

Comune  
**SASSUOLO**

Provincia  
**MODENA**

Titolo del progetto  
Procedimento unico di Variante urbanistica  
ai sensi dell'art.53 – L.R. 24/2017 per il progetto NORD OVEST  
PARKING SASSUOLO – Proposta di recupero funzionale dei Magazzini  
Comunali di Sassuolo (MO)

Cod. commessa <b>21P005037</b>	Livello di progettazione <b>DEFINITIVO</b>
Numero elaborato <b>AMB.02</b>	Titolo elaborato <b>SINTESI NON TECNICA</b> <b>Allegata allo Studio di Sostenibilità ambientale e territoriale</b>
Scala	Nome file

<b>00</b>	<b>Giugno 2021</b>	<b>Emissione</b>	<b>Dott. Bertani Simona</b>	<b>Ing. Matteo Cantagalli</b>
Revisione	Data	Descrizione	Redatto	Approvato

Committente

**IMMOBILTEC S.p.a.**  
Via Fogliano, n.30 - 41053  
Maranello (MO)

Redatto



Studio ALFA S.p.a.  
V.le Ramazzini 39D  
42124 Reggio Emilia

Tel. 0522 550905  
Fax 0522 550987  
Email: info@studioalfa.it

C.F. e P.Iva 01425830351  
CapSoc. € 100.000 i.v.  
Reg. Imprese CCIAA di RE  
n. 01425830351  
REA n. 184111

Direttore tecnico:  
Ing. Matteo Cantagalli

Rapporto Ambientale:  
Ing. Guido Salvalai  
Dott.ssa Bertani Simona





## **Indice**

PREMESSA.....	4
1 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO E TERRITORIALE.....	4
2 INQUADRAMENTO URBANISTICO - PROGRAMMATICO .....	7
2.1 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE COMUNALE .....	7
3 INQUADRAMENTO PROGETTUALE .....	9
3.1 SOLUZIONI ALTERNATIVE .....	14
4 INQUADRAMENTO AMBIENTALE.....	15
4.1 TRAFFICO E MOBILITÀ .....	15
4.2 ATMOSFERA E QUALITÀ DELL’ARIA .....	18
4.3 RISORSE IDRICHE .....	18
4.4 SUOLO E SOTTOSUOLO.....	19
4.5 PATRIMONIO STORICO, CULTURALE E PAESAGGISTICO .....	20
4.6 ASPETTI ENERGETICI E CLIMA.....	22
4.7 RUMORE .....	23
5 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI .....	25
6 CONCLUSIONI.....	28

## **PREMESSA**

Il presente documento rappresenta la Sintesi non Tecnica dello Studio di Sostenibilità Ambientale e Territoriale accompagna la proposta di variante urbanistica al Piano Strutturale Comunale del comune di Sassuolo, che si rende necessaria ai fini della realizzazione del progetto “NORD OVEST PARKING SASSUOLO - Proposta di recupero funzionale dei Magazzini Comunali di Sassuolo” da realizzarsi a nord ovest centro storico del Comune.

Il progetto proposto riguarda la costruzione di un edificio prefabbricato da destinare ad uso direzionale, parcheggio pubblico e privato, esercizi commerciali e pubblici esercizi, individuati in un ristorante collocato all’ultimo piano dell’edificio. L’intervento comporta la demolizione degli edifici esistenti nell’area, compresi gli ex magazzini comunali ad oggi in stato di abbandono, per cui le schede d’ambito del PSC prevedono una riqualificazione attraverso un intervento di ristrutturazione.

L’intervento si inquadra nell’ambito di una richiesta di attivazione della procedura di Procedimento Unico, così come definito dall’articolo 53 comma 1, lettera a) della LR 24/2017 “Disciplina Regionale sulla tutela e l’uso del territorio”. La realizzazione di un parcheggio pubblico rientra all’interno delle opere di interesse pubblico di rilievo comunale, tanto è che la richiesta è stata inoltrata al comune di Sassuolo e accettata in data 22/04/2021.

Nel proseguo del documento verrà dunque verificata la fattibilità e compatibilità ambientale / territoriale delle opere e degli interventi previsti e nel dettaglio verrà valutata la realizzazione dell’edificio che richiede la modifica delle schede d’ambito del PSC, considerato che l’opera di interesse pubblico potrà essere sviluppata solo modificando quanto previsto dagli strumenti di pianificazione comunale.

## **1 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO E TERRITORIALE**

L’area oggetto di recupero ad oggi occupata dai magazzini Comunali di Sassuolo è collocata all’interno del centro abitato del comune in oggetto, a qualche centinaio di metri dalla piazza principale della città e dalla zona commerciale. L’area è attualmente occupata da 5 edifici fatiscenti, compresa la torre piezometrica abbandonata, e due edifici di piccole dimensioni in buon stato, che sono già stati acquistati dal proponente del progetto.



Figura 1: ortofoto con inquadramento dell’area di interesse



Figura 2: ortofoto con perimetrazione dell’area di intervento



Figura 3: estratto della planimetria catastale dell’area tratta dal geoportale dell’agenzia delle entrate

L’area del nuovo multipiano è identificata al foglio 20 del Catasto del Comune di Sassuolo e ha una superficie catastale complessiva di 6.161 mq. L’intervento coinvolge le particelle 210-211-212-216-217-218-219-220-221-222-223-332-333; inoltre le particelle 290-337 e 338 sono coinvolte nella realizzazione del collegamento stradale con viale San Martino e la demolizione della torre piezometrica e dell’edificio denominato ex stamperia, abbandonati e pericolanti.

Le operazioni di demolizione di alcuni edifici non coinvolti nella variante alla pianificazione territoriale vigente sono già state effettuate o sono in fase di realizzazione.

## **2 INQUADRAMENTO URBANISTICO - PROGRAMMATICO**

Lo studio ha esaminato gli strumenti di pianificazione urbanistica, ambientale e territoriale vigenti ai diversi livelli pianificatori. Nel dettaglio dall’analisi della cartografia e gli articoli delle Norme Tecniche di Attuazione del PTCP della Provincia di Modena (approvato con delibera n. 46 del 18 marzo 2009 dal consiglio provinciale), sono emersi i seguenti elementi principali per l’area in oggetto:

- non è interessata da vincoli di tutela storico culturale né da tutele naturali, forestali e della biodiversità del territorio; la strada che corre diagonalmente e est del comparto (via Pia) è una viabilità storica;
- rientra nei territori già insediati al 2006, in prossimità di una infrastruttura ferroviaria esistente;
- relativamente al rischio sismico, è una area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e topografiche per cui è previsto la realizzazione di studi di valutazione specifici prima della realizzazione degli interventi;
- rientra all’interno delle aree a rischio di inquinamento dell’acquifero principale di vulnerabilità EE (estremamente elevata) e all’interno delle zone vulnerabili “da nitrati di origine agricola ed assimilati” come l’intero comune di Sassuolo;
- è posta all’interno dell’“territorio insediato” nell’ambito territoriale di coordinamento delle attività produttive “H-Sassuolo, Fiorano Modenese, Maranello e Formigine” ed è posta vicino alla stazione di Sassuolo e a un asse forte di primo livello delle linee di servizio pubblico (bus).

