



SinaDoc: 38397/2022

Comune di Carpi

Settore S4 - Pianificazione e Sostenibilità Urbana
Edilizia Privata

Az. Usl di Modena

Dipartimento di Sanità Pubblica
Servizio Igiene Pubblica

Provincia di Modena

Servizio Pianificazione Territoriale Urbanistica e
Cartografia

OGGETTO: Comune di Carpi – **VARIANTE Specifica - Non Sostanziale - al P. P.I.P. "Ambito C6"**
Area posta tra le Vie Corbolani e Tre Ponti, Carpi (MO)
Proponente: **SOCIETA' CONTROCAMPO Srl**, sede legale viale Solferino 11, Parma
Parere Tecnico ambientale

Con riferimento alla richiesta di parere del Comune di Carpi - Settore S4 - Pianificazione e Sostenibilità Urbana Edilizia Privata - del 23/11/2022, acquisita agli atti della scrivente Agenzia con prot. 193628 del 24/11/2022, inerente l'oggetto;

valutati gli elaborati progettuali e la documentazione trasmessa a corredo della richiesta, **per quanto di competenza si esprimono le seguenti valutazioni nel merito degli aspetti ambientali.**

OGGETTO DELLA VARIANTE NON SOSTANZIALE DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO

Il Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata Ambito C6 è relativo allo sviluppo di un comparto "Oltre ferrovia" posto tra le vie Corbolani e Tre Ponti.

Con Delibera di Giunta Comunale n.151 del 10/08/2021 (convenzionata in data 13/08/2021) è stata approvata dall'Amministrazione Comunale la Variante Sostanziale n. 1 proposta dal soggetto attuatore SOCIETA' CONTROCAMPO srl, con sede legale a Parma in viale Solferino n.11.

La presente proposta di variante prevede la modifica non sostanziale dell'area nord del Comparto tramite la realizzazione di 12 edifici residenziali e di un edificio con destinazione d'uso a servizi (U 2/3), distribuiti su 6 differenti lotti privati, senza variazione della Superficie Complessiva massima realizzabile. La variante specifica, che riguarda le tipologie degli edifici residenziali e relative opere di urbanizzazione U1, non include le aree (U2) destinate a costituire l'area a Parco Pubblico Urbano (complessivi mq. 66.897 mq) cedute al Comune di Carpi dalla società Controcampo, così come l'area del lotto 8, sulla quale sarà realizzata la futura sede dell'Università. Ciò nonostante, all'interno del planivolumetrico della Variante NS è stato inserito anche il lotto 8 per permettere il confronto dei parametri di progetto con il Piano Particolareggiato approvato.

Il progetto, che conferma la delimitazione dei lotti residenziali e del lotto servizi, prevede l'articolazione del comparto in tre fasce trasversali est-ovest, cercando però al contempo di individuare diverse permeabilità longitudinali nord-sud e diagonali al fine di interconnettere l'area nord del Comparto da edificare con quella destinata a spazi pubblici e verde. Rispetto al piano approvato, la Variante propone di invertire la disposizione delle tipologie residenziali e, nello specifico, di posizionare nei **lotti 1, 2 e 3** una cortina di edifici plurifamiliari definiti "Tip. A - Fronte Parco". Tali corpi residenziali si svilupperanno ad arco e raggiungeranno un'altezza variabile di massimo 3-4 piani sul lato strada interna al Comparto, mentre, sul lato parco, l'architettura delle costruzioni permetterà di percepire max. 2-3 piani; di fatto si prevede di inserire il piano

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna
Distretto Area Nord, Carpi - Servizio territoriale di Modena - Area Prevenzione ambientale – Area Centro
via Cattani Sud 61 | 41012 Carpi (MO) | tel +39 059 669066 | fax +39 059 654494 | PEC_aoomo@cert.arpae.emr.it

Sede legale Arpae: Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | PEC_dirigen@cert.arpae.emr.it | www.arpae.it | P.IVA 04290860370

Copia analogica, ai sensi dell'articolo 23 del d.lgs. 82/2005, di documento informatico firmato digitalmente ai sensi delle vigenti disposizioni. Il documento informatico, da cui la copia è tratta, è stato predisposto ed è conservato presso il Comune di Carpi.

terra all'interno di un podio verde che abbraccia gli spazi dedicati alle autorimesse private e che verso il parco mitiga in maniera naturalistica la connessione delle residenze con il parco.

