

PIANO DI RECUPERO E RIGENERAZIONE URBANA DI INIZIATIVA PUBBLICA “AUTOPORTO SUD”, ADOTTATO CON DELIBERA DI G.C. N. 131 DEL 20/06/2023

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED ALLE RISERVE DELLA PROVINCIA DI MODENA

In data 26/06/2023, con provvedimento della Giunta Comunale n° 131, è stato adottato il Piano di Recupero e Rigenerazione Urbana di Iniziativa Pubblica denominato “Autoporto Sud”. Il comparto riguarda una porzione del territorio del Comune di Sassuolo posto a nord della strada Pedemontana, catastalmente censito al foglio 12 mappali 3 parte, 688 parte, 689 parte, 6 parte, 343, 244, 245, 246, 247, 340, 341, 342, 248, 635, 630, 250, 251, 256, 242, 400, 373, 374, 379, per una superficie territoriale pari a 36.817 mq.

L’area è classificata dal PSC vigente come ambito “MOB-A – Autoporto e servizi associati” e interamente perimetrata come “Piani attuativi adottati o in itinere all’epoca di adozione del PSC”; la porzione sud a ridosso della Pedemontana è inoltre classificata come dotazione ecologica ECO-U. Per quest’area, il PSC conferma la pianificazione attuativa previgente, nonché i parametri edilizi e urbanistici del PRG84.

Il comparto confina ad est e a nord con il complesso destinato alla medesima funzione logistica, denominato “Comparto n. 12 – Autoporto”, a sud con la strada Pedemontana, che in quel tratto corre elevata di alcuni metri, e ad ovest con insediamenti classificati dal PSC come ambiti APC.t, e in parte con la via Ancora.

L’utilizzo dell’area come insediamento di attività finalizzate all’autotrasporto risulta agli atti dell’Amministrazione comunale sin dal 1979 e tale insediamento è avvenuto mediante diverse trasformazioni, consistenti nell’implementazione di strade interne e nella posa di manufatti, tanto che, allo stato attuale, l’area risulta quasi totalmente impermeabilizzata e occupata dalle attività degli autotrasportatori.

Il comparto è stato assoggettato a piano di recupero da presentarsi a cura dei privati ai sensi dell’art. 29 legge 47/85, con variante al PRG adottata con DCC n. 69/1989 ed approvata con DGR n. 130/1991, per consentire la riedificazione conforme al Piano Urbanistico allora vigente, mediante operazioni di riordino e di rigenerazione del tessuto urbano.

Perseguendo l’obiettivo del riordino urbanistico dell’area, il confronto fra l’Amministrazione ed i proprietari privati e utilizzatori delle aree ha visto ulteriori tappe, fino alla approvazione dell’ultimo piano particolareggiato di iniziativa pubblica, avvenuta con la delibera consiliare n. 63 del 23/07/2007.

Purtroppo, le previsioni di riordino e risistemazione urbana del comparto mediante l’attuazione dei contenuti del piano particolareggiato sopra citato non sono state attuate, a causa della frammentazione delle proprietà e della incapacità delle stesse di raggiungere un accordo comune, ed il piano è decaduto.

Ad oggi, pertanto, la situazione evidenzia questi elementi critici:

- l’area risulta suddivisa in lotti recintati, corrispondenti agli assetti catastali delle proprietà, in massima parte pavimentati in asfalto ed utilizzati come deposito a cielo aperto con all’interno diversi manufatti edilizi, avente funzioni di ufficio, spogliatoi e servizi.
- la distribuzione avviene mediante due strade di proprietà privata, che si innestano sulla via Ancora, parzialmente asfaltate ed in precario stato manutentivo;

- il comparto risulta carente delle dotazioni territoriali, ed i principali servizi a rete esistenti (fognatura, gas, acqua) non risultano adeguati.