Dallo studio non è emersa la presenza di vincoli o altri elementi ostativi che possano precludere il progetto in esame.

### **2.1 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE COMUNALE**

Il Comune di Sassuolo è dotato di PSC approvato con Delibera del Consiglio Comunale N° 86 del 23/10/2007 redatto in maniera associata con il Comune di Fiorano Modenese. Lo strumento urbanistico nel corso degli anni è stato oggetto di diverse varianti parziali di cui l’ultima, approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 43 del 28 ottobre 2019.

Nell’immagine seguente riportiamo uno stralcio della a tavola “1.c – Ambiti e trasformazioni territoriali” nella variante ad oggi vigente. Nello stralcio si osserva che l’area oggetto di interesse è definita come un ambito AR.1d.

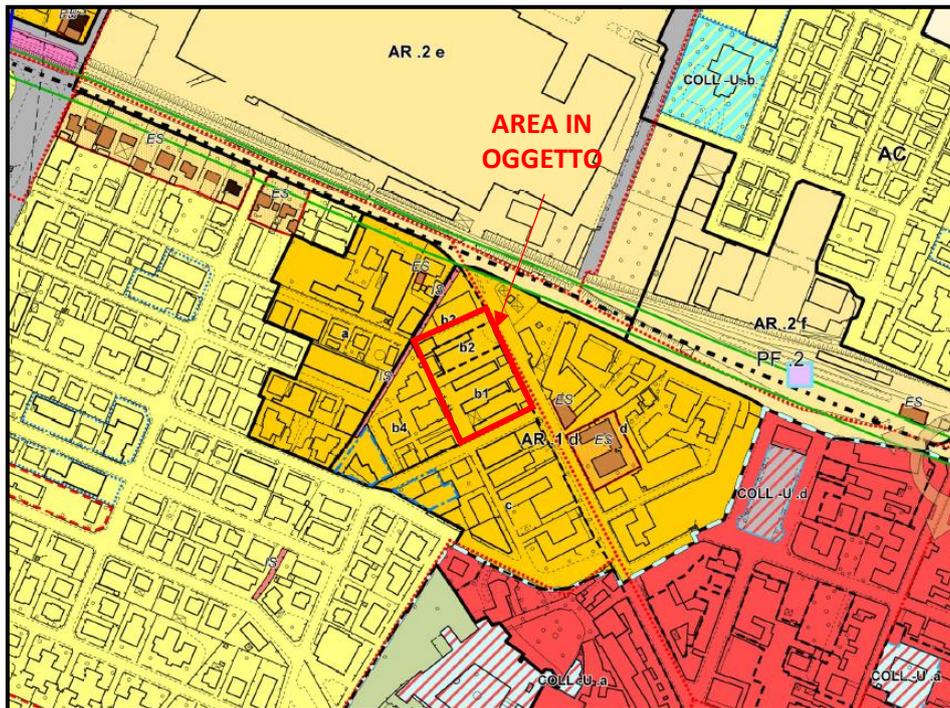


Figura 4: stralcio della tavola 1C – Ambiti e trasformazioni territoriali

Gli ambiti urbani da riqualificare AR sono ambiti da riqualificare entro il territorio urbanizzato, “costituiti dalle parti del territorio urbanizzato caratterizzate da carenze nella struttura morfologica e funzionale e/o da condizioni di degrado.” In particolare l’area in oggetto è definita come ambito AR.1 sigla degli ambiti nei quali il PSC prevede politiche di riqualificazione diffusa, per il miglioramento della funzionalità, dell’assetto morfologico e della qualità ambientale dei tessuti urbani interessati. Per l’attuazione degli interventi entro ciascun ambito è definita una scheda normativa che demanda al POC il compito di perimetrare le aree di intervento (anche come stralci funzionali degli AR) e di definire in dettaglio le modalità di trasformazione.

L’area oggetto di intervento coinvolge interamente il **sub ambito b1 - Ex magazzini comunali** che ha una superficie territoriale di 3.132 mq e una parte del **sub ambito b2, b3 e b4 – SUD** di complessivi 10.766 mq.

La scheda d’ambito dell’area “b1 – Ex magazzini comunali” prevede la riqualificazione degli edifici che costituiscono gli ex magazzini comunali attraverso un intervento di ristrutturazione edilizia con vincolo di conservazione (REV). Le funzioni ammesse sono di terziario direzionale, commercio al dettaglio, pubblici esercizi, servizi alla persona e all’impresa, artigianato di produzione compatibile con le funzioni urbane.

Per il sub ambito “(b2-b3-b4) – SUD” la scheda d’ambito prevede che nell’area sia realizzato un “progetto di riqualificazione unitario, e di rinnovo urbano (previa demolizione degli edifici esistenti) nel comparto nord-ovest, per la realizzazione di un complesso residenziale, commerciale e direzionale”.

**La variante alla pianificazione territoriale vigente non riguarda pertanto gli usi ammessi nell’intero sub ambito b che prevedono già una componente direzionale, commerciale al dettaglio, pubblici esercizi ecc.. ma la necessità di demolire anche gli ex magazzini comunali siti nel sub ambito b1, incrementando nel contempo la superficie utile edificata nel sub ambito specifico.**

### 3 INQUADRAMENTO PROGETTUALE

L’area oggetto di intervento è un rettangolo leggermente inclinato in direzione nord -ovest / sud-est. Il rettangolo è delimitato a est da Via Pia e a sud è da Via Peschiera, mentre a nord e a ovest confina con degli edifici residenziali. Sul confine nord ovest dell’area scorre il canale di Modena che attraversa l’abitato da sud-ovest a nord-est. L’area è sita a 150 m da Palazzo Ducale a 500 m dalla piazza principale di Sassuolo.

Attualmente nell’area sono presenti tre fabbricati dismessi, un tempo utilizzati come magazzini comunali, posti parallelamente a Via Peschiera. A nord dei primi tre edifici è presente un quarto stabile molto simile ai primi 3, anch’esso dismesso, e 2 palazzine una ad uso residenziale e una ad uso artigianale. Oltre il canale è presente un altro stabile ad uso artigianale in disuso denominato “ex stamperia” e una torre piezometrica, anche essa non più utilizzata. Tra gli ex magazzini comunali e le palazzine è presente una viabilità di accesso all’area residenziale posta a ovest dell’area in oggetto.

Nell’immagine seguente riportiamo l’ortofoto dello stato originale dell’area, dove viene individuata in rosso l’area di intervento e in giallo e in rosa gli edifici da demolire.