I rimanenti lotti saranno suddivisi in due lotti residenziali (**4 e 5**) che andranno ad ospitare edifici plurifamiliari, definiti "Tip. B - a Fogli", di altezza variabile, e comunque di massimo 3-4 piani fuori terra, che verranno disposti lungo l'anello della viabilità carrabile, e che si affacciano su un'ampia corte centrale privata attrezzata a verde (lotto Servizi) e con arredi dedicati alla convivialità, in modo da generare un "parco-giardino".

La progettazione, sui lotti a sud del comparto, resta invariata per quanto riguarda le tipologie residenziali, con una lieve diminuzione della superficie complessiva assegnata.

Si riportano di seguito due immagini di google maps che descrivono l'assetto planivolumetrico dell'area nord del comparto rispettivamente del Piano approvato nel 2021 e della Variante specifica non sostanziale 2022.



Il nuovo Centro Servizi, inserito in posizione baricentrica rispetto all'area Nord del Comparto C6, si differenzia rispetto al piano approvato in quanto si articola su un unico edificio, costituito dalla sovrapposizione di volumi. Resta fermo che il progetto, come richiesto dall'Amministrazione comunale, andrà ad integrarsi con altri scenari di previsione urbanistica, quali: il prolungamento del sottopasso della stazione per consentire l'attraversamento della barriera dei binari e dare una naturale prosecuzione all'asse viaria che collega Piazza Martiri con la stazione; il recupero dell'edificio Ex Consorzio Agrario, posto sul lato est del tracciato ferroviario, per destinarlo a sede universitaria (Università di MO-RE).

La mobilità carrabile viene mantenuta sui bordi del comparto (percorso ad anello) e sarà limitata nella parte centrale del Comparto, anche con la predisposizione di parcheggi pubblici sulle strade. I due accessi principali a doppio senso di circolazione sono disposti su via Tre Ponti, dove sarà realizzata una rotonda, e su Via Corbolani, unico percorso possibile per accedere ai lotti posti a sud. La strada Corbolani, oggi sterrata, dovrà essere allargata e riqualificata in tutto il tratto compreso tra via Tre Ponti fino al limite sud/est del comparto con l'intersezione Via Don Saltini e via Tre Ponti, infrastruttura quest'ultima su cui dovranno confluire i flussi veicolari da e per il comparto.

L'area del Comparto, che risulta esterna alla fascia di rispetto dell'infrastruttura ferroviaria MO-VR, è soggetta a fascia di rispetto stradale di 20 m su via Tre Ponti, classificata di tipo F1, strada urbana comunale,



e a fascia di rispetto stradale di 10 m su via Corbolani, classificata come tipo F2, strada extraurbana vicinale.

Con la Variante non sostanziale al PPIP C6 “Corbolani – Tre Ponti” sono state aggiornate le specifiche Norme Tecniche di Attuazione del Piano allo scopo di disciplinare la realizzazione delle opere di urbanizzazione e il rilascio dei titoli edilizi relativi agli edifici.

In particolare, si rileva che:

- Le opere di urbanizzazione previste dal Piano Particolareggiato, soggette a cessione, dovranno essere realizzate in un unico stralcio funzionale che dovrà essere concluso entro due anni dal rilascio del Permesso di costruire, con l'obbligo convenzionale di realizzare tutte le opere di urbanizzazione a servizio del lotto 8 (Università) comprensive dell'adeguamento di via Corbolani nel tratto fra Via Tre Ponti e la fine del Lotto 8 entro e non oltre la data del **30/04/2023, tempistica concordata a fronte della proroga richiesta da Controcampo in data 18.03.2022, rispetto al termine originariamente pattuito del 1 settembre 2022**; potranno invece essere attuate per stralci funzionali indipendenti, nell'arco di validità del piano stesso, solamente le opere di urbanizzazione dei comparti, funzionalmente autonomi, serviti da strade private non gravate dall'uso pubblico; ci si riferisce ai gruppi di lotti individuati nella TAV. 13 con gli identificativi: **Lotto 3 con strada privata di accesso da Via Tre Ponti; Lotto 10 con accesso da strada privata su Via Corbolani tratto est-ovest**. L'attuazione degli eventuali stralci funzionali, relativi alle opere di urbanizzazione delle strade private, avverrà tramite interventi edilizi diretti appartenenti alla categoria d'intervento della "nuova costruzione".
- Il rilascio dei permessi di costruire relativi ai singoli lotti, disciplinato dall'art. 16 della convenzione urbanistica in essere e richiamata dall'Atto Integrativo alla Convenzione, sono subordinati :
 - alla stipula dell'Atto Integrativo di Convenzione;
 - all'approvazione da parte dell'Amministrazione della Variante al Permesso di Costruire n. 1322/2021, rilasciato per l'esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria, che verrà richiesta dal Soggetto Attuatore e recante le varianti alle opere già autorizzate, che si intendono eseguire;

