Sezione Provinciale di Modena
Viale Fontanelli, 23 – 41121 Modena - Tel. 059 433611 - Fax 059 433658
e-mail: urpmo@arpa.emr.it pec: aoomo@cert.arpa.emr.it

Servizio Sistemi Ambientali Area Monitoraggio e Valutazione Aria Rumore e NIR
Viale Fontanelli, 23 – 41121 Modena - Tel. 059 433611 - Fax 059 433619

Riscontro Protocollo n. PGMO/2011/8018
Fascicolo: 2011/XXVI 1/608
Pratica SP n. 2603/2011

Spett. Comune di Castelfranco Emilia
Settore Pianificazione
Economico-Territoriale
Servizio Urbanistica
Piazza A. Moro, 1
41013 Castelfranco Emilia
c.a. Ing. Carlo Mario Piacquadio

OGGETTO: Classificazione Acustica del Comune di Castelfranco Emilia.
Rif. Vs. richiesta del 31/05/2011 prot. n. 18910

Con la presente trasmettiamo il parere relativo alla classificazione acustica del territorio comunale di Castelfranco Emilia, come da vostra richiesta.

Premessa

Nella presente relazione sono stati valutati i documenti inviati dal comune di Castelfranco Emilia in data 31/05/2011 (prot. n. 18910) e pervenuti alla scrivente Agenzia in data 01/06/2011 (prot. n. 8018) in merito alla adozione della seconda variante al piano operativo comunale (POC) ai sensi dell'art. 34 della L.R. n. 20/00 e contestuale adozione di variante alla zonizzazione acustica.

In particolare il presente parere è riferito alla proposta di variante alla classificazione acustica, che tiene conto anche della prima variante al POC approvata con deliberazione di C.C. n. 216 del 15/10/2010.

Innanzitutto, bisogna specificare che la classificazione acustica attualmente approvata (con deliberazione del C.C. n. 30 del 05/03/2007), è stata redatta attribuendo le classi II, III e IV per lo stato di fatto non attraverso i calcoli, così come descritto all'art. 2.2.2 della D.G.R. n. 2059/01, ma con attribuzione diretta.

Si osserva, inoltre, che la proposta di variante attualmente in esame non fissa '*dei valori percentuali minimi e massimi per le diverse destinazioni di uso ammesse che permettano di definirne la classificazione acustica potenziale e di valutarne la compatibilità acustica con il contesto urbano*', come previsto dall'art. 3.2.2. al punto 1 per gli ambiti di progetto, ma si avvale invece della procedura individuata al punto 2 del medesimo articolo, per cui la classificazione acustica delle

Agenzia Regionale per la Prevenzione e l'Ambiente dell'Emilia Romagna
Sede legale: Via Po, 5 40139 Bologna Tel. 051 6223811 Fax: 051 543255 P.iva e C.F. 04290860370

trasformazioni urbanistiche potenziali dovrà stabilire la compresenza di funzioni in ciascun ambito secondo '*la apposizione di vincoli prestazionali entro cui collocarsi, in tal modo la compresenza di diverse funzioni viene correlata ad un obiettivo prestazionale di sostenibilità definendo di fatto un campo di flessibilità entro cui procedere in fase di attuazione operativa*'. Ovvero l'articolazione e la compresenza di determinate funzioni all'interno di uno specifico ambito dovrà essere tale in fase attuativa da rispettare i limiti della classe III, oppure IV, ecc., assegnata in fase di progetto.

Inoltre, si ricorda che la zonizzazione acustica non era stata aggiornata in fase di redazione del PSC (vedi ns. parere del 05/03/2009).

L'analisi dei documenti elaborati evidenzia che diversi ambiti sono composti non da una unica UTO, ma da sottoaree a cui sono assegnate classi acustiche diverse, a seconda degli usi e attività che sono previste nelle aree stesse. Si ribadisce l'importanza di assegnare la classe acustica sulla base del reale uso del territorio, cercando allo stesso tempo di non parcellizzare troppo il territorio, con il rischio di creare potenziali future criticità per il rispetto dei limiti stessi.

