



Dipartimento di Sanità Pubblica
Commissione Nuovi Insegnamenti Produttivi
Distretto di Mirandola

Prot. N° 2815-2013/PG

Mirandola, li 11/1/2013

Oggetto: **Adozione del Piano Operativo Comunale POC 3 del Comune di Cavezzo.**
Parere integrato igienico sanitario e ambientale.
URB 12-2-8350 SG 10-01-13

Al Sig. Sindaco
Comune di Cavezzo
invio tramite email
comunecavezzo@cert.comune.cavezzo.mo.it

Per conoscenza a:
Al Responsabile ARPA
Servizio Territoriale Distretto Pianura
invio tramite email aoomo@cert.arpa.emr.it

Esaminata a cura dei Servizi del Dipartimento di Sanità Pubblica la documentazione allegata alla richiesta di parere di cui all'oggetto;

preso atto del parere prot. 50198 del 11-07-2012 della Sezione Provinciale dell'ARPA distretto di Pianura sede di Carpi;

si esprime il seguente parere integrato ai sensi della Legge Regionale 31 del 25.11.02, art. 41

- **FAVOREVOLE** alle seguenti **condizioni**:

Espresso dall'AUSL

Trattasi di intervento di pianificazione urbanistica di ampio respiro (maggiore a 145.000 mq complessivi) distribuiti in più aree. Per quanto concerne gli aspetti igienico sanitari sono stati considerati i possibili effetti sulla popolazione residente e circostante in termine di sicurezza stradale, gestione degli invasi di laminazione, uso del verde pubblico e percezione dell'ambiente circostante.

In attesa di esprimere valutazioni più specifiche in occasione della presentazione dei diversi strumenti urbanistici attuativi (PUA), o scrivente Servizio esprime **parere favorevole** formulando alcune osservazioni di seguito riportate:

Indicazioni Generali

Si ricorda che per un uso reale ed efficace delle zone destinate a verde, queste devono essere aggregate in ampie aree con destinazione a parco urbano e non come la semplice somma di fasce di verde a fini di ambientazione, infatti se lo spazio verde risulta frammentato ed anonimo, non si possono generare effetti microclimatici positivi per la limitatezza delle superfici né percepire l'area verde come punto di aggregazione e spazio significativo anche a livello urbanistico.

A tal fine occorre dotare l'intera area posta tra via S Anna e la nuova tangenziale di più parchi urbani, anche superando in superficie complessiva i limiti minimi previsti per tale dotazione territoriale.

Nella progettazione dei percorsi pedonale e ciclabili questi dovranno essere inseriti in una complessiva rete di collegamento – da evidenziare anche con opportuna planimetria da presentare in sede di PUA - che unisca le diverse aree destinate a verde pubblico e che si colleghi con i principali punti di attrazione del pubblico quali scuole, uffici pubblici ed aree commerciali, distribuiti nel contesto urbanistico generale.

Infine si ritiene opportuno, vista la dimensione dell'intero comparto posto in adiacenza a via S. Anna, suggerire l'introduzione di una fermata del trasporto pubblico a servizio delle funzioni residenziali.

Si segnala che nei futuri Piani Urbanistici Attuativi andranno indicati:

- le caratteristiche degli impianti di captazione, filtro e accumulo delle acque meteoriche per consentirne eventuali impieghi per usi compatibili;
- le modalità di attuazione della normativa sulla sostenibilità energetica;
- la documentazione tecnica con i criteri per gli interventi manutenzione ordinaria e straordinaria delle vasche di laminazioni o come risagomatura dei fossi interpoderali, nonché la periodicità degli stessi tenendo presente che la dispersione in loco di acque meteoriche non dovrà in alcun caso determinare impaludamenti o ristagni di acque per tempi superiori agli eventi meteorici di origine, anche per evitare il proliferare di insetti nocivi..
- al fine di progettare percorsi pedonali in sede propria, con particolare attenzione alle persone con problemi di mobilità, si consiglia di curare la presenza di marciapiedi con pavimentazione liscia e continua e larghezza tale da consentire la fruizione anche da parte di persone su sedia a ruote, mentre il dislivello, tra il piano del marciapiede e zone carrabili ad esso adiacenti non deve comunque superare i 15 cm. Inoltre per favorire la piena fruibilità e autonomia degli utenti disabili in caso di rampe si consiglia di adottare un limite del 7% come massima pendenza ammissibile

