTO BRETELLA SULLA SP 15 AROTONDA FILAGNI E LOTTO 3 - NUOVO TRATTO DI COLLEGAMENTO FRA SP 15 E SS 62"

Richiesta di integrazioni

Con riferimento alle Vs. note acquisite agli atti della Regione Emilia-Romagna con Prot. 20/05/2026.0515230.E nella quale si comunica la Convocazione della Conferenza dei Servizi ex art. 14 L. 241/90 e s.m.i. ed art. 53 della L.R. 24/2017 finalizzata all'espletamento di Procedimento Unico altresì comportante localizzazione dell'intervento, apposizione del vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera in oggetto e con Prot. 26/05/2026.0534728.E nella quale si specifica che il Procedimento Unico ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/17 è finalizzato anche all'espletamento della procedura di Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 10 della L.R. 4/2018 e dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06,

presa visione della documentazione relativa al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) e sulla base anche di quanto emerso nella seduta di Conferenza di Servizi tenutasi in data 19/06/26, si informa che si ritiene necessario richiedere le seguenti integrazioni in merito alla documentazione presentata:

Con riferimento allo studio trasportistico e in coerenza con le previsioni di aumento della sostenibilità del sistema dei trasporti previste dal PRIT:

- a) rispetto allo sviluppo della mobilità ciclo-pedonale, ai sensi di quanto previsto dagli art. 13 e 14 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, dato atto che il progetto prevede la realizzazione solo parziale di marciapiedi o piste, indicare in che modo tale mobilità beneficia del nuovo percorso complessivamente realizzato e/o quali interventi di

Copia analogica a stampa tratta da documento informatico identificato dal numero di protocollo indicato, sottoscritto con firma digitale predisposto e conservato presso l'Amministrazione in conformità al d.lgs. 82/2005 (CAD) e s.m.

Viale Aldo Moro, 30
40127 Bolognatel 051.527.6911
tel 051.527.4684Email: vipsa@regione.emilia-romagna.it
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

ANNO	NUMERO	INDICE	LIV.1	LIV.2	LIV.3	LIV.4	LIV.5	ANNO	NUMERO	SUB
		Classif.	1311	550	180			Fasc.	2026	43

miglioramento sono previsti su percorsi esistenti, anche indiretti, tra le O/D del progetto.

- b) Considerato che se sul percorso sono presenti o programmati servizi e/o fermate di trasporto pubblico, quali interventi sono previsti per la loro promozione e/o messa in sicurezza.

Inquadramento programmatico dello Studio Preliminare Ambientale (SPA)

1. Preso atto dei particolari forniti in sede di CdS, si richiede un approfondimento della relazione dell'opera in particolare della rispondenza con gli obiettivi e le azioni definite dalla Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologica Ambientale (SQUEA) del PUG del Comune di Collecchio.

Inquadramento progettuale del SPA

2. Nella relazione tecnica di progetto si indica che potrà essere prevista l'opzione di intervenire con attività di stabilizzazione a calce e/o cemento. Tale scelta può influenzare notevolmente il traffico indotto dalle attività di cantiere e la quantità di materiali provenienti da cave di prestito nonché le emissioni in atmosfera. Si richiedono, pertanto, chiarimenti e ulteriori specifiche su impatti derivanti e relative azioni di mitigazione al fine di valutare la significatività degli impatti ambientali.

Inquadramento ambientale del SPA

- Matrice acqua (acque superficiali e sotterranee)

3. Rilevato che l'opera di progetto ricade in aree di vulnerabilità a sensibilità elevata del PTCP e nelle zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina - pianura, zona di ricarica diretta della falda acquifera, settori di ricarica di tipo A secondo PTA regionale, considerare ed eventualmente mettere a confronto eventuali altre tipologie di sistemi gestione/trattamento delle acque di prima pioggia derivanti dalla piattaforma stradale di progetto.

4. Specificare se è previsto l'utilizzo di sostanze pericolose nella fase di cantiere e come queste verranno gestite.

5. Si chiede altresì se siano stati previsti particolari accorgimenti per il trattamento a calce al fine di diminuire le potenziali interazioni con i fossi, corsi d'acqua superficiali (canaletta parallela strada) e gli acquiferi sottostanti.