Si osserva che diverse espansioni residenziali (ad esempio gli ambiti 29, 8.2, 51.3, 51.6, 54, parzialmente 104, 107) si trovano in prossimità di arterie stradali ad elevato flusso di traffico (soprattutto Via Emilia e Tangenziale di Castelfranco, ma anche arterie minori seppur con traffico non trascurabile come via Commenda, via per Panzano, via per Recovato, via Piumazzo) e della linea ferroviaria storica e ad alta velocità (AV), nonché strade di futura realizzazione che potrebbero diventare importanti assi di collegamento tra quartieri residenziali e tangenziale (ed esempio il collegamento tra via Loda e via Castiglione, tra via Muzza Corona e zona industriale est). Tali realizzazioni presentano delle criticità dal punto di vista acustico, in quanto è noto che il rumore dovuto alle infrastrutture di trasporto, in particolare il rumore stradale, è la fonte principale di disturbo acustico percepito dalla popolazione. Dalla stessa declaratoria delle classi acustiche presente nel D.P.C.M. 14/11/1997, la classe IV non appare adatta alla funzione residenziale di progetto; ciò è stato recepito anche dal P.T.C.P. nell'indicazione, all'art. 78, di prevedere nuove realizzazioni residenziali in vicinanza di strade purchè vengano rispettati almeno i limiti della classe III (60 dBA di giorno e 50 dBA di notte). Perciò, pur non essendo espressamente negato dalla normativa vigente in materia di inquinamento acustico ambientale, appare tuttavia evidente che la realizzazione di edificazioni a destinazione residenziale all'interno delle fasce di 50 metri da via Emilia, Tangenziale e linee ferroviarie, assegnate alla classe acustica IV, non può in generale garantire un adeguato confort acustico per le nuove aree residenziali. Al di fuori di tale fascia, ma comunque in prossimità della stessa, sarà necessaria un'attenta valutazione del clima acustico presente, al fine di valutare il rispetto dei limiti almeno della classe III, se non della classe II (55 dBA di giorno, 45 dBA di notte) ove assegnata. In questo ultimo caso, il rispetto dei limiti di cui sopra può essere ottenuto, ma solo in ultima istanza, con barriere acustiche verticali, mentre sono preferibili mitigazioni quali dune in terra.

Inoltre, è necessario rilevare che dalla consultazione e dal confronto della documentazione fornita per la variante alla zonizzazione acustica e della relazione di clima e impatto acustico della variante al POC adottato con deliberazione di C.C. n. 216 del 15/10/2010, nonchè della seconda

variante al POC attualmente in esame, si evincono diverse discrepanze tra lo stato di fatto e di progetto riportato nelle carte della attuale proposta di variante alla zonizzazione, e i rispettivi stato di fatto e di progetto indicati nelle relazioni di clima/impatto acustico dei POC. Ad esempio l'ambito 17.2, proposto nel POC adottato nel 2010, risultava confinante con un'area di II classe di progetto e una di I classe di progetto, mentre nella proposta di variante alla zonizzazione tali aree sono diventate stato di fatto, nonostante lo scopo della variante alla classificazione acustica sia appunto quello, come dichiarato, di valutare ed approvare le modifiche proposte in fase di POC.

Infine si rileva che la Relazione descrittiva della variante alla zonizzazione non considera alcuna modifica per la frazione di Manzolino, mentre al contrario risultano diversi ambiti in progetto sia nel POC valutato nel 2010, che in quello in esame, così come riportato anche nella cartografia fornita. Le trasformazioni relative a Manzolino vengono comunque esaminate nel presente parere, sulla base della documentazione presentata per le varianti al POC.

Analisi degli ambiti

Di seguito, si vogliono evidenziare alcuni aspetti ed osservazioni riguardanti specifici ambiti proposti dai POC.

CAPOLUOGO CASTELFRANCO EMILIA

1. **Ambito 29 –** L'area in progetto di classe II verrebbe a trovarsi confinante con la fascia di 50 metri di classe IV della Via Emilia: dovrà, perciò, essere posta particolare attenzione alla progettazione delle residenze, sia come distanza da tenere dalla Via Emilia stessa, sia come eventuali mitigazioni acustiche da inserire a protezione delle abitazioni rispetto al rumore stradale, sicuramente intenso su questa importante arteria stradale, al fine di rispettare i limiti della classe II di progetto (55 dBA di giorno e 45 dBA di notte). Dalle misure effettuate, si evince che alla distanza di 25 m dalla via Emilia, risulta non rispettato il limite notturno della classe III (53,5 dBA a fronte di un limite di 50 dBA); per rispettare perciò quello di classe II (45 dBA), potrebbe essere necessario allontanarsi di più di tre volte questa distanza. Si nota che la parte a sud-ovest dell'ambito andrebbe a toccare la Via Emilia stessa, includendo una porzione della fascia di IV classe: a tal proposito si intende ricordare che tale classe è fortemente sconsigliata per la funzione residenziale. Inoltre, si osserva che la parte più ad ovest dell'ambito in esame (di classe I di progetto) risulterebbe confinante con un'area di progetto di classe V (i35c), di cui però non viene data descrizione nella relazione alla variante di classificazione. È necessario, perciò, valutare l'opportunità di rendere confinanti una I e V classe di progetto, definendo nello specifico quali attività (se di tipo commerciale, industriale o altro) andranno ad insediarsi in quest'ultima.