Figura 5: planimetria dello stato di fatto dell’area

Le rilevazioni sul sistema della sosta nel centro abitato di Sassuolo hanno evidenziato un livello di riempimento dei parcheggi dell’area nord superiore al 90% nelle ore di punta del mattino generando una zona di criticità legata a un’area “di eccessiva pressione sul sistema della sosta e del traffico parassitario” proprio nella zona compresa tra piazza Martiri Partigiani, piazza della Libertà e Via Pia.

Il progetto prevede l’abbattimento in più fasi successive degli edifici esistenti e la realizzazione di un unico edificio delle dimensioni di 42 x 67 metri avente la funzione principale di parcheggio multipiano. Per ottimizzare gli spazi l’edificio avrà piani sfalsati che dividono la pianta in due lungo la direzione nord /sud. Sul tetto sarà presente un impianto fotovoltaico e un ristorante.

Nell’area di intervento è già in progetto la realizzazione di parcheggi regolati con disco orario pari a 60 posti auto, con la realizzazione del parcheggio multipiano i posti disponibili diverranno 256 raddoppiando le attuali disponibilità dell’area: non sono state ancora concordate con il Comune le caratteristiche della tipologia della sosta che sarà effettuata all’interno del parcheggio.

Le opere in progetto prevedono:

- la demolizione e rimozione completa dei manufatti “ex magazzini comunali” esistenti, gli altri fabbricati coinvolti nel progetto sono stati demoliti o verranno demoliti durante la fase autorizzativa in atto, compresa la torre piezometrica di Via San Martino, pericolante;
- la realizzazione di nuovo fabbricato in struttura prefabbricata pesante, su fondazioni in cemento armato, tamponamento perimetrale in struttura metallica (rivestimento con lamina stirata) con uso direzionale, parcheggio pubblico e privato, esercizi commerciali, pubblici esercizi (ristorante);
- il risanamento e rifacimento completo delle aree esterne con esecuzione nuova viabilità, marciapiedi, verde privato e pubblico e segnaletica verticale ed orizzontale;
- il rifacimento completo di porzioni delle recinzioni perimetrali esterne, esistenti, previsto con nuove forme e materiali ma nella stessa posizione attuale.

In particolare, il progetto prevede la riqualificazione dell’area con la demolizione in fasi successive degli edifici presenti e della torre piezometrica in disuso presente in via San Martino (già in fase di demolizione).

Terminate le operazioni di demolizione e sistemazione dell’area, verrà realizzato il nuovo edificio come da planimetria sottostante.

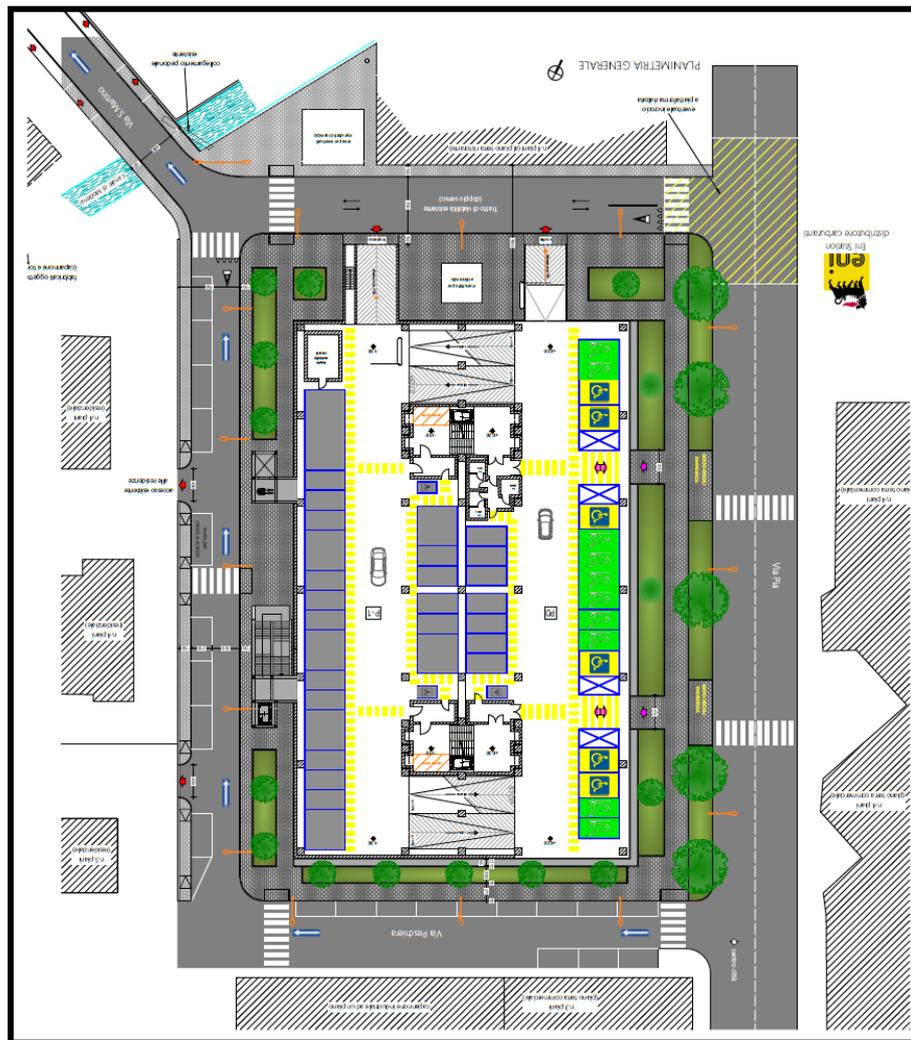


Figura 6: planimetria di progetto

La realizzazione dell’edificio comporta la risistemazione della viabilità nell’area. Rimarranno inalterate Via Pia e Via Peschiera, su Via Pia sono verranno realizzati solamente i due accessi pedonali alla struttura. L’accesso dei mezzi è previsto dalla viabilità esistente a nord del comparto che attualmente è una strada chiusa a servizio del capannone artigianale in fase di demolizione. Tale viabilità a doppio senso di marcia, serve per l’ingresso e uscita dei mezzi dal parcheggio e viene collegata tramite trombatura del canale Modena a Via San Martino tramite una strada a senso unico verso via San Martino. Su Via Peschiera viene realizzato un nuovo accesso a senso unico verso nord, per la viabilità a servizio dell’area residenziale a ovest; la viabilità a senso unico prevede è collegata alla strada di accesso al parcheggio e a via San Martino.

L’edificio è composto da 4 piani fuori terra: i piani saranno sfalsati in altezza di circa 1,70 m al fine di massimizzare la capienza del progetto. Il parcheggio prevede una capacità finale di 256 auto e 10 moto.