la presentazione della Segnalazione certificata di conformità edilizia ed agibilità (SCEA) potrà avvenire solo se funzionalmente ultimate le opere di urbanizzazione primaria a diretto servizio del nuovo insediamento. Detti stralci funzionali dovranno comunque mantenere inalterato il disegno complessivo del piano attuativo.

- Le costruzioni da realizzarsi nell'ambito del piano particolareggiato dovranno essere conformi alle norme ed ai requisiti prestazionali, di sicurezza d'uso, di rendimento energetico, di coibentazione acustica ed emissione acustica, nonché a quelli di risparmio idrico ed igienico sanitari previsti dalle normative di settore vigenti al momento della richiesta del titolo abilitativo.
- Per gli edifici ad uso servizi (lotti A1 e 8), dove potrebbero essere installate sorgenti sonore potenzialmente rumorose, quali UTA, gruppi frigo, attrezzature specifiche, ecc., sono prescritte le valutazioni di compatibilità acustica anche mediante la presentazione di idonea documentazione d'impatto acustico. In ogni caso è preferibile che dette installazioni siano effettuate in appositi locali tecnici. In detti lotti, se presenti attività di ristorazione o simili, dovrà essere attentamente valutata l'emissione di fumi e odori al fine di evitare disturbo sensoriale agli utenti e ai residenti.
- Tutti gli edifici dovranno dotarsi di sistemi di accumulo delle acque meteoriche provenienti dalle coperture per il loro riutilizzo a fini compatibili con le caratteristiche delle stesse ed in particolare dell'irrigazione delle aree verdi private.
- La realizzazione degli spazi di sosta all'aperto, deve essere attuata con materiali e tecniche che favoriscano il massimo drenaggio naturale delle acque meteoriche per le diverse tipologie d'area, così come previsto dalla TAV. 15 e TAV. 15.1 “PLANIMETRIA DELLE AREE PERMEABILI VC, VP e SE – calcolo permeabilità”.
- Gli edifici dovranno essere costruiti con tecniche e materiali adeguati ai più recenti criteri di sostenibilità (es. protocollo LEED e simili) e dal punto di vista del consumo energetico dovranno attenersi ai criteri oggi vigenti, di edifici a consumo quasi nullo (NZeb).



- La viabilità di quartiere dovrà essere pianificata secondo requisiti geometrici appropriati alla gerarchizzazione delle singole strade, come strade residenziali a traffico limitato (ZTL), o “Zone 30”, caratteristica che si estende a tutto il comparto e che viene enfatizzata dalla presenza della Piattaforma Unica/Boulevard, totalmente pavimentata e rialzata in corrispondenza dell’inizio/termine, dove, sulla corsia per il traffico veicolare, ridotta a 4 m, sarà previsto il limite di 10 km/h.
- In sede di progettazione esecutiva e/o di realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria sono consentite lievi modifiche ai tracciati della viabilità, dei parcheggi e delle reti tecnologiche del Piano Particolareggiato, qualora si renda necessario, a seguito di più approfondite verifiche sul posto o per motivi di opportunità tecnico-esecutiva, da concordare con l’Amministrazione Comunale o con le Aziende erogatrici dei pubblici servizi, senza che ciò comporti la necessità di variante allo strumento urbanistico approvato, a condizione che risulti comunque inalterato l’assetto urbanistico e viabilistico complessivo del Piano Particolareggiato e risultino comunque rispettati gli standard minimi richiesti per le quantità eventualmente modificate.

Schemi delle opere di urbanizzazione primaria da attuare

Relativamente alle reti fognarie, si prende atto che nelle tavole di progetto sono state previste reti separate per acque bianche e acque nere.