6. Si richiede se siano state previste anche modalità e sistemi di gestione degli sversamenti accidentali nelle vasche di laminazione in progetto ed a tutela del corso d'acqua Cavo Maretto Primario, ricevente direttamente le acque di dilavamento dei fossi stradali laterali. Non è stato

possibile, infatti, individuare nelle apposite planimetrie un/a manufatto /paratia specifica in quella direzione.

7. Nella relazione Valutazione degli Impatti e misure di mitigazione, risultano essere presenti, nella fase di cantiere, degli scarichi idrici, approfondire le modalità di approvvigionamento dell'acqua utilizzata.

- Atmosfera

8. Valutare le emissioni prodotte dal traffico derivante, con quantificazione dei gas di scarico prodotti dai mezzi circolanti (polveri prodotte e NOx) con Fattori di Emissione da banche dati (es. ISPRA). L'eventuale valutazione dovrà tenere conto anche dei diversi scenari temporali (attuale, di riferimento, progettuale) per le tratte stradali di progetto, al fine di valutare gli incrementi/decrementi del traffico circolante. L'utilizzo di questa metodologia offre il vantaggio, rispetto invece ad uno studio sulla dispersione degli inquinanti, di poter più facilmente stimare gli interventi di mitigazioni e compensazioni.

9. Effettuare la stessa valutazione sulle emissioni climalteranti (CO2), contabilizzando principalmente gli effetti dall' impermeabilizzazione suolo e delle compensazioni vegetate previste. Per la stima del bilancio di gas climalteranti, si specifica che la contabilizzazione della CO2 legata al consumo di suolo permanente derivante dalla realizzazione dell'opera e dalla conseguente perdita della normale funzionalità naturale del suolo può essere stimata nel seguente modo:

- stima CO2 assimilata in base al contenuto organico nel suolo (SOC Stock) dell'Emilia-Romagna 0-30 cm /0-100 cm (in Mg/ha), tramite la visualizzazione dal Geoportale regionale: <https://geoportale.regione.emilia-romagna.it/catalogo/dati-cartografici/informazioni-geoscientifiche/suoli>). La scelta della profondità è in relazione alle caratteristiche dell'opera, e la stima sarà valutata in base all'estensione delle superfici con perdita della normale funzionalità naturale del suolo;

- per la compensazione: si prende a riferimento la stima dell'effettiva CO2 assorbita dagli alberi prescelti, calcolata in base ai dati forniti delle schede di vegetazione del Progetto Qualiviva del foglio elettronico (BENEFITS_valutazione.xlsx) elaborato nell'ambito del progetto REBUS ove vengono riportati i valori di stima della CO2 potenzialmente assimilata e degli inquinanti rimossi.

Nelle valutazioni, a fini esemplificativi, potranno essere esclusi i fossi laterali non impermeabilizzati, mentre nella stima relativa alla perdita di suolo dovrebbero essere considerati anche i tratti rinverditi superficialmente sopra un manto impermeabile.

- Terre e rocce da scavo

10. In merito alla Relazione Tecnica (SP121R_L2e3_PFTE.A.02) e in relazione al riferimento ai terreni da sottoporre a bonifica, si rende necessario un chiarimento approfondito sulla definizione

specifica e sulle procedure operative che verranno adottate per tale "bonifica dei terreni" nell'ambito del progetto.

11. In riferimento agli interventi di consolidamento citati nella relazione, si osserva che il tracciato in esame è caratterizzato superficialmente da terreni di natura coesiva, limosa e argillosa. Allo scopo di limitare il ricorso a materiali estratti da cave di prestito, si suggerisce di procedere alla bonifica dei terreni di fondazione attraverso tecniche di stabilizzazione a calce e/o cemento dello strato superficiale. Relazione in merito.

Si precisa, tuttavia, che l'impiego della stabilizzazione a calce è tecnicamente applicabile solo qualora il terreno non venga rimosso dalla sua sede originaria. Nel caso in cui il materiale venga scavato, l'operazione verrebbe configurata come un trattamento di rifiuti, rendendo pertanto necessaria la relativa autorizzazione.