Indicazioni Specifiche per le singole schede d'ambito

Vista la complessità del POC in esame, si intendono fornire ulteriori suggerimenti, specifici per la varie aree, anche in previsione della futura progettazione dei Piani Attuativi (PUA):

A) AREA AN 1/I

- I principali parcheggi pubblici (PU) risultano correntemente collocati: in particolare si giudica favorevole la posizione del parcheggio posto subito dopo l'accesso a via S. Anna; più problematici e pericolosi – soprattutto nelle fasi di manovra in uscita - risultano invece i parcheggi collocati a pettine (ortogonali) direttamente sulla carreggiata stradale: sono preferibili i parcheggi in linea indipendentemente dalla larghezza della carreggiata.
- Per le aree verdi la presenza del parco urbano DOT 4 nelle immediate vicinanze dell'area residenziale soddisfa la richiesta di un ampio spazio verde fruibile dai residenti. Si ricorda che lo spazio a verde deve essere polifunzionale e adeguato a tutte le fasce d'età con inserimento di dotazioni e attrezzature utili ai fruitori del parco (giochi per bambini, panchine, tavoli, cestini, ecc).
- Per i percorsi ciclopipedonali dovrà essere posta particolare attenzione nella progettazione dell'attraversamento stradale in prossimità del parco urbano sulla strada di collegamento tra via Delfini con la futura tangenziale.

B) AREA AN 2/I

- Anche in questa area risultano problematici – soprattutto nelle fasi di manovra in uscita - i parcheggi collocati a pettine (ortogonali) direttamente sulla carreggiata stradale: è preferibile che i parcheggi siano collocati in una o più aree riservate a parcheggio o se ciò non fosse possibile in linea .
- Per le aree verdi la mancata indicazione di un parco urbano di ampia superficie collocato nelle immediate vicinanze all'area residenziale impedisce l'uso di questa importante dotazione per le famiglie ivi residenti.
- Per i percorsi ciclopipedonali dovrà essere posta particolare attenzione nella progettazione degli attraversamenti stradali: in particolare per la rotatoria extracomparto tra via S. Anna e via Cavour occorrerà studiare con attenzione la presenza di attraversamenti autonomi segnalati e sopraelevati o con cambio di fondo stradale.

C) AREA AN 2/I

- Per quest'area valgono le medesime considerazioni espresse nel punto precedente.

D) AREA AN 2/IV

- I principali parcheggi risultano correntemente collocati: in particolare si giudica favorevole la posizione del piccolo parcheggio posto fuori dall'asse stradale prevista nella lottizzazione. Più problematici – soprattutto nelle fasi di manovra in uscita - risultano invece i parcheggi collocati a pertine direttamente sulla carreggiata stradale;
- Per le aree verdi la presenza del parco urbano ("giardino di quartiere") nelle immediate vicinanze dell'area residenziale soddisfa la richiesta di un spazio verde fruibile dai residenti.

E) AREA AN 2/V e F) AREA TANGENZIALE

- Per queste aree non vi sono aspetti igienico sanitari da segnalare ad eccezione quella relativa ai parcheggi disposti in modo ortogonale rispetto l'asse della carreggiata.

Esprese dall'ARPA (segue testo integrale)

Con riferimento alla vs. richiesta di parere, prot. 22143 del 28/03/12, acquisita agli atti ARPA con prot. 4546 del 27/03/12, inerente l'oggetto;

esaminata a cura dello scrivente Distretto Territoriale la documentazione trasmessa dal Comune di Cavezzo - U.P. Servizi per il Territorio Sportello con nota prot. 2228 del 20/03/12 (prot. ARPA n. 4377 del 23/03/12);

considerato che trattasi di modifiche da apportare agli strumenti della pianificazione urbanistica comunale, concernenti in particolare l'adozione del Piano Operativo Comunale P.O.C. 3 - Delibera C.C. n° 16 del 13/03/2012 - da realizzare nell'arco temporale di cinque anni a decorrere dalla data della sua approvazione;

dato atto che nella predisposizione del POC 3 si è reso necessario apportare anche una rettifica perimetrale non sostanziale alla scheda d'ambito AC.1 (località Disvetro), rispetto alla delimitazione già approvata dal PSC, derivante da una più attenta considerazione dell'assetto catastale della porzione di territorio interessata;

nel ritenere che, in linea generale, le disposizioni tecniche e normative, riportate nelle schede d'ambito e in quelle di ciascun comparto, siano sufficientemente approfondite in relazione alle tipologie di intervento di trasformazione del territorio proposte, in particolare per quanto attiene la disciplina degli interventi volti alla tutela ambientale;

per quanto di competenza della Scrivente Agenzia, si esprime un parere favorevole all'adozione del suddetto Piano Operativo Comunale, fermo restando le seguenti osservazioni di carattere ambientale.