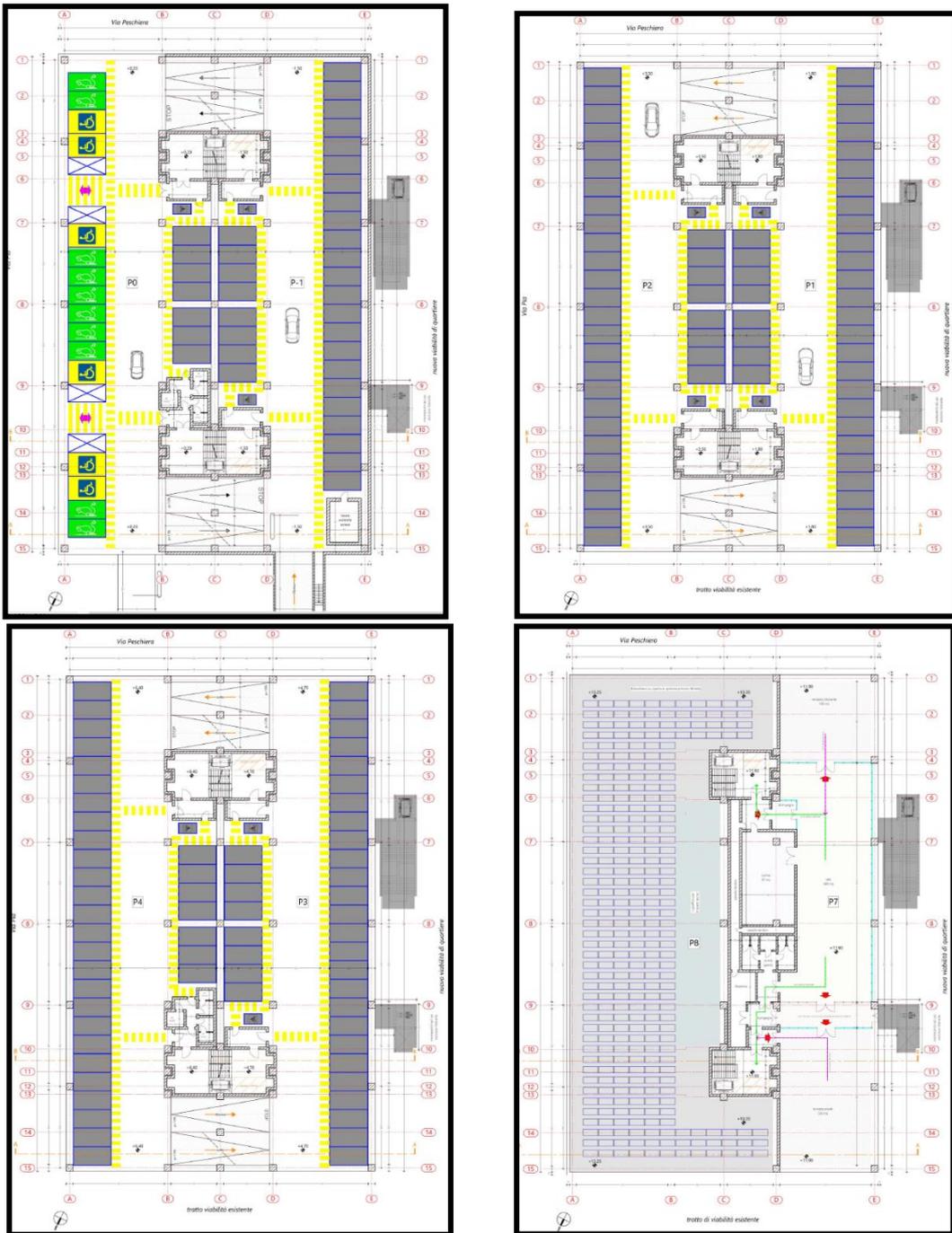


Figura 7: stralcio della planimetria dei diversi piani dello stabile in progetto

Nelle figure seguenti sono riportati i prospetti e le sezioni dello stabile in progetto.



Figura 8: prospetti est e ovest del nuovo edificio



Figura 9: prospetti nord e sud- progetto del nuovo edificio



Figura 10: sezioni del fabbricato in progetto da cui si percepisce il dislivello tra i diversi piani

### 3.1 SOLUZIONI ALTERNATIVE

Il progetto proposto riveste carattere di pubblica utilità in quanto è stato proposto al fine di risolvere i problemi di sosta che sono stati evidenziati nell’area nord del centro Di Sassuolo. Come dettagliatamente descritto nel paragrafo 4.1 il piano della sosta comunale ha rilevato che nell’ora di punta per gli accessi al centro storico le aree a nord presentano un utilizzo delle aree di sosta ovunque maggiori del 90 %, mentre nelle zone a sud la situazione è migliore ma comunque il tasso di occupazione non scende al di sotto del 70%. Questo ha evidenziato la necessità di creare nuove zone di parcheggio.

Il progetto proposto prevede la realizzazione di uno stabile delle dimensioni di 41 x 67 metri che fornirà la possibilità di incrementare di 256 posti auto l’offerta di parcheggi nella zona nord del centro.

Nella fase progettuale sono state valutate diverse alternative alla localizzazione del parcheggio ma l’area individuata è risultata la più adatta sia per la sua posizione strategica in prossimità di una delle principali direttrici che portano verso il centro abitato sia per la vicinanza al fulcro del centro storico cittadino e alle diverse attività che ne costituiscono la principale attrattiva. Inoltre, l’area individuata, pur essendo

all’interno del centro abitato del comune di Sassuolo, in prossimità del centro storico, presenta numerosi edifici ad uso artigianale dismessi o in stato di abbandono che possono essere facilmente demoliti.

## **4 INQUADRAMENTO AMBIENTALE**

Le componenti ambientali rappresentano gli aspetti ambientali, economici e sociali che costituiscono la realtà del territorio provinciale. Il presente capitolo propone una disamina dello stato di fatto dell’area in oggetto e alle modifiche in progetto in relazione alle principali componenti ambientali come sopra individuate. Le verifiche delle interferenze tra il progetto e gli effetti ambientali come individuati in base allo schema strutturale delle schede di ambito presenti all’interno del rapporto di Valsat del POC 2018 del Comune di Sassuolo, saranno discusse nel capitolo successivo.

### **4.1 TRAFFICO E MOBILITÀ**

Il PUMS Piano Urbano della Mobilità sostenibile del Distretto Ceramico è stato approvato con delibera della giunta comunale di Sassuolo n.19 del 26/03/2019 e coinvolge oltre al comune stesso, i comuni di Fiorano Modenese, Formigine e Maranello. Per la redazione del piano sono state effettuate diverse indagini del traffico e delle zone di sosta che poi sono state utilizzate anche per l’elaborazione dei PGTU (piani generali del traffico urbano) del Comune di Fiorano Modenese e Sassuolo.

L’offerta di sosta pubblica nell’area centrale di Sassuolo presa in esame, è quantificabile in circa 2800 posti auto, localizzati ad una distanza massima di 600 m dal Municipio. L’offerta è composta preminentemente da stalli liberi (68%), mentre le altre componenti di rilievo rappresentano quote molto più ridotte: 300 posti circa a disco orario (11% dell’offerta) e 475 posti a pagamento (17%).