L'Amministrazione ha predisposto un nuovo, ulteriore, piano di recupero e rigenerazione urbana del comparto in oggetto, redatto secondo le seguenti linee principali:

- Il progetto cerca di confermare il più possibile l'assetto proprietario e distributivo esistente, localizzando le dotazioni territoriali in punti ben precisi;
- l'assetto distributivo e funzionale previsto per il comparto, riconduce l'insediamento alla logica funzionale dell'Autoporto ad esso adiacente (Comparto 12), interrompendo l'accesso dei mezzi pesanti dalle strade che recapitano su via Ancora e gestendo i flussi mediante l'ingresso all'Autoporto da via Emilia-Romagna, attraversando il grande parcheggio centrale;
- l'integrazione delle dotazioni territoriali avviene mediante la realizzazione del parcheggio pubblico alberato destinato esclusivamente alle automobili, mentre i mezzi pesanti sosterranno nel parcheggio centrale dell'Autoporto;
- sono previste azioni di desigillazione mediante la realizzazione del verde di mitigazione ambientale a ridosso della Pedemontana e la previsione di schermature verdi lungo i confini dei lotti;

Il piano è stato adottato con delibera GC n. 131 del 20/06/2023, e la fase di deposito è stata avviata con la pubblicazione all'Albo Pretorio nonché al BURERT n. 194 del 19/07/2023: durante tale periodo, è pervenuta un'osservazione da parte di alcuni proprietari delle aree ricomprese nel piano, assunta agli atti con prot. n. 41626 del 14/09/2023

L'osservazione e la proposta di controdeduzione sono state trasmesse alla Provincia di Modena con nota del 26/09/2023 Prot. n. 4601, a completamento della documentazione già inviata, al fine di consentire al suddetto Ente l'espressione del parere di competenza. La Provincia di Modena ha trasmesso con nota del 18/12/2023 Prot. n. 60682, l'Atto del Presidente n. 229 del 18/12/2023, con cui, nell'approvare l'istruttoria tecnica redatta da personale della Provincia Prot. n. 44434 del 18/12/2023, sono state sollevate osservazioni ed è stato imposto il rispetto di prescrizioni di natura ambientale.

CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE PERVENUTA DA PARTE DEI PRIVATI CON PROT N. 41626 DEL 14/09/2023

Sintesi dell'osservazione

Al fine di migliorare la fruibilità delle singole proprietà e la sicurezza delle aree mediante l'eliminazione di possibili interferenze tra le proprietà, nonché limitare ed eliminare la necessità di creazione di servitù e di diritti reali tra i soggetti attuatori, si propone:

1. la traslazione della strettoia di accesso in direzione via Ancora posta lungo la strada a nord;
2. la nuova posizione e distribuzione del parcheggio pubblico (sul lotto n° 4);
3. la creazione dei nuovi lotti 1/a e 1/b seguito dello spostamento del parcheggio pubblico sul lotto n° 4 e mantenimento della strada di uscita verso l'autoporto;
4. l'accesso da via Ancora per la sola attività "Autotrasporti Gollini" e conseguente compensazione del verde pubblico sul lato Strada Pedemontana.

La nuova distribuzione determinerà una diversa suddivisione dei parametri edilizi da rideterminare e redistribuire proporzionalmente.

Proposta di Controdeduzione: Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione

Punto 1: si propone di non accogliere l'osservazione

La strettoia ipotizzata in progetto insiste su una strada esistente la cui titolarità è di soggetti privati. Il manufatto è necessario per impedire il transito dei mezzi pesanti lungo tale strada, indirizzando questo verso l'accesso unico dell'Autoporto. Resta inteso che l'esatta collocazione di tale manufatto è demandata al progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione, che i soggetti attuatori dovranno predisporre e presentare agli uffici competenti, per l'ottenimento dei relativi titoli edilizi. Pertanto, la localizzazione prevista nelle tavole di piano non è prescrittiva: in sede di presentazione del progetto delle opere di urbanizzazione, potrà essere definita, insieme al Gestore della viabilità (SGP srl), l'esatta collocazione della strettoia.

