

PIANO OPERATIVO COMUNALE
P.O.C. 2014-2019
AMBITO TERRITORIALE DI SORBOLO
(Legge Regionale 24 marzo 2000 n° 20 e s.m.)

**VARIANTE SPECIFICA PER LA REALIZZAZIONE DEL
SOTTOPASSAGGIO FERROVIARIO DI VIA VENEZIA**

Allegato C

**DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DI VALSAT
(EX ART. 5 LR 20/2000 E S.M.I. E ART. 18 L.R. 24/2017 E S.M.I.)**

Luglio 2022

PREMESSA

Ai sensi dell'art. 18, comma 5, della Legge Regionale 24/2017 e s.m.i. la “dichiarazione di sintesi degli esiti della ValSAT” integra gli atti con i quali il Piano viene approvato, illustra “come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nel piano” ed indica “le misure adottate in merito al monitoraggio”.

DESCRIZIONE SINTETICA DELLA VARIANTE N. 5 AL POC

L'intervento da programmare in variante al POC 2014-2019, consiste nella realizzazione di un sottopassaggio in corrispondenza del nodo stradale – ferroviario posto a Nord del Quartiere Venezia e in adiacenza all'Ambito di Riqualificazione Urbana ARU 2 (area ex Silver) di Via Venezia.

Nell'area interessata l'Amministrazione è chiamata a risolvere un problema cruciale. Un incrocio semaforico e un passaggio a livello a pochi metri rendono particolarmente difficoltoso il collegamento del centro del paese con il quartiere Venezia.

In attesa del completamento della viabilità Cispadana che collegherà i centri della bassa pianura tra Reggiolo e il casello della prosecuzione della A 22 Tirreno- Brennero a Trecasali in territorio parmense, oggi molta parte dei mezzi che provengono dalla bassa reggiana e modenese per raggiungere Parma e viceversa transitano sulla SP 62R della Cisa che attraversa Sorbolo. L'interferenza con la viabilità cittadina (Via Gramsci – Via Venezia) è risolta in questo momento attraverso un semaforo che crea disagi sia nella viabilità principale sia in quella interferita (Via Venezia, in particolare).

Gli effetti negativi sul paese di questo intenso passaggio sono evidenti da molti punti di vista: quello della sicurezza stradale, dell'inquinamento, del rumore. In questo contesto si manifesta uno dei più evidenti effetti della marginalizzazione che il Quartiere Venezia ha subito nel tempo.

Utilizzando la fascia compresa tra la strada e i binari che corrono paralleli, un nuovo collegamento di sottopasso potrà essere incanalato in una strada carrabile che si innesterà nella via Marconi con una nuova rotonda e prevederà connessioni lente differenti per gli attraversamenti ciclistici e pedonali. Questa soluzione pensata per ricucire il rapporto interrotto dalla ferrovia offre ovvi vantaggi: consente di chiudere il passaggio a livello, separa le differenti tipologie dei percorsi, rende più scorrevoli (e quindi meno inquinanti) i transiti sulla via Marconi togliendo il semaforo. Il nodo della stazione ferroviaria assume quindi una valenza particolare nello scenario rigenerativo di Sorbolo perché consente di immaginare un insediamento interamente permeabile e accessibile in tutte le sue parti che risolve i problemi della viabilità mentre pensa a ricucire una città per le persone.

DEPOSITO DELLA VARIANTE E PARERI PERVENUTI

Le informazioni riguardanti le modalità e i termini di deposito della variante nonché le controdeduzioni alle osservazioni pervenute e le modalità di recepimento dei pareri pervenuti da parte degli enti e soggetti gestori delle reti infrastrutturali, sono riportate all'allegato B, a cui si rimanda, che comprende anche le prescrizioni espresse nei pareri delle Autorità Ambientali competenti.

Si rileva che il progetto definitivo dell'infrastruttura, ai fini della sua approvazione, verrà sottoposto al parere degli Enti e soggetti gestori delle infrastrutture.

CONCLUSIONI

Il Comune di Sorbolo Mezzani, visti i pareri delle Autorità ambientali competenti ed il parere espresso dalla Provincia di Parma, ai sensi dell'art. 5, comma 7, della LR 20/2000 e s.m.i., in sede di approvazione del piano provvede a recepire le prescrizioni formulate dagli Enti, così come controdedotte nell'allegato B alla delibera di approvazione della variante urbanistica. Tale recepimento e accoglimento garantisce un esito che può essere definito di piena sostenibilità ambientale e territoriale delle trasformazioni previste dal piano.