Schede d'ambito AN 1/I – AN 2/I – AN 2/IV – AN 2/V

Dato atto che il POC riprende nelle schede d'ambito le prescrizioni particolari riportate negli articoli 35 e 36 delle NTA del PSC vigente, per quanto attiene la qualità acustica complessiva dei nuovi insediamenti si rilevano nell'articolato alcune inesattezze/carenze normative indispensabili per procedere alla redazione di uno "studio" che valutati/attesti la compatibilità acustica dell'area interessata da nuovi insediamenti a prevalente destinazione residenziale.

Si propone pertanto una diversa formulazione dell'ultimo capoverso delle prescrizioni particolari riportate negli articoli delle NTA, nelle specifiche schede d'ambito del POC e nella relazione illustrativa VALSAT, quale:

Il POC definisce per l'ambito (.....) le seguenti prescrizioni particolari da approfondire nella documentazione di "Clima acustico" da allegare al PUA, da redigersi nel rispetto dell'art. 8 comma 3 della L. 447/95 secondo le disposizioni tecniche contenute nella DGR 673/04, per attestare la

compatibilità acustica dell'area con raffronto ai limiti di zona (DPCM 14/11/97) definiti dalla vigente classificazione acustica comunale.

La progettazione nell'ambito del PUA dovrà tenere conto:

- arretramento degli edifici dalla sorgente di rumore veicolare, verificando eventuali immissioni sonore provenienti da aree industriali/artigianali e/o singoli insediamenti produttivi/commerciali limitrofi,
- distribuzione interna agli appartamenti che privilegi l'affaccio degli spazi destinati ad una prolungata permanenza dei residenti sul lato a minor disturbo acustico,
- realizzazione dell'involucro esterno dell'edificio in modo da rendere acusticamente confortevole la permanenza dei residenti e comunque in modo da garantire il rispetto delle disposizioni contenute nella specifica norma di riferimento (rif.to DPCM 05/12/97 – Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici – Allegato B/1 Famiglia 5 Requisiti Cogenti del RUE).

La messa in opera di barriere acustiche, che si rendessero eventualmente necessarie sulla base delle risultanze della valutazione di "Clima Acustico" di cui sopra, deve intendersi obbligatoria per garantire la sostenibilità degli interventi edificatori previsti e il rispetto dei limiti di zona definiti dalla vigente classificazione acustica comunale.

La previsione di tali opere nell'ambito dei PUA costituisce condizione per l'approvazione degli stessi PUA. La realizzazione di tali opere dovrà essere prevista attraverso la stipula della convenzione che regolamenta l'attuazione degli interventi, allegata al PUA, ripartendone gli oneri fra i proprietari delle aree interessate dall'intervento, in proporzione alla superficie utile individuata nel piano.

Intervento F – ricollocazione degli edifici interessati dalla realizzazione di un tratto della tangenziale di Cavezzo (Via Malaspina e Via Zappellazzi) - accordo con soggetti privati ai sensi dell'art. 18 della LR 20/2000 e s.m

Dato atto che l'area che ospiterà le traslazioni (foglio 20, mappale 21) è compresa nei primi 100 m dal nuovo tracciato, si evidenzia la necessità che l'avvio del processo urbanistico - edilizio (progetto unitario di intervento) sia subordinato ad una preventiva valutazione di compatibilità acustica, dove le stime previsionali dovranno tener conto della futura variazione dei flussi di traffico gravitanti sulla nuova infrastruttura. Qualora le stime previsionali evidenziassero particolari criticità la progettazione dovrà anche contenere le proposte/soluzioni da adottare in fase esecutiva per mitigare l'impatto dalla sorgente di rumore veicolare.

Distinti saluti.

**Il Responsabile della
Commissione NIP**
(Dr. Stefano Galavotti)