Le reti delle acque nere, suddivise in 2 diverse zone (una per l’area a Nord ed una per l’area a Sud) saranno convogliate al collettore fognario pubblico esistente posto a est del comparto ed incluso nelle aree da edificare; il progetto per tale collettore propone la deviazione nei tratti interni alle aree di comparto al fine di portarlo in una posizione di confine rispetto ai lotti stessi e non precluderne o limitarne significativamente lo sviluppo edilizio. **La proposta progettuale, risulta condivisa con l’Ente gestore AIMAG.**

Relativamente alla raccolta e all’allontanamento delle acque meteoriche, si prende atto che il progetto della rete fognaria sviluppa in parte i contenuti della relazione idraulica allegata al Piano già approvato, con gli aggiustamenti progettuali richiesti dall’Ente Gestore della rete fognaria e del Consorzio di Bonifica dell’Emilia centrale. **Nello specifico si individua lo “Scolo Cavata Orientale” come recapito finale delle acque bianche, previa laminazione, attraverso il fosso stradale lato sud di Via Tre Ponti.**

Per la laminazione, resta fermo il sovradimensionamento delle reti di raccolta e la realizzazione di un sistema di invasi a cielo aperto (limite est del comparto) destinati a compensare le portate residue e ad assicurare il completo deflusso (non oltre le 24/48 ore) in acque superficiali senza creare ristagni nell’area destinata a Parco. La rete sarebbe dunque costituita da: una dorsale che, attraverso un sistema di tubazioni interrato, raccoglie il fronte nord dell’intervento e che convoglia le acque verso il sistema di scarico e regolazione delle portate localizzato a est del comparto; una dorsale che raccoglie la parte sud dell’intervento e che convoglia le acque in posizione baricentrica all’area verde ove è localizzato il sistema di scarico e regolazione delle portate. Il sistema d’invaso sarà realizzato in un’area fuori dal comparto di proprietà del soggetto attuatore del Piano Particolareggiato. **Per tale aspetto, come definito negli incontri (tavolo tecnico del 03/06/2021 con AIMAG e Comune di Carpi), si è convenuta la cessione volontaria dell’area che ospiterà il manufatto di laminazione all’amministrazione comunale affinché l’invaso stesso si configuri come impianto e ne venga dunque regolamentata la gestione negli accordi ATERSIR fra Amministrazione e gestore delle reti fognarie.**

Tra le opere in progetto viene confermata la necessità di tombinare il tratto scoperto del Canale della Pila compreso tra i suoi due attraversamenti consecutivi di via Corbolani al fine di non determinare interferenze tra i suoi muri laterali, sporgenti dal terreno di circa 1 m, e la futura viabilità interna di comparto. **Il tombinamento è già stato effettuato proseguendo e raccordando i due tratti esistenti a monte ed a valle del tratto scoperto con un condotto scatolare delle medesime dimensioni realizzato in conglomerato cementizio armato in opera o prefabbricato (in questo caso con sistemi di giunzione in grado di garantirne la perfetta tenuta idraulica).**

La progettazione individua soluzioni per il riutilizzo compatibile delle acque meteoriche, così come specificatamente richiesto dal Comune di Carpi (nota del 19/03/2021). Le opere in progetto evidenziano anche la scelta di favorire la dispersione su suolo mediante: la riduzione delle superfici pavimentate o impermeabili; la riduzione delle aree oggetto di drenaggio e collettamento - ad esempio, per la gran parte



dei percorsi ciclopedonali il deflusso delle acque meteoriche sarà verso le aree verdi limitrofe senza essere dotati di specifici sistemi di raccolta; l'utilizzo per tutte le aree di sosta di masselli drenanti in pasta che favoriscono l'infiltrazione delle acque.

Per quanto sopra esposto, considerato che le variazioni prospettate non hanno significativi impatti sugli aspetti ambientali, per quanto di competenza si esprime parere favorevole all'adozione della predetta variante di Piano, richiamando di seguito alcune delle osservazioni/prescrizioni di carattere ambientale espresse dalla scrivente Agenzia nella fase di adozione della Variante Sostanziale di Piano, da tenere in considerazione nell'ambito della progettazione esecutiva.