Punto 2: si propone di accogliere l'osservazione

La diversa collocazione del parcheggio pubblico (a parità di quantità) non influisce sui principali obiettivi del piano che, oltre a fornire un'occasione di rigenerazione e riordino dell'area, intende regolamentare il traffico pesante attraverso l'Autoporto. Si precisa tuttavia che è accolta solamente la rilocalizzazione del parcheggio, mentre l'assetto planimetrico risponde alle medesime esigenze, già indicate in fase di adozione del piano, di significativo ombreggiamento e gestione delle acque meteoriche mediante SUDS.

Punto 3: si propone di accogliere l'osservazione

Il punto in esame è strettamente correlato al precedente. Ai lotti così determinati a seguito dello spostamento del parcheggio pubblico, sono assegnate le quantità edificabili del lotto originario e del lotto 4 (soppresso) in quantità direttamente proporzionali alla loro estensione.

Punto 4: si propone di non accogliere l'osservazione

Uno dei principi fondamentali della proposta di progetto, risiede nell'impedire ai mezzi pesanti l'entrata e l'uscita dal comparto mediante i due accessi posti su via Ancora cercando di garantire, con opportuni accorgimenti tecnici, la fruizione dei predetti accessi da parte dei soli residenti negli edifici abitativi adiacenti.

La proposta di progetto valutata nella VALSAT indica che soluzione adottata per il flusso veicolare non condiziona negativamente la situazione ante operam, concludendo che è possibile ritenere accettabili gli effetti sulla viabilità della proposta di riassetto della area sud dell'Autoporto alla luce dei risultati ottenuti a macroscala. A ciò occorre evidenziare che la scelta di eliminare il transito dei mezzi pesanti

dalla attuale viabilità - inadeguata allo scopo – aumenta le condizioni di sicurezza del traffico veicolare sulla via Ancora, in un tratto particolarmente problematico, per la prossimità dell'incrocio con la Pedemontana e, in futuro, dell'uscita della Bretella Campogalliano-Sassuolo.

CONTRODEDUZIONE ALLE RISERVE DELLA PROVINCIA DI MODENA ESPRESSE CON ATTO DEL PRESIDENTE N. 229 DEL 18/12/2023

Sintesi delle riserve

1. si rimanda all'Amministrazione Comunale la verifica di coerenza del procedimento in quanto l'amministrazione ha predisposto il piano in oggetto in vigenza di PSC ed in carenza di POC;
2. si chiede la verifica di coerenza tra le vigenti disposizioni e la possibile sovrapposizione planimetrica tra dotazioni ecologico ambientali (ECO) e attrezzature collettive (verde pubblico).

Proposta di Controdeduzione: Si propone di non accogliere la riserva

Punto 1: si propone di non accogliere l'osservazione.

L'attuazione delle previsioni nel comparto discendono dal contenuto dell'articolo 75 del PSC, che, in particolare ai commi 3 e 4, prevede quanto segue:

*"(...) 3. Con sigla MOB-A è classificato l'ambito dell'autoporto, soggetto a PUA in corso di attuazione e a due Piani particolareggiati di iniziativa pubblica in fase di approvazione all'epoca di adozione del PSC, su comparti pure perimetrati dal PSC. **Per il completamento dell'attuazione si fa riferimento alla disciplina particolareggiata vigente e in corso di approvazione, che il PSC recepisce espressamente.***

Al momento dell'adozione del PSC2007, sul comparto era in corso il procedimento di approvazione del piano particolareggiato di iniziativa pubblica, già citato. Il nuovo piano urbanistico, pertanto, recepisce espressamente la disciplina particolareggiata vigente, che permane l'unico riferimento espresso per attuare gli interventi nell'area in esame. Il PSC fa espresso riferimento a tale disciplina, costituita dai contenuti dell'art. 29 delle NTA del PRG84 che, nel fissare i parametri urbanistico ed edilizi indica l'attuazione mediante Piano Particolareggiato.