L’occupazione della sosta registrata nella fascia oraria di massimo utilizzo del mattino (10:00-12:00) risulta alta, sintomo di una forte pressione dei flussi e della presenza di autovetture sul centro della città. Complessivamente nell’area monitorata l’occupazione risulta dell’83%. Nelle zone 1, 2, 3 e 6, individuate dalla cartografia allegata al piano, ossia nelle aree più vicine al nucleo della ZTL ed a piazza Martiri Partigiani, l’occupazione supera il 90% e riguarda in modo pressoché uniforme tutte le singole aree di sosta esistenti. Nelle zone 4, 5 e 7 invece l’occupazione scende al di sotto dell’80%, mantenendosi comunque superiore al 70%, grazie alla maggiore presenza di parcheggi disponibili. La soglia dell’80% è assunta generalmente come la soglia critica al di sopra della quale, nel caso di sosta diffusa, si possono registrare fenomeni di traffico parassitario di veicoli alla ricerca del posto auto libero. Complessivamente il bilancio offerta / occupazione della sosta mostra una sofferenza dell’area centrale, che denota la grande attrattività del centro storico e delle sue funzioni alle quali vanno sommate le esigenze dei residenti.



Le considerazioni sugli aumenti dei volumi di traffico dovuti all’inserimento del parcheggio multipiano riguardano 2 differenti aspetti:

- i volumi di traffico ad area vasta (centro abitato del comune di Sassuolo) possono subire un lieve aumento soprattutto nella parte iniziale di Via Pia, dovuto al flusso di macchine che da Via Radici di Monte decidono di entrare nel parcheggio senza proseguire in direzione est per la ricerca di posti auto; alla stessa maniera si presuppone una diminuzione del traffico nella parte finale di Via Pia grazie alla diminuzione di transiti dovuta alla ricerca di parcheggi. Considerando il numero di transiti su Via Pia all’ora di punta (900) e il fatto che già ad oggi l’area presenta disponibilità di parcheggi l’incremento dei flussi di traffico è da considerarsi trascurabile.
- i volumi di traffico sulla viabilità che circonda il nuovo fabbricato per cui è previsto un incremento dei transiti sul primo tratto di Via Peschiera a causa dello spostamento dell’accesso dei residenti al comparto b4 e su via San Martino in uscita dal medesimo comparto su una strada di collegamento a senso unico che ad oggi è solo pedonale; questi flussi sono già presenti nell’area e verranno solo traslati da una viabilità all’altra. Un potenziale incremento di traffico si avrà nella viabilità di accesso al parcheggio multipiano a nord provenienti da Via Pia.

Nell’ora di punta, che risulta anche l’ora di maggior traffico su via Pia sono stati contati circa 900 mezzi leggeri, che si dirigono verso il centro di Sassuolo. L’incremento dei flussi di traffico sarà pertanto trascurabile.

Si ricorda che la pianificazione comunale per il sub-ambito b1-ex magazzini comunali prevede un intervento di ristrutturazione edilizia con vincolo di conservazione, in cui le funzioni ammesse sono di terziario direzionale, commercio al dettaglio, pubblici esercizi, servizi alla persona e all’impresa, artigianato di produzione compatibile con le funzioni urbane.

Pertanto, se la realizzazione del progetto proposto porta a un probabile miglioramento nella situazione dei flussi di traffico su Via Pia e sulle vie limitrofe dovuto alla diminuita quantità di transiti dovuti alla ricerca dei posti auto, tale miglioramento diviene significativo rispetto alla soluzione progettuale prevista dalla pianificazione comunale che prevede la realizzazione di un ambito commerciale-terziario che richiama persone all’interno dell’area stessa senza fornire un numero adeguato di posti auto.

## **4.2 ATMOSFERA E QUALITÀ DELL’ARIA**

Il progetto non prevede la realizzazione di industrie o attività artigianali che comportano emissioni di gas inquinanti in atmosfera, pertanto le emissioni prodotte sono relative al solo consumo di energia e al traffico indotto. Relativamente al primo elemento si rimanda al capitolo apposito. Per i flussi di traffico, come evidenziato nel capitolo precedente, si stima che il numero di mezzi che transitano nel centro di Sassuolo rimarranno invariati o subiranno un leggero decremento in quanto il parcheggio multipiano non ha potere attrattivo di per sé, ma fornisce solo una risposta immediata a chi cerca posti auto per recarsi nel centro storico della città. La presenza di un ristorante sul tetto dell’edificio porterà certamente la presenza di qualche transito dovuto ai clienti dell’attività, ma considerate le attività simili presenti nell’area e i flussi di traffico su Via Pia i flussi saranno trascurabili.

Si ritiene pertanto che il cambio di destinazione d’uso sia compatibile con gli aspetti ambientali in considerazione.

## **4.3 RISORSE IDRICHE**

I consumi previsti per l’edificio in progetto una volta entrato in funzione, sono legati al funzionamento dei servizi igienici al piano primo e al ristorante all’ultimo. I consumi previsti sono pertanto limitati e paragonabili a quelli di altre utenze insediate nell’area.

Anche relativamente alla impermeabilizzazione del suolo le modifiche all’area saranno minime in quanto ad oggi la zona si presenta già completamente impermeabilizzata.

Relativamente all’obbligo di redigere relazione di invarianza idraulica prevista dal PTCP si specifica che da accordi con HERA gestore delle reti di scolo nell’area si è applicato il principio di attenuazione idraulica come meglio descritto nella specifica relazione allegata al procedimento: tale delega è permessa in quanto il progetto rientra nel caso di piani di recupero di aree già precedentemente urbanizzate, localizzate all’interno di un bacino in condizioni di criticità idraulica elevata.

Si segnala che la presenza di una interferenza significativa tra l’edificio di progetto ed un collettore esistente HERA (Ovoidale 90/120). La risoluzione di tale interferenza prevede la posa di una tubazione lungo la viabilità di progetto per l’accesso al comparto residenziale b4, di collegamento a Via San Martino sino a raggiungere il pozzetto di monte del sifone fognario esistente in prossimità del Canale di Modena.

Il progetto prevede di scaricare le acque meteoriche provenienti dalle aree private e dalle aree di cessione in tale nuovo collettore.

Per quanto riguarda il contributo meteorico generato dalle aree impermeabili di cessione non si prevede di applicare, su indicazioni dell’ente gestore, nessuna limitazione allo scarico.

A livello di interferenze con la rete di acque pubbliche il progetto prevede anche la realizzazione di un collegamento tra il comparto in oggetto e Via San Martino mediante la trombatura di un tratto di canale Modena. I dettagli saranno meglio descritti all’interno della relazione allegata al progetto

In particolare, il progetto prevede la realizzazione di

- un attraversamento stradale che permetta il collegamento tra Via Pia e Via San Martino.
- il tombamento del Canale di Modena per una lunghezza di 60 m

Tra Via San Martino e Via Pia ad oggi esiste una passerella pedonale in prossimità della quale verrà realizzato l’attraversamento stradale.