2. **Ambito 8.2 –** L'ambito residenziale di III classe in progetto si trova coinvolto sia dal rumore ferroviario della linea storica, che dal rumore stradale di via Commenda: sicuramente sarà necessaria un'attenta valutazione del clima acustico dell'area al fine di valutare la distanza a cui costruire le abitazioni e le eventuali mitigazioni acustiche per rispettare i limiti della classe III di progetto (60 dBA di giorno; 50 dBA di notte).
3. **Ambito 9** - L'ambito residenziale di III classe in progetto si trova coinvolto sia dal rumore ferroviario della linea storica, che dal rumore stradale di via Commenda e via Larga: sicuramente sarà necessaria un'attenta valutazione del clima acustico dell'area al fine di valutare la distanza a cui costruire le abitazioni e le eventuali mitigazioni acustiche per rispettare i limiti della classe III di progetto (60 dBA di giorno; 50 dBA di notte), poiché dalla misura eseguita in fase di POC risulta attualmente non rispettato il limite notturno.
4. **Ambiti 51.3, 51.6 e 17.2 –** Nella relazione illustrativa della variante alla zonizzazione questi tre ambiti sono trattati insieme, ma presentano caratteristiche diverse: l'ambito 51.3 vedrà la realizzazione del nuovo centro parrocchiale, di un centro sportivo, nella parte a ovest, e di edifici a destinazione prevalentemente residenziale nella parte ad est. L'area appena citata è assegnata alla classe II di progetto a sud, mentre a nord si trova coinvolta dalla fascia dei 50 m di classe III della nuova strada in progetto tra via Loda e via Castiglione, che si stima richiamerà un traffico non trascurabile dalla zona residenziale esistente da/verso la tangenziale. La parte ad est dell'ambito viene giustamente assegnata alla classe III di progetto, in quanto vedrà la realizzazione di strutture adibite ad attività sportive e sociali. Inoltre occorre segnalare che l'ambito si trova non lontano dalla tangenziale, a partire dai 100 m di distanza, per cui si dovrà prestare una particolare attenzione alla progettazione di edifici a destinazione residenziale.

   L'ambito 17.2 è definito a destinazione residenziale, quindi assegnato alla classe II come espansione della UTO 122, ma in realtà si trova quasi totalmente contenuto nella fascia di 50 m di classe III della nuova strada di cui sopra.

   L'ambito 51.6 si trova, invece, a ridosso di via Loda (asse viario ad intenso traffico) e non lontano dalla tangenziale (a partire da 120 m di distanza), nonché adiacente alla nuova strada sopra citata; sarà necessario perciò porre particolare attenzione alla progettazione degli edifici ad uso residenziale, nonché della nuova scuola materna e asilo nido previsti all'interno dell'ambito, dimostrando, con valutazioni che tengano conto del futuro traffico transitante nelle strade in vicinanza e/o adiacenti, che saranno rispettati i limiti di I e III classe assegnati a tali aree, eventualmente definendo delle distanze minime di rispetto a cui realizzare gli edifici sensibili e residenziali e valutando l'opportunità di inserire eventuali mitigazioni acustiche. A tal fine dovrà essere predisposto un apposito studio di impatto acustico per la strada di nuova realizzazione tra via Loda e via Castiglione.

5. **Ambiti 17.3, 51.8 e 51.2** – I tre ambiti si trovano in aree prossime allo svincolo della tangenziale tra via Viazza e via Castiglione. L'ambito 51.8 è destinato prevalentemente a funzione residenziale, perciò si ritiene che la parte centrale dell'ambito destinata appunto alla residenza dovrebbe più correttamente essere assegnata alla classe II, sulla base del reale uso del territorio che si intende fare. La verifica per la classe acustica più idonea potrebbe in questo caso essere effettuata con il calcolo ai sensi dell'art. 2.2.2 della D.G.R. 2059/01.