12. Stimare quantitativamente dei volumi di scavo previsti e delle relative quote destinate al riutilizzo in sito.

- Suolo

13. Vista la previsione dell'impermeabilizzazione del suolo, fornire una quantificazione di maggiore dettaglio dell'uso del suolo relativamente sia a singoli lotti, all'attuale utilizzo degli stessi (agricolo, canalette di scolo stradali, filari alberati/fasce boscate...) che all'utilizzo di progetto e delle aree di cantiere attive e di stoccaggio e quantificare l'estensione della superficie trasformata.

- Vegetazione, fauna, biodiversità e reti ecologiche

14. Si richiede se e come il verde di mitigazione contribuirà al sostentamento ed allo sviluppo della rete ecologica, valorizzando i corridoi ecologici locali ed i corsi d'acqua secondari presenti, con particolare riferimento ai contenuti del comma 3 dell'art. 29bis delle NTA del PTCP.

15. In relazione alla tutela della fauna minore e relativi passaggi, si richiede se tutti i manufatti modulatori siano adibiti al transito della fauna media e minore, in particolare nell'areale di ricongiungimento a valle dell'ultima rotatoria verso Collecchio e nel tratto circostante la rotatoria Filagni.

- Rumore

16. La valutazione previsionale di impatto acustico, così come la valutazione viabilistica da cui vengono desunti i dati di traffico, riguardano tutta l'opera in esame, non solo i lotti 2 e 3 oggetto della presente procedura. Nella relazione viabilistica (elaborato "4547_ST_A_RG_01E impatto viabilistico_signed.pdf") si citano documenti di cui non vengono specificati gli estremi (es. primo capoverso pag. 7/20), non agevolando l'interpretazione dei dati, inoltre la descrizione solo verbale

riportata al paragrafo 5.4 della suddivisione in tronchi del nuovo tracciato rende difficoltose la comprensione e la valutazione dello studio sviluppato. Si chiede pertanto una maggiore chiarezza nell'indicazione degli elaborati.

17. Integrare la relazione viabilistica con opportune rappresentazioni grafiche che facciano capire l'entità dei flussi attesi sulla nuova strada e la diminuzione prevista sulla viabilità ordinaria; dovrà essere fornita una chiara rappresentazione cartografica dei vari tronchi citati al paragrafo 5.4 in cui sono stati suddivisi il nuovo tracciato e la viabilità ordinaria.

18. Nella relazione di impatto acustico (elaborato "Impatto acustico Relazione_ProvinciaPR_Pedemontana_V2.pdf") vengono individuati n. 71 recettori residenziali, n. 1 recettori sensibili e n. 20 recettori non residenziali, ma per quest'ultimi viene affermata (pag. 18/118) la non necessità del rispetto del limite di riferimento notturno. Si ritiene tale asserzione del tutto erronea, non trovando riscontro alcuno nella normativa acustica vigente. A tal proposito si ricorda che anche edifici abbandonati o ruderi devono essere, almeno in questa fase previsionale, considerati come recettori su cui verificare i pertinenti limiti acustici. Si richiede pertanto di estendere la valutazione del rispetto dei limiti, determinati in base alla concorsualità, sui recettori non residenziali anche relativamente al periodo notturno.

19. Ai fini dello sviluppo del modello acustico della nuova infrastruttura sono stati svolti diversi rilievi di durata settimanale (posizioni da P1 a P5) e sulla SP15 è stato posizionato per 24 ore tra le posizioni P3 e P5 un contatraffico; l'acquisizione del dato di traffico contemporaneamente ai rilievi acustici *"ha consentito la taratura del modello di simulazione"* (paragrafo 5.2.1 pag. 42/118). Tuttavia non viene fornita alcuna informazione utile a valutare la validità della procedura di taratura adottata, in particolare non vengono forniti gli scarti tra valore simulato e valore misurato nei punti di calibrazione orientati alla sorgente, né, dalla posizione dei punti di misura settimanale, sembra siano stati effettuati punti di calibrazione orientati ai recettori o punti di verifica (si fa riferimento alla terminologia utilizzata nell'Appendice E della norma UNI 11143-1). Si chiede pertanto di dettagliare maggiormente la procedura di taratura del modello acustico, riportando gli scarti ottenuti nei punti di calibrazione orientati alla sorgente e specificando se e in quale misura sia stata applicata la procedura prevista dall'Appendice E della norma UNI 11143-1 (benché informativa). Si chiede di giustificare l'eventuale mancanza di punti di calibrazione orientati ai recettori o punti di verifica nel processo di taratura, o in alternativa di procedere a ripetere la procedura di taratura del modello acustico adottando almeno un punto di calibrazione orientato ai recettori o un punto di verifica attraverso misure strumentali anche di breve durata.