In sintesi quindi gli interventi proposti non aggravano in maniera significativa la situazione nell’area, sia in riferimento ai prelievi, dato che il tipo di attività non richiedono consumi di tipo industriale, sia in riferimento agli scarichi in quanto l’area risulta già oggi completamente impermeabilizzata. L’interferenza con la linea fognaria al di sotto del comparto sarà risolta in fase di realizzazione del progetto.

L’unica interferenza evidente è la necessità di tombare un tratto del canale Modena per realizzare la connessione tra Via Pia e Via San Martino: sono in fase di discussione con l’ente gestore del canale gli studi e le considerazioni necessarie per terminare la fase progettuale.

#### **4.4 SUOLO E SOTTOSUOLO**

Il Comune di Sassuolo ha una superficie di 38,4 km<sup>2</sup>. Il centro abitato si colloca all’interno della fascia di alta pianura, prospiciente il fronte collinare, influenzata dal Fiume Secchia, ed è caratterizzata dai depositi fluviali alluvionali che formano la parte frontale della conoide del Fiume Secchia.

Come descritto nei capitoli precedenti l’intervento prevede la demolizione di edifici esistenti e di aree coperte con asfalto poste all’interno del centro abitato di Sassuolo e la realizzazione di un edificio con funzione di parcheggio multipiano e servizi alla persona (ristorante all’ultimo piano).

Gli interventi sul suolo saranno legati alla necessità di realizzare l’edificio ma prevedono una fascia a verde intorno allo stesso: la quantità di suolo impermeabilizzato rimarrà la medesima.

In riferimento al sottosuolo e alla necessità di intervenire nei primi strati per la sistemazione delle opere di urbanizzazione e la creazione delle fondazioni dell’edificio: dalla relazione geologica, comprendente prove penetrometriche allegata alla procedura autorizzativa emerge quanto segue:

Le opere di scavo per la realizzazione del piano interrato, che raggiungeranno profondità intorno ai 3m, dovranno tener conto delle seguenti problematiche: possibile intercettazione della superficie piezometrica della falda, detensionamento del fondo scavo; stabilità delle scarpate dello scavo.

Si consiglia di eseguire gli scavi durante la stagione asciutta, procedere per conci, avendo cura di lasciarli esposti per lo stretto necessario e pertanto di provvedere nel più breve tempo possibile al loro sostegno. Predisporre una protezione di teli in previsione di piogge intense e/o prolungate.

Dalle verifiche eseguite, per l’intervento in progetto è possibile indicare come idoneo l’utilizzo di fondazioni superficiali tipo platea o trave rovescia, con incastro ideale direttamente sul banco di ghiaia

naturale dotato di ottime caratteristiche geotecniche, presente a profondità variabili e comprese tra 2.5-3.4 m di profondità.

#### **4.5 PATRIMONIO STORICO, CULTURALE E PAESAGGISTICO**

Come già emerso dall’analisi del PTCP e della pianificazione di settore si evidenzia come il progetto non interferisca direttamente con aree SIC o ZPS o altre zone di tutela, data la considerevole distanza del sito dagli stessi.

Allo stesso modo dall’analisi della tavola 2 del RUE comunale si evidenzia che nell’area in oggetto non esistono edifici di interesse storico o con caratteristiche tali che ne facciano prevedere la tutela e la conservazione. L’ambito AR1d è un Ambito di vecchia formazione, sorto lungo la direttrice storica (via Pia) dei collegamenti con la provincia di Reggio, alle spalle del complesso del Palazzo Ducale.

Chiuso a nord dalla linea ferroviaria, è oggetto di un intenso traffico di attraversamento per l’accesso all’area urbana centrale. L’edificazione è densa e regolare negli isolati della parte ovest, mentre la parte est presenta la maggiore commistione di tipologie edilizie e funzioni, compresi l’ex Mercato Bestiame e il Macello Comunale. È proprio quest’ultima che costituisce un perno tra il centro storico e Palazzo Ducale e le aree a nord della stazione unificata, anche nella prospettiva di medio periodo dell’eliminazione della barriera costituita dalla ferrovia e dalla realizzazione di una linea di trasporto pubblico interurbano sulla direttrice Sassuolo-Maranello.

Proprio la progressiva sostituzione edilizia dell’isolato delimitato da via Pia e via Peschiera rientra tra gli obiettivi specifici definiti dal PSC insieme al recupero ambientale e urbanistico del tratto di canale di Modena che attraversa l’ambito.

Nella figura sottostante riportiamo alcune immagini degli ex magazzini comunali da demolire. Si osserva che oltre alle condizioni precarie degli stabili gli stessi non presentano caratteristiche architettoniche e strutturali che ne evidenzino le necessità di mantenerli in essere e recuperarli facendoli divenire una struttura commerciale o simile.



Figura 12: stato dell’area oggetto di variante

#### 4.6 ASPETTI ENERGETICI E CLIMA

Attualmente il consumo energetico dell’area è nullo in quanto gli edifici sono tutti abbandonati, pertanto non esiste ne impianto di condizionamento né di riscaldamento o illuminazione. Con la realizzazione del parcheggio con annesso ristorante la principale fonte di consumi sarà determinata dall’impianto di illuminazione per il parcheggio non climatizzato e dagli impianti di raffrescamento e riscaldamento del ristorante realizzati con pompe di calore.

La natura del locale, le sue dimensioni e i materiali utilizzati per la costruzione fanno sì che i consumi previsti siano paragonabili a quelli di un edificio ad uso civile/abitazione o di un qualsiasi altro locale ad uso commerciale, quindi trascurabili rispetto all’area circostante.

Si ricorda che sulla porzione est del tetto verrà installato un impianto fotovoltaico della potenza stimata pari a 180 kWp. La potenza esatta dell’impianto sarà definita nel dettaglio nella fase di realizzazione del progetto in funzione della potenza del pannello che sarà disponibile al momento dell’installazione.

Questa potenza sarà suddivisa su due impianti distinti referenti ad utenze separate una per il parcheggio e una per il ristorante, in funzione dei fabbisogni delle singole attività.

Da una prima stima generica effettuata dalla pagina PHOTOVOLTAIC GEOGRAPHICAL INFORMATION SYSTEM della commissione europea valuta una produzione di circa 143.450 kWh all’anno.

L’energia prodotta ha consentito complessivamente un risparmio di emissioni di gas inquinanti per la produzione di energia elettrica, se questa fosse stata totalmente prelevata da rete (mix energetico nazionale). In particolare, sulla base dei fattori emissivi di contaminanti atmosferici del settore elettrico per la produzione di energia elettrica, proposti da ISPRA nel report 317/2020 e corrispondenti a:

- Ossido di Azoto NO<sub>x</sub> – 218,4 mg/kWh (2018)
- Materiale particolato PM<sub>10</sub> – 2,91 mg/kWh (2018)
- Anidride carbonica CO<sub>2</sub> – 289,9 g/kWh (2018)

è possibile calcolare il contributo di emissioni evitate con l’impiego di energia elettrica da fonte rinnovabile.