   Per quanto riguarda l'ambito 51.2, destinato ad attività commerciali, si concorda con l'assegnazione della IV. Si ribadiscono comunque le raccomandazioni già espresse sia nella premessa, che a commento dei precedenti ambiti residenziali, che si trovano in prossimità di assi viari che portano, o si prevede porteranno, flussi di traffico significativo, soprattutto in previsione della realizzazione della viabilità in progetto (tra via Castiglione e via Loda) e di attività commerciali (ambito 51.2) e di un nuovo centro ricreativo polivalente (ambito 51.8). Si fa notare che la fascia di 50 m di via Castiglione, che passerebbe dall'attuale II classe alla III classe, per via di aumentati volumi di traffico per i motivi sopra citati, è rappresentata come stato di fatto, mentre avrebbe dovuto essere di progetto. Così come l'ambito 17.3 è rappresentato con campitura piena come stato di fatto di classe III, nonostante il parere della scrivente Agenzia, prot. n. PGMO/2010/10733 del 30/07/2010: si ribadisce la necessità di assegnare la classe acustica sulla base del reale uso del territorio, al fine di poter evidenziare possibili criticità future.

6. **Ambito 24.2 e Ambito 42**– L'area residenziale in progetto (Ambito 24.2) risulta critica dal punto di vista del clima acustico, a causa della adiacenza con la fascia di 50 m di IV classe di via Loda a Ovest, e l'influenza della tangenziale a circa 150 m a Nord. Le simulazioni relative al clima acustico fornite per l'ambito residenziale 24.2 evidenziano il superamento del limite notturno di classe III (50 dBA) sulla facciata delle abitazioni del primo fronte abitato previsto in adiacenza alle strade. Si ribadiscono le raccomandazioni precedentemente espresse per le aree a destinazione residenziale in prossimità di assi viari con flussi di traffico intensi, tenuto conto inoltre che il vicino ambito 42 prevede la realizzazione di una rotonda con via Loda e impianti tecnologici al servizio di nuove funzioni commerciali e/o terziarie.

7. **Ambito 54** – L'ambito in questione, a destinazione prevalentemente residenziale, assegnato nella variante alla zonizzazione alla II classe di progetto, risulta particolarmente critico per la vicinanza con la tangenziale dell'abitato di Castelfranco Emilia, nonché con via Muzza Corona, seppur di minor impatto acustico. Il monitoraggio effettuato dalla scrivente Agenzia nel 2008 presso un'abitazione di Via Muzza Corona, a circa 20 m di distanza dalla tangenziale, ha evidenziato livelli superiori ai limiti della classe III, nel periodo notturno vi è il superamento del limite di classe IV; ne risulterebbe che per rispettare il limite notturno della classe III, così come raccomandato dall'art. 78

del P.T.C.P., potrebbe essere necessario allontanarsi dalla tangenziale ad una distanza tale da consentire l'edificazione di residenze in una porzione molto limitata dell'ambito stesso. Dovrà perciò essere approfondito questo aspetto, valutando l'opportunità di inserire mitigazioni acustiche e la relativa efficacia.

8. **Ambito 55** – Questo ambito sembrerebbe meno critico per la destinazione residenziale rispetto a quelli precedentemente analizzati; occorrerà comunque porre attenzione alla nuova viabilità in progetto di collegamento tra la via Muzza Corona e la zona industriale a Est, che attraverserà l'ambito, sull'impatto acustico del quale dovrà essere prodotto il relativo studio di dettaglio.

PIUMAZZO

9. **Ambito 73 e 61.3** – L'ambito 61.3 a destinazione prevalentemente residenziale non risulta critico per il rispetto dei limiti della classe acustica assegnata, soprattutto in considerazione del fatto che le trasformazioni previste nell'ambito 73 prevedono la demolizione del locale da ballo Kiwi. Nell'ambito 73 è però prevista la realizzazione di un complesso commerciale e direzionale, con struttura alimentare medio-piccola, di cui dovrà essere prodotta la relativa valutazione di impatto acustico rispetto alla vicina zona residenziale di futura realizzazione, oltre che rispetto alle residenze attualmente presenti, al fine di considerare eventuali mitigazioni acustiche necessarie al rispetto dei limiti di classe II. Inoltre occorre rilevare la non corrispondenza tra il perimetro degli ambiti in questione e l'area indicata come stato di progetto nella variante di zonizzazione acustica.