20. Nelle conclusioni della relazione viabilistica si afferma che *"I dati di traffico stimati potranno essere soggetti a variazioni in aumento, in relazione all'attrattività che il nuovo tracciato, una volta completato nella sua interezza, potrà avere rispetto a direttrici di area vasta"* ma non vengono prodotte stime di traffico su scenari più a lungo termine; a tal proposito si ricorda che la DGR 673/2004 *"Criteri tecnici per la redazione della documentazione di previsione di impatto"*

acustico e della valutazione del clima acustico ai sensi della L.R. 9 maggio 2001, n. 15 recante *'Disposizioni in materia di inquinamento acustico'*, all'art. 3 comma 2 prevede espressamente di riferire le previsioni post operam ad 1 e a 10 anni dopo l'entrata in esercizio.

Si chiede di aggiornare lo studio trasportistico definendo e giustificando uno scenario di traffico previsto a 10 anni, lo studio di impatto acustico dovrà quindi essere integrato sviluppando una nuova simulazione acustica relativa a tale scenario futuro.

21. Nell'elaborato viene sviluppata una simulazione acustica dei nuovi archi stradali utilizzando come dati di input per i flussi di traffico i risultati dello studio trasportistico insieme alle seguenti ipotesi sulle velocità medie di percorrenza:

- lotto 1: 70 km/h per tutti i veicoli e 30 km/h in rotatoria;
- lotti 2 e 3: 100 km/h per tutti i veicoli esclusi i pesanti simulati con velocità di 70 km/h nei tratti centrali dei due lotti, 65 km/h per tutti i veicoli nei tratti di avvicinamento alle rotatorie e 30 km/h in rotatoria.

Dichiarare per ogni lotto gli specifici limiti di velocità che verranno applicati ad opera ultimata, rappresentando su un'opportuna base cartografica i diversi tratti con i corrispondenti limiti di velocità e le velocità medie applicate nella simulazione, in modo tale da poter valutare la conservatività delle ipotesi assunte. In particolare, si evidenzia che, se per il lotto 1 sarà prevista ad opera ultimata una velocità limite superiore ai 70 km/h, allora le simulazioni acustiche andranno ripetute utilizzando in tale tratto il relativo limite di legge e non la velocità di 70 km/h.

22. Sulla base delle simulazioni svolte viene evidenziato il rispetto dei limiti previsti dal DPR 142/2004 per tutti e 3 i lotti in programma; su un unico recettore residenziale, il n. 63 ricadente all'interno della fascia di pertinenza A del lotto 2, è previsto il superamento sia del limite di riferimento diurno che di quello notturno, motivo per cui viene ipotizzata l'introduzione di una barriera fonoisolante lunga 75 m ed altezza di 2.5 m a protezione del recettore considerato. Tuttavia, si afferma che *"la barriera dovrà essere oggetto di successiva progettazione ai fini di valutare la presenza di interferenze, accessi e garantire la visibilità e le condizioni di sicurezza alla viabilità"* (paragrafo 6.3.2 pag. 52/118). Si chiede pertanto di approfondire già in questa fase la fattibilità tecnica della barriera fonoisolante proposta a protezione del recettore residenziale n. 63 in relazione agli aspetti già evidenziati dal consulente (la presenza di interferenze, di accessi oltre alla necessità di garantire la visibilità e le condizioni di sicurezza alla viabilità).

Cordiali saluti

Ing. Denis Barbieri

(nota firmata digitalmente)

Bologna, 10/07/2026

Per info contattare il funzionario regionale: Ing. Susana Ruiz Miguel

e-mail mariasusana.ruizmiguel@regione.emilia-romagna.it

SRM: Richiesta integrazioni_Comune di Parma (PR)_art.53