Nella tabella seguente riportiamo i quantitativi totali espressi in kg di emissioni di PM<sub>10</sub>, NO<sub>x</sub> e CO<sub>2</sub> evitate attraverso la produzione dell’impianto fotovoltaico:

Componente	u.m	Emissioni evitate
NO <sub>x</sub>	g	31.329
PM <sub>10</sub>	g	417
CO <sub>2</sub>	kg	41.586

Tabella 1: stima delle emissioni annue evitate grazie alla produzione dell’impianto fotovoltaico

#### 4.7 RUMORE

Il Comune di Sassuolo è dotato di zonizzazione acustica ai sensi della “Legge Quadro 447/95”. L’area studiata e le zone circostanti sono inserite in classe IV con limiti diurno di 65 dBA e notturno di 55 dBA. Oltre il confine nord – ovest si trova in classe III, con limiti diurno di 60 dBA e notturno di 50 dBA.

Buona parte dell’area in esame ricade all’interno della fascia di pertinenza Db per la strada di scorrimento urbana a carreggiata unica rappresentata da via Radici in Monte ai sensi del DPR 142/04 che prevede per la rumorosità dell’infrastruttura di trasporto un limite diurno di 65 dBA e notturno di 55 dBA.

Risultano inoltre presenti nell’area di interesse le fasce di pertinenza inerenti alla tratta ferroviaria ai sensi del DPR 459/98.



ATTUATA	Valori limite di immissione	
	Diurno	Notturno
CLASSE 1 - Aree particolarmente protette	50 dB(A)	40 dB(A)
CLASSE 2 - Aree prevalentemente residenziali	55 dB(A)	45 dB(A)
CLASSE 3 - Aree di tipo misto	60 dB(A)	50 dB(A)
CLASSE 4 - Aree di intensa attività umana	65 dB(A)	55 dB(A)
CLASSE 5 - Aree prevalentemente industriali	70 dB(A)	60 dB(A)
CLASSE 6 - Aree esclusivamente industriali	70 dB(A)	70 dB(A)

 A	Fasce pertinenza acustica (DPR 142_04)
 Ca	
 Cb	
 Da	
 Db	
 Fasce pertinenza acustica ferroviaria	

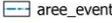
 aree_eventi
 SCUOLE INSEDIATE IN EDIFICI ADIBITI AD ALTRI USI

Figura 13: estratto zonizzazione acustica di Sassuolo

Al fine di determinare il livello di rumorosità presente attualmente nell’area sono state effettuate 3 misure di lunga durata nelle giornate a cavallo tra il 28 e il 29 giugno 2021. I rilievi sono stati eseguiti a 4 m di altezza e a più di 1 m da superfici riflettenti: ad oggi la rumorosità ambientale dell’area rappresentata sostanzialmente dal traffico veicolare di via Pia e via Peschiera. A riferimento per il posizionamento del punto di misura si veda l’immagine successiva.



Figura 14: mappa con indicazione dei ricettori e dei campionamenti

Nella tabella sottostante sono indicati i risultati delle misurazioni fonometriche nei periodi diurno e notturno.

posizione	LAeq TR diurno (dBA)	LAeq TR notturno (dBA)
CC1	55,0	50,7
CC2	52,3	48,0
CC3	57,5	49,6

Tabella 2: Esito delle rilevazioni fonometriche di lunga durata

Tramite software previsionale è stato poi ricreato il modello tridimensionale dell’area interessata dagli effetti della realizzazione del progetto, son state simulate le sorgenti presenti ed è stata effettuata la taratura del modello così realizzato tramite l’utilizzo delle misure di lunga durata.

Si è proceduto successivamente all’inserimento dell’edificio in progetto compreso delle proprie emissioni sonore, come impianti, traffico aggiuntivo e rumorosità delle persone sulla terrazza a sud e a nord del ristorante e si è effettuata una nuova simulazione.

Come descritto nel paragrafo relativo al traffico e mobilità non si evidenziano particolari incrementi di traffico indotti dalla realizzazione del parcheggio, che non potrà far altro che assorbire dei flussi oggi transitanti su via Pia. Questo si traduce dal punto di vista acustico in una invarianza rispetto ai livelli ambientali esistenti, che risultano lungo via Pia particolarmente significativi data anche la prossimità a via Radici in Monte. Nessun impatto significativo si rileva quindi in relazione al traffico indotto previsto, risultando il clima acustico sostanzialmente invariato rispetto allo stato attuale.

In relazione all’attività del ristorante si è proceduto ad un dimensionamento di massima, che dovrà essere maggiormente dettagliato nel proseguo della progettazione. Per la parte impiantistica è stata prevista una pannellatura acustica a schermatura degli impianti di climatizzazione con l’intento di mitigare gli impatti verso le abitazioni circostanti. Al contempo per la rumorosità antropica si prevede una fruizione delle terrazze da parte di persone con moderata emissione rumorosa, ovvero con clientela pacata nei modi, onde evitare fenomeni di urla e schiamazzi, tenuto conto della bassa rumorosità residua dell’area

## 5 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI

Per la valutazione degli effetti ambientali si prende a riferimento lo schema strutturale delle schede di ambito presenti all’interno del rapporto di Valsat del POC 2018 del Comune di Sassuolo.

Componente ambientale	Impatti attesi	Misure di mitigazione
Aria	<p>Le emissioni nell’area dovute alla realizzazione del parcheggio multipiano saranno solamente di due tipi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>emissione di polveri in fase di cantiere (transitorie)</li> <li>impianti termici (caldaie) e meccanici a servizio dei locali (ricambi d’aria)</li> </ul> <p>L’impianto di riscaldamento / raffrescamento sarà realizzato con pompe di calore.</p> <p>Tali incrementi, essendo questi assimilabili a normali impianti industriali già presenti in altri edifici della zona, risultano altresì inferiori rispetto al progetto previsto di riqualificazione degli ex magazzini comunali come terziario direzionale che avrebbe previsto edifici completamente condizionati. Allo stesso modo è previsto un incremento locale del traffico dovuto al numero di utenti che entreranno nel parcheggio e nel ristorante, questo però comporterà un</p>	<p>Sulla copertura è prevista l’installazione di un impianto fotovoltaico per compensare i consumi di parcheggio e ristorante.</p> <p>Per il riscaldamento invernale /raffrescamento estivo delle aree del ristorante saranno utilizzate pompe di calore.</p> <p>Nella fase di cantierizzazione e nuova costruzione dovranno essere poste in atto tutte le cautele necessarie, quali ad es: bagnatura dei piazzali, volte alla riduzione dell’emissione di polveri.</p>