10. **Ambiti 74, 61.14 e 61.15** – La classe II di progetto appare adatta a queste aree di espansione residenziale. Lo studio di clima acustico del POC valutato nel 2010 pone però l'attenzione sulla presenza di via Piumazzo, che risulta caratterizzata da intenso traffico di automobili, mezzi commerciali e agricoli: è stata eseguita una misura di rumore di durata un'ora alla distanza di 20 metri da via Piumazzo, che evidenzia un valore di poco inferiore al limite della classe III (60 dBA); tale misura è stata eseguita nel primo pomeriggio, perciò potrebbe non essere rappresentativa dell'intero periodo diurno, considerando che non è stato monitorato il livello acustico nelle ore di punta. La misura riportata nello studio di clima acustico nella variante di POC del 2011, relativo all'ambito 74, evidenzia livelli acustici superiori ai limiti della classe III a 10 m da via Piumazzo, tali che il raggiungimento del rispetto dei limiti di II classe notturni difficilmente si potrà ottenere alla distanza di 20 m indicata nello studio. Per tali motivi si dovrà approfondire questo aspetto, considerando come ultima soluzione l'inserimento di opere mitigatorie, preferendo dune di terra a barriere acustiche verticali. Occorre, infine, rilevare la non corrispondenza tra il perimetro degli ambiti in questione e l'area indicata come stato di progetto nella variante di zonizzazione acustica.

11. **Ambito 61.17 –** A parte il fatto che anche in questo caso occorre rilevare la non corrispondenza tra il perimetro degli ambiti in questione e l'area indicata come stato di progetto nella variante di zonizzazione acustica, non si evidenziano particolari criticità: al confine dell'area produttivo-artigianale di classe IV confinante con l'ambito in questione è stata eseguita nel 2008 una misura di rumore di 24 ore, che ha dato come risultato un livello diurno ampiamente al di sotto del limite diurno di II classe (55 dBA), ma un livello acustico notturno pari al limite notturno della II classe (45 dBA). Le simulazioni relative al clima acustico fornite per l'ambito residenziale 61.17 evidenziano il superamento del limite notturno di classe III (50 dBA) sulla facciata di alcune abitazioni del primo fronte abitato previsto in adiacenza alla strada Piumazzo. Si consiglia di ripetere il monitoraggio di 24 ore per verificare la situazione attuale, al fine di progettare opportunamente le residenze previste e le eventuali mitigazioni acustiche necessarie.
12. **Ambito 61.11 –** Non si evidenziano particolari criticità per il rispetto dei limiti di classe II di progetto, verificato con misure di 24 ore effettuate nell'area interessata.
13. **Ambiti 61.4, 61.9 e 64 –** Dalla misura eseguita, i cui risultati sono riportati nella valutazione di clima acustico della variante al POC, non risultano criticità per il rispetto dei limiti di classe II per le aree 61.4 e 61.9 in esame, assegnate alla classe II di progetto per la realizzazione di edifici a destinazione prevalentemente residenziale. L'ambito 64 si trova più vicino all'autostrada, ma in tale area è prevista la realizzazione di interventi pubblici, quali vasca di laminazione del Finaletto deviato, eventuale ampliamento del cimitero e realizzazione di un parcheggio a servizio del cimitero, oltre che la realizzazione di nuove edificazioni residenziali. Dalle misure effettuate tali destinazioni risultano compatibili con i limiti di classe III assegnata, tenendo una distanza minima di 20 m da via Piumazzo.
14. **Ambiti 61.7, 61.8 e 61.16** - Dalla misura eseguita non risultano criticità per il rispetto dei limiti di classe II per gli ambiti in esame.
15. **Variante al tracciato di via Muzza Corona in località California –** La variante non è visibile nella cartografia fornita e non è presente alcuno studio di impatto acustico della modifica alla viabilità all'interno delle relazioni sulle due varianti di POC in esame: in ogni caso, essendo la fascia di 50 m di via Muzza Corona assegnata alla classe III, e attraversando tale asse viario aree agricole assegnate alla classe III o passando adiacente ad aree industriali di classe V, non dovrebbero esserci problemi per il rispetto dei limiti della classi assegnate alle aree oggetto di intervento.
16. **Ambito 68.2 –** L'ambito in oggetto presenta alcuni aspetti critici rispetto alla realizzazione di edifici residenziali: infatti si trova all'incrocio tra due strade di cui una, via Piumazzo, risulta ad intenso traffico; inoltre è adiacente ad un'area industriale dove è attiva una cella frigorifera: la valutazione di clima acustico della variante al POC riporta il risultato di una misura acustica effettuata vicino all'incrocio e alla zona industriale, che evidenzia

un livello acustico di poco inferiore al limite diurno della classe III (60 dBA), rilevato durante 60 minuti nel primo pomeriggio di un giorno invernale. A causa del probabile non rispetto del limite differenziale notturno, si raccomanda la progettazione di opportune barriere acustiche dalla parte della cella frigorifera.