Collettori fognari

Fermo restando che le scelte progettuali definitive dovranno conformarsi, oltre che alle specifiche condizioni riportate nelle Norme Tecniche di Attuazione del Piano, a quelle prescritte dal Gestore Servizio Idrico Integrato (AIMAG) e dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, si rammenta che la Ditta CONTROCAMPO dovrà presentare istanza di AUA (Autorizzazione Unica Ambientale) per quanto concerne lo scarico in acque superficiali della rete delle acque bianche e del sistema di laminazione individuato per il mantenimento dell'invarianza idraulica nei confronti del ricettore finale.

Sottosuolo e Acque sotterranee

In considerazione del fatto che il progetto prevede la realizzazione di parcheggi interrati per la residenza, viste le interferenze con l'acquifero superficiale con quota del livello dell'acqua mediamente a 1 / 2 m sotto il p.c., in considerazione anche della variabilità stagionale del livello di falda superficiale e della tipologia di terreno presente in sito, si ritiene necessario che nell'ambito della progettazione esecutiva delle OUP sia presentata una relazione dettagliata sulla gestione e lo scarico delle acque di aggotamento, tenendo presente che per tali acque dovrà essere richiesta l'autorizzazione allo scarico nell'ambito dell'istanza di AUA. Per tale aspetto, resta fermo che il soggetto attuatore del piano debba valutare la fattibilità progettuale di soluzioni alternative che consentano di non sovraccaricare la rete scolante dell'apporto delle acque meteoriche.

Terre e rocce da scavo / materiali di riporto

Per quanto concerne le terre da scavo, derivanti dalla realizzazione dei servizi a rete e delle fondazioni dei fabbricati, i relativi progetti esecutivi dovranno contenere specifiche informazioni circa i quantitativi asportati e riutilizzati, sia nel sito di produzione, sia in un sito di destinazione diverso da quello di produzione; in entrambi i casi, si rammenta che il riutilizzo delle terre da scavo deve essere effettuato secondo quanto previsto dal DPR 13 giugno 2017, n. 120.

I materiali di riporto, derivanti da operazioni di recupero, da utilizzare eventualmente in sito, dovranno rispettare le caratteristiche prestazionali previste all'allegato C della Circolare del Ministero dell'Ambiente n. UL/2005/5205 del 15/07/2005.

Impatto acustico

Per assicurare un adeguato clima acustico nell'ambiente esterno compatibile con la residenza, restano comunque necessari, oltre alla rispondenza dei flussi veicolari prospettati, la riduzione della velocità veicolare per la Via Corbolani e per le strade di accesso ai fabbricati (zone 30) e il rifacimento della pavimentazione di Via Tre Ponti con asfalto fonoassorbente.

Per assicurare il conseguimento degli adeguati standard di comfort acustico all'interno dei locali ad uso abitativo, nella realizzazione dei nuovi fabbricati dovranno comunque essere rispettati anche i requisiti tecnico costruttivi ed i livelli di prestazione richiesti dalle specifiche norme di riferimento (DPCM 05.12.1997), da attestare/asseverare sia in fase progettuale che a lavori ultimati. È necessario, inoltre, sottolineare che l'approccio di maggior tutela si ritiene fortemente legato agli usi di progetto e, in relazione al posizionamento delle specifiche sorgenti sonore impattanti, ad una adeguata distribuzione dei locali residenziali all'interno degli edifici.

Inoltre, pur in assenza di specifica normativa di riferimento che regolamenti a carattere nazionale i valori limite delle vibrazioni negli ambienti di vita, appare opportuno che in fase esecutiva vengano adottate soluzioni tecniche migliorative del comportamento vibrazionale degli edifici di nuova realizzazione, al fine di



evitare, quanto più possibile (utilizzando come riferimento le norme tecniche UNI 9614 – UNI 9916), il trasferimento delle vibrazioni provocate dai transiti dei treni passeggeri e merci alle fondazioni dei fabbricati.

L'insediamento nei fabbricati ad uso servizio di attività che prevedono l'installazione di sorgenti sonore potenzialmente rumorose (UTA, gruppi frigo, attrezzature, ecc..) è subordinato a preventive valutazioni di compatibilità acustica, dove necessario anche mediante la presentazione di idonea documentazione d'impatto acustico.

Restando a disposizione per eventuali ed ulteriori chiarimenti, si porgono distinti saluti

Il Tecnico

Il Responsabile del Servizio Territoriale

Lettera firmata elettronicamente secondo le norme vigenti.

da sottoscrivere in caso di stampa La presente copia, composta di n. fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Documento assunto agli atti con protocollo n. del

Data Firma