Componente ambientale	Impatti attesi	Misure di mitigazione
	<p>miglioramento del traffico nell’area dovuto alla ricerca di un posto auto ed è comunque significativamente inferiore a quanto prevedibile con la realizzazione di un comparto terziario /commerciale nell’area in oggetto.</p>	
<p><b>Acqua</b></p>	<p>La realizzazione del parcheggio multipiano non prevede la presenza di particolari lavorazioni che richiedono consumi di acqua: il parcheggio è dotato di soli servizi igienici mentre il ristorante possiede anche una cucina.</p> <p>Anche gli scarichi rimarranno sostanzialmente invariati (sempre ad eccezione dei due servizi igienici, che essendo l’area densamente urbanizzata, non presentano un incremento significativo delle utenze presenti) in quanto la superficie interessata dal progetto è già ad oggi totalmente impermeabile.</p>	<p>Verrà applicato il principio di attenuazione idraulica come previsto da Hera nella gestione delle acque (vedi relazione di varianza idraulica allegata)</p> <p>Verrà realizzata una nuova tratta di condotta fognaria eliminando le due tratte presenti al di sotto dei magazzini esistenti</p> <p>Verrà realizzato un nuovo collegamento viario tra via Pia e Via San Martino realizzando il tombamento del canale Modena: sono in corso consultazioni con il gestore del servizio per determinare i dettagli.</p>
<p><b>Suolo e sottosuolo</b></p>	<p>La realizzazione degli interventi all’interno del sub ambito b1-ex magazzini comunali <b>non</b> determinerà rispetto allo stato di fatto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• consumo di suolo libero;</li> <li>• incremento di aree impermeabilizzate.</li> </ul> <p>In quanto l’area da costruire risulta già ad oggi completamente ricoperta da edifici esistenti e strade asfaltate</p> <p>In base alle valutazioni sulle caratteristiche geologiche, geomorfologiche ed idrologiche del sito, non si riconoscono controindicazioni alla impostazione del nuovo assetto urbanistico dell’area in esame o si rileva la necessità di strutture di fondazione particolari.</p>	<p>La proposta progettuale prevede la realizzazione di una fascia a verde di contorno al palazzo in progetto che anche se di limitate dimensioni va ad aumentare l’area impermeabile nella zona.</p>
<p><b>Patrimonio Storico culturale e paesaggistico</b></p>	<p>Il progetto proposto nel sub ambito b1 ex magazzini comunali non coinvolge nessun edificio storico o di interesse storico o sottoposto a altro vincolo di tutela. L’area in oggetto non rientra neppure in altre zone di tutela paesaggistica di cui all’art. 142 del D.lgs. 42/2004, o in aree tutelate dal punto di vista naturalistico.</p>	<p>L’intervento proposto prevede la realizzazione del collegamento della strada esistente con Via San Martino, nel realizzare il collegamento il committente si farà carico di demolire anche la torre piezometrica pericolante</p>

Componente ambientale	Impatti attesi	Misure di mitigazione
	<p>L’ipotesi progettuale presentata l’inserimento di una area verde intorno all’edificio e una particolare configurazione dell’ultimo piano in cui sarà posizionato il ristorante.</p>	<p>presente su via San Martino e il fabbricato denominato ex stamperia presente sempre nella medesima area.</p>
<p><b>Inquinanti fisici e salute umana</b></p>	<p>L’insediamento del progetto all’interno del sub ambito b1-ex magazzini comunali, non determina un aumento significativo del traffico nell’area, traffico che rappresenta l’unica sorgente rumorosa di rilievo. Saranno invece inserite sorgenti quali gli impianti sul tetto dell’edificio e la rumorosità dovuta ai clienti del ristorante che frequentano le terrazze. Saranno comunque adottate tutte le misure per mantenere i limiti conformi alla norma.</p> <p>Il progetto potrà comportare inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un incremento della produzione di rifiuti relativo alla sola presenza del ristorante;</li> <li>- un incremento dei consumi energetici, correlato principalmente agli impianti di riscaldamento e condizionamento, oltre che ai sistemi di illuminazione;</li> <li>- un incremento delle fonti d’inquinamento luminoso.</li> </ul> <p>Questo sempre e solo in funzione dello stato di fatto e non del progetto di riqualificazione degli ex magazzini comunali come polo commerciale che prevedendo la realizzazione di attività terziarie avrebbero generato un quantitativo maggiore sia di rifiuti che inquinamento luminoso e maggiori consumi di energia</p>	<p>Il sistema di riscaldamento/ Raffrescamento previsto è ad alta efficienza al fine di ridurre i consumi energetici e migliorare la qualità delle emissioni rilasciate in atmosfera. È prevista l’installazione di un parco fotovoltaico sulla parte di copertura non occupata dal ristorante.</p> <p>I nuovi impianti di illuminazione esterna, pubblici e privati, dovranno essere eseguiti a norma antinquinamento luminoso e ridotto consumo energetico, come prescritto dall’art. 116bis del RUE.</p> <p>Gli interventi previsti rispettano i limiti di inquinamento acustico definiti dalla specifica zonizzazione. In allegato è riportata la Relazione previsionale di impatto acustico.</p>

## **6 CONCLUSIONI**

Il presente Studio di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale accompagna la proposta di variante urbanistica relativa al progetto del nord ovest Parking Sassuolo – parcheggio multipiano da realizzarsi nel centro abitato del Comune di Sassuolo, avviata in conformità alle disposizioni di cui all’art. 53 della LR 24/2017 relative al Procedimento Unico. Il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio da più di 200 posti da realizzarsi in parte dell’ambito AR1d. In particolare la variante urbanistica proposta riguarda solamente il sub ambito b1- EX MAGAZZINI COMUNALI ubicato tra Via Pia e via Peschiera.

L’analisi condotta consente di affermare che la realizzazione di quanto in oggetto:

- non comporterà cambiamenti in aree naturali sottoposte a tutela o vincolo, aree di interesse storico, ecc.;
- andrà ad incidere solo sulla rete adiacente al sub-ambito in oggetto migliorando presumibilmente la situazione generale dell’area diminuendo i transiti delle persone in cerca di parcheggio;
- non implicherà un aumento della contaminazione delle acque superficiali e di quelle sotterranee;
- non determinerà rilevanti alterazioni all’assetto territoriale o al sottosuolo;
- non determinerà il superamento dei limiti acustici fissati dalla legislazione vigente;
- non comporterà un impatto paesaggistico significativo essendo un fabbricato posto in un’area già densamente edificata;
- l’area su cui si vuole realizzare l’edificio è un’area già impermeabilizzata senza caratteristiche di naturalità se non relativa a qualche pianta spuntata tra edifici abbandonati, parte dell’area circostante sarà dedicata ad area verde.

Si può pertanto in conclusione affermare che il progetto NORD OVEST PARKING SASSUOLO e contestuale variante urbanistica non comporterà effetti negativi né sull’ambiente circostante studiato, né sui ricettori sensibili localizzati in prossimità dell’area.