17. **Ambito 70 –** L'ambito 70, a destinazione prevalentemente produttiva, è opportunamente assegnato alla classe V di progetto. La valutazione di impatto acustico di massima evidenzia la necessità di non realizzare aperture con finestre e portoni su determinate facciate dei capannoni in progetto e di evitare lavorazioni e movimentazioni di materiale all'esterno degli stessi in alcune aree rivolte verso le abitazioni presenti. Sarà, comunque, necessario presentare un studio di impatto acustico di dettaglio rispetto alle specifiche attività produttive di cui è previsto l'insediamento, ai sensi della L.R. n. 15/2001 e D.G.R. n. 673/2004.

MANZOLINO

18. **Ambito 81.2 –** La dismissione dell'attività produttiva e relativo deposito di carta da macero rappresenta un miglioramento per il clima acustico dell'area, perciò, anche se la misura eseguita è breve, si ritiene che questa trasformazione acustica non presenti criticità per il rispetto dei limiti acustici di II classe.
19. **Ambito 81.4 –** L'assegnazione alla classe II, anziché la precedente classe V, avvenuta all'interno del PSC, relativamente all'area adiacente all'ambito in esame, dove è presente un capannone al momento inutilizzato, presuppone che non si abbia intenzione di ripristinare un'attività produttiva all'interno della stessa. In questo caso, anche se la misura eseguita è breve, si ritiene che questa trasformazione acustica non presenti criticità per il rispetto dei limiti acustici di II classe.
20. **Ambito 81.5 –** Le misure effettuate mostrano che il rispetto del limite diurno di classe II si può ottenere a distanze superiori a 20 m dalla strada via Manzolino Est, estendendo la riduzione del limite di velocità a questo tratto di strada. Poiché la sorgente ferrovia dà un contributo non trascurabile al livello acustico presente, seppur la ferrovia si trovi a 700 m, risulta più problematico il rispetto del limite notturno di classe II: infatti, vista la lontananza della sorgente ferrovia, tale contributo non è facilmente schermabile.
21. **Ambito 81.6 –** La delocalizzazione dell'attività produttiva produrrà certamente un miglioramento del clima acustico dell'area. Per determinare la futura classe (II o III) bisognerebbe sapere quale percentuale dell'ambito sarà destinato a residenze e quale percentuale a funzioni commerciali e terziarie.
22. **Ambito 84 –** L'ambito non presenta particolari criticità per il rispetto dei limiti di classe II assegnata per la destinazione prevalentemente residenziale, valutando opportunamente la distanza da tenere da via Nazario Sauro, che dalla misura eseguita non potrà essere inferiore a 15 metri.

23. **Ambito 89 –** La destinazione d'uso prevalentemente residenziale per questo ambito giustifica l'assegnazione alla classe II. È, però, opportuno sottolineare che non è stato considerato il contributo del rumore ferroviario al clima acustico nella parte a sud dell'ambito, che, come evidenzia la misura effettuata nell'ambito 81.5, potrebbe determinare un aumento non trascurabile del livello acustico complessivo in tale area, nonostante la distanza della sorgente ferrovia.

CAVAZZONA

24. **Ambiti 100.2 e 107 –** Gli ambiti in oggetto evidenziano aspetti critici rispetto alla realizzazione di edifici residenziali e dell'area scolastica: infatti si trovano a ridosso della via Emilia che, come è noto, presenta un traffico molto intenso; inoltre l'ambito 107 è adiacente ad un'area industriale, dove non risulta specificato quali attività siano presenti: la valutazione di clima acustico della variante al POC riporta il risultato di una misura acustica effettuata al margine della fascia di 50 m di classe IV assegnata alla via Emilia, che evidenzia un livello acustico elevato, con il rispetto del limite diurno di 65 dBA e un valore sul periodo notturno pari al limite di 55 dBA. Un'altra misura eseguita nella parte più centrale dell'ambito evidenzia il rispetto del limite diurno di classe III, ma non di classe II, ma un livello notturno pari al limite di classe III, e perciò superiore al limite di classe II. Si rileva, perciò, che nell'adiacente area di classe II di progetto non sarebbero rispettati i limiti diurno e notturno di tale classe, tipica delle aree residenziali (55 dBA di giorno, 45 dBA di notte), e della classe I prevista per l'area scolastica in progetto. Manca, inoltre, la valutazione del rispetto del limite differenziale riguardo le attività industriali presenti nell'adiacente area di classe V. Si raccomanda, perciò, di eseguire un'ulteriore indagine acustica approfondita, al fine di valutare la distanza dalla via Emilia a cui sono rispettati i limiti di classe I e II ed eventuali mitigazioni acustiche da inserire.
25. **Ambito 104 –** La destinazione d'uso prevalentemente residenziale per questo ambito giustifica l'assegnazione alla classe II. Dalla relazione descrittiva del POC si evince, però, l'intenzione di realizzare un'area commerciale nella parte dell'ambito verso la via Emilia: sarebbe quindi più opportuno assegnare tale porzione alla classe III, che da declaratoria delle classi risulta idonea all'uso descritto. Per quanto riguarda la parte dell'ambito verso la linea ferroviaria Mi-Bo, destinata invece alla funzione residenziale, si rileva attualmente la presenza di una barriera che però non è abbastanza lunga per proteggere l'area in questione. Si concorda con l'estensore dello studio nel dire che sarà necessario prolungare tale barriera verso ovest, la cui progettazione dovrà essere opportunamente valutata con un apposito studio acustico.
26. **Ambiti 101.2 e 101.3 –** Gli ambiti in oggetto presentano aspetti di criticità rispetto alla realizzazione di edifici residenziali: essi si trovano a ridosso della via Emilia che, come è noto, presenta un traffico molto intenso; inoltre l'ambito 101.2 è adiacente ad un'area