Nella struttura del PSC, vi è una chiara distinzione fra gli ambiti i cui interventi sono da assoggettare a POC rispetto a quelli che prevedono il completamento del programma edificatorio previgente: in quest'ultimo caso, la linea del PSC è quella che se si prosegue nel rispetto della pianificazione previgente, l'intervento non è necessario sia sottoposto a POC in quanto tutti i parametri urbanistici ed edilizi sono definiti. Solamente se si intende discostarsi da questi parametri è necessario adeguarsi alla disciplina PSC e del RUE e, conseguentemente, ridefinire i nuovi parametri mediante POC (cfr art 43 i PUA in ambiti AC, art. 50 per gli ambiti AN2, art. 55e 58 per gli ambiti produttivi).

Punto 2: si propone di non accogliere la riserva.

In merito alla seconda osservazione, preme innanzitutto rimarcare il fatto che l'art 76 del PSC, in coerenza con l'allegato A24 della L.R.20/2000, definisce le dotazioni ecologiche e ambientali come quegli spazi che insieme alle infrastrutture per gli insediamenti, concorrono a migliorare la qualità dell'ambiente urbano mitigandone gli impatti negativi. Tra le loro funzioni spicca il mantenimento della permeabilità dei suoli e il riequilibrio ecologico dell'ambiente urbano.

Ancorché le dotazioni ecologiche forniscano prestazioni integrative finalizzate al perseguimento di standard di qualità urbana, si rimarca che tali prestazioni avvengono mediante la loro funzione che può, come nel caso in esame, sovrapporsi alla funzione di verde pubblico.

E' evidente infatti che le funzioni volte in particolare alla tutela e risanamento dell'aria, alla gestione integrata del ciclo idrico, al mantenimento della permeabilità dei suoli, possano ritrovarsi anche nelle dotazioni di verde pubblico.

Circa poi il fatto che le aree conteggiate come verde pubblico debbano soddisfare i requisiti di fruibilità ed accessibilità, si evidenzia che il verde individuato nel comparto in esame sia in continuità con l'area verde del comparto posto a est dell'area di intervento, approvato con Delibera 156 del 29/08/2013 e convenzionato nel 2014. Tutti questi spazi verdi, una volta completati i rispettivi programmi edificatori,

realizzeranno un'area verde continua dalla rotonda di via Regina Pacis sin quasi a ridosso della via Ancora, risultando perfettamente accessibile.

La sistemazione di progetto, che prevede una sistemazione a verde con sole alberature, è perfettamente coerente con l'area di intervento che non si presta, in virtù della stretta vicinanza con la Strada Pedemontana, alla fruizione da parte di persone per momenti di svago.

Sotto il profilo strettamente urbanistico, occorre poi ricordare che il piano di recupero risulta coerente con la pianificazione previgente anche sotto il profilo dell'assetto planimetrico, dal momento che non si discosta da quello approvato nella localizzazione delle dotazioni di verde.

Visto quanto sopra, la sovrapposizione tra le aree destinate a verde pubblico e la relativa fascia ECO, appare perfettamente in linea con le disposizioni della pianificazione vigente e con i vigenti disposti normativi.

Prescrizioni ambientali (Valsat)

La Provincia richiama il rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 12A delle NTA del PTCP 2009, di quelle di cui all'art. 17 del PSC di Sassuolo, nonché delle disposizioni prescrittive di cui all'allegato 1.4 del PTCP.

Relativamente a ciò, si fa osservare che il richiamato rispetto alle prescrizioni dell'Art 12 A della N.T.A. del PTCP 2009 e delle disposizioni prescrittive di cui all'allegato 1.4 del P.T.C.P. trova soddisfazione nel contenuto dell'art 17 del PSC, che recepisce le disposizioni del PTCP summenzionate. I progetti attuativi del comparto sono necessariamente tenuti al rispetto delle disposizioni dell'art 17 del PSC, in quanto applicabile.

Il Direttore del Settore II "Ambiente e Territorio"

Arch. Andrea Illari

(firmato digitalmente)