industriale, con attività rumore attive. La valutazione di clima acustico della variante al POC riporta il risultato di una misura acustica effettuata a circa 150 m dalla via Emilia, che evidenzia livelli acustici di poco inferiori al limite diurno di classe III (60 dBA) e il superamento del limite notturno della classe III (50 dBA). Inoltre, è stata eseguita un'altra indagine più approfondita che ha evidenziato anche il superamento del limite differenziale diurno. Perciò è prevista un barriera acustica nella parte nord dell'ambito, di lunghezza 50 m e altezza 3 m. Considerando anche quanto raccomandato dall'art. 78 del P.T.C.P., si ritiene comunque critica l'area a destinazione residenziale dell'ambito 101.2. Si consiglia perciò di valutare l'efficacia di ulteriori mitigazioni acustiche nei confronti della via Emilia, al fine di ottenere il rispetto dei limiti di classe III.

27. **Ambito 106** – Nell'ambito in esame è prevista la realizzazione di una struttura alberghiera: tale uso risulta compatibile con la classe IV di progetto.

ALTRI CENTRI FRAZIONALI

28. **Ambito 120.2** - L'ambito in oggetto presenta alcune criticità per quanto riguarda il clima acustico rispetto alla realizzazione di edifici residenziali: infatti si trova adiacente alla strada provinciale per Recovato, che risulta ad intenso traffico; inoltre, è adiacente ad un'attività di allevamento, che sembrerebbe non apportare un contributo significativo al rumore dell'area di futura edificazione. La valutazione di clima acustico della variante al POC riporta il risultato di una misura acustica effettuata a circa 50 m dalla Via per Recovato, che evidenzia livelli acustici un po' superiori ai limiti diurno e notturno della classe II: perciò al di fuori della fascia di 50 m dalla strada provinciale, l'ambito in esame potrebbe essere idoneo alla destinazione residenziale, con il rispetto dei limiti almeno della III classe, ma non è assicurato il rispetto dei limite della II classe di progetto. Manca, inoltre, la valutazione del rispetto del limite differenziale riguardo il rumore dovuto all'allevamento. Vista la situazione e la destinazione residenziale dei futuri edifici, è raccomandato un approfondimento dell'indagine acustica nell'area, al fine di progettare la prevista zona residenziale, considerando eventuali mitigazioni acustiche rispetto alla via per Recovato e al vicino allevamento.

29. **Ambiti 117, 115.2 e 115.3 –** L'ambito in oggetto presenta alcune criticità per quanto riguarda il clima acustico rispetto alla realizzazione di edifici residenziali: infatti si trovano adiacenti alla strada provinciale per Panzano, che risulta ad intenso traffico; inoltre è vicina un'area industriale, che apporta un contributo non trascurabile al rumore dell'area di futura edificazione. La valutazione di clima acustico della variante al POC riporta il risultato di due misure acustiche effettuate a 20 e 60 m dalla Via per Panzano: esse sono di breve periodo (60 minuti), quella a 60 m dalla strada evidenzia livelli acustici pari al limite diurno della classe II di progetto (45 dBA); perciò a quella distanza dalla strada provinciale, gli ambiti 115.2 e 115.3 dovrebbero essere idonei alla destinazione

residenziale, con il rispetto dei limiti della classe II di progetto. Manca, però, la valutazione del rispetto del limite differenziale riguardo il rumore dovuto alle attività industriali che interessa soprattutto l'ambito 115.2 e la valutazione complessiva del rispetto dei limiti, assoluto e differenziale, nel periodo notturno. L'ambito 117 risulta in gran parte coinvolto dalla fascia di 50 m di classe IV della via per Panzano: le misure effettuate evidenziano valori superiori ai limiti della classe III. Vista la raccomandazione dell'art 78 del P.T.C.P. di non superare tali limiti per gli edifici a destinazione residenziale, si ritiene opportuno progettare la collocazione delle abitazioni in modo da ottenere il rispetto di tali limiti, considerando eventualmente l'opportunità di realizzare idonee barriere acustiche.

30. **Ambito 110.5 -** Dalla misura eseguita non risultano criticità per il rispetto dei limiti di classe II per l'ambito in esame, che è confinante con l'abitato di Panzano e il cui clima acustico non risulta influenzato da significative sorgenti di rumore.

31. **Ambito 96R -** La parte dell'ambito ad ovest di via Mavora, destinato a uso misto, potrebbe essere compatibile con la classe III di progetto proposta dalla presente variante alla zonizzazione, se non fosse che si trova quasi totalmente all'interno della fascia di 50 m da via Mavora: tale fascia risulta attualmente in classe III, ma andrebbe più opportunamente assegnata alla classe IV, fungendo via Mavora da collegamento con l'abitato di Nonantola ed essendo infatti caratterizzata da intensi flussi di traffico; questo anche in analogia con le scelte effettuate in merito ad altri assi viari di analoga importanza, come ad esempio via Commenda, via Piumazzo e via Loda, in cui la fascia di 50 m è stata assegnata alla classe IV.

    Per quanto riguarda la parte ad est di via Mavora, che sarebbe destinata alla realizzazione di abitazioni per il 20% dell'area stessa, è opportuno sottolineare che l'estrema vicinanza con un asse viario di così intenso traffico presenta inevitabilmente delle criticità per il possibile futuro disagio della popolazione residente. Questa porzione dell'ambito in esame si trova quasi interamente all'interno della fascia di classe IV della via Emilia: all'interno di tale fascia è sconsigliabile collocare funzioni residenziali, come già in precedenza argomentato; al di fuori di tale fascia, si ricorda la raccomandazione del P.T.C.P. volta al rispetto dei limiti della classe III per gli edifici residenziali. Dovrà, perciò, essere approfonditamente valutata l'efficacia dell'inserimento di eventuali mitigazioni acustiche.

Considerazioni conclusive

Si ribadisce la necessità di porre particolare attenzione nella progettazione di edificazioni residenziali in prossimità di importanti arterie stradali (soprattutto Via Emilia e Tangenziale di Castelfranco, ma anche arterie minori seppur con traffico non trascurabile come via Commenda, Via per Panzano, via per Recovato, via Piumazzo, via Mavora) e alla linea ferroviaria storica e ad alta velocità (AV), al fine di rispettare almeno i limiti di classe III, se non quelli della classe II di progetto, ove assegnata. Sarebbe opportuno, perciò, definire già in fase di POC la distanza minima da tenere da tali arterie, al fine di rispettare l'obiettivo dei limiti di III classe, anziché rimandare tale approfondimento al PUA, dove l'avanzata fase di progettazione potrebbe non consentire modifiche essenziali per l'inserimento di mitigazioni acustiche o altre soluzioni mitigatorie.

In particolare, si ritiene necessario valutare univocamente la distanza da tenere dalla tangenziale, attraverso un opportuno studio acustico con misure associate al dato di traffico, al fine di applicare tale criterio di cautela a tutti gli ambiti interessati da nuove realizzazioni residenziali in prossimità della tangenziale stessa.

Per i nuovi assi viari (collegamento tra via Loda e via Castiglione, tra la via Muzza Corona e la zona industriale a Est nell'abitato di Castelfranco Emilia, modifica di via Muzza Corona in località California) dovranno essere prodotte valutazioni di impatto acustico, al fine di verificare la necessità di predisporre concomitanti opere di mitigazione.

Inoltre, si ritiene opportuno che la relazione descrittiva venga integrata con le varianti relative alla frazione di Manzolino che non vengono invece trattate nella documentazione consegnata.

In conclusione, si intende ancora una volta raccomandare che la definizione della Classificazione Acustica Comunale rispecchi il reale uso del territorio e risulti così un utile strumento per le scelte pianificatorie, piuttosto che modificarsi nell'inserirle, orientandone le caratteristiche, la progettazione e le collocazioni, con la finalità del mantenimento di standard acustici adeguati da garantire sul territorio, soprattutto per le funzioni più sensibili.

Il Coll. Tec. Prof.le Esperto
Dr.ssa Barbara Notari

Il Responsabile
Dr.ssa Luisa Guerra

VarianteZonizzazione_Parere2011_CastelfrancoE.doc

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 ……..……..